

"Vaaralliset vaistot"

Vaistomaisilla reaktioilla tarkoitetaan niitä tiedostamattomia, paniikinomaisia toimintoja, joita teet pelästyessäsi. Ne tulevat suunnittelematta, refleksinomaisesti, ennen kuin ehdit edes ajatella mitä tapahtui. Evoluution myötä meidät on varustettu vaistoilla ja reflekseillä, suojaamaan meitä yllättävissä vaaratilanteissa. Esimerkiksi räpäytät silmiäsi, kun jokin äkkinäinen liike säikäyttää sinut tai nykäiset kätesi takaisin koskettaessasi jotain kuumaa. Nämä ovat tiedostamattomia refleksejä, joiden on tarkoitus pitää sinut erossa vaikeuksista. Mutta ihmistä vaistoinen ei ole suunniteltu moottoripyörän ajamiseen vaan kävelyyn tai juoksuun.

Ongelmana on se, että jotkin näistä reflekseistä voivat olla virheellisiä, jopa hengenvaarallisia, kun ajat moottoripyörällä. Vaistomaiset virhereaktiot ovat usein syynä moottoripyöräonnettomuuksiin.

Ne saattavat koitua kohtalokkaaksi tilanteissa, joista olisi helposti selvinnyt, jos vain olisit tiennyt oikeat toimintatavat - ja mieluummin vielä harjoitellut niitä käytännössä.

Ehkä yleisin tällaisista virhereaktioista on hartialukko: suoristat käsivartesi ja selkäsi ikään kuin suojellaksesi itseäsi varautuen törmäykseen. Moottoripyörän ohjaamiseen vaadittava käsivarsien ja hartioiden rentous menetetään ja ohjaaminen pois vaarasta on mahdotonta. Tämä lienee monille tuttu tilanne. Aina se ei tosin johda onnettomuuteen, onneksi.

Toinen virhereaktio on vaaraan tuijottaminen. Esimerkiksi silloin kun auto tulee sivutieltä eteesi. Sen sijaan että väistäisit autoa, jäät tuijottamaan sitä ja se imee sinua magneetin lailla. Törmäys on lähes varma. Moottoripyörä on kuin aseet: osut siihen mihin tähtäät. Tällainen "maaliin tähtääminen" on todennäköinen syy moniin onnettomuuksiin.

Sitten on vielä virhereaktiot kaarteissa: Kaarre tiukkenee tai olet arvioinut sen väärin. Pyörä pitäisi saada kääntymään tiukemmin ja auton ohjaamisen tavoin käännätkin ohjaustangosta kaarteeseen suuntaan. Sen mukaan mitä fysiikasta on jo puhuttu, pyörä nousee kallistuksesta pystyyn ja ajolinja

itse asiassa oikeenee, eli juuri päinvastoin kuin oli tarkoitus.

Saatat myös vähentää äkisti kaasua, jolloin moottorijarru vaikuttaa kuin polkaisisit takajarrua. Moottoripyörä voi joutua sivuluisuun. Se ei aina kaada pyörää, mutta pidon palattua vaarana on ns. highside, jolloin pyörä kaatuu äkisti ulkokaarteeseen heittäen kuljettajan selästään. Kaasun vähentäminen siirtää myös painoa etupyörälle, jolloin moottoripyörän ohjaaminen muuttuu raskaaksi.

Kuinka voit oppia hallitsemaan näitä primitiivisiä vaistoja selvittääksesi tilanteista oikein? Siihen on olemassa seuraava tie:

- **Ole tietoinen näiden virhereaktioiden olemassaolosta**
- **Opi tunnistamaan tilanteet, jotka laukaisevat ne**
- **Opettele ja harjoittele toistuvasti oikeaa ajotekniikkaa saadaksesi "selkäyttimeen" uudet toimintatavat, jotka korvaavat vanhat virhereaktiot**

Et ole ainoa, joka pelästyy silloin tällöin. Kokeneet motoristit ja kouluttajat ovat jo kauan tunteneet tyypillisimmät tilanteet, jotka laukaisevat paniikin ja saavat kylmän hien nousemaan motoristin otsalle:

