

80

ΤΟ ΕΝΝΟΟΥΜΕ!

...Όπως και κάθε άλλο αναγραφόμενο όριο.

Στην Αττική Οδό τα όρια ταχύτητας είναι απόλυτα ρεαλιστικά και ανταποκρίνονται αυστηρά στις προδιαγραφές του αυτοκινητόδρομου.

Γι' αυτό, στην επόμενη διαδρομή σου στην Αττική Οδό, θυμήσου: Δημιουργήσαμε τις καλύτερες δυνατές υποδομές με σεβασμό στον οδηγό και την ασφάλειά του.

Τώρα πια απαιτείται ο δικός σου σεβασμός.

ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑ

Οδηγήστε
έξυπνα και με
ασφάλεια



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή 1+2

1. Θέση στο δρόμο..... 07

2. Κώδικες ασφάλειας..... 15

» 200,5 16

» Τα 5+1 “Φ” 23

3. Τα 5 κόκκινα λαμπάκια..... 31

4. Ασπίδες στο δρόμο..... 39

5. Έξω βρέχει..... 47

6. Παιγνίδες στους δρόμους..... 55

7. Φυσικά και άλλα φαινόμενα..... 63



Hοδήγηση της μοτοσικλέτας συνδέεται με την ελευθερία, την ευελιξία και την άνεση, είτε κυκλοφορεί κανείς μέσα στην πόλη, είτε διανύει μεγαλύτερες αποστάσεις.

Επιπλέον, σε αστικές πυκνοκατοικημένες περιοχές όπως η Αθήνα σήμερα, η μοτοσικλέτα συνιστά ανάγκη.

Ωτόσο, οι κίνδυνοι για το μοτοσικλετιστή είναι πολλοί, με αποτέλεσμα τα τροχαία στα οποία εμπλέκονται δίκυκλα να αποτελούν δυσανάλογα μεγάλο ποσοστό του συνόλου των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας.

Η "Αττική Οδός Α.Ε." και η "Αττικές Διαδρομές Α.Ε.", στην προσπάθεια να συμβάλουν στον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, σπρίζουν την ειδική αυτή έκδοση, που την υπογράφει ο ειδικός σε θέματα μοτοσικλέτας, Θανάσης Χούντρας.

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι στον οδηγό αυτό, ακόμη και ο πιο έμπειρος μοτοσικλετιστής θα βρει μικρά μυστικά και οδηγίες που θα κάνουν πιο ασφαλείς τις μικρές ή μεγάλες μετακινήσεις του είτε στον αυτοκινητόδρομο είτε στο ευρύτερο οδικό δίκτυο.

Το όπλο του μοτοσικλετιστή είναι το μυαλό του.

Φροντίζοντας να το χρησιμοποιεί με ευστροφία και εγρήγορση, οι πιθανότερες να εμπλακεί σε ατύχημα ελαχιστοποιούνται.

Διαβάστε προσεκτικά για να διαπιστώσετε πώς αυτό είναι εφικτό.

ΕΚΠΛΗΞΕΙΣ ΠΑΝΤΟΥ

Στη μετακίνηση όλα είναι καλά και υπό έλεγχο μέχρι να έρθει η πρώτη "έκπληξη". Εκεί ο οδηγός της μοτοσικλέτας καλείται να διαχειριστεί σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα και σε λίγα διαθέσιμα μέτρα μια δύσκολη κατάσταση.

Αν τα πράγματα φτάσουν ως εκεί, είναι ίσως αργά και η εξέλιξη αβέβαιη.

Σκοπός είναι να μη φτάσουμε στο σημείο να καλούμαστε να αντιμετωπίζουμε απρόβλεπτες καταστάσεις. Τι πρέπει να κάνουμε; Απλά, να προβλέπουμε.

Στο εγχειρίδιο που ακολουθεί, υπάρχουν μικρά και μεγάλα μυστικά για την ασφαλέστερη μετακίνηση με τη μοτοσικλέτα στον απαιτητικό ιστό της πόλης και όχι μόνο. Πού κρύβονται οι παγίδες, τι πρέπει να προσέχουμε, άγραφοι νόμοι και παραδοχές ώστε να πολεμήσουμε τη στατιστική.

Το 80% των ατυχημάτων γίνονται με ταχύτητες κάτω των 60 km/h και σε απόσταση έως 40 χλμ. από το σπίτι μας.

Εκεί ακριβώς, δηλαδή, που αισθανόμαστε περισσότερο "ασφαλείς", χαλαροί, σε γνώριμο περιβάλλον. Εκεί που καθετί διαφορετικό αποτελεί και μια "έκπληξη" που μπορεί να μας οδηγήσει σε ατύχημα.

Υπάρχουν δρόμοι, όπως η Αττική Οδός και κάποια τμήματα αυτοκινητοδρόμων, που προσφέρουν υψηλά επίπεδα ασφάλειας στους οδηγούς. Κάτι τέτοιο σημαίνει ότι οι υποδομές του δρόμου είναι οι καλύτερες δυνατές, οπότε η εμπλοκή σε ατύχημα εξαρτάται από την οδηγική συμπεριφορά των ίδιων των χρηστών. Δεν ισχύει όμως το ίδιο και στους υπόλοιπους δρόμους, ειδικά στην Ελλάδα, όπου το άναρχο και συχνά προβληματικό οδικό δίκτυο φτάνει να δημιουργεί το ίδιο τις προϋποθέσεις για το ατύχημα.

Η μόνη λύση είναι να σκεφτόμαστε λίγο περισσότερο όταν οδηγούμε. Προτροπές για τη χρήση κράνους και προστατευτικού εξοπλισμού δεν έχουν θέση σε ένα τέτοιο εγχειρίδιο, απλά γιατί δεν νοείται μετακίνηση με μοτοσικλέτα χωρίς αυτά.

Στο έντυπο αυτό, θα βρείτε πολλές καταστάσεις που έχετε ήδη βιώσει. Πιθανόν να βρείτε και κάποιες που δεν σας έχουν τύχει, ...ακόμη. Σε κάθε περίπτωση, φανταστείτε το πιθανό σενάριο και φροντίστε να κάνετε όσα χρειάζονται για να μη γίνετε εσείς πρωταγωνιστές του.

Καλά και ασφαλή χιλιόμετρα

Θανάσης Χούντρας

Διευθυντής του Ελληνικού Παραρτήματος της Σχολής Ασφαλούς Οδήγησης Μοτοσικλέτας - California Superbike School -CSS (www.superbikeschool.gr), μέλους της Ευρωπαϊκής Χάρτας Οδικής Ασφάλειας.

Θέση στο δρόμο



Οι παράγοντες που εμπλέκονται στη μετακίνηση είναι τρεις: Το όχημα, ο οδηγός και οι συνθήκες. Τα στοιχεία που διαμορφώνουν τους τρεις αυτούς παράγοντες είναι πολλά, ενώ οι τρεις παράγοντες αλληλοεπηρεάζονται. Για παράδειγμα, η καλή κατάσταση του οχήματος εξαρτάται κατά πολύ από τον οδηγό. Ή ακόμη, η ψυχολογική ή σωματική κατάσταση του οδηγού μπορεί να αλλάξουν το επίπεδο των καλών συνθηκών που μπορεί να επικρατούν.

Οπότε, ο πλέον αστάθμητος παράγοντας για το μοτοσικλετιστή είναι οι συνθήκες.

Τα άρθρα που ακολουθούν θα μας βοηθήσουν να γνωρίσουμε καλύτερα και με μεγαλύτερη λεπτομέρεια τις συνθήκες κάτω από τις οποίες μετακινούμαστε με τη μοτοσικλέτα μας.

Βασική αρχή: ΔΕ ΘΕΛΟΥΜΕ ΕΚΠΛΗΞΕΙΣ ΕΝΩ ΟΔΗΓΟΥΜΕ

Όσα περισσότερα γνωρίζουμε για το δρόμο και όσο περισσότερο φυλαγόμαστε, τόσο καλύτερα αισθανόμαστε, τόσο ασφαλέστεροι είμαστε. Ωστόσο, πιθανοί κίνδυνοι ξεφυτρώνουν από παντού και κυρίως από εκεί που δεν το περιμένουμε.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

» Η θέση μας στο δρόμο είναι πάντα τέτοια ώστε να μας εξασφαλίζει:

- Ότι έχουμε χώρο να φρενάρουμε αν σταματήσει απότομα το όχημα εμπρός μας.
- Ότι θα έχουμε διάδρομο διαφυγής σε κάθε έκτακτη περίπτωση.
- Τη δυνατότητα να πάρνουμε πληροφορίες για το δρόμο.

