



PAGSASANAY para sa **BUHAY**
Masulit ang Iyong Pagmomotorsiklo



Para malaman kung bakit, panoorin ang aming mga video sa
<http://www.dol.wa.gov/driverslicense/motorcycles.html>

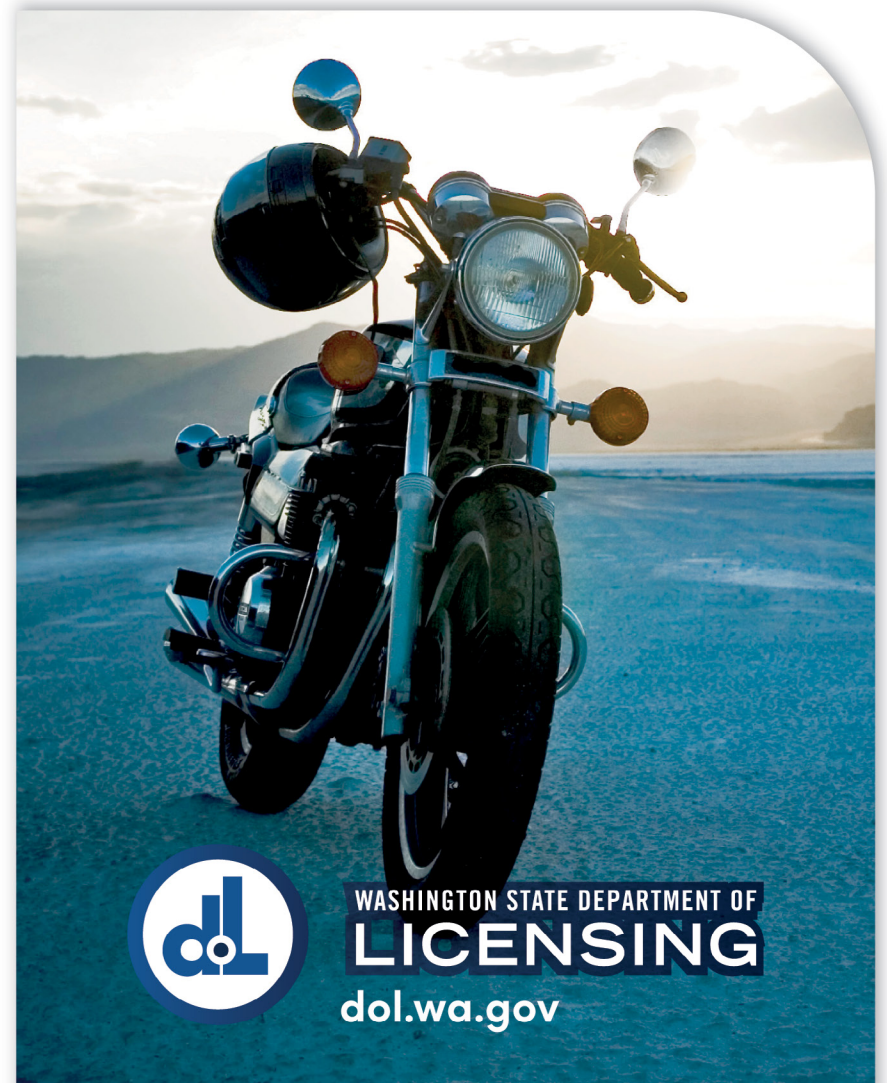


WASHINGTON STATE DEPARTMENT OF
LICENSING

520-407 (R/6/21)

MANUAL PARA SA OPERATOR NG MOTORSIKLO

Dalawa at Tatlong Gulong



WASHINGTON STATE DEPARTMENT OF
LICENSING
dol.wa.gov

MGA NILALAMAN

PROGRAMA NG WASHINGTON SA KALIGTASAN SA MOTORSIKLO

Mga Endorsement para sa Motorsiklong May Dalawa at Tatlong Gulong	1-1
Pagkuha ng Iyong Permit/Endorsement	1-2
Mga Bayarin sa Permit / Endorsement	1-3
Mga Tagubilin sa Pagkuha ng Permit	1-3
Pagsasanay at Edukasyon ng Rider	1-4
Mga Pang-edukasyong Kurso para sa Rider ng Motorsiklong May Dalawang Gulong	1-4
Mga Kurso para sa Baguhang Rider	1-4
Mga Intermediate na Kurso para sa Rider	1-5
Mga Advanced na Kurso para sa Rider	1-5
Mga Pang-edukasyong Kurso para sa Rider ng Motorsiklong May Tatlong Gulong	1-6
Kurso para sa Baguhang Rider ng Motorsiklong May Tatlong Gulong	1-6
Mga Advanced na Kurso para sa Rider ng Motorsiklong May Tatlong Gulong	1-6
Pagsusulit para sa Endorsement	1-7
Paglipat mula sa Labas ng Estado	1-7

PAGHAHANDA SA PAGMOMOTORSIKLO

Maging Responsable para sa Sarili Mong Kaligtasan	2-1
Maging Responsable para sa Sarili Mong Kaligtasan sa pamamagitan ng Functional Gear	2-2
Mga Helmet	2-2
Mga Uri at Yari ng Helmet	2-3
Fit ng Helmet	2-4
Proteksyon sa Mata	2-5
Pamprotektang Gear	2-6
Jacket at Pantalon	2-6
Mga Bota at Sapatos	2-7
Mga Guwantes	2-7
Proteksyon sa Pandinig	2-7
Ginhawa at Proteksyon sa Panahon	2-8
Visibility	2-8
Pag-unawa at Pag-iinspeksyon sa Iyong Motorsiklo	2-8

Pagpili sa Angkop na Motorsiklo. 2-9
 Pag-unawa sa Iyong Motorsiklo. 2-9
 Pagsusuri sa Iyong Motorsiklo. 2-10
 Maging Responsable sa Iyong Sariling Kaligtasan sa
 pamamagitan ng Pagkakaroon ng Pananagutan 2-11

**PAGSAKAY SA ISANG MOTORSIKLONG MAY
 DALAWANG GULONG**

Ang Naaangkop na Bisikleta para sa Iyo 3-1
**Ang Mga Pagkakaiba sa Pagitan ng Motorsiklong May
 Dalawang Gulong at May Tatlong Gulong 3-1**
Posture sa Pagsakay 3-2
 Mga Pangunahing Kontrol at Pagpapatakbo. 3-3
 Pagkontrol sa Control at Pag-shift ng Gear 3-3
 Pag-steer sa Motorsiklong May Dalawang Gulong 3-3
 Cornering 3-4
 Mga Hakbang sa Cornering. 3-4
 Mga Linya sa Cornering. 3-6
 Tumingin, Mag-anticipate, Pumili. 3-8
Pagpreno 3-9
 Pagpreno sa Tuwid na Linya 3-9
 Pagpreno sa Isang Corner. 3-9
 Mga Pagmamaneobrang Pang-iwas sa Banggaan 3-10
 Mga Mabilisang Paghinto. 3-10
 Mga Swerve. 3-11
Pagsasakay ng Mga Pasahero at Kargamento. 3-12

**PAGSAKAY NG MOTORSIKLONG MAY
 TATLONG GULONG**

Mga Uri ng Mga Three-Wheeler: Ang Naaangkop na Trike sa Iyo . . .4-1
 Ang Mga Pagkakaiba sa Pagitan ng Motorsiklong May
 Dalawang Gulong at May Tatlong Gulong 4-1
 Mga Kagandahan. 4-2
 Mga Hindi Kagandahan 4-2
Posture sa Pagsakay 4-2
 Mga Pangunahing Kontrol at Operation. 4-3
 Pagkontrol sa Clutch at Pag-shift ng Gear. 4-3
Mga Natatanging Katangian sa Paggamit. 4-4
 Pag-steer ng Three-Wheeler 4-4
 Mga Tip-Over Line 4-4

“Pagpapalipad” at Pag-reverse ng Pag-steer	4-6
Yaw	4-7
Cornering	4-8
Mga Hakbang sa Cornering	4-8
Pagliko ng Trike	4-9
Pagliko ng Sidecar Rig	4-9
Mga Pababa at Paahon	4-10
Drifting	4-11
Pagpreno	4-11
Pagpreno sa Tuwid na Linya	4-11
Pagpreno sa Isang Corner	4-11
Mga Pagmamaneobrang Pang-iwas sa Banggaan	4-12
Mga Mabilisang Paghinto	4-12
Mga Swerve	4-13
Pagsasakay ng Mga Pasahero at Kargamento	4-13
Mga Estratehiya sa Kalye	5-1
Pagtingin at Pagiging Nakikita	5-1
Pagpili ng Lane	5-1
Posisyon sa Lane	5-3
Pagiging Visible	5-4
Paggawa ng Oras at Espasyo	5-5
Kabuuang Stopping Distance	5-5
Pagtingin nang Malayo sa Kalsada	5-6
Following Distance	5-7
Pagtutok sa Iyo	5-7
Proactive na Estratehiya	5-7
Mga Kakayahan sa Pamamahala sa Kalsada	5-8
Mga Intersection	5-8
Mga Hazard sa Surface	5-9
Pagdaan sa Isang Obstacle	5-10
Paglipat ng Lane	5-11
Pag-overtake	5-11
Pagmamaneho sa Gabi	5-12
Target Fixation	5-13
Pagmamaneho Kasama ng Isang Grupo	5-13
Bigyan ng Espasyo ang Isa’t Isa	5-14
Naka-stagger na Formation	5-14
Maging Responsible para sa Sarili Mo	5-14

MGA IMPAIRMENT

Mga Uri ng Mga Impairment	6-1
Alak at Droga	6-2
Marijuana	6-3
Alak at ang Batas	6-3
Mga Kahihinatnan ng Pagkakahatol	6-4
Teknolohiya	6-4
Pangangatawan at Mga Emosyon	6-4
Peer Pressure	6-6
Pagmamaneho Kasama ng Isang Grupo	6-7
Maging Responsable para sa Pagmomotorsiklo Mo	6-7
Huwag Huminto sa Pagsasanay	6-7
Isuot ang Gear	6-8
Hamunin ang Peer Pressure	6-8
Magmaneho Nang Wala sa Impluwensya at Walang Distraction	6-8
Maging responsable para sa sarili mong Kaligtasan	6-9
Palaging Magmaneho nang nasa Antas ng Kakayahan mo	6-9
Mga tala	7-1

Hindi dapat gamitin ang gabay na ito bilang batayan sa mga legal na claim o pagkilos. Ang mga regulasyon sa trapiko sa mga lungsod, bayan, at county ay posibleng mas mahigpit sa mga batas ng estado, pero hindi dapat sumalungat ang mga ito. Kung interesado ka sa mga partikular na batas na nauugnay sa pagpapaandar ng sasakyan, pagmomotorsiklo, at pagbibigay ng lisensya sa driver, sumangguni sa Titulo 46 Binagong Kodigo ng Washington (Revised Code of Washington, RCW), Mga Motor Vehicle. Pakibasa ito nang mabuti.

Tatanggapin namin ang iyong mga nakasulat na komento at suhestyon. Dapat ipadala ang iyong mga komento sa:

Motorcycle Safety Program
Department of Licensing
PO Box 9030
Olympia, WA 98507

Makikita mo ang pinakamakailang bersyon ng gabay na ito, pati na rin ang iba pang bagong impormasyon sa aming website sa **www.dol.wa.gov**.

Ang motorcycle operator's manual na ito ay may impormasyong ibinigay ng Pambansang Institusyon sa NPSRI (National Public Services Research Institute, Pambansang Institusyon sa Pananaliksik sa Serbisyo sa Publiko), NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration, Administrasyon sa Kaligtasang Pantrapiko sa Pambansang Highway), MSF (Motorcycle Safety Foundation, Samahan sa Kaligtasan sa Motorsiklo), ESC (Evergreen Safety Council, Pangkaligtasang Konseho ng Evergreen), at Mga Samahan sa America ng AAMVA (American Association of Vehicle Administrators, Mga Samahan sa America ng Mga Tagapangasiwa ng Sasakyan).

Na-publish ng Department of Licensing (Departamento ng Paglilisensya) ng Estado ng Washington.

Pangako namin ang pagbibigay ng patas na access para sa aming mga serbisyo. Para sa higit pang impormasyon, bisitahin ang dol.wa.gov/access (TDD/TTY 711).

PROGRAMA NG WASHINGTON SA KALIGTASAN SA MOTORSIKLO

Ang manual na ito ay ibinibigay ng DOL (Department of Licensing, Departamento ng Paglilisensya) ng Estado ng Washington at Programa ng WMSP (Washington Motorcycle Safety Program, Washington sa Kaligtasan sa Motorsiklo); at nagbibigay ito ng mga diskarte sa pagmomotorsiklo at impormasyon para sa mga dati na at baguhang rider.

Layunin naming palaganapin at itaguyod ang ligtas na pagmomotorsiklo sa pamamagitan ng:

- Mga de-kalidad na programa sa pagsasanay ng rider
- Kampanya sa pampublikong impormasyon sa buong Estado ng Washington
- Pagbibigay ng permit at endorsement sa pamamagitan ng mga komprehensibong pagsusulit.

Kinikilala sa buong bansa ang mga kurso para sa edukasyon sa pagsasanay ng rider sa Washington. Lokal na ginagawa ang pagsasanay ng mga paaralan sa pagsasanay sa pagmomotorsiklo na aprubado ng DOL, at binibigyan ng subsidiya sa pamamagitan ng paggamit ng bayarin sa permit at endorsement ng motorsiklo.

Para sa higit pang impormasyon tungkol sa mga bayarin sa endorsement at permit, batas sa motorsiklo, o para makahanap ng paaralan sa pagsasanay/pagsusulit sa pagmomotorsiklo na pinakamalapit sa iyo, bumisita sa: dol.wa.gov.

Mga Endorsement para sa Motorsiklong May Dalawa at Tatlong Gulong

Dapat ay mayroon kang permit o endorsement sa motorsiklo sa iyong lisensya sa pagmamaneho para legal na makapagpatakbo ng motorsiklo sa mga kalsada ng Estado ng Washington. Ipinag-uutos ng batas ng Estado ang hiwalay na pagsasanay, pagsusulit, at mga endorsement para sa mga motorsiklong may dalawang gulong at tatlong gulong, dahil sa mga pagkakaiba sa pagpapatakbo ng mga ito.

Para naaayon sa batas na makapagpatakbo:

- Para sa motorsiklong may dalawang gulong, dapat ay mayroon kang permit o endorsement para sa motorsiklong may dalawang gulong.

- Para sa motorsiklong may tatlong gulong (sidecar rig, trike, reverse trike, etc.), dapat ay mayroon kang permit o endorsement para sa motorsiklong may tatlong gulong.

Puwedeng ma-impound ang iyong motorsiklo kung papatakbuhan iyo sa mga pampublikong kalsada nang wala ang kinakailangang permit o endorsement. Ang kasalukuyang minimum na multa para sa pagpapatakbo nang walang endorsement ay nagkakahalaga ng \$389.

Ang insurance sa pananagutan ay mandatoryo para sa lahat ng motorsiklo alinsunod sa RCW 46.30.020

Pagkuha ng Iyong Permit/Endorsement

Mga Motorsiklong May 2 Gulong

Dapat ay maipasa mo ang pagsusulit sa pamantayang kaalaman at kakayahan para makakuha ng 2W (2 Wheels, 2 Gulong) permit. Bukod pa rito, dapat kang pumasa sa isang pagsusulit sa advanced na kaalaman at kakayahan para makakuha ng 2W endorsement. Inaatasan kang kumuha at pumasa sa lahat ng apat na pagsusulit sa permit/endorsement para makakuha ng 2W endorsement. Dapat kunin ang lahat ng pagsusulit sa isa sa aming mga partner na paaralan sa pagsasanay.

Mga Motorsiklong May 3 Gulong

Dapat ay pumasa ka sa isang pagsusulit sa kaalaman at kakayahan para makakuha ng 3W (3 Wheels, 3 Gulong) permit. Bukod pa rito, dapat kang pumasa sa isang pagsusulit sa kakayahan para makakuha ng 3W endorsement. Kailangan mong pumasa sa dalawang pagsusulit para makakuha ng 3W endorsement. Dapat kunin ang lahat ng pagsusulit sa isa sa aming mga partner na paaralan sa pagsasanay.

Para sa higit pang impormasyon tungkol sa kung paano kumuha ng permit o endorsement, pakibisita ang aming website:
<https://www.dol.wa.gov/driverslicense/motoendorsement.html>

Puwede kang makakit ang mga paaralan sa pagsasanay/pagsusulit sa:
<https://www.dol.wa.gov/driverslicense/mototraining.html>.

Para sa higit pang impormasyon tungkol sa mga kinakailangang pagsusulit, pakibisita ang aming website:
<https://www.dol.wa.gov/driverslicense/motowrittenskills.html>

Katulad sa ibang sport, nangangailangan ang pagmomotorsiklo ng espesyal na pisikal at mental na kakayahan; kailangan ng pagsasanay at practice para magkuha at mapanatili ang mga kakayahang ito. Ang mga resulta sa pagiging hindi mahusay sa iyong sport ay puwedeng magdulot ng seryosong pinsala o kahit pagkamatay. Ang pagkuha ng karagdagang advanced na pagsasanay para mahasa ang iyong pisikal at mental na kakayahan sa pagmomotorsiklo ay makakatulong para maging mas ligtas na rider ka.

Inaatasan ng batas ng Estado ng Washington ang lahat ng rider na wala pang 18 taong gulang na mahusay na kumumpleto ng isang aprubadong pangkaligtasang kurso bago mag-apply para sa isang endorsement. Ang mga mag-aaral na wala pang 18 taong gulang ay dapat magkaroon ng pahintulot ng magulang para makakuha ng pangkaligtasang kurso at mag-apply para sa isang endorsement.

Mga Bayarin sa Permit / Endorsement

Makikita mo ang kasalukuyang mga bayarin sa permit/endorsement sa pagmomotorsiklo sa: dol.wa.gov/driverslicense/fees.html

Ginagamit ang permit at endorsement sa pagmomotorsiklo para bigyan ng subsidiya ang mga klase sa pangkaligtasang pagsasanay sa pagmomotorsiklo, para itaguyod ang kaligtasan sa pagmomotorsiklo sa buong Estado ng Washington, at para sa pamamahala ng programa.

Mga Tagubilin sa Pagkuha ng Permit

- Ang mga rider ay dapat 16 na taong gulang pataas, at kasalukuyang may lisensya sa pagmamaneho sa Washington.
- Ang mga rider ng may permit sa pagtuturo ay pinaghihigpitan na magsakay ng mga pasahero o pagmomotorsiklo sa gabi.
- Nag-e-expire ang mga permit pagkalipas ng 180 araw, at puwedeng i-renew nang isang beses pagkatapos mag-expire ng unang permit. Kung hindi mo ire-renew ang iyong permit bago ito mag-expire, kakailanganin mong kumuha ulit ng pagsusulit para makakuha ng pangalawang permit.
- Puwede ka lang kumuha ng dalawang permit sa loob ng 5 taong panahon.

Pagsasanay at Edukasyon ng Rider

Lubos kang inirerekomenda ng Programa ng Washington sa Kaligtasan sa Motorsiklo (Washington Motorcycle Safety Program) na kunin ang dalawang inisyal at kasalukuyang pagsasanay sa pagmomotorsiklo. Posibleng mapalampas ng mga rider na hindi kukuha ng mga opisyal na kurso sa pagsasanay ang mga pangunahing itinuturo gaya ng diskarte, estratehiya sa kalsada, pagpapaunlad ng kakayahan mula sa propesyonal na guro sa pagmomotorsiklo.

Nag-apruba ang Departamento ng Paglilisensya ng iba't ibang novice, intermediate, at advanced na kurso sa pagsasanay para sa motorsiklong may dalawa at tatlong gulong na available sa buong Estado ng Washington. Ang pagkumpleto sa isang kurso sa pagsasanay sa pagmomotorsiklo ay puwedeng mag kwalipika sa iyo para sa diskwento sa insurance sa motorsiklo. Tiyaking magiging pinakamahasay ka sa iyong sport sa pamamagitan ng pag-aaral ng mga pinakamahalaga, pero pagkakaroon din ng mga tip at trick mula sa mga propesyonal!

Mga Pang-edukasyong Kurso para sa Rider ng Motorsikong May Dalawang Gulong

Mga Kurso para sa Baguhang Rider

Isang kurso para sa mga bagong rider na may kaunti o walang karanasan, na karaniwang inaabot ng dalawa o higit pang araw.

Nag-aalok ang pagsasanay sa baguhang rider ng:

- Pagtuturo sa silid-aralan at mga aprubadong materyal sa kurikulum na sumasaklaw sa mga paksa gaya basic na pagpapatakbo ng motorsiklo, mga diskarte sa pagbibisikleta, diskarte sa kalsada, at pamprotektang gear
- Gumamit ng motorsiklo sa pagsasanay para sa klase, o puwede mong gamitin ang sarili mong motor*
- Hands-on na pagtuturo sa pagmomotorsiklo sa isang protektadong lugar ng pagsasanay
- Mga pagsusulit sa kaalaman at mga kakayahan para sa permit bilang bahagi ng kurso.

* Dapat kang pumasa sa pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo, at dapat kang magbigay ng patunay ng insurance kapag ginagamit mo ang iyong personal na motorsiklo.