- **Kesken kaarteeseen iskevä epävarmuus siitä, selviätkö kaarteeseen läpi**
- **Huomaat, että nopeutesi on liian kova kaarteeseen tai kaarre tiukkenee yllättäen**
- **Joudut kallistamaan enemmän, kuin tuntuu mukavalta (huomaat esimerkiksi jalkatapin raapaisevan maata)**
- **Äkkinäinen pelko pidon riittävydestä**
- **Edessä oleva este**

Sillä ei ole väliä sillä, onko vaara todellinen vai kuviteltu. Jos paniikki iskee, refleksit astuvat kuvaan, ja kuviteltukin vaara saattaa johtaa onnettomuuteen. Seuraavista kappaleista voit lukea, kuinka voit harjoitella tällaisia tilanteita varten - ja oppia samalla hallitsemaan reaktiosi.





Moottoripyörä on tarkkuusinstrumentti. Oikealla ajotekniikalla voit kehittyä kolmen soinnun peruskomppaajasta Eric Claptonin veroiseksi kepittäjäksi

Oikea ajotekniikka

Tässä kappaleessa kuvattava ajotekniikka perustuu moottoripyörän fysikaalisiin ominaisuuksiin. Sitä käyttäen hallitset moottoripyörääsi paremmin. Oikeat toimintatavat tuovat sinulle sekä ajamisen iloa että turvallisuutta. Ne ovat hyvin harjoiteltuja toimintakäskyjä, jotka vähitellen tulevat automaattisiksi ja toimivat refleksinomaisesti juuri silloin, kun niitä eniten tarvitset.



On paljon motoristeja, jotka pitävät itseään taitavina, vaikka he tämän tästä toiminnallaan jopa estävät moottoripyörää toimimasta niin kuin se on suunniteltu. Heistä tuntuu, että heidän tapansa toimia on heille itselleen hyvä - eli kaikki on siis hyvin? Helposti ajatellaan ettei haittaa, vaikkei teekään kaikkea oikein. Pitämällä aina suuri pelivara, ja ehkä onnella nämä motoristit saattavat ajaa satojatihansia kilometrejä joutumatta onnettomuuteen. Se on sinällään hyvä asia. Mutta sana "kokemus" voi tarkoittaa pitkän ajan kuluessa omaksuttuja vääriä toimintamalleja. Ne voivat toimia jokapäi-

väisessä ajossa, mutta voivat aiheuttaa ongelmia vaativissa tilanteissa.

Vinkit ja neuvot motoristikavereilta voivat olla arvokkaita, mutta mistä tietää ovatko ne oikeita vai "kokemusta"? Aiheeseen liittyvän, tarkan oppikirjan puute on yksi syy siihen, että ajotekniikasta on niin paljon olettamuksia ja niin vähän todellista tietoa. Muodollinen kuljettajakoulutus, joillakin vain autolla ajettu, on tuskin opettanut oikeaa ajotekniikkaa niitä pahoja tilanteita varten, joihin moottoripyörää ajaessa voi joutua.

Oikean ajotekniikan perusteet

Jotta oikeaa ajotekniikkaa voisi kuvata tarkasti, on kirjassa otettu käyttöön muutamia termejä, jotka voivat olla sinulle uusia. Käytä aikaa ymmärtääksesi nämä termit ja niiden tarkoituksen. Näin saat parhaan hyödyn tekstistä ja harjoituksista.

Vastaohjaus ja ohjausliikkeet

Vastaohjaus on tehokkain tapa ohjata moottoripyörää. Teet lyhyen, tarkan työnnön ohjaustangon sen puoleisesta päästä, mihin suuntaan haluat kääntyä. Eli teet ohjausliikkeen. Jos haluat kääntyä oikealle, työnnät ohjaustangon oikean puoleista päätä. Lyhyen hetken ohjaat itse asiassa vastakkaiseen suuntaan, kuin mihin olet menossa. Ohjausliike siirtää etupyörän kosketuskohtaa tienpinnassa ulospäin kaarteen keskilinjasta niin, että moottoripyörä nopeasti kallistuu oikeaan kulmaan ja kääntyy. Tärkeimmät yksityiskohdat ovat kappaleessa ”Lyhyt johdatus käynnön fysiikkaan.”

