

سيطرة تامة

... كل ما تحتاجه
لنصبح سائق أفضل





عزيزي سائق الدراجة النارية..

لا يقتصر ما يواجهه سائق الدراجة النارية على كيفية التعامل مع مركبة كثيرة المتطلبات يكون السائق على متنها دون أي حماية جسدية. نحن معرّضون أيضاً لكثير من المخاطر إلى جانب اضطرارنا لتحمل تبعات مسؤولية أخطاء مستخدم الطريق الآخرين. وتدّعي العديد من منظمات قيادة الدراجات النارية أن على سائقي الدراجات أن يكونوا النخبة بين مستخدمي الطرق.

أحد شروط القيادة الآمنة هو إتقان تقنية دقيقة في القيادة، فعلى سائق الدراجة النارية أن يكون قادراً على التوجيه، الكبح والتسارع – وهي العمليات الثلاث الوحيدة التي يمكن القيام بها على الدراجة النارية، وهو موضوع الجزء الأول من هذا الكتاب.

لكن تقنية قيادة جيدة لا تكفي لتكون سائق آمن، تقنية القيادة ليست إلا أداة لتطبيق الخيارات التكتيكية والتشغيلية أثناء القيادة على الشارع.

كي نتخذ القرارات الصائبة، يجب أن يفهم السائق أساساً حركة السير، من خلال الاستراتيجيات والإدراك الشخصي الجيد لها. نعرف من خلال الأبحاث بأن المخاطر الناجمة عن اتخاذ قرارات خاطئة يمكن تقليلها كثيراً عندما تصبح لدى السائق بعض الخبرة في قيادة الدراجة النارية، لذا في الجزء الثاني من الكتاب، عملنا على جمع معظم ما يعرفه سائقو الدراجات النارية ذوي الخبرة عن الطرق وحركة

السير والدراجات النارية والمعدات والإضافات.

من الصعب أن يكتسب المرء خبرة عملية حقيقية من خلال قراءة كتاب، لكن قراءة كهذه قد تساعد في الحصول على بعض النصائح من الخبراء والتي تؤهله لاكتساب مثل هذه الخبرة. وعلى الرغم من أن كتاب «سيطرة تامة» موجّه إلى سائقي الدراجات النارية الجدد من مختلف الأعمار، إلا أننا نعتقد جازمين أن سائقي الدراجات النارية ذوي الخبرة سيجدون فيه فائدة، وإن اقتصرتم مثل هذه الفائدة على تأييد وتأكيد ما لديهم من معرفة ومهارة.

إن كتاب «سيطرة تامة» كتبه سائقي دراجات نارية لسائقي الدراجات النارية.

نتمنى لكم قيادة آمنة وممتعة.

أجنحة أم
عجلات – يجب
أن يعرف
«كابتن الطائرة»
ما الذي يفعله

مقدمة قصيرة في الفيزياء العملية

مركز الجاذبية، فتستعيد التوازن. الشيء ذاته يحدث في الدراجة النارية أثناء تحركها. إذا انحنت الدراجة نحو اليسار (تسقط) وأنت تريدها أن تبقى مستقيمة وتتقدم للأمام، فتقوم من خلال المقود بتحريك رفعة اتصال الدراجة لتعود إلى مركز الكتلة.

عملياً، يعني هذا أنك توجه الدراجة بالاتجاه الذي كانت ستقع فيه ولدرجة كافية من خلال تحريك العجلات والإبقاء على مركز الجاذبية.

عندها ستستعيد التوازن. ويزداد أثر هذه المناورة مع السرعة – فعندما تكون الدراجة تسير بسرعة ٩٠ كيلومتراً في الساعة (مقارنة مع سرعة المشي)، لا يتطلب الأمر من السائق سوى قدراً صغيراً من التوجيه لتحريك رفعة الاتصال.



كيف تحافظ الدراجة النارية على وقوفها؟ كيف يمكن توجيهها، ولماذا تتعطف عندما تميل؟

لسوء الحظ قلة من سائقي الدراجات النارية يعرفون أجوبة محددة لهذه الأسئلة، ويقدمون إجابات تتسم بعدم الصحة وترتكز على تفسيرات وأفكار غير واضحة ناجمة عن خبراتهم الشخصية. لهذا السبب تحديداً يقدم معظم سائقو الدراجات معلومات غير دقيقة وخاطئة معظم الأحيان. في هذا الفصل سنشرح بعض القوى الفيزيائية الهامة جداً المطلوب فهمها من أجل تحقيق تعاون كامل بين السائق ودراجته النارية.

توازن فعال:

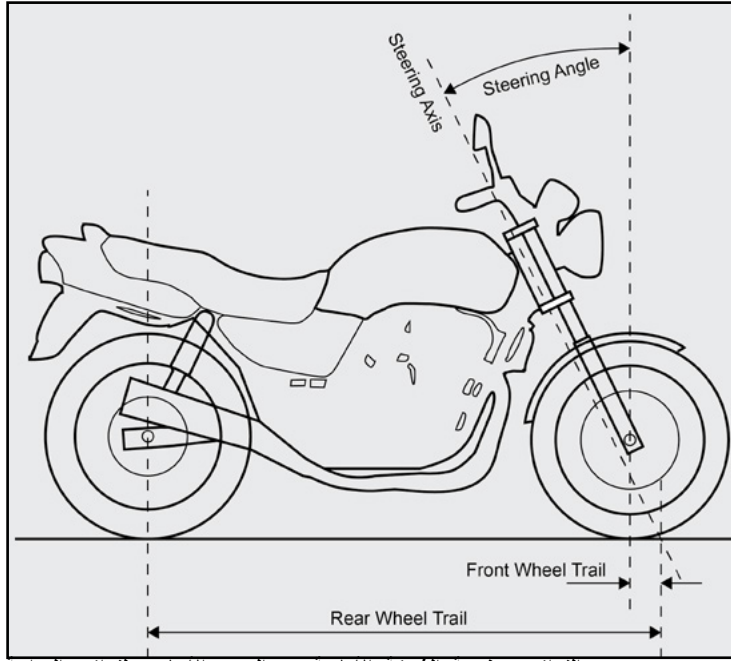
على الدراجة النارية أن تتعامل مع نقطتي اتصال صغيرتين جداً مع الأرض الأم ومع عدم قدرتها على البقاء عمودية عندما لا تكون متحركة. لعلك شاهدت سائقي دراجات السباق يحافظون على توازنهم لفترات طويلة بالرغم من أن الدراجة لا تتحرك؟ إذا ممكن إيقاف الدراجة ولكننا هنا لن نخوض بنفاصيل أكروباتيه. سنركز على ما الذي يجعل دولابي الدراجة يحافظان على توازنهما أثناء تحركها.

هل حاولت أن توقف شاكوش عمودياً على راحة يدك؟ ماذا تفعل عندما يبدأ الشاكوش بالإنحاء نحو اليسار؟ تقوم بتحريك يدك في الاتجاه ذاته بالطبع. أنت إذن تقوم بتحريك رفعة اتصال الشاكوش (على راحتك أو كفك) حيث يكون

إتقان قوانين
الفيزياء يشبه
الرقص مع
اسحق نيوتن
دون الدوس
على أصابع
قدميه

التوازن الأساسي واستقرار التوجيه:

هل شاهدت يوماً سباق الدراجات النارية على قناة الرياضة الأوروبية (يوروسبورت)؟ إن فعلت تكون قد لاحظت أن الدراجة النارية التي ليس عليها سائق – أي بعد أن يكون قد



التوازن: هندسة الشوكة الامامية هو السبب الاساسي لتوازن الدراجة واستقرارها في كافة الاتجاهات.

ويبرز التأثير الجيروسكوبي عندما يلتف العجل ويقاوم الحركات الجانبية، إذ يكون التأثير الجيروسكوبي عندها فعلياً ويزداد مع السرعة، لكنه يكون بدرجة قليلة مقارنة مع تأثير الهندسة التوجيهية.

وقع سائقها عنها – تستمر أحياناً في السير بمفردها، وتبقى مستقرة في سيرها كما هو مقرر لها. السبب يكمن في هندسة التوجيه الموجود في مقود الدراجة. تكون شوكة الدراجة النارية منحرفة بحيث يكون امتداد خط مركزها ملامساً للأرض عند نقطة تماس العجل الأمامي بالأرض وبعدها بقليل. وتسمى المسافة بين نقطتي التماس هاتين مسافة الجر، مما يجعل من مسألة استمرار توازن الدراجة واستقرار توجيهها متطلباً أساسياً.

أما إذا أردت أن ترى بنفسك كيف يتم هذا، فما عليك سوى اعتلاء الدراجة النارية ووضع قدميك بصلابة على الأرض. قم بإمالة الدراجة قليلاً لجهة ما، تأكد من أنك تسند الدراجة بإحكام من خلال الشد بفخذيك عليها كي لا تقع. ارخي قبضتك على المقود وراقب ماذا يحدث. إذا كان التماس

بين العجل والأرض ليس قوياً، ستشاهد العجل الأمامي يتجه نحو الجهة التي انحنيت فيها الدراجة. أما تأثير هذا أثناء القيادة بسرعة فيكون بأن الدراجة تستمر بالتوجه بمفردها وبدون مساعدة من سائقها وذلك بتأثير جاذبية المركز عندما تفقد قدرتها (بسبب السرعة) على الانحناء نحو جانب أو الآخر، وبهذه الطريقة تحافظ الدراجة على استمرار توازنها واستقرار توجيهها. يدافع العديد عن أهمية التأثير الجيروسكوبي (التوازني) للتوازن والاستقرار.

علمنا نيوتن أن الجسم الذي لا يتعرض لأي قوة يمكنه الاستمرار بالحركة بذات السرعة والاتجاه. إذا كان يتحرك سيبقى بالحركة، وإذا كان ثابتاً، فإنه سيبقى ثابتاً. إذا تعرض لقوة ما في أي اتجاه، فإنه سيغير اتجاهه و/أو سرعته. تخيل دراجة نارية تسير بسرعة. أنظر إليها من الخلف. عندما تكون الدراجة متجهة للأمام بخط مستقيم، تكون رقعة الاتصال بالطريق تحت كتلتها مباشرة. ويعني هذا أن نقاط الجاذبية عمودية للأسفل خلال رقعة الاتصال،



كيف تجعل الدراجة النارية تنعطف؟

أوضحنا في الفقرة الأخيرة كيف أن المقود والشوكة والعجل «بمليون» نحو اليمين عندما تميل الدراجة نحو اليمين. إن هندسة الشوكة الأمامية تجعل العجل الأمامي يستدير عندما تميل الدراجة.

هناك سبب آخر لذلك، وهو أن إمالة الدراجة يجعل العجل يستدير. يختلف عجل الدراجة النارية عن عجل السيارة بأنه مستدير وليس منبسّطاً، وبالتالي محيطه أطول في الوسط مما هو على طرفيه.

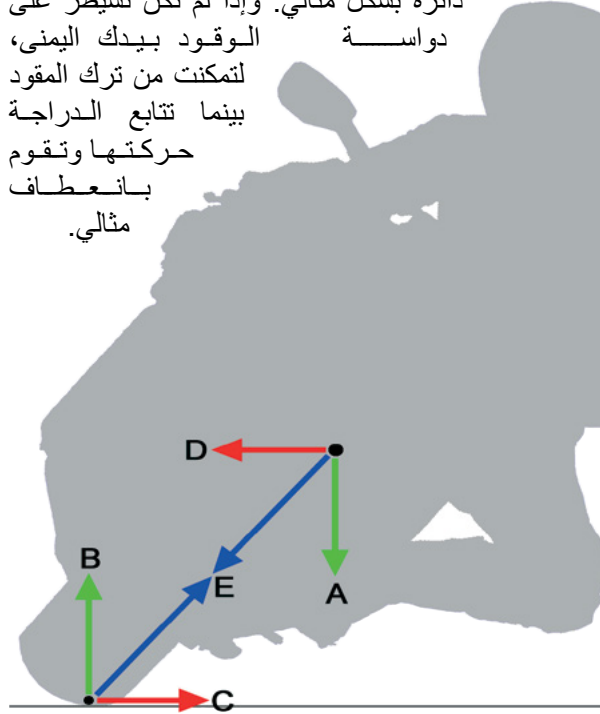
تخيل كأسين مخروطي الشكل موضوعين كما هو موضح في الصورة. ضع أحد الكأسين على جانبه على الطاولة، هكذا يكون شكل العجل عند الإمالة. ادفع الكأس وراقب كيف يدور بدل أن يتدحرج إلى الأمام. والسبب هو أن جانب الكأس ذي المحيط الأطول (أعلى الكأس) يدور أكثر مع كل دورة. وهذا ينطبق أيضاً على العجل الأمامي ويؤثر على العجل بذات اتجاه انحناء الدراجة.

تعمل هندسة الشوكة الأمامية وعجل الدراجة على جعل انعطاف الدراجة تلقائي حال إمالتها.

محيط الإطار يقل عند الدوران: هندسة الشوكة الأمامية واستدارة الإطار يجعلان الدراجة تميل بشكل تلقائي عند إمالتها.

التوازن في المنعطف

تتوازن الدراجة النارية في المنعطف. وبفضل التوازن
والسرعة المستمرة، تنعطف الدراجة بجزء من
دائرة بشكل مثالي. وإذا لم تكن تسيطر على
دواسلة الوقود بيدك اليمنى،
لتمكنت من ترك المقود
بينما تتابع الدراجة
حركاتها وتقوم
بانعطاف
مثالي.



القوى العاملة في المنعطف: عندما تتوازن القوى التي تميل الدراجة نحو
اليسار (قوة جانبية) وتلك الموجودة في اليمين (الجاذبية) تتوازن الدراجة

وأن قوة الجذب المعاكسة من الأرض عمودية للأعلى من
خلال مركز جاذبية الدراجة المركزي. العجلان يشكلان
التوازن. عندما تميل الدراجة على سبيل المثال نحو
اليمين فإن كتلة المركز تتغير من كونها عمودية على
نقطة الاتصال مباشرة. يستمر اتجاه الجاذبية والقوة
المضادة له من الأرض باستقامة هذا التأثير للأسفل
وللأعلى، لكنهما يتحولان معاً ويغيران اتجاههما
(بفعل الإمالة) إلى الجانب. وقد كان ممكناً أن
تقع الدراجة أرضاً، لو لم يكن هناك قوة ثالثة
تعمل على الحفاظ على استقامتها.

كما أوضحنا سابقاً، عندما تنحني الدراجة
وهي مسرعة، فإنها تنعطف. وعندما تنعطف،
يتغير اتجاهها، على سبيل المثال نحو اليمين،
نيوتن يقول أن هناك قوة دفع لليمين. تقوم قوة
الدفع الجانبية هذه «بالهجوم» على رقع الاتصال
بين العجلات والأرض، وبما أن هذه النقاط بعيدة عن كتلة
الوسط، فإن هذا يجبر الدراجة على «السقوط» نحو اليسار
(أو الاستقامة). عندما تصبح القوة التي تجبر الدراجة على
«السقوط» نحو اليسار (القوة الجانبية) وتتدخل القوة التي
تجعل الدراجة تميل نحو اليمين وتصبح القوتان متعادلتين،

السهم الأخضر A: الجاذبية

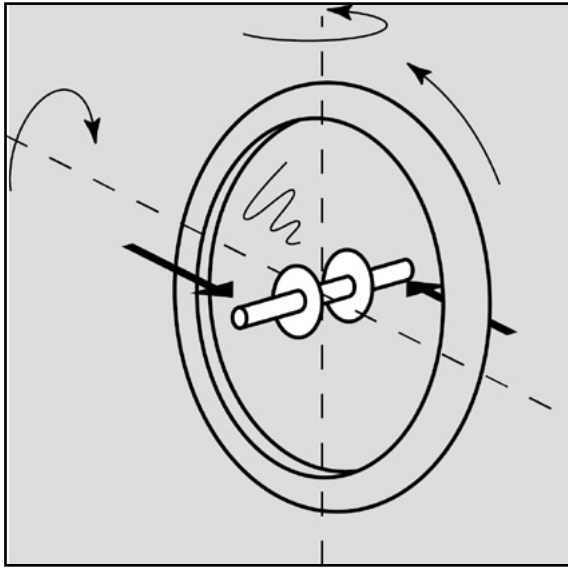
السهم الأخضر B: القوة المعاكسة من الأرض

السهم الأحمر C: القوة الجانبية التي تهاجم الإطار في رقعة التلامس

السهم الأحمر D: قوة الطرد المركزي، القوة التي تشعر بها نتيجة التسارع

الجانب في المنعطف

السهم الأزرق E: مجموع القوة التي ينتج عنها التوازن



دقة الجيروسكوب: عند إدارة العجل إلى اليسار تميل الدراجة نحو اليمين

ذراعيك. اطلب من أحد أصدقائك ان يساعدك في إدارة العجل بسرعة (بينما تمسك بالماسورة) صوب الاتجاه الذي تعترض الالتفاف نحوه لو كنت ممتطياً دراجتك. الآن حرك العجل الأمامي باستقامة للأعلى والأسفل عمودياً. لم تواجه اية مشكلة، صحيح؟ الآن، حاول تحريك العجل لليساى كما لو أنك تقوم بتوجيه مقود الدراجة. هل شعرت كيف تفاعل العجل مع هذه الحركة بأن قام بالميلان قوية نحو اليمين؟ تسمى هذه الظاهرة بالاستباق الجيروسكوبي (أي التوازن

كيف تبدأ بالانعطاف؟

كي تجعل العجل الأمامي يتجه حيثما تريد عليك أن تقوم بداية بإمالة الدراجة. وهذه الإمالة ضرورية جداً كي تتمكن من جعل دراجتك تنعطف بالاتجاه الذي تريده. لذا، إذا كنت خائفاً من إمالة الدراجة، فأنت إذن خائف من الانعطاف. وهو أمر مؤسف لحد ما إذ ماذا ستفعل عند أي منعطف تواجهه على الطريق؟

إذن، كيف تجعل الدراجة تنحني؟ لا تقدر؟ حاول الانحناء من خلال «لغة الجسد» أو الإيحاءات الجسدية، قم بتحريك جسدك مع الدراجة، لهذه الجهة أو الأخرى. ونود التأكيد هنا أن هذه الطريقة بطيئة وغير دقيقة لتوجيه الدراجة بكفاءة وتكون نتيجتها انعطاف واسع يشبه انحناء «الموز» ليس إلا.

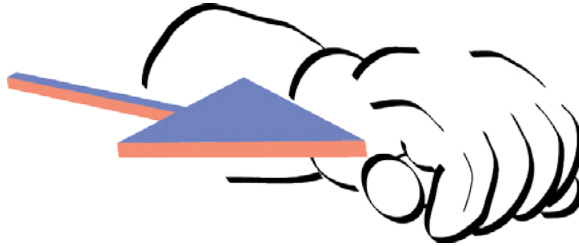
أما الطريقة الأكثر كفاءة للمبادرة بالانحناء فهي أن تبادر بالانعطاف ثم تقوم بدفعة صغيرة للمقود إلى الجهة التي تريد الالتفاف نحوها. الدفعة التي قمت بها تجعل العجل الأمامي يسير مبتعداً عن الاتجاه المطلوب. وتقوم نقاط التماس للعجل الأمامي بالتحرك مبتعدة عن الاتجاه العام الذي يسير فيها «باقي الدراجة». يكون تأثير هذا أن تستدير الدراجة حول مركز كتلتها، أي تميل نحو الاتجاه المطلوب. حركة أنيقة.. ليس كذلك؟

تساهم القوى الجيروسكوبية (قوى التوازن) في حركة التوجيه «المعاكسة» هذه. يمكنك أن تجرب بنفسك: قم بفك العجل الأمامي على دراجتك الهوائية. أحكم قبضتك على ماسورة محور العجل الأمامي وامسك بها للأمام فاتحاً



إذا كنت تعتقد أن بإمكانك توجيه الدراجة بواسطة ثقل جسمك، يسعدنا أنك تقرأ ما نقول، لأنك إذا لم يحالفك الحظ ولو لدرجة قليلة قد تتسبب بقتل نفسك

يمكنك القيام بتوجيه معاكس لتغيير وجهة الدراجة – إذا افترضنا أن دراجتك تقطع الطريق بسرعة أكبر من سرعة المشي. ومن الهام جداً أن تتقن تماماً عملية دفع المقود. ففي السرعة العادية، لا تحتاج إلا إلى القليل من قوة الدفع للقيام بتغيير جاد في الاتجاه. عندما تدخل المنعطف، تقوم القوى الجانبية في محاولة لحذف الدراجة للخارج (اقرأ: احتفظ باستقامة ووقوف الدراجة). وللتغلب على هذا، يجب أن تكون هناك قوة جذب معادلة «تدفع» الدراجة للداخل (داخل المنعطف)، وهذا هو أحد أسباب ضرورة الانحناء بالدراجة في المنعطف: فالجاذبية ستجعل الدراجة تندفع باتجاه المنعطف. وعند التوازن، تعمل قوتنا الجذب هذه على جعل الدراجة النارية تقوم بالانعطاف بشكل مريح على المنعطف. يتيح لك التوجيه المعاكس أن تتمكن بسرعة ودقة من الحصول على درجة الانحناء الصحيحة. والنتيجة هي أن الوقت الذي ستقضيه في مسافة التوجه لتحصل على تغيير في الاتجاه سيكون



التوجيه المعاكس: إذا أردت الانعطاف إلى اليمين اضغط المقود من الجهة اليمنى للأمام بخفة.

(المسبق). إذا قمت بالمبادرة بالانعطاف في لحظة توجيه قصيرة في الاتجاه المعاكس لذلك الذي تنوي التوجه نحوه، تستجيب الدراجة فوراً بالميلان نحو الجهة المطلوبة. يسمى أسلوب التوجيه هذا....

التوجيه المعاكس

«المعاكس» في هذا السياق يعني «المقابل»، أي خلال لحظة قصيرة، تقوم بتوجيه الدراجة نحو الجهة المعاكسة لتلك التي تريد. هذه الحركة تجعل الدراجة تنحني إلى الجهة التي تعتزم الالتفاف نحوها. وقد أوضحنا سابقاً أن الانحناء ضروري جداً كي تتمكن من الانعطاف بمركبة ذات عجلين.

يتم التوجيه المعاكس عندما تقوم بدفع المقود للأمام نحو الجهة التي تنوي التوجه نحوها. إذا كنت تعتزم الالتفاف نحو اليمين، تقوم بدفعة صغيرة محددة للأمام على جهة المقود اليمين. وإذا كنت تعتزم الالتفاف نحو اليسار، تقوم بدفعة صغيرة للأمام على الجهة اليسرى من المقود. كلمة «دفعة» التي نطلقها على هذه الحركة هي أمر التوجه للأمام.

يعتبر القيام بتوجيه معاكس سريع للجهة التي يعتزم سائق الدراجة الالتفاف نحوها أفضل وأكفأ طريقة لتوجيه الدراجة النارية. وهي أكثر فعالية من أسلوب «لغة الجسد» أي عندما تحاول أن تلتف بالدراجة من خلال تحريك جسدك نحو الجهة المطلوبة.

١



التوجيه المعاكس: ضغط خفيف على المقود اليمين...

٢



...تبدأ الدراجة بالميلان

٣



...وتبدأ بالانعطاف لليمين

تدخل ستقوم بتوازن مثالي يعادل بين قوة الدفع الخارجي والجانبية، لدرجة أن الانحناء تصبح مستقرة. ويشكل هذا انسجام مثالي بين قوى الجذب الخارجية والداخلية. مدهش، أليس كذلك؟

لكن تذكر هذا: كلما كانت سرعتك أعلى، كلما زادت خصائص التوازن الذاتي لمقدمة الدراجة. وعندما تشعر أن الدراجة ثقيلة وتصعب إدارتها، فإن هذا يعني أنه عند زيادة السرعة، يجب أن تزيد من قوة الدفع لتتمكن من جعل الدراجة تتعطف عندما وأينما تريد لها أن تفعل. سنتطرق في الفصل حول التوجيه، إلى هذا بالتفصيل.

ونصحك أن تبدأ بالتمرين وأن تأخذ باعتبارك ضرورة

قصيراً جداً. ستحصل على «نقطة تحول» دقيقة جداً. تخيل أنك تقوم بالضغط على الجهة اليمنى من المقود. عندما تصل نقطة التحول تقوم بدفعة قصيرة ومحددة للمقود من جهة اليمين. عندما تفعل هذا، يتجه العجل الأمامي نحو اليسار للحظة، بينما تقوم باقي الدراجة بسبب الكتلة وحالة من القصور، بمحاولة الاستمرار نحو الأمام أثناء قيام العجل بالاتجاه نحو اليسار. يتسبب هذا بتحول العجل نحو اليمين، وهذا يتطلب سابق للقيام بالانعطاف نحو اليسار. وترغم زاوية الشوكة الأمامية العجل الأمامي أولاً على الاعتدال في مساره، وبعدها على الانحناء حين تتحني الدراجة. ستجد في هذه الحالة أن الدراجة في ذلك الوضع ودون أي

زاوية الانحناء. أما السائق داخل المنعطف فيشعر حينئذ وكأن الدراجة بدأت تستقيم.

بعض الكلمات حول نظام التعليق في الدراجة

يمنحنا نظام التعليق في الدراجة الراحة أثناء القيادة. لكن لهذا النظام أهمية أكبر من مجرد توفير الراحة للسائق. العجل مثل كرة القدم – قادر على الوثب والقفز كالكرة، ويقوم بذلك بقوة. تخيل ما الذي يمكن أن يحدث لو أن عجلًا يتدحرج بسرعة على طريق سريع ويضرب مطب (عائق محدد لتخفيف السرعة على الشارع). سيؤدي اصطدام العجل بالمطب إلى ارتداده بقوة طاقة عنيفة، تدفعه أي العجل نحو الأعلى بقوة كبيرة.

تلعب الزنبركات في نظام التعليق على امتصاص الطاقة المذكورة وتعمل على تخفيف تدريجي لاندفاع سير العجل للأعلى مما يمنع الصدمة من التأثير على الدراجة. وعندما يتم إيقاف الحركة بهدوء، يدفع الزنبرك المضغوط العجل على الأرض مجدداً ويعيد لك تمسكك الهام جداً بأرض الطريق.

الزنبركات وحدها لا تكفي للسيطرة على وثب العجل إذ أنه لو لم يكن هناك ما يثبته ويوقف من وثبه فإنه سيستمر فيه. يأتي هنا دور الزيت الموجود داخل الزنبركات التي تمتص الصدمة وتحافظ على مدى وثب العجل عندما يبدأ بالوثب وتقوم كذلك بتخفيف عودة العجل من وثبته كيلا يدفع الدراجة بقوة كبيرة. وعندما يوقف الزنبرك اندفاع العجل للأعلى، يكون الزنبرك مضغوطاً ويقوم بإطلاق

التوجيه المعاكس وأن تتبناه كأسلوبك في القيادة إذ سيمنحك هذا عادة أثناء القيادة ما يمكنك اللجوء إليه في كافة الحالات. وعندما تضطر للقيام بتغيير في الاتجاه أو القيام بانعطاف حاد، ليس هناك بديل عن التوجيه المعاكس كطريقة فاعلة.

التسارع والكبح داخل منعطف

هناك حقيقة واقعة وهي أن الدراجة النارية «تعتدل» أو تتوجه نحو الخط الخارجي للمنعطف عندما تقوم بالتسارع داخل منعطف. لماذا يحدث هذا؟ عندما تتعادل قوى الجذب للداخل والخارج على الدراجة قد تستمر الدراجة بالانحناء إلى ما لا نهاية. لكن عندما تزيد من الضغط على الوقود تتسارع الدراجة في سيرها وفي الوقت ذاته تزداد قوى الجذب الجانبي لتسحب الدراجة خارج المنعطف، وعندما تصبح قوى الجذب الجانبي هذه أكثر من قوى الجذب الداخلي تعتدل الدراجة وتتابع سيرها في الطريق خارج المنحنى.

وهناك حقيقة أخرى هي أن الدراجة تعتدل وتبدأ بالتوجه نحو خارج المنعطف عندما تستخدم المكبح الأمامي في المنعطف. كيف يمكننا تفسير هذا؟ أثناء دخول منعطف لجهة اليمين، والانحناء بالدراجة، يكون مركز نقطة أو رقعة التماس إلى يمين مركز العجل، وبالتالي، إلى يمين امتداد خيالي لمحور التوجيه. عندما نستخدم المكبح، «نتهاجم» قوى الكبح في مركز العجل، وتحاول أن تدير العجل والشوكة والمقود نحو اليمين. في واقع الأمر، يكون تأثير قوى الكبح في جعل الدراجة تتجه نحو اليمين وتغير

العجل ثنائية نحو الأسفل بقوة تعادل قوة اندفاعه للأعلى، ومن ثم يتراجع جهاز امتصاص الصدمة والزيت الذي يجب أن يتدفق عبر صمامات إلى الأسفل ويضع العجل مجدداً بسلاسة على الأرض.

بهذه الطريقة يستمر الضغط على العجل ليبقى ملامساً للطريق بأكبر قدر ممكن، وفي الوقت ذاته يحافظ على هدوء وسلاسة الدراجة النارية واتزانها. ويمكنك على الرغم من خطورة ذلك؛ قيادة دراجة نارية بدون جهاز تعليق وستعرف عندها وتقدر أهمية عمل هذا النظام.

هناك أيضاً جهاز امتصاص صدمات آخر على الدراجة بالغ الأهمية، لديه القدرة على فرض استقرار الدراجة أو الإطاحة بمثل هذا الاستقرار. ذلك الجهاز هو أنت.. أي سائق الدراجة نفسه. فالرياح يدفعك ويرفعك وأنت على ظهر دراجتك النارية. وهناك ارتفاعات وانخفاضات وحفر في الشارع تجعل جسمك يثب ويقع. وإذا ما جلست وظهرت مستقيماً ويداك تمسكان بقوة على المقود، فإن حركة جسمك تنساب إلى الدراجة وتتدخل بعملها. أما إذا كان جسمك مرتاحاً فوق الدراجة ففي ذلك تكمن أهمية كبرى لقيادة الدراجة. في الفصل ٢،٣ «وضعية الجلوس»، ستجد المزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع.

الغرائز الخطرة

عندما نقول «ردود فعل غريزية خاطئة» نقصد تلك التصرفات اللاإرادية التي يقوم بها سائق الدراجة عند الهلع والخوف. تأتي تلك التصرفات كانعكاس لا إرادي دون تفكير وبدون تخطيط، فجسم الإنسان ليس مصمماً لركوب دراجة نارية، وهو مصمم للمشي أو الركض فقط.

أكسب التطور الذي مرّ به جسم الإنسان عبر القرون إضافة مجموعة من الغرائز وردود الفعل، لحمايتنا عندما نتعرض للخطر، وتثار داخلنا بسرعة البرق، مثال على هذا عندما تغمض عينيك نتيجة حركة مفاجئة أمامك، ومثال آخر عندما تبعد يديك فجأة وبسرعة خاطفة وقبل أن تفكر نتيجة ملامسة شيء ساخن. وتعمل ردود الفعل اللاإرادية هذه لمنع الأذى عنك. المشكلة تكمن في أن ردود الفعل اللاإرادية هذه قد تكون مصدر يهدّد حياتك أثناء قيادة الدراجة النارية. فالغرائز الخاطئة تقف وراء العديد من حوادث الدراجات النارية وتؤدي في أغلبها إلى زيادة سوء الوضع الذي كان من الممكن تجنبه أو السيطرة عليه لو كنت تعرف الخطأ الذي ارتكبته وكيف كان يمكنك القيام بما قمت فيه بشكل صحيح، والحقيقة الثابتة هي أن كل واحد من ردود فعل الغرائز الخاطئة قادر على إلغاء المنطق.

أكثر هذه الغرائز الخاطئة شيوعاً وتملكاً للسائق تحدث عندما يكون في وضع يثير خوفه وتراه عندما يحاول السائق أن «يبتعد عن مصدر الخوف» فيقوم بدفع يده للأمام باستقامة ويبعد نفسه أو جسمه، محدثاً مسافة بينه وبين مصدر الخطر، بغرض حماية نفسه.

ما قام فيه السائق هو عكس المطلوب لدى توجيه دراجتك

النارية في وضع متأزم، إذ أن على السائق إرخاء ذراعيه وكتفيه أفقياً. هل تعرضت لوضع كهذا؟ هل كان رد فعلك كالوصف السابق فعلاً؟ نعم، لقد مررنا كلنا بوضع مشابه. رد فعل خاطئ آخر هو عندما تكون خائفاً فإنك تثبت نظرك على مصدر الخطر، أي المصدر الذي يفترض أن تتجنبه. وهو عكس ما عليك أن تفعله لدى قيادتك الدراجة كما لو أنك تستخدم سلاح: فأنت تضرب مكان الهدف. ويعتبر مثالنا هذا حول «التركيز على الهدف» السبب الذي يقف وراء العديد من الحوادث. وقد تتدخل ردود الفعل الخاطئة عندما تقود دراجتك على منعطف على الطريق وتجعلك تشعر أن السرعة التي تقود دراجتك بها عالية جداً، أو عندما تأخذ سيارة أولوية المرور منك وفجأة تدخل أمامك. رد فعل خاطئ ثالث هو ميلك لاستخدام الكابح فجأة وبسرعة في منتصف المنعطف بدافع من قلقك على مدى ثبات وتماسك الدراجة بالشارع. رد الفعل هذا يشبه إلى حد كبير استخدامك للبريك الخلفي داخل منعطف وذلك لأن محرك دراجتك يوقف فجأة عجلك الخلفي ويعرضك للانزلاق. ونتيجة ثانوية لاستخدامك الكابح في هذا الوضع هو نقلك لقدر كبير من الوزن إلى العجل الأمامي مما يجعل توجيه الدراجة صعباً للغاية.