Mga Intermediate na Kurso para sa Rider

Idinisenyo ang kursong ito para sa mga returning rider, o mga rider na may basic na kaalaman sa motorsiklo. Ang intermediate na pagsasanay ay kasalukuyang tumatagal ng isang araw, at nag-aalok ng mga sumusunod:

- Nakaangkop na pagtuturo sa silid-aralan, at mga aprubadong materyal sa kurikulum na sumasaklaw sa mga paksa gaya ng mga diskarte sa pagbibisikleta, diskarte sa kalsada, at pamprotektang gear
- Gumamit ng motorsiklo para sa klase, o puwede mong gamitin ang sarili mong motor*
- Hands-on na pagtuturo sa pagmomotorsiklo sa isang protektadong lugar ng pagsasanay
- Mga pagsusulit sa kaalaman at mga kakayahan para sa permit bilang bahagi ng kurso.

* Dapat kang pumasa sa pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo, at dapat kang magbigay ng patunay ng insurance kapag ginagamit mo ang iyong personal na motorsiklo.

Mga Advanced na Kurso para sa Rider

Idinisenyo ang mga advanced na kurso sa rider para sa mga may karanasang rider at bibigyan ka nito ng oportunidad na pahusayin ang iyong mga kasanayan sa iyong sariling motorsiklo.*

Posibleng mag-alok ang mga kursong ito ng mga sumusunod:

- Pagsasanay sa pagmomotorsiklo na may advanced na pagpreno, cornering, at swerving
- Pagtalakay sa mga advanced na diskarte at diskarte sa defensive driving sa kalsada
- Dapat ay may sariling motorsiklo ang mga mag-aaral sa kursong ito
- Posibleng talakayan ang pagsusulit sa endorsement sa kursong ito.

* Dapat kang magpakita ng patunay ng insurance, at dapat pumasa ang iyong motorsiklo sa isang pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo.

Mga Pang-edukasyong Kurso para sa Rider ng Motorsiklong May Tatlong Gulong

Kurso para sa Baguhang Rider ng Motorsiklong May Tatlong Gulong

Idinisenyo ang mga basic na kurso para sa motorsiklong may tatalong gulong para sa mga rider na may kaunti o walang karanasan sa mga three-wheeler. Nag-aalok ang kurso ng:

- Pagtuturo sa silid-aralan, at mga aprubadong materyal sa kurikulum na sumasaklaw sa mga paksa gaya basic na pagpapatakbo ng motorsiklong may tatlong gulong, mga diskarte sa pagbibisikleta, diskarte sa kalsada, at pamprotektang gear
- Nagbibigay ang ilang lokasyon ng paggamit ng three-wheeler, o puwedeng gamitin ng mga mag-aaral ang sarili nilang three-wheeler*
- Hands-on na pagtuturo sa pagmomotorsiklo sa isang protektadong lugar ng pagsasanay
- Pagsusulit sa kaalaman at mga kakayahan para sa endorsement bilang bahagi ng kurso.

* Dapat kang pumasa sa pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo, at dapat kang magbigay ng patunay ng insurance kapag ginagamit mo ang iyong personal na motorsiklo.

Mga Advanced na Kurso para sa Rider ng Motorsiklong May Tatlong Gulong

Idinisenyo ang kursong ito para sa may basic at intermediate na karanasan sa pagmomotorsiklo nang may tatlong gulong at posible itong mag-alok ng sumusunod:

- Advanced na pagtuturo sa silid-aralan, at mga aprubadong materyal sa kurikulum na sumasaklaw sa mga paksa gaya ng mga diskarte sa pagbibisikleta, diskarte sa kalsada, at pamprotektang gear
- Hands-on na pagtuturo sa pagmomotorsiklo sa isang protektadong lugar
- Pagsusulit sa kaalaman at mga kakayahan para sa endorsement bilang bahagi ng kurso
- Dapat ay may sariling motorsiklong may tatlong gulong ang mga mag-aaral sa kursong ito. Dapat kang magpakita ng patunay ng insurance, at dapat pumasa ang iyong rig sa isang pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo.

Pagsusulit para sa Endorsement

Ang mga pagsusulit sa kaalaman at mga kakayahan para sa motorsiklong may dalawa at tatlong gulong ay ibinibigay ng mga paaralan sa pagsasanay na may kontrata sa DOL, na matatagpuan sa buong estado. Hindi mo kailangang sumailalim sa pagsasanay para kunin ang mga pagsusulit para sa permit o endorsement.

Magkakaroon ng panahon ng paghihintay na tatlong araw ng negosyo pagkatapos mong makumpleto ang mga kinakailangang pagsusulit bago ka makabisita sa isang opisina sa paglilisensya at ipadagdag ang iyong endorsement.

Pakibisita ang aming website para sa higit pang detalye:

Mga aprubado ng DOL na paaralan ng pagsasanay/provider sa pagsusulit:

<https://www.dol.wa.gov/driverslicense/mototraining.html>

Paglipat mula sa Labas ng Estado

Kapag lilipat mo ang iyong nasa labas ng estado na lisensya sa pagmamaneho sa isang kasalukuyan at valid na endorsement sa pagmomotorsiklo sa Washington, dapat mong ipaalam sa kawani ng DOL na gusto mo ring ilipat ang endorsement.

Kung gusto mo ng endorsement sa motorsiklong may dalawang gulong kapag lilipat ka ng estado, dapat mong ipakita ang sumusunod:

- Kasalukuyan at valid na endorsement sa motorsiklong may dalawang gulong

Kung gusto mo ng endorsement sa motorsiklong may tatlong gulong kapag lilipat ka ng estado, dapat mong ipakita ang sumusunod:

- Kasalukuyan at valid na endorsement sa motorsiklong may tatlong gulong*

* Dapat ipakita ng ibibigay na dokumentasyon na pumasa ka sa isang hiwalay at partikular na pagsusulit sa motorsiklong may tatlong gulong sa estado kung saan ka lilipat. Kung walang patunay ng hiwalay at partikular na pagsusulit sa motorsiklong may tatlong gulong, aalukin ka lang ng endorsement sa motorsiklong may dalawang gulong.

Pakibisita ang aming website para sa higit pang detalye:

Mga lokasyon ng opisina sa serbisyo ng DOL sa paglilisensya ng driver:
<https://fortress.wa.gov/dol/dolprod/dsdoffices/>

PAGHAHANDA SA PAGMOMOTORSIKLO

Maging Responsable para sa Sarili Mong Kaligtasan

Gaya ng desisyong magmaneho, ang desisyong magmotersiklo ay may ilang panganib. Gayunpaman, humaharap sa panganib ang mga rider ng motorsiklo sa iba't iba at mas matinding paraan: ang traction, lagay ng panahon, at potensyal na hazard sa kalsada ay nagbabanta ng hamon sa mga rider na hindi kinakaharap ng mga driver.

Bukod para sa mga matinding panganib na ito ang mga salik na nauugnay sa:

- **Proteksyon** – kawalan ng proteksyong built in sa mga sasakyan: walang seat belt, air bag, o steel roll cage
- **Stability** – pagkakaiba sa stability at balanse (apat na gulong vs. tatlo o dalawang gulong lang)
- **Traction** – ang mga sasakyang may dalawang gulong ay mas apektado ng mga hazard sa surface kumpara sa mga sasakyang may apat na gulong
- **Ginhawa** – mas lantad ang mga rider sa mga elemento ng kapaligiran kumpara sa mga driver
- **Visibility** – mas mahirap makita ang mga motorsiklo kumpara sa mga kotse.

Ang karamihan ng banggaan ng sasakyan ay kinasasangkutan ng ilang salik sa panganib na nagpapatong-patong nang paisa-isa. Halimbawa, isipin ang isang tore ng mga blokeng pinagpapatong-patong. Ang bawat bloke ay kumakatawan sa ibang panganib na dapat malaman at pamahalaan ng rider. Kung tataas masyado ang tore, babagsak ito. Gayundin sa pagmomotersiklo—ang pagpapatong-patong ng maraming panganib ay kadalasang humahantong sa pagbagsak. Ang patuloy na development at pagsasanay ng pisikal at mental na kasanayan sa pagmamaneho ay makakatulong sa iyo na mabawasan o maalís ang maraming panganib kapag nagmomotersiklo.

Mas tumataas ba ang iyong panganib sa pagpili ng motorsiklo kumpara sa pagmamaneho ng kotse? Oo. Ang pagmomotorsiklo ay iba sa pagmamaneho, at kailangan mong mag-isip bilang rider sa halip na bilang driver. Dapat mong pataasin ang iyong kamalayan sa iyong kapaligiran at kung paano tumutugon ang iyong sasakyan, lahat ng ito habang agarang tumutugon sa mga hazard.

May mga paraan ba para aktibong mapamahalaan ang mga panganib na ito? Puwede mong mapamahalaan ang ilan sa mga panganib na ito sa pamamagitan ng paghahanda para sa bawat isang pagmomotorsiklo. Napoprotektahan ba ang iyong katawan? Handa ba ang iyong bisikleta? Handa KA ba?

Tandaan ang iyong sariling kasanayan at gawi ay ang pinakamalaking panganib sa iyo bilang motorcyclist. Tukuyn, tanggapin, at pamahalaan ang iyong mga panganib.

Maging Responsable para sa Sarili Mong Kaligtasan sa pamamagitan ng Functional Gear

Isang paraan para pamahalaan ang iyong panganib ay ang pagpili ng gear na nag-aalok ng:

- **Proteksyon** – mula sa galos at pagbangga
- **Ginhawa** – para mapanatili kang nakatuon sa kalasada
- **Visibility** – para tulungan ang iba na makita ka

Lubos na mababawasan ng pamprotektang gear ang panganib sa pamamagitan ng pagbibigay ng proteksyon sa pagbangga, ginhawa sa iba't ibang kundisyon ng lagay ng panahon, at visibility para makita ka ng ibang nasa kalsada.

Mga Helmet

Ang pinakakaraniwang dahilan ng pagkamatay ng rider sa mga pagbangga ng motorsiklo ay ang pinsala sa ulo. Anuman ang bilis, mas malamang na makaiwas sa pinsala sa ulo ang mga rider na nakasuot ng helmet kumpara sa mga rider na walang suot na helmet. Ang isang pinakamahalagang bagay na magagawa mo para mabawasan ang panganib at mapahusay ang iyong tsansa ng pagiging ligtas sa pagbangga ay ang pagsusuot ng de-kalidad, maayos ang fit, at maayos ang pagkakasuot na helmet.

Para legal na makapagmotorsiklo sa Washington, kailangan mong magsuot ng helmet na nakakasunod sa mga alituntunin ng DOT (Department of Transportation, Departamento ng Transportasyon). Ang pagsunod sa DOT ay makikita sa pamamagitan ng mga "DOT" label sa rear exterior, pati na sa interior ng helmet.

Hindi nakakasunod sa DOT ang mga novelty helmet, at hindi puwedeng isuot sa mga pampublikong kalsada kapag nagmomotorsiklo ng motorsiklong may dalawa o tatlong gulong.

Mga Uri at Yari ng Helmet

May iba't ibang istilo ang mga helmet (Figure 2-1), kasama ang full-face (A), modular o flip-up (B), three-quarter shell (C), at half shell (D). Ang mga half-shell at three-quarter shell na helmet ay hindi nagbibigay ng proteksyon para sa iyong baba at mukha sa isang banggaan. Itinuturing na pinakaligtas na helmet ang mga full-face na helmet, dahil nagbibigay ang mga ito ng pinakamahusay na proteksyon sa mga bahaging iyon.

Anuman ang istilo, ang mga helmet na nakakasunod sa DOT ay kailangang mayroong:

- Impact-resistant na outer shell
- Impact-absorbing na inner liner (karaniwang gawa sa Expanded Polystyrene [EPS] foam)

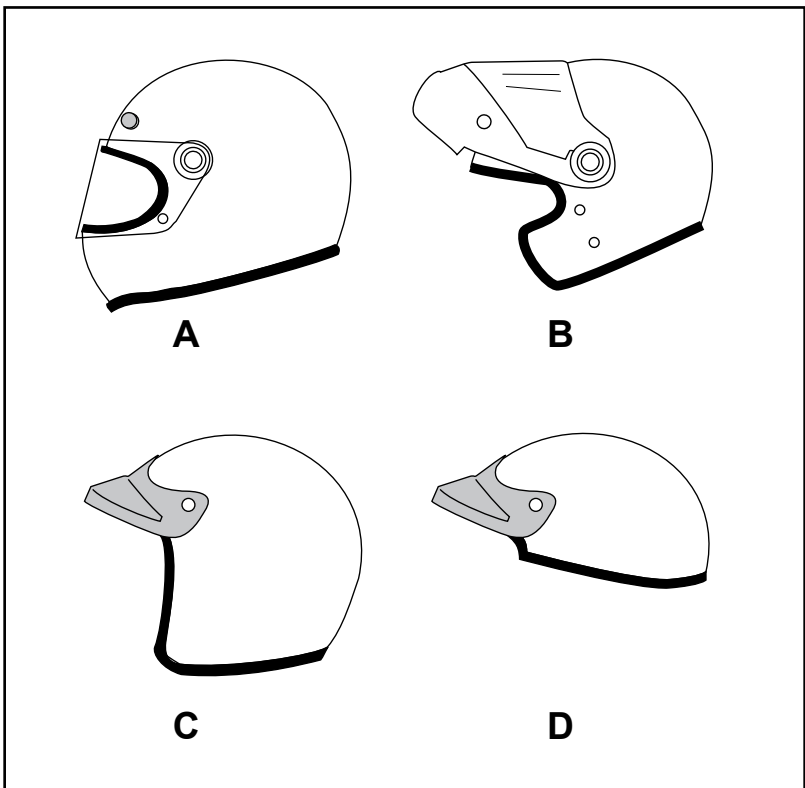


Figure 2-1
Mga uri ng helmet

- Comfort liner (padding)
- Neck- o chin-strap na uri ng retention system

Dapat nang palitan ang isang helmet kung mayroon itong mga halatang sira gaya ng mga bitak o maluwa na strap, at pagkatapos masangkot sa banggaan. Maraming manufacturer ang nagrerekomenda na palitan ang isang helmet kada limang taon dahil sa pagkasira ng mga pamprotektang materyales sa paglipas ng panahon.

Bukod pa sa pagsunod sa DOT, posibleng mayroon pang ibang sertipikasyong pangkaligtasan ang mga helmet. Ang mga pinakakaraniwan dito ay ang Snell (mula sa Snell Memorial Foundation) at Pang-ekonomiyang Komisyon para sa Europe (Economic Commission for Europe, ECE). Dapat kang magsaliksik tungkol sa iba't ibang istilo at sertipikasyon sa helmet para makatulong na pumili kung anong helmet ang pinakaangkop para sa iyo. Tandaan, ang lahat ng helmet na legal na pinapayagan sa Washington ay dapat man lang nakakasunod sa DOT.

Isa pang pagsasaalang-alang sa pagpili ng helmet ay kung paano ka nito matutulungan na mas maging visible sa ibang gumagamit ng kalsada. Mahalaga ang pagiging visible sa pagbabawas ng panganib, kaya pag-isipan ang pagpapalit mula sa helmet na madilim ang kulay papunta sa matingkad ang kulay, o puting helmet.

Fit ng Helmet

Maliban pa sa mga istilo at sertipikasyon, isa sa pinakamahalagang salik ng kakayahan ng isang helmet na protektahan ka ay ang fit nito. Dapat ay maganda ang fit ng isang helmet sa lahat ng paligid: Hindi dapat ito ganoon kasikip na maaari itong magdulot ng pananakit o sakit ng ulo, at hindi dapat ganoon kaluwag na gumagalaw ito, o umaangat sa iyong ulo kapag namomotorsiklo ka.

Gumagawa ang mga helmet manufacturer ng mga helmet para sa iba't ibang hugis ng ulo; magsaliksik tungkol sa iba't ibang brand para tulungan kang matukoy ang pinakamagandang fit.

Ang mga helmet na maganda ang fit at nakakasunod sa DOT ay hindi makakaharang sa central o peripheral vision ng rider. Ang mga helmet na maganda ang fit ay hindi nakakaharang sa mga tunog na kailangang marinig ng mga motorcyclist. Maging ligtas at palaging magsuot ng de-kalidad, maganda ang fit, at nakakasunod sa DOT na helmet na nag-aalok ng pinakamahasay na proteksyon, ginhawa, at visibility.

Proteksyon sa Mata

Ipinag-aatas ng batas ng Washington ang proteksyon sa mata kapag nagmomotorsiklo sa mga pampublikong kalsada, maliban na lang kung may windshield ang motorsiklo mo. Puwede ring gumamit ng goggles para protektahan ang iyong mga mata, pero posibleng hindi ka maprotektahan ng pagsusuot ng goggles, o kahit paggamit ng windshield laban sa mga element ng kapaligiran o harang sa kalsada.

Karaniwang hindi rin nagbibigay ng sapat na proteksyon ang mga eyeglass o sunglass, dahil ang karamihan ng mga ito ay hindi shatter resistant, at posibleng maalis ang mga ito kapag inilingon ang iyong ulo sa mga mabibilis na highway.

Ang isang helmet na may plastic at shatter-resistant na face shield ay hindi lang nag-aalok ng pinakamahasag na proteksyon para sa iyong mga mata, pero puwede rin nitong maprotektahan ang iyong mukha sa isang banggaan. Ang lahat ng nabanggit na problema ay nakakaabala at masakit, pero puwedeng makamatay ang mga ito kung hindi ka makakapagtuon sa kalsada dahil nakompromiso ang iyong paningin.

Para maging epektibo, ang proteksyon sa mata o face shield ay dapat:

- Walang gasgas
- Resistant sa penetration
- May malinaw na view ng harap at magkabilang gilid
- Nakakabit nang maayos sa helmet para hindi ito matangay ng hangin
- Nagbibigay-daan sa pagdaloy ng hangin para mabawasan ang pag-fog
- Nagbibigay ng sapat na espasyo para sa mga eyeglass o sunglass, kung kinakailangan

Hindi dapat magsuot ng may tint na proteksyon sa mata sa mga low-visibility na kundisyon gaya sa takipsilim, o kapag nagmomotorsiklo sa hindi magandang lagay ng panahon gaya sa fog o ulan.

Pamprotektang Gear

Ang minimum na pamprotektang gear para legal na makapagmotorsiklo sa Estado ng Washington ay helmet at proteksyon sa mata na aprubado ng DOT--pero pag-isipan kung sapat na ba ito para protektahan ang iyong katawan sa isang matinding banggaan. Dapat ka bang magsuot ng gear na may pinakamahusay na proteksyon sa lahat ng pagkakataon? Ang sagot ay OO.

Jacket at Pantalon

Karaniwang nakadiseno ang pamprotektang gear ng motorsiklo nang iba ang fit kumpara sa karaniwang damit. Maraming jacket sa pagmomotorsiklo ay may mga manggas na mas mahaba, at hanggang sa ibabang bahagi ng iyong likod; pinapahusay nito ang fit kapag nakaabante ang katawan ng rider para abutin ang mga handlebar. Dapat ay maganda ang fit ng gear, pero may sapat na luwag para makagalaw ka pa rin nang maayos.

Ang mga gear na pangmotorsiklo na gawa sa leather o matibay na abrasion-resistant na materyales ay nagbibigay ng pinakamahusay na proteksyon--hindi nagbibigay ang denim ng mahusay na proteksyon sa gasgas. Para sa proteksyon sa pagbangga, dapat kang pumili ng gear na may mga body armor insert sa mahalalagang bahagi gaya ng tuhod, siko, balikat, balakang, at likod.

Makakatulong ang pagsusuot ng jacket at pantalon na idinisenyo para sa pagmomotorsiko para maging maginhawa ka at hindi masyadong maabala sa iba't ibang kundisyon ng lagay ng panahon. Sa malamig na panahon, makatulong ang wastong gear para maiwasan ang hypothermia, na nangyayari kapag nagiging masyadong mababa ang temperatura ng katawan. Mapanganib ang hypothermia dahil puwede itong magdulot ng pagkawala ng pisikal at mental na pagganap.

Makakatulong ang jacket at pantalon para sa pagmomotorsiklo laban sa mga epekto ng pagkapagod at dehydration dahil sa init sa mainit na panahon. Subukang maghanap ng mga gear na may mga vent at/o mesh panel na nagpoprotekta laban sa direktang sinag ng araw at hangin, pero nagbibigay-daan para rin sa pagdaloy ng hangin para hindi ka mainitan. Kung mas kumportable ka, mas makakatuon ka sa ligtas na pagmamanaho.

Mga Bota at Sapatos

Ang mga bota at sapatos para sa pagmomotorsiklo na idinisenyo para sa paggamit sa motorsiklo ay dapat matibay, at dapat may sapat na taas para matakpan ang iyong mga bukongbukong. Dapat protektahan ng wastong sapatos sa pagmomotorsiklo ang mahahalagang bahagi tulad ng bukongbukong, lulod, paa, at sakong para sa karagdagang suporta at proteksyon. Dapat magsuot ang mga rider ng sapatos na may swelas na gawa sa matigas, matibay, at slip-resistant na materyales. Tandaang panatilihin mababa ang takong, para hindi sumabit ang mga ito sa hindi pantay na surface, pero para din maayos ang lapat nito sa mga foot peg at kontrol. Dapat nakasiksik ang mga sintas para hindi sumabit sa mga piyesa ng bisikleta.