Kääntämiskohta

Tämä on se kohta tiessä, jossa teet ohjausliikkeen, saadaksesi moottoripyörän kääntymään tarkasti kaarteeseen.

Pyörästä kiinni pitäminen ja tuettu työntö

Vastaohjauksessa sinun täytyy työntää tarkasti ohjaustangon päätä. Jotta ohjausliike liikuttaa ohjaustankoa tarkasti, eikä vain työnnä vartaloasi taaksepäin, täytyy sinun saada tukea pyörästä. Koikeile: Seiso kylki kiinni seinässä, jalat vierekkäin. Nosta käsi ja työnnä kevyesti seinästä. Jotta et kaatuisi, sinun täytyy siirtää ulommaista jalkaasi kauemmaksi seinästä tukemaan itseäsi. Luonnollisia tukipisteitä moottoripyörässä ovat jalkatapit, tankki ja satula, joihin saat alavartalosi hyvin tuetuksi.

Pyörästä kiinni pitäminen tarkoittaa, että istut tukevasti satulassa jalat tiukasti jalkatapeilla ja puristat polvillasi tankkia. Ja jotta voisit ohjausta varten pitää kädet rentona, on tärkeää että vartalon suuret lihakset (selkä, vatsa) ovat jännitettynä. Ohjausliikettä, työntöä tehdessäsi saatat ponnistaa vielä hieman ulommasta jalkatapistä. Tuettu työntö siis tarkoittaa, että pidät alavartalollasi pyörästä kiinni työntöä tehdessäsi. Näin saat ohjausliikkeesi tarkoiksi ja oikea-aikaisiksi.

Normaalissa käänöksessä tuo työntö on enemmänkin ”tunne”, kuin raakaa voimaa. Mutta kovemmissa nopeuksissa, puhumattakaan nopeasta väistöstä, tarvitset todella lihaksia saadaksesi aikaan riittävän tehokkaan ohjausliikkeen. Tästä syystä pyörästä kiinni pitäminen on tärkeää.

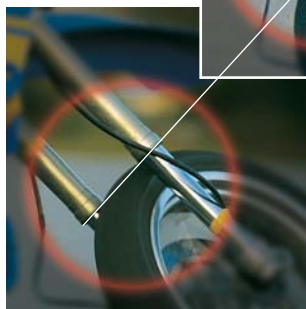
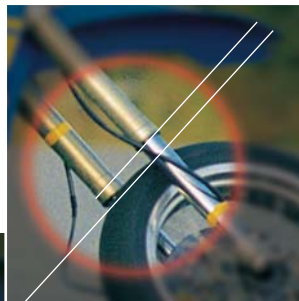


Hyvä kaasun hallinta on avain tasapainoiseen kaarreajoon

Kaasun hallinta kaarteessa

Rengas on keskeltä korkeampi kuin reunalta, jolloin myös renkaan pyörimiskehä on pienempi sen reunalla. Tämän vuoksi renkaan täytyy kallistuttuaan pyöriä nopeammin, jotta nopeus säilyy. Siksi kallistuksen yhteydessä on lisättävä vähän kaasua. Sillä vältetään moottorin aiheuttama jarrutus takapyörässä.

Kaasun hallinta tarkoittaa sitä, että kaasua lisätään hieman heti ohjausliikkeen jälkeen. Se aiheuttaa painon siirtymistä etupyörältä takapyörälle ja moottoripyörä tuntuu halukkaammalta kääntymään. Lisäksi tämä pieni kiihdytys saa etuhaarukan



Kaasun käyttö:
Kuormitusta siirtyy etupyörältä takapyörälle.

pitenemään ja palautumaan keskiasentoonsa, mikä puolestaan on edellytys etujousituksen oikealle toiminnalle, jotta renkaat pysyvät turvallisesti tiensä kiinni. Ja kun jousitus ei ole kokoon puristuneena, kallistusvaraakin on enemmän.