لكن كيف يمكنك التغلب على مجموعة الغرائز البدائية هذه كي تتمكن من التصرف السليم في الوضع الذي تمر فيه؟ هنالك ثلاثة طرق لتحقيق هذا وهي:

- يجب أن تكون دائماً مدركاً تماماً للمشكلة
- تعلم كيف تتعرف على الأوضاع التي تبرز في العادة وعن ردود الفعل الخاطئة
- تعلم وتدرّب على أساليب قيادة دقيقة كي تتولد

لديك عادات صحيحة لقيادة دراجتك النارية

لست الوحيد الذي يشعر بالخوف بين الحين والآخر، فقد تمكّن المدربون وسائقو الدراجات النارية المحترفون منذ زمن طويل من تحديد مصادر الخوف التي قد تعترضك وتندي جبينك بالعرق البارد، وهي:

- خوفك المفاجئ من عدم تجاوزك المنعطف بسلام
- إحساسك المفاجئ بأن سرعتك أثناء الانعطاف عالية جداً

• زاوية ميلانك أكثر مما يكون مريحاً لك في العادة

• خوف مفاجئ حول ثبات وتماسك العجلات بالشارع

• عائق يظهر في طريقك فجأة

استخدم هذه المعلومات بإيجابية، وتأكد من أنه بغض النظر عما إذا كان الخطر حقيقي أو من صنع خيالك، فإن رد فعلك الغريزي ليس إلا محاولة لانقذك من الأذى. لكن تذكر أن مثل ردود الفعل هذه لا تتسجم مع متطلبات الدراجة النارية الفعلية التي توجه أسلوب قيادتك المحدد. سترى في الفصول القادمة كيف يمكنك أن تتدرّب على أساليب محددة مناسبة لك ستساعدك في التغلب على غرائزك غير المطلوبة في الأوضاع التي قد تعترضك.





الدراجة النارية

أداة تعمل

بإحكام ودقة

كبيرين واتباعك

لأسلوب القيادة

الصحيحة يجعل

منك عازفاً

يضاهي إبيريك

كلايتون

نعرف أن العديد من سائقي الدراجات النارية يعتبرون أنفسهم سائقين مهرة على الرغم من أنهم يتصرفون المرة تلو الأخرى بطريقة تجعل الدراجة تعمل بشكل غير كفؤ.

هم يقولون أن أسلوبهم في القيادة مناسب لهم – وبالتالي كل شيء يسير على ما يرام، أليس كذلك؟ الحقيقة المرة هي أنه بالمتطلبات القليلة التي أمامهم وبقدر كبير من الحظ تكون أمورهم سالكة، ولكن هذا لا يعني بالتأكيد أنهم يقومون بما عليهم القيام به بصورة صحيحة. قد يكون لديك أثناء القيادة هامشاً كبيراً للتصرف وهو أمر جيد في حد ذاته، لكن تبقى هناك مسألة «الخبرة» التي تعني أنك تمكنت خلال فترة زمنية طويلة من تبني عادات خاطئة في القيادة، وفي الأوضاع العادية قد تكون هذه العادات مقبولة إلا أنها قد تشكل لك الكثير من المتاعب في الأوضاع الصعبة.

كذلك يمكن أن يكون للملاحظات والإرشادات التي يقدمها سائقو الدراجات الآخرين قيمة كبيرة، لكنها قد تكون غير واضحة تماماً، أو تفتقر للصحة، مما يؤدي إلى تضليلك وابتعادك عن النهج الصحيح. ولعل أحد أسباب كثرة الاقتراضات وعدم توفر المعلومات والمعرفة حول أساليب القيادة الصحيحة هو عدم توفر كتب ومناهج تشرح تلك الأساليب وتبينها. وربما لم توفر لك دورة القيادة تقنية القيادة التي تحتاجها في أوضاع غير عادية أثناء قيادتك دراجتك على الشارع.

تقنية قيادة دقيقة



يتمتع أسلوب قيادة الدراجة النارية الذي سنشرحه مبني على الخصائص الفيزيائية للدراجة النارية، ويتميز بأنه يضعك في موقع تكون فيه مسيطراً تماماً على الدراجة النارية. ولقد عُرف هذا الأسلوب بأنه يعمل على منحك عادات القيادة الصحيحة ويتيح لك الاستمتاع بقيادتك والحفاظ على سلامتك في آن واحد. فالعادات الصحيحة في هذا السياق تعني تدريبك جيداً على أوامر التشغيل والتي تصبح لاحقاً تلقائية وتلجأ إليها عند الحاجة الماسة لها وتصبح بدورها رد طبيعى تلقائي.

أساسيات تقنية القيادة بدقة

كي تتمكن من وصف تقنية القيادة بدقة، علينا أن نبدأ بتقديم بعض المصطلحات المستخدمة التي قد تكون جديدة عليك. وننصح القارئ أن يأخذ ما يحتاجه من وقت كي يستوعب تماماً هذه المصطلحات ومعانيها، ليحصل على أقصى درجة من الفائدة التي توفرها هذه الشروحات والتمارين.

التوجيه المعاكس / أمر التوجيه

التوجيه المعاكس هو الطريقة الأكثر فعالية لتوجيه الدراجة النارية، وهي أن تقوم بدفع المقود بالاتجاه الذي تريد الانعطاف إليه. بعبارة أخرى أنت هنا تقوم بإصدار أمر للدراجة بالتوجه . إذا رغبت في الانعطاف نحو اليمين، تقوم بدفع المقود للأمام من الجهة اليمنى. فعلياً أنت توجه المقود عكس الاتجاه الذي تريده للحظة، مما يؤدي بدوره إلى تحريك رقعة تماس العجل الأمامي مع الطريق خارج مركز الانعطاف، مما يدفع الدراجة إلى تحقيق زاوية ميلان ملائمة نحو اليمين ومن ثم تقوم الدراجة بالانعطاف. للتفاصيل، راجع فصل «مقدمة قصيرة في الفيزياء العملية».

نقطة التوجيه

هي النقطة على الشارع التي تختارها لتعطي عند وصولك إليها أمر التوجيه الذي يجعل الدراجة تنعطف بدقة نحو الاتجاه الذي تريد.

الدفع المثبت

كي تتمكن من القيام باتجاه معاكس عليك أن تدفع المقود لتتحول الدراجة عن مسارها بدقة. وكي يكون أمر التوجيه كفيلاً بتحريك المقود بدقة، وكي لا يقتصر الأمر على دفع جسدك للخارج، عليك أن تقوم بما نطلق عليه اسم «الدفع المثبت». حاول القيام بما يلي؛ قف وجانبك ملاصق لحائط وقم بضم قدميك معاً. ارفع ذراعك وقم بدفع الحائط بقوة. كي لا تقع، عليك أن تأخذ خطوة للخارج بقدمك البعيدة عن الحائط كي تدعم توازنك أي أن عليك أن تثبت جسمك. على الدراجة النارية، تكون نقطة التثبيت الطبيعية هذه دواسة القدم الخارجية، أي الدواسة على الجهة الخارجية من مركز الانعطاف.

الدفع المثبت تعني أن عليك تثبيت نفسك على الدواسة الخارجية (عليك أن تشعر بالدواسة تحت قدمك)، ثم شد عضلات ساقك كأنك تستعد لرفسة صغيرة، وحول هذه القوة إلى جهة المقود المعاكسة. تشير عبارة «الدفع المثبت» إلى قيامك بعملية التثبيت والدفع في آن واحد لتحقيق الدقة المطلوبة عند عمل أمر التوجيه للدراجة.

في منعطف عادي ستشعر بالدفع المثبت أكثر مما لو كنت تقوم بممارسة تمرين قوة عادي. لكن في السرعات العالية، دون ذكر الانحراف المفاجئ، أنت بحاجة إلى عضلاتك لتتمكن من تحقيق الأثر الضروري لأمر التوجيه لهذا السبب يكون عادة استخدام الدفع المثبت هام جداً.

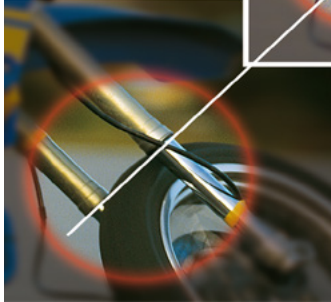
السيطرة على دواسة الوقود

عند إمالة الدراجة يصبح من الضروري إدراك ما يحدث.

السيطرة على دواسة الوقود ضرورة من أجل تحقيق «الانسجام» أثناء الانعطاف

وخزان الوقود أكثرها أهمية. عندما تستخدم هذه النقاط ستتمكن من السيطرة على المقود بفعالية أثناء الكبح - وفي الوقت ذاته يكون جسمك وذراعيك ويديك مرتاحة. في الفصول القادمة سنتحدث أكثر عن هذه الأسس وسنشرح أسلوب القيادة الدقيقة التي توفر لك سيطرة كاملة على ثلاثة أشياء يمكن للدراجة أن تقوم بها، وهي تحديداً التوجيه والتسارع والتوقف. لكن قبل هذا، دعنا نرى متطلبات أخرى والتي يجب عليك أن تعرفها وتتقنها.

التحكم بالوقود: عند فتح دواسة الوقود ينتقل الوزن من الأمام إلى الخلف



يكون محيط العجل أقل عند حافته. لذا يدور العجل بسرعة أكبر عندما تميل وكي تحافظ على سرعتك عليك أن تزيد من الضغط على دواسة الوقود قليلاً مباشرة بعد إعطاء أمر التوجيه (للمقود) ولتجنب تأثير كبح المحرك على العجل الخلفي.

تعني السيطرة على دواسة الوقود أن عليك زيادة الضغط قليلاً فور قيامك بالتوجيه. يؤدي هذا إلى تحويل الوزن من العجل الأمامي إلى العجل الخلفي وبالتالي تصبح الدراجة أكثر استعداداً للتوجيه. إضافة إلى ذلك أن القليل من التسارع يجعل الشوكة الأمامية ترتفع قليلاً، وتعود إلى وضعها، وهو المطلوب لضمان عمل الشوكة بشكل مثالي والمحافظة على عجلي الدراجة ثابتين على الأرض. كذلك، نحن نعرف أنه عندما تكون الشوكة منضغطة فإن سيرها يصبح أقل سلاسة، اليس كذلك؟

هل تذكر كيف توازن الدراجة القوى الجانبية والجاذبية في المنعطف؟ يتطلب هذا التوازن سرعة وميلان ثابتين. السيطرة على دواسة الوقود تمنحك السرعة الثابتة، بينما يمنحك التثبيت الجيد إمالة ثابتة، معاً يمنحك الإثنان أقصى درجة من الاستقرار والثبات على الشارع خلال الانعطاف. بدورك، ستعرف متى أتقنت هذه التقنية عندما تشعر بالسلامة والسيطرة - وستبقى ردود الفعل الغريزية الخطرة قيد السيطرة !

نقاط التثبيت

يتطلب التوجيه الدقيق اتصال جيد مع الدراجة دون «إلتصاق». ستكون بحاجة لنقاط تثبيت، الدواسات والمقعد

وضعية القيادة
والثبتي: مشط القدم
على الركاب، الأذرع
مرتاحة، الأكواع
مشنية، الأيدي
ممسكة بالمقود
براحة والجسم
منحني للأمام قليلاً



عند القيادة تقوم
دراجتك بعملها
جيداً جداً، لذا لا
تشوش أداؤها

حالة تأهب، وأن تقود دراجتك في وضع يتيح لك التصرف
الصحيح والدقيق.

الثبتي

تؤثر وضعية القيادة على توجيهها، المكبح، استقرارها،
تعليقها، خلوصها عن الأرض وانتقال الوزن بسبب
التسارع. وقد يؤدي وضع قيادة غير مناسب إلى فشل
المنورة التي تعترض القيام بها أو قد يعيق الدراجة عن القيام
بما هو مطلوب منها.

وضعية قيادة الدراجة والثبتي

كي تبسط سيطرتك الكاملة على دراجتك فإن وضعية
جلوسك على الدراجة ذو أهمية كبيرة، يمكن لوضعية قيادة
خاطئة أن تمنع الدراجة من مساعدتك في حال حدوث
طارئ ما. عندما تركب دراجتك وتقودها إلى وضع معين،
مثلاً نحو منعطف، عليك أن تكون مستعداً لما قد يحدث.
عليك أن تكون مستعداً ذهنياً وجسدياً، وأن تضع جسمك في



**أهم جهاز
امتصاص
للصدمات على
متن الدراجة
هو السائق
نفسه**

دخول المنعطف مما يؤدي إلى خلوص أفضل عن الأرض وزاوية ميلان أقل. أي أنك تسهل قليلاً مهمة الدراجة. إذا كان أمامك بعض الحصى قد تنزلق الدراجة، يمكنك في هذه الوضعية أن تسهل مهمة الدراجة إذا رفعت نفسك قليلاً عن المقعد وثبتت نفسك على الدواستين وخزان الوقود.

يحمل جهاز تعليق الدراجة وزنبركاتها وزنك ووزن الدراجة، قد يضاف إلى ذلك وزن راكب آخر ومتاع إضافي، وفي بعض الأحيان قد تكون زيادة الوزن هذه أكثر مما يمكن أن يتحمّله جهاز التعليق، وعلى سبيل المثال إذا كان أمامك مطب في الشارع أو عائق لم تتمكن من تجنبه أثناء سيرك، في حالة كهذه يمكنك رفع مؤخرتك عن مقعد الدراجة لتحقيق ثلاثة فوائد: تثبيت وزنك للأسفل، تعمل ركبتيك كجهاز تعليق إضافي ويبقى جسمك ثابتاً وإن اهتزت الدراجة بقوة. بهذه الطريقة تعود للسيطرة على دراجتك بسرعة وتتجنب التمسك بقوة بالموقد.

وضعية الجسم عند استخدام المكبح

الاستقرار في الاتجاه يعتمد على وضعية جسمك أثناء قيادة الدراجة. إذ أن وضعية جلوس مسترخية - الذراعان غير مشدودين والقبضة على المقود غير متشنجة - أمر ضروري جداً.

تتمتع الدراجات الحديثة بنظام مكابح متطور، لكن وضعية قيادة الدراجة غير الصحيحة والاستخدام الخاطئ للمكابح قادرين على إلغاء فعالية هذا النظام. يعتبر النظر ووضعية الجلوس خلال استخدام المكبح بقوة أساسيين. من الضروري عند استخدام المكابح إرخاء الذراعين وإراحة قبضة اليدين على المقود لتتمكن الدراجة من التوقف باستقامة وقوة، كما

تستطيع القيام بالتوجيه الدقيق لدراجتك من خلال ضغط أصابع قدميك على الدواستات، وإرخاء الذراعين وثنيها عند الكوع، وإراحة القبض على المقود وحنى جسدك قليلاً للأمام. ولن تنجح بالانحراف إلا إذا كان جسمك مثبت جيداً والجزء الأعلى منه وذراعيك في وضعية صحيحة. يجب أن يكون ذراعيك وقبضتك في وضع استرخاء كي تستقر الدراجة، إذا قمت بهذا بشكل صحيح ستشعر أنك في غنى حتى عن الإمساك بالمقود لولا حاجتك للتحكم بدواسة الوقود.

كذلك، وبدون «الدفع المثبت» سيضيع قدراً كبيراً من قوة الدفع عند تنفيذ أمر التوجيه لأنك ستدفع جسمك للخلف بدل الأمام. ومن خلال انحناء خفيف للأمام، ستتمكن من شد عضلات البطن، إضافة وزن خارجي على الدواسة وتحويل قوة التوجيه بفعالية إلى المقود. في المنعطفات العادية، يكون دفع المقود تلقائي وخفيف، لكن في السرعات العالية تحتاج إلى قوة أكبر لدفع المقود.

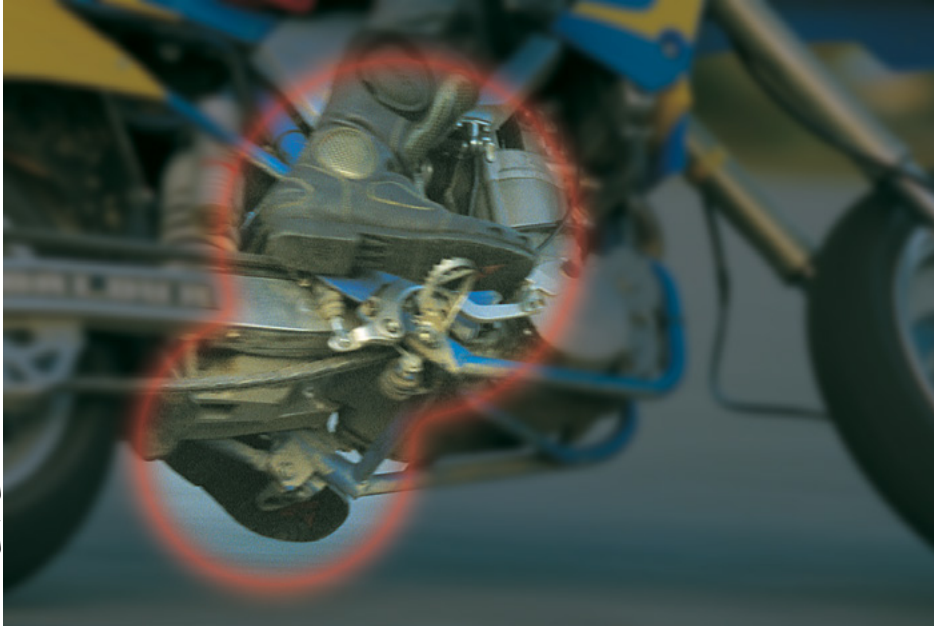
وضعية الجسم في المنعطفات

عندما تصل إلى نقطة التوجيه تعمل على تحضير نفسك من خلال الجلوس الصحيح على المقعد؛ تحضّر قدمك على الدواسو الخارجية لعمل نقطة تثبيت. في نقطة التوجيه قم بإعطاء أمر التوجيه من خلال دفعة سريعة للمقود تكون قوتها كافية ومدتها كافية لجعل الدراجة تنحني حسب الحاجة. حافظ على الضغط على الدواسة الخارجية مما يمنح الدراجة الاستقرار لأن وزنك الضاغط ينساب إلى أسفل الدراجة ولن يعرقل عمل الدراجة أثناء سيرها. بإمكانك أيضاً إزاحة جسمك باتجاه الداخل على المقعد قبل

يجب أن تكون ثابتاً على الدواسات وخزان الوقود، إذا كان الوضع عكس ذلك، وكنت تدعم وزنك بذراعين مشدودين وقبضة متشنجة على المقود ، فإن الدراجة ستصبح غير مستقرة وتغوص من الأمام بصورة مخيفة وسترتفع مؤخرتها.



يؤدي وضع
الوزن أو الثقل
على الدواسة
الخارجية
أثناء الانعطاف
إلى استقرار
الدراجة



التثبيت: مؤخرة الأصابع
على الدواسات والوزن على
الدواسة الخارجية.

الانتباه والتركيز البصري

لا يتمتع الإنسان بهبة الاستخدام الصحيح لبعصره عند الولادة، لكنه يتمكن من ذلك من خلال الممارسة. لكي يكون المرء مسيطراً تماماً يجب أن يوفّر لنفسه صورة كاملة عن الوضع حوله – أي أن تكون واعياً للعناصر الهامة أمامك، على جانبيك وخلفك، لتتفادى أية مفاجآت قد تواجهها.

أن تكون متنبهاً لا يعني أن تشاهد الأشياء فقط. وإذا ركزت نظرك على نقطة معينة أمامك، يمكنك بتدريج قليل أن تلمّ بصورة واضحة إلى حد ما حول ما يحدث في مجال رؤيتك، لكن دون تركيز بصرك. عندما تقود دراجتك خلال منعطف، يجب أن يكون تركيزك على أبعد مسافة ممكنة أمامك، وفي الوقت ذاته تستطيع رؤية الخطوط البيضاء في مجال نظرك. ويمكنك أن تنتبه إذا كنت تقترب من ذلك الخط أو تبتعد عنه دون أن تنظر مباشرة إليه.

يسمى الجزء من مجالك النظري الذي يمكنك أن تراه بوضوح منطقة التركيز، بينما باقي المجال يكون مشوشاً إلى حد ما، لكنه على الرغم من هذا يتيح لك أن تلاحظ الحركة واللون والشكل. فعيناك فعلياً أكثر حساسية للحركة والضوء خارج منطقة التركيز المذكورة سابقاً. يسمى هذا بمحيط البصر.

عندما يلتقط محيط بصرك حركة – قد تكون سيارة على جانب الطريق أو حيوان ما على حافة الطريق – فإن تركيزك يتحرك بصورة تلقائية ليتحقق من الأمر. هذا رد فعل تلقائي لا إرادي يسمى رد فعل تحذيري.

انتباه واسع وبحث بصري نشط

لا يجلس سائق الدراجة الماهر على دراجته في انتظار تنبيه من ردود فعله التحذيرية.. بل يبادر باستمرار وبنشاط في البحث عن المعلومات الواجب عليه الانتباه إليها ومعرفتها في المشهد المحيط به. عليك أن تبحث مسبقاً لاكتشاف العناصر المهمة في الثواني القليلة القادمة. كذلك، عليك التحقق من المرايا مراراً وتكراراً لمسح ما يحدث خلفك.

باستخدام منطقة التركيز يمكنك تحديد أي شيء هام قد يؤثر عليك. عليك أن تحرك عينيك بفعالية للبحث عن معلومات تهلك. فكلما حققت فيما حولك مبكراً كلما قلت الحركة المطلوبة من عينيك وكلما قلت إمكانية سرعة شعورك بالتعب.

عندما تحدد النقاط أو العناصر المتعلقة بك، تكون قد حددت وعرفت مواقعها، وبالتالي يتمكن محيط بصرك من مسحها – دون الحاجة للنظر إليها مباشرة. تطلق على هذه النقاط أو العناصر تعبير نقاط المرجعية والتي قد تكون طفل على الطريق، أو مركبة على حافة الشارع، أو مسرب خروج من الشارع – أي أشياء عليك أن تراعيها وتأخذها باعتبارك. ويمكن لنقطة مرجعية أن تكون نقطة توجيه تختار أن تكون خط الأفق/الخط الأبيض، كومة من الحصى على الشارع. وبواسطة المحافظة على انتباه واسع المدى لما حولك يمكنك المحافظة على متابعة ما يحدث، وأن تبقى الأمور كلها قيد السيطرة دون الحاجة لتركيز نظرك عليها مباشرة.

عليك أن تتدرب لتصبح ماهراً في البحث البصري. قم بالبحث بفعالية وتصيّد المعلومات أمامك، على جانبيك وخلفك. قم بهذا البحث المسبق ورتّب المعلومات التي

استخدام التركيز والانتباه في المنعطفات
يختار العديد من سائقي الدراجات النارية نقطة بدء الانعطاف في مرحلة مبكرة من دخول المنعطف وبالتالي يقطعون



التركيز البصري عند الانعطاف:
انظر إلى داخل المنحنى، إلى الاتجاه الذي تريد أن تذهب إليه.

تهمك في ذهنك وحاول توقع ما يمكن أن يحدث وراقب تلك العناصر وامنحها اهتمامك. قم بالانتباه إلى أي شيء يتحرك أو يتغير. يمكنك التدريب على هذا كل مرة تقوم فيها بقيادة دراجتك بحيث يأتي هذا في وقت مبكر، وسجل في ذاكرتك نقاط المرجعية وتعبقها باهتمام بينما يبقى تركيزك إلى الأمام.

الانتباه الواسع والمحيط البصري يفيدانك في أنهما لا يتسببا بتعبك مثلما يتعبك اضطرابك للتركيز على كل عنصر على حده، وهذا هو أحد الأسباب التي تجعل سائقي الدراجات النارية الجدد يصابون بالتعب أسرع بكثير من السائقين المهرة.

السرعة والانتباه

عندما تزيد سرعتك تتزايد الحاجة للحفاظ على صورة كاملة للمشهد المحيط بك، وتتسارع نحوك كافة العناصر المطلوب منك اخذها بالاعتبار. وإذا تجاهلت ولو قليلاً هذه الصورة تقوم الغرائز الخطرة بالتسلل إليك: أي أنك قد تتشوّش ويبدأ رد فعلك اللاإرادي بالسيطرة من خلال تركيز البصر على هدف ما، تشويش النظر أو البحث العشوائي. نعتبر اختيارك لسرعة تتيح لك الإلمام بكل ما عليك الانتباه له حولك مما يسمح لك بالمحافظة على صورة كاملة للوضع حولك. تعقيدات المشهد المحيط بك، عدد العناصر ذات العلاقة التي عليك متابعتها هي التي تحدّد السرعة التي تستطيع القيادة ضمنها وبالتالي تحافظ على سيطرتك على دراجتك. وبالطبع يمكنك اختيار السرعة التي تتيح لك تجنب العناصر الخطرة التي كنت تتابعها



**انظر نحو
المكان الذي
تريد الذهاب
إليه! الدراجات
النارية مثل
«الأسلحة»:
تصيب في
العادة ما
تستهدفه**

استخدام المكبح أو عند التسارع، وقد تكون قد جرّبت كيف يميل رأسك للأمام عندما تستخدم المكبح بقوة، وتتنظر إلى الأرض أمام الدراجة، عندها، يصبح الحفاظ على توازن صحيح صعباً، إذ أن جسمك يفقد نقاط مرجعيته ويصبح مشوشاً.

عند الانعطاف بالدراجة تكون زاوية الرأس هامة للغاية. فعندما تميل بدراجتك عليك أن تتأكد من إبقاء رأسك أفقياً كي تستمر في رؤية صحيحة للوضع ولتستمر في سيطرتك على الوضع كله. تأكد من أنك تقوم بهذا فعلاً وبأنك تدرك ما تقوم به قبل أن تقود دراجتك.

الزاوية أو قد يضطرون للتصحيح لاحقاً، بينما آخرون يبدأون أمر التوجيه للانعطاف في النقطة الصحيحة، لكن أمر التوجيه لا يكون من الدقة بحيث يشعرون أن الدراجة تندفع إلى الخارج. الحالتان المذكورتان هنا قادرتين على إثارة الخوف وردود فعل غريزية خاطئة.

عليك أن تتذكر جيداً شيئين مهمين عند الانعطاف: أين ستبدأ بالانعطاف و – ما يعادله أهمية – أين تريد التوجيه. قم باختيار نقطة التوجيه مبكراً، وعندما تقترب منها، حوّل نظرك نحو المنعطف – أي حيث ستجبه. دع محيطك البصري يحافظ على تتبعه نقطة التوجيه، وعندما تقوم بإصدار أمر التوجيه عليك أن تعرف إلى أين ستوجه دراجتك. لهذا، من الضروري جداً تحريك تركيزك نحو المنعطف قبل أن تصل نقطة التوجيه التي قمت باختيارها. وستعلم من خلال انتباهك الواسع ومحيطك البصري متى ستصل نحو نقطة التوجيه حتى وإن كنت تركز بصرك نحو الأمام باتجاه المنعطف. قم بالتدرب على ذلك حتى تصبح عادة تلقائية.

أما أن تسمح للدراجة في الاستمرار بالتقدم بخط مستقيم حتى تصل نقطة التوجيه التي تريدها فإن هذا سيكون صعباً إذ أنك غريزياً تريد أن توجيه الدراجة حالما تنقل تركيزك إلى المنعطف ومن ثم ستبدأ بالتوجيه في وقت مبكر جداً، وسيكون العنصر الفاعل هنا هو غريزة «اتبع ما تشاهده عيناك». بينما، يأتي تدريبك وثقتك فيما تراه في محيط البصري سيساعدك في الابتعاد عن هذه الغريزة.

زاوية الرأس

النظر هام للتوازن. وجسمك يتجاوب مع الأفق وأنت بحاجة أن يكون رأسك أفقياً لإدراك وضعك ومحيطك بدقة وللمحافظة على توازن جسمك. وستعرف أهمية هذا عند



زاوية الرأس: حافظ على رأسك أفقياً، حتى عندما تميل الدراجة في منعطف.





٦. خَفَّفَ الضغط عن المكبح بترَوِي

مرحلة التوجيه:

٧. قم بإصدار أمر التوجيه بدقة عند نقطة التوجيه

السيطرة على الوقود:

٨. اضغط قليلاً على دواسة الوقود كي تحافظ على

دوران المحرك منتظم

٩. ارخي ذراعيك، وابق وزنك على الدواسة

الخارجية

١٠. استمر بالضغط على دواسة الوقود تدريجياً

وبحذر خلال المنعطف

مرحلة الخروج:

١١. أبقِ نظرك على المكان الذي تقصده

١٢. عدّل الدراجة بالتسارع أو بدفع المقبض الخارجي

للمقود

تقترب من منعطف على الطريق، وتقوم في نقطة التوجيه بإعطاء أمر التوجيه، ثم تتبعه بالسيطرة على دواسة الوقود، وتبقي وزنك مركزاً على الدواسة الخارجية، ثم تعود لتسترخي مجدداً. ما تبقى من المنعطف يكون سلساً كما لو كان في الأمر سحراً، تتابع الدراجة المسير في المنعطف كما لو كنت تسير على سكة، رائع، أليس كذلك؟ لكن كيف حدث هذا يا ترى؟

الإجابة هي في معرفة تقنية الانعطاف. هذه التقنية التي أساسها علمي وهندسة بناء الدراجات والذي ثبت أنه عادة طبيعية يعطيك الدقة، السيطرة، الأمان والمتعة في القيادة والشعور بالسيطرة التامة على الدراجة.

كي تتمكن من إتقان الانعطاف، عليك أن تتدرب وتتدرب وتتدرب. عندما تصل لمنعطف قد تشعر بتدفق الأدرينالين في جسمك وبتهديد من غرائك الخطيرة، لذا عليك أن تحمي نفسك من هجوم تلك الغرائز من خلال تطوير العادات الصحيحة.

المنحنى الأمثل

تخيل نفسك على دراجتك النارية وأنت تقترب من منعطف على الطريق، عليك أن تستعد للانعطاف بالطريقة التالية:

مرحلة الاستعداد:

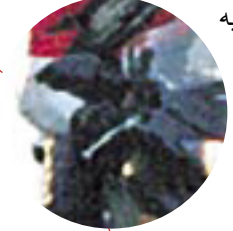
١. اتخذ وضعية الجلوس الصحيحة
٢. عدّل سرعتك وقم باختيار الغيار المناسب
٣. اختر نقطة التوجيه (بدء الانعطاف)
٤. استعد لوضع ثقلك على الدواسة الخارجية
٥. قبل وصولك نقطة التوجيه مباشرة، حوّل نظرك إلى المكان الذي ستنتجه إليه

«دائرة المقود»



٦. خفّف الضغط عن المكبح بتروّي

٧. قم بإصدار أمر التوجيه بدقة عند نقطة التوجيه



٨. اضغط قليلاً على دواسة الوقود كي تحافظ على دوران المحرك منتظم



٩. ارخي ذراعيك، وابق على الوزن على الدواسة الخارجية



١٠. استمر بالضغط على دواسة الوقود تدريجياً وبحذر خلال المنعطف

١١. أبق نظرك على المكان الذي تقصده



١. اتخذ وضعية الجلوس الصحيحة
٢. عدّل سرعتك وقم باختيار الغيار المناسب
٣. اختر نقطة التوجيه (بدء الانعطاف)
٤. استعد لوضع ثقلك على الدواسة الخارجية

١٢. عدّل الدراجة بالتسارع أو بدفع المقبض الخارجي للمقود





أصغ جيداً
لما تهمس به
الدرجة أثناء
القيادة المعتادة

مرحلة الاستعداد:

«يتراخي» حتى تشعر بذراعيك تسترخي تماماً والجزء الأسفل من الذراعين تكاد تكون أفقية. وفور وصولك أقرب نقطة تسبق إصدار أمر التوجيه وعندما تعرف أين تلك النقطة دون أن تكون تنتظر إليها مباشرة، انقل تركيزك إلى حيث تعتزم أن تذهب – إلى المنعطف ذاته.

مرحلة التوجيه:

عندما تصل نقطة التوجيه عليك أن تعطي أمر التوجيه. قم بضغط عضلات الساق التي تستقر على خارج الدواسة، ثم أضغط عضلات البطن، وادفع المقود بالعكس. يحدد سرعة إعطائك أمر القيادة سرعتك في تغيير مسارك. وفي العادة ستقوم بدفعة غير ظاهرة، كما لو كانت لمسة غير واضحة وتعمل على إبقاء الضغط مستمراً على ما هو عليه إلى أن تصل إلى زاوية الانعطاف المطلوبة. وعندما

هذه المرحلة بأهمية باقي المنعطف. ابدأ باتخاذ وضعية القيادة الصحيحة قبل أن تصل مكان الانعطاف. يجب أن يكون القسم الأعلى من جسمك مسترخياً، وأن ترخي الذراعان بحيث تكاد تصبح أفقية، وارخ كوعيك، ويقوم كثير من السائقين عندها بشد الردفين للداخل قليلاً ويثبتون الجزء الداخلي من الفخذين للخارج باتجاه خزان الوقود على الدراجة. ضع وسائد أصابع قدميك على الدواسة.

في طريقك نحو المنعطف، عليك اختيار نقطة التوجيه – وهي النقطة التي تعتزم فيها إعطاء أمر التوجيه. يجب أن تعدل من سرعتك لتلائم السرعة المطلوبة لدخول المنعطف وذلك قبل أن تصل نقطة التوجيه، ويمكنك استخدام المكبح الأمامي إذا احتجت إليه. قم باستخدام المكبح بسلاسة وأنت تخفض الغيار. اختر الغيار الذي سيمنحك قوة الدفع المناسبة في المنعطف. بهدوء وسلاسة ارخي المكبح. وهناك خطأ شائع عندما يترك السائق المكبح بسرعة بالتالي يربك الدراجة نظراً إلى أن التعليق الأمامي سيرتفع.

تفحص المنعطف، تفحص قطره وكمية القوة التي أنت بحاجة لها لتنفيذ أمر التوجيه. إذا أصدرت أمر التوجيه في وقت مبكر ستجد أنك ستقطع المنعطف في مرحلة غير مناسبة مما سينتج عنه الحاجة لتصحيح سيرك داخل المنعطف أثناء عبورك في منتصف الزاوية. وستعرف كيفية تحديد نقطة التوجيه الصحيحة من خلال التدريب وبتقان هذه المهارة.