Σε κάθε περίπτωση, ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΘΕΩΡΟΥΜΕ ΟΤΙ ΕΙΜΑΣΤΕ ΑΟΡΑΤΟΙ.

Δεν περιμένουμε να μας έχει αντιληφθεί κανένας άλλος οδηγός και δεν επιδιώκουμε να μας ανοίξουν δρόμο να περάσουμε (π.χ. κορνάροντας) γιατί αν το όχημα παραμερίσει, είναι πιθανό να κλείσει το διάδρομο σε κάποια άλλη μοτοσικλέτα που κινείται παράλληλα με εμάς.

» ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

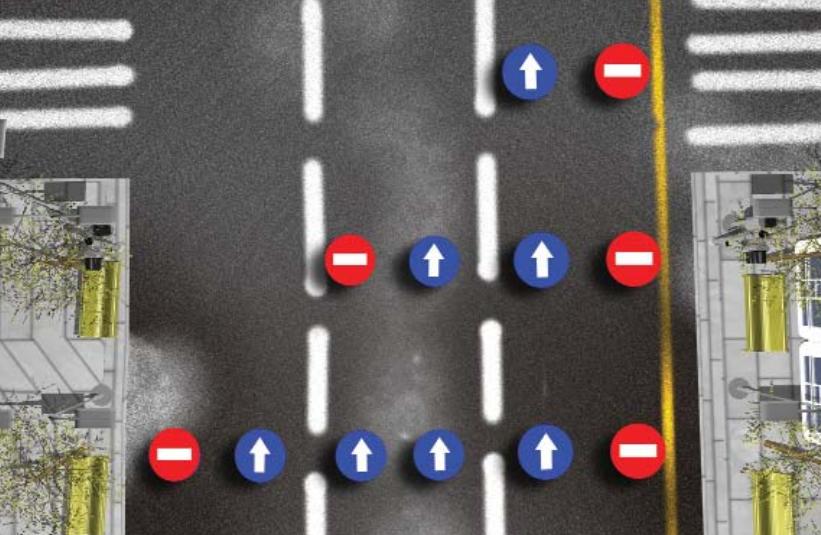
Κίνηση σε πικνή κυκλοφορία

- Το βασικό μας πρόβλημα είναι ότι δεν έχουμε τη δυνατότητα να δούμε τι συμβαίνει ακριβώς μπροστά από το προπορευόμενό μας αυτοκίνητο. Ο καλύτερος τρόπος για να είμαστε ασφαλείς είναι να χρησιμοποιούμε το ίδιο το αυτοκίνητο και τα μάτια του οδηγού του για την πληροφόρηση σχετικά με το δρόμο μπροστά μας.
- Διαλέγουμε να κινούμαστε σε κάποιο από τα δύο ίχνη των τροχών του αυτοκινήτου, κατά προτίμηση του αριστερού.
- Αποφεύγουμε να κινούμαστε ανάμεσα στα δύο ίχνη. Καθετί που το αυτοκίνητο θέλει να αποφύγει θα το περάσει ανάμεσα στους τροχούς του, άρα εμείς θα πέσουμε επάνω του ή μέσα του (αν είναι λακκούβα).



Επιλέγουμε να κινούμαστε πάνω στα ίχνη των αυτοκινήτων που κινούνται εμπρός μας κι όχι ανάμεσά τους. Αν είμαστε μόνοι μας στη λωρίδα, κινούμαστε στο κέντρο της.

- Στην περίπτωση που ο οδηγός του δεν προσέξει και πέσει σε λακκούβα, ο κραδασμός του αυτοκινήτου θα μας ειδοποιήσει για την επερχόμενη ανωμαλία.
- Ωστόσο, αν το αυτοκίνητο κάνει κάποιο ελιγμό που μας θυμίζει αποφυγή εμποδίου, τότε χωρίς δεύτερη σκέψη, ακολουθούμε τον ελιγμό κι εμείς. Μένουμε στο ίχνος του τροχού που μέχρι εκείνη τη στιγμή ακολουθούσαμε. Πιθανότατα ο οδηγός του αυτοκινήτου προσπαθεί να αποφύγει (να μην πατήσει) κάποιο εμπόδιο ή λακκούβα. Αν δεν ακολουθήσουμε τον ελιγμό, είναι πιθανό να πέσουμε εμείς στο εμπόδιο ή στη λακκούβα.



Η θέση μας στο δρόμο εξαρτάται από το πόσο ασφαλές ή "ύποπτο" για ενδεχόμενο κίνδυνο είναι το περιβάλλον εμπρός μας.

- Αργά ή γρήγορα, το προπορευόμενο αυτοκίνητο θα σταματήσει λόγω αυξημένης κίνησης. Τότε θα πρέπει να προσπεράσουμε. Όντας κοντά στο αριστερό άκρο του, η προσπέραση διευκολύνεται.

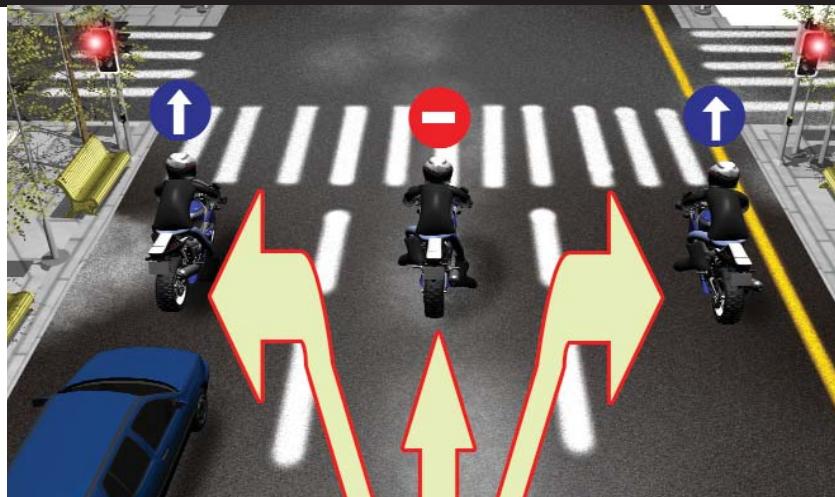
Υποχρεωτικές στάσεις ενώ κινούμαστε (διασταυρώσεις, STOP, φανάρια ρύθμισης της κυκλοφορίας.)

- Είτε έχουμε προτεραιότητα είτε όχι, επιβάλλεται να σταματάμε και να ελέγχουμε κάθε διασταύρωσην. Το δίκιο δε μας βοηθά ούτε θα μας σώσει αν κάποιος άλλος οδηγός κάνει παράβαση.
- Πλησιάζοντας σε STOP, ή όταν μειώνουμε ταχύτητα για να ελέγχουμε, κινούμαστε προς το δεξί άκρο του δρόμου. Ακόμη

κι αν έχουμε ελέγχει πίσω με τους καθρέφτες μας, η θέση αυτή θα μας προφυλάξει από το ενδεχόμενο ένας οδηγός που ακολουθεί να μη μας έχει δει και να μας χτυπήσει από πίσω.

- Στα φανάρια ποτέ δε σταματάμε στο κέντρο του δρόμου. Πλησιάζουμε ένα από τα δύο άκρα του, κατά προτίμηση δίπλα στο πεζοδρόμιο ή στο διαχωριστικό διάζωμα -αν υπάρχει.
- Εναλλακτικά, αν υπάρχει ήδη σταματημένο όχημα στο φανάρι, περνάμε εμπρός του και το αφήνουμε πίσω μας ως "ασπίδα".
- Το να σταματάμε ωστόσο πάνω στη διάβαση των πεζών, δείχνει παντελή έλλειψη σεβασμού για τους πεζούς.

Αποφεύγουμε να μένουν τα νώτα μας αφύλακτα στο φανάρι, ειδικά το βράδυ. Σταματάμε είτε στις άκρες του δρόμου, είτε μπροστά από κάποιο αυτοκίνητο.



Ενώ παρκάρουμε

Η μοτοσικλέτα στις μέρες μας είναι ανάγκη. Ανάγκη όμως είναι και ο πολιτισμός και η ευγένεια που πρέπει να χαρακτηρίζουν την οδηγική μας συμπεριφορά.