Muistatko kuinka moottoripyörä tasapainottaa sivuttais- ja painovoimat kaarteessa? Tämä tasapaino edellyttää tasaista nopeutta ja kallistusta. Tietoisella kaasun hallinnalla pidät tasaisen nopeuden, vastaohjauksella tarkan kallistuksen ja pyörästä kiinni pitämällä hyvän tuntuman ja renkaan tasaisen pidon kaarteiden läpi. Huomaat, kun teet sen oikein: nappiin mennyt kaarre antaa hallinnan ja turvallisuuden tunteen ja vähentää virhereaktioiden mahdollisuutta.

Myöhemmin näitä asioita tullaan vielä tarkentamaan, kun puhutaan oikeasta ajotekniikasta kolmesta eri näkökulmasta: ohjaus, kiihdytys ja jarrutus, sillä nämähän ovat moottoripyörällä ajamisen peruselementit. Mutta ennen sitä vielä hieman muita ajamisen perusasioita, jotka sinun täytyy tietää ja hallita.



Ajoasento

Ajoasento on ratkaiseva moottoripyörän hallinnan kannalta. Se vaikuttaa ohjaamiseen, jarruttamiseen, vakauteen, jousitukseen, maavaraan ja painon siirtymiseen kiihdytyksessä. Väärä ajoasento voi vaikuttaa heikentävästi moottoripyörän ajo-ominaisuuksiin ja hallittavuuteen. Ajoasento tulee aina olla tukeva ja pyörästä kiinni pitävä, vaikka

olisikin rento. Mutta kun eteesi tulee jokin tilanne, esimerkiksi tienristeys, on sinun vielä “nostettava valmiutta” ja huolehdittava, että ajoasentosi antaa sinulle mahdollisuuden toimia oikein ja nopeasti. Esimerkiksi jos epäilet joutuvasi jarruttamaan, puristat hieman tiukemmin tankista ja vatsalihaksia käyttäen nojautut vähän eteenpäin.

Ajoasento ja tukipisteet:
Jalat tukevasti jalkatapeilla, rennot käsivarret kyynärpäistä taivutettuna, kevyt ote kahvoista ja vartalo vähän eteenpäin kumar-



Moottoripyöräsi on tehty ajettavaksi – anna sen huolehtia omasta osuudestaan ohjaamisessa



Kuski itse on iskunvaimentajista kenties tärkein

Kun jalat ovat kunnolla jalkatapeilla, käsivarret rentoina - kyynärpäistä taivutettuina, kädet puristavat rennosti ohjaustangosta ja vartalo nojaa kevyesti eteenpäin, pyörän tarkka ohjaaminen on mahdollista. Nopea ohjausliike, kuten väistö onnistuu vain, jos pidät alavartalollasi kunnolla kiinni pyörästä. Käsivarsien rentous on moottoripyörän vakauden edellytys, sillä jäykkiä käsiä pitkin pienetkin vartalon nytkähdykset heijastuvat moottoripyörän käyttäytymiseen.

Ilman kunnollista tukea pyörästä iso osa ohjausliikkeen voimasta menisi hukkaan, työntäen vartaloasi taaksepäin sen sijaan, että se työntäisi kahvaa eteenpäin. Pienellä eteenpäin kyyristymisellä saat vatsalihaksesi jännitettyä, siirrettyä painoa jalkatapeille ja välitettyä ohjausvoiman tehokkaasti ohjaustankoon. Normaalinopeudella kaarteessa ohjausliike on vain herkkä, suorastaan aistillinen työntö. Mutta mitä kovempi vauhti on, sitä enemmän raakaa voimaa työntöön tarvitaan.

Ajoasento kaarteessa

Kaarteeseen tultaessa oikea ajoasento täytyy ottaa valmiiksi ennen kääntämiskohtaa. Normaalisissa ajoissa ei tarvitse siirtää takapuolta satulassa mihinkään. Jalat pidetään tukevasti tapeilla, polvet kiinni tankissa, hartiat ja käsivarret rentoina. Kääntämiskohdassa teet ohjausliikkeen, joka on työntö ohjaustangosta, juuri niin pitkä ja voimakas,

että se saa moottoripyörän kallistumaan sen mitä tarvitaan.

