

10 MANDAMENTOS DO TRILHEIRO.

- 1) TER UMA MOTO EM CONDIÇÕES DE TRILHA (Pneus decentes, farol, ponteira de escape, etc...)
- 2) TER UMA MOTO COM PELO MENOS O Nº DO CHASSIS (Pelo amor de Deus!!! Moto roubada é coisa de ladrão, certo?)
- 3) TRANSITAR PELAS VIAS PUBLICAS COM A MÁXIMA ATENÇÃO.
- 4) NÃO SUBIR NAS CALÇADAS e NÃO AVANÇAR O SINAL VERMELHO.
- 5) OBEDECER A POLICIA MILITAR e A SINALIZAÇÃO DO TRANSITO. (Nada de contra-mão...)
- 6) ANDAR SEMPRE EM FILA, OBEDECER QUEM ESTA PUXANDO A TRILHA.
- 7) (Nos desvios da trilha, sempre esperar pelo companheiro de trás) 7 - NÃO TER O PESCOÇO DURO, OLHAR SEMPRE O COMPANHEIRO ATRÁS.
- 8) AJUDAR O INICIANTE A VENCER AS BARREIRAS. (todo mundo já foi Roia... ninguém nasceu sabendo!)
- 9) SEMPRE FECHAR AS PORTEIRAS e COLCHETES e NUNCA ARREBENTAR CERCAS.
- 10) LEMBRAR-SE SEMPRE DOS 10 MANDAMENTOS.

Você é trilheiro quando...

- 1) O melhor caminho entre o ponto A e o ponto B é através da montanha.
- 2) Você fica observando todos os morros que vê, para tentar descobrir um jeito de subir.
- 3) Você tem enjôo quando vê uma patrula.
- 4) Você evita conversar com quem usa pedaleira de garupa.
- 5) Você é forçado a adicionar CR XR KDX KX YZ DR DT... ao seu verificador ortográfico.
- 6) Você nunca sabe aonde vai chegar.
- 7) Você passa mais tempo andando de moto que andando com sua namorada.
- 8) Você realmente sente pena de alguém que anda de XT 600.
- 9) Você liga a moto e cai um pedaço de barro no chão.
- 10) Sua namorada se recusa a ir passear com você.
- 11) Sua carteira está sempre vazia.
- 12) O cara da loja de peças fica todo feliz quando você aparece por lá.
- 13) O cara do posto cobra mais caro para lavar sua moto.
- 14) Quando você finalmente lava sua moto, todo mundo pergunta se você comprou uma moto nova.

Você sabe que esta tendo diversão quando...

- 1) Você acorda cedo e verifica que choveu a noite toda.
- 2) Você está perdido e urubus começam a sobrevoar a sua cabeça.
- 3) Você resolve pedir informação e as pessoas saem correndo com medo.
- 4) Sua moto entrou na reserva e vc ainda não tem a mínima noção de onde está.
- 5) O rio era mais fundo que você pensou e a correnteza mais forte do que parecia.
- 6) Você levou um tombo daqueles e, meio tonto, ainda não descobriu onde a moto foi parar.
- 7) Já vai escurecer e você ainda não almoçou.
- 8) Você acorda no dia seguinte com o corpo todo doendo.

Baseado nos originais de: Trilha Motos Joinville-SC e Clube da Trilha Posses-GO

O ROIA

O Roia (ou prego, mané, pica-pau... dependendo da região do Brasil) é um sujeito muito comum nas trilhas. Toda turma tem pelo menos um Roia. Tem turma que tem mais de um, às vezes, a turma toda é de Roias. O nome "Roia" na verdade quer dizer ROLHA, mas como nós estamos em Minas Gérias, já viu, né?. O cara é chamado de Roia porque tá sempre atrapalhando a galera passar, é como se tivessem colocado uma "rolha" no caminho. Mas não importa o nome, a "perícia" do "piloto" é sempre a mesma: nenhuma.

Com certeza algum dia você também foi um Roia, até porque eu não conheço ninguém que nasceu sabendo fazer trilha.

Segundo algumas correntes filosóficas "Roia" não designa um "ser" e sim "um estado de espírito"... porque é fato que até os melhores pilotos tem seus dias de Roia.