Έτσι, όταν παρκάρουμε τη μοτοσικλέτα μας, φροντίζουμε:

- **Να επιλέγουμε -εφόσον υπάρχουν- τις θέσεις παρκαρίσματος για μοτοσικλέτες (κάποιοι Δήμοι έχουν φροντίσει γι' αυτό).**
- **Να μην κλείνουμε τις ράμπες για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.**
- **Να μην παρακωλύουμε την κυκλοφορία των πεζών.**
Πάντα υπάρχει χώρος κάτω από το πεζοδρόμιο δίπλα σε κάποιο σταθερό εμπόδιο (ζαρντινιέρα, κάδο απορριμάτων, δέντρο κλπ.), απ' όπου ούτως ή άλλως δεν μπορούν να περάσουν οι πεζοί. Σταθμεύοντας εκεί τις μοτοσικλέτες, εμείς εξυπηρετούμαστε και ταυτόχρονα δεν ενοχλούμε.

» ΣΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

Στον αυτοκινητόδρομο, τα πράγματα είναι λίγο διαφορετικά απ' ό, τι στην πόλη. Οι ταχύτητες των οχημάτων είναι υψηλότερες και το ρίσκο φαινομενικά μεγαλύτερο.

Ωστόσο, ο κίνηση σε κλειστούς αυτοκινητόδρομους προσφέρει τις προϋποθέσεις για ασφαλέστερη μετακίνηση, αφού δεν υπάρχουν διασταυρώσεις. Βέβαια δεν υπάρχουν και περιθώρια να γίνουν λάθη από τους οδηγούς, αφού τη θέση μας εκεί ορίζει η ταχύτητά μας. Αν ακολουθούμε το ρεύμα χωρίς να προσπερνάμε, διαλέγουμε ένα αυτοκίνητο που κινείται στη μεσαία λωρίδα και ακολουθούμε το ίχνος των αριστερών του τροχών, σε απόσταση που κρίνουμε ασφαλή.

Αν έχουμε πρόθεση να προσπεράσουμε, πρέπει να γνωρίζουμε τα παρακάτω:

- Διατηρούμε πλάγια απόσταση από το όχημα που προσπερνάμε,



ίση με το πλάτος μιας λωρίδας. Δεν περνάμε σε μικρή απόσταση, ειδικά αν η λωρίδα μας είναι ελεύθερη. Υπάρχει κίνδυνος να αλλάξει πορεία το αυτοκίνητο και να μας κλείσει το δρόμο.

➤ Ποτέ δεν περνάμε ανάμεσα από δύο κινούμενα οχήματα από τα οποία το ένα προπορεύεται, γιατί υπάρχει η πιθανότητα το προπορεύμενο όχημα να αλλάξει λωρίδα χωρίς να μας έχει δει.

➤ Αν δεν εξασφαλίσουμε πλευρική απόσταση ασφαλείας από το αυτοκίνητο που προσπερνάμε, απλά δεν περνάμε (π.χ. μεταξύ αυτοκινήτου στην αριστερή λωρίδα και στηθαίου). Η προσπέραση αυτή εγκυμονεί τους περισσότερους κινδύνους.

Αυτό που πρέπει να αποφεύγεται και το απαγορεύει ο ΚΟΚ είναι η παράλληλη κίνηση μοτοσικλετών, η μία δίπλα στην άλλη. Η κίνηση σε στίχους είναι πάντα προτιμότερη, ενώ σε κάθε περίπτωση κοιτάμε το δρόμο εμπρός μας και όχι τη μοτοσικλέτα που προηγείται.



κώδικες ασφάλειας [1]



Όταν κινούμαστε με μοτοσικλέτα, τα δεδομένα που έχουμε να επεξεργαστούμε κάθε στιγμή είναι τόσα πολλά, ώστε είναι ανθρώπινο να συμβεί κάποια αστοχία ή λάθος. Ο ανθρώπινος εγκέφαλος χρειάζεται δύο στοιχεία για να λειτουργήσει κατά την οδήγηση: **Πληροφορίες και Χρόνο.**

Πληροφορίες, ώστε να έχει δεδομένα για να επιλέξει τη θέση του στο δρόμο, την ταχύτητά του, τα "εμπόδια" που πρέπει να αποφύγει.

Χρόνο, για να επεξεργαστεί αυτές τις πληροφορίες και να σχεδιάσει τη διαδρομή που θα ακολουθήσει.

'Ελλειψη πληροφοριών ή πληροφορίες που έρχονται ξαφνικά είναι δύο παράγοντες που οδηγούν σε ατύχημα.

Αν προσθέσουμε και τις προσωπικές σκέψεις που περνούν από το μυαλό μας ενώ οδηγούμε ή τα εκτός κυκλοφοριακού ιστού ερεθίσματα (τπλέφωνο, συνομιλία με το συνεπιβάτη, διαφημιστικές πινακίδες κλπ.), τα πράγματα γίνονται δύσκολα και οι προϋποθέσεις για το ατύχημα αρχίζουν να κτίζονται.

200,5: ΈΝΑΣ ΑΡΙΘΜΟΣ - ΤΡΙΑ ΜΥΣΤΙΚΑ

Είναι ένα νούμερο εύκολο να το θυμάται κανείς μόλις ξεκινά τη διαδρομή του στην πόλη ή στην αυτοκινητόδρομο, που μας βοηθάει να κάνουμε ένα σύντομο φρεσκάρισμα μνήμης για τα ελάχιστα που οφείλει να τηρεί ένας οδηγός μοτοσικλέτας. Τι σημαίνει το 200,5; Ένα άθροισμα από τρεις αριθμούς.

» 180: Αναφέρεται σε μοίρες οπτικού πεδίου.

Το ανθρώπινο μάτι μπορεί να δεχτεί ερεθίσματα από ένα πεδίο εύρους 170°. Αυτό σημαίνει ότι με μια ελάχιστη κίνηση του κεφαλιού, έχουμε πλήρη εικόνα των όσων συμβαίνουν εμπρός μας. Αρκεί να μην υπάρχουν εμπόδια.

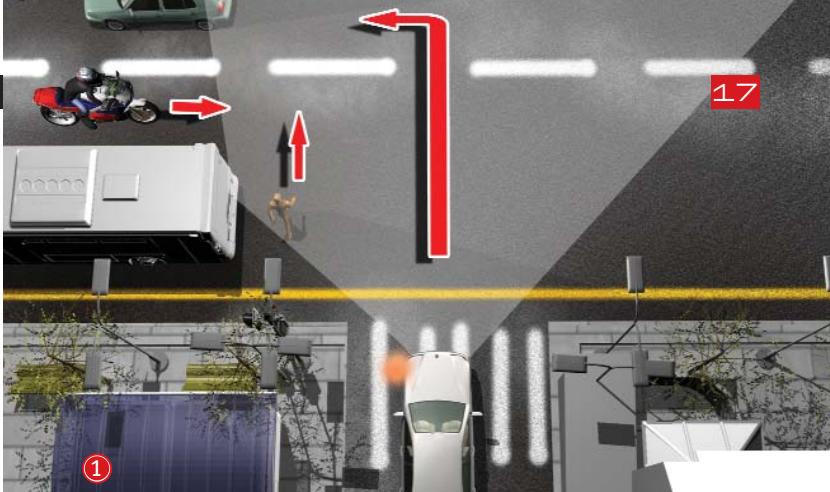
Εδώ ο κανόνας λέει ότι δεν εισερχόμαστε σε κάποιο "χώρο" αν δεν τον έχουμε εποπτεύσει πλήρως.

Η "προτεραιότητα" έχει στοιχίσει τη ζωή πολλών ανθρώπων που πίστευαν ότι τους προσφέρει ασφαλή διέλευση.

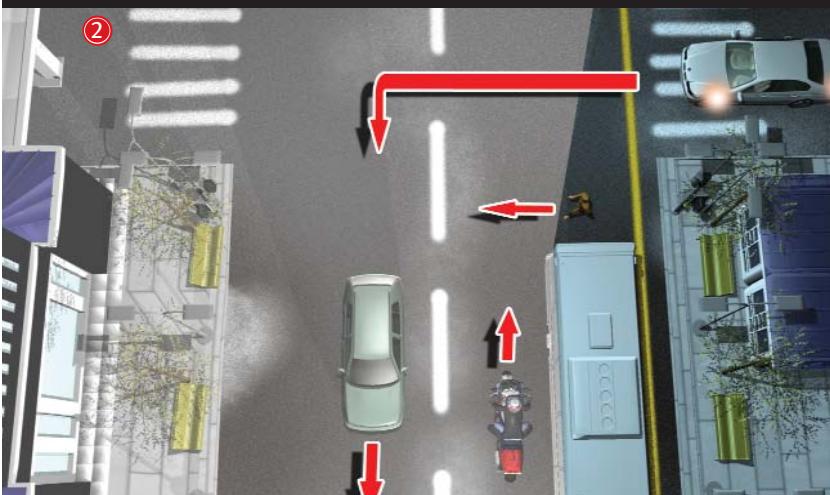
Για τους μοτοσικλετιστές ασφάλεια προσφέρει μόνον ο χώρος που έχει ήδη ελεγχθεί πλήρως.