عندما تقترب من نقطة التوجيه، اضغط على الجهة الخارجية من الدواسة. قم بفرصة جسدك للأمام قليلاً «إلى جهة الدراجة»، ثم اترك الجزء الأعلى من جسمك



قبل الوصول إلى نقطة التوجيه - عندما تعرف مكانها دون النظر مباشرة إليها - انقل نظرك إلى الوجهة التي تنوي التوجه إليها.

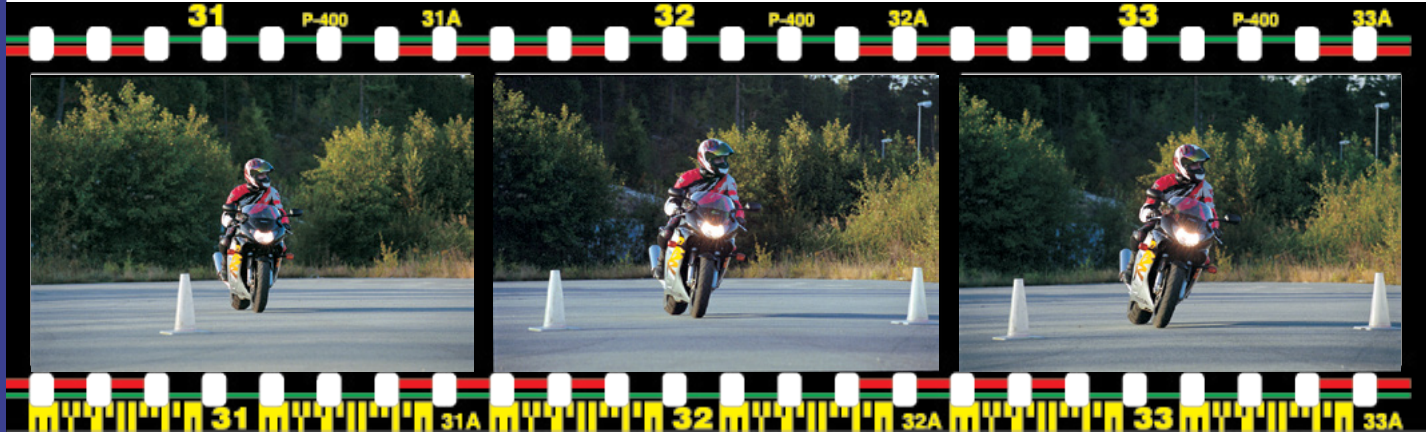
المنعطف. يؤدي هذا التسارع الحذر إلى نقل الوزن إلى العجل الخلفي مما يجعلك تحصل على توزيع أمثل للوزن بين مقدمة ومؤخرة الدراجة. والهدف هو وضع قليل من الوزن الإضافي على العجل الخلفي. سترى عندها أن الدراجة تتفاعل معك أكثر وتقوم بما تريدها أن تقوم به. كذلك تساعدك هذه الحركة في عملية تثبيت قصوى للدراجة على الشارع، لأن الدراجة ترفع شوكتها الأمامية لتتمكن من زيادة قدرتها على امتصاص الصدمات التي في الطريق.

يتم هذا على شارع مبلل، فإن الحركات الهادئة والناعمة ضرورة هامة ومتطلب لإعطاء أمر التوجيه. أما إذا كنت مضطراً للقيام بانعطاف حاد في حالة طارئة، عليك أن تدفع بسرعة وبقوة أكبر وتكون عندها معتمداً تماماً على التثبيت المقصود والدفع الثابت المقصود كي تحصل على القوة والدقة المطلوبة في أمر التوجيه. لذا، تبرز ضرورة التدريب على الدفع الثابت على كافة الزوايا، لتصبح لديك إمكانية ثابتة في ردة الفعل عندما تحتاج إليها.

السيطرة على الوقود:

بعد قيامك بتوجيه الأمر مباشرة تبدأ بزيادة الضغط على الوقود قليلاً وهي حركة صغيرة ضرورية لتجنب كبح المحرك.

بعدها، تستمر بزيادة الضغط على الوقود بعناية خلال



مرحلة الخروج:

الأسوأ. في هذه اللحظة تبرز أهمية ثقتك بدراجتك وبأسلوب القيادة الذي تتبعه. قم بخفض القسم الأعلى من جسمك، حتى تصبح ذراعاك أفقية، ثبت دفعك وقم بزيادة سرعتك قليلاً. بالتدريب والمعرفة يمكنك أن تتغلب على غرائزك التي تريد دفعك للتقليل من كبحك وأن تستقيم بجسمك، وأن تقبض على المقود بيبأس.

عندما تحصل على ميلان صحيح بدراجتك وتكون مسيطر على دواصة الوقود، يكون الانعطاف الذي تزمع القيام به قد تم تقريباً. اترك عينيك تقوم باستقصاء مسبق لكل ما حولك ولتبدأ في التحقق من امتداد الشارع الذي يتبع المنعطف. وتستقيم الدراجة من خلال زيادة الضغط على الوقود و/أو دفع المقود بالاتجاه المعاكس.

تصحيح المرور أثناء وجودك داخل المنعطف:

مما لا شك فيه أن عدم تطوير عادات دقيقة في القيادة أو مجرد تغيير في الصورة سيمنعانك من اتخاذ أمر توجيه دقيق. عليك القيام بما يصحح مسارك. ولا بأس من ذلك لكن عليك أخذ الحذر من إشارات التنبيه في ذهنك التي توقظ غرائزك من سباتها حيث تكون هذه الغرائز مستعدة للسيطرة عليك ذهنياً وتغيير الوضع الذي تمر فيه نحو

لا تقد دراجتك
بسرعة كبيرة:
لن تتعلم أي
شيء عندما
تعرض نفسك
مشاعر الخوف
طيلة الوقت



مناسباً على الجزء الخارجي من الدواسة (دفعه ثابتة).

التمرين الثاني:

مرة أخرى، أنت على طريق تعرفه جيداً، وتقود دراجتك بسرعة منخفضة. تدرّب على اختيار وتحديد نقطة التوجيه، وتكون وضعية القيادة كما هي في التمرين الأول. قبل وصولك إلى نقطة التوجيه مباشرة، انقل تركيزك إلى المنعطف الذي تعترزم سلوكه. أعطي أمر التوجيه وتبّت الثقل على الجهة الخارجية للدواسة، وعلى خزان الوقود.

التمرين الثالث:

السيطرة على دواسة الوقود. مرة أخرى الطريق مألوف والسرعة منخفضة، ووضعية الجسم كما يجب أن تكون عليها أثناء القيادة، ونقطة التوجيه، والتنشيت على الجزء الخارجي من الدواسة والتركيز النظري كما هو في التمرين السابق. بداية، قم بالقيادة خلال المنعطف ودواسة الوقود مغلقة بعد أن تكون قد حددت أمر التوجيه. لاحظ كيف يتباطأ المحرك قليلاً وكيف تقل سرعتك وسترى كيف تتمتع الدراجة عن التوجه نحو المنعطف.

الآن كرر ما قمت به سابقاً لكن هذه المرة اضغط على دواسة الوقود بعد إعطائك أمر التوجيه بقليل جداً. لاحظ كيف تدخل الدراجة إلى المنعطف ببسر أكبر وكيف يكون استعدادها – أي الدراجة – للقيادة أكثر انسجاماً. تدرّب على هذا الأسلوب لتصبح عادة لديك أن تضغط على الوقود بعد أن تعطي أمر التوجيه.

يمكنك بعد ذلك أن تعمل على السيطرة التدريجية على دواسة الوقود أثناء القيادة في المنعطفات. تذكر أهمية اختيارك

تمارين توجيه على الشارع

عندما تقود دراجتك على الشارع تستطيع التدرّب على أسلوب قيادة متطور، تدرّب على أي شارع أنت معتاد على القيادة عليه. ابدأ تدريبك بالسرعة التي ترتاح فيها تماماً لدى مرورك في المنعطفات. ولقد أعدت التمارين التالية بأسلوب منظم يتيح لك تعلم العناصر الفردية بداية لإتقان المهارة ثم جمعها لتصبح وحدة متكاملة والتي ستصبح بدورها إحدى عاداتك وستتيح لك القيادة بسلاسة. والتمارين المذكورة واردة على أجزاء: الخمسة الأولى منها للانعطاف دون استخدام المكبح قبل الدخول في المنعطف. عندما تتقن هذه التمارين، يمكنك التدرّب على السادس الذي يتضمن استخدام المكبح.

التمرين الأول:

قم باختيار امتداد شارع تعرفه جيداً أي أنك قمت بقيادة دراجتك عليه مراراً. ضع دراجتك بغير يتيح لك دخول المنعطف بسلاسة ونعومة. قم بالتركيز بداية على وضعية جسمك عند القيادة. تأكد من أن الجزء العلوي من جسمك مسترخياً ومن إرخاء قبضتك على المقود. يجب أن تكون ذراعاك مسترخيتان أيضاً بحيث تستطيع تحريك كوعيك بسهولة. وفي الدراجات النارية التي يكون المقود فيها منخفضاً يجب أن تكون ذراعاك أفقية تقريباً. وعندما تقترب بدراجتك من المنعطف قم بنقل الوزن (بواسطة الضغط) على الجزء الخارجي من الدواسة. ولتكن متأكداً من أن توجهك يتم من خلال الدفع على المقود الداخلي (الاتجاه المعاكس) وتأكد عند إعطائك أمر التوجيه أن ثباتك

المسارب، يمكنك أن تتدرب على أسلوب التوجيه أثناء تغيير المسرب. سيمنحك أسلوب التوجيه الدقيق تغييراً دقيقاً في الاتجاه. الهدف هنا هو القيادة «بخطوط مستقيمة» بين أوامر التوجيه، الأمر الذي يختلف كثيراً عن دخول منعطفات واسعة – أي منعطفات ذات الالتواءات غير المستقيمة التي كثيراً ما نراها. في وضع كهذا، قد لا يكون هناك خطأ من دخول منعطفات واسعة لكن مصطلحتك تقتضي أن تتدرب على أسلوب قيادة دقيق حتى عندما تكون ترغب في تغيير المسرب الذي تكون فيه. وبدون التدريب المقصود لإتقان المهارات يصبح من الصعب تغيير العادات القديمة.

التمرين السادس:

في هذا التمرين سنقوم بدمج التمرين الثالث ولاحقاً التمرين الرابع مع استخدام المكبح. في طريقك نحو المنعطف تقوم بتخفيض السرعة من خلال استخدام المكابح، وقبل الوصول إلى نقطة التوجيه يمكنك إرخاء المكابح بسلاسة. باقي التمرين مثل السابق.

قم بزيادة سرعة الدخول تدريجياً واستخدم المكابح بقوة. إذا اخترت تحريك رديك للداخل على مقعد الدراجة يجب أن تقوم بهذا قبل استخدام المكابح كي لا يؤثر على توازن الدراجة. استمر في التدريب حتى تشعر بالراحة وأنت تطبق أسلوب التوجيه التام حسب الوصف أعلاه. الهدف هو الحصول على حركات مسيطر عليها وانسيابية أثناء الإجراء المتبع كله

ستجد مزيداً من التمارين في الفصل الثامن «التمارين في مناطق منعزلة»

الغير الصحيح الذي سيمنحك القوة الكافية بسلاسة. عد بذاكرتك إلى القسم الذي يتحدث عن السيطرة على الوقود وكيف ينتقل الوزن من العجل الأمامي إلى العجل الخلفي. هل يمكنك أن تشعر عندما تكون دراجتك تعمل بتناغم تام؟ هل يكون التوجيه سلس؟

تدرب على هذا الإجراء حتى يصبح عادة، وعندها فقط يمكنك زيادة السرعة تدريجياً وبدون استخدام المكبح قبل دخول المنعطف. إذا رأيت نفسك تبتسم أثناء التدريب، فستعرف عندها أنك أتقنت التمرين جيداً !

التمرين الرابع:

تحريك الرديفين، من أجل زيادة خلوص الدراجة في المنعطف، يمكنك تحريك رديك قليلاً على مقعد الدراجة – للداخل وأنت تمر بالمنعطف – وذلك كي تتيح لركبتك وفخذك الالتصاق بقوة بخزان الوقود. قم بهذه الحركة قبل دخول المنعطف بوقت كاف وذلك كي لا يختل توازن الدراجة. ستجعلك هذه الحركة متأكداً من مدى ثبات الضغط على الجزء الخارجي من الدواسة، وكيفية ضغط ركبتك وفخذك على خزان الوقود.

حالما تتجاوز المنعطف، عد إلى مكانك في مركز المقعد. ويمكنك أن تعود من خلال تحريك وزنك تدريجياً من الجهة الخارجية على الدواسة إلى الداخلية، ورفع جسمك قليلاً. وتأكد في هذه الأثناء أن لا تقوم بالارتكاز على المقود.

التمرين الخامس:

تغيير المسرب على شارع متعدد المسارب. عندما تقود دراجتك في المرة القادمة على طريق سريع متعدد

أكبر على العجل الخلفي، وكذلك الحال إذا كان هناك مرافق وأمتعة. لذا يصبح لزاماً علينا تعلم كيفية إتقان استخدام المكبحين في وقت واحد. عليك كذلك أن تتعلم كيفية التعامل مع مكابح دراجتك في كافة الأحوال، سواء أكنت تنقل مرافق أو أمتعة عليها. ويملي علينا الواقع ضرورة إتقان التحكم بالمكبحين على الدراجة وليس أحدها فقط.

المكبح الأمامي هو المكبح الرئيسي. لكن الخوف من انغلاق العجل الأمامي يدفع الكثير من السائقين من تعلم كيفية التعامل معه بصورة مناسبة. لذا، عليك أن تتعلم كيفية التوقف بالمكبح الأمامي والضغط على ذراعه بصورة صحيحة. وإذا ما انغلق العجل الأمامي، لا يكون أمامك حل إلا تخفيف الضغط فوراً كي يعود العجل إلى دورانه مجدداً، وبالتالي تستقيم وتستقر الدراجة وحدها ودون مساعدة. هذا أقصى ما عليك أن تفعله.. ولن تسوء الأمور أكثر..

أما انغلاق العجل الخلفي فيؤدي إلى جملة من النتائج الخطرة، إذا لم تزيد الضغط على الدواسة. ويعتبر استخدام المكبحين معاً على الكثير من الدراجات أمراً على قدر كبير من الأهمية.

وتذكر، أنك إذا كنت تقود سيارة أكثر من قيادتك لدراجة نارية، فمن الخطورة أن تعكس استخدامك للمكبح في السيارة على الدراجة.. تلك القدم الثقيلة على المكبح. وإذا لم تكن مدركاً بعد لهذا الخطر قد تجد أنك تقوم بالدوس على الدواسة بثقل بحكم العادة عند الارتباك أو الشعور بالخوف. ويؤدي مثل هذا الاستخدام في أغلب الحالات إلى انغلاق



استخدام المكابح:

كي تتمكن من استخدام المكابح بكفاءة عليك أن تتدرب على عادات القيادة الجيدة.

لا يمكن اعتبار استعمال المكابح عملاً صعباً، ولا استخدام المكابح بقوة. لكن الاستخدام الجاد للمكابح قد يؤدي لإطلاق زوبعة من ردود الفعل الخاطئة على الدراجة النارية. وكي تبقى مسيطراً على دراجتك عليك أن تتدرب على عادات قيادة جيدة وأسلوب استخدام المكابح الصحيح يوقف الدراجة النارية بكفاءة وثبات.

المكبح الأمامي أم الخلفي؟

تتمتع الدراجات النارية الحديثة بمكابح جيدة. ويزود معظمها بمكبح أمامي من القوة بحيث يستطيع إيقافها وحده. ويعتبر المكبح الأمامي في الكثير من الدراجات المكبح الأساسي. لكن الدراجات تختلف، دراجات الرحلات مثلاً تضع ثقل

العجل الخلفي ومن ثم التزحلق.
تماماً، عندها ستعرف أن توازنك ليس صحيحاً وأنك لم تتقن ذلك.

تخليم ضغط المكبح:

بداية، دعنا نركز على المكبح الأمامي. الاستخدام الكفؤ للمكبح يؤدي إلى ضغط كامل على المكبح بسرعة وكفاءة. ويلجأ الكثير من سائقي الدراجات النارية إلى استخدام المكابح بهدوء ونعومة بدايةً ومن ثم يضطرون لزيادة الضغط بقوة عندما يقتربون من المكان الذي يريدون تجنبه. بكلمات أخرى، يعني هذا أن مسافة استخدام المكبح كانت أطول من الضروري.

لذا، عليك أن تتدرب على استخدام المكابح بكفاءة بعد أن تعرف كيفية استخدامها. للقيام بذلك عليك أن تستخدم المكابح بسلاسة وتصميم – أما السلاسة فهي للقيام بضغط التعليق الأمامي بطريقة مسيطر عليها، وأما التصميم فهو للحصول على توقف كفؤ بالسرعة الممكنة. تذكر أن الدراجة تقطع ٢٢ متراً في الثانية، وأنها تقطع ٨٠ كيلومتراً بالساعة. لا يوجد لديك وقت طويل لتضيقه!!

من الأخطاء الشائعة الضغط الشديد الياثس على المكابح مرة واحدة. تؤدي هذه الحركة إلى دفع جهاز التعليق الأمامي للأسفل وإلى زلحة العجل الأمامي والتوقف. لذا، نعود لما قلنا – بسلاسة وتصميم. لكن السؤال هو ما مدى السلاسة المطلوبة وما قدر التصميم؟ نعتذر لك هنا.. إذ أن الإجابة على سؤالك ستكون من خلال التمرين على دراجتك الخاصة والتي ستجيب على تساؤلك هذا

أما المكبح الخلفي فتعدليه أصعب إذ أنه يعتمد على مدى قوة استخدام المكبح الأمامي والوزن الذي يتم نقله تبعاً للعجل الأمامي. وإذا تمكنت فعلاً من استخدام المكبح الأمامي بكفاءة، يجب التدرّب على استخدام المكبح الخلفي، لأن

عند استخدام المكابح يلعب وضع الجسم دوراً هاماً. ومن الأخطاء الشائعة استقامة الظهر والتمسك بالمقود بذراعيين متشنجتين. يؤدي مثل هذا الوضع إلى فقدان الدراجة لاستقرارها وينتقل الكثير من الوزن الذي تحمله إلى العجل الأمامي، على أعلى نقطة منه، ويسهل رفع العجل الخلفي. أما إذا ثبتت نفسك جيداً على خزان الوقود والدواسات، وتركت ذراعيك مسترخيتين، فأنت عندها تقوم بوضع الثقل على خزان الوقود والمقعد، على بعد ٦٠-٨٠ سنتمتراً للخلف وللمنطقة المنخفضة عنها. النتيجة هي أنك ستحافظ على بقاء العجل الخلفي على الأرض لوقت أطول بكثير وستتجنب الضغط الشديد على جهاز التعليق الأمامي. تثبت ركبتك على خزان الوقود بشدة، ودع عضلات ساقيك وبطنك وأسفل ظهرك يرجعون جسمك للخلف ومن ثم أرح ذراعيك.

حتى عينيك تؤثر على استخدامك للمكابح، خاصة في آخر مراحل استخدامه. راعي أن تبقي عينك مستوية وانظر للأمام.
إذا قمت باستخدام المكابح بصورة صحيحة ستكون قادراً على الجلوس على الدراجة، وستحافظ على توازنك، بعد أن تتوقف، وبينما ترتفع فوق الشوكة الأمامية. عندها فقط يمكنك أن تضع قدميك على الأرض. وإذا ما لاحظت أنك أخطأت عندما أنزلت قدمك قبل أن تكون الدراجة قد توقفت

حتى عينيك تؤثر على استخدامك للمكابح، خاصة في آخر مراحل استخدامه. راعي أن تبقي عينك مستوية وانظر للأمام.

إذا قمت باستخدام المكابح بصورة صحيحة ستكون قادراً على الجلوس على الدراجة، وستحافظ على توازنك، بعد أن تتوقف، وبينما ترتفع فوق الشوكة الأمامية. عندها فقط يمكنك أن تضع قدميك على الأرض. وإذا ما لاحظت أنك أخطأت عندما أنزلت قدمك قبل أن تكون الدراجة قد توقفت



يجب أن يحوّل المرافق أكبر قدر ممكن من وزنه إلى أسفل الدراجة. يجب أن يثبت نفسه جيداً من خلال معانقة رديك بركبته. ومن الهام أيضاً أن يشد عضلات بطنه وأن يرجع عضلات رقبته للخلف كي يحافظ على تماسك المنطقة العلوية من جسمه. بهذه الطريقة لن يصطدم المرافق بالجزء العلوي من ظهره، الأمر الذي سيدفعك بالتأكد إلى شد وتصلب ذراعيك. كذلك لن يجعلك المرافق تدفع برأسك للأمام وللأسفل. وإذا ما تمكنت من القيام بهذا جيداً فستجد أن رأسك سيبقى مستوياً وتبقى نظرك موجّه للأمام.

استخدام المكابح على منعطف

من غير المستحسن استخدام المكابح على منعطف بسبب ازدياد مخاطر الانزلاق نتيجة هذا الاستخدام ولدرجة كبيرة. عندما تستخدم المكبح الأمامي على منعطف ستلاحظ أن الدراجة ستعتدل، ويصبح سيرها متثاقلاً وستشعر بأنها تريد التوجه للأمام باستقامة، ونحو الهاوية. وللمحافظة على الدراجة على المسار الصحيح عليك أن تقوم بتوجيه معاكس في الآن ذاته. وتعتبر هذه الطريقة بأنها الأمثل لاستخدام المكابح على منعطف. ويجدر بنا أن نذكر أن عليك تخفيف الضغط على المقود اليدوي عندما تنخفض سرعة دراجتك. وإذا لم تفعل قد تجازف بسقوط الدراجة. أما حقيقة أن الدراجة تستقيم عندما تستخدم المكبح الأمامي على منعطف، فيمكن استغلالها بأسلوب مختلف وأكثر ضرورة كاستخدامها هكذا: استخدم المكبح، تعدل الدراجة وضعها، فتقوم استخدام المكبح بقوة لمسافة قصيرة ثم أطلقه وتوجه إلى داخل المنعطف التالي.

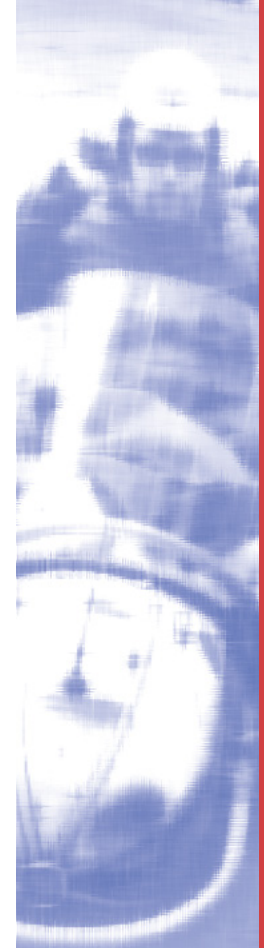
العجل الخلفي الدائر يقوم فعلياً بتوازن واستقرار الدراجة. وتذكر: أنه عندما تحمل على دراجتك راكب آخر وأمتعة، فإن تأثير المكبح الخلفي قد يكون أكثر بكثير. ومن الواضح بعد هذا الإسهاب أنه من أجل إتقان هذه المهارة ليس أمامك سوى التدرّب على استخدام المكابح مع أمتعة وراكب ولوحده.

وضعية جسم المرافق أثناء استخدام المكابح

عند استخدامك المكبح بقوة، قد يجد المرافق على دراجتك نفسه وقد ألقى للأمام ويصطدم بقوة بظهره. وإذا لم تكن قد وجهته مسبقاً حول ردة فعله عند استخدامك المكبح، فإنك بذلك تجازف في أن يصطدم بظهره كما لو كان قطار نقل. إذا، لديك هنا تحدي حقيقي في ألا ينتقل وزنكما أنتما الاثنتين نحو المقود اليدوي وأن تحافظا على بصركما مستقيماً.



وضعية الجلوس عند الكبح بقوة



ومسيطر على الدراجة. راقب كيفية وضعك في القيادة وأين تتجه ببصرك. ثم ابدأ في الاستعداد لاستخدام المكبح كلما اقتربت من مفترق طرق وحيث تتوقع أن تقوم بتوقف تام. كن يقظاً وتأكد دائماً من أن دراجتك متوازنة تماماً، لأن عدم توازنها سيدفعك لتعديل وضعية جلوسك على الدراجة وطريقة استخدام عينك.

التمرين الثاني:

كيفية استخدام المكبح الخلفي. الهدف هنا أيضاً معرفة كمية الضغط على دواسته قبل انغلاق العجل الخلفي. تدرب على كمية الضغط التي عليك استخدامها على الدواسة خلال أوضاع مختلفة وحتى تصل نقطة انغلاق العجل الخلفي. قم بإغلاق العجل الخلفي واستمر في الضغط حتى تتوقف الدراجة. تدرب على هذا حتى تصل مرحلة شعورك بالثقة لكمية الضغط المطلوبة. عليك أن تتعلم التفريق بين الانغلاق على أسطح مبللة وأخرى جافة، على الشارع الإسفلتي، وعلى الطريق الحصوي. تذكر أن التدرب على استخدام المكبح الخلفي يجب أن يتم بتوخي عناية كبيرة.

التمرين الثالث:

الاستخدام المزدوج للمكابح الأمامية والخلفية. لاحظ أن المكبح الخلفي ينغلق قبل المكبح الأمامي عندما تستخدمهما معاً، وذلك لأنك تحول الكثير من الوزن إلى العجل الأمامي. ويجب أن تتقن استخدام المكبحين معاً لأنك ستحصل على أفضل فعالية للوقوف.

تمارين استخدام المكابح أثناء القيادة على

الطريق

فكر في هذا: عندما تقود دراجتك في العادة قد تقطع مئات الكيلومترات دون أن تحتاج حتى إلى لمس المكابح. ويؤدي هذا إلى أن تفقد مهارتك في استخدام المكابح جاهزيتها وتفقد استعدادها للتفاعل السريع. وكي لا يحدث هذا عليك أن تتدرب على هذه المهارة كلما خرجت بدراجتك، فالتدريب يجعل عاداتك في قيادة الدراجة جيدة. ومن أجل تدريب آمن على الطريق عليك أن تكون متأكداً من أنك لا تعيق السير عليه. وإذا رغبت في التدرب على استخدام المكابح في الطوارئ اذهب إلى منطقة خالية من المركبات – ساحة كبيرة خالية تتيح لك أن تخطئ وتصحح خطأك وتتدرب دون أن تقع في نتائج غير مرغوب بها.

التمرين الأول:

تدرب على المكبح الأمامي وحده. الجاهزية لاستخدام المكبح تعني تحريك أصابعك على مقبض المكبح والقيام بالتدرب على استخدامه. تدرب على هذه الجاهزية في كل مرة تعتلي دراجتك وعندما تكون على مقربة من وضع تتوقع أن يكون مصدر خطر. الهدف من هذا هو أن تعرف كم عليك أن تضغط على المقبض قبل أن ينزلق العجل الأمامي. تدرب حتى تكون لديك المعرفة حول كمية الضغط القصوى قبل انزلاق العجل.

تدريبياً - قم بزيادة الضغط على المكبح، على سبيل المثال، مارس مثل هذه الزيادة في الضغط عندما تصل إلى منعطف تعرفه على الطريق. قم بذلك تدريجياً. تأكد من أنك مرتاح

تذكر أنه من أجل استخدام القبضة الكاملة على المكبح يجب أن تستقيم الدراجة قبل ذلك.

ابداً بالتدرب على سرعات معتدلة، واستخدام المكبح باعتدال أيضاً. استخدام المكبح الأمامي بعناية، تستقيم الدراجة، اضغط على المكبح بقوة حتى تتمكن من تقليل السرعة للدرجة التي تريدها، أطلق الضغط على المكبح بنعومة ووجه الدراجة نحو المنعطف ثانية. لاحظ كيف أنك عندما قلت من سرعتك وأطلقت المكبح، أخذت الدراجة مجدداً تسير دون جهد نحو الانعطاف. تأكد من أن وضعية جسمك أثناء القيادة صحيحة.

قم بزيادة السرعة وضغط المكبح تدريجياً حتى تشعر بالراحة والتعود على هذا الأسلوب. إذا شعرت أنك مرتاح أكثر في البدء باستخدام اليد اليمنى ابداً بها. وعندما تتقن اليد اليمنى تمرن على اليد اليسرى. تذكر، أن الهدف هو تخفيض السرعة بكفاءة وقد لا يكون هذا بالضرورة استخدام المكبح للقيام بتوقف كامل.

التمرين السادس:

أفضل الأماكن للتدرب على استخدام المكابح والانعطافات هي الخالية من المركبات. ومع ذلك يمكنك التدرب على أسلوب القيادة هذا أثناء قيادتك الدراجة على الشارع وحتى يصبح أحد عاداتك. اختار نقطة على الشارع أمامك، مثلاً حفرة صغيرة ما تم إصلاحها، استخدم المكبح بعناية وأنت على الطريق متجهاً نحو تلك الحفرة التي اخترتها. عندما تقترب منها، أرخي قبضتك على المكبح بنعومة. ثم قم بالالتفاف من خلال القيام بدفعة ثابتة خفيفة (أمر توجيه) والسيطرة بالكابح. فوراً عدّل الدراجة من خلال أمر توجيه

التمرين الرابع:

استخدام المكبح في المنعطف. اعمل على اختيار منعطفاً تكون معتاداً عليه على طريقك في يوم غير ماطر. اختار السرعة التي تكون مرتاحاً في قيادتك الدراجة فيها، كي تكون الدراجة مستقرة تماماً بنقلها على الشارع وتوفر لك مسافات جانبية كافية للمناورة.

استخدم المكبح الأمامي بحذر - لاحظ كيف تصبح الدراجة مستعدة للوقوف عندما تستخدم المكبح وتوجه سيرها للأمام، وكيف يصبح التوجيه ثقيلًا، أي أن الدراجة لا تتجاوب مع التوجيه. وعندما تعتاد في قيادتك على رد الفعل هذا، حاول معارضة ميل الدراجة للوقوف هذا من خلال القيام الأني بتوجيه معاكس للدراجة كي تنفذ الأخيرة توجيهاتك التي تعتمزم القيام بها على المنعطف. تدرب على ذلك حتى تتقن توازن الدراجة في وضعية الوقوف من خلال الضغط على المقود اليدوي.

تكون سيطرتك كاملة في المنعطف عندما تتمكن من الحصول على التوازن الصحيح بين ضغط المكبح وأمر التوجيه (أي سير الدراجة)، والذي يجعل الدراجة تتجاوب مع المكابح والتوجيه في توازن تام في وقت واحد. هذه هي الطريقة الأنسب للقيام باستخدام المكبح في المنعطف.

التمرين الخامس:

استخدام المكبح في المنعطف. تخيل أنك أثناء مرورك في منعطف ترى عائقاً أمامك وتقوم باستخدام المكبح بشدة. وأصبحت تعلم بميل الدراجة نحو الوقوف عندما تستخدم المكبح أثناء انحناءها في المنعطف. عندما تستخدم المكبح بقوة، تكون رغباً في أن تستقيم الدراجة في تلك اللحظة.

جديد في الجهة المعاكسة، واتبعها بأمر توجيه جديد/ وسيطرة بالكابح ووجه الدراجة مرة أخرى نحو مسارها الأول. خذ حذرک في أن تثبت قدمک على الجهة الخارجية للدواسة، وأن يكون أمر التوجيه محددًا ودقيقًا وأن يتبع سيطرة الكابح مباشرة. تدريجياً زد الضغط الذي سيجعلک تنعطف وتتسارع في المناورة.

عليک أيضاً أن تتدرب على استخدام مكبح طارئ عند القيام بانعطاف. لكن يجب أن يكون ذلك في مكان واسع جداً وبدون وجود أية مركبات. ستجد في فصل «تدرب في منطقة منعزلة» وصفاً لتمرينين جيدين على هذا

التسارع



وضع الجلوس الصحيح على الدراجة مطلوباً لتحقيق السيطرة الكاملة أثناء الاستخدام القوي للتسارع.

لتحقق سيطرة كاملة على الدراجة أثناء التسارع، يجب أن تكون وضعية جلوسك صحيحة. احني جسمك للأمام وثبت نفسك على الدواسات. ستحرك هذه الحركة الكثير من كتلة جسمك للأمام والأسفل وستغذي الكثير من وزنك على الدواسات، للأسفل مما يمنع حدوث الحركات البهلوانية. يجب أن يكون ذراعاك مسترخيان، وقبضتك رخوه على المقودين وأن يكون نظرك موجهاً بعيداً للأمام.

اختيار الغيار الصحيح

كما تعرف فإن قوة سائق الدراجة النارية تعتمد على سرعة المحرك والغيار المستخدم، وربما يكون معظم السائقين قادرين على زيادة قوة قيادتهم للدراجة من خلال زيادة

تتطلب السيطرة الكاملة أثناء تسارع الدراجة كلاً من المعرفة والتدريب على المهارة. أحياناً، قد يكون التسارع الضعيف (المتردد والمتباطئ) سيئاً مثله مثل التسارع الشديد.

أثناء التسارع ينتقل الكثير من الوزن إلى العجل الخلفي مما يمنحك ثبات أكبر على الطريق مسهلاً بذلك تسارع دراجتك في سيرها. في الوقت ذاته، يفقد العجل الأمامي الكثير من النّقل عليه. قد يتسبب هذا بمشاكل في سير الدراجة وتوجيهها وارتفاع العجل الأمامي. وتنتقل قوة المحرك من الأرض إلى رفعة الاتصال بين العجل الخلفي وسطح الشارع. تدفع هذه القوة الدراجة للأمام. أما العجل الخلفي فهو فعلياً يحاول تمرير باقي الدراجة تحته. كتلة الدراجة «تقاوم» للأعلى بطريقة تجعل الدراجة تميل لرفع العجل الأمامي عالياً في الهواء، إلى درجة الشقلبة في الهواء. وفي حال وجود مرافق وأمتعة تزداد إمكانية قيام الدراجة بحركة بهلوانية.