Esimerkiksi rata-ajossa, jos moottoripyörän kallistusvarat alkaa loppua, saattaa tulla tarve siirtää takamusta sisäkaarteeseen. Silloin pitää huolehtia, että kaikenlainen liikkuminen pyörän päällä tapahtuu ennen ohjausliikettä. On huomioitava, että roikkuva ajoasento heikentää tuntumaa pyörään, jolloin ohjausliikkeeseen tarvittava tuki pitää ottaa ulkokaarten puoleisesta jalkatapistasta ja tankin sivusta.

Ajoasento jarrutuksessa

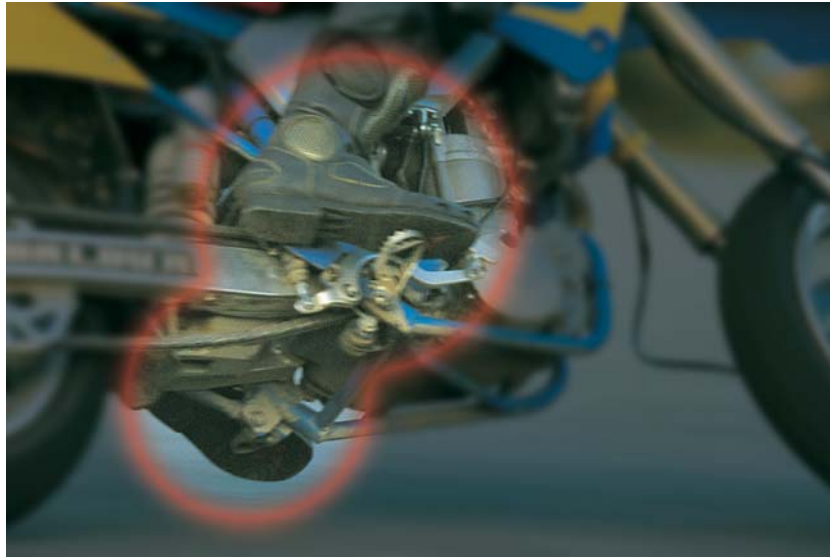
Nykyaikaisissa moottoripyörissä on erittäin hyvät jarrut. Mutta niistä ei ole mitään hyötyä, jos ajoasento on huono ja jarrutustekniikka puutteellinen.

Kovassa jarrutuksessa katse ei saa pudota alas etupyörään. Alavartalolla pyörästä kiinni pitäminen, eritoten tankista puristaminen, on ensiarvoisen tärkeitä. Jotta moottoripyörä kulkisi suoraan jarrutettaessa käsivarsien ja hartioiden pitää olla rentona. Ja kun ote ohjaustangostakin on rento, etujarrun jarruvoiman säätely on helpompaa. Jos sitä vastoin nojaat käsivarret jäykkänä ohjaustankoon, tulee moottoripyörästä epävakaa, sen etupää pyrkii kiemurtamaan ja takapyörä nousee herkemmin ilmaan.

Tapeille?

Moottoripyörän jousitus kantaa pyörän painon lisäksi myös kuljettajan sekä mahdollisen matkustajan ja tavaroiden painon. Joissain tilanteissa se saattaa olla jousitukselle liikaa. Jos osut vaikka pahaan töyssyyn, kuolleeseen eläimeen tai lankun pätäkään, sinun pitää keventää nousemalla jalkata-

peille. Tällä saavutat kolme asiaa: tuet painosi alas, polvesi toimivat lisäjousituksena ja vartalosi pysyy hallinnassa, vaikka moottoripyörä hyppäisi rajusti. Näin saat vältettyä epätoivoisen tarrautumisen ohjaustankoon.



Ajoasento kaarteissa:

Jalat jalkatapeilla ja painoa ulommalla jalkatapilla.