Mga Guwantes

Isang natural na instinct kapag nahulog ay ang paglalagay ng mga kamay sa harap natin; bagama't hindi sa lahat ng oras ay ito ang tamang paraan para mahulog, posible itong magdulot ng panganib ng pagkakaroon ng pinsala sa iyong mga kamay. Ang mga guwantes sa pagmomotorsiklo ay karaniwang gawa sa leather o textile, at karaniwang may karagdagang proteksyon gaya ng padding at rigid armor sa mga potensyal na bahaging tatamaan. Sumubok ng maraming pares ng guwantes at tiyaking maayos ang fit ng mga ito, pero hindi nakakalimita sa paggalaw; tiyaking walang tahi na magdudulot ng pananakit sa mga daliri o kamay. Dapat ay maayos ang fit ng mga guwantes na partikular sa pagmomotorsiklo para magbigay ng magandang grip at kontrol, habang nagbibigay ng proteksyon para sa iyong mga kamay at daliri.

Proteksyon sa Pandinig

Kahit may full face na helmet, posibleng matindi pa rin ang ingay mula sa iyong bisikleta, at lalo na sa daloy ng hangin sa paligid ng iyong helmet. Ang matagalang pagkakatantad sa hangin at ingay ng kalsada ay posibleng magdulot ng permanenteng pinsala sa pandinig.

Binabawasan ng mahusay na proteksyon sa pandinig ang antas ng mapanganib na ingay, habang nagbibigay-daan pa rin na marinig ang mahahalagang tunog gaya ng mga busina at sirena. Anumang brand ng helmet ang piliin mo, pumili rin ng karagdagang proteksyon sa pandinig para mabawasan ang panganib ng pagkawala ng pandinig.

Tandaan: Ang paggamit ng in-ear na proteksyon sa pandinig (mga ear plug) ay legal sa Washington, pero hindi legal ang mga in-ear speaker (mga ear bud).

Ginhawa at Proteksyon sa Panahon

Dapat ay may kamalayan ka sa mga kundisyon ng paligid at magdamit nang naaayon dito. Gaano ka natutulungan ng iyong gear na manatiling kumportable at alerto sa mga kundisyong posible mong maranasan sa iyong pagmomotorsiklo? Maraming rider ang nagsusuot ng maraming layer bilang paraan para maging handa para sa iba't ibang kundisyon ng panahon.

Ang pagmomotorsiklo sa medyo malamig na temperatura ay posibleng magdulot ng matinding panginginig, pagkahapo, o kahit hypothermia. Sa kabilang banda, ang pagmomotorsiklo sa init ay posibleng magdulot ng sun stroke, sunburn, dehydration, at pagkahapo. Piliin ang gear na makakatulong na mabawasan ang mga panganib sa kapaligiran: kung naaabala ka sa mga kundisyon ng panahon, nababawasan nito ang iyong kakayahang pagtuunan ng pansin ang ligtas na pagmomotorsiklo.

Visibility

Ang isa sa mga pinakakaraniwang pahayag ng mga driver ng sasakyan na sangkot sa banggaan sa motorsiklo ay, “Hindi ko nakita ang motorsiklo.” Karaniwang mas mahirap na makita ang mga motorsiklo dahil mas maliit ang mga ito, at mas maliit ang ilaw ng mga ito. Bilang isang rider, responsibilidad mong makita ka. Isa sa pinakamagandang paraan para mabawasan ang panganib ay ang pagpili ng gear sa pagmomotorsiklo na nagbibigay-daan sa iyo na makakita at makita. Ipagpalagay na hindi ka nakikita ng mga driver, at tulungan sila sa pamamagitan ng pagsusuot ng matinkad ang kulay at reflective na gear. Kung gusto mong magsuot ng itim na gear, dapat mong piliin na magsuot ng high-visibility na reflective vest sa iyong jacket sa iyong buong pagmomotorsiklo.

Pag-unawa at Pag-iinspeksyon sa Iyong Motorsiklo

Ayon sa istatistika, nangyayari ang karamihan ng mga banggaan kapag ang rider ay wala pang anim na buwan ng karanasan sa kanyang kasalukuyang motorsiklo, anuman ang antas ng karanasan.

Mababawasan mo ang iyong panganib sa pagkakabangga sa pamamagitan ng:

- Pagpili ng naaangkop na laki at uri ng motorsiklo para sa antas ng kasanayan mo
- Pagiging pamilyar sa iyong mga kontrol, performance, at kakayahan sa pagmamaneho ng iyong motorsiklo

- Pagsasagawa ng mga inspeksyon bago ang pagmomotorsiklo sa iyong bisikleta at pagpapanatili ng napapanahong pagmementina

Pagpili sa Angkop na Motorsiklo

Pumili ng bisikleta na angkop sa iyo at sa uri ng pagmomotorsiklo na plano mong gawin. Ang mga motorsiklong may dalawa at tatlong gulong ay may iba't ibang laki at istilo, at hindi para sa lahat ng layunin ang lahat ng motorsiklo: halimbawa, ang isang heavyweight cruiser ay posibleng hindi ang pinakamaangkop para sa off-road na pagmomotorsiklo; posibleng walang kapasidad sa bagahe ang isang maliit na dual-sport na bisikleta, na kinakailangan para sa isang maraming araw na biyahe; ang isang sport bike ay hindi komportable para sa mga pasahero kumpara sa isang sidecar.

Subukang umupo sa motorsiklong balak mong bilhin, at tanungin ang mga sumusunod sa iyong sarili:

- Kumportable mo bang naaabot ang lahat ng kontrol?
- Naaangkop ba ang laki, bigat, at power para sa iyong ginhawa at antas ng karanasan?
- Naaangkop ba ang istilo sa iyong mga pangangailangan?

Ang mga bagong rider ay dapat magsimula sa mga bike na mas maliit at mas magaan dahil posibleng mas madaling kontrolin ang mga ito, mas hindi nakakatakot, at mas madaling paandarin.

Isaalang-alang kung paano mo gustong gamitin ang iyong bike: gagamitin mo ba ito para sa libangan, pamamasyal, pagmomotorsiklo sa bayan, o pag-commute?

Ang mga motorsiklo ay may mga disenyo at istilong naaangkop para sa maraming iba't ibang paggamit. Ito man ay dual-sport, cruiser, standard, sport bike, trike, o sidecar na motorsiklo — posibleng mapababa ng pagpili mo ng bisikletang nakadiseno para sa iyong gustong uri ng pagmomotorsiklo at antas ng kasanayan ang iyong panganiib, at mapapataas nito ang iyong kasiyahan sa kalsada.

Pag-unawa sa Iyong Motorsiklo

Kapag naiuwi mo na ang iyong motorsiklo, o kung hihiram ka, maglaan ng oras para makabisado ito. Maging pamilyar sa mga kontrol at kung paano gamitin ang mga ito; posibleng maging abala ang paggamit ng hindi pamilyar na kontrol, at ang hindi nakatuon na pagmomotorsiklo ay puwedeng humantong sa bangaan.

Ang bawat isa sa motorsiklong may dalawa o tatlong gulang ay may sariling natatanging personalidad sa pagmamaneho. Maging maingat sa anumang motorsiklong hindi mo kabisado, gaano ka man katagal ang iyong karanasan.

Maghanap ng bakante at ligtas na lugar para sanayin ang paghahanap at paggamit ng mga kontrol. Sanayin ang mga mabagal na pagmamaneobra, pagliko, paghinto, at pag-swerve. Sulitin ang isang advanced na kurso sa pagsasanay para pahusayin ang iyong mga kasanayan at pagiging pamilyar sa iyong bagong bisikleta.

Pagsusuri sa Iyong Motorsiklo

Ang pangunahing mapagkukunan ng impormasyon tungkol sa iyong bisikleta, kasama ang mga detalye, pagpapatakbo, at iminumungkahing pagmementina ay nasa owner's manual; tiyaking mababasa at mauunawaan mo ito. Ang isang motorsiklo ay patuloy na aandar nang parang bago kung wasto itong namementina.

Kailangan ng mas madalas na pansin ng isang motorsiklo kumpara sa isang kotse. Ang isang maliit na teknikal na pagpalya sa isang kotse ay mas madalas na aalalahanin sa driver; pero ang katulad nito sa isang motorsiklo ay puwedeng magresulta sa breakdown, o kapag malala: isang pagbangga. Tiyaking alamin kung may mali sa iyong motorsiklo bago ka lumabas sa kalsada.

Para manatiling may alam sa kasalukuyang mekanikal na kundisyon ng iyong motorsiklo, magsagawa ng mga pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo ng iyong bisikleta. Ang pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo ay isang mabilis na pagsusuri ng mahahalagang bahagi at ilang minuto lang ang kailangan dito. Ang mga pag-iinspeksyon ng iyong bisikleta ay dapat routine na katulad ng pagtingin ng taya ng lagay ng panahon bago lumabas at magmotorsiklo.

Binubuo ng sumusuod ang isang madaling checklist para sa pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo:

**T – Tires and Wheels
(Mga Gulong)**

- Air pressure
- Tread
- Mga may bitak na sidewall, gasgas na gulong, maluwag na spoke

**O – Oil and Other Fluids
(Langis at Iba pang Likido)**

Mga Antas

Mga Tagas

**L – Levers and Controls
(Mga Lever at Kontrol)**

Mga lever at pedal

Mga kable

Mga hose

Throttle

L – Lights (Mga Ilaw)

Headlight

Mga taillight at brake light

Mga turn signal

Mga switch

Makakatulong ang mga pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo para maiwasan ang mga breakdown na mangangailangan ng malaking halaga para ipagawa.

Maging Responsable sa Iyong Sariling Kaligtasan sa pamamagitan ng Pagkakaroon ng Pananagutan

Ang pagmomotorsiklo ay nangangailangan ng pagtuon ng kaisipan, kamalayan sa sitwasyon, at pisikal na kakayahan--ikaw man ay nakasakay sa isang motorsiklong may dalawa o tatlong gulong. Ikaw lang ang taong responsable para sa panganib na susuungin mo kapag nagmomotorsiklo ka. Responsable kang protektahan ang iyong katawan mula sa panganib sa pamamagitan ng pagsusuot ng epektibong pangkaligtasang gear na puwede mong isuot. Responsable ka sa pagmementina at pag-iinspeksyon bago ang pagmomotorsiklo ng iyong bisikleta.

S – Suspension at Drivetrain

Suspension

Chain, belt, o drive shaft

S – Stands (Mga Stand)

Kickstand

Center stand (kung mayroon)

* Para sa mga motorsiklong may sidecar: tiyaking ang mga koneksyon sa pagitan ng sidecar at motorsiklo ay maayos at gumagana ang preno ng sidecar (kung mayroon).

Bukod pa rito, ang regular na pagmementina gaya ng mga tune-up at pagpapalit ng langis ay kasinghalaga sa isang motorsiklo katulad ng mga routine na checkup ng iyong doktor para sa iyo. Normal at pagkasira at pagkaluma sa bawat milyang tatakbuhin mo.

Responsable ka sa pagsusuri at pagsasaayos ng iyong psychological na disposisyon bago ang bawat pagmomotorsiklo.

Responsable ka rin sa pagtukoy ng iyong karanasan at mga antas ng kakayahan, pagtiyak ng pagmomotorsiklo ayon sa iyong mga limitasyon—palaging pagkakaroon ng kamalayan sa mga sitwasyon ng peer pressure, at pagpigil sa kagustuhang magpasikat.

Kung minsan, ang pagiging mahusay na rider ay pagtukoy kung kailan HINDI dapat magmotorsiklo: posible mong mapataas ang iyong panganib kapag nagmotorsiklo ka habang ikaw ay galit, may sakit, o pagod.

Ikaw ang palaging responsable para sa iyong mga pagkilos at sa resulta ng iyong mga piniling pagkilos. Halimbawa: naghihintay kang lumiko habang pula ang ilaw sa interseksyon: umabante ka nang hindi tinitingnan ang trapiko noong naging berde ang ilaw. May isa pang sasakyan na umadar kahit pula ang ilaw niya at nabangga ka nito—huminto dapat ang driver, pero responsibilidad mong tumingin bago ka dumiretso sa intersection. Tandaang bagama't posibeng legal na may kasalanan ang isa pang driver, may kaunti kang responsibilidad sa banggaan. Palaging isipin kung paano ka makakaiwas sa banggaan sa anumang partikular na sandali: mayroon ka bang sapat na space cushion? Nakapagkalkula ka ba ng escape route? Nakakakita ka ba at nakikita ka ba? Ikaw ay palaging mas bulnerable sa pinsala sa isang banggaan kaysa sa isang driver ng kotse, sinuman ang may kasalanan; kaya tiyaking gagawin mo ang lahat para maging responsable sa iyong sariling kaligtasan.

Palaging magmotorsiklo na parang ikaw ay hindi nakikita. Bahagi ng defensive driving ang pagpapalagay na hindi ka nakikita ng ibang gumagamit ng kalsada. Subukang bawasan ang iyong mga tsansa ng pagkakaroon ng banggaan sa pamamagitan ng:

- **Pagiging nakikita** – pagsusuot ng matingkad at reflective na damit; gamitin ang iyong headlight at magmotorsiklo sa pinakakitang posisyon sa lane kung saan nakakakita ka at nakikita ka.
- **Pakikipag-ugnayan ng Mga Intensyon** – gamitin ang iyong mga signal, brake light, at hand signal kapag kinakailangan.
- **Paggawa ng Espasyo** – Magpanatili ng sapat na space cushion kapag dumadaan, sumusunod, o sinusundan ka; sa ganitong paraan, may mas higit kang oras para tumugon sa mga hazard.

- **Aktibong Paghahanap** – Patuloy na hanapin ang iyong daraanan kahit malayo ka pa para ma-anticipate ang anumang potensyal na hazard.
- **Pagtukoy at Pagsusuri** – pagsuri ng lahat ng potensyal na hazard at pagtatanong sa sarili, “Paano kung?”
- **Pagiging Handa** – palaging pagiging alerto at handa para gumamit ng mga kasanayan sa pag-iwas sa banggaan, pero pagkakaroon din ng escape plan.

Makakapansin ka ng kaibahan sa mga antas ng iyong kumpiyansa at kaligtasa kapag patuloy mong ginagamit ang mga kasanayang natutunan mo sa kurso ng pagsasanay. Ang mga kurso ng pagsasanay ay nagbibigay sa iyo ng mga tool para magawa ang iyong sariling kaligtasan—nakasalalay sa iyo kung gagamitin mo ang mga ito.

PAGSAKAY SA ISANG MOTORSIKLONG MAY DALAWANG GULONG

Ang Naaangkop na Bisikleta para sa Iyo

Kapag pumipili ng motorsiklo, pag-isipan kung paano mo planong gamitin ito, at pagkatapos ay pumili ng uri ng motorsiklong pinakaangkop para sa iyong mga pangangailangan. Tiyaking kumportable ka sa laki at disenyo ng bisikleta. Kung magagawa mo, subukang umupo sa maraming iba't ibang bisikleta hangga't maaari, hanggang sa makita mo ang tamang bisikleta. Dapat ay madali mong naaabot ang lahat ng kontrol. Nagagawa mo bang bumababa nang madali? Pumili ng bike kung saan kumportable kang nakakaupo. Mas mahirap na magtuon ng pansin sa kalsada at epektibong magtingin ng mga hazard kung hindi ka kumportable.

Tandaan na ang iyong motorsiklo ay dapat mayroon ng mga sumusunod para maging legal na gamitin sa mga pampublikong kalsada sa Estado ng Washington: mga salamin, muffler, busina, plaka, headlight, taillight, at mga turn signal.

Ang Mga Pagkakaiba sa Pagitan ng Motorsiklong May Dalawang Gulong at May Tatlong Gulong

May iba't ibang kakayahan sa pagpapaandar sa pagitan ng mga motorsiklong may dalawang gulong at tatlong gulong, kaya nangangailangan ang Estado ng Washington ng hiwalay na endorsement para sa dalawa. Tiyaking mayroon kang wastong endorsement para sa uri ng motorsiklong plano mong gamitin.

Kapag nabili mo na ang motorsiklong pinakanaaangkop sa antas ng iyong kakayahan at pangangailangan sa pagmomotorsiklo, at mayroon ka nang permit o endorsement, oras na para sanayin ang iyong mga kakayahan. Tingnan nating ang ilan sa mga bagay na dapat mong sanayin.

Posture sa Pagsakay

Para sa balanse, kontrol, at kaligtasan habang nagmomotorsiklo, sanayin ang sumusunod na posture sa pagmomotorsiklo:

- **Ulo at Mata** – panatilihing nakatuon sa daraanan ang iyong ulo at mata, para mas mahusay na makapagtingin para sa mga hazard. Nakakatulong din ang posture na ito sa balanse at kontrol.
- **Katawan** – maging kumportable sa iyong posisyon para mapagana mo ang lahat ng kontrol. Dapat ay magamit mo ang iyong mga braso para i-steer ang motorsiklo, sa halip na hindi ka nakakagalaw ng maayos.
- **Upuan** – umupo sa wastong layo na ang iyong mga braso ay medyo naka-bend kapag hawak ang mga handgrip. Kapag naka-bend ang iyong mga braso, magagawa mong hawakan ang mga handlebar nang hindi kinakailangang mag-stretch. Nakakatulong sa iyo ang naka-relax na posture para kontrolin ang iyong motorsiklo sa paraang magagawa mong tumugon kaagad kapag may mga hazard.
- **Mga kamay** – hawakan ang mga handgrip nang mahigpit kapag nagmomotorsiklo sa mga malubak na kalsada. Magsimula sa flat wrist na posisyon para sa iyong kanang kamay, na makakatulong sa hindi sinasadyang labis na paggamit ng throttle.

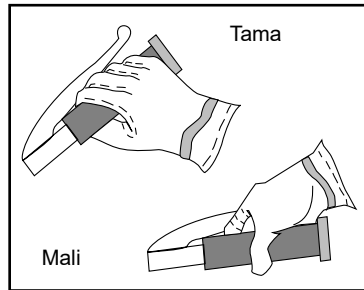


Figure 3-1
Posisyon ng kamay

Kapag na-adjust ang mga handlebar para pumantay ang iyong mga kamay, o mas mababa sa iyong mga siko, posible kang matulungan na gamitin ang mga wastong kalamnan para sa pag-steer.

- **Mga tuhod** – Panatilihing nakadikit ang iyong mga tuhod sa tangke ng gas para magpanatili ng balanse at kontrol kapag lumiliko, nag-a-accelerate, o humihinto ka.
- **Paa** – ilapat ng maayos ang iyong paa sa mga footrest para magpanatili ng balanse at kontrol, pero iposisyon din ang mga ito para madaling maabot ang mga pedal. Palaging ilapat ang iyong mga paa sa mga foot peg, dahil posibleng magkaroon ng matinding pinsala kung ilalaylay mo ang iyong mga paa habang nagmomotorsiklo.

Mga Pangunahing Kontrol at Pagpapatakbo

Bagama't ang mga motorosiklo ay may mga kontrol sa magkakatulad na lokasyon sa bawat isa, kumonsulta sa owner's manual ng motorsiklo para i-verify ang mga lokasyon ng kontrol at operasyong partikular sa iyong bisikleta.

Mag-practice sa isang ligtas at kontroladong lugar hanggang sa maging kumportable ka sa paggamit ng bawat kontrol. Tandaang idiretso lang ang ulo at mata para makita mo kaagad ang mga hazard na nasa kalsada.

Pagkontrol sa Control at Pag-shift ng Gear

Manual ang shift ng karamihan ng mga motorsiklo. Mag-practice na mag-shift ng gear pataas at pababa para sa suwabeng kontrol. Masanay sa pag-shift nang hindi tumitingin sa mga kontrol sa ibaba, para manatili kang nakatingin sa harap at nakatuon sa daraanang kalsada.

Karaniwang may wet clutch ang mga motorsiklo, ibig sabihin, may cooling fluid sa clutch, na nagpapababa sa pagkaluma at pagkasira ng mga piyesa. Nakakatulong din ang ganitong uri ng clutch na kontrolin ang lakas ng puwersang tinatanggap ng gulong sa likod, na makakatulong sa swabeng pagsisimula, pati na rin sa pagmamaneobra nang mabagal.

Magandang diskarte sa mga motorsiklo ang swabeng pag-shift sa mabagal para pumreno gamit ang engine--pero sa diskarteng ito, hindi nag-e-engage ang iyong brake light para ipaalam sa mga driver na nasa likod mo na bumabagal ka na. Kung pepreno gamit ang engine, i-flash nang ilang beses ang iyong brake light para matulungan ang ibang gumagamit ng kalsada na makitang babagalan mo ang iyong takbo.

Pag-steer sa Motorsiklong May Dalawang Gulong

Isang bagay na karaniwan sa mga motorsiklong may dalawang gulong ay kung paano minamaneobra ang mga ito: sa humigit-kumulang 12-15 mph, nagsi-steer ang mga ito sa pamamagitan ng isang diskarte na tinatawag na countersteering. Kailangang humiling ng isang motorsiklo para makaliko kapag umaandar nang mas mabilis sa bilis ng paglakad, sinisimulan ng countersteering ang paghilig na ito. Para gamitin ang diskarteng ito, hawakan nang mahigpit ang grip sa direksyong gusto mong likuan.

Nagbibigay-daan ang countersteering para swabe at maayos na simulan ng rider ang paghilig ng motorsiklo at lumiko sa direksyong gusto nitong puntahan. Para mag-countersteer, hawakan nang mahigpit ang grip sa direksyong gusto mong likuan. Kapag hinawakan nang mahigpit ang kaliwang hand grip, hihilig sa kaliwa at liliko sa kaliwa ang bisikleta. Kapag hinawakan nang mahigpit ang kanang hand grip, hihilig sa kanan at liliko sa kanan ang bisikleta. Kapag kumuha ka ng kurso ng pagsasanay sa motorsiklo para sa baguhan, matuturuan ka ng mga basic hinggil sa countersteering.