COMO IDENTIFICAR UM ROIA

Vamos dar aqui algumas das características do Roia e se o "capacete" lhe servir, se orgulhe amigo, pois você é um Roião. Mas não fique triste, um dia isso passa...

O Roia compra uma moto 2 tempos e na hora de abastecer ele não faz a menor idéia do que significa a proporção 60:1, ou 1,5% e seus amigos que têm que fazer as contas pra saber quanto ele vai colocar de óleo 2T. Só que roia que é roia não faz a mistura direito e, 10 minutos depois, ele está parado com a vela encharcada de óleo... Claro que ele tem vela de reserva, mas onde está a chave de vela ?

Quando todos da turma passam numa trilha pela direita, vem o Roia e tenta passar pela esquerda. E eu disse "tenta"...

Quando ele atola ou fica preso naquele barrinho, fica com aquela cara de "bunda" olhando para você. Quando você resolve ajudá-lo, ele já vai saindo e dando a moto para que você a tire para ele. Lógico que o máximo que ele faz para tirar a moto de um atoleiro é ficar gemendo atrás da moto, fingindo que está empurrando. De tanto ajudá-lo, quando acaba a trilha você está morto, chega em casa e não agüenta nem abrir o portão... mas com certeza ele vai te sacanear, te chamando de velho, falando que você não agüenta nada

O Roia nunca leva a moto no mecânico. O problema é que ele sabe que você consegue arrumar a moto dele na trilha, mesmo que leve 2 horas para isso...

Quando você e sua turma marcam pra sair às 8:00 hs pra trilha, o Roia sempre chega antes. Ele tem medo de que, se ele atrasar, ninguém o espere.

O Roia novato começou a andar agora, não conhece nada da trilha. Mas quem vai lá na frente é sempre o maldito, jogando poeira e barro na sua cara e a toda hora você tem que gritar que o caminho é para cá e não para lá.

Quando a turma resolve dar um "gás", ele fica prá trás. Quando a turma breca para esperá-lo, ele vem com tudo e sempre bate atrás de alguém; depois fala que o freio falhou.

Quando a turma está passando devagarinho na porta da sede (casa) daquele fazendeiro bravo que há um tempão a turma está tentando conquistar a amizade pra ver se ele deixa a galera passar em suas terras, lá vem o Roia maldito que nem um retardado mental, chutando o cachorro de estimação do homem, batendo a porteira, espantando o gado ou então passando em cima de alguma galinha.

Quando você está numa estradinha de terra, curtindo pra cacete e andando forte, você olha lá na frente e não acredita: Quem você vê? O Roia, andando a uns 15 km/h (devagar)... Pode tirar a mão porque, na hora que você for passá-lo, com certeza ele vai se assustar, mudar de lado na estrada e se enroscar em você. Aí é chão certo... Isso porque o Roia nunca olha pra traz, nem adianta falar nada porque ele vai sempre dizer q vc chegou "de repente".

Suponhamos que a turma desceu por uns 20 min. por aquela trilhinha encardida, só de pedra e mais pedra. Depois de erguer o figura umas dez vezes (porque ele vive caindo), vocês resolvem parar para tomar um fôlego e percebem que o Roia não está com vocês, ficou para trás... Passam uns 10 minutos e nada, o cara não aparece... A turma fica preocupada e resolve voltar e encontra o maldito parado, tentando fazer a moto pegar. A danada não pega. Vai um tenta, vai outro tenta e nada... Aí vem o veredicto: acabou a GASOLINA.

O cara vem andando lá atrás e vê todo mundo na frente erguendo o braço. Claro que, como bom Roia, ele acha que todos estão cumprimentando alguém e não diminui a velocidade. O resultado é fácil de saber: todo mundo tem que voltar para tirar o prego de dentro da erosão...

O prego sempre acha que não precisa de água na trilha e sempre diz coisas do tipo "Não sei como vocês conseguem andar com essa 'mochilinha' nas costas com esse calor!". Claro, no final das contas a sede aperta e ele vem voando dar uma "bicada" no camelbak dos outros. Sem contar que ele bebe MUITA água, deixando os amigos passando sede por causa dele...