Εν ολίγοις:

- Σε κάθε διασταύρωση κατεβάζουμε την ταχύτητά μας τόσο ώστε να έχουμε πλήρη εποπτεία, άσκετα αν έχουμε προτεραιότητα ή πράσινο φανάρι. Οι μοτοσικλέτες επιβραδύνουν και επιταχύνουν αρκετά γρήγορα, οπότε αυτός ο "έλεγχος" δεν προκαλεί σημαντική καθυστέρηση.
- Σε κάθε προσπέραση ακινητοποιημένου οχήματος (px. λεωφορείο), μειώνουμε επίσης ταχύτητα, ώστε να ελέγξουμε μήπως περνά κάποιος πεζός που τον κρύβει ο όγκος του οχήματος.
- Θυμόμαστε ότι από κάθε άνοιγμα που αφήνουν ακινητοποιημένα οχήματα τα οποία προσπερνάμε, μπορεί να βγει άλλο αυτοκίνητο, πεζός, μοτοσικλέτα...



1. Πεζός και αυτοκίνητο κρύβονται επιμελώς από τον όγκο του λεωφορείου.
2. Η ίδια εικόνα από την πλευρά του άλλου οδηγού. Ο μοτοσικλετιστής είναι αδράτος από πεζό και οδηγό αυτοκινήτου.





Η ταχύτητά μας σε σχέση με την ταχύτητα των άλλων οχημάτων μπορεί να είναι μεγαλύτερη έως και κατά 20 χλμ/ω, όχι περισσότερο.

Κάθε αυτοκίνητο που προσπερνάμε μπορεί να μας στριμώξει, γιατί ενδεχομένως χρειάζεται ν' αλλάξει πορεία από σταθμευμένο οχημα εμπρός του, ή από εμπόδιο στο δρόμο.

Σκεφτείτε μόνο αυτό: αν δεν υπήρχαν κτίρια και τα οχήματα ήταν διαφανή, τα ατυχήματα σε διασταυρώσεις θα ήταν ελάχιστα.

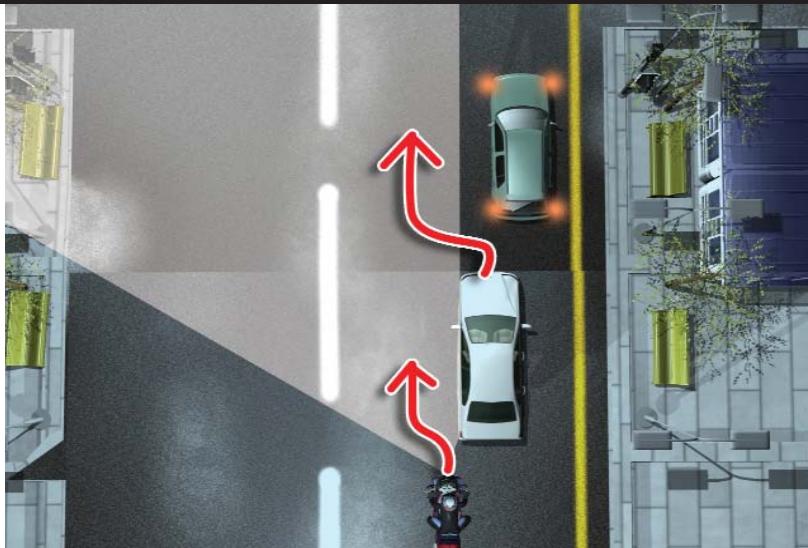
» +20: Το δεύτερο περιεχόμενο του 200,5. Αναφέρεται στην ταχύτητα. Τα 20 χλμ/ω είναι η ταχύτητα που ο ανθρώπινος εγκέφαλος μπορεί να διαχειριστεί χωρίς πρόβλημα. Κι αυτό γιατί αυτή είναι η ταχύτητα που ο άνθρωπος μπορεί να αναπτύξει με ίδια μέσα, με τα πόδια του.

Ο κανόνας λέει ότι η σχετική ταχύτητά μας δεν πρέπει να ξεπερνά τα +20 χλμ/ω σε σχέση με την ταχύτητα των άλλων οχημάτων.

- Στο σημείο αυτό κατ' αρχάς θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η

ενδιάμεση κίνηση δεν συνιστάται, διότι και επικίνδυνη είναι και βάσει του ΚΟΚ δεν επιτρέπεται, ωστόσο η ελληνική πραγματικότητα και η δύσκολη καθημερινότητα στους δρόμους της πόλης έχει κάνει τους οδηγούς μοτοσικλέτας να την επιλέγουν. Όποιος λοιπόν επιλέξει να κινηθεί έτσι, θα πρέπει, για την ασφάλειά του, να τηρεί αυστηρά τον κανόνα των +20 χλμ/ω. Προσοχή, δεν πρέπει να γίνει παρανόση: δεν λέμε παχύτηπά μας να μπν ξεπερνά τα 20 χλμ/ω, αλλά η σχετική μας ταχύτηπα. Δηλαδή, το προσπέρασμα ή η κίνηση ανάμεσα στα αυτοκίνητα πρέπει να γίνεται με ταχύτηπα μεγαλύτερη έως +20 χλμ/ω από τη δική τους. Κι όταν είναι ακινητοποιημένα, δηλαδή

Αν δε βλέπουμε μπροστά από το προπορευόμενο αυτοκίνητο, είναι παρακινδυνευμένο να μένουμε δίπλα του ή να το προσπερνάμε.



η ταχύτητά τους είναι 0 (μηδέν), τότε εμείς περνάμε με 20 χλμ/ω ανάμεσά τους, όχι πιο γρήγορα.

- Κάθε φορά που ο εγκέφαλος αδυνατεί να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις μιας συγκεκριμένης κατάστασης, μας καταβάλλει πανικός. Αδυνατούμε να σκεφτούμε, ενώ οι αυτόματες αντιδράσεις μας είναι να κλείνουμε το γκάζι, να πιάνουμε δυνατά τα φρένα και να επικεντρώνουμε το βλέμμα μας στον "κίνδυνο". Ό,τι χειρότερο για την ευστάθεια της μοτοσικλέτας και για τη διαχείριση της δύσκολης στιγμής.

Παράδειγμα: Όταν περνάμε δίπλα από ένα αυτοκίνητο και εκείνη τη στιγμή ο οδηγός του στρίψει και μας κλείσει το δρόμο:

- Αν προσπερνάμε με έως +20 χλμ/ω, θα μείνουμε ψύχραιμοι και θα έχουμε υγιή αντίδραση, ίσως στρίψουμε, τον προειδοποιήσουμε, κορνάρουμε κλπ.
- Αν προσπερνάμε με περισσότερα από +20 χλμ/ω, απλά θα πέσουμε επάνω του έχοντας κάνει τις κινήσεις πανικού που περιγράψαμε.

» 0,5: Για να συμπληρωθεί το "200,5" έχει μείνει ένα 0,5. Ή αλλιώς $\frac{1}{2}$ (ένα δεύτερο).

Το νούμερο αυτό θα μας υπενθυμίσει το εξής βασικό:

Η θέση μας στο δρόμο πρέπει είναι τέτοια ώστε να μας δίνει ίσες ευκαιρίες αντίδρασης, τόσο από δεξιά μας όσο κι από αριστερά μας. Σε απλή ερμπνεία, αυτό σημαίνει ότι **από τα σημεία όπου μπορεί να προκύψει ενδεχόμενος κίνδυνος, "εισβολέας", διατηρούμε ίσες αποστάσεις.** Κινούμαστε στο μέσον του διαδρόμου ανάμεσα στις "εισόδους" του ενδεχόμενου κινδύνου. Κινούμαστε δηλαδή:

- Αν ο δρόμος έχει μία λωρίδα, στο κέντρο του (όπως ορίζει και ο KOK).