Tandaan: Ang mga motorsiklong may tatlong gulong (mga trike, sidecar, reverse-trike, atbp.) ay nagsi-steer sa pamamagitan ng direct steering. Ang diskarteng ito ay simpleng pagliko gamit ang mga handlebar sa direksyong gustong puntahan ng rider.

Cornering

Ang ilan sa mga nakakatuwang karanasan sa pagmomotorsiklo ay ang pagdaan sa mga pa-zigzag na kalsada ng Washington. Ang malaking porsyento ng mga pagkamatay dahil sa pagbangga ng motorsiklo sa Washington ay pagbangga ng isang sasakyan sa mga corner dahil sa pagkakamali sa paghusga ng rider: ang dalawang pangunahing sanhi ay mabilis na takbo at hindi tamang diskarte. Kadalasan, masyadong mabilis ang takbo ng mga rider sa mga corner at hindi nila nagagawang manatili sa kanilang lane; karaniwan ay tumatawid sila sa kabilang lane ng trapiko, o lumalabas sila ng kalsada. Kung minsan, nag-o-overreact ang mga rider at napapalakas ang kanilang preno, na nagreresulta sa pagkadulas at kawalan ng kontrol. Ang isa sa mga pinakaepektibong paraan para mabawasan ang iyong panganib sa mga corner ay ang pagsasanay. Ang lahat ng pagsasanay sa endorsement para sa motorsiklong may dalawang gulong sa Washington ay may pagtutuon sa mga estratehiya at diskarte sa cornering.

Mga Hakbang sa Cornering

Para ligtas na magawa ang cornering, dapat kang mag-ingat sa lahat ng paliko at kurbada. Gamitin ang apat na hakbang na ito bilang estratehiya para sa mas mahusay na kontrol:

- **Bagalan ang takbo** bago ang corner sa pamamagitan ng pag-roll off sa throttle at, kung kinakailangan, at dahan-dahang paggamit sa dalawang brake.

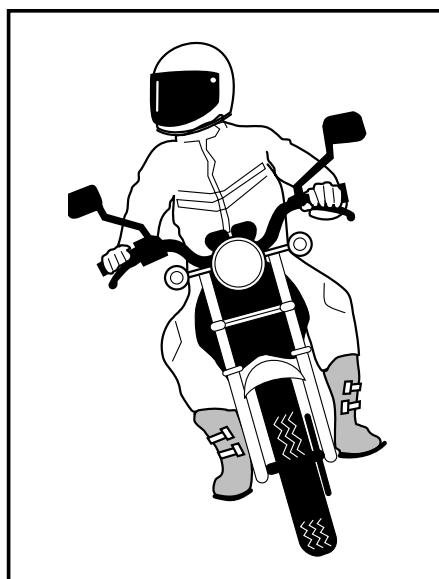


Figure 3-2
Humiling kasabay ng motorsiklo

- **Tumanaw** hangga't posible sa lilikuan sa pamamagitan ng pag-anggulo ng iyong ulo at mga mata sa direksyong gusto mong puntahan (papunta sa dulo o exit ng corner). Gawin ito sa buong corner. Panatilihin ang iyong mga mata sa level ng horizon. Kung sa palagay mo ay malawak masyado ang takbo mo, pagtuunan ang gusto mong puntahan.
- **Mag-countersteer.** Tandaan na para lumiko, dapat humiling ang motorsiklo. Para simulan ang paghilig, higitan ng kaunti ang handgrip patungo sa direksyong gusto mong puntahan. Higitan ang kaliwa— humiling pagkaliwa — pumunta sa kaliwa. Higitan ang kanan— humiling pakanan — pumunta sa kanan. Kung sa palagay mo ay lumalawak ang takbo mo, mas higitan ang hawak at humiling pa.
- Pagkatapos mong makapasok sa corner, dahan-dahan at swableng pihitin ang throttle para panatilihin o medyo bilisan ang takbo, na makakatulong sa pag-stabilize ng motorsiklo.

Mga Linya sa Cornering

May tatlong posisyon ang bawat lane kung saan ka puwedeng dumaan: panlabas, gitna, at panloob, na mayroon din sa bawat corner. Ang mga corner ay may entry point, mid-point (o apex), at exit point. Sa pamamagitan ng pagpili ng iba't ibang posisyon sa lane sa bawat isa sa talong punto, puwede kang lumipat ng linya para umangkop sa bawat corner at pahusayin ang antas ng kaligtasan mo.

Narito ang tatlong halimbawa ng paraang magagamit mo ang pagpoposisyon sa lane kapag nagsasagawa ng cornering:

1. Sa pamamagitan ng pagkuha ng gitna/gitna/gitnang path (Figure 3-3), karaniwang naiiwasan mo ang kasalubong na trapiko at mga harang gaya ng graba. Tandaan na kung minsan, ang mga madulas na surface gaya ng mga tumagas na langis o dahon ay puwedeng magsama-sama malapit sa gitna ng lane. Karaniwang ang gitnang path ang pinakaligtas para sa mga baguhang rider.

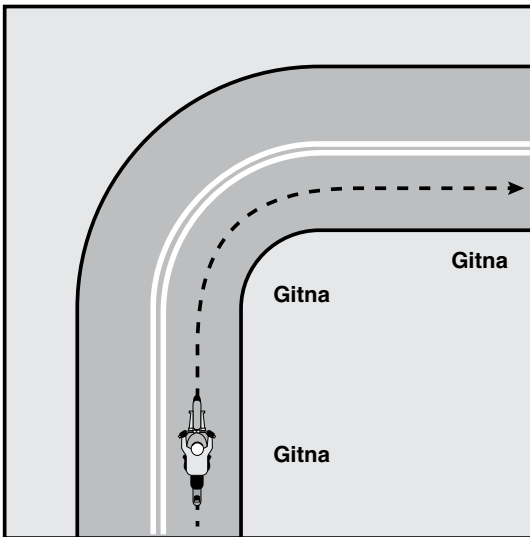


Figure 3-3
Gitna/gitna/gitnang linya sa cornering

2. Sa pamamagitan ng pagkuha ng labas na posisyon sa entry (Figure 3-4), loob na posisyon sa midpoint, at labas ulit sa exit, (labas/loob/labas) puwede mong “madiretso” ang corner. Kung mas diretso ang corner, mas kaunting paghilig ang kailangan mo, at mas may traction ka, na makakatulong kung sakaling kailangang huminto dahil sa emergency. Kapag nagsimula ka sa labas na posisyon ng lane, mabibigyan ka rin ng magandang view ng corner. Tandaan na puwede kang ilagay ng linyang ito na mas malapit sa kasalubong na trapiko, o posibleng mga harang na malapit sa gilid.

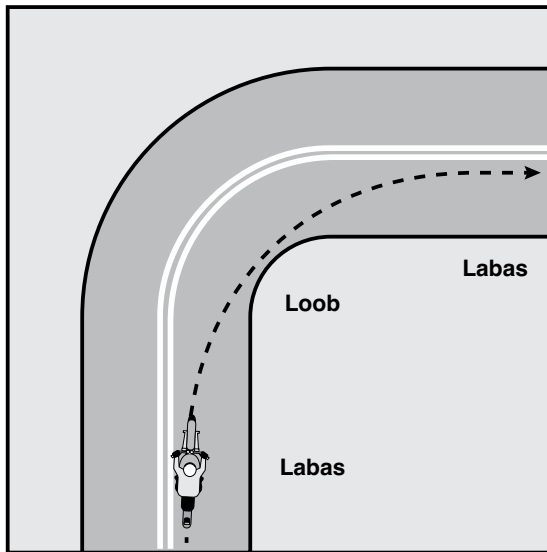


Figure 3-4
Labas/loob/labas na linya sa cornering

3. Ang pagkuha ng “delayed apex” ay isang advanced na diskarte sa cornering na kinauugnayan ng naantala na pagpasok sa apex ng corner. Nangangailangan ang diskarteng ito ng mas humiling ka pa, pero nang mas mabilis; makakatulong din ito sa iyo na makakita ngn mas malayo para sa mas mahabang panahon, na magbibigay sa iyo ng mas magandang pagtanaw sa susunod na corner. Palaging tandaan na kung mas matagal ka sa labas na posisyon ng kanang corner, mas lumalapit ka sa kasalubong na trapiko.

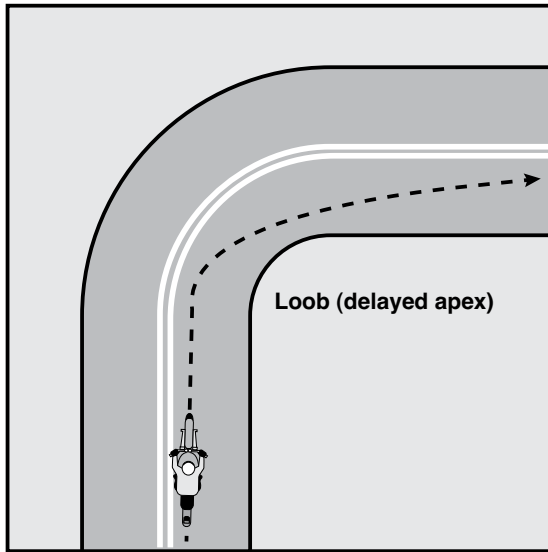


Figure 3-5
Delayed apex na linya sa cornering

Ang pinakamahalagang dapat malaman tungkol sa cornering ay magkakaiba ang bawat corner. Mag-ingat sa bawat corner, kahit nakadaan ka na rito dati. Hindi mo malalaman kung nagbago na ba ang kundisyon ng surface, kung may hazard sa kalsada, o kung nagbago na ba ang mga pattern ng trapiko.

Tumingin, Mag-anticipate, Pumili

Tumanaw sa corner hangga't maaari, at alamin ang higit na impormasyon tungkol sa:

- Iyong linya ng pagtingin—gaano kalayo ang natatanaw mo sa corner?
- Gaano kasikip ang radius ng corner
- Ang kundisyon ng surface na pinipili mo
- Ang slope ng corner, na nakakaapekto sa iyong anggulo sa paghilig, pati na rin sa iyong bilis

I-anticipate ang mga potensyal na hazard gaya ng mga tumatawid na sasakyan sa gitnang linya, wildlife sa kalsada, yelo, o graba sa daanan, at i-adjust ang iyong speed at posisyon sa lane, ayond dito.

Pumili ng mga posisyon sa lane sa buong corner para i-maximize ang traction at kakayahang makakita at makita. Anumang path ang pipiliin mo, tiyaking panatilihing nakaanggulo ang iyong ulo at baba sa corner exit, at pagtuunan kung saan ka pupunta.

Pagpreno

Pagpreno sa Tuwid na Linya

Ang hindi tamang diskarte sa pagpreno ay kadalasang isang karaniwang salik sa banggaan ng motorsiklo. Karaniwan, nagpa-panic ang rider at kulang o sobra ang tapak sa mga preno. Kung hindi sapat ang iyong pagpreno, posibleng hindi ka makahinto sa oras bago ang isang hazard. Kung sosobra ang iyong pagpreno, puwede kang mawalan ng traction sa isa o dalawang gulong at bumangga.

Mas malakas ang preno sa harap kung para sa preno sa likod dahil lumilipat paharap ang preno kapag bumabagal o humihinto. Gayunpaman, ang pinakamabilis at pinakaligtas na paghinto ay nagagawa sa pamamagitan ng paggamit ng preno sa harap at liko sa swabeng magkasunod na paraan, nang hindi idinudulas ang alinmang gulong. Sanayin ang swabeng paggamit ng preno sa harap, nang hindi ito “binibigla” para maiwasan ang pagkakatulak paharap sa iyong motorsiklo.

Kapag kailangan mong huminto, manatili sa 1st gear at tingnan ang iyong mga salamin, kung sakaling kinakailangan na umiwas na mabangga ka sa likod.

Sanayin ang pagpreno sa ligtas at kontroladong kapaligiran hanggang sa maging kumportable ka nang huminto nang ligtas sa pinakamabilis na paraang posible.

Pagpreno sa Isang Corner

Kapag nakahilig ang isang motorsiklong may dalawang gulong para sa pagliko, nababawasan nang husto ang tindi ng traction na available para sa pagpreno. Kung mas nakahilig ang anggulo, mas kaunti ang available na traction at mas mataas ang posibilidad ng pagkawala ng traction ng mga gulong kapag ginamit ang preno.

Para huminto nang mabilis at ligtas hangga't maaari sa isang kurba, subukang bawasan ang iyong anggulo sa paghilig, at pagkatapos ay magpreno. Habang binabawasan mo ang anggulo ng paghilig at dumidiretso ka, puwede kang mapunta sa labas ng iyong lane, kaya tiyaking ligtas mo itong magagawa sa mga kundisyon ng kalsada at trapiko.

Kung hindi mo magagawang dumiretso at magpreno dahil sa mga kundisyon ng kalsada at trapiko, dahan-dahang magpreno habang dahan-dahan mong dinidiretso ang iyong bisikleta. Habang dumidiretso ka, (mas hindi nakaanggulo sa paghilig) maglapat ng higit pang pressure sa preno. Tandaan na huwag mag-apply ng pwersa sa preno katulad ng gagawin mo kung direktso ang motorsiklo, at palaging ikwadrado ang iyong mga handlebar bago tuluyang huminto para sa stability at kontrol.

Ang paraan para maiwasan ang pagpreno sa corner ay ang pagbagal ng andar, at itakda ang iyong bilis sa pagliko bago ang corner. Piliin ang iyong bilis sa pagliko batay sa impormasyong nakuha mo tungkol sa radius, kundisyon ng surface, at linya ng paningin ng corner. Tandaan ang diskarte sa cornering na BUMAGAL, TUMINGIN, DIINAN, at PIHITIN.

Mga Pagmamaneobrang Pang-iwas sa Banggaan

Sa pangkalahatan ay may dalawang uri ng evasive maneuver kapag may madadaan kang hazard sa iyong motorsiklo:

- Baguhin ang bilis (magpabilis, magbagal, o huminto) o
- Baguhin ang posisyon (mag-swerve o lumiko).

Mga Mabilisang Paghinto

Para maiwasan ang hazard gaya ng lumilikong sasakyan, pedestrian, hayop, o iba pang bagay sa kalsada, posibleng kailanganin mong ihinto ang motorsiklo mo sa pinakamabilis at pinakaligtas na paraang posible. Para magawa ito, gamitin ang dalawang preno nang husto nang hindi nilo-lock ang alinmang gulong:

- Dahan-dahang piitin ang preno sa harap sa matatag at unti-unting paraan. Piitin sa mas malakas na pwersa habang nagkakarga ang iyong suspension sa harap. Huwag biglain ang lever ng preno sa harap. Huwag gumamit ng biglaang pressure sa alinmang preno.
- Habang lumilipat ang bigat sa harap sa pagpreno, bumababa ang traction sa likod. Kapag ginagamit ang preno sa likod, mag-apply muna ng kaunting pressure, at unti-unting diinan ang pressure sa preno sa likod para maiwasan ang pagdulal ng gulong sa likod.
- Panatilihin nakadikit sa tangke ang iyong mga tuhod at nakadiretso ang iyong tingin. Tumanaw, na makakatulong sa iyo na ihinto ang motorsiklo sa diretsong linya.

Tandaan: Sanayin ang paggamit ng dalawang preno para sa mga normal na paghinto para makuha ang kasanayan at gawi ng paggamit ng dalawang preno. Mabubuo nito ang iyong muscle memory para tulungan kang magpreno nang mas mahusay sa isang emergency.

Mga Swerve

Hindi sa lahat ng pagkakataon ay ligtas na huminto nang mabilos kung may limitadong espasyo, o kung hindi makakahinto ang mga sasakyan sa likod mo. Madaling imaneobra ang mga motorsiklong may dalawang gulong, kaya posible mong maiwasan ang isang hazard sa pamamagitan ng pag-swerve sa paligid nito. (Figure 3-6 at 3-7)

Ang isang pag-swerve ay isang countersteer na sinusundan ng isa pa: isa para mabilis na magmaneobra sa paligid ng hazard, at isa pa para bumalik sa iyong orihinal na path. Para makapagpalit ng direksyon nang mabilis hangga't maaari, tumingin sa direksyong gusto mong puntahan at panatilihing nakadirekto at nakagitna ang iyong katawan, para hiwalay na gumalaw ang bisikleta mo. Ang pag-swerve ay isang mabilis na pagmamaneobra na nangangailangan ng matinding traction. Para mapreserba ang kontrol sa traction, huwag mag-swerve at magpreno nang sabay. Mag-swerve at pagkatapos ay mag-brake, o mag-brake at pagkatapos ay mag-swerve.

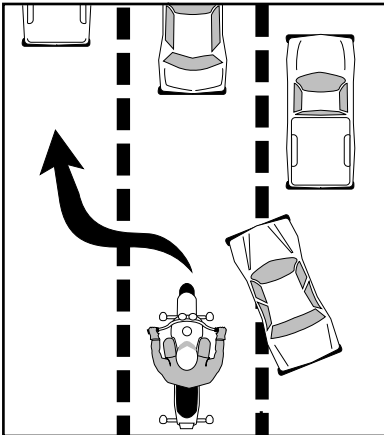


Figure 3-6
Mag-swerve, at magpreno

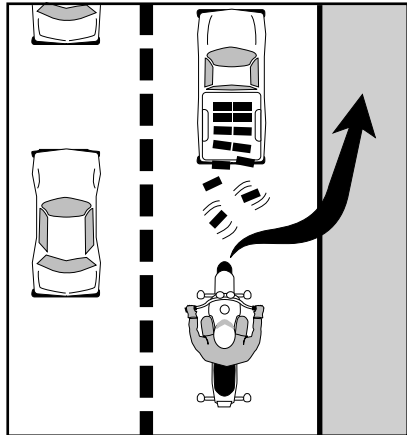


Figure 3-7
Magpreno, at mag-swerve

Puwedeng gamitin ang pag-swerve bilang isang kasanayang nakakapagligtas ng buhay; sanayin ito nang madalas sa isang ligtas na lokasyon at iba't ibang bilis.

Pagsasakay ng Mga Pasahero at Kargamento

Tandaan na magiging iba ang takbo ng iyong motorsiklo depende sa karagdagang bigat ng isang pasahero at/o kargada. Posibleng mas maging matagal para mag-accelerate, at mas maging matagal din ang paghinto. Posibleng mas mahirap gawing steady at direktso ang iyong bisikleta sa mga paghinto, at posibleng maging iba ang paggalaw sa mga corner at mabagal na pagmaneobra.

Responsibilidad ng rider ang pagkakaroon ng pasahero; kaya tiyaking may sapat kang kasanayan at kumportable ka sa pagpapatakbo ng motorsiklo bago tumanggap ng mga pasahero o kargada.

Ang sinumang pasahero na isasakay sa motorsiklong may dalawa o tatlong gulong sa Estado ng Washington ay dapat hindi bababa sa limang taong gulang. Ang mga pasahero ay dapat may passenger seat, mga footboard o peg, at kinakailangang magsuot ng helmet na nakakasunod sa DOT.

Sa lahat ng oras, dapat sumakay ang isang pasahero kapag nakasakay ka na at bumaba bago ka bumaba para mapanatiling stabilize ang bisikleta. I-adjust ang iyong mga salamin kapag nakaupo na ang mga pasahero at sabihan silang panatilihin ang kanilang paa sa mga footboard/peg sa lahat ng oras.

Ang mga pasahero ay dapat humilig kasabay mo at ng bisikleta kapag lumiliko sa corner at hindi dapat masyadong malikot, lalo na sa mga mabagal na andar at paghinto

Tiyaking mahigpit na nakakabit at nakagitna ang kargada hangga't maaari; tiyaking hindi nito naaapektuhan ang kakayahan mong ligtas at epektibong gamitin ang lahat ng kontrol ng motorsiklo.

Makikita mo sa iyong manual ng may-ari kung gaano kabigat na weight ang ligtas mong maisasakay sa iyong motorsiklo, at puwede itong magmungkahi ng iba't ibang pressure sa gulong o adjustment sa suspension para sa pagsasakay ng pasahero at/o kargamento.

PAGSAKAY NG MOTORSIKLONG MAY TATLONG GULONG

Mga Uri ng Mga Three-Wheeler: Ang Naaangkop na Trike sa Iyo

Iba-iba ang uri, laki, at layunin ng mga motorsiklong may tatlong gulong (Figure 4-1). Halimbawa, may mga sidecar rig (A), trike na may isang gulong sa harap at dalawa sa likod (B), at reverse trike na may dalawang gulong sa harap at isa sa likod (C). Piliin ang uri ng motorsiklong pinakanaaangkop sa iyong mga pangangailangan. Tiyaking kumportable ka sa laki at layout ng bisikleta, at maayos mong magagamit ang mga kontrol.

Ang Mga Pagkakaiba sa Pagitan ng Motorsiklong May Dalawang Gulong at May Tatlong Gulong

Ibang-iba ang paggamit ng mga motorsiklong may tatlong gulong sa mga motorsiklong may dalawang gulong. May iniaatas ang Washington na hiwalay na endorsement para sa mga three-wheeler dahil sa mga pagkakaiba sa paggamit ng two-wheeler at three-wheeler. Mapapansin ng kahit isang rider ng two-wheeler na marami nang karanasan na iba ang pag-steer, pag-corner, paghinto, at pagbalanse ng isang motorsiklong may tatlong gulong.