Tem também o aquele Roia que fica sempre para traz na trilha; porém, quando chega no estradão onde todos estão indo mais devagar por causa da poeira, lá vai o maldito acelerando na frente pra "mostrar habilidade" e acaba mandando poeira em todo mundo.

Baseado nos originais de Adrenalina Pura

DICAS DE PILOTAGEM

Vamos tentar passar à vocês um pouco do conhecimento que adquirimos durante nosso tempo de trilheiros. São coisas simples, básicas, para quem está começando a andar, ou já anda a algum tempo, mas não domina muito a sua moto. Esperamos que possam ajudar vocês.

O difícil é lembrar de tudo na hora do sufoco... mas com o tempo as reações serão automáticas. De forma geral, com um posicionamento correto na moto você pode evitar grandes tombos e melhorar sua performance nas trilhas, desde as trilhas de baixa até as de alta velocidade. Às vezes pode se sair de situações difíceis usando apenas o equilíbrio, pode-se ficar em pé na moto, e ir balanceando o peso do corpo para deixar a moto em equilíbrio.

Manter sempre os cotovelos altos, um pouco acima do guidão também ajuda. É importante evitar acelerar ou frear de forma demasiada brusca. Isto pode provocar descontrole e implicar em sua queda. Outra regra: use a embreagem apenas para a troca de marcha. Evite ao máximo empregar a embreagem como recurso para superar obstáculos, tal atitude pode danificar seus discos a ponto de sua moto ficar sem embreagem e você ficar ferrado.

Vamos a algumas dicas mais específicas:

Pilote sempre em pé: Isso vale para as trilhas de final de semana, provas de Enduro, Cross-Country e provas curtas. Nas provas de rallye, a posição de pilotagem é outra.

Pilotando em pé, você vai sentir menos as "imperfeições" do terreno. Por exemplo: passando num atoleiro, sua moto escorregou feio. Sentado, sua bunda e suas pernas são jogados para o lado fazendo com que você perca equilíbrio, pois seu tronco ficou no mesmo lugar. Estando em pé, seu corpo todo seria deslocado, mas você ainda estaria mantendo equilíbrio. Parece estranho mas, com o tempo, você verá que isto é um fato. A posição ideal é: Joelhos levemente dobrados, as pernas segurando a moto, coluna levemente inclinada para a frente e cotovelos dobrados, voltados para cima. Com a moto parada, sua posição deixa você em pé, equilibrado. Você nunca deve se apoiar no guidão, seja jogando ou segurando seu peso. Você SEMPRE deve estar apoiado nas suas pernas, não nos braços.

Mantenha seu centro de gravidade. Mas que porra é essa ? Simples. Alguém já deve ter dito à você: "Quando estiver numa subida, encoste a barriga no tanque. Quando estiver descendo, vá para trás do banco..." Bom, é quase isso.

Simplificando, manter seu centro de gravidade é manter seu corpo sempre em pé (ereto). Se estiver numa subida, apenas a moto deve se inclinar com o barranco. Seu corpo deve continuar "no prumo". Ou seja, o tanque vem até você, não é você que vai até ele. pode ser que ele nem chegue, ou que ele queira passar da sua barriga, tudo depende da inclinação da subida. O importante é manter o corpo sempre na mesma posição de equilíbrio de quando se está no plano. O mesmo vale para as descidas. Quando se está descendo, apenas a moto deve inclinar-se para baixo. Claro que, numa descida, você não vai conseguir ficar em pé, senão terá de largar do guidão. Mas suas pernas e cintura deverão permanecer o mais ereto possível, inclinando apenas o tronco. Isso fará com que o seu peso seja deslocado para trás e você continue em equilíbrio.

Deixe os dedos indicadores sobre os manetes. No começo, vai ser uma droga. Seus dedos vão doer, vai parecer que você não consegue segurar o guidão com firmeza, etc. Isso passa.

Quantas vezes você não escorregou por ter travado o freio dianteiro ? Pode ter certeza que foi porque você tomou um susto e "alicatou" o freio. Quantas vezes você não deixou a moto morrer, porque não apertou a embreagem a tempo ? Se você estiver com os dedos já posicionados, as reações são muito mais rápidas e precisas. Você não vai mais "alictar" o freio, pois o seu dedo já vai estar na posição certa quando você precisar dele. O mesmo vale para a embreagem.