- Αν έχει δύο ανά κατεύθυνση, στο άκρο αριστερό της πρώτης (δεξιάς) λωρίδας.
- Αν έχει τρεις, στο κέντρο της μεσαίας λωρίδας (εφόσον έχουμε την κατάλληλη ταχύτητα, εννοείται).
- Αν έχει τέσσερις, στο αριστερό άκρο της δεύτερης λωρίδας, K.O.K
- Κάθε κινούμενο όχημα διαμορφώνει νέα δεδομένα μέχρι να το προσπεράσουμε. Αν κινείται στη δεύτερη λωρίδα, πρέπει να διατηρήσουμε ίσες αποστάσεις από το όχημα και το όριο του δρόμου αριστερά μας.
- Σε καμία περίπτωση δεν προσπερνάμε από δεξιά. Εκτός του ότι είναι παράνομο, ο οδηγός κάθε οχήματος μπορεί ξαφνικά να στρίψει δεξιά και να μας κλείσει το δρόμο.
- Αν μας έχει αντιληφθεί, θα κάνει δεξιά να για περάσουμε. Για να παραμένει σε αριστερή λωρίδα, σημαίνει ότι δεν μας έχει αντιληφθεί, άρα ενδέχεται να κάνει οποιαδήποτε κίνηση, ίσως απροειδοποίητα.

Το **200,5** δεν είναι πανάκεια. Είναι απλά ένα φρεσκάρισμα στην έναρξη της διαδρομής μας που βοηθά ώστε να μειώσουμε σημαντικά τις πιθανότητες εμπλοκής σε δυσάρεστες καταστάσεις. Αυτοματοποιώντας τα παραπάνω, διευκολύνουμε τον εγκέφαλό μας να ασχολείται με άλλα πράγματα, να επεξεργάζεται περισσότερα ερεθίσματα και να παίρνει πιο σωστές αποφάσεις για την κίνησή μας.



κάδικες ασφάλειας [2]



ΤΑ 5+1 “Φ”

Οι ρητοί κανόνες για την κυκλοφορία είναι διατυπωμένοι στον ΚΟΚ.

Υπάρχουν ωστόσο και κάποιοι άγραφοι κανόνες για τους μοτοσικλετιστές, που συμβάλλουν στην ασφάλειά μας.

Μια εύκολη κωδικοποίηση των πιο σημαντικών από αυτούς είναι τα πέντε “Φ” συν ένα ακόμη, “κυρίαρχο” όλων. Πρόκειται απλά για λέξεις που συμπτωματικά αρχίζουν από “Φ”.

» ΦΑΝΑΡΙΑ

Εννοούμε τους φωτεινούς σπηλατοδότες. Ο κανόνας εδώ λέει ότι απλά δεν τα εμπιστεύόμαστε.

- Πόσο συχνά βλέπουμε οχήματα (αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες) να περνούν με πορτοκαλί -ή και κόκκινο ακόμη- και να μένουν στο μέσον της διασταύρωσης; Αν εν τω μεταξύ το δικό μας φανάρι ανάψει πράσινο, δεν θα έχουμε πού να πάμε. Αυτή όμως είναι η εύκολη περίπτωση.
- Σκεφτείτε την περίπτωση κατά την οποία, ενώ κινείστε προς το κόκκινο για εσάς, καθώς πλησιάζετε στο φανάρι, αυτό ανάβει

πράσινο. Τι θα κάνετε; Θα επιταχύνετε να περάσετε; Ασφαλώς όχι, ακόμη κι αν έχετε "καθαρό πράσινο". Θυμηθείτε το ενδεχόμενο παραβίασης του σηματοδότη από κάθετα ερχόμενο όχημα, κάτι που δυστυχώς συμβαίνει πολύ συχνά.

Άρα: Άσχετα από το χρώμα στο φανάρι, δεν περνάμε αν δεν ελέγχουμε την κίνηση στο δρόμο με τον οποίο διασταυρώνομαστε.

» ΦΛΑΣ

Σας έχει τύχει ποτέ να διαπιστώσετε ότι το φλας στη μοτοσικλέτα σας έχει μείνει αναμμένο, χωρίς να θυμάστε από πότε;

Τι σημαίνει αυτό; Ότι το ίδιο μπορεί να συμβεί στον οποιονδήποτε.

- Αν οδηγείτε χρόνια, σας έχει σίγουρα τύχει κάποιο προπορευόμενο όχημα με αναμμένο το φλας για δεξιά στροφή, το οποίο τελικά έστριψε αριστερά.

Δεν μπορούμε λοιπόν να βασιζόμαστε σε κάποιο φλας που βλέπουμε να ανάβει. Πρέπει να θεωρούμε πάντα ότι είναι ξεκασμένο ή ακόμη και αντίθετο από την κίνηση που θα κάνει τελικά ο οδηγός του.

- Επίσης θεωρούμε ότι κάθε όχημα που πλησιάζει σε διασταύρωση θα στρίψει, οπότε προετοιμαζόμαστε ανάλογα. Σαφής ένδειξη για το αν υπάρχει ενδεχόμενο να στρίψει ή όχι χωρίς φλας, είναι η ταχύτητά του. Αυτοκίνητο που μειώνει ταχύτητα πλησιάζοντας σε διασταύρωση, το θεωρούμε "ύποπτο" να στρίψει εμπρός μας. Παρακολουθούμε τα χέρια του οδηγού του: αν φέρει κάποιο στο επάνω μέρος του τιμονιού, προφανώς έχει πρόθεση να στρίψει.

Άρα: Δεν εμπιστεύόμαστε τα αναμμένα φλας και ταυτόχρονα θεωρούμε ότι "όλοι" στρίβουν χωρίς φλας.



Ένας μοτοσικλετιστής ποτέ δεν εμπιστεύεται ένα αναμμένο φλας.
Απλά το συμβούλεύεται.

» ΦΩΤΑ

Η μοτοσικλέτα δεν είναι εύκολα διακριτή από τους οδηγούς των αυτοκινήτων. Ο λόγος είναι απλός. Κατά τον έλεγχο που κάνει ένας οδηγός αυτοκινήτου πριν περάσει μια διασταύρωση, το μάτι εκ φύσεως θα εντοπίσει μόνον οχήματα από τα οποία κινδυνεύει, δηλαδή τα ογκώδη. Μοτοσικλετιστές, ποδηλάτες και πεζοί συνιστούν "αόρατα" αντικείμενα σύμφωνα και με επιστημονικές έρευνες (unintentional blindness).

- Ένας τρόπος για να γίνουν πιο "ορατές" οι μοτοσικλέτες είναι να έχουν αναμμένα τα φώτα, πημέρα και νύχτα, κάτι που οποίο έχει θεσπιστεί και νομικά, ενώ πλέον δεν υπάρχει διακόπτης που να σβίνει τα φώτα στα δίκυκλα. Ωστόσο, ειδικά σε χώρες με έντονη πλιοφάνεια ούτε αυτό αρκεί.

- Αυτό που συστίνουμε είναι κατά τη διάρκεια της πμέρας (μισή ώρα μετά την Ανατολή και έως μισή ώρα πριν τη Δύση) οι μοτοσικλέτες να έχουν τα φώτα στη μεγάλη σκάλα (προβολέας). Γίνονται έτσι πιο ευδιάκριτες χωρίς να "τυφλώνουν" τους άλλους οδηγούς. Προσοχή όμως: αν κυκλοφορούμε με το προβολέα μας αναμένο το βράδυ, είναι πιθανό να "τυφλώσουμε" τον οδηγό του οχήματος που έρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση, με αποτέλεσμα να προκληθεί ατύχημα.

Άρα: Μπλε λυχνία στα όργανα την πμέρα (προβολέας), κανονικά φώτα για το βράδυ.

» ΦΡΕΝΑ

Οι ταχύτητες στην πόλη είναι συνήθως χαμηλές, αλλά ανάλογα μικρός είναι και ο διαθέσιμος χώρος μας. Αν για κάποιο λόγο χρειαστεί να φρενάρουμε απότομα, κάθε δέκατο του δευτερολέπτου γίνεται κρίσιμο.

Ακόμη και κατά το χρόνο που χρειάζεται για να μετακινθούν τα δάχτυλα του δεξιού χεριού από το γκριπ στη μανέτα του φρένου, η μοτοσικλέτα γράφει μέτρα, μετακινείται, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο διαθέσιμος χώρος που έχει για να φρενάρει.

Το γεγονός μπορεί να οδηγήσει είτε σε σύγκρουση, είτε σε πο έντονο πάτημα του φρένου (λόγω πανικού, επειδή μειώνεται ο διαθέσιμος χώρος) και μπλοκάρισμα του τροχού. Άρα ακόμη και σε πτώση.