Kumuha ng kurso ng pagsasanay sa three-wheeler para matutunan at ma-practice ang mga diskarteng kinakailangan sa ligtas at mahusay na pagsakay sa iyong three-wheeler.

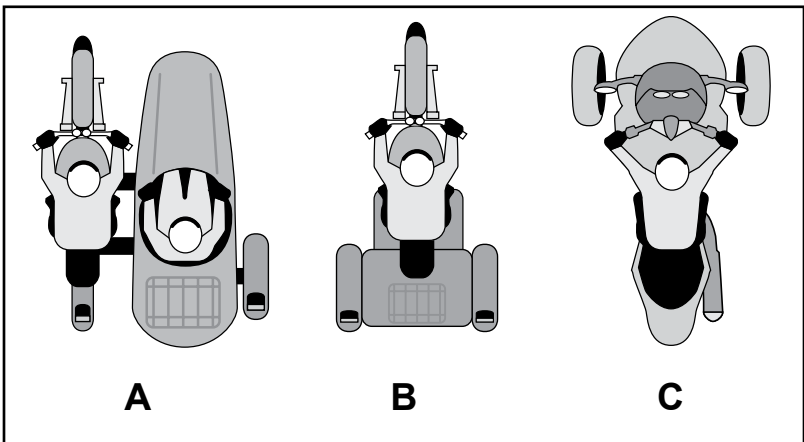


Figure 4-1
Mga uri ng mga motorsiklong may tatlong gulong

Mga Kagandahan

May ilang kagandahan ang mga motorsiklong may tatlong gulong, na karaniwang tinatawag na rig, kung ikukumpara sa mga counterpart ng mga ito na may dalawang gulong:

- Kadalasan, mas stable ang mga ito kaysa sa two-wheeler
- Hindi mo kailangang itayo ang mga ito kapag nakahinto
- Puwedeng mag-slide ang mga ito nang patagilid habang pumepreno, nang hindi natutumba
- Mas malaki naman, sa pangkalahatan, ang mga three-wheeler kaya mas visible ang mga ito
- Mas madaling nakakapagsakay ng mga pasahero at kargamento ang mga ito kaysa sa mga two-wheeler dahil sa laki ng mga ito.

Mga Hindi Kagandahan

May mga hindi kagandahan sa mga rig na may tatlong gulong dahil sa:

- Laki ng mga ito, kaya mas visible pero mas mahirap imaneobra at mas mabigat ang mga ito, na puwedeng makaapekto sa acceleration.
- Dagdag na weight, na puwedeng maging dahilan para mas matagalang huminto ang mga three-wheeler (lalo na ang mga motorsiklong may sidecar).
- Mas malakas na pagkonsumo ng gasolina dahil sa dagdag na weight, at mas madaling pagluma ng engine at gulong. Tiyaking iinspeksyunin mo ang iyong three-wheeler bago ka sumakay rito sa bawat pagkakataon.

Posture sa Pagsakay

Para sa mas mahusay na kontrol, gawin ang mga sumusunod:

Posture/Pagkakaupo — iposisyon ang sarili mo sa kumportableng paraan, kung saan magagamit mo ang lahat ng kontrol, at magagamit mo ang iyong mga braso para i-steer ang rig, sa halip na idiretso ang pagkakatindig mo. Umupo nang hindi kalayuan sa harap, para bahagyang naka-bend ang iyong mga braso kapag hinahawakan mo ang mga handgrip; mas mahusay mong mamamaneobra ang rig sa ganitong paraan. Kapag tama ang posture mo, mas mabilis mong maaaksyunan ang mga hazard.

Mga Kamay — hawakan nang mabuti ang mga handgrip, pero nang hindi masyadong mahigpit para mapanatili ang iyong grip sa pagdaan sa mga baku-bakong surface. Panatilihing flat ang kanan mong pulso para mas mahusay mong makontrol ang throttle, at hindi mo mapabilis ang takbo nang hindi sinasadya. I-adjust ang mga handlebar para kapantay ng iyong mga kamay ang mga siko mo, o mas mababa ang mga kamay kaysa sa siko. Kapag mas relaxed ang posisyon mo, mas kumportable at mas mahusay mong makontrol ang iyong rig.

Mga Paa — puwedeng magtamo ng mga malalang pinsala at maging mas mahirap ang pagkontrol sa rig kung nakalapat sa ground ang iyong mga paa sa panahon ng operation. Ilapat ang mga paa mo sa mga footrest malapit sa mga kontrol para hindi madikit ang mga ito sa anumang gumagalaw na bahagi.

Posisyon ng Katawan — dapat mong i-shift ang posisyon ng katawan mo kapag lumiliko ka sakay ng iyong three-wheeler. I-lean at/o i-shift ang bigat ng iyong katawan sa direksyong gusto mong likuan para hindi mapaangat ang gulong sa loob; mahalaga ito lalo na sa mga sidecar rig kapag kumakanan para maiwasan ang rollover na pagkakabangga.

Mga Pangunahing Kontrol at Operation

Magkakatulad ang lokasyon ng mga kontrol ng karamihan ng mga three-wheeler. Sumangguni sa manual ng may-ari para makumpirma ang mga lokasyon ng kontrol at operation na partikular sa iyong rig.

Mag-practice sa isang ligtas at kontroladong lugar hanggang sa maging kumportable ka sa paggamit ng bawat kontrol nang hindi tumitingin sa mga ito. Ang pinakamahusay na paraan para maging pamilyar sa iyong trike ay ang pagkuha ng klase sa pagsasanay.

Pagkontrol sa Clutch at Pag-shift ng Gear

Palaging sumangguni sa iyong manual ng may-ari para makumpirma ang uri ng transmission na ginagamit ng rig mo, at ang operation nito. Manual na nagsi-shift ang ilang three-wheeler, at bahagya o ganap na awtomatiko naman ang pag-shift ng iba. Mag-practice na mag-shift pataas at pababa para sa suwabeng kontrol.

May wet clutch ang karamihan ng mga ganap na manual na rig, na nagbibigay-daan sa iyong i-slip ang clutch, na nakakatulong sa pagkontrol sa power na ibinibigay sa (mga) gulong sa harap.

Ang pag-slip sa clutch ay isang napakahalagang kakayahang dapat mong matutunan at i-practice, dahil nakakatulong ito sa pagkontrol sa rig kapag nagmamaneobra ka habang mabagal ang takbo mo.

Ang paggamit ng engine braking power sa pamamagitan ng downshifting ay isang kapaki-pakinabang na diskarteng may hindi kagandahan: hindi nae-engage ang iyong brake light para ipaalam sa mga driver sa likod mo na babagalan mo ang iyong takbo.

Sa pagpreno gamit ang engine, i-flash nang ilang beses ang iyong brake light para matulungan ang ibang gumagamit ng kalsada na makitang babagalan mo ang iyong takbo.

Mga Natatanging Katangian sa Paggamit

Pag-steer ng Three-Wheeler

Sa mga normal na kundisyon, gumagamit ng direct steering ang mga three-wheeler, kung saan iniikot lang ang mga handlebar patungo sa direksyong gustong puntahan ng rider.

Mga Tip-Over Line

Kasama ang mga tip-over line sa disenyo ng lahat ng motorsiklong may tatlong gulong (Figure 4-2, 4-3, 4-4). Ang linyang nasa pagitan ng anumang dalawang gulong sa iyong rig ay isang tip-over line, at mistulang hinge point ang bawat tip-over line. Kapag may sapat na weight sa labas ng isang tip-over line, o kapag na-shift ng mga cornering force ang center of gravity sa labas ng isang tip-over line, posibleng umangat sa ground ang isang gulong ng motorsiklong may tatlong gulong. Pinakamadalas mangyari ang tipping sa pagmamaneobra sa masisikip na lugar o kapag lumiliko habang mabilis ang takbo mo; sa mga malalang sitwasyong, puwedeng mag-roll ang rig.

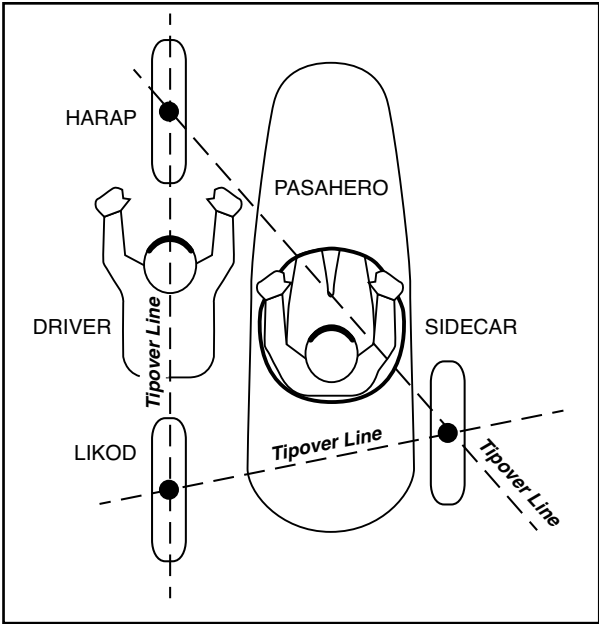


Figure 4-2
Mga tip-over line: Sidecar rig

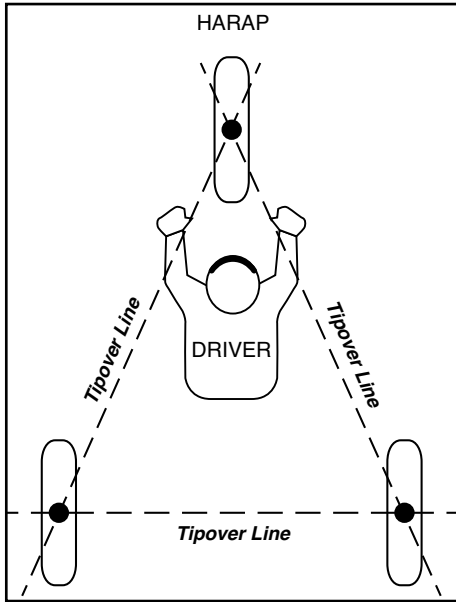


Figure 4-3
Mga tip-over line: Trike

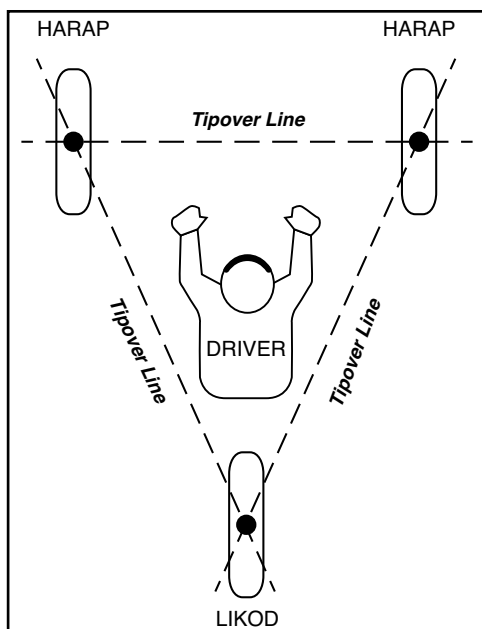


Figure 4-4
Mga tip-over line: Inverted trike

Pinakakapansin-pansin ang mga tip-over line sa pag-operate ng mga sidecar rig. Puwedeng madaling umangat ang gulong ng sidecar kapag nag-shift ang weight o centrifugal force. Sa pamamagitan ng pag-practice at paulit-ulit na pagsasanay, magagawang i-operate ang isang motorsiklong may sidecar sa pamamagitan ng pagsakay sa dalawang gulong lang ng motorsiklo, na tinatawag na “pagpapalipad” sa sidecar, na hindi inirerekomenda sa mga pampublikong roadway.

Para manatiling stable, kailangang maingat na iposisyon ang mga kargamento at pasahero sa mga tip-over line para mapaliit ang posibilidad na umangat ang isang gulong, o mag-roll ang rig. Kapag mas mababa at mas nasa gitna ang kargamento o mga pasahero, mas magiging stable ang iyong motorsiklong may tatlong gulong.

“Pagpapalipad” at Pag-reverse ng Pag-steer

Dalawa lang sa tatlong gulong ang nakalapat sa ground kapag nagpapalipad ng rig. Maaabot ang balance point sa isang partikular na bilis, at doon mangyayari ang pag-reverse ng pag-steer.

Nangyayari ang pag-reverse ng pag-steer kapag ang isang three-wheeler (na kadalasang sidecar rig), na karaniwang kinokontrol ng direktang pag-steer ay pansamantalang nababalanse at nag-o-operate lang sa dalawang gulong ng motorsiklo; kapag nangyayari ito, nare-revert ang pag-steer sa pag-countersteer.

Para maibalik sa ground ang isang umangat na gulong, puwede mong gawin ang isa o higit pa sa mga sumusunod: (a) mag-lean sa kaliwa, (b) unti-unting gamitin ang preno sa harap, o (c) bahagyang i-roll off ang throttle. Ang pinakamahusay na paraan para maunawaan at makontrol ang isang umangat na gulong ay ang mag-practice sa isang ligtas at kontroladong lokasyon, at pagsasanay.

Yaw

Kapag nagsisimula sa pagkakahinto ng isang sidecar rig, posibleng maramdaman mong hinihila ng bigat ng sidecar ang sasakyan pakanan. Tinatawag na “yaw” ang paghilang ito (Figure 4-5, 4-6). Puwede mong ma-counteract ang yaw sa pamamagitan ng bahagyang pag-steer sa kaliwa kapag nagsisimula ka, na makakatulong sa iyong manatili sa lane mo.

Puwede mo ring maramdaman ang yaw kapag pumepreno ka sa isang side car rig. Sa pagpreno sa isang motorsiklong may sidecar, lalo na sa walang preno sa gulong ng sidecar, puwedeng makaramdam ka ng kaunting thrust sa kaliwa. Tugunan ang yaw sa pamamagitan ng bahagyang pag-steer sa kanan para manatili ka sa path na binibiyaye mo at sa lane mo.

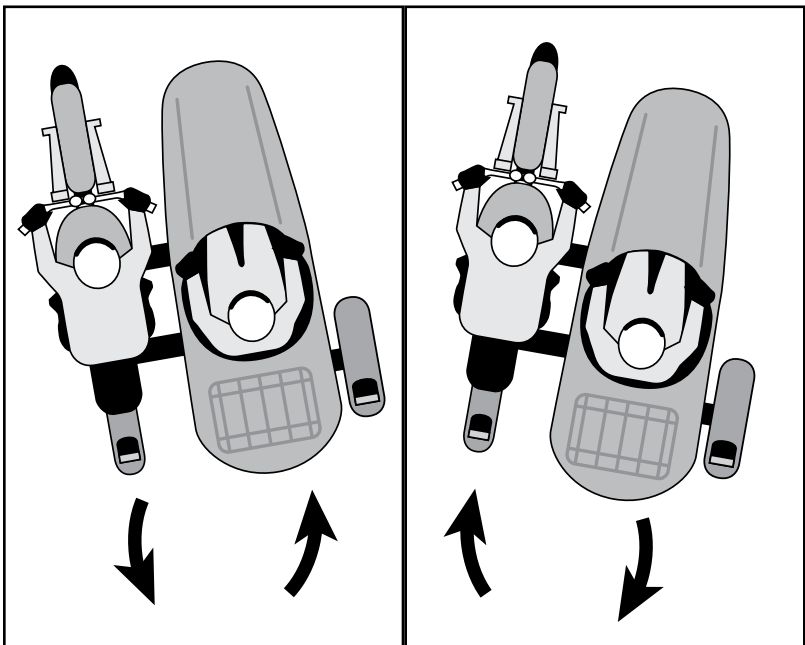


Figure 4-5
Yaw kapag nagde-decelerate

Figure 4-6
Yaw kapag nag-a-accelerate

Cornering

Ang ilan sa mga nakakatuwang karanasan sa pagmomotorsiklo ay ang pagdaan sa mga pa-zigzag na kalsada ng Washington. Ang malaking porsyento ng mga pagkamatay dahil sa pagbangga ng motorsiklo sa Washington ay pagbangga ng isang sasakyan sa mga corner dahil sa pagkakamali sa paghusga ng rider: ang dalawang pangunahing sanhi ay mabilis na takbo at hindi tamang diskarte.

Kadalasan, masyadong mabilis ang takbo ng mga rider sa mga corner at hindi nila nagagawang manatili sa kanilang lane; karaniwan ay tumatawid sila sa kabilang lane ng trapiko, o lumalabas sila ng kalsada. Kung minsan, nag-o-overreact ang mga rider at napapalakas ang kanilang preno, na nagreresulta sa pagkadulas at kawalan ng kontrol.

Ang isa sa mga pinakaepektibong paraan para mabawasan ang iyong panganib sa mga corner ay ang pagsasanay. Ang lahat ng pagsasanay sa endorsement para sa motorsiklong may tatlong gulong sa Washington ay may pagtutuon sa mga estratehiya at diskarte sa cornering.

Tandaang kapag mas mabilis ang takbo at mas makipot ang mga paliko, posibleng umangat ang gulong sa loob ng iyong three-wheeler. Nangyayari ang tipping kapag naililipat ang weight at/o center of gravity sa labas ng isang tip-over line.

Mga Hakbang sa Cornering

Para ligtas na magawa ang cornering, mag-ingat sa lahat ng paliko at curve. Gawin ang limang hakbang na ito para sa mas mahusay na kontrol (Figure 4-8):

1. **BAGALAN** ang takbo mo bago ang corner sa pamamagitan ng pag-roll off sa throttle at, kung kinakailangan, paggamit sa lahat ng brake.
2. **TINGNAN** ang lilikuan sa pamamagitan ng pag-anggulo ng iyong ulo at mga mata sa direksyong gusto mong puntahan (papunta sa dulo o exit ng corner). Gawin ito sa buong corner. Panatilihin ang iyong mga mata sa level ng horizon. Kung sa palagay mo ay malawak masyado ang takbo mo, mas pagtuunan ang gusto mong puntahan.
3. **I-LEAN** ang itaas na bahagi ng iyong katawan sa direksyong gusto mong likuan para manatili kang stable.
4. **IDIREKTA** ang gulong/mga gulong sa harap sa lilikuan mo

5. Kapag nakapasok ka na sa corner, suwabeng I-ROLL ang throttle para mapanatili o bahagyang mapabilis ang takbo mo; makakatulong itong hilahin ang iyong three-wheeler sa paliko.

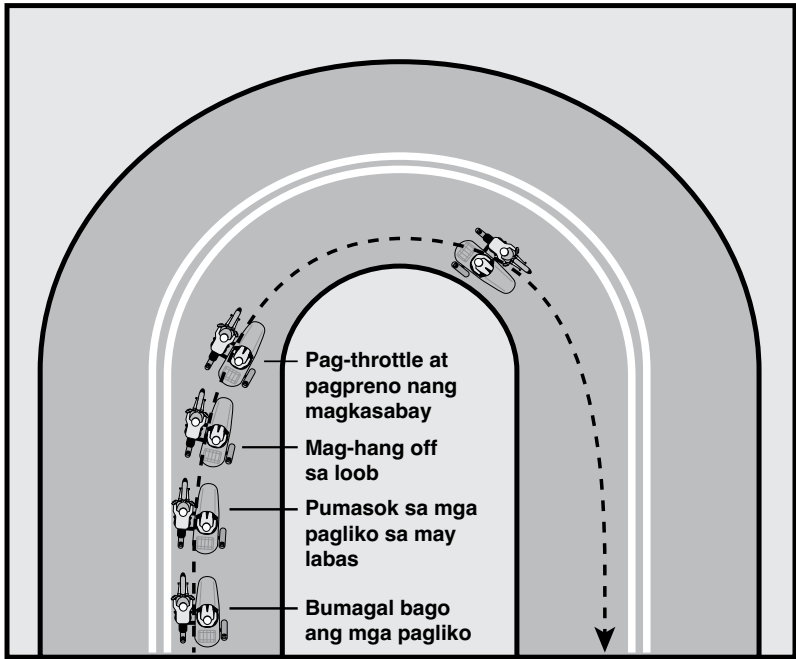


Figure 4-8
Diskarte sa pagliko ng three-wheeler

Pagliko ng Trike

Pantay ang bigat ng karamihan ng mga trike sa magkabilang bahagi; dahil dito, pareho lang ang pag-handle ng mga motorsiklong ito sa mga pakaliwa at pakanang likuan.

Pagliko ng Sidecar Rig

Dahil hindi palaging pantay ang distribusyon ng sidecar rig sa magkabilang bahagi, naiiba ang mga katangian sa pag-handle sa mga karaniwang trike. Kapag lumiliko sa kanan, hinihila ng force sa gilid ang rig papunta sa labas ng turn, kaya puwedeng umangat ang gulong ng sidecar. Madaling aangat ang sidecar sa paliko kung wala itong laman o kung magaan lang ang sakay nito.

Kapag ginamit mo ang mga hakbang sa cornering na nasa itaas habang tinitiyak mong magli-lean ka papunta sa pakanang likuan, liliit ang posibilidad na umangat ang iyong sidecar sa ground.

Sa pakaliwang likuan, ang force sa gilid na nagtutulak palabas sa likuan ay nagdaragdag ng weight sa gulong ng sidecar, na nakakatulong ditong manatiling nakalapit sa ground. Puwedeng ma-extend ang suspension dahil sa paglilipat ng weight sa kaliwa, na makakabawas sa traction na available para sa pagkontrol sa pag-steer at bilis. Sa mga malalang sitwasyon, puwede nitong isadsad ang dulo ng sidecar sa kalsada, na posibleng magpabaliktad sa sidecar rig.