Curvas abertas: Não importa se o terreno está liso ou não, o método é o mesmo. Mantenha-se em pé, não sente. Ainda em linha reta, comece a desaceleração, vindo pela parte de fora da curva. Antes de iniciar a curva, trave seu freio traseiro, fazendo com que a moto derrape para se alinhar à parte de dentro da curva, apontando para a saída dela. Assim que ela estiver se alinhando, faça pressão na pedaleira do lado de fora da curva e retome a aceleração. Isto vai fazer com que você termine de derrapar enquanto aumenta a velocidade e, ao mesmo tempo, mantém seu corpo e a moto equilibrados, por causa da pressão na pedaleira. A melhor maneira de treinar este tipo de curva é fazê-las num terreno liso, forçando a derrapagem, até que você sinta confiança de que não vai sair voando curva a fora.

Curvas fechadas: Existem muitos modos de se fazer uma curva fechada. Vamos explicar dois deles. Ambos têm seu prós e contras:

1a.: Imagine um ponto no meio da curva. Trace uma reta que vai de onde você está até este ponto e outra que vai do ponto para a saída da curva. É assim que você vai fazê-la. Como? Simples: Não reduza a velocidade; freie pouco antes do ponto determinado, travando a roda traseira e derrapando a moto de forma que ela se alinhe à outra reta. Pronto, a curva está feita. Enquanto você derrapa, reduza a marcha para já sair forte da curva. A desvantagem desta curva é que você sai um pouco mais lento mas, em compensação, você freou depois do seu adversário e não precisou fazer uma "tomada" de curva, só precisou de um ponto.

2a.: Você irá reduzir um pouco antes da curva e, ao entrar nela, deslocar seu centro de gravidade para frente (sentando quase em cima do tanque), jogar a perna que estiver do lado de dentro da curva para frente, em direção à roda dianteira (não é para pôr o pé no chão, é para aumentar o peso na roda da frente) e calçar o máximo que puder o outro pé na pedaleira. Isso fará com que você aumente o peso na roda dianteira evitando que ela escorregue e manterá seu equilíbrio quando a roda traseira derrapar. Num ponto da curva (você vai ter que descobrir o seu ponto) você começa a acelerar forte. A moto deve escorregar um pouco. Quando alinhar a moto na reta, você já deve estar voltando para a posição em pé, jogando seu peso na roda de trás para dar mais tração à roda traseira. A vantagem é de você sair forte da curva. Com prática, você deve conseguir fazer mais rápido do que a outra, mas você precisa de espaço para isso. Se estiver no corpo-a-corpo e seu adversário souber fazer a outra curva, é provável que você fique para trás.

Frenagem: Todo mundo sabe acelerar, mas poucos sabem frear. Pra quem não sabe, o principal responsável por parar a moto é o freio dianteiro, não o traseiro.

Em linha reta e em alta velocidade, a melhor maneira de diminuir a velocidade rapidamente é se mantendo em pé na moto, com o corpo inclinado para trás. O uso do freio dianteiro deve ser progressivo, ou seja, você deve começar a pressioná-lo

levemente e ir apertando aos poucos. Nunca fique dando "trancos" no freio, não ajuda em nada. O freio traseiro deve ser usado levemente, para ajudar na desaceleração.

Numa entrada de curva, o freio traseiro será travado para provocar uma derrapagem.

Outra dica importante é observar o terreno sobre o qual vc freia, isso pra se ter uma idéia do quanto vc pode frear sem cair e do quanto utilizar de cada freio. Em descidas com o chão cheio de pedras, por exemplo, use mais o freio traseiro, frear a dianteira é tombo certo.

Pilotando no barro: Escolha o caminho mais seguro para evitar uma possível queda. Deixe a moto numa marcha reduzida, mas mantenha o giro do motor bem alto, para que o pneu mantenha-se limpo e não fique preso nas canaletas. Não confunda giro alto com velocidade. A velocidade será baixa, só o giro do motor que ficará alto.