وضعية الجسم أثناء القيادة

يتعلق ميل الدراجة نحو القيام بحركة بهلوانية أثناء تسارع سيرها بمركز جاذبيتها، وهو هنا مركز كتلة الدراجة. إذا قادت دراجتك وهي مستقيمة وأنت منتصباً على مقعدها، يكون مركز كتلة الدراجة مرتفعاً، لكن عند تسارع سيرها تعتمد كتلة الدراجة (الوسطى) على كبح تقدمها. إذا ما جلست منتصباً وتمسكت جيداً بالمقود وأنت تقوم بالتسارع ستقوم الدراجة بحركتها البهلوانية بسهولة أكبر

التسارع للدخول إلى الطريق السريع

سواء أكنت تدخل إلى طريق سريع من منحدر أو تدخل طريق سريع من آخر سريع كنت عليه، عليك أن تختار فجوة مناسبة في صف السيارات المارة وتتسارع لتدخله بأمان. وإذا استخدمت التسارع بقوة عند الدخول، فإن الدراجة قد تدخل بعرض (أو اتساع) لا تريده عليك أن تصحح هذا من خلال دفعة تثبيتية ومزيد من التوجيه المناسب.

وعندما تسرع للدخول في شارع مزدحم بالمركبات ومن نقطة وقوف كاملة، عليك أيضاً أن تتقن استخدام الكلاتش وسيطرة الكابح معاً كي تحصل على التسارع المطلوب وعدم توقف المحرك في اللحظة الحرجة. وكي تتمكن من الاستغلال الكامل «لدفعة ثابتة» في منحنى كهذا من نقطة وقوف تامة يجب أن تضع قدميك بسرعة معاً على الدواسات في لحظة تحرك الدراجة للأمام. وستجد في فصل «تمارين في منطقة منعزلة» تماريناً للتدريب على وضع كهذا

سرعة المحرك وحتى درجة الوصول للخط الأحمر. ويمنح الغيار العالي والدورة المنخفضة للمحرك ضعفاً في قوة التسارع، بينما يقابل هذا غيار عالي وسرعة دورة محرك عالية لتحقيق التسارع المطلوب.

التسارع عند التجاوز

يعتبر التسارع الملازم ضرورياً جداً للتجاوز الآمن. فعندما يكون التسارع ضعيفاً قد يصبح بذات درجة خطر التسارع العنيف. المطلوب أن يتجاوز السائق بسرعة وأمان وبينما هو في كامل السيطرة

كي تقوم بالتخطيط المسبق، ادرس احتمالية المرور المبكر ثم استخدم بكفاءة امتداد الشارع أمامك ففي هذا يكمن مفتاح نجاحك. ومن الأخطاء الشائعة أن تلجأ بدايةً بمنورة مرور متأخرة إذ أن هذا يضعك في وضع السائق المستعجل على إنهاء التجاوز. وخطأ شائع آخر هو البدء في التجاوز بغيار عال جداً وبدون تسارع كاف مما يتسبب بمخاطر أخرى أثناء إتمام العملية. فالبدء بغيار عالي يعني الاضطرار إلى خفض الغيار في منتصف مرحلة التجاوز مما يتسبب ببارباك، ويؤدي في المحصلة إلى فقدان الوقت والسرعة والمسافة المقطوعة. ومشكلة رابعة هي تسارع قوي جداً في البداية، إذ أن هذا قد يجعلك تفقد السيطرة بسهولة لأن العجل الأمامي لا يكاد يلمس الأرض ولأنك تفقد قدرتك على التوجيه. وعلينا نذكر أن المرور الناجح يجب أن يخطط له مسبقاً وبوقت كاف، وأن يكون السائق مستعداً ومستخدماً للغيار الصحيح وأن تكون المسافة إلى المركبة المنوي تجاوزها كافية، والبدء في التجاوز في أبكر وقت ممكن وعندما تتاح الفرصة لذلك.

تمارين التسارع على الطريق

التمرين الأول

قم بالتسارع بسرعة، وادخل من فجوة ثم عدّل من سرعتك لتتماشى مع سرعة سير المركبات على الطريق الذي دخلته. ركّز انتباهك على وضعية جسمك أثناء القيادة وعلى الغيار الذي تستخدمه. وكي تتمكن من الدخول من فجوة في السير يجب أن تكون مرتاحاً تماماً وألا تعتمد للمبالغة في حركة الدخول. استخدامك عينيك، ووضعية جسمك في القيادة والغيار المناسب هم عناصر نجاحك.

التمرين الثالث

قيادة الدراجة برفقة مرافق وأمتعة. اشرح للمرافق لك كيفية التصرف عندما تقوم بالتسارع. قد يتسبب مرافقك ببارباك الدراجة بقدر ما يمكن أن يربكها السائق نفسه. لذا تذكر أن المرافق سيشعر أيضاً بأن جسمه سيندفع للخلف أثناء التسارع. عليه إذاً أن يثبت نفسه تماماً على الدواسات وأن ينحني بجسمه العلوي للأمام أثناء التسارع. الهدوء ومعرفة ما عليه أن يفعل والسلاسة تصنع التوازن وتحقق السلامة.

عندما تحمل الدراجة وزن مرافق آخر وأمتعة، يكون رد فعلها مختلفاً عما يكون عليه وأنت وحدك على متنها. في حالة كهذه تكون الدراجة أثقل، وتسارعها أبطأ، ولديها مركز جاذبية أعلى، ويرتفع ميلها للجنوح ويكون سيرها أبطأ. اصغي جيداً لما تحاول دراجتك أن تقوله لك. وفي الفصل «تمارين في منطقة منعزله» ستجد تمرين تسارع مفيد جداً.

التسارع على طريق مستقيم. عندما تقود دراجتك وتنتقل على طريق ممتد باستقامة أمامك ليس عليه مركبات، يمكنك أن تتدرب على التسارع ووضعية الجسم أثناء قيادة الدراجة. قم باختيار غيارات مختلفة وعود نفسك على قوة الدراجة وكيف تكون في حالات غيار الجير المختلفة وأثناء سرعات مختلفة أيضاً.

راقب وضع جسمك أثناء القيادة، وعندما تستخدم الكابح احني الجزء العلوي من جسمك للأمام بحيث لا يكون معلقاً فوق المقود اليدوي. شدّ عضلات البطن وارخي ظهرك للتغلب على أي اندفاع للخلف. حوّل جزء من وزنك بوضعه على الدواسات. ثبت نفسك من خلال التصاق فخذيك بخزان الوقود. وتأكد من إرخاء كوعيك ومن ارتياح قبضتك على المقود.

وعندما لا يكون هناك أية مركبات على الطريق، يمكنك أن تتخيل وضع تجاوز. اختر النقطة التي تريد أن تبدأ فيها مناورة التجاوز. ثم اختر الغيار المناسب الذي سيعطيك قوة سلسلة وناعمة. قم بالبحث البصري المناسب واستخدم غمازك كما لو كنت تقوم بتجاوز حقيقي. واستمر بتطبيق مناورة التجاوز ثم عدّ إلى المسرب الذي خرجت منه. لا تنسى أن تستخدم المرآة وأن تتأكد من «النقطة العمياء» أثناء عملية التجاوز.

التمرين الثاني

دخول طريق سريع أو طريق خارجي بمسربين. اختر الغيار المناسب. تابع سرعة سير المركبات على الشارع.



جوانب أخرى لأسلوب القيادة

سهولة وسيجنبك الوقوع تحت تأثير غرانزك الخطرة.
الموقع في المسرب واختيار خط السير داخل المنعطف
 لك مطلق الحق في اختيار مكانك داخل المسرب، لكن الوضع في لحظة وجودك تلك هي التي تكون العامل المقرر لأنسب مكان. ولا يوجد لهذا حل معياري أو قياسي يمكنك اتباعه. عليك أن تستمر بتحليل الوضع واختيار الموقع الذي يفيدك أكثر. على سبيل المثال: هل تريد موقعاً يتيح لك رؤية أفضل؟ أم هل تريد أن تتجنب العوائق على الشارع؟ عليك أن توجه هذه الأسئلة لنفسك كي تتوصل لأفضل موضع مناسب لتحتله في المسرب الذي تقود دراجتك فيه في ذلك الوقت.

أما خيارات اتخاذ الخط المناسب فكثيراً ما تتم مناقشة كيفية التعامل معها، وحتى في هذا الشأن لا يوجد حل دائم. فأسلوب العثور على أفضل موقع يعتمد على الأوضاع وما يلي احتياجاتك، وتتيح لك قواعد السير استخدام عرض المسرب لكن المطلوب منك هو التوصل لما فيه الفائدة القصوى والقيادة الأكثر أمناً من خلال استراتيجية اختيار الموقع في المسرب وخط السير.

- وللتفكير استراتيجياً، عليك أن تسأل نفسك الأسئلة التالية:
- أي خط أفضل لأقل ثبات ممكن على الشارع عند الالتفاف (الشارع مبتل)؟
- كيف أقوم بالتموضع للحصول على صورة كاملة للوضع الذي أنا فيه؟
- هل بإمكان أي سيارة قادمة أن تقطع مروري في

إن رياضة قيادة الدراجات النارية من الرياضات الكثيرة المتطلبات. فالسيطرة الجيدة على الدراجة أمر ضروري ليصبح السائق ماهراً وتكون قيادته للدراجة آمنة. في الوقت ذاته تتجاوز مهارة السائق حدود إتقانه للقيادة وحدها وسندرج لك في هذا الفصل بعض النقاط الواجب تذكرها لبعض الجوانب التي تسهم بإتقان وبراعة قيادة الدراجة النارية. وبإمكان القارئ الحصول على مثل هذه المواضيع من الكتب التي تستخدم لتعليم فن قيادة الدراجة النارية.

الثبات والتمسك بالشارع

تتسع رقع التماس بين إطارات دراجتك النارية والشارع لتصبح بحجم راحة يدك وتسمى نقاط الاحتكاك هذه بنقاط الثبات والتمسك بالشارع. ويمنحك الشارع الجاف إمكانية تماسك جيدة بينما عندما يكون مبتلاً تضعف هذه الإمكانية. ومن الأهمية أن يتمتع سائق الدراجة بأسلوب قيادة صحيح بغض النظر عن حالة الشارع إذا كانت مبتلة أم جافة. فإتقان السيطرة على الكابح على منحني يضمن أقصى درجات الثبات والتمسك بالشارع ويساعد في التغلب على الجنوح ارتداد الكابح إذا كنت خائفاً. كذلك فإن تثبيت القدمين على الدواسات يمنحك الاستقرار والتوازن.

وبشكل مبسط، عليك أن تتعلم أن «تثق بثبات وتمسك دراجتك بالشارع»، وإذا لم تفعل تكون أوامر التوجه التي تتوصل إليها متردده وغير وثيقة. والعبارة الفصل في هذا الشأن هي «تعديل السرعة»، فمن خلال السرعة الصحيحة ستجد أن تحقيق هذا الثبات على الشارع أكثر

الزاوية؟

- هل علي أن أتوقع وجود معيقات في المنعطف؟
- أي موقع في المسرب علي أن أتخذه إذا ما أردت أن استخدم البريك؟
- شيء واحد مؤكد: إذا أتقنت أسلوب التوجيه الدقيق، فإن تواجذك في موقع «خاطئ» ليس بالمشكلة الكبيرة. وإذا ما كنت تتمتع بمهارة التوجيه الدقيق فستكون قادراً على القيام بتغيير موقعك داخل المسرب بسرعة ودقة.

قواعد المرور

- تتيح لك قواعد المرور التكهّن بما سيفعله مستخدم آخر للطريق. فكر في ذلك؛ فإن قواعد المرور ليس مجرد أداة للسلطات للسيطرة على سلوكك، فهي وضعت لتسهل إمكانية التكهّن ومن ثم إمكانية التعاون. فالتكهّن يقلل لدرجة كبيرة فرصة إساءة فهم النوايا، أو المفاجآت والحوادث. فكر بمدى غضبك عندما لا يتيح لك سائق آخر إمكانية المرور.. أي بكلمات أخرى: لا يتصرف معك بأسلوب يمكنك تكهّنه.
- هل يمكن للسائقين الآخرين تكهّن ما تعترزم القيام به على الطريق؟
- هل تستخدم السرعة التي يتوقعها سائق السيارة قادم من طريق جانبي عندما يعترزم الدخول للطريق الذي تسير عليه؟
- هل تتيح له فرصة تقييم فجوة دخوله السير بصورة صحيحة؟
- تذكر أنك تبدو لسائق السيارة أكثر صغراً وأبعد مسافة من الحقيقة
- كيف تعتقد ستكون ردة فعل سائق السيارة إذا

كانت سرعتك أعلى بكثير من السرعة الاعتيادية في ذلك الوضع؟

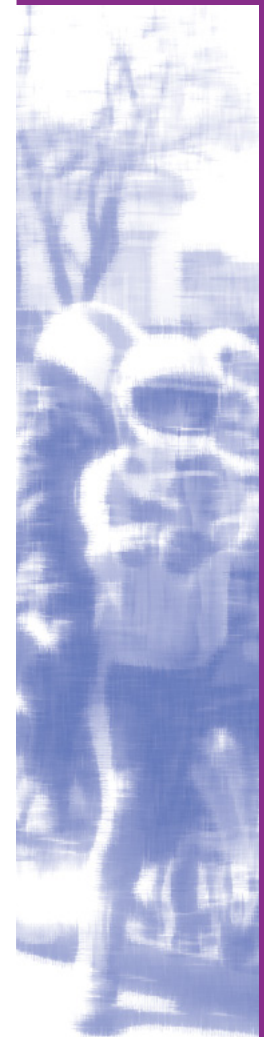
اختيار السرعة

يجب أن تكون قادراً على التحقق من والاستجابة والتصرف لما يواجهك على الشارع. وتعتمد قدرتك على ذلك على سرعتك. فملائمة واختيار وتعديل السرعة ضرورية كي:

- تحافظ على صورة كاملة للوضع
- تتحقق من وجود أخطار في الوقت المناسب
- تتيح لك التوقف عندما يبرز أمامك خطر ما
- تمنحك الثقة بثباتك وتماسك دراجتك على الشارع
- تجعلك واثقاً بحيث تتدرب على السيطرة على الكابح في كل منحني
- تتيح لمستخدمي الطريق الآخرين الحكم الصحيح لمسافتك عنهم
- تأخذ بالاعتبار سلامة الآخرين على طول الطريق

السيطرة الفنية على الدراجة النارية

إن دراجتك النارية شريك بالغ المقدرة – إذا كانت في وضع في جيد. ولا يهم مدى إتقانك لمهارة القيادة إذا كانت دراجتك غير قادرة فنياً على القيام بالمهام المطلوبة منها. اجعل من سيطرتك الفنية على الدراجة تمرين يومي. تعلم أن تفسر اللغة التي تتحدث بها الدراجة والمعلومات التي تعطيك إياها. وتقوم دراجتك طيلة الوقت بإخبارك عن حالتها ويمكنك أن تعثر على روتين لكيفية التحقق من سلامة الدراجة الفنية من كثير من مجالات قيادة الدراجات النارية ومن الكتب. قم بقراءتها وتدريب عليها. إليك ستة نقاط بسيطة ولكنها هامة:



- هل تعمل المصابيح والغمازات وضوء البريك جيداً؟
- هل ضغط الهواء في العجلين كاف؟
- هل «تشعر» بأن البريكات طبيعية؟
- هل سلسلة قيادة الدراجة المعدنية مزينة جيداً وتعمل كما يجب؟
- هل ترى تسريب أية سوائل من نظام البريكات، أو التعليق أو المحرك؟
- هل تسمع أصوات غريبة صادرة عن الدراجة؟

القيادة أثناء تحميل أمتعة

تتأثر خصائص الدراجة النارية عندما يتم تحميل معدات وأمتعة. عند تحميل الأمتعة، يصبح جسم الدراجة أعلى، ويزداد خطر زيادة الوزن على العجل الأمامي. يجب وضع أية أمتعة في حقيبة أو في سرج الدراجة الخلفي. يجب حمل المواد الخفيفة جداً فقط في الحقيبة العلوية. تعرّف جيداً على خصائص دراجتك عندما تحمل وزناً إضافياً: كيف تتحرك، الكتلة المركزية، كيفية عمل المكابح واستقرارها. فكر في تأثير هذا كله أثناء القيادة.

يمكن أن يكون حمل الأمتعة خطيراً إذا لم يتم تثبيته جيداً على الدراجة. وترى العديد من سائقي الدراجات النارية يحملون أكياس النوم بالإضافة إلى حقائبهم، وهذا ليس بالأمر المستحسن على الإطلاق إذ قد تتحرك هذه الأمتعة أو تلمس الجزء الدبق من العجل الخلفي وتتشابك معه! قم باستخدام المكانين المخصصين للأمتعة واربطها بالأشرطة وثبتها جيداً. وخلال السير بالدراجة تحقق من الأمتعة التي تحملها طيلة الوقت.

الخروج من السبات الشتوي

بغض النظر عن مقدار كونك سائق دراجة في كافة الفصول المناخية، عليك أن تعيد التدريب على المهارات وسلاستها بعد انتهاء فصل الشتاء، وذلك لأن جسمك ينسى الكثير من المهارات أثناء الشتاء، وكذلك رأسك ينساها. امنح نفسك وقتاً كافياً للاستيقاظ من السبات الشتوي واشحذ المهارات والمعرفة التي اكتسبتها. تدرب على استخدام المكابح – وراقب قدمك عندما تضغط بثقل عليها كما لو كنت تقود سيارة. تذكر أفضل وضعية لجسمك أثناء القيادة. وتفحص وتذكر جيداً كل عنصر من عناصر أسلوب القيادة الجيدة التي كنت تتقنها وتعرفها جيداً. استعد عوامل الخطر، على سبيل المثال عدد سائقي السيارات الذين يمتنعون عن فتح طريق لسائقي الدراجات النارية للعبور – خاصة في فصل الربيع.

أرغم نفسك على قيادة دراجتك النارية في أول ٥٠٠ كيلومتر تقطعها بعد سبات الشتاء ببطء وانتباه أكثر من عادتك في آخر الفصل المناخي. أعد بناء المعرفة التي جمعتها والمهارات التي أتقنتها بصورة تلقائية. وتذكر أن الغرائز المضللة والخاطئة تعمل بنشاط في فصل الربيع!

دراجة مستعارة أو مستأجرة

لا توجد دراجتان ناريتان متشابهتان وعليك أن تعتاد وتتعرف على كل واحد على حده. كن متواضعاً وخذ وقتك في تعلم خصائص ولغة أية دراجة ستقوم بقيادتها ولست معتاداً عليها، وتذكر أن العديد من الحوادث التي تقع تكون على دراجات مستعارة أو مستأجرة. ولا تكن متساهلاً بإعارة دراجتك للآخرين، ولا تستعّر أنت من

أحد وإذا ما اضطرت عليك أن تتعلم خصائص الدراجة الجديدة التي تكون إما استعرتها أو استأجرتها

قيادة الدراجة النارية أثناء هبوب الأمطار

تخفّض الأمطار من مجال الرؤية ومن ثبات الدراجة على الشارع. وإذا كنت قلقاً من ثبات دراجتك، اعمل على مراقبة غرائك الخطرة: الرغبة الملحة في استخدام الكابح، إغراء الرغبة في الجلوس باستقامة والتمسك بالمقود اليديوي بنظرات متسعة بسبب الخوف، والخوف من إعطاء أمر التوجيه. تعمل هذه التصرفات التي تصدر عن الغرائز على زيادة سوء الوضع. ويجب أن تحافظ على سيطرتك على الكابح، وعندما يكون الطريق زلقاً، عليك أن تستخدم الكابح بنعومة وهدوء كبيرين.

وإذا قل مدى الرؤية عليك تخفيض سرعتك. فالقيادة في أجواء يغلفها الضباب صعبة ويساعدك استخدام مضاد للضباب يكون داخل خوذتك بدرجة جيدة وتعمل عمل شبابيك معزولة وتخفف لدرجة كبيره من الضباب. إن استثمارك في مثل هذه المضادات للضباب يحقق فائدة كبيرة لك أثناء القيادة في مثل هذه الأجواء.

ارتدي الثياب المناسبة لتحافظ على بقائك جافاً وعلى دفء جسمك، فعندما تكون مبتلاً وتشعر بالبرد ستكون كذلك متصلباً وغير قادراً على الحفاظ على أسلوب القيادة السلس. وإذا كنت متجمداً من البرد يتأثر مدى تركيزك واهتمامك لدرجة كبيرة



قيادة الدراجة أثناء هطول الأمطار:
السيطرة على الكابح هامة جداً حتى في حالة البلل

التدريب في منطقة معزولة

المستخدمة وهي: التوجيه المعاكس، أمر التوجيه، الدفعة الثابتة، السيطرة على الكابح، ونقاط التثبيت. كذلك اقرأ ثانية الجزء حول وضعية الجسم أثناء قيادة الدراجة النارية والتركيز البصري.

هام

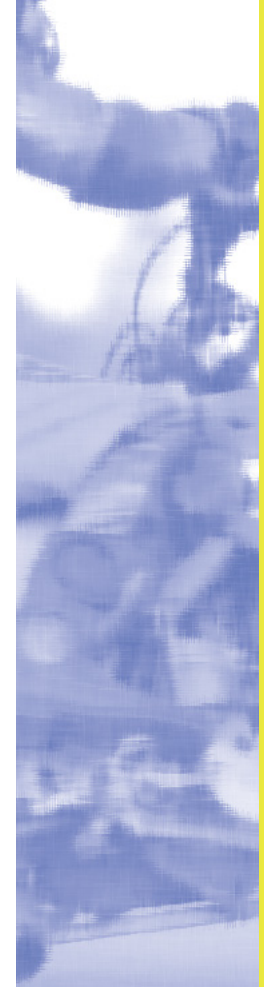
هل تشعر بالحرَج أن يراك أحد تتدرب هكذا وحدك في مكان اصطفاَف السيارات؟ هل يقلقك أن يستهزئ بك سائقو دراجات نارية آخرين ويسخروا منك؟ يستحسن أن تترفع عن ذلك – فأنت تريد أن تصبح سائق دراجة نارية جيد، أليس كذلك؟ حسناً عليك إذن أن تتدرب.

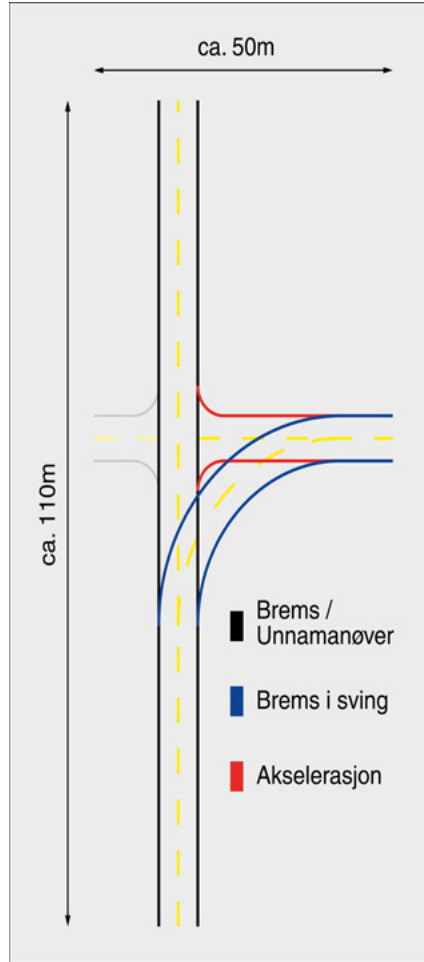
عندما تتدرب على أسلوب قيادة ما وأنت تقود دراجتك على الشارع، عليك أن تأخذ في اعتبارك سير المركبات وأن تتدرب بعناية، لكن تدربك في منطقة منعزلة يوفر لك إمكانية التركيز على التمارين ويكون بالتالي تدربك أكثر كفاءة. عليك أن تعثر على مساحة ما يكون سطحها جافاً، وصلباً وخال من الحصى. وكلما ازداد تعودك على التمارين ازدادت إتقاناً لها وبالتالي أخذت تشعر أنك تتقنها، يمكنك أن تتدرب على أسطح مبتلة.

تقدم لك وصفاً لأربعة تمارين عليك أن تتدرب عليها بحذر وأن يكون حولك مساحة واسعة كأن تتدرب في موقف سيارات خال. يمكنك تهيئة المكان للتدريبات هذه باستخدام أقماع بلاستيكية أو زجاجات بلاستيكية فارغة، وسنستخدم في وصف التمارين عبارة «أقماع» لتبيان هذا.

وحتى في هذا الموقع الذي أعدته للتدريب، من الهام جداً البدء بحذر والعمل على بناء الثقة والإتقان تدريجياً. الهدف هنا هو شحذ مهاراتك في أساليب قيادة دقيقة كي تتقن التصرف في أوضاع صعبة ضمن سرعة معقولة. ويتضمن هذا أهمية التدرب على الأسطح المبتلة، وتمنح السرعة ومسافات استخدام المكابح التي نشير إليها في التمارين المذكورة لسائقي الدراجات النارية هوامش وسعة على أي سطح جاف.

قبل أن تبدأ بالتدريب يستحسن أن تعيد قراءة «أسس أسلوب القيادة الدقيقة» الواردة في فصل «أسلوب القيادة الدقيقة». عليك أن تكون معتاداً على بعض العبارات





أرض التدريب:

المساحة المناسبة للتدريب قد تكون مساحة أسفلتيه كبيره لتكون موقفاً لاصطفاف السيارات أو شيء كهذا، وهي متسعة بحيث يمكنك أن تحدد منطقة بقياس ١١٠ × ٥٠ متر. وتحدد التمارين باستخدام الطيشورة، والأقماع، وزجاجات بلاستيكية الفارغة أو أشياء كهذه. ومن الهام أن يتوفر لك مساحة طولية مناسبة يمكنك من التوقف بسلامة بعد كل مناورة في التدريب.

الانحراف:

الطول: حوالي ١٠٠ متراً

العرض: ٦ أمتار

استخدام المكابح للتوقف التام، استقامة:

الطول: حوالي ٧٠ متراً

العرض: ٣ أمتار

استخدام المكبح في المنعطف:

الطول: حوالي ٩٠ متراً (للقيام بمنعطف بمسافة ٤٠ متراً)

العرض: ٣ أمتار

قطر الانحراف: ٢٥ متراً

التسارع:

الطول: ٣٠ متراً

العرض ٣ أمتار

التمرين الأول:

الانعطاف لتمرير سيارة لا تمنحك أولوية المرور

يتيح لك هذا التمرين التدريب على إتقان تغيير اتجاهك بسرعة من خلال دفع مثبت، وسيطرة على الكابح، ونقاط تثبيت الدراجة والاستخدام الجيد لعينيك.

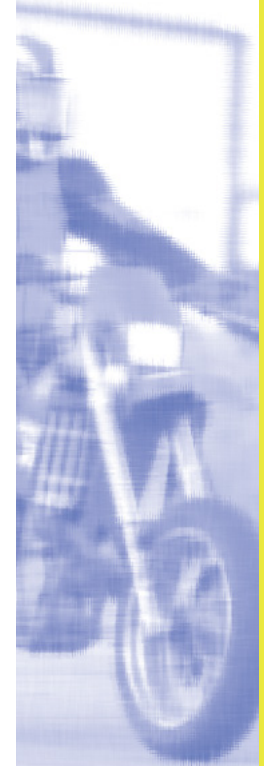
تشبه المنطقة المحددة بطول ٣٠ متراً شارحاً بعرض ستة أمتار مقسوم بخط في الوسط ومحدد على الجوانب. في نقطة البداية ضع قمعين على جانبي الطريق - المسرب اليميني - بحيث يبعد كل منهما ثلاثة أمتار عن الآخر ليمثل هذا الشكل بوابة. على بعد ١٥ متراً للأسفل قم بتشكيل بوابة ثانية للعبور نحو المسرب اليسار. ثم انزل ١٥ متراً أخرى للأسفل واصنع بوابة ثالثة على المسرب اليميني (انظر الرسم). تحتاج إلى مسافة ٥٠ متر لتقوم فيها بعملية التسارع.

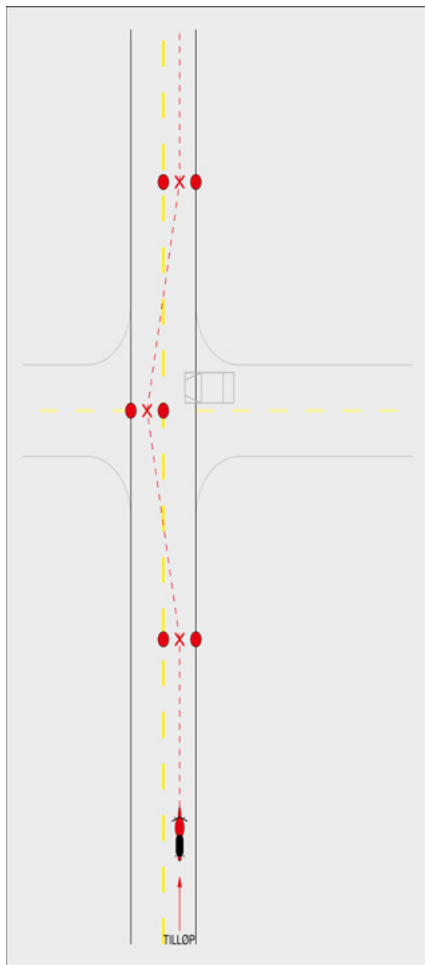
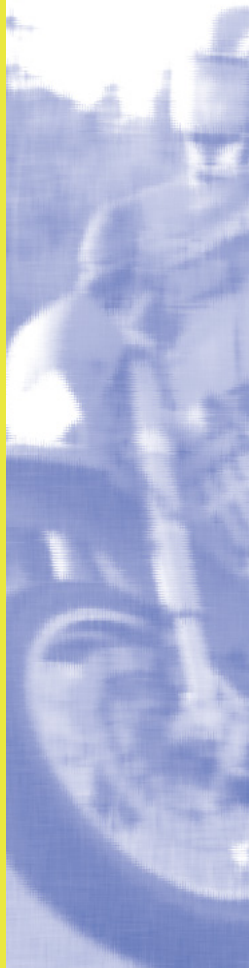
قم بالتسارع لتصل لسرعة ٤٠ كم/س (الغيار الثاني) وفي منتصف البوابة الأولى تماماً ستقوم بتغيير اتجاهك بسرعة ودقة نحو اليسار، مستخدماً دفع ثابت. وباستخدام السيطرة على الكابح، ونقاط التثبيت والنظر إلى حيث تريد أن تصل، قم بقيادة الدراجة بخط مستقيم إلى نقطة في منتصف الطريق بين القمعين التاليين.

عندما تكون في منتصف البوابة الثانية تماماً، قم بتغيير اتجاهك نحو اليمين بسرعة ودقة واتجه بخط مستقيم إلى نقطة في منتصف البوابة الثالثة. في تلك النقطة، اعمل على تغيير اتجاهك ثانية، بسرعة ودقة، لقيادة الدراجة بخط مستقيم، بحيث تكون في منتصف المسرب اليميني تماماً.

يعتبر أدائك للتمرين صحيحاً عندما تغير دراجتك اتجاهها في منتصف الطريق بين القمعين ثم تسير في خط مستقيم من بوابة لأخرى. ولا يكون أدائك صحيحاً إذا كان الخط معوجاً، أي أن يكون انعطاف بطيء وعريض الأمر الذي يحدث إذا لم تستخدم دفعة ثابتة تدفع الدراجة للدوران. كذلك لا يكون أدائك صحيحاً إذا لم تمر من منتصف البوابات أو إذا كانت سرعتك أقل من ٣٠ كم/س.

الغاية من التمرين أن تعرف مدى دقة أسلوب الدفعة المثبتة فعلياً وبالتالي أن تتقن أسلوب تجنب أي خطر بكفاءة. وتعتمد كفاءة أمر التوجيه على مدى ثباتك على الجهة الخارجية للدواسة. أما السيطرة على الكابح فتجعل الدراجة تسير بسلاسة أكثر مما يعتبر ضرورياً للتغيير السريع في الاتجاه.





الإحراف: من بين ثاني قمعين عليك أن توجه دراجتك بثبات وقوة نحو اليمين

الإحراف:

الطول:

٣٠ + متراً

العرض:

٣ × ٢ متر

المسافة بين الأقماع:

١٥ متراً

القمع:

نقطة التوجيه:



خط السير الصحيح:



أن تبقى قدمك على الدواسات طيلة الوقت كذلك لا بأس من انغلاق قصير ومسيطر عليه للعجل، طالما تمكنت من تخفيض الضغط على المكبح بسرعة ليقوم بالدوران من جديد.

لا يكون أداؤك للتمرين صحيحاً إذا قمت بعملية استخدام المكابح كلها وعجليك أو أحدها منغلق، أو إذا انقلب المقود لإحدى الجهات، أو إذا لم تسير الدراجة في خط مستقيم أو إذا اضطررت لوضع قدمك على الشارع قبل أن تكون الدراجة قد توقفت تماماً.

يجب إتقان الاستخدام الأقصى للمكابح في سرعة ٥٠ كم/س كأقل حد ممكن! ومن الحكمة التدرج على أقصى درجة استخدام البريكات على سرعة الطرق السريعة البالغة ٩٠ كم/س.