Mga Pababa at Paahon

Sa pagmamaneho paahon sa isang motorsiklong may tatlong gulong o sidecare, nasi-shift ang ilang weight sa likod, na puwedeng maging dahilan para gumaan ang harap ng motorsiklo. Kapag nag-shift ang weight sa paahon na lugar, puwedeng mabawasan ang traction sa (mga) gulong sa harap, at mabawasan ang abilidad na mag-steer at ang grip ng gulong.

Sa pagmamaneho pababa, isi-shift ng gravity ang ilang weight sa (mga) gulong sa harap. Kapag nag-shift ang weight sa pababang lugar, puwedeng madagdagan ang available na force sa pagpreno, pero puwede ring madagdagan ang weight sa puntong dudulas ang isang gulong kapag nagpreno.

Kung magsisimulang dumulas ang gulong sa harap, mawawalan ka ng kakayahang mag-steer, kaya mahalagang agahan at gawing suwabe ang pagpapabagal sa takbo mo kapag lumiliko ka, pati kapag humihinto ka pababa para mapanatili ang traction at ang kakayahan mong mag-steer.

Sa pagmamaneho ng sidecar sa pababang lugar, mas mahalagang i-adjust ang bilis bago ka lumiko, lalo na sa mga pakanang likuan. Sa mga pababang pakanang likuan, parehong hinihila ng cornering force at gravity ang rig papunta sa labas ng curve, na puwedeng maging dahilan para umangat at mag-tip sa kaliwa ang sidecar.

* Tandaang mas madaling bilisan ang takbo sa isang corner kaysa sa bagalan ang takbo rito, kaya palaging i-adjust ang bilis mo bago ka pumasok sa isang corner.

Drifting

Gaya ng tinalakay kanina, hinihila ng centrifugal force ang three-wheeler papunta sa mga labas ng corner at puwede itong maging dahilan para umangat ang gulong sa loob. Para mabawasan ang force na ito sa gilid at mapanatiling nakalapit sa ground ang lahat ng gulong, puwede kang gumamit ng diskarteng tinatawag na “drifting.” Ang drifting ay isang diskarteng gumagamit ng pag-steer, pagpreno, at pag-throttle para bahagyang mapadulas ang (mga) gulong sa likod papunta sa labas ng corner. Makakatulong ang bahagyang pag-drift na ito na i-disperse ang mga kargamento sa gilid at maging mas stable habang pinapanatili ang kontrol sa direksyon. Ang pinakamahusay na paraan para matutunan at ma-practice ang mahalagang diskarteng ito ay ang kumuha ng kurso sa pagsasanay sa three-wheeler.

Pagpreno

Pagpreno sa Tuwid na Linya

Ang hindi tamang diskarte sa pagpreno ay kadalasang isang karaniwang salik sa maraming pagbangga ng motorsiklo. Ang isa sa mga kagandahan ng motorsiklong may tatlong gulong ay mas malakas kang makakapagpreno kaysa sa two-wheeler, at mapapanatili pa rin ang traction.

Para magawa ang mga pinakamaikli at pinakaligtas na paghinto, sabay-sabay na gamitin ang lahat ng preno sa iyong rig (Figure 4-9). Gamitin ang mga preno nang suwabe at paunti-unti. Kapag papahinto ka na, nagsi-shift sa harap ang bigat ng iyong three-wheeler, kaya huwag “i-grab” ang mga preno para maiwasang dumulas. Sa isang sidecar rig o reverse trike, magiging mas epektibo ang preno mo sa harap kapag nag-shift ang weight sa harap – kaya magiging mas malakas ito kaysa sa (mga) preno sa likod. Gamitin ang lahat ng preno hanggang sa, pero hindi hihigit sa, skid point.

Kapag papalapit ka sa isang stop, manatili sa unang gear (sa isang rig na manual na sini-shift) para mabilis kang makaandar kung kinakailangan, para maiwasang mabangga ang likod mo.

Pagpreno sa Isang Corner

Para mabilis at ligtas na makahinto sa isang paliko, gamitin ang lahat ng iyong preno nang suwabe at paunti-unti. Nababawasan ang traction sa pagliko ng three-wheeler, na nakakaapekto sa traction na available para sa pagpreno. Huwag higitan ang iyong mga limitasyon sa traction, na puwedeng maging dahilan para dumulas ang motorsiklo mo, at maalis ka sa iyong lane.

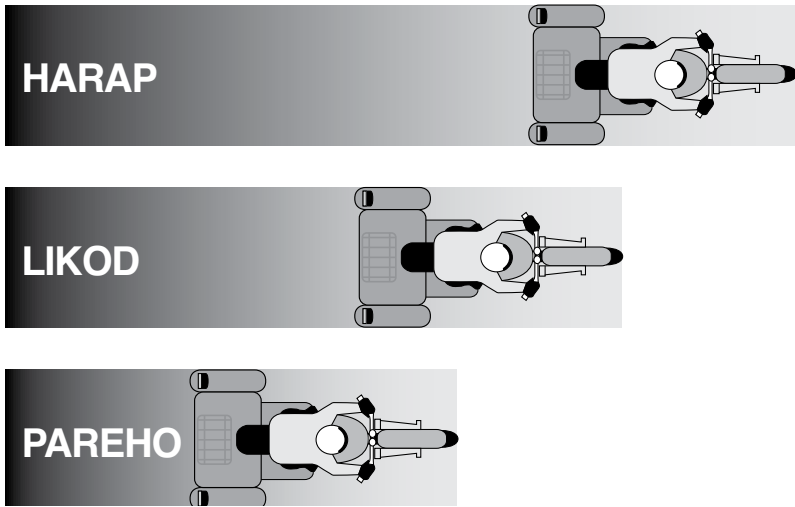


Figure 4-9
Mga stopping distance

Mga Pagmamaneobrang Pang-iwas sa Banggaan

Sa pangkalahatan, may dalawang uri ng mga pagmamaneobrang pang-iwas sa banggaan na puwede mong gawin sa iyong three-wheeler:

- Baguhin ang bilis (huminto, bagalan ang takbo, o bilisan ang takbo)
- Baguhin ang posisyon (mag-swerve o lumiko).

Mga Mabilisang Paghinto

Ang mabilisang paghinto ang karaniwang pinakaligtas na pagmamaneobrang pang-iwas sa banggaan o iba pang hazard sa trapiko habang nasa isang three-wheeler:

- Ganap na gamitin ang lahat ng preno nang suwabe at paunti-unti nang walang nila-lock na anumang gulong
- Maghanda para sa posibilidad na mag-yaw ang sidecar sa kaliwa kapag humihinto
- Panatilihin ang iyong mga tuhod sa tank at ang iyong mga mata na nakatingin sa daan; makakatulong ito sa iyong huminto nang nasa tuwid na linya.

Mag-practice sa paggamit sa lahat ng preno para sa mga hindi emergency na paghinto para mapahusay ang muscle memory, na makakatulong sa iyong magpreno nang maayos sakaling may emergency. Ang pinakamagandang lugar para sa pagsasanay ng iyong mga emergency na kakayahan sa pagpreno ay sa isang ligtas at kontroladong lokasyon.

Mga Swerve

Puwedeng mag-swerve kapag may hazard, pero dahil sa mga katangian sa pag-handle ng mga three-wheeler, puwedeng magalaw ang suspension ng rig kapag biglaang nagkaroon ng load sa gilid dahil sa isang swerve, na puwedeng magresulta sa pag-tip o pag-roll over. Mas malamang na mag-tip o mag-roll over kapag nasa isang sidecar dahil sa tip-over line.

Tandaang mas kaunti ang espasyo para mag-swerve sa mga sasakyan o obstacle dahil sa laki ng three-wheeler. Kung kailangan mong mag-swerve, huwag kalimutang i-shift ang bigat mo sa bawat pagpapalit ng direksyon para manatiling nakalapat sa ground ang lahat ng gulong. Posibleng mapagtanto mong mas ligtas at mas epektibong mabilisang huminto kapag sakay ng three-wheeler.

Mag-practice na mag-swerve sa isang ligtas na lokasyon, sa iba't ibang bilis. Mag-practice din na i-shift ang bigat mo kapag lumiliko ka para masanay ka sakaling kailanganin mong mag-swerve.

Pagsasakay ng Mga Pasahero at Kargamento

Hindi dapat bababa sa limang taon ang edad ng mga pasaherong sakay ng mga two-wheeler o three-wheeler. May passenger seat at mga foot peg/board dapat ang mga pasahero, at dapat silang magsuot ng helmet na nakakasunod sa DOT.

Para maisaalang-alang ang mga tip-over line, dapat iposisyon ang isang pasahero sa isang sidecar rig sa mismong sidecar, at hindi sa likod ng motorsiklo. Kung may dalawang pasahero, dapat isakay ang mas malaking pasahero sa mismong sidecar para maiwasan ang pag-angat kapag lumiliko.

Sa pag-secure ng kargamento, isaalang-alang ang mga tip-over line sa pamamagitan ng pagpapagitna sa weight nang pasok sa mga tip-over line hangga't posible.

Makikita mo sa iyong manual ng may-ari kung gaano kabigat na weight ang ligtas mong maisasakay sa iyong trike; puwede rin itong magmungkahi ng iba't ibang pressure sa gulong o adjustment sa suspension para sa pagsasakay ng pasahero at/o kargamento.

Unawaing iba ang magiging pagkilos ng rig mo kapag may dagdag na bigat ng isang pasahero at/o cargo: posibleng mas matagalan itong mag-accelerate, huminto, at iba ang maging gawi nito sa mga corner.

MGA ESTRATEHIYA SA KALYE

Mga Estratehiya sa Kalye

Puwede mong mahasa ang mga pisikal na kakayahan sa pag-operate ng motorsiklo sa pamamagitan ng tuluy-tuloy na pag-practice at pagsasanay, pero kailangan mo ring gawin ang mga iyon para mahasa ang mga kakayahan ng iyong isipan para sa pagmamaneho. Posibleng mas malaki ang maitulong ng pagiging aware sa paligid, pagtutuon ng atensyon, at pagiging madiskarte sa iyong kaligtasan, kaysa sa mga pisikal mong abilidad. Posibleng magaling kang mag-swerve, pero kung matutukoy mo kaagad ang isang hazard sa pamamagitan ng pagiging madiskarte, puwedeng hindi mo na kailanganing gamitin ang kakayahan mo sa pag-iwas sa hazard. Ang proactive na estratehiya ay makakatulong sa iyong matukoy kaagad ang mga hazard, para mapagplanuhan mo ang ligtas na pagtugon sa mga ito, sa halip na maging emergency ang mga ito.

Pagtingin at Pagiging Nakikita

Ang lahat ng estratehiya sa ibaba ay mga kapaki-pakinabang na diskarte para maging mas visible ka, at mas makita mo ang nasa harap mo.

Pagpili ng Lane

Ang isa sa mga paraan para mas malawak ang makita mo at mas makita ka ay ang pagpili sa pinakanaaangkop na lane, at sa posisyon sa lane na iyon na dapat mong puwestuhan (Figure 5-1).

Kung naaangkop ang mapipili mong lane, mas malayo ang makikita mo sa kalsada at mas makikita ka ng iba pang gumagamit ng kalsada. Tandaang ang pagmamaneho sa pagitan ng mga lane, na karaniwang tinatawag na “lane splitting,” at ang pagmamaneho sa shoulder ay labag sa batas sa Estado ng Washington.

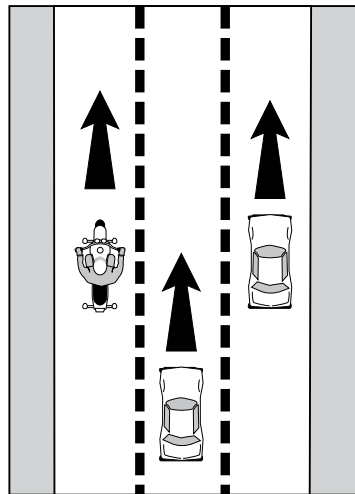


Figure 5-1

Lane na dapat piliin:
pinakakaliwang lane

Dapat ay tuluy-tuloy mong suriin kung aling lane at posisyon ang pinakadapat mong puwestuhan. Pag-isipan ang kagandahan at hindi kagandahan sa bawat lane, at kung alin ang naaangkop sa iyo sa oras na iyon.

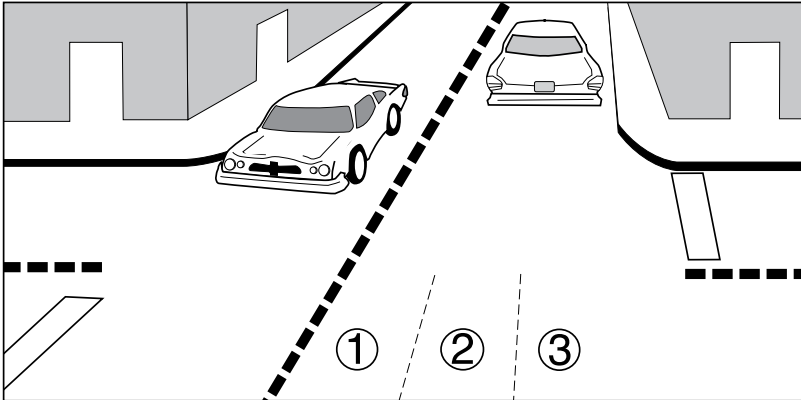


Figure 5-2

Piliin ang pinakanaaangkop na posisyon sa lane

Tingnan ang halimbawang ito (Figure 5-2):

Ang kagandahan sa pagmamaneho sa kaliwang lane ay:

- Mas maluwag
- Mas mabilis
- Puwedeng may malulusutan sa kaliwa
- Kadalasan, ang trapiko lang na nasa isang gilid mo ang dapat mong alalahanin.

Ang hindi kagandahan sa pagmamaneho sa lane na ito ay:

- Posibleng mas mabilis ang takbo ng mga sasakyan dito kaysa sa bilis na gusto mo.
- Kung mabigat ang trapiko, puwedeng basta-basta na lang lumipat sa harap mo sa lane mo ang mga sasakyan — nang hindi tumitingin.
- Paano kung kailangan mong mag-exit, pero sa pinakakanang lane lang naa-access ang exit na iyon?

Nagbabago ang mga kundisyon ng trapiko at surface, kaya dapat ay palaging alerto ang mga rider sa mga hazard. Piliin ang lane na pinakanaaangkop sa iyo sa isang partikular na panahon. Regular

na lumipat ng lane para makaangkop sa pabagu-bagong sitwasyon, at bigyan ang iyong sarili ng naaangkop na margin ng kaligtasan para sa oras at espasyo.

Tandaan: Sa Estado ng Washington, pinapayagan ang mga motorsiklong gamitin ang mga HOV (diamond) lane to (diamond) lane para sa mga sasakyang may mahigit sa isang sakay (high occupancy vehicle, HOV) lane anumang oras.

Posisyon sa Lane

Nasubukan mo na bang bahagyang gumalaw sa iyong lane para subukang makita ang nasa harap ng sasakyan sa harap mo, o tumabi ka na ba para maiwasan ang isang hazard habang minamaneho mo ang iyong sasakyan? Sa pagmomotorsiklo, mas malaki ang magagalawan mong espasyo sa lane mo.

May tatlong posisyong magagamit ang mga nagmomotorsiklo sa bawat lane: ang labas, gitna, at loob ng lane.

Mas nalilimitahan ang karamihan ng mga motorsiklong may tatlong gulong kumpara sa mga may dalawang gulong pagdating sa pagpili ng kanilang posisyon sa lane dahil sa kanilang laki — pero kahit ang maliliit na adjustment ay makakatulong sa iyong maaksyunan ang mga hazard, makita ang nasa harap ng sasakyan sa harap mo, o magawang mas visible ang iyong sarili sa iba pang gumagamit ng kalsada.

Mapipili mo kung aling posisyon ang pinakanaaangkop para sa iyo sa lane mo; may kagandahan at hindi kagandahan ang bawat isa.

Halimbawa, ang kagandahan sa pagmamaneho sa kaliwa ng isang lane ay:

- Puwede mong makita ang sasakyan sa harap mo
- Puwedeng mas makita ka ng iba pang gumagamit ng kalsada
- Puwedeng mas makita ka sa side mirror ng driver sa harap mo

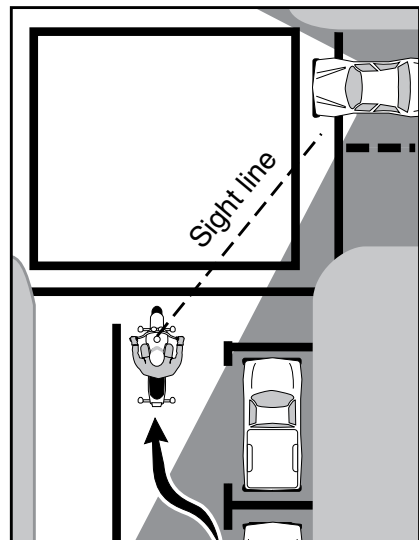


Figure 5-3
Pagpapalawak sa iyong line of sight sa pamamagitan ng paggamit sa kaliwang posisyon sa lane

Ang hindi kagandahan sa pagmamaneho sa posisyong ito ay:

- Mas malapit ka sa mga paparating na sasakyan
- Puwedeng mas maapektuhan ka ng hangin mula sa mga paparating na sasakyan at semi-truck

Aling posisyon sa lane ang pinakadapat mong puwestuhan? Ito ang posisyon kung saan mas makakakita at makikita ka, at mabilis kang makakaiwas sa mga hazard. Dynamic dapat ang posisyon mo sa lane, ibig sabihin, nagbabago dapat ito depende sa bawat bagong hazard o pagbabago sa trapiko (Figure 5-4).

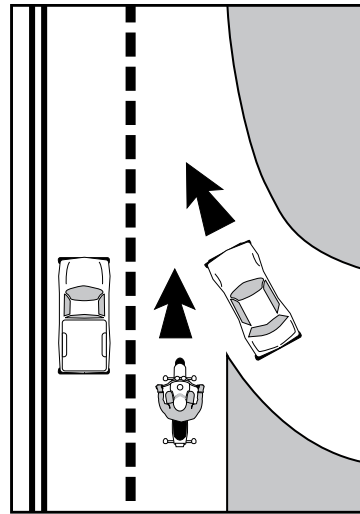


Figure 5-4
Nagme-merge na trapiko

Pagiging Visible

Ang pinakakaraniwang komento mula sa mga driver pagkatapos may makabanggang motorcyclist ay “Hindi kita nakita.” Gawing visible ang sarili mo!

Piliin ang lane at posisyon kung saan mas malawak ang makikita mo at mas magiging visible ka. Alamin ang blind spot ng ibang sasakyan, at umalis sa mga nasabing blind spot. (Figure 5-5).

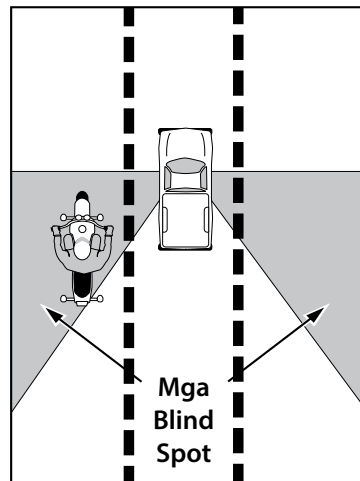


Figure 5-5
Iwasan ang mga blind spot

- Magiging mas visible ka sa mga sumusunod:
- Pagsusuot ng gear na may matinkad o light na kulay
- Pagsusuot ng gear na may mga retro-reflective strip o panel
- Pagdaragdag ng mga auxiliary light sa iyong motorsiklo
- Pagtiyak na ginagamit mo ang iyong mga turn signal

- Paggamit sa iyong brake light kapag binabagalan mo ang takbo mo sa pamamagitan ng engine braking.

Ano ang nakakatulong sa iyong makita ang mga motorcyclist kapag nasa kalsada ka? Makakatulong ang sagot mo sa tanong na ito na pahasayin ang estratehiya mo sa pagiging mas visible.

Paggawa ng Oras at Espasyo

Mas magiging epektibo ang estratehiya mo sa kalye para mas malawak ang makita at mas makita kung gagawa ka ng oras at espasyo sa paligid mo. Nagbibigay-daan sa iyo ang oras na makita ang isang hazard at planuhin ang gagawin mo. Nagbibigay sa iyo ang espasyo ng oras at panahon para gawin ang plano mo. Kung mas maaga mong matutukoy ang mga posibleng hazard sa pamamagitan ng pagtingin sa malayo, magkakaroon ka ng mas maraming oras at espasyo para tumugon.

Dapat ay tuluy-tuloy mong suriin ang mga kasalukuyang kundisyon ng kalsada at trapiko: piliin ang lane at posisyon mo gaya ng naaangkop at tanungin ang iyong sarili, “Paano kung...?” Maging responsable sa paggawa ng oras at espasyo sa paligid mo. Dapat ay tuluy-tuloy mong suriin ang mga kundisyon ng kalsada at trapiko, i-adjust ang bilis mo, at magpalipat-lipat ka ng lane para magawa ang oras at espasyong kailangan mo para maging ligtas.

PALAGING suriin kung may malulusutan ka sa pagpili ng oras at espasyo mo.

Kabuuang Stopping Distance

Mas maraming oras at espasyong kailangan ang iyong motorsiklo para huminto, kaysa sa isang sasakyang may apat na gulong. Ito ang tatlong salik na bumubuo sa kabuuang stopping distance:

- **Perception** — tagal bago mo mapansin ang isang hazard.
- **Reaksyon** — tagal bago makapagpadala ang utak mo ng signal para umaksyon.
- **Execution** — pagsasagawa sa naaangkop na pagkilos.