Pilotando na areia: Para não correr o risco de atolar, você deverá manter a roda dianteira bem leve. Para isso, mantenha-se sempre em pé na moto, com o corpo levemente inclinado para trás. Isto fará com que você alivie o peso na roda dianteira e aumente na roda traseira, o que dará mais tração. Aqui você também utilizará uma marcha reduzida, mas não tanto quanto no barro.

Pilotando em piso duro: Este tipo de terreno parece tão liso quanto o barro, parece que seu pneu traseiro está furado. Para andar bem aqui, você deve utilizar uma marcha mais alta, deixando o motor trabalhar com um giro mais baixo, evitando que a roda traseira perca tração. Aceleradas bruscas e alto giro farão com que você derrape facilmente.

Pilotando nas pedras: Mantenha-se em pé na moto, com o corpo levemente inclinado para a frente, aumentando o peso na roda dianteira, para evitar que ela "saia da mão". Num terreno muito acidentado, utilize uma marcha reduzida, para poder conseguir obter uma resposta rápida da moto, caso precise superar algum obstáculo.

Buracos: são inevitáveis nas trilhas, tome cuidado com erosões que formam verdadeiras grotas pelo caminho. Caso o buraco seja pequeno reduza a marcha, puxe o guidão e acelere, a moto vai dar um empinadinha e passará por ele, mas aguarde pelo coice da roda traseira, lembre-se: sua moto tem DUAS rodas.

Caso seja grande é melhor ir devagar, depois de cair dentro é preciso que o motociclista puxe a roda dianteira da moto, junto com outra pessoa para sair.

Erosões ou Cavas: São erosões formadas por enxurradas que às vezes são tão grandes que quase escondem a moto dentro. Nas cavas grandes é preciso tomar cuidado para não entortar os pedais de câmbio e freio. Você pode tentar jogar o pneu dianteiro na parede da cava e tentar sair do outro lado, mas, nem sempre a moto e as pernas do piloto cabem, é preciso “caminhar” com os pés fora da cava e a moto dentro.

Raízes ou galhos caídos: são sempre um problema durante a trilha. Se o trilheiro não for para cima firme, principalmente em subidas, a moto passa o pneu da frente e fica prezo na raiz pelo de trás, ele perde tração e derrapa, geralmente não adianta acelerar, você estará desgastando inutilmente os pneus.

O negócio é o seguinte: se não der para passar margeando o pneu dianteiro em algum morrinho lateral, você deve chegar com a moto numa com uma marcha reduzida, puxar o guidão para trás em pé e acelerar, a moto vai levantar a dianteira e passar sem problemas, se estiver numa boa velocidade não terá problemas para passar a traseira. Importante: a moto deve estar alinhada com o obstáculo, se entrar na diagonal um dos pneus pode derrapar e te dar um rabada daqueles. Isto vale para raízes, pedras, etc..., agora se ainda não está confiante o bastante tente passar devagar e dê uma ajuda a moto com as pernas ou saia de cima da moto.

Troncos caídos: é necessária uma “empinadinha” na roda dianteira para passar a frente da moto, quando o protetor do Carter bater no tronco, a moto deverá ser inclinada para frente e com a ajuda do corpo a roda traseira encosta-se ao tronco, então basta acelerar. Vá devagar, se não vc pode amassar os frisos da roda. A mesma técnica vale para pedras grandes no meio do caminho. É preciso uma atenção caso haja muitos tocos na trilha. Os acidentes mais comuns causados por eles são: dedos e pés fraturados. Se não tiver equipamentos, só amor nos dedos, vá com calma!!!

Saltos inesperadas: quando você for enfrentar um obstáculo em alta velocidade e não der para você diminuir a velocidade a tempo, apenas se posicione corretamente na moto e quando chegar no obstáculo faça uma pequena força puxando o guidão para cima, evitando que a frente caia. Nos saltos é sempre aconselhado cair com a roda traseira ou com as duas rodas juntas. Cair forçando a roda dianteira é problema!