تقوم فقط بزيادة المسافة بين البوابتين الأولى والثانية حسب سرعتك. وعليك أن تتيح مساحة أكبر للتسارع. ارفع



التمرين الثاني:

الاستخدام الأقصى للمكابح في خط مستقيم

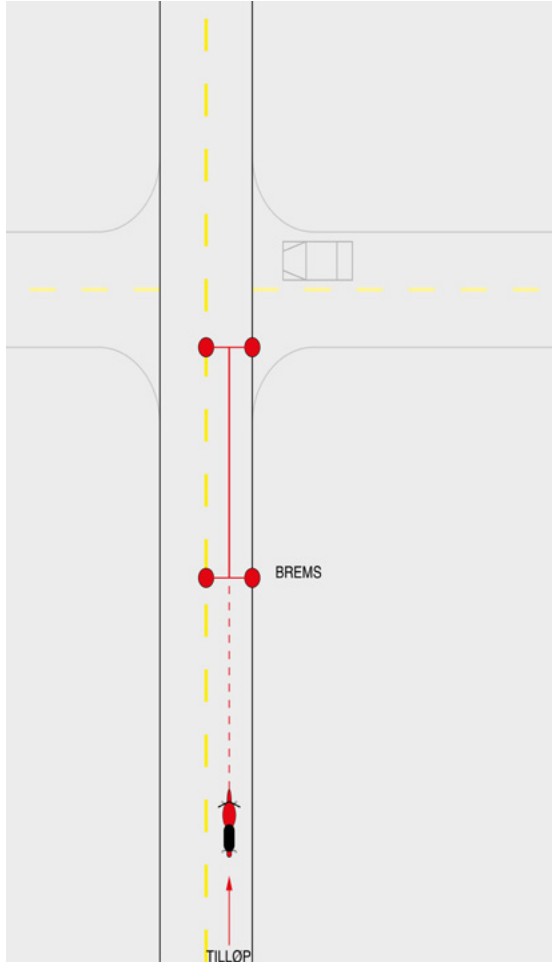
وحتى التوقف التام

حتى في هذه المناورة ستجد أن الأقماع تساعدك كثيراً. سيدريك هذا التمرين، التطبيق الصحيح وتعديل ضغط المكبح، ووضعية الجسم الصحيحة أثناء القيادة والاستخدام الأمثل لبصرك، كيفية التصرف عند الاستخدام الأقصى للمكبح في الطوارئ وحتى توقف دراجتك الكامل.

يمكنك استخدام منطقة التدريب ذاتها التي استخدمتها في التمرين الأول. البوابة الأولى هي النقطة التي تبدأ فيها باستخدام البريك، البوابة الثانية تم نقلها لتكون بمحاذاة البوابة الأولى وتكون المسافة بينهما ١٢ متراً.

تبدأ بالتسارع لتصل لسرعة ٥٠ كم/س. عندما يصل عجل دراجتك الأمامي بين القمعين في البوابة الأولى، تبدأ بالضغط على المكبحين معاً. بغض النظر عن الدراجة التي تقودها فالمطلوب أن تتعلم كيفية استخدام المكبحين معاً في خط مستقيم وكيفية التوصل إلى الوقوف التام في أقصر مسافة ممكنة. وعندما تكون سرعتك ٥٠ كم/س يجب أن تتمكن من التوقف في مسافة ١٢ متراً.

يعتبر أداؤك للتمرين صحيحاً عندما تستخدم المكابح لأقصى درجة وتقوم بوضع قدر صحيح من الضغط عليها وبدون أن ينغلق أي من العجلين. كذلك عليك أن تحافظ على استقامة تامة لدراجتك وعلى بقائها في خط مستقيم من خلال وضعية جسمك على مقعد الدراجة وسحب وزنك نحو خزان الوقود وإرخاء ذراعيك ومستوى بصرك. يجب



سرعتك تدريجياً حتى تحقق سيطرة تامة في كافة الأوقات. وجه لنفسك هذا السؤال: إذا لم أكن مرتاحاً في استخدام المكابح بقوة وأنا على سرعة ٥٠ كم/س، كيف سأجرو على ذلك وأنا أقود الدراجة بسرعات أعلى على الطرق السريعة؟

- من سرعة ٥٠ كم/س يجب أن تتوقف خلال ١٢ متراً
 - من سرعة ٦٠ كم/س يجب أن تتوقف خلال ١٨ متراً
 - من سرعة ٧٠ كم/س يجب أن تتوقف خلال ٢٤ متراً
 - من سرعة ٨٠ كم/س يجب أن تتوقف خلال ٣٢ متراً
 - من سرعة ٩٠ كم/س يجب أن تتوقف خلال ٤٠ متراً
- مسافة السرعات هذه تعود لأسطح إسفلتية جافة ويجب أن تنتج لك هامشاً كافياً.

التمرين الثالث:

استخدام المكابح داخل منحنى على سرعة

بطيئة جداً

يعلمك هذا التمرين من خلال استخدام دفعة مثبتة، وتثبيت الدراجة على الأرض، والاستخدام الأمثل للبصر كيفية التعويض عن جنوح الدراجة للسير خارج المنحنى الذي يحدث أحيانا عندما تضطر لاستخدام المكابح.

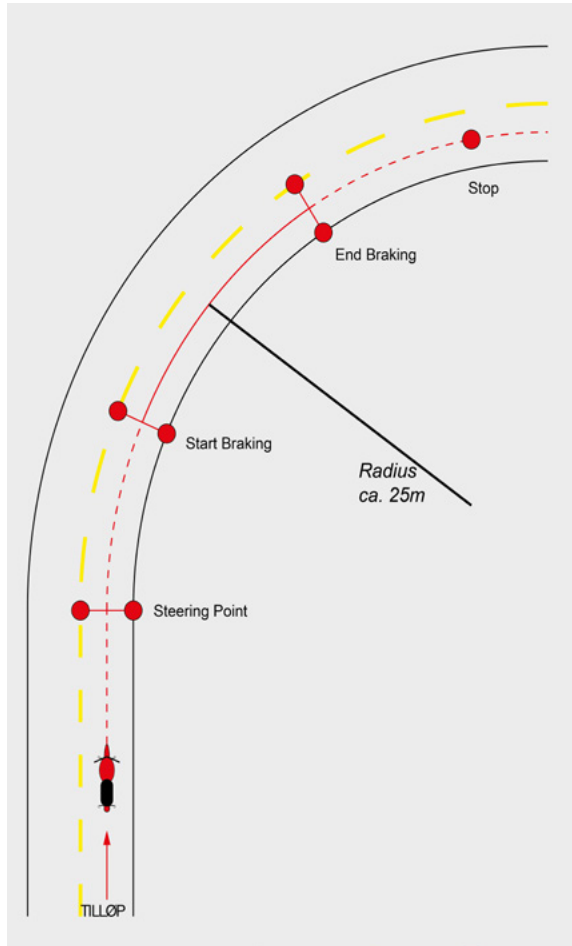
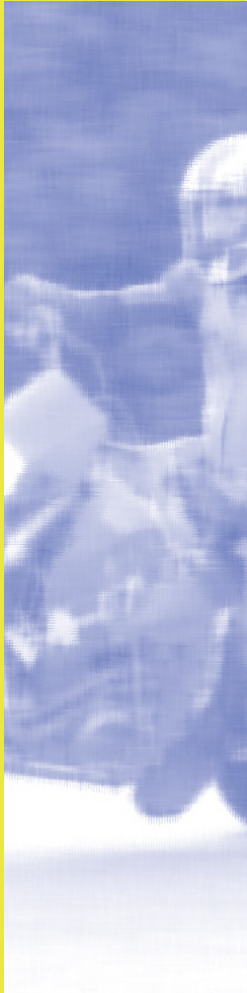
يكون أداؤك للتمرين صحيحاً عندما تتمكن من المحافظة على سرعة الدراجة حتى دخول البوابة الثانية (نقطة استخدام المكابح)، وعندما تكون دراجتك تحت سيطرتك التامة أثناء استخدام المكابح وحتى تصل سرعة دراجتك، أبداً سرعة، وإذا استمرت الدراجة في منتصف المسرب، ولدى المرور من البوابة الثالثة يجب أن يكون اتجاه الدراجة المباشر نحو آخر قمع في منتصف المسرب.

لا يكون أداؤك للتمرين صحيحاً عندما لا يكون تخفيض السرعة بعد نقطة استخدام المكابح كافياً، أو عندما تصل الدراجة إلى البوابة الثالثة وهي تجنح نحو اليمين أو اليسار. ويكون التمرين فاشلاً تماماً في أية نقطة يتم عبور خط الحدود. ويمكنك أيضاً أن تعكس التمرين وتندرب على استخدام المكابح في منعطف لجهة اليسار.



يتم تحضير مكان التمرين بتشكيل «مسرب» عرضه ٣ أمتار ومحدد بخطوط مرسومة بالطباشيرة والأقماع أو الزجاجات البلاستيكية. ولتكن المسافة المخصصة للتسارع ونقطة البداية مطابقة لتلك في التمرين الأول. بعد نقطة البداية يتجه المسرب نحو منعطف قطره ٢٥ متراً. (يتم القياس بواسطة حبل طوله ٢٥ متراً). يمثل القمعين في نقطة البداية نقطة التوجيه. على بعد ١٠ أمتار من هذه النقطة نضع بوابة تشكل نقطة بدء استخدام المكابح، وتمتد لـ ١٥ متراً آخرين ونضع بوابة أخرى تشير إلى النقطة التي ستوقف فيها عن استخدام المكابح. أخيراً، بعد ١٠ أمتار من هذه النقطة تكون نقطة النهاية حيث تضع قمعاً واحداً في وسط المسرب (انظر الرسم الإيضاحي).

تسارع لـ ٤٠ أو ٥٠ كم/س. بين القمعين في البوابة الأولى ابدأ الانعطاف بأسلوب الدفع المثبت، وعند البوابة الثانية ابدأ باستخدام المكابح لتصل لأبطأ سرعة. يجب أن لا تتوقف الدراجة تماماً لأنك إن توقفت تماماً ستلحق أذى غير ضروري في الدراجة أو قد تتسبب بسقوطها. عند تجاوز البوابة الثالثة يجب أن تشير مقدمة الدراجة نحو آخر قمع



الكبح في منعطف:

الطول: ٣٥ متراً
 العرض: ٣ أمتار
 القطر: ٢٥ متراً
 مسافة المنعطف: ٥٠ متراً
 المسافة بين الأقماع: ١٢ متراً



قمع:
 خط السير الصحيح:



لكن الأداء لا يكون صحيحاً إذا ما تأخر وضع قدميك على «الدواسات»، أو إذا لم يكن تسارع الدراجة كافياً. ويكون الأداء كذلك فاشلاً إذا ما خرجت الدراجة عن حدود المسرب من الجهة اليمين أو اليسار.

التمرين الرابع

الالتفاف نحو اليمين ثم اليسار أثناء التسارع

وبعد وقوف تام

يتيح لك هذا التمرين أن تتقن الدخول إلى طريق سريع بسرعة ٨٠ كم/س وأثناء وجود كثافة مرورية على الطريق، ويكون دخولك من شارع فرعي، وبعد وقوف تام، وذلك من خلال الاستخدام الصحيح لأسلوب الدفع الثابت، والسيطرة على الكابح، ونقاط التثبيت والاستخدام الأفضل لنظرك.

المسرب عرضه ثلاثة أمتار، ولا يحتاج لمسافة لعملية التسارع ويمكن إعداده كما هو في الرسم. عليك أن تبدأ بانطلاقة سريعة وتقوم فوراً بوضع قدميك على الدواسات. وتكون السيطرة في مرحلة الانطلاق بواسطة الكلاتش والكابح. ويتم توجيه الدراجة إلى اليمين (واليسار) من خلال استخدام الدفع المثبت وفي الوقت ذاته يزداد اتساع فتح الكابح. وعليك أن توجه نظرك للأمام وتركز على النقطة التي تريد أن تذهب إليها، والتي تكون مكاناً لك في منتصف المسرب اليمين على الطريق الذي دخلت إليه.

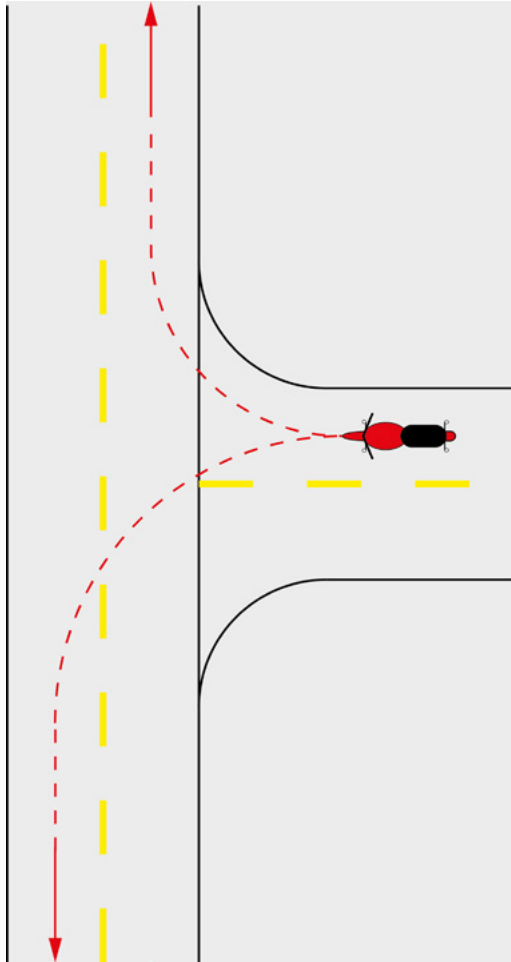
يجب أن يتم التدريب على التمرين بدخول لليمين ثم بدخول للييسار – أي انعطاف نحو اليمين والتسارع من وقوف تام، وانعطاف يسار والتسارع من وقوف تام. ويعتبر أداء هذه المناورة صحيحاً عندما تضع قدمك فوراً على الدواسات، وتتسارع وتسير على خط وهمي مرسوم في منتصف المسرب الذي عرضه ٣ أمتار.

التسارع والانعطاف من الوقوف التام:
ضع قدميك على الدواسات فوراً بعد الانطلاق





أوردنا لك السلم
الموسيقي..
الآن عليك
تأليف أغنيتك..



التسارع والانعطاف من وقوف تام:

الطول: ٣٠ + متراً
العرض: ٣ متر
طول المنعطف: صفر

خط السير الصحيح: -----

لعبة حركة السير

لا يعود ذلك الرأس إلى البيت سالمًا. تعتبر الدراجة النارية في الدرجة الأولى الوسيلة الأهم للتقل، لذا عليك أن تقود دراجتك بأقصى درجات الوعي الشخصي وأن تطالب بمكانك الخاص على الشارع وضمن حركة السير. ونظراً لأننا نقود المركبات الأصغر حجماً،

التواصل: تعتبر حركة السير وسيلة تواصل بين «للاعبين» عليهم تعلم قوانين اللعبة واللعب بموجبها ومن خلال تطبيقها.

يرى بعض الأشخاص، أن كل من تكون له خبرة التصرف في الأوضاع الخطرة في حركة السير يكون سائق دراجة ماهر على الطريق. كذلك هناك سائقو دراجات ممن ينجون يوماً بأعجوبة من الموت دون أن يكونوا قد أدركوا فعلياً أنهم كانوا في وضع بالغ الخطورة. ويعرف الجميع أيضاً العبارة التي ترد كثيراً ومفادها «يجب عندما تقود دراجة نارية أن تفكر مثلها». والخلاصة هي أنك إذا لم تستخدم رأسك جيداً في حركة السير الكثيفة هناك احتمال كبير أن



إشارات إلى مستخدمي الطرق الآخرين. على سبيل المثال، السرعة التي اخترت أن تقود دراجتك بها. ومن حقك أن تشعر أن السرعات المحددة أقل بكثير مما تريد، وأنها تؤخرك في رحلتك هذه. لكنك لا يمكنك أن تتغاضى عنها وتلقها خلف ظهرك وتطبق قواعد أخرى خاصة بك لا يكون مستخدمي الطرق الآخرين على علم وفهم ودراية بها. وكي تكون مشاركاً نشطاً في لعبة حركة السير، من الأهمية بمكان أن «تحدث» اللغة التي يفهمها الجميع. وإذا ما فشلت في إدراك وفهم الإشارات التي تعطى لك، يصبح من السهل أن تستثنى من اللعبة وتصبح خارجها. لذا، عليها أن تركز كثيراً على شيء غير قيادة دراجتك النارية.

هناك مثال جيد على استثناء كهذا، والذي نطلق عليه اسم «اللعبة المتقدمة لحركة السير»، ويحدث في مطار شارل ديغول في فرنسا بين مراقبي حركة الطائرات، إذ



بدون كلام: على المرء أن يتعلم كيفية الاتصال مع مستخدمي الطرق الآخرين دون الحاجة لاستخدام الكلمات

يجب أن يكون وعينا الشخصي أكبر وأقوى.
حوار بدون كلمات

يمكن للمرء أن يقارن استخدام مركبة في حركة السير بلعبة، دعونا في هنا أن نطلق عليها لعبة حركة السير. هذه اللعبة ممتعة جداً لأولئك الذين يتقنون قوانينها ويحبون لعبها. لكن، في الوقت ذاته ومثلها مثل أية لعبة أخرى، عليك أن تتعلم قوانينها لتشارك وتستمتع بها. في لعبة حركة السير هذه، تكون القواعد مزيج من قوانين حركة السير على الطرقات وقواعد غير مكتوبة يؤلفها مستخدمي الطرق.

الجزء الأول من مجمل هذه القواعد، أي القوانين الموضوعية سهل فهمه وتحفظ في كافة تعليمات السير على الطرقات وينظر إليها كما هو متوقع أن تكون الأداة العامة الفاعلة في حركة السير. وتخدم قواعد السير في دعم إمكانية توقع السائق لما يحدث حوله، أي أنها تتيح للسائق الفرصة لتوقع تصرفات مستخدمي الطرق الآخرين.

توفر قواعد السير إمكانية التوقع المذكورة وفرصة للتواصل، بينما يخدم التكهون والتوقع لتصرفات الآخرين في تقليل مخاطر سوء الفهم والمفاجآت والحوادث. تخيل مدى ضيقك كسائق دراجة نارية عندما لا يحترم سائق سيارة حقك في أولوية المرور – أي بكلمات أخرى، لا يتصرف بأسلوب تتوقعه، على سبيل المثال، أنت لا تستخدم الغماز لمجرد أنه مذكور في قاعدة ما، إذ أنك تستخدمه لتعطي مستخدمي الطرق الآخرين إشارة بأنك تعترم الانعطاف نحو اليمين أو اليسار.

لكن، سواء استخدمت الغماز أم لم تفعل، فأنت ترسل



كونهم معرضين للخطر يتعاون مستخدمي الطريق وسائقي الدراجات مع سائقي المركبات الأخرى.

وجودي، فليكن ذلك بطريقة إيجابية». هذه فكره نبيلة، ولكن لتحقيقها على أرض الواقع، عليك أن تعرف القواعد المكتوبة وغير المكتوبة، كذلك على المرء أن يتوخى الحذر عندما يدعو السائقين الآخرين على الطريق للانضمام لهذا الحوار الدائر دون كلمات. لكن عليك دائماً وأبداً أن لا تأخذ نجاح ذلك التوجه كأمر من المسلمات. باختصار، ليس من الذكاء في شيء أن ترغب مستخدمي الطرق الآخرين على القيام بتصرفات غير متوقعة لمجرد إغفالك عن إعطائهم معلومات واضحة حول أي تغيير عن المؤلف تعزم القيام به.

يتحدث هؤلاء المراقبون مع قادة الطائرات القادمة للمطار باللغة الفرنسية، على الرغم من أن اللغة الرسمية في الحركة الجوية هي الإنجليزية. ويعني هذا أن كافة سائقي الطائرات الآخرين الذين لا يفهمون الفرنسية مستثنون من أجزاء كبيرة من «اللعبة المتقدمة لحركة السير» والتي تتم في أجواء العاصمة الفرنسية.

في ألمانيا، على الطريق السريع، ستجد حالة أخرى أكثر تطرفاً لعبة السير المذكورة التي نلعبها. فأنت لا تقدر أن تغير فجأة مسربك إذا ما شاهدت في مرآتك سيارة فراري حمراء مشعة تقطع طريق المسرب الذي تعزم التحول نحوه وتسير بسرعة ٢٥٠ كم/س. وليس بالضرورة أن تكون مسؤولة التفكير بالسائقين الآخرين أمراً يتقنه سائق تلك الفراري – إذ أنه أمر عليك أنت أيضاً أن تتقنه. تذكر أنك، نظراً لكونك سائق دراجة نارية لا توفر مركبتك ذات درجة الحماية الجسدية، ستكون الكاسب الأكبر في حال مراعاتك ما ذكرنا من تجنب ومنح الأعداء لبيئة حركة السير كلها.

تتعادل في هذا السياق مفاهيم أن ترى ويراك الآخرون مع أن تفهم ويفهمك الآخرون. ومثال جيد لأن يراك ويفهمك الآخرون هو عندما تصل نقطة عبور مشاة مخططة وتشاهد أحدهم يعتزم فعلاً عبور الممر المخطط. من الحكمة في هذه الحالة أن تبطئ من سرعتك، تدريجياً، قبل وصولك لذلك المعبر، ثم أن تقوم بإعطاء غماز للمارة أنك تعترم السماح لهم بالمرور.

هناك سائقي دراجات يقودون دراجتهم من منطلق فلسفة «إذا لم يلاحظ الآخرون وجودي، فأنا سعيد، وإذا ما لاحظوا

ليس من الحكمة استخدام دراجتك لتلقي دروساً لسائقي المركبات الأخرى وآخرين مثلك على الطريق. أنت أصغر حجماً وستكسب أكثر إذا كنت ودوداً..

والاستعداد لن يتوفر الوقت لك لتقوم بأي تصرف. يدرك ذوي الخبرة من سائقي الدراجات النارية بحكم الخبرة ما عليهم القيام به في معظم الأوضاع، وهم متنبهون لضرورة وجود مسافة ووقت كافيين للقيام بالتصرفات الضرورية. تذكر، أن شيئاً أساسياً كاستخدام المكابح الطارئ يكون في العقل والفكر عندما تحرك أصابعك وتضعهم على ذراع المكبح. الاستعداد لاستخدام المكبح يمنحك فائدة الوقت والوقت بدوره يعني المساحة.

من أجل أن توفر لنفسك مساحة تتيح لك المناورة عليك بداية أن تكون مسيطراً تماماً على دراجتك وأن تضعها حيث تريدها أن تكون. بكلمات أخرى، إن أسوأ أسلوب قيادة هو ذلك الذي لا يتيح لك مسافة كافية للمناورة.

نستخلص مما سبق، أن الوقت يمنحك المساحة وأنت على الرغم من أنك لم تواجه معضلة ظهور شاحنة فجأة على يسارك، إلا أنك ومعظم سائقي الدراجات تدركون غريزياً أن وجودكم في المكان المناسب في الوقت المناسب ضروري جداً. المسألة تتلخص في عدم تواجدك ودراجتك في مكان ما مع مستخدم آخر للطريق.

لذا، عليك التأكد دائماً من توفير الوقت والمساحة مما يتيح لك التصرف بما ترغب وألا تسمح للآخرين أن يقرروا بالإناابة عنك ما عليك القيام به. الكلمات الرئيسية في هذا المقال هي وضوح الرؤية، المسافة الآمنة، والوقت والمساحة الضروريين لإصلاح أخطائك أو أخطاء الآخرين.

أما على سبيل المثال أن تقود دراجتك بحيث يمكنكها تقبيل مصابيح المركبة أمامك ثم تقوم بعدها بتجاوزها، فإن هذا هو الغباء بعينه، إذ أن مناورات كهذه تحجب

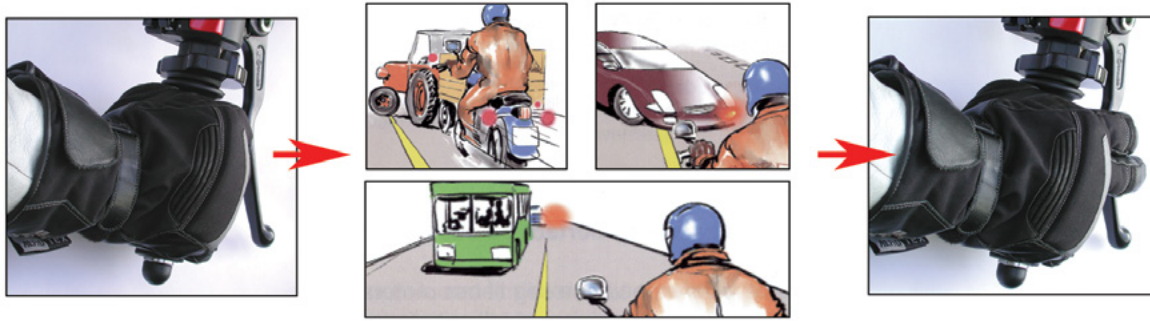
على الرغم مما يبدو أن مسارك خالي بداية، عندما على سبيل المثال تكون قد وضعت نفسك في موقع يتيح لك تجاوز شاحنة طويلة، قد يحدث أن تظهر سيارة أخرى فجأة في المسرب القادم نحوك، مما يضغك تحت رحمة سائق الشاحنة، والذي إذا كان مدركاً للوضع حوله، قد يبطن من سيره ليسمح لك بالتسلل لتصبح أمام آنته القادرة على طحك تماماً!!

لكن عكس هذا قد يحدث أيضاً. فقد تعرّض العديد من سائقي الدراجات إلى تصرفات سائقي سيارات عدائين والذين عوضاً عن إظهار تعاونهم قد يسرعون من مركباتهم ويمنعونك من المرور.

المكان المناسب في الوقت المناسب

إحدى الواجبات الرئيسية على عاتق سائق الدراجة النارية هي فهم وإدراك المخاطر. وقد نتذكر أثناء تدريباتك الأولية لتعلم قيادة الدراجة النارية عبارة «عملية القيادة» والتي تتعلق بالرؤية والإدراك واتخاذ القرار والتصرف. أما القدرة على التصرف فتعني أن تكون مستعداً، أي على سبيل المثال، عندما ترى خطراً ما أن تحرك أصابعك بصورة تلقائية على ذراع المكبح دون أن ترخي دواسة الوقود. وتكون في واقع الأمر لم تفعل أي شيء على الإطلاق لكنك فعلياً وضعت نفسك في حالة تأهب تقتضيها الضرورة.

الاستعداد كذلك يكون في تشكيل مسافة آمنة يحتاج سائقو الدراجات النارية إليها لتصحيح أخطاءهم إذا ما وقعت أو أخطاء مستخدم الطريق الآخرين. وبدون هذه الجاهزية



الاستعداد للطوارئ : تمكنت من ترجمة الوضع واحتمالية الخطر وقمت بتحريك أصابعك تلقائياً على ذراع المكبح.

«الدوار جميل، لكنه ضيق جداً إذا واجهتك سيارات قادمة».

كسائق جديد، قد يكون من الصعب عليك فهم كيفية أن السائقين الآخرين لا يرونك. لسوء الحظ لا يتم لعب لعبة السير دائماً بقوانينها مما يجعل من الضروري علينا، كسائقي دراجات نارية، أن نتكفل بجعل أنفسنا مرئيين لمستخدمي الطرق الآخرين بأقصى درجة ممكنة. أحد العوامل الهامة التي تحقق ذلك هو الوضع الذي نكون عليه على الطريق. بينما تكون على متن دراجتك تقودها على المسرب اليمين على أحد الطرق السريعة، وفجأة، تقرر تغيير مسربك، لكن عوضاً عن إقحام نفسك على المسرب الثاني بدون إنذار، تبدأ بالتسارع ثم تتحرك ببطء نحو الخط الفاصل بين المسربين، وتبقى في هناك لبضعة ثواني، ثم تتحقق مجدداً من نقطتك العمياء وتقوم بعدها بتغيير مسربك. تخيل مدى الاختلاف الذي سيعنيه ما قمت به للسائقين الآخرين على المسرب اليسار مقارنة مع عدم إعطاء إشارات مفهومة

مشاركة الآخرين في لعبة السير. فالدراجة النارية مركبة مرنة وقابلة للمناورة، لكن سائقي المركبات الأخرى لا يتحون على الأغلب للدراجات مسافة كافية تمكنهم من القيام بمناوراتهم. ولا يهم مدى شعورك بأهميتك أثناء قيادتك لدراجتك، فإنك كسائق للدراجة النارية دائماً الحلقة الأضعف. وسواء أعجبك هذا أم لم يعجبك فهو واقع. وحتى سائق دراجة جولد وينغ المنفوخ كرجل ميشلان، لا يقدر أن يتوقع أن ينجو من حادث غير متوقع مع شاحنة، ودون أن تلحق بأمثاله إصابات لمشاعرهم في كيفية الاعتماد على النفس أو أن تتعرض دراجتهم للاصطدام. وقد حدثت مثل هذه الأوضاع غير المتوقعة أحياناً على الطرق وتعرض لها سكان بلدة أوروبية قبل بضعة سنوات، مما دفعهم لوضع دوار في المنطقة. وقد بني الدوار وفق كافة القواعد الهندسية، ووضع تمثال جميل في وسطه. وفي يوم افتتاح العمل بالدوار سؤل سائق دراجة مخضرم حول رأيه في أول دوار يقام في المدينة، فقال:



تصرفك
الواضح
والمقصود أثناء
القيادة يجعل فهمك
من قبل مستخدمي
الطرق الآخرين
أكثر سهولة. عندما
يراك الآخرون
بوضوح سيتمكنون
من فهمك جيداً



لهم حول تحركاتك. فإن هذا التصرف يمكن تكهنه ويمكن متابعة تنفيذه بما يعود بالفائدة عليك وعلى المستخدمين الآخرين للطريق. ومثال جيد آخر هو أن تضع نفسك على أقصى يسار المسرب وتقوم بانعطاف نحو اليمين «الزاوية العمياء» لتتمكن من الحصول على رؤيا أوضح لمسافة بعيدة قبل أن تغير مسربك.

كذلك يعني اتباع نموذج قيادة تم التفكير والتخطيط له بحرص توفير الفرصة لك للقيام بمناورات بديلة إذا برزت الحاجة لذلك، ففي وضع طارئ مثلاً يمكنك استخدام الخطة الفلانية البديلة. لكن هذه الفرص بمجملها لن تتاح لك على الإطلاق إذا لم تكن مستعداً، أو إذا لم تكن متمتعاً بالمهارات الضرورية.

تسعدني رؤيتك..

إذا استثنينا المدن التي يستخدم أهلها عشرات الآلاف من مختلف أنواع الدراجات والسكوترات مثل سايغون، وبانكوك، أو روما، يمكننا عندها ألا نعبأ بالتفكير أو بتخيل الدراجات الآلية ذات العجلين ووجودها في حركة السير اليومية. وعلى الرغم من تجاوز الدراجات النارية بأشواط مرحلة إمكانية رؤيتها على الشارع إلا أن أعداد مستخدمي الطرق الذين يغفلون عنها كبير جداً.

أحد الأسباب التي تمنع السائقين من «رؤية» سائقي الدراجات النارية هي عدم اعتبارهم للدراجة النارية كتهديد وخطر يحق بهم مثلما هو حال شاحنة على سبيل المثال. وهم لا يقصدون فعليا تجاهل سائق الدراجة النارية ولكنها مسألة نسبية. وهناك وضعان تقليديان يكون فيهما سائق الدراجة النارية غير مرئي لسائقي المركبات، وهما عندما

من حيث مشاهدة الآخرين لك ومشاهدتك أنت للطريق. إذا لم تكن واضحاً، تكون قد خسرت تلقائياً جزء من جاهزيتك واستعدادك للقيادة.

يحمل الموقع الذي تسير فيه على الطريق أهمية كبيرة لسلامتك كسائق دراجة نارية. ومكان وجودك في المكان الصحيح يجعلك تبدو أكبر حجماً من الواقع. وليس ضرورياً أن تكون عالم فيزياء كي تفهم أن الشيء المتحرك مع الخلفية أكثر ملاحظة وإمكانية اكتشافه أكبر من أي شيء متوقف عن الحركة تماماً. وإذا كانت لديك حاجة ملحة أن يراك الآخرون، يصبح من الذكاء التحرك بين جانبي الشارع كرقاص الساعة من جهة لأخرى.. وعندما تكون خلف سيارة، من الهام جداً أن يدرك سائق السيارة أنك خلفه من خلال مرايا سيارته. حاول أن تسير بطريقة تجعلك مرئياً دائماً، إما من خلال المرايا الجانبية أو من الزجاج الخلفي.

تقوم السيارة بانعطاف الليسار أو عند دخولها إلى شارع رئيسي.

إذا لم تعمل بنشاط كي تصبح مرئياً لكافة السائقين على الطرق، عليك أن تتوقع أن لا يروك من تلقاء أنفسهم. فالسير بدراجتك خلف شاحنة على سبيل المثال فكرة سيئة

وضوح الرؤية: يوجد في الأسواق العديد من المنتجات ذات النوعية الجيدة تتمتع بموديلات متنوعة توفر رؤية واضحة لمرتبديها توضع على الأذرع والاكشاف





يلقي سائقون
 كثر بمركباتهم
 بصورة غير
 قانونية في
 مسرب
 الحافلات،
 مباشرة أمام
 سائقي الدراجات
 النارية

وطالما أن الضوء العالي لا يربك الآخرين فقد يكون مفيداً في حال على سبيل المثال تجاوز صف من المركبات. لكننا ننضحك بعدم توقع اكتشاف وجودك من قبل السائقين الآخرين لأن الضوء العالي مضاء. فنحن لا نعيش في عالم مثالي وعلى تصرفاتنا وخطواتنا أن تكون في سياق وضع حركة السير التي نكون فيها في لحظة معينة.

طوابير مركبات بطيء الحركة

من الممل جداً أن يعلق المرء في ازدحام مروري. لذا يلجأ كثيرون لاستخدام الدراجات النارية بدل الجلوس والانتظار في مركبة ساخنة وغير مريحة. وتسمح معظم الدول الأوروبية بالسير بين السيارات المتوقفة في الازدحام المروري أو تلك التي تتحرك ببطء شديد في اتجاه واحد. ويسمى تحرك كهذا «التسلل» والقصد التسلل بين المركبات المتوقفة وهي حركة محفوفة بالمخاطر وتتطلب أعصاباً قوية، وأساليب قيادة جيدة ودرجة عالية جداً من الانتباه، ولعل التوازن الجيد أحد مقومات النجاح في تحرك كهذا فإن الأخطار والإزعاجات التي قد تتسبب بها كبيرة لو لا سمح الله قمت بضرب سيارة من اليمين أو اليسار لمجرد أنك فشلت في المحافظة على توازنك. والقاعدة الهامة هنا هي: انظر بعيداً للأمام – والسيطرة على الدراجة من خلال الكلاتش والكابح.