Nakakita ka ng usa habang nagmamaneho ka nang 60 miles per hour (90 feet per second) sa isang highway na may dalawang lane; kapag isinaalang-alang ang tatlong salik na bumubuo sa kabuuang stopping distance, 360 talampakan, sa average, ang mabibiyahe mo.

Paano mo magagawa ang oras at espasyong kailangan mo para ligtas at epektibong maaksyunan ang isang hazard? Ang isa sa mga pinakaepektibong paraan ay ang pagpapanatili ng mga mata mo sa kalsada, at pagtingin sa malayo hangga't posible.

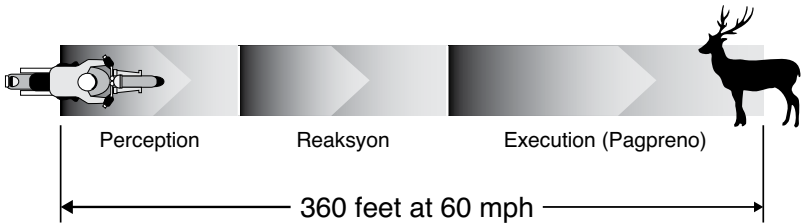


Figure 5-6 Braking distance

Pagtingin nang Malayo sa Kalsada

Ipagpalagay na may mambabato sa iyo ng bola. Anong mas gusto mo, sasabihan ka ng taong ibabato niya ng bola, o hindi? Kung sasabihan ka ng taong may plano siyang ibato ang bolta, mapaghahandaan mo ang pagdating nito. Kung mas marami kang oras para paghandaan ang paparating na object, mas mahusay mo itong mape-perceive, maaaksyunan, at mas magagawa mo ang iyong plano; ganoon din sa pagmomotorsiklo.

Huwag i-override ang distansyang nakikita mo sa pamamagitan ng pagmamaneho nang mas mabilis kaysa sa kakayahan mong tumugon sa mga hazard. Dalawa o tatlo man ang gulong ng minamaneho mo, pagsikapang hindi bababa sa 12 segundo ang makita mo sa kalsada sa harap mo. Nasaan ka sa kalsada sa loob ng 12 segundo? Ano ang mga posibleng hazard? May sasakyan bang may mga naka-on na brake light? Mayroon bang construction zone? Mayroon bang usa sa gilid ng kalsada? Paano naman ang iba pang trapiko? Tanungin ang iyong sarili, “Sa aling lane ba ako dapat pumuwesto? Aling posisyon sa lane ko ang dapat kong piliin? Paano ko mapaghahandaan ang nasa harap ko?”

Tuluy-tuloy na tingnan ang kalsada para malaman kung may panganib sa iyo at matukoy ang lahat ng posibleng panganib. Gumawa ng oras at espasyo para sa iyong sarili sa pamamagitan ng pagpapanatili ng distansya sa paligid mo, at pagtingin nang malayo sa kalsada kung posible.

Following Distance

Palaging magpanatili ng naaangkop na following distance para mapaliit ang posibilidad na mabangga ka sa likod ng sasakyan sa harap mo.

Bilang rider, dapat kang gumawa ng higit pang espasyo at oras sa pamamagitan ng pangangasiwa sa distansya ng pagsunod mo sa sasakyan sa harap mo.

Tatlong segundong following distance ang minimum na inirerekomenda para sa mga motorsiklong may dalawa at tatlong gulong. Tandaang minimum lang ang tatlong segundo, na naaangkop para sa magagandang kundisyon. Dapat mong i-adjust ang iyong following distance depende sa mga bagay-bagay tulad ng lagay ng panahon, pagod, hindi magandang kundisyon ng surface, at trapiko.

Pagtutok sa Iyo

Kapag humihinto o umaandar ka, regular na tingnan ang iyong mga salamin para malaman mo ang nangyayari sa likod mo. Tandaang puwedeng magmula ang mga posibleng hazard sa lahat ng direksyon.

Kung may nakatutok sa iyo, na kadalasang tinatawag na “tailgating,” subukang hindi bilisan ang takbo mo. Kapag binilisan mo ang iyong takbo, mahihikayat ang driver sa likod mo na bilisan rin ang kanyang takbo, kaya puwedeng “maipit” ka sa dalawang sasakyan--puwedeng mabilis na maging mapanganib ang kahinatnang cushion para sa oras at espasyo.

Kung may nakatutok sa iyo, unti-unting bagalan ang takbo mo para makagawa ng higit pang espasyo sa pagitan mo at ng mga sasakyan sa harap mo. Makakapagbigay sa iyo ang karagdang espasyo ng higit pang oras para tumugon sa anumang posibleng panganib, biglaang paggalaw, o paghinto ng sasakyan sa harap mo. Sa pagpapabagal sa takbo mo, makakagawa ka ng malulusutang oras at espasyo, at mapapaliit mo ang posibilidad ng bangaan.

Proactive na Estratehiya

Ano ang puwede mong gawin para mabawasan ang panganib sa iyo kapag minamaneho mo ang iyong motorsiklong may dalawa o tatlong gulong sa kalsada? Hasain ang iyong mga pisikal na kakayahan at ang kakayahan ng isipan mo sa pamamagitan ng pagiging aware sa paligid mo, pagsasanay, at regular na pag-practice. Aktibong gumawa ng oras at espasyo para sa sarili mo sa pamamagitan ng:

- Pagiging aware sa paligid, at aktibong paggawa ng mga pasyang makakatulong para mas malawak ang makita mo at maging mas visible ka
- Tuluy-tuloy na pagtingin sa malayo kung posible
- Pagpili sa lane at posisyon sa lane na pinakanaaangkop sa kasalukuyan mong sitwasyon
- Pangangasiwa sa distansya sa pagitan mo, iba pang gumagamit ng kalsada, at mga hazard.

Mga Kakayahan sa Pamamahala sa Kalsada

Sa bawat araw na bibiyahe ka sa kalsada, marami kang masusubukang feature ng kalsada, kundisyon ng surface, at sitwasyon ng trapiko.

Mga Intersection

Sa mga intersection nangyayari ang karamihan ng mga banggaan ng motorsiklo at sasakyan. Ang pinakakaraniwang uri ng pagkabanggang ito ay nangyayari kapag kumakaliwa ang isang sasakyan papunta sa daan ng isang motorsiklo (Figure 5-7).

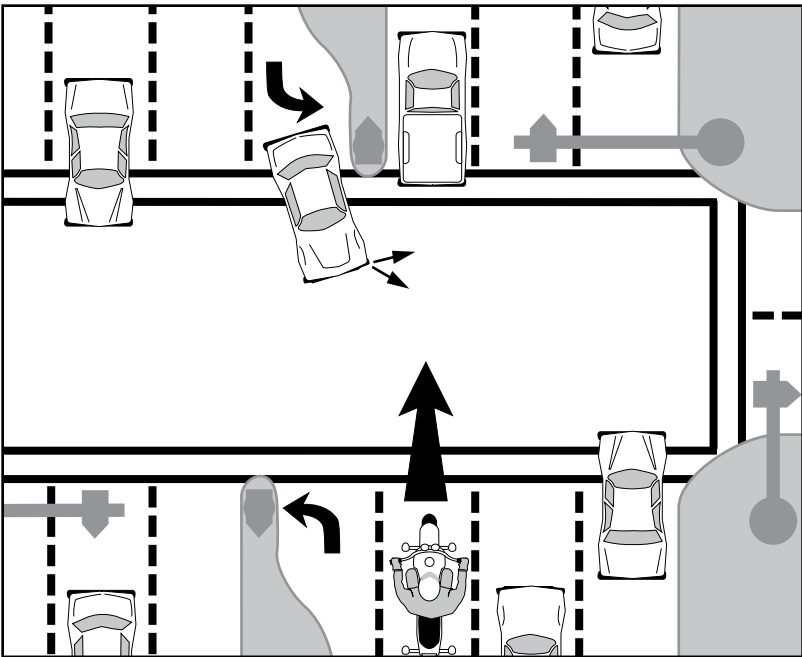


Figure 5-7

Maging alerto sa mga lumilikong sasakyan

Kadalasan, abala at puno ng iba't ibang configuration ng kalsada, traffic light, karatula, at iba pang obstacle ang mga intersection. Bukod pa rito, madalas ay may mga feature ang mga intersection na gumagawa ng mga blind spot, na mas nagpapahirap sa rider na makita ang nasa paligid at maging visible. Pumili ng bilis at posisyon sa lane kung saan mas malawak ang makikita mo at maging mas visible ka, at isinasaalang-alang din dapat doon ang mga kundisyon ng surface at trapiko.

Dapat gawin ng mga rider ang mga sumusunod sa lahat ng pagkakataon:

- Maghanap ng mga malulusutan sakaling may emergency
- Tingnan kung may mga hazard sa kalsada, at subaybayan ang mga kundisyon ng trapiko
- Manatili sa unang gear sa mga intersection, at regular na tingnan ang mga salamin para maiwasang mabangga ang likod mo
- Tiyaking huminto na ang iba pang gumagamit ng kalsada bago ka magpatuloy sa mga intersection.

Kapag napansin mong naghihintay ang isang sasakyan sa green light, dapat mong matantyang hinihintay niya ang kanyang turn at makagawa ka ng naaangkop na aksyon. Tiyaking walang sasakyan sa right-of-way at ligtas ito bago ka magpatuloy. “Hawakan” ang iyong mga kontrol (maghandang gamitin ang clutch, preno, atbp.) para mabilisan mong magamit ang mga ito kung kinakailangan.

Mga Hazard sa Surface

Ang madudulas na surface, gaya ng mga pininturahang linya o arrow sa kalsada, dahon, tulo ng gasolina, steel construction plate, drainage grate, manhole cover, at graba ay puwedeng maging hazard, lalo na sa mga two-wheeler.

Para makita ang mga nasabing hazard, tingnan kung may anumang pagbabago sa kulay o texture ng surface ng kalsada. Makakaapekto ang pagkakaiba-iba ng surface ng kalsada sa isang motorsiklo dahil nababago ng mga ito ang traction at grip ng gulung. Tandaang pagkatapos ng unang ulan ng season, posibleng mas malangis at madulas ang mga kalsada (Figure 5-8).

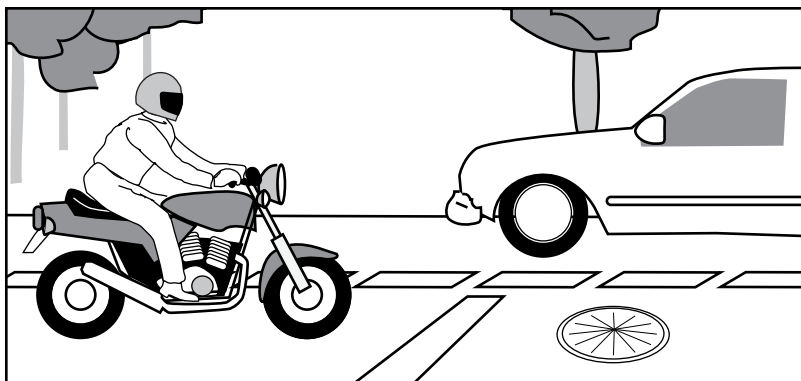


Figure 5-8 Mga hazard sa surface

Para mapanatili ang maximum na traction habang bumibiyaha sa isang madulas na surface, i-minimize ang anumang pagbabago sa bilis at direksyon. Kung kailangan mong i-adjust ang bilis o posisyon, gawin ito bago ang madulas na surface. Mag-ingat sa paggamit ng iyong mga kontrol kapag dumaraan ka sa isang lugar na posibleng madulas.

Mapupunta ka sa kung saan ka nakatingin, kaya panatilihin ang iyong mga mata sa kalsada sa halip na tingnan lang ang madulas na surface o hazard.

Pagdaan sa Isang Obstacle

May mga pagkakataon kung kailan posibleng kailanganin mong dumaan sa isang obstacle. Posibleng kasama sa mga obstacle ang mga railroad track, speed bump, o debris sa surface ng kalsada.

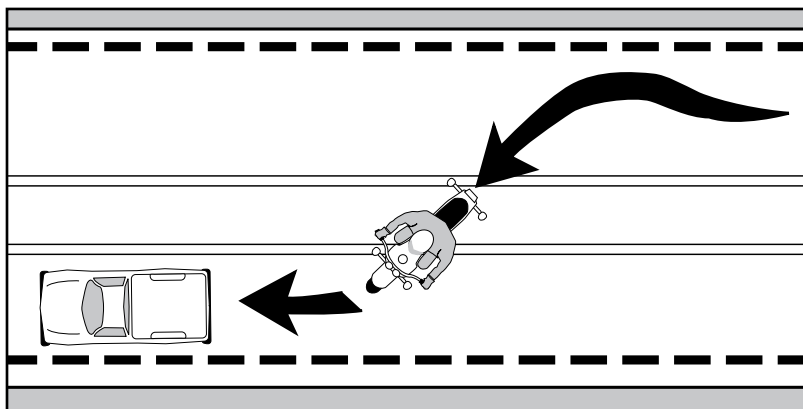


Figure 5-9 Pagdaan sa mga parallel na railroad track

Dumaan sa anumang obstacle nang malapit sa 90 degree na angle kung posible (Figure 5-9). Panatilihin ang iyong mga mata sa kalsada, at tumingin sa malayo kung posible.

Huwag ituon ang iyong atensyon sa isang object sa pamamagitan ng pagtingin dito. Kung posible, subukang iangat ang katawan mo mula sa pagkakaupo para maging shock absorber ang mga binti mo. Sa pag-angat ng katawan mo mula sa pagkakaupo, mas mabigat ang napupuntang weight sa mga foot rest, na nagpapababa sa iyong center of gravity; makakatulong ito sa pagpapanatili ng stability, lalo na sa mga motorsiklong may dalawang gulong.

Bago dumaan sa object ang gulong mo sa harap, magdagdag ng kaunting throttle. Pagkatapos dumaan ng gulong mo sa harap sa nasabing obstacle, i-roll off ang throttle. Makakatulong ang diskarteng ito na pagaanin ang iyong front end suspension, at sa (mga) gulong sa harap na madaanan ang object.

Paglipat ng Lane

Kapag lumipat ka ng lane, tumingin sa likod mo para matiyak na walang sasakyan sa blind spot mo. Kadalasan, napupunta ang motorsiklo mo sa kung saan ka nakatingin, kaya tiyaking mananatiling diretso ang pagmamaneho mo habang ginagawa mo ito. Gamitin ang iyong mga turn signal para ipabatid ang intensyon mong lumipat ng lane (Figure 5-10), at tandaang patayin ang mga ito kapag tapos ka nang magmaneobra.

Pag-overtake

Kadalasan, ang panganib na nauugnay sa pag-overtake ay mula sa hindi pagtingin sa iyong mga salamin at blind spot. Ang pinakaepektibong paraan ng pag-overtake sa isang sasakyan ay:

- Planuhin ang gagawin mo
- Lumipat sa kaliwa ng iyong lane para mapalawak ang line of sight mo
- Bago ka mag-overtake sa isang sasakyan, tiyaking hindi ito liliko
- Tiyaking nasa passing zone ka
- Mag-signal, pagkatapos ay tingnan ang blind spot mo
- Kapag sigurado ka nang ligtas, lumipat ng lane
- Patayin ang signal mo kapag tapos ka nang magmaneobra

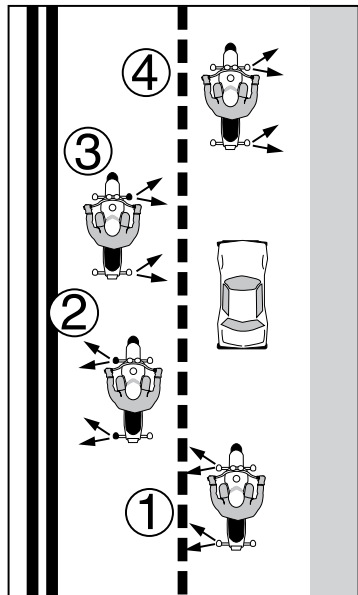


Figure 5-10
Paglipat ng lane

Tandaan: Bagama't posibleng legal na mag-overtake sa isang lugar, maging alerto sa mga driveway at sasakyang puwedeng lumitaw sa harap mo.

Pagmamaneho sa Gabi

Mas maliit ang headlight ng motorsiklo sa pangkalahatan, at hindi ito kasingliwanag ng mga nasa sasakyan; dahil dito, mas mahirap makakakita at makita habang nagmamaneho sa gabi. Puwede mong pag-isipang baguhin ang iyong ruta, at lumipat sa mas malawak, mas dumiretso, at mas maliwanag na daan, na mas may kaunting hazard.

Para makaangkop sa mas malaking panganib sa pagmamaneho sa gabi:

1. **Bagalan ang Takbo Mo** — i-adjust ang takbo mo nang mas mabagal sa pagmamaneho mo sa umaga, partikular na sa mga kalsadang hindi mo kabisado; makakatulong ito sa iyong makaiwas sa isang hazard. Mas mahirap makakakita ng hazard sa harap mo kapag nagmamaneho ka sa gabi--huwag bilisan ang takbo mo dahil hindi ka makakahinto kaagad kapag nakakita ka ng hazard sa iyong headlight. Kung hindi mo masyadong makita ang paligid mo, bagalan ang iyong takbo.
2. **Lawakan ang Distansya** — mas mahirap matantya ang mga distansya at hazard sa gabi kaysa sa umaga. Dumedepende ang iyong mga mata sa contrast ng shadow at liwanag para matukoy kung gaano kalayo ang isang object, at kung gaano kabilis itong lumalapit sa iyo. Nadi-distort ang mga contrast, at hindi masyadong malinaw ang mga shadow sa gabi. Para maging ligtas, lawakan ang iyong following distance gaya ng naaangkop.
3. **Gamitin ang Lahat ng Pinagmumulan ng Liwanag** — kung minsan, makakatulong sa iyo ang mga headlight ng sasakyan sa harap mo na mas makita ang kalsada sa gabi; lumipat ng posisyon sa lane para mapakinabangan ito. Maging alerto sa mga brake light, dahil puwedeng magandang indikasyon ng mga panganib ang mga ito: kung makikita mong maa-activate o magtataas-baba ang mga brake light sa harap mo, posibleng baku-bako ang daan o may mga bump sa kalsada. Puwedeng makatulong ang paggamit sa mga ilaw ng ibang sasakyan, pero puwede ring makasagabal ang mga ito sa view mo kung manggagaling ang mga ito sa harap. Kung wala ka masyadong makita, tingnan ang fog line o puting linya sa shoulder at gamitin itong gabay sa kalsada.

* Tandaan: Mas aktibo ang mga ligaw na hayop sa hatinggabi at madaling araw.

Target Fixation

Ang target fixation ay ang sobrang pagtitig sa isang object o lugar na nagreresulta sa pagmamaneho mo papunta rito.

Kapag tumitig ka sa isang object o lugar habang nagmamaneho ka, mapupunta ka sa pinagtutuunan mo, ibig sabihin, puwedeng mapunta ka sa hazard sa kalsada sa halip na maiwasan mo ito.

Kadalasan, nadi-distract ang mga bagong rider sa hindi mahahalagang detalye, na puwedeng humantong sa target fixation. Halimbawa, kung liliko ka at mapapatitig ka guardrail; malaki ang posibilidad na magmaneobra ka papunta roon: isa itong halimbawa ng target fixation. Tumingin sa pupuntahan mo, hindi sa hazard.

Tiyaking sasanayin mo ang paningin mong tumingin nang mas malayo sa line of sight, pero pumili rin ng posisyon sa lane na magbibigay-daan sa iyong matukoy at matugunan ang mga obstacle sa ligtas na paraan. Ang tanging paraan para humusay ang iyong “paningin habang nagmomotorsiklo” ay ang pagsasanay nito sa conscious na paraan hanggang sa maging second nature mo ito.

Pagmamaneho Kasama ng Isang Grupo

Puwedeng maging masaya at rewarding ang pagmamaneho kasama ng isang grupo, pero puwede rin itong maka-distract at pagmulan ng stress. Dapat munang maghintay at magkaroon ng higit pang karanasan ang mga mas bagong rider bago sila magmaneho kasama ng isang grupo.

Bago ang anumang pagmamaneho kasama ng isang grupo, pag-isipan ang sumusunod:

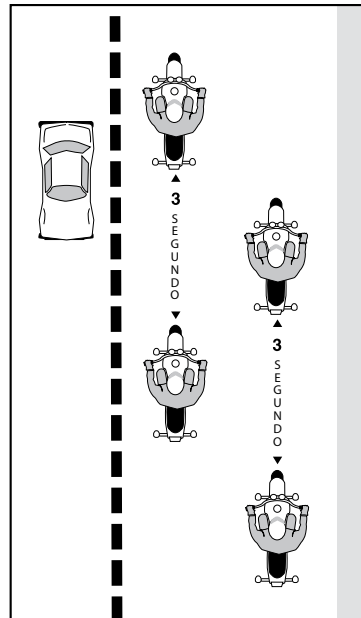


Figure 5-11
Naka-stagger na formation

Bigyan ng Espasyo ang Isa't Isa

Sa Washington, legal para sa dalawang motorsiklo na magtabi sa iisang lane. Gayunpaman, kung pipiliin mong magmaneho nang may katabi, dapat kang mag-ingat dahil wala kang mapupuntahan kung kailangan mong magmaneobra para umiwas sa isang sasakyan o hazard sa kalsada. Malaki ang epekto ng pagmamaneho nang may katabi sa iyong cushion para sa oras at espasyo. Piliing magmaneho nang ligtas, piliing magmaneho nang may espasyo!