É necessário que o trilheiro tenha a coragem de enfrentar o obstáculo para evitar acidentes e danos a moto ou a ele mesmo. Normalmente num pulo em velocidade alta com a moto bem alinhada ao obstáculo dificilmente acontece algo errado, a moto pula de forma correta, sendo necessário apenas que o trilheiro fique em pé na moto para melhorar o equilíbrio, terminando o salto.

Agora quando o trilheiro entra freando no obstáculo, a moto tende cair à frente, é quando acontece o acidente. Normalmente os trilheiros danificam suas motos nos obstáculos inesperadas que surgem nas trilhas de média e de alta.

Mas não seja MUITO louco, em trilhas novas ou desconhecidas é melhor ir com calma nas primeiras vezes.

Riachos: escolha o caminho que achar mais apropriado, se for a primeira vez q se passa no riacho, é bom checar a profundidade, e caso entre, não fique esperando que Deus ajude... acelere e só pare quando já estiver tranqüilo do outro lado. É importante não deixar a água atingir o filtro de ar, nem deixar a moto cair no rio. Para facilitar a visão do piloto pode-se ficar em pé nas pedaleiras e mesmo que pareça refrescante, não deve passar muito rápido pelo riacho porque pode ter uma pedra ou tronco submerso. A dica é, a parte do riacho que tem correnteza é o local mais raso, e caso ele tenha partes claras e escuras, as escuras mostram locais mais fundos.

Atoleiros: deve-se escolher o caminho mais seguro para evitar quedas, tentando ao mesmo tempo uma pilotagem agressiva e cautelosa, andar sempre com a marcha reduzida fazendo com que o motor esteja em alto giro para que se mantenha o pneu limpo. O embalo é essencial, pelo menos irá vencer boa parte do atoleiro na velocidade. No caso da moto atolar não adianta nada ficar acelerando, pois a moto afunda mais. Desça da moto e mãos a obra...

Pântanos ou Brejos: Não seja burro: Evite-os. Muitos trilheiros acabam afundando em brejos porque se iludem achando que vários matos e plantas significam solo mais resistente e, sem saber, acabam passando por uma fria. Nas partes mais úmidas a moto afunda muito, e solo faz sucção nos pneus e no pé do trilheiro. Não tente sair de um brejo acelerando quando ve que sua moto não se move, assim você só irá afundar mais. A melhor alternativa é chamar um amigo para te ajudar a empurrar e ir acelerando vagarosamente. Se a coisa ficar feia mesmo e você não tiver levado uma corda, reze pra alguém ter levado.

Na duvida, ACELERA!!!: Sei que isso parece uma frase de efeito, mas é a mais pura verdade. O fato é que: o que te dá equilíbrio é o giro das rodas, pouca velocidade implica em pouco giro nas rodas e conseqüentemente pouco equilíbrio. Então em vez de ficar pensando "Eu freio, eu paro, eu acelero, eu escoro com o pé, eu chamo São Benedito?...." acelere !

DICAS PRA UMA BOA TRILHA

- 1) Esteja com a moto sempre em ótimas condições para não ficar na mão. Faça sempre a revisão. Consulte nossa seção de [MANUTENÇÃO](#).
- 2) Preocupe-se com seu companheiro que vem atrás, olhe sempre que possível e sinalize os perigos do trajeto com os braços. Quando alguém a sua frente te der um sinal, repita-o pra quem vem atrás.
- 3) Máxima atenção ao ultrapassar, só o faça em locais seguros ou quando o trilheiro da frente der sinal pra vc passar.
- 4) Não fique zanzando pra lá e pra cá no estradão, escolha um lado e o mantenha, lembre-se vc não está sozinho na estrada.
- 5) Ajude sempre quem está em situação difícil na trilha, em algum momento pode ser você.
- 6) Respeite a propriedade alheia, feche sempre porteiros e colchetes. Cultive relações amigáveis com os proprietários das terras onde circula, vc depende deles pra aceitar ou não sua passagem.
- 7) **Não** ande na cidade ou nos vilarejos como estivesse numa trilha. Respeite as leis de trânsito, tenha atenção redobrada em área urbana e diminua a velocidade.
- 8) Lembre-se: não se deve acelerar forte em lugares de muito movimento de pedestres, além do risco de causar um acidente grave, você acaba causando uma certa antipatia dos moradores do local em relação a TODOS os trilheiros, pois a maioria das pessoas não conseguem distinguir um grupo do outro devido a semelhança das nossas roupas e com isto os moradores acabam generalizando. Portanto se um determinado grupo vacilar em um determinado trecho, com certeza, todos os outros que passarem pelo mesmo local ganharão a fama de motoqueiros arruaceiros mesmo sem ter culpa nenhuma. Tome cuidado especial com as crianças, elas costumam ficar elétricas quando vêem as motos passando. Lembre-se disso amigo trilheiro.
- 9) Pilote sempre bem equipado. Use a cabeça! Não vá sair batendo ela por ai... Um Trilheiro sem equipamento NÃO é um trilheiro, É um IRRESPONSÁVEL.

