

### OPREMA:

V prometnih nesrečah so poškodbe glave najpogostejše, v kar 58 % pa tudi vzrok smrti. Zato mora biti **čelada kakovostna**. Ustrezati mora evropskim standardom, dokazilo za to pa je **všitek ECE 22/05**.

Čelada se mora tesno prilegati, ne sme pa tiščati, zato jo moramo imeti pred nakupom dovolj dolgo na glavi. Padcem se skoraj ne da izogniti, zato mora biti voznik motornega kolesa ali kolesa z motorjem opremljen s kompletno zaščitno obleko. Obleka mora biti udobna, vendar kljub temu tesno prilegajoča. K opremi spadajo tudi ustrezni škornji, rokavice in ledvični pas.

### OPAZNOST in VIDNOST:

Za motoriste je **prižgana luč** zelo pomembna. Ozko silhueto motornega kolesa z voznikom je v gostem prometu ali ob slabši vidljivosti lahko spregledati. Že širina svinčnika v iztegnjeni roki popolnoma zakrije motorista, oddaljenega 30 m.

K boljši vidnosti precej pripomorejo **raznobarvnost oblačil**, ponoči pa **odsevni všitki** in odsevni trakovi ali napisi na jakni. Uporaba vseh luči in njihova brezhibnost sta izjemno pomembni za varnost.

### OPAZOVANJE in GLEDANJE:

Motorist mora **nenehno opazovati in spremljati razmere v prometu**. Ceste in vozišča so lahko spolzki tudi v suhem vremenu (prah, talne označbe, jaški, maščoba, pesek itd.). Vozne razmere se vseskozi spreminjajo, zato motorist nikakor ne sme spregledati posebnosti okolice.

Opazovanje dogajanja v prometu je izjemno pomembno za pravočasno ukrepanje. Pravilen pa mora biti tudi **pogled motorista**. Kamor ga usmeri, tja se tudi pelje. Če pogled zastane na oviri na cesti, se bo v njo ali preko nje tudi zapeljal. Klasičen primer je pesek v desnem zavoju, ki mnogokrat povzroči strah pred zdrsom ali celo paniko. To povzroči podzavestno zaviranje, ki je, še posebej če je motorist v nagibu, zaradi tega lahko usodno. Učinkovita in enostavna rešitev je v pogledu, ki ga usmerimo v očiščen del vozišča, tj. dobro vidne kolesnice, po katerih se odpelje skozi ovinek.

### ZAVIRANJE in USTAVLJANJE:

Tako kot motorist mora biti **tudi motorno kolo v dobri pripravljenosti**. Pnevmatike največkrat prispevajo k varni vožnji. Z izrabljeno pnevmatiko ni mogoče dobro pospeševati, se nagibati v zavoju, sploh pa ne dobro zavirati. Brezhibnem pogonski agregat mora motorist nenehno nadzorovati in tudi ustaviti, zato morajo biti zavore brezhibne.

Zaviranje motornega kolesa je mnogo zahtevnejše kot pri osebнем avtomobilu. Motorist mora istočasno z roko in nogo obvladati dva različna in neodvisna zavorna sistema. Pri zaviranju se prednje kolo močno obremeni, zadnje pa razbremeni, zato se s sprednjo zavoro doseže večji zavorni učinek. **Pri zaviranju v nevarnosti je zelo pomembno pravilno doziranje moči stiska zavorne ročice**, saj prednje kolo nikakor ne sme blokirati, prav tako tudi zadnje ne. **Začetek zaviranja ne sme biti eksploziven, vedno pa je treba zavirati z obema zavorama.**

### PREDVIDEVANJE:

V vožnji sta predvidevanje in stalna pripravljenost na hitro reakcijo nepogrešljiva. Kazalec in sredinec naj bosta vedno položena na ročico sprednje zavore, tudi med vožnjo, saj bosta tako vedno pripravljena na zaviranje v sili.

Naš način vožnje mora biti za ostale udeležence jasen in razpoznaven. Premike, prehitevanja in vse druge manevre moramo pravočasno in jasno nakazati. Ne smemo sunkovito pospeševati, se zaganjati od križišča do križišča, ne smemo »slalomirati« med vozili. Upoštevati moramo t. i. mrtve kote drugih udeležencev, biti posebej pozorni do otrok, pešcev, starejših in kolesarjev.