”
Kunnon paine ulommalla jalkatapilla tekee kaarteen ajamisesta vakaampaa ja antaa hommaan makua

Havainnointi ja katseen käyttö

Silmien oikeanlainen käyttö ei ole syntymälahja, vaan sitä pitää harjoitella. Kokonaiskuva tapahtumista on tärkeää, jotta tilanne olisi täysin hallinnassa. Se tarkoittaa tietoisuutta kaikista tärkeistä tekijöistä edessä, sivuilla ja takana, jotta yllätyksiä ei pääse tapahtumaan.

Valppaana oleminen ei tarkoita kohteiden tuijottamista. Jos katsot edessäsi olevaa pistettä, voit pienellä harjoittelulla saada riittävän tarkan kuvan ympärilläsi tapahtuvista asioista, liikuttamatta katsettasi. Ajaessasi kaarteessa tiellä vaikka katsot kauas eteenpäin, sinne, mihin olet menossa, on silti mahdollista nähdä valkoinen reunaviiva näköalueesi reunalla. Voit havaita, oletko ajautumassa siitä pois päin vai sitä kohti, katsomatta itse viivaa.

Se osa näkökentästä, jolla nähdään terävästi on nimeltään tarkan näön alue. Loppuosa näkökentästä on hieman suttuista, mutta aistii silti värejä ja muotoja ja on itse asiassa herkempi liikkeelle ja valolle. Tätä aluetta kutsutaan ääreisnäköalueeksi. Kun ääreisnäköalueella havaitaan liikettä, kuten sivutieltä tuleva auto tai hirvi metsän reunassa, silmä kääntyy refleksinomaisesti tarkastamaan sen

Laaja havainnointi ja aktiivinen katseen käyttö

Kokenut motoristi ei vain tuijota horisonttiin ja odota ääriinääntä signaaleita silmien kääntämiseksi.

Hän etsii koko ajan aktiivisesti tärkeää tietoa ympäriltään. Toisaalta täytyy katsoa kauas eteenpäin huomatakseen asioita, jotka ovat tärkeitä muuttaman sekunnin päästä - toisaalta tarkan näön alueella pitää säännöllisesti tarkastaa sellaisia kohteita kuten peilit tai mittaristo.

Tarkan näön alueella poimitaan kaikki oleellinen. Mitä kauempaa havaintoja tehdään, sitä pienempiä ovat tarvittavat silmien liikkeet ja sitä vähemmän se rasittaa silmiä.

Kun olet varmistanut kohdat ja asiat, jotka ovat sinulle tärkeitä, tiedät niiden sijainnin ja voit pitää niitä silmällä ääreisnäölläsi. Näitä silmällä pidettäviä kohtia kutsutaan tarkistuspeiteiksi. Sellaisia ovat esimerkiksi lapsi tien reunassa tai auto sivutiellä tai peilissä. Sellainen voi olla myös valitsemasi kääntämiskohta, valkoinen reunaviiva tai soralaikku asfaltilla. Laajalla havainnoinnilla pysyt ajan tasalla katsomatta niihin suoraan.

Sinun täytyy harjoitella tullaksesi taitavaksi havaintojen tekijäksi. Kerää aktiivisesti tietoa ympäriltäsi joka puolelta. Näin voit etsiä ja valita sinulle tärkeät asiat hyvissä ajoin. Ihmisen reaktioajoista on otettava huomioon, että se, mitä havaitset kymmenen metrin päässä edessäsi, on jo takanas ennen kuin ehdit reagoida siihen mitenkään.

Seuraa tarkistuspeiteitäsi tutkien liikkuuko jokin tai tapahtuuko näkökentässäsi muutoksia. Yritä ennakoida mitä on tapahtumassa. Tätä voit harjoitella aina, kun olet ajamassa tai vaikka kävel-

lessäsi. Työskentele etujassa, huomioi tietoisesti tarkistuspaikat ja pidä ne mielessä, vaikka katseesi pysyy suunnattuna eteenpäin. Antaessasi ääreisnäön toimia väsyvät vähemmän, kuin jos poimisit silmilläsi jokaisen asian erikseen. Tässä on yksi syy, miksi kokemattomat kuljettajat väsyvät helpommin kuin kokeneet kuljettajat.