Άρα: Όσο κινούμαστε κυρίως στο στενό αστικό κύκλο, δύο δάχτυλα (δείκτης και μέσος) πρέπει να βρίσκονται ήδη στη μανέτα του φρένου. Και αντίστοιχα το δεξί πόδι (ή αριστερό χέρι αν πρόκειται για scooter) πάνω από το πίσω φρένο.



1. Με δύο δάχτυλα μόνιμα στη μανέτα του φρένου, μειώνεται η απόσταση φρεναρίσματος κατά τον χρόνο που χρειάζεται για να οδηγηθούν τα δάχτυλα εκεί.

2. Πράσινο φανάρι δε σημαίνει και ασφαλές πέρασμα. Ακόμη κι όταν έχουμε πράσινο, ελέγχουμε τη διασταύρωση.

» ΦΟΡΤΗΓΑ

Αποτελούν έναν από τους μεγαλύτερους κινδύνους για τις μοτοσικλέτες.

- Όλα τα κομμάτια ελαστικού που συχνά συναντάμε σε αυτοκινητόδρομους κάποια στιγμή ξεκόλλουσαν από τους τροχούς φορτηγών και ταξίδευαν ανεξέλεγκτα στο οδόστρωμα. Το ότι δεν έτυχε μέχρι σήμερα να συμβεί κάτι τέτοιο ακριβώς μπροστά μας, δε σημαίνει ότι δεν μπορεί να μας συμβεί "αύριο" κιόλας.
- Και δεν είναι μόνο οι αναγομώσεις των ελαστικών. Ένα πλημμελώς συγκρατημένο φορτίο, μπάζα "βουνό" σε συνδυασμό με μια λακκούβα στο δρόμο, σκόνη από φορτίο άμμου και πολλά άλλα μπορούν να προστεθούν στην ατέλειωτη λίστα των κινδύνων για τους μοτοσικλετιστές.
- Όταν οδηγούμε σε αυτοκινητόδρομο: Δεν πλησιάζουμε

περισσότερο από 100 μέτρα πίσω από φορτηγά και μεγάλα οχήματα γενικότερα. Άλλαζουμε άμεσα λωρίδα και σχεδιάζουμε την προσπέρασή τους.

- Όταν οδηγούμε μέσα στην πόλη: Ο οδηγός του φορτηγού έχει σημαντικό κενό στο οπτικό του πεδίο και δυσκολεύεται να μας δει. Χρειάζεται να ανοιχτεί για να στρίψει, καταλαμβάνει μεγαλύτερο πλάτος του δρόμου. Καταναλώνει περισσότερο χώρο από αυτόν στον οποίο κινούνται συνήθως οι μοτοσικλέτες, ενώ σε κάθε "επαφή" ο καρένος θα είναι πάντα η μοτοσικλέτα.

Άρα: Μακριά από φορτηγά, μέσα κι έξω από την πόλη.

Ένα φορτηγό με πλημμελώς ασφαλισμένο φορτίο, αποτελεί κίνδυνο πρώτου μεγέθους για τις μοτοσικλέτες.



Αυτά ήταν τα πέντε "Φ", καθένα από τα οποία μας θυμίζει έναν ενδεχόμενο κίνδυνο. Πέρα από αυτά όμως, υπάρχει ένα ακόμη "Φ" που τα περιλαμβάνει όλα και που αποτελεί το μεγαλύτερο σύμμαχο στην προσπάθεια αποφυγής των ατυχημάτων:

» ΦΑΝΤΑΣΙΑ

Είναι το πιο δυνατό αμυντικό όπλο που μπορεί να διαθέτει ο μοτοσικλετιστής και που θα πρέπει να φροντίζει να καλλιεργεί συνεχώς.

- Αν μπορούμε να "δούμε" με τα μάτια της φαντασίας τον πεζό που μπορεί να περνάει εμπρός από οποιοδήποτε σταματημένο όχημα, την πόρτα που μπορεί να ανοίξει ξαφνικά στη μέση του δρόμου κάθε αυτοκίνητο ή ταξί δίπλα από το οποίο περνάμε, τα... σουβλάκια ή το κουτάκι μπύρας που μπορεί να εκσφενδονίστεί από το παράθυρο ενός φορτηγού, το τσιγάρο που μπορεί να ρίξει από το ανοιχτό του παράθυρο ο κάθε αφρορμένος ή αδιάφορος οδηγός Ι.Χ., το "φτιαγμένο" αυτοκίνητο που μπορεί να βγει "με τις πάντες" από κάθε στενό, και τόσα άλλα... έχουμε εξασφαλίσει ότι ακόμη κι αν συμβεί κάτι τέτοιο, δε θα οδηγήσει σε ατύχημα.
- **Φτιάχνοντας πιθανά σενάρια, αυτόματα πρετοιμαζόμαστε για την πιθανότητα αυτά να συμβούν στην πραγματικότητα.** Έτσι, αφενός φυλαγόμαστε, αφετέρου δε θα ξαφνιαστούμε και θα έχουμε περιθώριο αντίδρασης στην περίπτωση που κάποιο σενάριο βγει αληθινό.

Άρα: Σε κάθε μέτρο της διαδρομής μας σκεφτόμαστε το χειρότερο σενάριο. Αυτό σημαίνει ότι παρακολουθούμε με προσοχή όλα συμβαίνουν στο δρόμο και αυτόματα πρετοιμαζόμαστε. Είναι η μόνη μέθοδος που μπορεί με βεβαιότητα να αποκλείσει το ενδεχόμενο εμπλοκής σε ατύχημα.

τα 5 κόκκινα λαμπάκια



Σ κεφτείτε αν γνωρίζετε το όνομα ενός τουλάχιστον ανθρώπου που έχει κάσει τη ζωή του από τροχαίο. Όσοι απαντήσετε όχι, είστε η εξαίρεση.

Δυστυχώς, το μεγαλύτερο και τραγικότερο πρόβλημα της χώρας, πιο μεγαλύτερη "επιδημία" του τελευταίου αιώνα μάς αφορά όλους και βρίσκεται δίπλα μας.

Τι είναι αυτό που μας κάνει να αντιμετωπίζουμε μοιρολατρικά κάθε δυστύχημα, μιλώντας για "κακιά ώρα" ή "ατυχία";

Τι είναι αυτό που μας κάνει να πιστεύουμε ότι δε θα είμαστε εμείς το επόμενο θύμα; **Ποιος μας το εξασφαλίζει; KANEIS KAI TIPOTE** είναι η απάντηση.

Κι όμως είναι στο χέρι μας να εξασφαλίσουμε ότι δε θα μας συμβεί ατύχημα. Για έναν εξίσου απλό λόγο: το ατύχημα προειδοποιεί!

Αν ο οδηγός έχει το 100% της προσοχής του σε αυτό που κάνει, στην οδήγηση, οι πιθανότητες να συμβεί το ατύχημα ελαχιστοποιούνται, έως και μηδενίζονται.

Κι αν κάποιος βιαστεί να ισχυριστεί ότι υπάρχουν και οι περιπτώσεις που το ατύχημα μπορεί να προκληθεί από άλλον, χωρίς τη δική του συμμετοχή, κάνει λάθος! Εφόσον είμαστε παρόντες, έχουμε 100% μερίδιο συμμετοχής.

ΠΙΑΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ;

Γιατί σε ΟΛΑ τα ατυχήματα που έχουν συμβεί υπάρχει η ίδια παράμετρος: Ο οδηγός, ή οι οδηγοί, δεν είχαν το 100% της προσοχής τους στο δρόμο. Τόσο απλό κι όμως τόσο τραγικό.

- **Για να συμβεί ένα ατύχημα πρέπει να συνυπάρξουν πέντε αιτίες.**
Φανταστείτε πέντε κόκκινες λυχνίες στη σειρά, σαν αυτές που δίνουν την εκκίνηση στους αγώνες.
- Τη στιγμή που ανεβαίνουμε στη μοτοσικλέτα, όλα τα λαμπάκια είναι σβηστά. Από εκείνηνη ακριβώς τη στιγμή αρχίζουν να ανάβουν το ένα μετά το άλλο, για μια διαφορετική αιτία το καθένα.