Naka-stagger na Formation

Lubos na nalilimitahan ng pagmamaneho nang may katabi ang abilidad mong tumugon sa mga hazard. Pinipili ng karamihan ng mga grupo ng mga rider ng two-wheeler na magmaneho sa isang naka-stagger na formation, na madalas ay ang pinakamahusay na paraan para manatiling magkakalapit ang miyembro ng grupo, habang nagpapanatili ng sapat na espasyo sa pagitan ng mga rider.

Sa mga paliko, lugar na may limitadong visibility, o lugar kung saan kailangan ng higit pang oras at espasyo, dapat bumuo ng single-file na formation ang mga motorsiklo. Sa single file, magagawa ng bawat rider na gamitin ang mga naaangkop na diskarte sa cornering, at ang alinman sa o lahat ng posisyon sa lane. Sa single file na formation kapag may right-hand cornering, mapipigilan din ang pagsiksik ng mga rider na nasa labas ng naka-stagger na formation sa centerline, malapit sa paparating na trapiko. Sa anumang posisyon, tiyaking magpapanatili ka ng minimum na tatlong segundong following distance sa likod ng rider sa harap mo.

Maging Responsable para sa Sarili Mo

Tandaang kahit nasa grupo ka, responsibilidad mong tiyakin ang sarili mong kaligtasan. Kung kailangan mong magpalit ng posisyon sa isang formation para maiwasan ang isang posibleng hazard, gawin ito. Kung masyadong mabilis ang takbo ng ibang miyembro ng grupo o kung mapanganib ang kanilang ginagawa, huwag ikompromiso ang iyong kaligtasan sa pagsubok na masabayan sila o maging isa sa kanila.

MGA IMPAIRMENT

Mga Uri ng Mga Impairment

Gaya ng pangangailangan mong maging alerto sa trapiko at mga posibleng hazard, kailangan mo ring maging alerto sa mga posibleng distraction at impairment:

- Puwedeng makasama ang alak, droga, at ilang gamot sa kakayahan mong magmaneho
- Ang pakikinig ng musika o paggamit ng mga device gaya ng mga cell phone, GPS, at intercom ay puwedeng makaapekto sa pagtutuon mo ng atensyon kapag nagmamaneho ka
- Puwedeng magdulot ng distraction ang pag-adjust ng mga electronic na kontrol at feature, at puwedeng mabilis na makaapekto ang mga ito sa kakayahan mong maghanap ng mga hazard at aksyunan ang mga ito
- Puwedeng makasira sa iyong kakayahang magmaneho ang mga kalagayan ng pag-iisip at pangangatawan gaya ng pagkahapo, galit, karamdaman, stress, at takot. Mas malaki ang posibilidad na mapalampas mo ang mahahalagang cue at hazard kapag nagmamaneho ka nang may impairment o distraction
- Ang pagmamaneho kasama ng isang grupo ay may posibilidad na makaapekto sa paggamit mo ng mga estratehiya sa kalye, pati sa abilidad mong magpasya nang ligtas dahil sa peer pressure, mas matinding pagkabagabag, at dagdag na distraction.

Bago umalis para magmaneho, isaalang-alang ang lugar kung saan ka magmamaneho. Tandaang bahagi ka ng lugar na iyon. Ikaw ba ay pagod, maraming iniisip, o nadi-distract? Nakainom ka ba? Uminom ka ba ng anumang reseta o over-the-counter na gamot? Hindi ka ba pamilyar sa ruta o sinusubukan mo bang mag-navigate gamit ang isang GPS unit? Handa ka bang magmaneho kasama ng isang grupo?

Madaling magkaroon ng impairment. Kadalasan, biglaan ang mga impairment at nakakasama ito sa iyong kakayahang tumukoy ng mga hazard at ligtas na tumugon sa mga ito.

Alak at Droga

Ang alak ang isa sa mga pinakakaraniwang salik sa mga banggaan ng motorsiklo at pagkamatay sa Estado ng Washington. Mabilis na nakakaapekto ang alak sa pagpapasya, paningin, atensyon, at mga fine-motor skill ng rider--nagsisimula ang impairment na ito sa unang inumin.

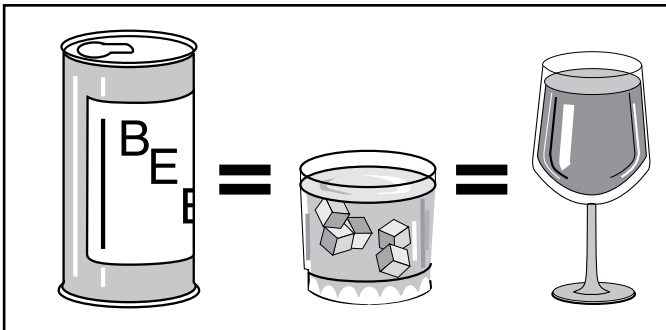
Ang mga responsableng driver ay pumipiling uminom o magmaneho. Ipinapakita ng mga istatistika na kadalasang nakamamatay ang pagkonsumo ng alak o droga. Ang pagmamaneho nang nasa ilalim ng impluwensya ay nagdudulot ng panganib sa iyo at sa iba pang driver, at ilegal ring magmaneho nang nasa ilalim ng impluwensya ng alak o droga sa Estado ng Washington.

Gusto mo bang sumakay ang iyong mga kaibigan o pamilya sa ibang driver na nakainom? Maghanap ng mga alternatibong uri ng transportasyon para sa iyong sarili o sinumang may impairment.

Inaabot nang isang oras, sa average, bago mawala ang alak sa iyong system para sa bawat inumin. Kapag mas marami kang ininom sa isang oras, mas matagal itong ipoproseso ng iyong katawan.

Ang isang inumin ay:

- 12 oz. na beer
- 5 oz. na baso ng wine
- 1 ½ oz. na hard alcohol



Oras lang ang makakapag-alis ng alak o mga epekto nito sa iyong katawan. Ang pagkain, pag-inom ng kape, o pagligo gamit ang malamig na tubig ay walang epekto sa antas ng alak sa iyong katawan. Hangga't may alak sa iyong system, makakaapekto ito sa iyong pagpapasya, paningin, atensyon, at mga motor skill.

Ang alak, mga legal at ilegal na droga, at ilang gamot ay nakakaapekto sa kakayahan mong ligtas na magmaneho. Tandaang sa pagsasama-sama ng alinman sa mga ito, karaniwang nako-compound ang mga epektong ito. Kung maihahalo ang isang inumin sa over-the-counter na gamot, puwedeng labis na maapektuhan ang iyong pagpapasya, paningin, atensyon, at mga motor skill. Ang paggamit ng gamot sa sipon, allergy, o iba pang over-the-counter na gamot ay puwedeng makaapekto sa kakayahan mong magmaneho, gaya ng alak at mga ilegal na droga. Tandaang sa pagmomotorsiklo, kailangang hatiin ang atensyon, na mahirap nang gawin kahit wala sa impluwensya.

Marijuana

Sa marijuana, bumabagal ang pag-aksyon, nahahadlangan ang konsentrasyon, at nasisira ang perception sa oras at distansya; kitang-kita ang mga epekto nito lalo na sa isang hindi inaasahang sitwasyon. Gaya ng epekto ng alak sa pagpapasya, paningin, atensyon, at mga motor skill ng rider, puwede ring makaapekto ang marijuana sa mga pandama sa parehong paraan. Para maituring na may impairment sa Estado ng Washington, ang konsentrasyon ng tetrahydrocannabinol (THC) sa dugo sa isang taong may edad na mahigit 21 taon ay 5 nanogram. Hindi dapat kailanman magmaneho ang mga motorcyclist nang nasa ilalim ng impluwensya ng marijuana o iba pang intoxicant, dahil kailangan ay alerto, handa, at may kontrol sa mga kakayahan sa gawaing ito.

Alak at ang Batas

Sa Estado ng Washington, itinuturing na nakainom ang isang nasa hustong gulang na may BAC (blood alcohol concentration, konsentrasyon ng alak sa dugo) na 0.08% o higit pa. Para sa mga rider na wala pang 21 taong gulang, nalalapat ang mas mababang limitasyon ng BAC na 0.02%. Kadalasan, pagsusuri ng hininga o dugo ang ginagamit para malaman kung nagmamaneho ka sa legal o ilegal na paraan; gayunpaman, iba ang epekto ng alak sa bawat indibidwal, kaya tagapagpatupad ng batas ang magpapasya kung nakainom ka o hindi.

Mga Kahihinatnan ng Pagkakahatol

Kung mahahatulang nagmamaneho ka sa ilalim ng impluwensya ng alak o droga, matatanggap mo ang alinman sa mga sumusunod na parusa:

- **Pagkakasuspindi ng Lisensya** — mandatoryong pagkakasuspindi dahil sa pagkakahatol, pagkakaaresto, o pagtanggig sumailalim sa pagsusuri ng hininga.
- **Mga Multa** — may kasamang malalaking multa ang pagkakahatol, na ipinapataw kasama ng pagkakasuspindi ng lisensya.
- **Serbisyo sa Komunidad** — pagseserbisyo nang hanggang 90 araw sa isang programa para sa sobriety o pagsasagawa ng mga gawain gaya ng pagpupulot ng kalat sa highway.
- **Mga Gastusin** — mga bayarin sa abugado, multang ipinapataw ng lungsod at county, pagsusuri para sa alak, ignition interlock device to device para sa pag-lock sa ignition (ignition interlock device, IID), pagkawala ng oras sa trabaho, at gastusin sa pampublikong transportasyon.

Ikaw ang magpapasya, kaya piliing huwag uminom at magmaneho. Responsibilidad mo ang iyong kaligtasan.

Teknolohiya

Ang teknolohiya ay isang mahalagang bahagi ng ating mga buhay: may benepisyo ang pag-navigate gamit ang GPS, mga cell phone, at headset na may musika at function ng intercom, pero puwede ring maging distraction ang mga ito.

Marami nang motorsiklo ngayon ang may mga feature gaya ng pag-adjust sa suspension, mga mode sa pagmamaneho, at kontrol sa traction na puwedeng electronic na i-adjust habang nagmamaneho ka. Bagama't praktikal ang mga feature na nakasaad rito, puwede ring maging distraction ang mga ito.

Maging alerto sa kung paano puwedeng maka-distract sa iyo ang teknolohiya mula sa pagtukoy ng mga kundisyon ng trapiko at posibleng panganiib.

Pangangatawan at Mga Emosyon

Maraming distraction ang nagmumula sa matitinding emosyon, pagkahapo, labis na kumpiyansa sa sarili, o takot. Puwede ring ituring na distraction ang mga kundisyon sa kalusugan at na nauugnay sa edad, gaya ng mas malabong paningin o naaantalang reaksyon.

Gaya ng mga atleta sa anumang sport, dapat ay nasa kundisyon ang pangangatawan at pag-iisip ng mga rider para ligtas silang makapagmaneho.

Pag-isipan kung paano puwedeng makaapekto sa rider ang bawat isa sa mga sumusunod na sitwasyon, at kung paano napapalaki ng mga ito ang panganib sa rider:

- Posibleng maraming iniisip ang sinumang rider na sasakay sa kanyang bisikleta para “mag-isip-isip,” na nakakaapekto sa kakayahang magpasya.
- Posibleng ma-overwhelm ang sinumang rider sa pagsubok na makasabay sa isang grupo: posibleng gumawa siya ng mga bagay na higit sa kanyang kakayahan, pag-iisip, at pangangatawan.
- Posibleng masyado nang pagod ang sinumang rider na maraming iniisip o pagod para maagang matukoy ang mga panganib.
- Posibleng mas mabilis na tumakbo o maging mas agresibo ang sinumang rider kung nakakaranas siya ng matitinding negatibong emosyon.

Ang takot ay isang impairment na hindi inaamin o pinag-iisipan ng karamihan ng mga rider. Puwedeng makaapekto ang labis na takot sa iisipin at gagawin ng isang rider sa isang hazard. Halimbawa, posibleng mag-panic ang isang rider na masyadong mabilis ang takbo sa isang paliko, puwedeng mag-fixate siya sa guard rail, at puwedeng dumire-diretso siya sa railing.

Kung minsan, puwedeng masyadong naiinitan, nilalamig, o hindi kumportable ang isang rider, sa puntong naaapektuhan na ang kanyang pag-iisip o pangangatawan. Puwedeng mabawasan ang pagtutuon mo ng atensyon sa hypothermia o pagkahapo dahil sa init, at maapektuhan din ang iyong pisikal na kakayahang kontrolin ang motorsiklo.

Magsuot ng naaangkop na gear para sa kaligtasan at mag-layer ng damit para magawa mong magdagdag o mag-alis ng layer, na magbibigay-daan sa ligtas at kumportableng biyahe sa pabagubagong lagay ng panahon sa Washington.

Kung minsan, lumilipad ang isip ng mga driver at rider, o posibleng mahirapan silang manatiling gising. Palaging pagtutuunan ng atensyon ang iyong pangangatawan AT pag-iisip; kung minsan, kahit hindi mo kailangang ipahinga ang iyong katawan, kailangan mo namang ipahinga ang iyong isipan.

Peer Pressure

May iba't ibang uri ang peer pressure, conscious o subconscious man. Ang peer pressure ay puwedeng:

- Pag-uudyok sa iyo ng mga kasama mo na magmaneho nang higit sa mga abilidad at antas ng kakayahan mo.
- Pagiging agresibo ng, o pagkaramdam ng tension mula sa, mga occupant ng sasakyang katabi mo sa isang stop light.
- Pag-iisip na inuudyukan ka ng isang magulang, kaibigan, o mahal sa buhay na palaging higitan ang mga limitasyon mo.
- Pressure na bumili ng motorsiklong puwedeng hindi naaangkop sa iyong mga abilidad sa pagmamaneho.

Madalas makaramdam ng peer pressure sa pagmamaneho nang may kasamang grupo. Kapag maraming taong may iba't ibang antas ng kakayahan na magkakasamang magmomotorsiklo, hindi lang sarili mo ang responsibilidad mo--ang bawat isa ay responsable rin para sa ibang tao sa grupo.

Tiyaking pag-uusapan muna ninyo ng grupo mo ang mga sumusunod bago kayo magmotorsiklo nang magkakasama:

- Gaano katagal nang nagmomotorsiklo ang bawat isa?
- Gaano sila kakumportable, sa pangkalahatan, sa pagmomotorsiklo kasama ng isang grupo?
- Ano ang antas ng kakayahan at uri ng karanasan sa pagmomotorsiklo ng bawat tao?

Responsibilidad mong maging matapat sa pagtugon sa iyong mga pangangailangan at alalahanin sa talakayan bago ang pagmomotorsiklo. Responsibilidad mong labanan ang mga pumapasok sa isip mo na puwedeng nagtutulak sa iyong magmaneho nang higit sa antas ng kakayahan mo.

Unawain ang iyong mga kakayahan at ang mga kakayahan ng iyong motorsiklo para mapanatiling nakatuon ang iyong utak sa mga pagsubok sa kalsada. Ikaw ang responsable para sa iyong kaligtasan sa pamamagitan ng pagkilala sa peer pressure at paglaban sa nag-uudyok sa iyong aksyunan ito.

Pagmamaneho Kasama ng Isang Grupo

Puwedeng maging masaya at rewarding ang pagmamaneho kasama ng isang grupo, pero may mga kaakibat din itong distraction. Ang isa sa mga pinakakaraniwang distraction sa isang grupo ay peer pressure, at puwede itong makasama sa abilidad mong magmaneho nang ligtas sa antas ng iyong kakayahan.

Hindi mo ba napagtutuunan ang mga posibleng hazard dahil kailangan mong panatilihin ang puwesto mo sa formation? Hindi mo ba nagagamit ang iyong mga estratehiya sa kalye para mapaliit ang panganib sa iyo? Pinipili mo ba ang pinakaligtas na posisyon sa lane? O pinipili mo bang ma-lock sa isang partikular na posisyon sa formation?

Tiyaking marami ka munang karanasan bago ka magmaneho kasama ng isang grupo. Huwag ma-pressure na magmaneho sa paraang hindi ka kumportable at nang higit sa antas ng iyong kakayahan para lang makasabay sa grupo. Huwag ma-distract sa pamamagitan ng pagpapanatili sa formation na naglilimita sa kakayahan mong makita ang paligid, at na makita ka. Palaging maglaan ng maraming espasyo at oras para matugunan ang mga hazard.

Maging Responsable para sa Pagmomotorsiklo Mo

Huwag Huminto sa Pagsasanay

Ang pagmomotorsiklo ay dapat ituring bilang sport na nangangailangan ng tuluy-tuloy na pagsasanay. Mabilis mawala ang muscle memory kapag hindi ka aktibong nagsasanay para sa iyong sport. Ang basic na pagsasanay ng rider ay maliit na block lang sa kaalamang kailangan mo para mapanatili ang iyong sarili na buhay sa kalsada. Tingnan ang mga lokal na paaralan ng pagsasanay sa motorsiklo para malaman kung ano ang iniaalok ng mga ito--dahil iba-iba ang iniaalok na kurso ng lahat ng paaralan--kumuha ng kahit ilang kurso. Malalaman mong hindi lang nakakatulong sa iyo ang mga kakayahan na pag-igihan ang sport mo, puwede ring masagip ng mga ito ang iyong buhay.

Isuot ang Gear

Ang isa sa pinakamahahalagang bagay na puwede mong gawin bilang motorcyclist ay bumili ng de-kalidad na gear. Kadalasan, hindi bumibili ng naaangkop na gear ang mga tao para maiwasan ang paggastos, pero puwedeng ito ang magsagip sa isang nakakamatay na bangaan. Ihambing ang halaga ng de-kalidad na gear sa bill sa emergency na bill sa ospital at posibleng makita mong hindi mas mahal na opsyon ang gear. Tandaang ang minimum na kinakailangan sa Washington ay ang gumamit ng helmet at proteksyon sa mata, pero sapat na ba iyon para mailigtas ang iyong buhay? Pag-isipan ito: hahayaan mo ba ang iyong sarili na ma-pull down sa highway sa 70 MPH nang nakasuot lang ng pantalon at t-shirt? Malamang hindi, pero ganoon din kapag nabangga ka sakay ng iyong motorsiklo at nakaladkad ka sa semento sa parehong bilis. Isuot ang gear sa bawat biyahe, sa lahat ng oras.

Hamunin ang Peer Pressure

Bagama't hindi mo napapansin, totoo ang peer pressure. Ang pinakamainam na gawin mo bilang motorcyclist ay labanan ang pressure, at hamunin ito kapag naramdaman mo ito, na posibleng magligtas sa buhay mo. Pag-isipan nang mabuti ang peer pressure para matukoy ito kapag nangyari ito. Tandaang may iba't ibang uri ang peer pressure, at kadalasan ay nangyayari ito kapag hindi mo inaasahan. Huwag bumigay sa pressure para “patunayan ang iyong sarili” sa kahit na sino--puwedeng ito pa ang makasagip sa buhay mo.

Magmaneho Nang Wala sa Impluwensya at Walang Distraction

Nauunawaan ng karamihan ng mga indibidwal kung paano nakakaapekto sa mga pandama ang alak at droga, kahit mula lang sa karanasan ng ibang tao. Ikaw at posibleng ang ibang tao ang talo kapag nagmaneho ka nang may distraction o nakainom. Pag-isipan kung paano makakaapekto sa iyo at sa mga taong malapit sa iyo ang pangmatagalang pinsala, pagkamatay, o pagkakapinsala sa ibang tao. Huwag kailanman uminom o gumamit ng droga at magmaneho, at huwag hayaan ang mga internal o external na distraction na makaapekto sa kakayahan mong ituon ang iyong atensyon sa kalsada. Tandaang kailangan ng matinding konsentrasyon at pagtutuo ng atensyon sa napili mong sport.

Maging responsable para sa sarili mong Kaligtasan

lisang tao lang ang makakapagpanatili sa iyong ligtas kapag nagmomotorsiklo ka: IKAW. Ikaw ang responsable sa mangyayari habang nagmomotorsiklo ka. Responsibilidad mong patuloy na magsanay. Ikaw lang ang makakagawa ng pasyang magsanay para sa mga emergency na sitwasyon. Pag-isipan ang mga nilahukan mong fire drill, at kung gaano ka kinabahan sa mga ito noong simula; pero kung paano ka mas nadalian at kung paano ito naging intuitive noong mas nagsanay ka. Ganoon din ang pagsasanay para sa mga emergency na sitwasyon: gusto mong batay sa instinct mo ang iyong pagkilos. Pag-isipan kung ano ang ibig sabihin sa iyo ng “pagiging responsable para sa iyong kaligtasan,” at sanayin ito.

Palaging Magmaneho nang nasa Antas ng Kakayahan mo

Nauugnay ito sa lahat ng iba pang aralin sa aklat na ito: Mas magsanay pa. Huwag bumigay sa peer pressure, at alamin kung paano ito tukuyin. Tiyaking bibilhin at isusuot mo ang pinakanaaangkop na gear na kaya mong bilhin. Magmaneho kapag wala sa impluwensya at tiyaking walang distraction; isang segundo lang ng distraction at puwede nang bumangga. Maging responsable para sa sarili mong kaligtasan sa pamamagitan ng pagsunod sa mga panuntunan ng kalsada, at huwag umasang may ibang magiging responsable para sa iyo.