Nopeus ja havainnointi

Vauhdin kasvaessa uusia huomioon otettavia asioita tulee eteen useammin -tiheämmällä taajuudella, ja ne tulevat kovempaa sinua kohti. Jos menetät otteen tästä havaintotulvasta saatat sortua virhereaktioihin. Saatat alkaa tuijottaa jotain jopa täysin epäoleellista kohdetta sen sijaan, että sinun pitäisi olla entistäkin aktiivisempi. Myös toinen virhereaktio, paniikinomainen katseen harhailu, tai nopeudesta johtuva näkökentän kapeneminen eli tunnelinäkö voivat estää sinua havaitsemasta kaikkea tärkeää.

Näkymän monimutkaisuus sekä niiden oleellisten asioiden määrä, jotka sinun on otettava huomioon, määräävät vauhdin, jolla voit ajaa tilanteen pysyessä vielä kontrolloitavissa.

Katseen käyttö kaarreaajossa

Kaarreaajossa on kaksi tärkeää asiaa, joista sinun on oltava tietoinen: missä aloitat kaartamisen ja mihin

haluat mennä. Monet kuljettajat aloittavat kääntämisen liian aikaisin ennen kaarretta ja siksi he usein oikaisevat kaarteessa tai heidän on korjattava ajolinjaansa. Toiset tekevät ohjausliikkeen oikeassa kohdassa, mutta eivät riittävän terävästi ja heistä



Katseen käyttö kaarteessa:

Katseesi siirtyy, ennen kuin tulet kääntämiskohtaan.

”
Moottoripyörä
on kuin ase:
sinne osuu
mihin tähtää!

tuntuu, että ajolinja menee leveäksi. Molemmat tilanteet voivat laukaista virhereaktiot.

Valitse kääntämiskohta ajoissa. Kun pääset lähelle sitä, siirrä katseesi kaarteeseen, mahdollisimman kauas sinne minne olet menossa. Anna ääreisnäön pitää huoli kääntämiskohdasta. Kun teet ohjausliikkeen, sinun täytyy tietää, mihin suuntaat moottoripyörän. Siksi on välttämätöntä suunnata katseesi kaarteeseen jo ennen kuin tulet kääntämiskohtaan. Laajan näkökenttäsi, ääreisnäön avulla, tiedät koska saavut kääntämiskohtaan, vaikka katseesi on suunnattu kaarteeseen. Harjoittele tätä, kunnes siitä tulee tapa.

Voi olla vaikeaa antaa moottoripyörän kulkea suoraan aina kääntämiskohtaan asti. Vaistomaisesti haluat kääntää heti, kun siirrät katseesi kaarteeseen ja näin käännät liian aikaisin. Tämä on tyypillinen katseen seuraamisreaktio. Harjoittelu ja tietoinen luottaminen ääreisnäköön auttaa sinua vastustamaan tätä taipumusta.

Pään asento

Horisontin asento on oleellinen tasapainon kannalta. Ihminen suhteuttaa oman asentonsa horisonttiin, joten pään täytyy olla lähes pystyssä, jotta ympäristö hahmottuu oikein ja vartalo pysyy tasapainossa. Kun jarrutat tai kiihdytät, tiedät kuinka välttämätöntä tämä on. Olet varmasti kokenut, kuinka pääsi pyrkii painumaan eteenpäin voimakkaassa



Pään asento: *Pidä pääsi pystyssä, vaikka moottoripyörä kallistuu*

jarrutuksessa ja tuijotat maata aivan moottoripyörän edessä. Tasapainon säilyttäminen on silloin vaikeaa, kun aivosi ja vartalosi tulevat johdetuksi harhaan.

Kaarreaajossa pään asento on erityisen tärkeä. Kun kallistat moottoripyörää, sinun täytyy pitää pääsi mahdollisimman pystysuorassa, jotta hahmotat ja hallitset tilanteen oikein. Tarkkaile itseäsi, että teet sen todella tietoisesti, kun ajat.