- Ένα λαμπάκι ανάβει μόλις χτυπήσει το κινητό μας.
- Δεύτερο μόλις ανοίξουμε συζήτηση με το συνεπιβάτη.
- Κάθε φορά που κάνουμε προσπέραση, ανάβει κι άλλο.
- Όσο διαβάζουμε μια διαφήμιση στο πλάι του δρόμου, ανάβει άλλο.
- Κάθε φορά που οδηγούμε έχοντας πιει έστω κι ένα ποτηράκι μπύρα, άλλο ένα.
- Μόλις νυστάξουμε λίγο, άλλο ένα.
- Μόλις σκεφτούμε ότι ξεχάσαμε να κλείσουμε το θερμοσίφωνα στο σπίτι, ένα ακόμη.
- Μόλις πλησιάζουμε μια διασταύρωση χωρίς ορατότητα, ανάβει ένα λαμπάκι.
- Όταν πλησιάζουμε ένα φανάρι -ακόμη κι αν έχουμε εμείς πράσινο- άλλο λαμπάκι.
- Κάθε φορά που η ταχύτητά μας δεν είναι αυτή που ορίζουν οι συνθήκες της διαδρομής, ανάβει ένα λαμπάκι.



1+2. Κάθε φορά που αποσπάται η προσοχή μας από οτιδίποτε, ανάβει ένα ακόμη λαμπάκι.

3. Φθαρμένα ελαστικά και κακή συντήρηση της μοτοσικλέτα μάς φέρνουν πιο κοντά στο ατύχημα.

4. Κούραση, νύστα, πονοκέφαλος, αδιαθεσία είναι όλα λόγοι που "ανάβουν" λαμπάκια και απαιτούν αναπροσαρμογή του ρυθμού κίνησής μας.

➤ Όσο τα λάστιχα της μοτοσικλέτας ή τα φρένα της είναι φθαρμένα, ένα λαμπάκι είναι μόνιμα αναμμένο.

➤ Το ίδιο όταν δε φοράμε το κράνος μας. Μένει αναμμένο άλλο ένα λαμπάκι.

Η λίστα μπορεί να συνεχιστεί, αναφέροντας ατελείωτες μικρές ή μεγάλες αιτίες που όλες έχουν το ίδιο αποτέλεσμα. "Κλέβουν" από το 100% της προσοχής του οδηγού.

Όταν συνδυαστούν τουλάχιστον πέντε, υπάρχουν επαρκείς προϋποθέσεις για να συμβεί το ατύχημα. Δεν είναι σίγουρο ότι θα συμβεί μόλις ανάψουν και τα πέντε.

Αντίθετα, αν μείνουν όλα σβηστά, είναι σίγουρο ότι δε θα συμβεί το ατύχημα.

Κάνουμε το λάθος να πιστεύουμε ότι εφόσον δεν μας συνέβη ατύχημα σε συνθήκες που και τα 15 λαμπάκια ήταν αναμμένα, δεν θα μας συμβεί ποτέ - και αυτή είναι η μεγάλη παγίδα στην οποία όλοι πέφτουμε.

Κι ακόμη, δε σημαίνει ότι θα οδηγηθούμε σε ατύχημα αν ανάψουμε εμείς τα πέντε λαμπάκια. Αρκεί ο οδηγός του ενός οχήματος να έχει ανάψει τα τέσσερα λαμπάκια και ο άλλος να έχει ανάψει μόνο ένα.

Αρκεί να έχει μειωθεί στιγμιαία η προσοχή του από το 100%.

Αν εμείς είμαστε 100% "παρόντες" σε αυτό που κάνουμε, δι, τι κι αν κάνουν οι άλλοι, εμείς δε θα εμπλακούμε στο ατύχημα, γιατί θα έχουμε "δει" τον επερχόμενο κίνδυνο.

ΑΠΟΛΥΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Οφείλουμε να διατηρούμε τον απόλυτο έλεγχο σε αυτά που μας συμβαίνουν. Να μην αφήνουμε πράγματα στην τύχη, γιατί η τύχη δε θα είναι πάντα με το μέρος μας. Και όπως όλοι γνωρίζουμε κάποιον που έχει σκοτωθεί σε τροχαίο, όλοι γνωρίζουμε και κάποια περίπτωση για την οποία θα λέγαμε "ήταν πολύ τυχερός".



1. Χωρίς κράνος είμαστε ένα βήμα πιο κοντά στο ατύχημα γιατί είναι εύκολο να διακοπεί η ροή πληροφοριών στον εγκέφαλο μόλις ένα σκουπιδάκι ή έντομο μπει στο μάτι.

2. Όταν αποσπάται η προσοχή του οδηγού του άλλου οχήματος, καλλιεργείται κίνδυνος για εμάς.

3. Οι οδηγοί αγώνων είναι συγκεντρωμένοι 100% στην οδήγησή τους.

4. Κάθε φορά που αποσπάται η προσοχή μας από οτιδήποτε, ανάβει κι ένα ακόμη λαμπάκι.

Έτσι δεν είναι;

- Δεν μπορεί κανείς να πει σε έναν μοτοσικλετιστή να μην κοιτάζει το τοπίο ενώ οδηγεί, να μην ανταλλάσσει ούτε κουβέντα με το συνοδηγό του, να μην ακούει μουσική...
- Κάτι τέτοιο είναι εκτός πραγματικότητας, έχω από τις καθημερινές μας συνήθειες και τον τρόπο με τον οποίο οι περισσότεροι από εμάς οδηγούν μοτοσικλέτα.
- Εξαίρεση αποτελούν οι οδηγοί αγώνων.
Τι πιστεύετε ότι θα συνέβαινε αν ο Rossi άκουγε μουσική ή μιλούσε στο hands-free την ώρα που κάνει χρονομετρημένα;
Ουδεμία τύχη...
- Οι οδηγοί αγώνων φορούν ωτοασπίδες, έχουν τα μάτια τους πάντα ανοικτά, τα χέρια στο τιμόνι και είναι προσπλωμένοι κατά 100% σε αυτό που κάνουν, επειδή ο σκοπός τους είναι ένας: οι απόλυτες επιδόσεις.
Και για να το πετύχουν αυτό, χρειάζονται απόλυτη αυτοσυγκέντρωση στην οδήγηση. Κάθε τι που αποσπά τη συγκέντρωσή τους κοστίζει σε ικανότητα για απόλυτες επιδόσεις.
- Οι δικές μας απόλυτες επιδόσεις στο δημόσιο δρόμο είναι ο απόλυτος έλεγχος των όσων συμβαίνουν γύρω μας.

Το συμπέρασμα για εμάς είναι ότι κάθε φορά που κάνουμε κάτι το οποίο γίνεται αιτία να ανάφει ένα λαμπάκι, οφείλουμε να προσαρμόζουμε την ταχύτητά μας ανάλογα:

- Όταν οι τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας γίνουν μία, ελαττώνουμε ταχύτητα.
- Όταν νυχτώσει, ακόμη κι αν ο δρόμος φωτίζεται, ελαττώνουμε κι άλλο.

➢ Μόλις ο δρόμος πάψει να είναι φωτισμένος, πάμε πιο αργά.

➢ Κι αν στην πορεία αρχίσει να βρέχει, μειώνουμε ακόμη περισσότερο.

• Αυτό λοιπόν που ούτως ή άλλως κάνουμε χωρίς να το σκεφτόμαστε ίδιαίτερα, οφείλουμε να το κάνουμε και σε κάθε περίπτωση που το 100% της προσοχής μας αποσπάται έστω και ελάχιστα από το δρόμο. Μειώνουμε την ταχύτητά μας, ώστε με την προσοχή που μας έχει απομείνει, να είμαστε σε θέση να ελέγχουμε απόλυτα την κατάσταση.

• **Ακούγεται ίσως απλοϊκό, θα λέγαμε όμως μόνο ότι είναι... απλό.**
Αρκεί να το συνειδητοποιήσουμε. Τόσο απλό, που η συνειδητοποίησή του κάνει κάθε ατύχημα ακόμη πιο τραγικό, γιατί ήταν απλό να αποφευχθεί.

Όσο απλό είναι να συμβεί ένα ατύχημα άλλο τόσο απλό είναι να το κάνουμε να μη συμβεί ποτέ...



ασπίδες στο δρόμο



Η μοτοσικλέτα είναι το πιο ευάλωτο όχημα στο δρόμο. Αυτό σημαίνει ότι σε ενδεχόμενη σύγκρουση με αυτοκίνητο ή άλλο τετράτροχο όχημα είναι απίθανο να μην υπάρξει έστω και μικροτραυματισμός. Ένα σπασμένο φλας σε ένα αυτοκίνητο, για εμάς μπορεί να σημαίνει τουλάχιστον μώλωπας στο πόδι και μια πεσμένη μοτοσικλέτα.