عليك أن لا تنسى أيضاً أن سائقي السيارات الآخرين المتوقعين في الازدحام المروري الذي تريد الخروج منه يصبحون عدائين، ولا تراهم أبداً يعبرون عن هذه العدائية بضرب مؤخرة السيارات التي أمامهم، لكنهم قد يعمدون



القيادة بين المسارب:

إذا كانت القيادة بين المسارب والمركبات تزيد من مخاوفك وعدم شعورك بالأمان فلم لا تعد ضمن المسارب؟

لم يعد اقتناء صداري مضيئة (مشعة) في النهار حكراً على العمال ورجال الشرطة، إذ أن استخدامها أصبح أكثر شيوعاً في الوقت الراهن وبات سائقو الدراجات النارية يلجؤون لارتدائها كي يكون تواجدهم على الشارع أكثر وضوحاً. لكن علينا أن نعي أن ارتداء مثل هذه الصداري قد يعطي مرتديها إحساساً كاذباً بالأمان. والحقيقة هي أن قلة فقط يلاحظون هذه الصداري عندما يكون مرتديها جالساً خلف زجاج أمامي غير عاكس أو يكون مختبئاً خلف مقدمة الدراجة المرتفعة.

وهناك سائقو دراجات نارية يستخدمون الضوء العالي كي يشاهدهم الآخرون، بينما يعتقد آخرون أن هذا هراء.

أنه ليس من العيب في شيء أن تبقى مصطفاً في الازدحام، لكن اصطفاك بهذا يستهلك وقتاً طويلاً وهو ممل جداً! بغض النظر عن ما يعتقد البعض فإن مسرب الحافلات ليس منطقة حرة يمكن أن يفعل فيها سائقو الدراجات النارية ما يحلو لهم. وهناك بعض الدول الأوروبية التي تسمح لسائقي الدراجات باستخدام مسارب الحافلات، لكنك لا تكون المستخدم الوحيد فيها أبداً. فهناك مستخدمو الطرق الآخرين الذين يستخدمون المسرب بموجب حق اعطي لهم وهم الحافلات ومركبات الأجرة. واستخدام السائقين لهذا المسرب يأتي من باب الإصرار على «استعارته» عندما يحلو لهم، فتراهم يندفعون إليه اندفاعاً كما لو كانوا يريدون إخفاء قيامهم بعمل غير قانوني. كذلك، فإن الذين يقودون مركباتهم في مسارب الحافلات يكونوا أول من يصل إلى مفترقات الطرق على يمين الشارع.

هناك فهماً عاماً بين سائقي الدراجات النارية يعتبر الشارع المزدوج والمخطط على أنه «مسرباً للدراجة النارية» منفصلاً. ويعتقد البعض أن المرور على مثل هذا الخط لا يؤثر على السير لكن حركة السير القادمة قد لا تكون بالضرورة متفقة مع هذا الرأي. لسائق الدراجة النارية مطلق الحق في حال غياب وجود شاخصة أو إشارة (صورة تجاوز شاحنة) أن يقوم بتجاوز المركبات في المسرب ذاته، طالماً أنك لا تتجاوز خط المنتصف وطالما كان تجاوزك آمناً.

سائقي السيارات

هناك أسطورة واسعة الانتشار بين سائقي الدراجات النارية



إلى سد الطريق أمام سائقي الدراجات المتسللين بين السيارات. ويستخدم بعض سائقي الدراجات الضوء العالي أثناء مرورهم بين السيارات المتوقفة وهي إشارة جيدة. لكن إياك أن تظن أن كل سائق على الطريق سيلحظ هذا في مرآته أو يفهمه. وعليك في كافة الأحوال أن تشكر السائقين الذين يرونك ويفسحون لك المجال كي تمر.

إذا أردت التسلل بدراجتك يجب أن تكون مسيطراً عليها تماماً، للأمام والخلف، لأنه من غير المستبعد أن يضم السير المتوقف سائقي دراجات آخرين يرغبون بالتسلل مثلك وقد يرغبون بتجاوزك. ننصح المتسلل غير الخبير أن يقوم بتسلله من خلال تعقبه لسائق دراجة آخر وأن يترك له قيادة العملية ويكتفي بمتابعته.

التدرب على التسلل يجب أن يتم في سرعات منخفضة. عندما تكون سرعتك ٧٠ كم/س فإن اللجوء إلى تسلل بمنطقة ٦٠ ضرباً من السخافة وهو ممنوع أصلاً. وتذكر،

على طريق سرعته ٩٠ كم/س كي تتيح للركاب الاستمتاع بالمنظر الذي أمامهم. في مثل هذا الوضع يمكنك أن تكون متأكدًا أن أية شاحنة تسير خلف هذه الدراجات، سيكون

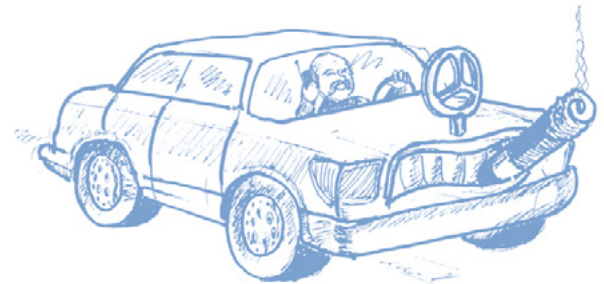


سائقها منزعجا جداً لا سيما إذا كان في عجلة من أمره. القضية إذن هي قضية تعادل ببساطتها التمكن من مهارة التفكير في وضع ما بأن تضع نفسك مكان الطرف الثاني وفي هذه الحالة السائقين الآخرين ومن ثم إظهار بعض «التعاطف المروري».

يعادل البعض عدم اضطرارهم لمواجهة أوضاع خطيرة في السير في أنهم مستخدمون جيدين للطرق، بينما يرى آخرون أن المستخدم الجيد للطرق هو ذلك الذي لا يفاجأ قط بأي وضع قد ينجم أو يبرز أمامه. فإذا كنت تشعر أنك في نهاية المطاف غالباً ما ترى نفسك في أوضاع خطيرة في السير، فإنك على الأغلب الملام وليس المستخدمين الآخرين للطرق. أو كما قال أحد أجدادنا بدرجة عالية

تفيد بأن كافة سائقي السيارات «حمقى» وأنهم «سيؤون». لكن بغض النظر عن مدى انتشار هذه النظرية فهي خاطئة. فنادراً ما يتم تجاهل سائقي الدراجات النارية المتمرسين تجاهلهم من قبل سائقي السيارات أو ربما لا يحدث هذا إطلاقاً. فهؤلاء المتمرسين يعالجون هذه المشكلة ويأخذونها بعين الاعتبار من أجل ترك مجال للمناورة مما يقلل احتمالات ظهور أوضاع خطيرة. بكلمات أخرى، هم يتوقعون ما هو غير متوقع، ويأخذون بعين الاعتبار احتمالات عدم تطبيق القواعد من قبل البعض.

من السهل أيضاً التفكير بالمشكلة وقلبها رأساً على عقب. فالعديد منا قد خاض تجربة قيام سائقي دراجات نارية بما هو غير متوقع وبالتالي إيجاد أوضاع خطيرة يواجهها باقي مستخدمي الطرق. وبصفتك سائق دراجة يمكنك أن تخيف باقي مستخدمي الطرق وأن توجد وضعاً خطراً عندما تتجاوز بدراجتك سيارة ما وهي تزار وتسير بسرعة عالية دون أن تكون قد أعطيت أية إشارات تحذيرية مسبقة. ووضع مزعج وخطر آخر يتشكل عندما تمر ٤ دراجات نارية يقودها أربع رجال كبار في السن بسرعة ٧٠ كم/س



من الثقة:

«في كل مرة أخرج في سيارتي أرى تزايد أعداد الأغبياء على الطريق – إلا أن جاء يوم أدركت فيه أنني أنا الذي كنت غيباً طيلة الوقت.»

يشكل سائقو المركبات أغلبية السائقين على الطرق ولهم الحق في السير على تلك الطرق، أما نحن وبصفتنا سائقي دراجات نارية فلا نشكل لهم أي تهديد، ومن أجل سلامتنا علينا أن نعثر على طرق نحل بها المشاكل التي تنجم عن عدم انتباه سائقي السيارات. نحن نقود مركبات بعجلين ليس لها أي هيكل خارجي نحتمي بها ويحيط بنا، مما يجعل مسؤوليتنا أن نتحمل تبعات الأخطاء التي قد تنجم عن مستخدمي الطرق الآخرين. لذا من الحكمة بمكان أن نتعلم وندرك نماذج السلوك التي يمكن تعميمها على العديد من السائقين - كرجل متقدم بالسن يعتمر قبعة، أو سائق حافلة صغيرة، أو حتى حافلة سياح، يجب أن يكون بمقدورنا أن نتوقع ما يمارسه هؤلاء السائقين وأن نتمكن بطريقة أو أخرى من التواصل معهم على الطريق.

يشبه السير على الطرق المراهنة، أي قد يكون هناك بعض الأمور المؤكدة للمراهن لكن من الحكمة يحتاط المراهن لكافة الاحتمالات. الأمر المؤكد أمامك هو أن أسوأ السائقين يمكن ملاحظتهم بسهولة. الإشارات التي تصلك كي تتنبه هي مثل: السرعات المتغيرة، التآرجح في السير، والقيادة المترددة عند الدخول في طريق سريع. لا تحاول أن تعلم السائقين الآخرين كيفية القيادة من خلال استخدام الزامور، أو استخدام إصبعك. عوضاً عن هذا، ابتعد عنهم واعطهم مساحة كافية.

وبغض النظر عن مدى الإزعاج الذي قد يسببه لك بطء تحرك السيارة التي أمامك، على الأغلب هناك سبب لذلك. قد تكون المركبة بطيئة كأن تكون مركبة زراعية مثلاً، أو قد يكون وجود مركبات أخرى على الطريق سبباً لبطء سرعة السيارة التي أمامك. وتذكر أنه من اللذيذ تناول طعم الغزال على العشاء، لكنه لا يكون أمراً مستساغاً عندما يكون جيفة مكومة في منتصف الشارع.

عندما تكون خلف مركبة تسير ببطء، من الهام أن تكون جيد الملاحظة، لأنه بإمكانه تغيير اتجاهه بسرعة، والخروج عن الشارع، أو التوقف تماماً. حاول أن تلاحظ أية مؤشرات تشير إلى أي تصرف كهذا وإذا ما قررت تجاوزه قد يكون من الخطر تجاوزه بسرعة كبيرة. عليك أن ترخي الكابح قليلاً وأن تقوم بالتجاوز ببطء.

وبصفتك مشاركاً في لعبة السير، فإن الاتصالات بين مختلف جماعات مستخدمي الطريق هامة جداً. يقول تقرير أبحاث أن ثمانية من كل عشرة اصطدامات بين سيارات ودراجات النارية تعود أسبابها لقلة انتباه سائقي السيارات. ولا يصبح الأمر أكثر سهولة في حال تحمّل سائق السيارة المسؤولية القانونية إذ أن الذي سيقع في المستشفى سيكون سائق الدراجة النارية. لذا، يجب أن يتحمل سائقو الدراجات النارية مسؤولية مستخدمي الطرق الآخرين، وإذا لم تفعل، فإن النتائج قد تكون قاتلة.

توظيف المرء لبصره في سياق حرصه على سلامته أمر جيد، لكن لعل الاعتماد على البصر وحده في الظلام قد لا يكون مجدياً. من الأفضل في العتمة مراقبة حركة السيارة وما إذا كان هناك أي مؤشر على أن سائقها قد شاهدك. وإذا



تشكك بالسائقين
على الطرق
وتحمل مسؤولية
إيجاد حلول
للمشاكل التي قد
يتسببوا بها..



المسؤولية: يتحمل سائقي الدراجات النارية إلى حد ما مسؤولية أخطاء مستخدمي الطرق الآخرين، مما يجعلنا مضطرين أن نبقي أمام أنظار الجميع من خلال أسلوب قيادة محسوب جيداً.

بأن شيئاً ما سيحدث. لا تنتظر في نقطة واحدة فقط ، بل انقل نظرك في المشهد أمامك من خلال ما نطلق عليه «نظرة واسعة» وأيضاً «انتباه واسع أو عريض».

كانت السيارة متوقفة تماماً ، لكن من الواضح أن سائقها يعترض الخروج من الطريق، فلعله من الأفضل الانتباه إلى عجلات المركبة الأمامية، وما إذا كانت تلتف فهذا مؤشر

ما يدور في رأس سائق الدراجة النارية

تولّي القيادة

إمكانية اتخاذ إجراءات ضرورية. هذه الأدوات التي عليك اتخاذها هي أسلوب القيادة الدقيق .. وتذكر أن بإمكانك التخطيط لأقصى حد، لكنك لا تقدر على التخطيط لكل شيء!

عندما يكون ذهنك مشغول تماماً باستلام المعلومات واستخدامها يفقد ذهنك القدرة على التفكير بأسلوب القيادة، ويصبح ذهنك مضطرباً أن يتصرف تلقائياً. لذا، يجب أن يكون أسلوب القيادة بمثابة عادة طبيعية تتمتع بها وتطبقها دون الحاجة للتفكير في كيفيةها. عليك أنت أن تقول لدرجتك ما عليها أن تفعل.

وبذات درجة الأهمية عدم تشويش الدراجة أثناء قيامها بمناورات دفعها أنت للقيام بها. عليك أن تصغي جيداً للإشارات التي تصدر عن درجتك وأن تتصرف بموجبه قبل أن تبدأ الدراجة ذاتها بالاحتجاج!!

لا تقتصر الحاجة في استلام زمام السيطرة على درجتك عند السرعة العالية فقط والتي تكون نتائجها قاتله. تخيل أنك تقود درجتك على ظهر سفينة مزدحمة بالركاب ذاهبين في رحلة بحرية حول أوروبا. رأسك ساخن تحت الخوذة، وعمال السفينة يثيرون ضيقك والانعطاف الذي عليك القيام به شديد الانحناء وزلق. الوضع كله مثير للضيق وغير مريح لكنك لا تمتلك أن تختار أن تقوم بالالتفاف «قليلاً» عليك أن تمتلك ما يكفي من الشجاعة للقيام بانعطاف كامل وصحيح وأن تكون مسيطراً تماماً على الوضع.

قد يكون هناك وضعاً مماثلاً من حيث إثارته للضيق

تشبه قيادة الدراجة النارية إلى حد ما القفز أثناء التزلج، فكلاهما نشاط لا يمكن القيام به بأي قدر من التردد أو عدم التأكد فالمتزلج لا يستطيع أن يقفز «قليلاً» فقط من أعلى التل، وعليه أن يتمتع بالشجاعة الكافية للقيام بقفزه بشكل صحيح. كذلك لا يمكنك وأنت على متن دراجة نارية على سبيل المثال أن تختار الانحناء بدرجتك «قليلاً» فقط إذا ما تطلبت الزاوية التي تمر فيها انحناء ٣٠ درجة. استخلصنا حتى الآن أن الدراجة النارية تتمتع بالمرونة والقدرة على المناورة، لكنها في الوقت ذاته تكون عاجزه إذا لم تكن أنت قادراً على المناورة وجعلها تأخذك حيثما تريد، أو ربما الأمر الأكثر أهمية، أن لا تأخذك إلى مكان لا تريد الذهاب إليه.

من الصعب قطعاً أن تتمكن من تحديد من منكما – أنت أم الدراجة – في موقع القيادة..

أحد الأمثلة على وضع يتطلب أن تتخذ قرارات هامة هو عندما تقود درجتك بسرعة معتدلة في منطقة سكنية وفجأة يظهر أمامك على الطريق طفل، فأنت تراه، وتقدر أن الوضع خطير، وتقرر أن عليك القيام بما يمكن القيام به، فتستخدم المكبح وتحاول المناورة بالابتعاد. أنت في هذه الحالة مستلم كفو لموقعك المفروض عليك في قيادة الدراجة!

لكنك لن تكون قادراً على اتخاذ الخيار الصحيح إذا لم تتوفر لك الأدوات اللازمة، وبدون جاهزية واستعداد لن تتوفر



عندما ينشغل
الهارد ديسك
باستقبال
ومعالجة
المعلومات،
يجب أن تجري
الأمر ألياً..



الدراجة المناسبة: إذا كانت دراجة أحلامك أكبر بقياس واحد فقط تذكر أنك ستجد صعوبة في فرض سيطرتك التامة عليها.

قليلاً مما يجب أن تكون أو أن حركتها أسرع من المرغوب. البعض يلجأ للتبرير كي لا يضطر لتعلم أساليب القيادة الصحيحة، فتسمع الناس تقول عنهم «يقودون الدراجة بلطف ونعومة شديدين وبضعة كيلومترات فقط في السنة مما يجعل خبرتهم ومعرفتهم قليلة» أو أن يقال «لا يقود إلا دراجة سياحة فقط». ومثل هذه التبريرات ليس لها أي أساس من الصحة. يجب أن يتعلم كل سائق أساليب القيادة الدقيقة والصحيحة وأن تكون لديه الجرأة على استخدامها. وعليه أن يتدرب ويتدرب. فرخصة القيادة ليست سوى شهادة تتيح لك التدرب وحذك!

والاستيلاء، عندما تشارك في سباق للدراجات النارية في يوم ماطر، أو عندما تكون دراجتك محملة والمكان الذي قررت أن تضع خيمتك فيه في أعلى تل شديد الانحدار وكثير الأعشاب. عندها إذا لم تتمكن من القيادة السريعة فستقع. لكن في كافة الأوضاع عليك أن تستلم زمام السيطرة جيداً وأن تنفذ ما تكون قد قررت سابقاً القيام به، عندها فقط تكون فرص النجاح على الأغلب جيدة.

كذلك فإن تولي القيادة يعني في الوقت ذاته إدارة الدراجة التي قررت السيطرة عليها. وهناك اعتقاد خاطئ وشائع لسوء الحظ أنك إذا قمت بشراء «ياماها آر ون»، تصبح تلقائياً سائق دراجة ماهر مثل فالنتينو روسي.

ومن دون شك يجب أن تختار عند الشراء دراجة نارية تحبها، لكن يجب عليك أيضاً أن تستخدم عقلك. فإذا كنت على سبيل المثال قصير القامة عليك أن تتجنب دراجات المغامرات الطويلة، وعلى الرغم من هذا يمكنك في حال إصرارك على اقتنائها شراء العديد من المعدات التي تتغلب على الإعاقات الجسدية عند قيادة مثل هذه الدراجات. فهناك أنواع متعددة من الدراجات التي يمكن تغييرها والسوق مليء بمعدات تجعلك تكيف دراجة أحلامك وفق احتياجاتك الشخصية

وعليك بالطبع ألا تتنازل عن شراء دراجة أحلامك لأنها قد تمثل شيئاً من التحدي الجسدي لك إذ أن قيادة الدراجات النارية هي أولاً وقبل كل شيء مسألة تتعلق بالمشاعر ولن تشعر بالرضا تماماً أبداً في اقتناء ما تراه بديلاً مملاً وإن كان مناسباً. ولا تكون الدراجة النارية خطرة إطلاقاً طالما كنت مدركاً ما تفعل وتأخذ في اعتبارك أن دراجتك أكبر

الدراجات النارية ومرات عديدة. يمكننا تلخيص الظاهرة بعبارة : انعكاس رد فعل غريزي وهو موجود أصلاً في داخلنا كي يحمينا من الأخطار التي تواجهنا. لكن عندما نكون على ظهر دراجتنا فإن مواجهة مثل ردود الفعل هذه تصيبنا بحالة رعب شديدة وتمنعنا من التصرف.

هي انعكاسات ردود فعل تلقائية تتملكننا دون أن نفكر أو نخطط لها. وعلينا أن نعرف أن جسم الإنسان لم يخلق قادراً على ركوب دراجة نارية، وأن حركته تقتصر على المشي والركض فقط. لكن بفضل التطور الذي مر به الجسم البشري اكتسب ذلك الجسم سلسلة من ردود الفعل التي نشأت لحمايته وتصيبنا فجأة عندما نشعر بخطر يحدق بنا. على سبيل المثال، إذا اتجه شيء ما نحوك تقوم بإسدال جفونك وإغلاق عينيك تلقائياً، وإذا ما لمست شيئاً ساخناً فإنك تسحب يدك بسرعة كي لا تحترق.

هذه كلها انعكاسات ردود فعل تلقائية ولاشعورية كي تحمي صاحبها من الأذى، لكن لدى قيادة الدراجة النارية يمكن أن تصبح ردود الفعل هذه سبباً لإحاققة الخطر بسائق الدراجة، فردود الفعل الغريزية والتلقائية هي أحد الأسباب الرئيسية لحوادث الدراجات النارية إذ أنها تزيد الوضع سوءاً وتمنع احتمال وارد جداً بأن تخرج من الوضع الذي أنت فيه دون أي خدش لو أنك تمكنت من السيطرة على ردود فعلك تلك التي تمتلك من القوة ما يكفيها كي تطغى على المنطق والعقل وتصيبنا بالهلع

كيف سنتعلم أن نتغلب على هذه الغرائز الداخلية؟ هنالك ثلاثة حلول فقط. الأول أن تكون مدركاً تماماً طيلة الوقت لوجود المشكلة، والثاني أن تتعلم كيف تدرك الأوضاع التي

حالة رعب شديد

الطقس جيد، والطريق لطيف وسرعتك مريحة.. إنه يوم مثالي للاسترخاء والاستمتاع بالقيادة. لكنك لا تلبث أن تجد نفسك داخل منعطف وتكتشف فجأة أن حدته أكبر مما توقعت.

يتملك شعور غريزي جامح بأن الخطر يحيق بك وتشعر وكأن حركتك قد شلت تماماً. ويختفي لون وجهك، وتنبس ذراعاك وظهرك تماماً. وتشعر فجأة وكأن قضيباً معدنياً قد انغرس في عمودك الفقري وتبلق عينك في الشجرة التي تسعى جاهداً أن لا تصطدم بها! لقد مرّ في أوضاع كهذه الأغلبية العظمى من سائقي

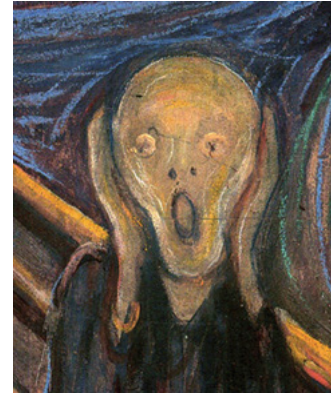


حالة رعب شديدة: تختفي الدماغ من رأسك، تنبس ذراعاك تماماً، عينك تبحلقان في شيء تحاول جاهداً أن لا تصدمه، الأمر الوحيد الذي سينقذك من هذا الوضع هو تطبيق أسلوب القيادة الدقيق الآلي والذي يتجاوز الغرائز الخطرة

أن تقوم بالمطلوب منها. أحد أسباب قيادة الدراجات النارية هو الشعور الرائع عندما يصبح السائق والدراجة جسداً واحداً وبالتالي يحقق السائق سيطرته الكاملة مع أصغر المعطيات حجماً. إن مثل هذا الإحساس يتسبب بنشوة لا تشعر بمثلها قط!

وإذا كان الدخول إلى الزاوية التالية وحده ما تقوم بالتركيز عليه عندها، تكون قد تجاوزت الحدود (ونحن هنا لا نتحدث عن السرعات المحددة). فأنت عندها تكون قد دخلت في دهاليز وضع نفسي يمكنه أن يلغي أي إحساس بالوقت والمساحة التي لديك وقد يجعلك غير مدرك أو واع على الإطلاق للمؤشرات الخارجية. ويسمى علم النفس هذه الحالة «بالتدفق» وهي حالة لا يعاني منها سائقو الدراجات فقط، إذ أن مثل هذا الإحساس العائم والجارف يمتلك الأشخاص الذين يدمنون أجهزة اللعب الإلكترونية أو استخدام الإنترنت.

تتصف الحالة المذكورة بعدم إحساس المرء المطلق بالوقت والمسافة إذ يغيبان تماماً ويبالغ الشخص المعني في التركيز على ما يفعل كما لو كان موجوداً في نفق ما. عندما يمتلكك مثل هذا الإحساس وأنت على متن دراجتك يصبح الأمر في أشد حالات الخطورة. وفي لحظة تشعر فيها بأن كل شيء رائع يقرع في رأسك جرس تحذيري يصدر من داخل خوذتك من مكان ما. ويدرك سائقو الدراجات النارية المحترفون ما عليهم فعله تماماً عندما يقرع جرس التحذير هذا ويعودون للسيطرة على سرعة الدراجة وخفضها قبل أن يكون الوقت قد تأخر. ويسرد بعض سائقي الدراجات النارية الصادقين مثل هذه التجارب فيقولون:



تثير هذه المشكلة وما يرافقها من هلع وبالتالي انطلاق ردود الفعل الغريزية. أما ثالثاً، فهو التدرب على أسلوب القيادة الدقيق والكفؤ حتى يصبح أسلوباً تلقائياً وألياً في ذهنك، وعندها.. عندها فقط.. تصبح هذه العادات المكتسبة هي الأقوى وتتمكن من التغلب على الغرائز الخطرة الكامنة في داخلك.

متعة السرعة

لعل المتعة والنشوة التي يشعر بهما سائق الدراجة النارية أثناء القيادة هي الأساس والدافع الرئيسي لاختيار تعاطي حقنة الأدرينالين الشخصية هذه (أي قيادة الدراجة النارية واقتنائها)، والتي ربما كان بإمكانهم الاستعاضة عنها بتعلم القفز بالمظلات، أو تسلق الجبال. وعلى أي حال، إذا كان الهدف من قيادتك للدراجة النارية التفاخر والمظاهر الخادعة فقط، ننصحك بأن تعيد التفكير وبأن تختار نشاطاً مختلفاً. فالتظاهر ليس سبباً لإتقان قيادة الدراجة النارية، والقيام بتصرفات صبيانية لا يعني أبداً سيطرتك التامة على الدراجة، بل هو العكس تماماً. ينتج أسلوب كهذا في قيادة الدراجة النارية من منعك للدراجة



التعويم: ظاهرة التعويم النفسية ظاهرة رائعة لكنها خطيرة بسبب الجنوح للسرعة الفائقة..

١٠٠ كم/س. ولم أتوقف بل تابعت تجاوز السيارات أمامي بأسلوب متهور، وأنا أفكر وسأتجاوز هذه أيضاً.. وهذه.. وتلك.. وفي النهاية لم أجرؤ على التوقف على محطة وقود كان علي أن أقف عندها لأنني ببساطة ظننت أن وقودي عندها أمر مخجل.. وأنتي قد أجد في محطة الوقود بعض الأشخاص الذين تجاوزتهم في قيادتي المتهورة».

«كنا دراجتين نسير في تتابع وكنا ننظر قدماً حيث كان أمامنا في آخر الطريق منعطفات جميلة. فجأة، استخدم صديقي الذي كان أمامي مكابحه بقوة وذلك قبل أن يصل للمنعطف الأول. وقلت في نفسي ما الذي يفعله؟ وغيّرت وضعي على الدراجة وفتحت دواسة الوقود واستعدت لتجاوزه عندما شاهدت تراكتور زراعي له شوكة طويلة يحاول عبور الشارع»

اعتراف بالخطأ. أحياناً نقوم بالقيادة بسرعة تتجاوز تلك التي نرتاح إليها في العادة. ومن الممكن أن نشعر في واقع الأمر بالخوف من استخدام سرعة أعلى من تلك المعتادين عليها. وهذه حالة ترافق أسلوب قيادة متردد ومتوتر وتميل لكبح القيادة. فالقيادة التي تتجاوز قدراتنا الخاصة تصبح قيادة خطيرة عندما نكون على دراجاتنا في رفقة آخرين وتصبح وتيرتها أعلى من حدودك أنت الشخصية التي ترتاح عندما تقود ضمنها.

السرعة، لدى قيادة الدراجة النارية مثلها مثل نواحي أخرى ذات علاقة باختيار الوقت والمكان المناسبين. من السهل الوقوع بإغراءات زيادة السرعة عندما تكون في السير وأمامك ضغط كبير ولديك فرص متاحة لتجاوز المركبات الواحدة تلو الأخرى. ويمكن شرح كيفية تحرك مثل هذا الوضع من خلال قصة حقيقية، والتي من المؤكد أنها دائمة التكرار:

«كنت متجهاً شمالاً وأقود دراجتي على شارع يشهد ازدحاماً بالمركبات يوم الأحد حيث كنت أقود دراجتي بسرعة ٩٠ كم/س، ولكنني اضطررت لتخفيض السرعة بسبب مركبة كانت تسير بسرعة ٨٨ كم/س. وتجاوزته بأسلوب أنيق رائع حيث رفعت سرعتي إلى



لا تتردد في
إخبار رفاقك
الذين ستخرج
بصحبتهم على
متن الدراجة
النارية بأنك
تواجه يوماً
«سينياً» وأنك
بحاجة للسير
بهدوء..

هذه الأيام على أسلوب القيادة الذي تعلمته وأن تقوم بقيادة هادئة قدر المستطاع.

من الصعب الاعتراف بأن يومك ذاك ليس سوى احد الأيام السيئة لقيادة دراجتك النارية، لكن تأكد أن كل شخص، حتى السائقين المتمرسين والمهنيين، يواجهون أياماً كهذه بين فترة وأخرى. أحياناً.. قد تشعر بذلك وأنت تخرج دراجتك من الموقف!

لديك شعور داخلي أن ذلك اليوم ليس من أفضل أيامك، وعليك ألا تتجاهل هذا الشعور أبداً. وليس من الضروري أن يكون لهذا سبب معين، لكننا نعرف أن المزاج قادر على إثارة الظاهرة. لذا لا ننصح على الإطلاق الخروج على متن دراجتك النارية كي تهدئ من روعك مثلاً، إذا كنت قد تشاجرت مع أحد في البيت.

توتر فني..

يؤثر مثل هذا التوتر عليك في وقت تكون غير مستعد تماماً له. ويعزز مثل هذا التوتر القلق والأمطار والعنمة. ومن المؤكد أن القيادة على الطريق السريع الألماني بسرعة ٢٠٠ كم/س، قد يدفعك فجأة للقلق بأن السلسلة قد تتحطم إلى قطع صغيرة أو إذا كنت قد قمت بالفعل بشد براغي محور العجل الأمامي.

يمكن أن يكون التوتر الفني حافزاً كبيراً لإبعاد تفكيرك عما يحدث حولك وأن يأخذك بعيداً عن التركيز حول المهام التي عليك التركيز عليها كسائق للدراجة. الدواء الأنجع في مثل هذه الحالة هو أن تطبق مبدأ القيام بالتحقق المنتظم لسلامة أجهزة الدراجة النارية.

يوم سيء.. عليك تقبل ذلك..

قد تشعر في يوم ما، أن دراجتك غير سليمة، وتشعر وكأن سرعة ٧٠ كم/س هي فعلياً ١٢٠، وبأن كل شيء يرتج، ويهتز ويصدر أصواتاً، وكأن المكابح لا تقوم بعملها كما يجب. في أيام كهذه، قد تضغط على الزامور بدل زر الغماز، وقد تشعر وكأن منعطفات سهلة قد أصبحت فجأة وكأنها مربعة!

من الواضح جداً أنك في يوم كذلك ستشعر وكأن خطباً ما قد ألم بدراجتك، لكن ذلك ما هو إلا شعور فقط لا يمكنك تحديد مكانه في رأسك. في يوم كهذا يجب عدم المجازفة بأية قيادة صعبة تتطلب ممارسة مهاراتك كلها.

حاول أن تمتنع عن محاولة إقناع نفسك بأن «تقدم أكثر، عليك أن تمر من هنا، قمت بهذا بالأمس، استمر في التقدم». النتيجة ستكون (في أفضل الحالات) المزيد من التيبس في الذراعين وفي الأكتاف المرفوعة. عليك أن تعتمد في مثل



قيادة دراجتك النارية صباح يوم العطلة (الأحد أو الجمعة) إذا كنت تواجه يوماً سينياً، قل ذلك لباقي السائقين كي يأخذوا الأمر بعين اعتبارهم!



الصيانة الجيدة تمنع حدوث ما يمكن أن يعكر صفو تجربة قيادة جيدة..

ويمكن للمرء أن يفهم عدم إمامك التام بكافة خصائص غسالة الملابس الجديدة في بيتك أو بهاتفك النقال الجديد، لكن ما يتعلق بدراجتك النارية يختلف كل الاختلاف عن غسالتك أو جهازك النقال. فأسوأ نتيجة لاستخدام خاطئ لغسالتك هو أن يتلون قميصك الأبيض باللون الأحمر مثلاً.. الأمر يختلف بالنسبة للدراجة، إذ قد يتسبب الاستخدام السيئ لها بنتائج قاتلة أحياناً لا سيما عندما تكون لا تعرف كيف تعمل وكيفية إدارتها. وحتى لو كنت لا تحب الأجهزة والعمل بها عليك أن تقرأ كتيب استخدام الدراجة وأن تتعلم العناصر الأساسية لصيانة دراجتك. على سبيل المثال، كيف تفحص مستوى الزيت في الدراجة، وكيف تتأكد من معدل ضغط الهواء في العجل (في الطقس البارد)، وكيف تتأكد من أن سلسلة الدراجة عليها زيت كاف وأنها مشدودة كما يجب، وأن تتحقق من كل ذلك قبل كل خروج بالدراجة. تأكد كذلك بين الفينة والأخرى من البراغي الهامة على دراجتك، خاصة إذا كنت تقوم بصيانتها في مشغل ما، فهناك أمثلة كثيرة عن ميكانيكيين رفيعي التدريب لكنهم غفلوا عن القيام بمهمة الصيانة كما يجب.

أفضل دواء
ضد التوتر
الذي هو القيام
بتكرار فحص
أجهزة دراجتك

عندما يكون يومك طيباً، أي عندما
تشعر أمورك كلها بخير، تصبح
قيادتك لدراجتك النارية متعة ما بعدها متعة..