- 10) Prepare-se fisicamente, a trilha exige muito esforço físico e pode ser desgastante a ponto de causar fadiga e câimbras.
- 11) Não tome bebida alcoólica nem use drogas antes ou durante a trilha, lembre-se que não é fácil resgatar alguém no meio do nada e o melhor da trilha você aproveita estando com todos os seus sentidos. Uma cervejinha fica muito mais gostosa DEPOIS da trilha.
- 12) Deixe para trás todos os seus problemas, preocupações e aquele stress do dia a dia, curta a natureza ao seu redor e divirta-se. Para praticar o trail o mais importante é o seu estado de espírito. Você deve aproveitar o passeio da melhor maneira possível sem ficar preocupado por onde e quando vai chegar.
- 13) Seja consciente, não deixe lixo (como aquelas embalagens de cereais) peças plásticas ou qualquer outra peça de sua moto no meio da trilha. Preserve a natureza, afinal é ela quem te proporciona diversão.
- 14) Esteja sempre nas trilhas, só se aprende a trilhar de verdade com a prática.

DICAS PRA PREPARAR SUA MOTO

- Primeiro, logicamente, tire tudo que vc não vai precisar na trilha: Setas, retrovisores, painel, pedal de garupa...
- Se vc acha o farol original muito grande (fácil de quebrar) tire, coloque um Number Plate e um farol universal.
- Pneus de cravo (tipo cross) são essenciais.
- Os paralamas tipo Circuit são mais resistentes que os originais, é bom trocar.
- Protetores de mão são bem vindos. Em trilhas com vegetação fechada evitam pauladas nos dedos. Servem pra proteger os manetes dos tombos também.

- ❑ E por falar em manetes, mesmo com os protetores às vezes eles se quebram. Para acabar de vez com o problema, não aperte muito os manetes no guidão. Deixe-os com meio-aperto, de modo que se levarem uma pancada eles rodem e não se quebrem.
- ❑ Se vc tiver com tempo sobrando em vez de deixar os manetes bambos, recorte um pedaço de tampa de margarina (sim, essa q vc passa no pão) e coloque entre o manete e o guidão. Isso fará o mesmo serviço: o manete vai rodar quando tomar uma pancada.
- ❑ Tenha atenção com o tripé da moto. Já vi muito trilheiro cortar a perna em tombos por causa de tripé muito torto. Um tripé inofensivo é aquele que fica rente a balança da moto quando fechado.
- ❑ Se a sua moto é refrigerada a água fique atento a temperatura... veja se é necessário mexer no sistema de circulação de água. Se tiver termostato ou válvula térmica tire. Deixa de ser mão de vaca e misture Radiex ou Radcool na água.
- ❑ Se você tem constantes dores nas mãos após a trilha pode ser a hora de trocar os punhos da sua moto, procure por um que tenha um diâmetro compatível com o tamanho da sua mão. Quase ninguém presta atenção a esse detalhe pois acha q a dor vem do esforço da trilha.
- ❑ **Evite gambiarras na moto**, a confiabilidade de seu equipamento é essencial, afinal, ficar no meio do caminho não tem graça nenhuma e ainda estraga a trilha de seus colegas (que não vão te deixar na mão, lógico).
- ❑ Lembre-se: a moto é sua. Adapte e regule o que achar necessário para te proporcionar uma trilha confortável e eficiente.

Baseado nos originais de Adrenalina Pura e Clube da Trilha Posse-GO