دائماً هناك شيء ما في الطريق



سواء أعجبك هذا أم لا، فطرقنا هي طرقنا وعلينا أن نتعايش معها. وهناك اختلاف بين الشوارع الخطرة والشوارع السينة، فالأولى علينا أن نلفت انتباه المسؤولين لها والثانية علينا أن نقبلها ونتعايش معها. وإذا ما رفضنا التعامل مع شبكة الطرق التي لدينا سنجد نفسنا قابعين في بيوتنا لا نخرج منها.

مصائد على الطريق

يعني هذا أن علينا أن نتعلم كيفية التعامل مع الحصى المنتشرة على الطريق، ومع تشققات الإسفلت ومع انسكاب الوقود الذي يسبب الانزلاق، مما يعني أنك بصفتك سائق دراجة عليك أن تتعلم كيفية التعرف على إشارات وجود مثل هذه المصائد كيلا تشعر بالخوف منها إذا ما قفزت أمامك، وسيقول لك الأكثر ملاحظة، أن الأمر كله لا يتجاوز أن تكون مستعداً لكافة الاحتمالات، وفي الحقيقة، ليست كل مصائد الطريق بالخطورة التي تبدو عليها.

ومن الطبيعي عندما يفاجئ سائق دراجة بالحصى على منعطف يعتزم دخوله أن يشعر بالخوف، لكن أهم ما يجب أن يتذكره ذلك السائق هو ألا يهلع أو يتجمد.. وأفضل حل لمشكلة كهذه هو على الأغلب ألا تفعل أي شيء على الإطلاق، إذ أن السائق سوف يجد مجالاً أمامه ليحكم سيطرته على الدراجة وبأن تكون الدراجة على الأغلب قيد السيطرة.

رمل أو حصى: إذا لاحظت وجود رمل أو حصى على الطريق فإن أفضل حل أمامك على الأغلب هو أن تكون مسترخياً وأن لا تفعل أي شيء على الإطلاق..

إذا وجدت نفسك في وسط كوم من الحصى على الشارع، حافظ على هدوءك واستمر بالنظر قدماً.. وأهم ما عليه تذكره: لا تستخدم المكابح..

والإنشائية، وحيث يوجد أعمال إصلاح للشوارع، أو على شوارع فرعية إثر هطول شديد للأمطار. كذلك لا يفرح سائق الدراجة كثيراً إذا ما واجه الحفر والتشققات على سطح الشارع، لكن المطلوب هو التعامل معها بذات طريقة تعاملنا مع الحصى والرمل، بادئ ذي بدء، لا تضغط على المكابح بهلع. ولعله غباء استثنائي أن تحاول تجاوز حفرة على الشارع بينما عجلك الأمامي مغلق. وأفضل ما يمكن عمله في وضع كهذا هو زيادة السرعة قليلاً لأنك بذلك تخفف من ضغط جهاز التعليق وتمنعه من الانضغاط على الأرض. ومثله مثل أوضاع أخرى يستحسن أن لا تشوش عمل الدراجة أثناء قيامها بعملها بكفاءة.

يقص سائقو دراجات نارية ممن سافروا في بلدان شرق أوروبية قصصاً حول الشوارع التي سرقت أغطية المناهل فيها وبيعت خردة. لكن، وحسب معلوماتنا، فإن قلة من هؤلاء السائقين تم إخراجهم من منهل الصرف الصحي في روسيا.

من المثير للإعجاب فعلاً أن يراقب المرء عدد العوائق التي يقدر على تجنبها عندما لا يعجزه الخوف الشديد عن التصرف. وإليك إحدى هذه الحالات:

«كنت على متن دراجتي على شارع سريع وكانت المركبات تسير بوتيرة سرعة ٩٠ كم/س. فجأة وقعت منصة خشبية (أو معدنية) لنقل البضاعة من الشاحنة التي أمامي. وحدث الأمر بسرعة فائقة مما لم يوفر أية لحظة لردة فعل على الإطلاق، لذا.. تابعت السير باستقامة فوقها وزدت الضغط على الوقود. ومن المؤكد أن جهاز امتصاص الصدمة على الدراجة أصيب برجة

ساعد نفسك بأن تتجاوز الخطر بأن تخفض كنفيك وتركز نظرك قدماً. وسوف تقول لك غريزة الخطر لديك أن تضغط بقوة على المكابح، لكن دون شك، سيكون تصرف كهذا أسوأ ما يمكنك أن تقوم به إذ سينتج عكس النتائج التي تحاول أن تحصل عليها بذهنك. وإذا ما وجدت نفسك فجأة في وسط حصى، حافظ على هدونك وثبت نفسك جيداً على الدراجة واستمر بالنظر للأمام. وقبل أن تفعل هذا كله.. إياك ثم إياك أن تستخدم البريك! وإذا ما تركت ردود فعلك الغريزية تتملكك واستخدمت المكبح ووقعت فسيكون



الطين: إذا كنت على مقربة من منطقة محجر أو موقع إنشاءات كبير فعليك أن تتوقع على الأغلب وجود الطين في طريقك.

وقوعك ذلك قبل أن تصل حتى إلى موقع الحصى. الأماكن التي يمكنك توقع وجود الحصى والرمل على سطح الشارع هي عند مخارج المزارع والمواقع الصناعية



بقعة الديزل على الشارع: من المألوف وجود بقعة ديزل على الشوارع شديدة الانحدار أو ذات المنعطفات المتكررة، لكن من حسن الحظ أن بإمكان المرء أن يشم رائحة الديزل المنسكب أثناء قيادة الدراجة النارية.

خطراً حقيقياً. والحل، تثبيت جيد على الدراجة، رخي الزراعين، والنظر للأمام..

يمكن أن تحول بقعة من الديزل المنسكب على الشارع أكثر الطرق جفافاً في الصيف إلى ما يشبه سطحاً للتزلج بالنسبة للدراجة النارية. وهناك طرق عديدة يتحقق فيها السائق من وجود انسكاب للديزل ويستحسن تذكر وحفظ الإشارات التحذيرية الواجب توخي الحذر منها. فأول دوار يواجه

قوية، لكن هذه كانت الخسائر فقط. لم تقع الدراجة أو حتى تميل ولو قليلاً.

عندما يتم ترميم الشوارع بطبقات جديدة من الإسفلت، يتم عادة تنويب الإسفلت القديم ويصبح سطح الشارع ملساً ولزجاً. في حالة كهذه مررنا كلنا بها (أو على الأقل يمكننا تخيلها) تصبح الدراجة وكأنها كتلة من الهلام.. (أو الجلي). وفي الواقع فإن هذه الحالة ذهنية أكثر منها وضع يمثل



تذكر أن بقع
الديزل على
الشارع تكون
عادة على
الدواوير
وبالقرب من
محطات الوقود..

الدراجة، والأذرع المرتخية غير المشدودة والنظر للأمام، ولنتذكر أن القيادة السلسة الحذرة كفيلة بتجنيب السائقين المشاكل.

أمثله أخرى على مصائد الشوارع الزلقة هي علامات السير على الشارع، وسكك الحديد وتحذيرات مرور المشاة، وبالطبع الجميع يعرف أنه من الحمق الإسراع في السير على سكة قطار حديديه وأن أفضل شيء هو قطع الطريق من بين الخطوط المستخدمة للعبور.

سائق الدراجة النارية بعد محطة وقود يمكننا تأكيد حدوث انسكاب عنده للديزل. كذلك للديزل رائحة نفاذة يمكنك شمها قبل أن تصل لموقعها على الشارع، وعلى سبيل المثال ينطبق هذا على منحدرات قوية وعلى منعطفات متعرجة حيث ينسكب الديزل من خزانات الشاحنات الممتلئة زيادة عن اللزوم.

لكن الشوارع كثيراً ما تكون زلقة دون أن يكون عليها زيت أو ديزل، خاصة بعد أول هطول للأمطار بعد فترة من الجفاف، عندها تكون الشوارع شديدة الانزلاق. في هذه الحالات الفائدة القصوى تتأتى من التثبيت الجيد على



الإسفلت الزلق: يمكن للإسفلت الحديث أن يكون زلقاً عندما يتبل لكنه لا يشكل أية مشكلة إذا كان أسلوب قيادتك جيداً وحذراً وسلساً..



سكك الحديد: يكون من الفطنة عندما تمطر السماء أن لا تسير بدراجتك على أو بين خطوط السكك الحديدية

يكون لوجودها سبباً منطقياً. فإشارات التحذير لوجود الموط أو الغزلان لم توضع من أجل السياح الألمان كي يلتقطون لها صوراً تذكارية يحملونها إلى بلدانهم للذكرى. فمثل هذه الشاخصات قد وضعت حيث يقطع الموط والغزلان فعلياً الشارع وأكثر الأوقات لعبورها هو الفجر والمغرب، وإن كان عليك توخي الحذر في تلك المنطقة خلال النهار كله، خاصة المناطق التي يوجد بها مثل هذه الشواخص.

مصائد طرق مخيفة :

عناصر أخرى يمكنها أن تصنع أوضاعاً خطيرة على الطرق وعلى الحيوانات والتي تتراوح من الموط (حيوان ضخم من أميركا الشمالية) وهو ملك الغابة إلى الأحجام الأصغر التي لديها طبعاً سيئاً واحداً وهو التواجد في الأماكن الخطأ دائماً وفي الأوقات الخاطئة أيضاً. وكما قلنا سابقاً، علينا أن نتذكر دائماً أنه لا توجد أية إشارة أو لافتة للانتباه دون أن

أسطح الشوارع الناعمة غير
مريحة لقيادة الدراجة النارية..
لكنها ليست خطيرة..



ترغب بالسير فوق قطة أو حيوان آخر صغير وأنت تقود دراجتك بسرعة ٩٠ كم/س، لكن هذا يبقى أفضل بكثير من استخدام البريك أو الاصطدام

كن متأكداً أن الموط والغزلان لا يلعبان لعبة عبور الشوارع في فريق واحد، وهناك في الواقع أمثلة على مهاجمة الموط للسيارات والدراجات النارية. وعليك أيضاً أن تكون متأكداً من أن الموط والغزلان ليسوا الوحيدين في المنطقة إذ أن هناك حيوانات أخرى. وعندما تكتشف موطاً أو غزالاً لا تجمد بصرك على الحيوان إذ أنه قد يستدير ويهاجمك. الحيوانات الصغيرة مثل القطط تشكل خطراً أقل على سائقي الدراجات النارية ومن الواضح طبعاً أنك قد لا



إشارات تحذيرية من حيوان الموط: وضعت هذه الشواخص بموجب نصائح خبراء الحياة البرية ويمكنك أن تثق تماماً أن مكان وضعها هو المكان الذي يستخدمه الموط في العبور..





وضعت إشارات
التحذير من
الموظ في
الأمكنة التي
تعبّر منها. إذا
رأيت أحدها لا
تبحلق.. إذ أنك
ستصطدم فيما
تبحلق فيه..

على الطريق

الدراجة على الشارع جيداً في الأحوال الجوية الباردة والحرارة، والعكس صحيح إذ أن الإطارات البالية على الشوارع الباردة والمبتلة لا تثبت الدراجة جيداً، وفي كل الأحوال فإن أسلوب قيادة الدراجة الصحيح والسلس يمكن أن يعوض إلى حد ما عن ثبات الدراجة غير المثالي، إذ أنه من الحمق أن تخرج عن الشارع لمجرد شكك في مدى ثبات دراجتك والتصاقها أثناء سيرها على الطريق. وإذا شأت أن تعتمد على مدى هذا الثبات فلا بد أن تكون جريئاً من حيث القيام بما هو صحيح، أي أن تقوم بالمناورات التي يتطلبها الوضع الذي تكون فيه.

قد لا تشعر بالراحة عندما تشعر بأن دراجتك غير ثابتة على الشارع تماماً، لكن عليك أن تتذكر أن القاعدة بهذا الأمر هو أن الوضع غير خطر، على الرغم من شعورك بأن قلبك بات في حلقك من الخوف. وعلى الأغلب لا تكون العجلات زلقة على سطح الشارع إلا لبضع ميلترات قبل أن تلتصق مجدداً بسطحه.

تحتاج الإطارات للحرارة لتعمل بكفاءة عالية. وكمثال جيد على ذلك في السباقات يقوم السائقون دائماً بإحماء الإطارات قبل بدء السباق، أي أنه كلما اقتربت درجة حرارة الإطار إلى تلك المطلوبة للعمل بكفاءة كلما كان ثبات الدراجة أفضل على الشارع. حتى في المطر والبرد، فإن إطارات الشارع الاعتيادية تكون ساخنة لدرجة كافية، لكن تذكر أن القيادة في أوضاع الطقس هذه تؤثر سلباً على مدى ثبات الدراجة على الشارع بطرق مختلفة. كذلك هناك

إذا شعرت أن تماسك دراجتك النارية على طريق عادي ليس على ما يرام، عليك أن تدرك أن السبب يكمن في تجاوزك بعض الأمور المحددة. فعلى الرغم من أن المسافة بين سطح الإطار والشارع ليست أكثر من بضعة سنتيمترات مربعة، إلا أنه من الأهمية بمكان أن تشعر أثناء القيادة بالثقة من تماسكك على الشارع كي تجد الجرأة للقيام بما هو صحيح. في الآن ذاته، يجب أن لا يقلل المرء منا من أهمية الاستسلام بينما الوضع ما زال جيداً. عليك أن تستخدم دائماً وأبداً أسلوب قيادة الدراجة الصحيح والأسلوب الذي لا يضطرك للشعور بأن عليك التغلب على تماسك دراجتك وإذا ما اضطررت لذلك أن يكون ما تفعله بأقل قدر ممكن من الجهد – أي بأسلوب مخطط له وبسلاسة.

وكي تثق بأن لديك ما يكفي من التماسك يجب أن تكون إطاراتك - كتحصيل حاصل - جيدة. الإطارات بضاعة تستهلك ويجب تغييرها حتى وإن كان لا يزال يوجد بضعة ميلترات من العمق الصالح للاستخدام، فالإطار يعتبر قديماً إذا ما بقي على الدراجة فترة طويلة وإذا ما أصبح المطاط المصنوع منه قاسياً.

وما نقصده بالتماسك هو كمية الاحتكاك بين عجلات دراجتك وسطح الشارع، حيث تعمل كافة القوى من خلال نقطتي التماس هذه، ويجدر بنا التنويه أنه إذا كان أحد هذه العناصر أو أكثر لا يعمل بأقصى كفاءة، فإن ذلك سيؤثر على عملية انتقال القوة في الدراجة. وبالخلاصة يمكننا القول إن الإطارات الجديدة تثبت



عامل مساهم آخر في ثبات الدراجة وهو ضغط الهواء في الإطارات، فإذا كان الضغط في إطار جديد منخفض جداً، فإن أداء الإطارات سيكون سيئاً بعد بضعة كيلومترات فقط. إضافة لذلك فإن الضغط الخاطئ له تبعات تؤثر على كيفية عمل الدراجة وسيرها على الطريق. على سبيل المثال الضغط المنخفض في الإطارات الأمامية يجعل توجيه الدراجة ثقيل وصعب للغاية.

على الإطارات الجديدة توضع مادة شمعية يجب إزالتها ليقوم الإطارات بعمله بفعالية، ويتطلب إزالة هذه المادة قيادة الدراجة بحذر شديد لمسافة ٢٠-٣٠ كيلومتراً لتصبح القيادة آمنة.

الأمطار والعتمة

ليس أمامك من حل سوى مواجهتهما. إذا كنت لا تستطيع قيادة دراجتك في الأمطار، فإن استثمارك في دراجتك النارية يعتبر في شمال أمريكا مثلاً استثماراً غير مجد على الإطلاق. وقد مررنا جميعاً بتجربة الخروج في نزهة على الدراجة النارية في يوم صيفي رائع، لنعود إلى بيوتنا والأمطار تهطل بغزارة. وبالطبع فإن قيادتك للدراجة في أوضاع كهذه دون إلحاق أي أذى سيكون بفضل قيادتك المتمرسنة وتجهيز دراجتك الملائم.

وقد تضطر أحياناً للقيام بالرحلة كما هو حال أشياء أخرى في الحياة، فإن قيادة الدراجة النارية في الشتاء بحاجة لتخطيط جيد. فتجمع الندى أو بلل نظاراتك الواقية وتدفق مياه الأمطار المتواصل على رقبتك لا يجعل تجربتك هذه سعيدة جداً. لكن بمقدورك تجنب مشكلة بلل النظارات من

الأمثلة على الدراجات النارية، ويتوفر من جملتها ما يسمى بـ «حقيبة البحار» لاستخدام الدراجات النارية التي تعتبر من الحلول الجيدة والذكية إذ أن بمقدورك أن تختار من كافة المقاسات والأحجام. وقد تجد أن مصممي دراجتك اختاروا تثبيت الأمثلة التي ستحملها على دراجتك بشرائط مطاطية، ننصحك باستبدالها برباطات متينة يمكنك شراءها من متاجر بيع الأدوات الرياضية أو من المحلات الموجودة في محطات الوقود.

وبعض النظر عن نوع الحقيبة التي ستستخدمها عليك أن تتذكر أنه يجب عدم تحميل الدراجة أكثر من طاقتها مما سيتسبب بدراجة نارية كفاة في العادة أن تفقد قدراتها في السير وفي الاستيعاب لما على ظهرها، وذلك بسبب ثقل حملتها وكيفية تثبيتها عليها. وأحسن قاعدة في هذا الشأن هي أن تحمل الأشياء الثقيلة مثل حقيبة العدة، في أسفل الدراجة وفي أقرب مكان ممكن للأمام.

وبالطبع من الممتع الذهاب في رحلة برفقة شخص ما لدرجة أن البعض يعتقد أن الدراجة تكون أكثر توازناً إذا كان على متنها أكثر من شخص. وفي أحوال مثالية، يجب أن يكون الشخص الذي سيرافقك سائق دراجة متمرساً وملماً في كيفية عمل الدراجة. كذلك من الضروري أن يتعلم شخص غير متدرب على قيادة الدراجات متطلبات الركوب كمراقب على دراجة نارية. وتذكر أنك احتجت في يوم ما للوقت كي تتعلم كيفية قيادة الدراجة، مما يتطلب منك إذا ما اقتضت الضرورة أن تمنح مرافقك الفرصة والتعليمات المناسبة حول كيفية الجلوس على متن دراجتك النارية.

خلال استخدام نظارات خاصة أو منتجات خاصة. ويمكنك المحافظة على جفافك طيلة رحلتك في الشتاء إذا كنت ترتدي فوق ملابسك معطفاً أو طقماً واقياً من البلل من النوعية الجيدة مضمونة الكفاءة.

وعلى الرغم من هذا لا بد أن هناك من يمتنع عن الذهاب في رحلة أثناء الهطول العزير للأمطار. لكن تذكر أن الأمطار والعنمة أخطاراً ذهنية أكثر مما هي عملياً وفي الواقع الملموس في عالم الدراجات النارية، لا سيما إذا كان تركيزك الكامل أثناء قيادة كهذه منصباً على لعن الأمطار والعنمة. وهناك حقيقة واحدة: عندما تهطل الأمطار بغزارة يكون مدى الرؤيا معدوماً، وتتطلب القيادة في هذه الحال اتباع أسلوب دقيق متمرس. تذكر جيداً كيفية القيام بكافة ما تتطلبه منك مهارات القيادة الصحيحة وقم بها بسلاسة.

برفقة مرافق وأمتعة..

قد يدهشك ما تستطيع حمله على دراجتك! والخطة الواجب اتباعها لتحقيق هذا هو أن تضغط ما تحمله وأن تفكر بذكاء – فيما يتعلق باحتياجاتك، وكيف ستحملها على دراجتك. أفضل ما سيساعدك على حمل ما تود حمله هو الحملات الخاصة للدراجات لوضع الأمثلة. ويستحسن أن تقوم بتثبيت الأمثلة جيداً على الحملات وأن تكون هذه مثبتة جيداً أيضاً. وإذا كنت تحمل حقيبة لمعدات النوم، أو حقيبة ظهر فيها مستلزماتك وترها على سبيل المثال انفكت من مكانها على الدراجة وأصبحت فوق العجل الخلفي فإن رحلتك ستنتهي على الأغلب بطريقة غير ممتعة. يتوفر في الأسواق حالياً مجموعة جيدة من الحلول لحمل

أصغ، واحترم الإشارات
التي تصدر عن مرافقك
على متن دراجتك النارية...



وإذا كنت لا تحبذ الاتصال الجسدي الوثيق مع الآخرين، ننصحك أن لا تقل معك مرافقاً، إذ أنه لا يوجد متسعاً لشخصين بالغين على متن الدراجة النارية وأنت في هذه الحالة مضطر كيلا تشوش عمل الدراجة أن يكون جلوسك ومرافقك متقارباً جداً. وبالطبع على السائق أن يبذل مزيداً من الجهد عندما يسرع، ويستخدم المكابح، ويبدل الغيار، أن يكون هذا بقدر كبير من السلاسة، إذ أن مثل هذا الحرص يقلل من فرص اصطدام خوذته بخوذة مرافقه. ويجدر الذكر أن المرافقين المتمرسين لسائقي الدراجات النارية سرعان ما يطورون أسلوبهم الخاص في كيفية التمسك جيداً أثناء السير.

يوجد في العديد من الدراجات مقبض خلف مقعد المرافق، لكن معظم المرافقين لا يشعرون بالأمان لدى جلوسهم وأذرعهم للخلف. البعض يختار الجلوس ووضع اليدين على الركب، وآخرون يفضلون التمسك بسائق الدراجة، أو بثيابه. وبغض النظر عن الطريقة المفضلة للجلوس والتمسك من الهام أن يستخدم المرافق بفعالية فخذه في عملية «شد قوية» وتثبيت نفسه جيداً.

يجب أن يعطى المرافق تعليمات حول كيفية انحناء الدراجة النارية في المنعطفات، وأن عليه أن يقوم بذات حركات السائق، لكن الأخير هو الذي يقوم بالسيطرة على الدراجة وتوجيهها. وهناك حيلة قديمة تقول بأن على المرافق أن ينظر من فوق كتف السائق الأيسر عندما ينعطف نحو اليسار، ومن فوق كتفه الأيمن عندما ينعطف نحو اليمين. ومن الواضح أن مرافقتك لصديقك أو صديقك في إحدى رحلاتك على دراجتك النارية أمر ممتع جداً، لكن ما يهم



جلوس قريب: يجب أن يجلس المرافق لسائق الدراجة النارية قريباً جداً منه وأن يتابع متطلبات تحركات الدراجة.

عليك أن تدرك أن أداء دراجتك النارية سيتغير عندما تحمل مرافق على ظهرها. فقد أزداد الوزن عليها، وتغير مركز جاذبيتها ونقطة توازنها، وازدادت الحمولة على أجهزة امتصاص الصدمات وأنها باتت تحمل كتلة أكبر وقد أصبحت سرعتها وتسارعها أقل.

إضافة إلى ذلك عليك أن تدرك عندما تقل شخصاً معك على دراجتك أن المرافق هو من يجب أن يستلم القيادة، وذلك ليس بالضرورة أن يكون اختياره للطريق لكن في التوقف وخاصة فيما يتعلق بالسرعة وأسلوب القيادة.

ومن الغباء الشديد أن تأخذ بكل كلمه يتفوه بها مرافقك في أول رحلة له معك، إذ أن خبرته كمرافق في أول مرة لا تتعدى اعتماد كلي على ثقته في سائق الدراجة.

قبل الخروج في
الرحلة عليك أن
تعطي تعليمات
مناسبة لمرافقك
حول كيفية
التصرف..

المفاجئة. على سبيل المثال، ليس من الحكمة أن يقوم المرافق في وسط منعطف بمدّ عضلات ساقه بسبب تيبسها. لكن - في الآن ذاته - يجب السماح للمرافق بأن يتحرك على الدراجة، وعليك أن تتذكر كيف تقوم أنت كسائق للدراجة بتحريك جسمك ومؤخرتك وساقيك وقدميك أثناء القيادة. وأخيراً، تقع على عاتق المرافق مسؤولية أخرى هامة، وهي أن يرفع يده محيياً كل دراجة تمر بالقرب منه كي يعرف العالم كله أنه يستمتع برحلته إلى أكبر درجة ممكنة!

الأطفال على الدراجات النارية

لا يمكنك أن تتجاهل حقيقة أن قيادة الدراجات النارية تحمل



الثياب المناسبة: الأطفال في هذه الأسرة يرافقون آباءهم في دراجة مناسبة، لكنهم يرتدون دائماً الثياب والمعدات الملائمة.

أكثر هو أن تتأكد من عدم حصول ما يعكس صفو رحلة كهذه ويلحق الأذى بمراففك.

وإذا كان لديك مرافقاً في رحلتك، عليك أن تلجأ للكثير من التكهّنات. قبل الخروج عليك أن تتفق مع مراففك على ما تفكر فيه، فيصفتك السائق تقع على عاتقك مسؤولية كبرى ولا بد أنك تفضل أن تجعل مراففك يشعر بالأمان والراحة. لذا عليك إشراكه في عملية اتخاذ القرارات، اصغ واحترم الإشارات التي يقدمها لك وحاول دائماً أن ترافق من لديه قدراً كبيراً من الخبرة في كيفية مرافقة سائق دراجة نارية. وقد يبدو لك من البساطة بمكان أن تبدأ فعلياً بتدريب مراففك لكن عليك البدء من المبادئ الأولية مثل كيفية الصعود على الدراجة، إذ ليس هناك ما هو أسوأ من تعكير مزاجك لدى اضطرارك لرفع دراجة وزنها ٣٠٠ كيلوغراماً بعد وقوعها على أرض ممثلة بالحصى! ويمكنك مقارنة هذا بما قد يحتاجه سائقو دراجات ومرافقين متمرسين عندما يفهم كل منهما الآخر الذي يصل حد عدم تجاوز الحاجة لأكثر من هزة رأس صغيرة تعني إمكانية الصعود على الدراجة أو النزول عنها. تذكر، يجب أن يعتلي السائق أولاً متن الدراجة ثم يصعد المرافق.

وعندما تبدأ الرحلة على الطريق، يستحسن كذلك أن تكون قادراً على إعطاء إشارات تفيد بما عليك فعله كسائق للدراجة. فالتربيت على فخذ المرافق قبل التسريع تكون في العادة كافية لكي يعرف أنك بصدد الإسراع في سيرك. وتذكر أيضاً أن ركوبك الدراجة مع مرافق غير متمرس وربما غير منتبه وحذر سيؤثر بسرعة على سير الدراجة وعلى تركيزك أنت في قيادتك لها. تجنب الحركات

بركوب الدراجات النارية. ويمكنك الحصول على ملخص حول القوانين المتبعة المتعلقة بحمل الأطفال على الدراجات النارية في بلدك.

الخوذة الواجب اقتنائها لاستخدام الأطفال لا تعني تلك التي يرتديها لاعبو الهوكي أو المتزلجون على التجليد، لكنها تلك التي تطابق المواصفات التي يحددها القانون والتي يجب أن تكون مناسبة لرأس الطفل، والتي تنطبق كذلك على ما يجب أن يرتديه الطفل المحمول في العربة المرافقة للدراجة. والقاعدة هي أن على الطفل الحصول على ذات مقدار الحماية التي تتوفر لك كسائق للدراجة. ويمكنك شراء أجهزة عالية الجودة من معظم بائعي مستلزمات الدراجات النارية الرئيسيين. فالأطفال ينمون بسرعة ويفضل كثيرون شراء أجهزة وأمتعة مستعملة والمحافظة على سلامة الطفل.

أما على الدراجة الفردية، فيجب أن يكون الطفل المرافق قادراً على وصول الدواسات. وإذا لم تكن ساقا الطفل طويلة بما فيه الكفاية يمكن في العادة تعديل مكانها. ومن المشاكل التي تحدث أن الأطفال المرافقون في رحلات الدراجات النارية غالباً ما ينامون. لذا على السائق أن يختار أمتعة وأجهزة جيدة لتثبيت الطفل يمكن شراؤها من المحال التجارية، لكن حلاً كهذا قد يكون غير مناسب إذ قد يتحول الطفل في حال حدوث حادث اصطدام ينطلق كما يفعل «كيس هواء» (الموجود في السيارات والذي ينطلق ويننفخ عند اصطدام المركبة) السائق نفسه. لذا، نلاحظ أن معظم السائقين يفضلون تثبيت الطفل بحزام ومكان يمسك فيه بيديه. ويتزايد لجوء الناس في هذا الأمر إلى اقتناء



مركبة جانبية: يبدو هذا الصغير مرتاحاً وسعيداً في كرسيه المخصص في العربة الجانبية على الدراجة.

بعض المخاطر. ويصبح الأمر أكثر إلحاحاً بخطورته عندما يكون مرافقك على الدراجة طفلاً وليس شخصاً بالغاً. لذا، يجب أن يكون قرار حمل طفل على دراجة من مسؤولية الوالدين أو الكفيل. ولا يجب أن يتدخل في هذا القرار تنظيم الدراجة النارية وبالتالي أن تؤثر في قرار مرافقة سائق ما سلباً أو إيجاباً.

ولا يوجد لدينا إحصاءات أو أبحاث يمكننا الاستشهاد بها في هذا الشأن، لذا فإن النصائح التي نقدمها تأتي من خبرات وتجارب سائقي دراجات نارية فحسب.

تحدد أنظمة السير كيفية ركوب الأطفال على الدراجات النارية، سواء في مقعد المرافق على الدراجة أو في المركبة الجانبية. ويحدد القانون أيضاً إذا ما كان ضرورياً أن يرتدي الطفل خوذة معتمدة وفي أي سن يسمح للأطفال



مقعد أطفال يمكن تثبيته على مقعد الدراجة. ويفيد وجود صندوق عالٍ للدراجة يمكن الطفل من الاستناد عليه إذا ما شاء ذلك.

يمكن استخدام راديو بين سائق الدراجة النارية والطفل، للتأكد من أنه بخير ومستمتع بالرحلة. لكن بغض النظر عن الحلول الممكنة استخدامها في وسيلة النقل هذه فإن حمل الأطفال في رحلتها يجب أن يتم بعد تخطيط دقيق وأن يطبق هذا التخطيط كل ما من شأنه أن يكون في مصلحة الطفل المرافق. ويعني هذا أيضاً من جملة أمور أخرى، أن لا تكون الرحلات اليومية طويلة بل أن تكون على مراحل وفيها فترات استراحة ويرافقها نشاطات مرحة مثل تناول آيس كريم واللعب.

أجهزة مريحة

في أوروبا، ينص القانون على أن ارتداء الخوذة لسائقي الدراجات النارية وحدهم، لكن العديد من الناس يجادلون أن حماية الظهر تعادل في أهميتها حماية الرأس. بعض سائقي الدراجات النارية يعتبر الجلوس على مقعد دراجته دون معدات واقية لظهره أمر مستحيل وتعادل أهمية وضع الخوذة على رؤوسهم.

يعتبر خروج السائق على دراجته شبيهاً إلى حد ما بالتزلج في جبال الألب. يتفهم الكثيرون أهمية أن تكون مجهزاً ومرتبياً بالمعدات والألبسة المناسبة والجيدة لدى خروجك للتزلج، والأمر مشابه تماماً عند الخروج بدراجتك النارية. لكن عليك أن تتذكر الأجهزة التي تختارها يجب أن تكون مناسبة تماماً لجسمك وللرحلة التي تعتزم القيام بها. فلن

تكون مرتاحاً في رداء عريض الأكمام إذا كنت محشواً كالتنانق المنفوخة في داخل أجهزة السلامة الخاصة بك. البعض يشعرون أنهم سيكونون مرتاحين أكثر عند شراء ملابس أكبر قليلاً من مقاسهم، لكن هذا تحديداً خاطئ عند اختيار وشراء معدات الحماية على الدراجات النارية. إذا كنت تخشى من التجمد يستحسن أن تشتري معطفاً دافئاً ترتديه فوق بدلتك.

توضع الحشوات ومواد حماية أخرى في الأماكن الضرورية في الثياب والمعدات التي تستخدمها لحماية جسمك إذا ما حدث اصطدام. وإذا كان مقاس ثيابك التي ترتديها أثناء قيادة دراجتك كبير على جسمك، تأكد تماماً أن الحماية المطلوبة لأماكن معينة على جسمك سيتغير موقعها إذا ما وقعت عن دراجتك. ولست مضطراً أن تشتري معدات باهظة الكلفة، لكن تأكد من وجود علاقة وطيدة بين السعر الذي تدفعه ونوعية المعدات التي تشتريها وجودتها – فكما ارتفع الثمن كلما كانت المعدات ذات نوعية أجود.

يوجد جدل أزلي قائم بين سائقي الدراجات النارية، حول ما هو أفضل – القماش أم الجلد. الشخص الذي يقود دراجته في كافة أنواع الطقس سيجد على الأرجح أن اقتناؤه لللبسة المصنوعة من الأقمشة، أفضل بكثير من الجلدية، إضافة إلى توفيرها قدرأ أكبر من الراحة. إضافة إلى هذا فإن الثياب القماشية المغلفة بمادة جور تكس توفر دون شك راحة أكبر عندما تنخفض درجات الحرارة. وإذا كنت تقود دراجتك مرتدياً ثياباً جلدية، فأنت على الأغلب تحمل معطفاً إضافياً، وإذا ما هطلت الأمطار عليك أن تتوقف وأن ترتدي ثيابك الواقية من الأمطار.



جلد أم قماش: في تجربتي انزلاق بسرعة ٨٠ كيلومتراً في الساعة استخدم في المرة الأولى مجسم لشخص يرتدي ثياباً جلدية وفي الثانية ثياباً قماشية صنعت في مصنع واحد. لم يتم التأكد من وجود أية فروقات جوهرية بين النوعين من حيث الأداء الآمن لها.

يستحسن أن
تشتري خوذتك
ومعدات قيادة
دراجتك قياس
أصغر من قياسك
بدل أن يكون
قياساً أكبر..

أكثر من القماش إذا وقع السائق وانزلق على الأسفلت. وعليك أن تتذكر أمراً هاماً – عندما يصل الأمر إلى ثياب الجور تكس فإن أهم ما يجب أن تبحث عنه هو أن الغشاء المستخدم فيها يعمل كما يجب في التغيرات في درجات الحرارة. فإذا كانت حرارة الملابس منخفضة (باردة) داخل المعطف، أو الحذاء، أو القفازات مما هي عليه من الخارج، فإن الماء سيخترقها. لذا من الذكاء تدفئة قفازاتك على محرك الدراجة عندما تتوقف لأخذ استراحة من الأمطار.

كذلك، حاول تجنّب إدخال ملابسك المبللة معك عندما تتوقف على مقهى جانبي في طريقك لاحتساء فنانج من القهوة.

القفازات ليست للمحافظة على بقاء يديك دافئتين، إذ أن لها فائدة هامة في سياق القيادة الآمنة. وإذا ما كنت قادراً على تخيل وضع اصطدام والسائق لا يرتدي قفازات فستعرف ما نعني، ففتح باب السيارة والخروج منها وهي تسير بسرعة خمسين كم/س أمر، ووضع اليد على الإسفلت للتخلص من الدراجة أمر آخر ليس بذات السهولة لا سيما إذا لم تكن اليان محميتين بالقفازات. وهذا يجيب على سؤالك! عندما تشتري قفازات للدراجة النارية يجب أن تكون أصابع القفاز مقوسة تتيح للسائق تثبيت قبضته براحة على المقود.

وقد لاحظنا أهمية اقتناء معدات تناسب المقاس دائماً وأن على السائق عدم ارتداء الكثير من الثياب تحت بدلة الدراجة النارية، ولكن طبيعي أن ترتدي ثياباً أسفلها. وتختلف الآراء حول ما يجب أن يرتديه السائق، ففي الوقت الذي يختار فيه البعض ارتداء الصوف أو القطن، يرى آخرون

لكن إذا نظرت إلى سباقات الدراجات تجد أن السائقين يرتدون ملابس جلدية وليست قماش، ذلك لأن الجلد يتحمل



واقى الظهر: تحتوي معظم المعاطف على واق للظهر من ضمن تصميمها وتصنيعها الأصلي، لكننا على الرغم من هذا ننصح باستخدام واق منفصل كالذي في الصورة.

هذا تذكر أن التهوية تمنع تغشية الزجاج الشفاف الذي ترى من خلاله.

القيادة ضمن مجموعة

الفصل صيف، واليوم مشمس وهو يوم العطلة الأسبوعية، وأنت استيقظت مبكراً للخروج برفقة الأصدقاء في نزهة على دراجاتكم النارية. إنه نشاط ممتع للغاية والذي يمكن أن يتحول بسرعة البرق إلى كابوس ما لم تؤخذ كافة الاحتياطات الواجبة وما دام مستوى خبرات أفراد المجموعة في قيادة الدراجات النارية محدود. خروج عدد من الدراجات النارية في مجموعة تجربة جميلة لكن المطلوب الالتزام الأكيد والموثوق بين أفرادها على تفاصيل السير والقيادة، إذ أن لكل منا أسلوب قيادة يختلف عن الآخرين، وما يمكن أن يبدو أمراً غير ذي أهمية لسائق متمرس قد يبدو خطيراً ومبعثاً لتوتر آخر أقل تجربة أو يقود دراجة غير مألوفة له.

وإذا تمت الاستعدادات للخروج الجماعي بصورة صحيحة فإن المتعة من الركوب بتشكيل جماعي مع سائقي دراجات ذوي خبرة يمكن أن يكون ممتعاً جداً ووسيلة لاكتساب مهارات عملية جديدة يراها السائق الحديث تمارس على أرض الواقع مما يمنح منحى تعلمه حدة نحو مزيد من الإتقان تكون مفيدة للغاية. ولكن نعود لنكرر أنه يمكن أن تتحول التجربة بسهولة لعكس ما تم وصفه إذا اضطر أحدهم تجاوز المألوف وعدم تحكيم الخبرة والعقل فيما يحدث.

قد يرغب سائقو الدراجات المتمرسين معرفة شيئاً حول

أن اختيار الثياب الحرارية أفضل خاصة إذا كنت تقود دراجتك في طقس بالغ الحرارة.

وعند اختيار الخوذة، فإن أهم شيء فيها يكون أن تناسب مقاس الرأس وشكله جيداً، بحيث تلتصق بالرأس جيداً، وعلى المشتري توخي بعض القواعد والالتزام بها، كأن ترتدي الخوذة وتتأكد من أنها لا تتحرك يميناً ويساراً، وأخرى عندما يتم تثبيت شريط الذقن جيداً، يجب ألا تتحرك الخوذة مطلقاً ولدرجة أن شدها للأمام يكون صعباً.

وفي الوقت الذي تتوفر فيه في الأسواق الأميركية خوذة لقيادة الدراجة النارية كتب عليها «للمنظر فقط» إلا أن الخوذة في أوروبا كلها وبدون استثناء يجب أن تحصل على موافقة رسمية وأن تحمل علامة الجودة والموافقة. وعلى الرغم من التصاميم ذات الألوان الجذابة والخيالية إلا أن الخوذة ليست بالشيء الذي تستخدمه ليكون مظهره جميلاً وإن كان من النباهة اختيار ألوان فاقعة جذابة تميز مرتديها وتختلف عن الأسود الذي تصعب رؤيته أحياناً.

وعليك أن تأخذ أحياناً بالاعتبار عندما تعتزم الاستثمار بخوذة جديدة مسألة سهولة أو صعوبة تغيير الزجاج الواقي للعينين فهذا الجزء من الخوذة يصاب بالكثير من الخدوش ويحتاج بين الفترة والأخرى للتغيير. إضافة لهذا، يفضل كثيرون الزجاج الغامق نهائياً ويغيرونه إلى آخر فاتح ليلاً. وإذا كانت قيادتك للدراجة النارية في البلدان الإسكندنافية الباردة، قد يبدو لك بداية أنه من غير الضروري إلى حد ما القلق حول ما إذا كانت الخوذة توفر لمرتديها تهوية جيدة. لكن قيادة الدراجة النارية في جنوب أوروبا تصبح التهوية الجيدة للخوذة أمراً حيويّاً لإبقاء رأسك بارداً. إضافة إلى



مستوى تجربة قيادة السائقين قبل الخروج، مما يترتب عليه إعطاؤك معلومات صادقة حول مستوى أداءك، وأن تتذكر أنك أنت وحدك المسؤول على قيادتك ضمن المجموعة حتى وإن كانت هذه المجموعة تتبع إشارات قائد لها. هذه هي القاعدة - أنت المسؤول عن قيادتك لدراجتك. وقد يرتكب السائق الذي أمامك أخطاء، وقد يتطلب أن تتحلى بالشجاعة الكافية بحيث تقول أن السرعة أعلى من تلك التي تتراح إليها في القيادة، وقد تعبر عن هذا بسؤالك مثلاً «هل أنا وحدي الذي يشعر بذلك أم أننا فعلاً قمنا بالانعطاف بهذه السرعة العالية في المرتين السابقتين؟»

ليس من غير الاعتيادي أن يعتقد المبتدئين بأن عليهم «بسبب عدم خبرتي ربما يستحسن أن أكون في الخلف». وهذا خطأ فادح! فأخر سائق دراجة يجب أن يكون الأسرع حتى من قائد المجموعة بسبب ما يسمى «تأثير الأكواديون». لذا عندما تخرج في مجموعة يكون السائق غير المتمرس دائماً خلف قائد المجموعة، ويكون القائد والأخير في المجموعة هم الأكثر خبرة وتمرساً، ويقومان بمراقبة مستوى السرعة والتأكد من أنه لا أحد قد تخلف عن المجموعة.

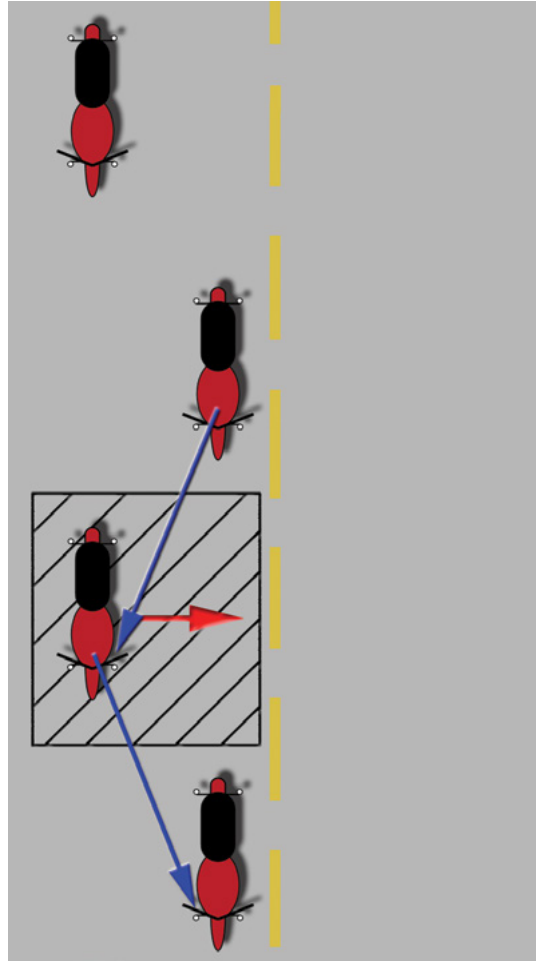
الركوب الجماعي يشبه إلى حد ما تشكيل طائرات مقاتلة في الجو. فعندما تسمح الأوضاع تتم قيادة الدراجات النارية في تشكيل متعرج للدراجات أي أن جزءاً من المجموعة تسير على اليمين وأخرى على اليسار الأمر الذي يوفر مسافة أمنة كافية للسائق الذي أمامك. ولتخفيف انزعاج ومضايقة مستخدمي الطرق الآخرين يكون السير على جانب الطريق مما يسمح لحركة السير القادمة من الخلف المرور بسهولة.

تجنب تماماً قيادة دراجتك ملتصقاً بالسائق الذي أمامك، وتجنب تماماً كذلك في أي ظرف كان قيادة دراجتك بمحاذاته، فالمنطقة الواقعة على جانب الدراجة هي له وحده، إذ قد يضطر فجأة لتغيير مسربه على سبيل المثال لتجنب حفرة في الشارع. وعليك المحافظة على موقعك على الشارع وأن لا تتأرجح من جهة لأخرى. حافظ على مسافة ثابتة وتجنب القيادة المتقلبة والمتشنجة.

إذا غيرت الدراجة التي أمامك مسربها في التشكيل، يصبح لزاماً عليك أن تغير مسربك أنت أيضاً. وإذا كان الطريق الذي يسلكه التشكيل متعرجاً وفيه منعطفات كثيرة وفي الحالات التي قد تتطلب حل غير ذلك، عليك أن تقود دراجتك في مسرب منفرد وأن تترك مسافة كافية وجيدة للسائق الذي أمامك.

عليك أن تتذكر عندما ترغب في التجاوز أن هناك سائقو دراجات نارية خلفك. قم بالتجاوز بسرعة ولا تخفض سرعتك مرة واحدة بعد مرورك كي تتيح الفرصة لمن خلفك باللاحاق بك. لا تتجاوز بحركات غير متوازنة ومتقلبة، بل لتكن قيادتك سلسلة تاركاً هوامش محسوبة جيدة، إذ قد يكون صاحب الدراجة التي خلفك واثقاً تماماً بحكمتك ويتبعك بشيء من التسليم بما تقوم به.

عليك كذلك استخدام المرايا بصورة حثيثة فإذا ما شاهدت الدراجة التي خلفك تبطئ سرعتها وكننت على شفا أن تفقد الاتصال، عليك أن تستمر في البقاء للخلف وأن تتيح تشكيل مسافة أكبر أمامك مما يتيح لاحقاً للدراجات الفرصة لاكتشاف أن أحدهم قد تخلف عن المجموعة. تأكد من أن الدراجة التي خلفك ترى أين يتجه التشكيل عندما تصل إلى



عند القيادة في مجموعات، يجب أن يسير السائق غير المتمرس خلف قائد المجموعة..

مفترق طريق (من خلال الغماز) وقم باستخدامه في وقت مبكر إذا كنت تعتزم الخروج من التشكيل. وإذا ما وصل التشكيل إلى طريق شديد التعرجات والجمال، فإن بعضاً من سائقي الدراجات المتمرسين في الخلف قد يرغبون في التجاوز والتقدم على التشكيل لبقعة أخرى في تلك المنطقة. اسمح لهم بالمرور وتابع قيادتك بسرعتك المختارة، وإذا كنت سائقاً غير متمرس لا تحاول أن تلحق بهم – إذ أنهم سينتظرونك في منطقة لاحقة على الطريق!



القيادة ضمن مجموعات: من الهام جداً لدى الخروج في مجموعات توخي الصدق في قول مستوى خبرة السائق وإذا كنت صادقاً فإن الخروج في مجموعات مع سائقين متمرسين يكون من أمتع التجارب وأكثرها فائدة.



تكون القيادة ضمن مجموعات أكثر نجاحاً
دائماً عندما تتوصل المجموعة إلى اتفاق
واضح فيما بينها قبل الخروج في التشكيل ..

كن على استعداد دائم

التخطيط الجيد

لتشتري خوذة جديدة. حركة السير في هامبورغ كثيفة وسريعة وإذا لم تكن تعرف الاتجاه الذي عليك أن تتخذه وبالتالي تقود دراجتك عشوائياً، سيصبح من السهل جداً أن تتوتر الأمر الذي سينتسب بقيادة غير آمنة وكثيراً ما يدفعك لارتكاب أخطاء تكتيكية وتشغيلية. ولو أنك قمت بالتعرف على الطريق مسبقاً وتعرفت على أسماء الشوارع الرئيسية، والعمارات المشهورة والمتنزهات التي يجب أن تمر بها في طريقك، فسيكون من السهل جداً وبسرعة تصحيح أي خطأ

تتحلى قيادة الدراجة النارية دائماً بمزيد من الراحة والأمان إذا ما توفرت للسائق استراتيجيات جيدة يقوم بتطبيقها. وقد يبدو استخدام كلمة استراتيجية هنا مبالغ فيه لكن لو ترجمت الكلمة إلى اللغة العربية الدارجة والمستخدمه فسيكون معناها «أن تكون لديك خطة جيدة». التخطيط يوفر لك الأمان وكلما ازداد تفكيرك استراتيجياً كلما حسُن استعدادك لمواجهة أية مفاجآت قد تعترض طريقك.

ولا يقتصر أمر تبني استراتيجيات على المحترفين وحدهم، مثل العسكريين، والطيارين، والبحارة الذين يجب أن تكون لعملياتهم استراتيجيات واضحة، إذ يجب أن تكون لسائق الدراجة النارية أيضاً خطة رئيسية، وهذه الخطة ليست تلك المعنية بأين يريد الذهاب وأي طريق يسلك، بل هي خطة تتناول كيفية التصرف في حال بروز وضع غير متوقع أثناء الرحلة. وكلما ازدادت تفاصيل هذه الخطط كلما كان التنصل منها وعدم اتباعها أكثر سهولة أثناء الرحلة. وفي المقابل عندما تكون لك استراتيجيات قيادة واضحة المعالم ومباشرة، يكون أسهل عليك اتباعها وتطبيق الخيارات التشغيلية العملية المتاحة لك أثناء الرحلة.

العنصر الهام في هذه العملية هو أن تحصل على أكبر قدر من المعلومات الممكنة حول الرحلة وبالتالي تضع خططاً استراتيجية حول تلك المعلومات. وكمثال جيد على هذا عندما تكون في رحلة في أوروبا وتتخذ قراراً بالتوقف عند أكبر وكيل لبيع دراجات ديتلي لويس في هامبورغ



التخطيط (١): إذا أردت الذهاب إلى مكان معين في مدينة كبيرة غريبة، وليس لديك جي بي إس، يستحسن أن تكون قد حفظت طريقك غيباً، كي لا تتوتر لدرجة تلحق بنفسك الأذى بها.



التخطيط (٢): إذا لم تكن معتاداً على قيادة دراجتك النارية في سير كثيف، لا ينصح دخول المدن الكبيرة في ساعة الذروة المكتظة.

المرورية في المدن الكبيرة. وقد تكون أفضل الحلول مثلاً اختيار طريقاً بديلاً حول المدينة والذي وإن كان أطول قد يكون ممتعاً ومسلماً أكثر بكثير.

وإذا كنت تخشى المرتفعات وتريد أن تذهب من ألمانيا إلى إيطاليا، فإن الالتفاف حول جبال الألب بعيد جداً. عندها، قد يكون تبني استراتيجية المرور تتيح لك سلوك طريق ليس على علو مئات الأمتار، فمقارنة بممر ستيلفيو ستجد ممر برينز ونفق طريق جوتارد أقل إثارة لمشاعر الخوف لديك ويمكنك سلوك أي منها بسهولة وسيطرة كبيرين.

في مسارك إذا وجدته خاطئاً. وعندها لن تعاني من التوتر وستقلل لأكثر درجة فرص وقوعك في حادث، وقد تستمتع في مشاهدة بعض مناطق هامبورغ.

يجب اعتبار الخرائط أو أجهزة التوجيه الجغرافي - جي بي أس - أدوات لا يمكن الاستغناء عنها. لكن فائدة الخرائط تصبح قليلة جداً إذا ما كنت قد نسيت نظاراتك للقراءة في البيت، وإحضارك لنظاراتك ووضعها في جيب قميصك أو معطفك هو مثال صغير لكنه هام جداً يبين مدى استعدادك للرحلة.

ومع كل هذا الاستعداد ومهما كانت درجة إتقان حفظك للخريطة، وإتقانك لحفظ مخارج الطريق السريع في رأسك، فإن فرصة أغفالك لمخرج كان عليك اتخاذه تبقى واردة وكبيره. إذا عليك تبني استراتيجية حول كيفية التعامل مع وضع كهذا. فبدل أن تشعر بالهلع وتتحول بسرعة عبر مسربين على الطريق السريع الذي يشهد كثافة وسرعة مرورية لتصل حيث يمكنك الخروج من الطريق، يستحسن أن تتبنى سلوكاً مفاده «لا بد أن يكون هناك مخرجاً آخر قريب» وليس من الضروري أن يكون الأمر كارثياً إذا كنت تسير في الاتجاه الخاطئ، فمعظم سائقي الدراجات النارية سيقولون لك أن أفضل الخبرات التي اكتسبوها أثناء قيادة الدراجات هي عندما كانوا يضيعون ومن ثم يعثرون على الطريق الصحيح الذي عليهم اتباعه ليصلوا لمبتغاهم. عند التخطيط، قد يكون من الحكمة أن تعمل وأنت مدركاً لنقاط ضعفك وقوتك. إذا كنت على سبيل المثال لا تشعر بالراحة وأنت على متن دراجتك في حركة سير كثيفة، يكون من الأفضل استراتيجياً تجنب ساعات الكثافة

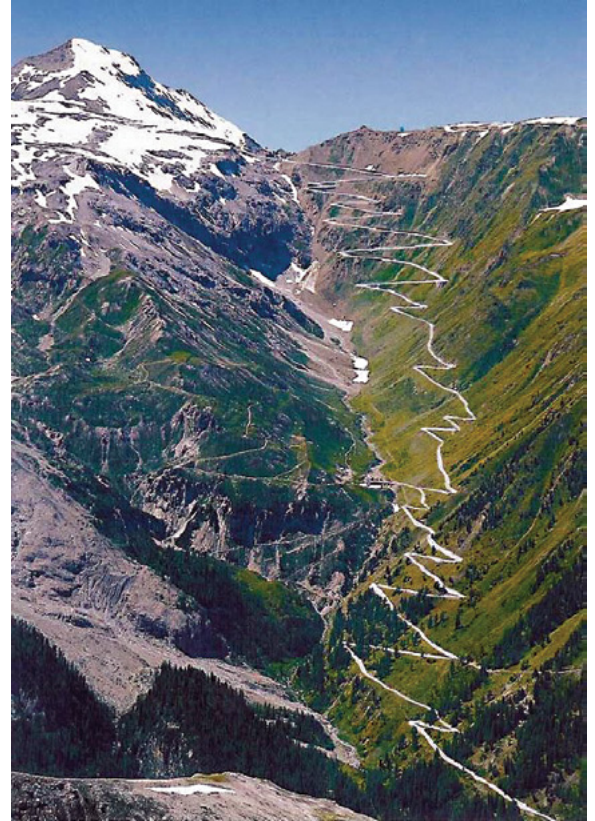
التخطيط الجيد يقلل من توتر الخوف من المجهول ويخفف معدل توترك..

من الفطنة بمكان وقبل مراحل الاستعداد لرحلة أوروبية أن يتدارس السائق الطريق مسبقاً وأن يكتب ملاحظات واضحة حول مخارج الطرق السريعة الهامة ونقاط هامة أخرى إذ أن تفسير الخرائط لا يكون سهلاً أثناء هطول الأمطار الكثيف، أو في سرعة تتجاوز المائة وثلاثين ميلاً في الساعة، حيث يمكن الاستفادة الفورية من ملاحظة موضوعة في مكان استراتيجي على الدراجة وتحتوي على كلمات رئيسية بخط كبير مقروء..

ومن السخف أيضاً القيام باختبار كيفية قيادة الدراجة حتى آخر نقطة بنزين معك، لذا تمتد استراتيجيتك التي تتبناها لقيادة دراجتك النارية التزود بالوقود قبل أن يبدأ محركك بالسعال! والسبب أو آخر تتكرر هذه التجربة مع السائقين عند هطول الأمطار والتنقل في العتمة ويمكننا أن نؤكد لك أنك لن تكون في وضع يؤهلك لسلوك أقصر طريق لمحطة وقود إذ أنك لن تعرفه. وفراغ الوقود من الدراجة لا يكون أمراً غير عملي فحسب، وستجد في هذه الأجواء أنك لو اتصلت بخدمة الصيانة ستكون فاتورة الصيانة التي ستدفعها كفيلاً بالتأثير على ميزانية رحلتك كلها.

يجب تعبئة خزان الوقود دائماً وتزبيبت السلسلة، والأخيرة مهمة سهلة جداً لكن يديك ستتنسخ بالزيت، وقد يوفر عليك وجود قفازين للاستخدام الأنّي كيلا تتسخ أصابعك بالزيت ففازات القيادة باهظة الثمن. تخطيط بسيط وذكي!

هناك بعض المواد الصغيرة الأخرى التي يمكن أن يكون التزود فيها عملياً وتوضع تحت مقعد الدراجة. على سبيل المثال معدات إصلاح بنشر العجل الذي يحدث في أكثر الأوقات حرجاً، كأن تكون في منطقة غير معروفة تماماً



التخطيط (٣): إذا كنت من المصابين بالخوف من المرتفعات يستحسن أن لا تختار المرور بممر مثل باسو ستيلفيو شديد الانحدار على جبال الألب وسيكون سلوك ممر برينيرو خيار أفضل لك.



خيار تخطيطي (تكتيكي): الرياح القوية والبحر المضطرب الهانج لا يتيح للمركب الصغير أية فرص جيدة. ولتجنب المقاومة وأنت على متن دراجة نارية زنتها ٢٥٠ كيلوغراماً واحتمال أن تخسر المعركة، من الحكمة عوضاً عن ذلك القيام بالرحلة على طريق طويل لتصل غايتك.

أن سائق الشاحنة سيفهم ودون أي شك أن عندك مشكلة وسيفعل كل ما بوسعه لمساعدتك.

وعندما تلحظ أن أمامك أشغال على الطريق، أو أن هناك حادثاً أو أي شيء يعيق تدفق السير عند نفق طريق جوتارد مثلاً، لا ينصح أن تقطع النفق الذي يدفعك للشعور بالغثيان بسبب نقص الأوكسجين والهواء النقي فيه، وعوضاً عنه، يمكنك استبدال ذلك الطريق بأخر جبلي أكثر متعة ونقاءً وجمالاً. وقد يكون خياراً كهذا تلقائياً للبعض لكنه يبقى دون شك خياراً تخطيطياً ذكياً لن تتمكن من اتخاذه إذا لم تكن مستعداً مسبقاً وتعرف طريقاً آخر يمكنك سلوكه.

ومن الأفضل التخلي عن خطة ما قبل وقوع أي محذور، ومن البديهي أنك لن تكون ذلك السائق الماهر إذا كنت

ذات مساء خريفي معتم. ستجد عندها أن وجود لاقط الإطارات، والسائل المطاطي وأنبوبي ثاني أكسيد الكربون مفيدة للغاية. ولتقم بما عليك القيام به لتصليح العجل على ضوء تحمله معك على الدوام. ولتعلم أنه لو لم تكن معدات إصلاح الثقب هذه متوفرة معك، فإن عائقاً كهذا سيكون من المستحيل تجاوزه أو التغلب عليه. ومثل هذه المعدات الضرورية ستتيح لك متابعة رحلتك مجدداً في مدة لا تتجاوز نصف الساعة.

خيارات التخطيط

يجب أن لا يعاني المرء من انخفاض ثقته بنفسه بسبب اختياره خياراً آمناً لدى مواجهته أمراً غير مرغوب أو عندما تلوح بالأفق معالم غير واضحة تضطره للجوء لاختيار آمن بسبب خطر مائل أو ربما مجرد مشاعر غير محددة بالخوف. وإذا على سبيل المثال كنت تقود دراجتك بسرعة عالية على المسرب الياسر على الطريق السريع في ألمانيا، قد يكون من الأفضل لك أن تعثر لنفسك على ملجأ بين الشاحنات في المسرب اليمين إذا ما شعرت بخطر ما. وإذا ما ثبت أن مخاوفك صحيحة، وحدث اصطدام ضخم على الجهة اليسرى من الطريق السريع، ستكون أكثر أماناً في موقعك الجديد بين الشاحنات الثقيلة إذ أن سائقي هذه الشاحنات يتمتعون بمهنية عالية جداً ونادراً ما يقومون بحركة سريعة أو بحركة غير محسوبة جيداً.

مثال آخر على اختيار تخطيطي (تكتيكي) جيد هو أن تسير بدرجتك خلف شاحنة كبيرة عندما ترى أكياس اتجاه الرياح مستقيمة على الجسور الطويلة المفتوحة، ومن المؤكد

وليس من غير المألوف أن تجد سائقين يسيران بتواز تام في مسرب واحد، إذا ما كان أحد الخطئين متوقفاً ينتظر دوره في المرور، ويكون المسرب متسعاً لسيارتين معاً. وهو تصرف غير قانوني، لكنه عملي جداً، وشيء عليك أن تفهمه وتتجاوز معه كمستخدم للطريق في إيطاليا.

الإحساس بالذات

هي المشاعر التي تعكس لك شخصياً من تكون أنت كشخص.. وكيف تصنف نفسك كسائق دراجة نارية، فإذا كنت مثلاً شخصاً سريع الغضب فبدون شك لن يكون رد



«عندما تكون في روما افعل ما يفعله أهلها»: يقود الإيطاليون بهوامش أقل بين المركبات من النرويجيين والألمان، وعلينا أن نتأقلم مع أسلوبهم هذا عندما نكون في زيارة لإيطاليا

تعاني من درجة حرارة منخفضة أو كنت مبتلاً.. وقد يحدث أن تكون في بعض الأوضاع مضطراً أن تتخذ قراراً تخطيطياً بأن تلغي الرحلة كلها – أو أن تغير الطريق الذي تعترزم سلوكه بسبب الطقس.

على طرق غير مألوقة

لا بد وأنت سمعت المثل القائل «عندما تكون في روما، افعل ما يفعله أهلها». هذا المثل هو قاعدة النجاة ويمكن تحويله بسهولة إلى قواعد قيادة الدراجات النارية عندما يكون سائقها في بيئة غير مألوقة له. وبصفتك سائق دراجة نارية عليك بكل ببساطة أن تتأقلم مع وضعية وثقافة السير الذي تجد نفسك في خضمه. وإذا كنت غير قادر على القيام بهذا، أو أنك لا تريد أن تفعله، فيستحسن عندها أن تبقى في منزلك.

ولعل أبسط مثال على هذا هو عندما تكون في بريطانيا. فإذا ما وصلت إليها قادماً من إيطاليا أو السويد، قد تجد من غير الطبيعي قيادتهم على اليسار، لكن في الآن ذاته، لا يمكنك أن تصر على القيادة على اليمين في بريطانيا كما فعلت في كافة أرجاء أوروبا. وإذا ما فعلت فستصطدم دراجتك وسيكون الحق عليك وحدك.

وفي ألمانيا، حيث حركة السير متدفقة بسلاسة كبيرة، يُتوقع منك قيادة دراجتك وفق أسلوب القيادة الألمانية، ويعني هذا منتهى الدقة، والتركيز واتباع القواعد والأصول. وقد تتعرض للأخطار إذا ما صممت على القيادة بأسلوب مختلف.

في إيطاليا، يسير سائقو المركبات في تتابع وتواز قريبيين،



قيادة أكثر سلامة: تبين الأبحاث ان السائق الودود أقل عرضة للحوادث من السائق العدائي.

يشعر بقوة الدراجة وكى يستمتع بتجربة أسلوب قيادة آمن. ومن المؤكد أن تبني استراتيجية قيادة جيدة تتمتع من خلالها بمحاسن القيادة السلسة اللطيفة والامنة لأفضل

فعلك وأنت ترتدي خوندتك وتقف لساعات طويله منتظرا في طابور المرور هادئاً أو مرناً. وإذا مررت بتجربة كهذه فستتخذ بسبب طبيعتك قرارات وخيارات خاطئة. ولعل اتباع استراتيجية الخروج من الاصطاف إلى جانب الطريق سيكون خياراً جيداً في ذلك الظرف لكن لمجرد التفكير بتطبيق خيار كهذا يجب بداية أن يقودك تفكيرك إلى نفسك وردود فعلك في أوضاع مختلفة.

عملية الإحساس بالذات ليست عملية ذهنية فحسب، بل هي بكل تأكيد عامل واقعي في المناسبات التي تؤثر شخصيتك على مجريات الأمور فيها. فإذا كنت تقود دراجتك في إطار مجموعة من النادي، وكنت تعلم جيداً أنك من النوع الذي يفضل الانفراد إلى حد ما وأنت لا تمتلك المهارات الفنية الفضلى في قيادة الدراجة النارية، فمن المستحسن أن تتبنى استراتيجية اتخاذ قرار الخروج من التشكيل إذا ما زاد تسارع المجموعة.

وسؤال آخر عليك توجيهه لنفسك كل فترة وأخرى وهو ما إذا كان مستخدمو الطرق الآخرين يرونك ودوداً أو عدائياً. وإذا كنت شخصاً محترماً حقاً ولديك قدرة على التحمل، ولكنك كثيراً ما تجد نفسك في أوضاع تضطر فيها لتوجيه إهانات بالإشارة للآخرين، فأنت دون شك عندها تقوم بتطبيق استراتيجيات قيادة مجنونة فعلاً.

هناك مكان ووقت مناسبين لكل شيء، وعندما يكون الوقت مناسباً للخروج على متن دراجتك النارية، يستحسن اختيار الوقت والمكان المناسبين لرحلتك والذي لا تتسبب بإزعاج الآخرين فيه، خاصة إذا كنت تريد القيادة بأسلوب تشعر بأنك الزعيم الملهم.

لا يضطر المرء إلى انتهاك السرعات المحددة للقيادة كي



نقل الدراجة على متن سفينة وتأمينها في الليل: إذا قمت بتثبيت دراجتك جيداً ستنام نوماً هانئاً.

قرير العين - حتى وإن كنت ستواجه بحاراً مضطربة في رحلتك.

الإسفلت يصبح طرياً في الطقس الحار، وقد يغرز المسند الجانبي فيه وبالتالي تقع الدراجة أرضاً. ولمنع حدوث هذا عليك أن تضع قرصاً بلاستيكياً تحت المسند. إضافة لهذا إذا ثبت القرص بخيط مربوط بالمقود يمكنك إزالته بسهولة عند الركوب ووضعه في جيبيك.

بكثير من تلك التي تدفع الدراجة للسير بأقصى طاقاتها. ومن الخطورة والغباء بمكان التعود على منبه أو منشط قوي لتحقيق نجاحاً كبيراً في قيادة دراجتك النارية.

كذلك ومن الهام اختيارك الوقت المناسب والمكان المناسب، ومن المؤكد أن بإمكانك التوفيق في اختيار ذلك بحيث تتمكن من تحسين مهاراتك في القيادة واكتساب خبرات جيدة دون أن تضايق أحد أو تعرض نفسك للأخطار.

كذلك ...

تطبق السفن التي تعمل في المياه المفتوحة حلولاً مناسبة لتأمين نقل الدراجات النارية. ضع دراجتك في الغيار الأول ودائماً ثم ضع حواجز مطاطية أمام وخلف العجلين. ارفع عن الدراجة أية أمتعة ثقيله واربط الدراجة وهي مرتكزة على المسند الجانبي. وعلى الأغلب فإن معظم شركات السفن لن تزودك بما تحتاج من حبال وأربطة لذا يستحسن أن تحضر معك أربطة مناسبة، وتذكر أن الحبال العادية لا تؤدي المهمة بكفاءة.

ثبّت الأربطة وأدخلها من حلقات الربط الموجودة على متن السفينة وقم بربط دراجتك من الجهتين ثم شدها من جهة الدراجة اليسرى بداية، أيضاً ثبّت المسند الجانبي بالعجل الأمامي لمنع المقود من الالتفاف.

كن حذراً لأقصى درجة من حيث تأمين دراجتك جيداً، إذ أنه من المؤسف أن ترى في اليوم التالي أن الدراجة التي تركت على ظهر السفينة تتحرك كيفما تشاء. وتذكر كذلك أن شركة النقل التي تمتلك السفينة ستتصل من أية مسؤولية عن أي أذى يلحق بدراجتك. اربط دراجتك جيداً كي تنام



إذا كنت أساساً شخصاً ودوداً ذا قدرة على استيعاب

الآخرين، ستجد نفسك غالباً في أوضاع تشعر فيها بالحاجة للتعبير عن ضيقك بحركات غير

مناسبة، تأكد في هذه الحالة أنك قد قمت باختيار استراتيجيات خاطئة لقيادة دراجتك النارية..

ليس هناك ما يعادل
متعة قيادة دراجتك مع
أصدقائك بعد ظهر يوم
خريفى دافئ...