- Εξίσου ευάλωτα είναι και τα ποδήλατα και οι πεζοί, όμως λόγω της μικρής τους ταχύτητας, οι επιπτώσεις της ζημιάς είναι συνήθως μικρότερες σε σχέση με της μοτοσικλέτας, που κινείται ταχύτερα από οτιδήποτε άλλο στον αστικό ιστό. Και δεν εννοούμε ότι "τρέχει", με την έννοια της υπέρβασης ορίων, αλλά απλά ότι επειδή έχει τη δυνατότητα να κινείται γρηγορότερα, αυτό και κάνει.
- Η απλοϊκή ερμηνεία της πιο πάνω παραδοχής είναι ότι η μοτοσικλέτα είναι επικίνδυνη. Όμως η ίδια η μοτοσικλέτα δεν παίρνει καμία πρωτοβουλία ώστε να είναι επικίνδυνη. Αντίθετα οι σημερινές μοτοσικλέτες είναι ασφαλέστερες σε σχέση με τις μοτοσικλέτες προηγούμενων δεκαετιών.

- Ο οδηγός είναι αυτός που κάνει επικίνδυνη ή όχι τη μετακίνηση με τη μοτοσικλέτα.

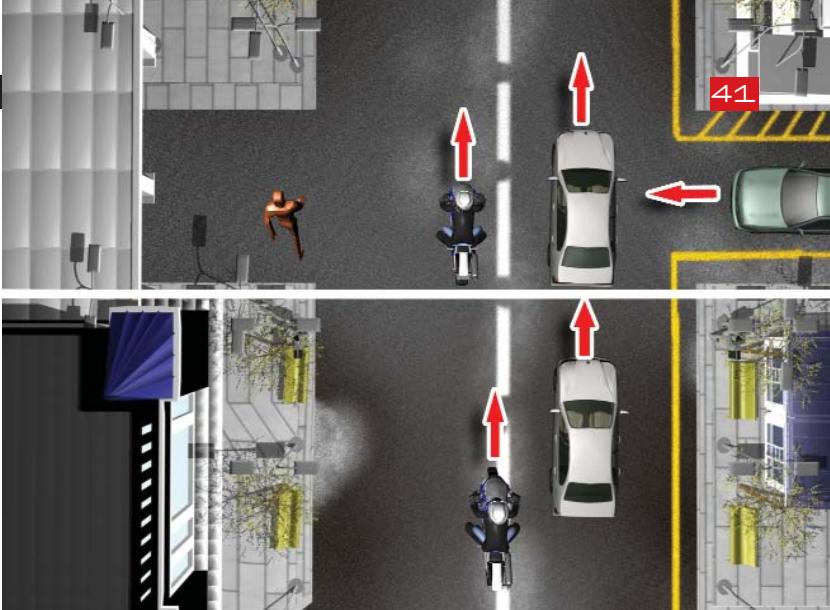
Με αυτή την έννοια, ο οδηγός είναι εκείνος που μπορεί να δημιουργήσει ασφαλέστερες συνθήκες μετακίνησης και να κάνει αρμονική και ασφαλή τη συνύπαρξη με τις μοτοσικλέτες όλων όσων κυκλοφορούν στο δρόμο. Όλα εξαρτώνται από το μοτοσικλετιστή, ακόμη κι αν χρειάζεται αυτός να καταφύγει σε επιλεκτικές "άγραφες συμμαχίες" με οχήματα ή όσους συνυπάρχουν στους δρόμους γύρω του.

» ΦΑΝΑΡΙΑ (φωτεινοί σηματοδότες)

- Η ασφαλέστερη θέση σε ένα έρημο φανάρι είναι τα άκρα του δρόμου, δίπλα στο πεζοδρόμιο κατά προτίμο ή δίπλα στο διαχωριστικό διάζωμα.
- Εφόσον όμως υπάρχει έστω κι ένα αυτοκίνητο σταματημένο στο φανάρι, επιλέγουμε να περάσουμε και να σταματήσουμε εμπρός του, απλά για λόγους ασφαλείας. Να γίνει η ασπίδα για τα νώτα μας.
- Ειδικά το βράδυ, αυτό δεν πρέπει να αποτελεί απλά συνήθεια, αλλά απαράβατο κανόνα. Αν για οποιοδήποτε λόγο, επερχόμενο όχημα είτε δεν μας έχει δει είτε δε σταματήσει στο φανάρι, θα πέσει πάνω στο όχημα πίσω μας, την ασπίδα μας, που θα αποσβέσει τη σύγκρουση.

» ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ

- Πρόκειται για την πιο κλασική περίπτωση όπου μπορούμε να αξιοποιήσουμε κάποια "ασπίδα". Έχουμε επαναλάβει αρκετές φορές ότι χωρίς πλήρη εποπτεία και έλεγχο κάθε διασταύρωσης, απλά δε διασχίζουμε τη διασταύρωση.



Καθυστερούμε το πέρασμα ή επιταχύνουμε ελαφρά, ώστε να περάσουμε τη διασταύρωση ταυτόχρονα με κάποιο άλλο όχημα. Έτσι δημιουργούμε μια ασπίδα προστασίας σε περίπτωση που το όχημα δεξιά παραβιάσει την προτεραιότητα.

Κι εδώ μπορεί μια ασπίδα, όχι μόνο να μας προφυλάξει, αλλά και να μας ενημερώσει εμμέσως για την κυκλοφορία.

- Αν φροντίσουμε να διασχίσουμε τη διασταύρωση "τοπιθετώντας" δίπλα μας ένα αυτοκίνητο ή κάποιο λεωφορείο προς την πλευρά του ενδεχόμενου κινδύνου, τότε έχουμε μια σημαντική και πολλαπλή εξασφάλιση. Αυτό συμβαίνει γιατί οι άλλοι οδηγοί βλέπουν ένα ογκώδες όχημα και όχι μια λεπτή σιλουέτα

- μοτοσικλέτας. Κι αν παρ' όλα αυτά προκληθεί σύγκρουση, αυτή θα γίνει με την "ασπίδα" μας κι όχι με εμάς.
- Φροντίζουμε λοιπόν να συγχρονίζουμε την κίνησή μας ώστε να διασχίσουμε τη διασταύρωση ταυτόχρονα με την "ασπίδα" μας.
 - Ακόμη κι αν ένα αυτοκίνητο εισέρχεται στη διασταύρωση από το απέναντι προς εμάς ρεύμα, εμείς μπορούμε να το χρησιμοποιήσουμε ως "ασπίδα". Το γεγονός ότι έχει ήδη μπει στη διασταύρωση και βρίσκεται σε αυτή, μας δίνει να καταλάβουμε ότι η διασταύρωση είναι "καθαρή", οπότε κι εμείς μπορούμε να περάσουμε με μεγαλύτερη σιγουριά.
 - Σε τέτοια περίπτωση, κοιτάζουμε το πρόσωπο του οδηγού του αυτοκινήτου που έρχεται από απέναντι. Αν διακρίνουμε ανησυχία ή τον βλέπουμε να κοιτάζει επίμονα προς μία πλευρά του δρόμου, αυτό για εμάς σημαίνει ενδεχόμενο κίνδυνο, οπότε φυλαγόμαστε ανάλογα.
 - Σε κάθε περίπτωση, έχουμε πάντα κατά νου μήπως ο οδηγός της "ασπίδας" μας αποφασίσει να στρίψει την ώρα που είμαστε δίπλα του στη διασταύρωση. Κάθε ύποπτη κίνηση, μείωση ταχύτητας, κινήσεις των χεριών στο τιμόνι του, του κεφαλιού στους καθρέφτες, σημαίνουν συναγερμό για εμάς. Ένας έμπειρος και έξυπνος μοτοσικλετιστής, μπορεί ακόμη κι από τη φυσιογνωμία των οδηγών να καταλάβει την πιθανή οδηγική τους συμπεριφορά.

» ΠΕΖΟΙ

- 'Ένας πεζός δεν μπορεί ασφαλώς να αποτελέσει ασπίδα, όμως ακόμη κι αυτοί μπορούν να μας "προστατεύσουν" εμμέσως. Πώς;
- 'Ένας άνθρωπος σε διασταύρωση που διασχίζει τον κάθετο προς εμάς δρόμο, προφανώς έχει ελέγξει πριν προχωρήσει. Αν περνά ήρεμος κι ατάραχος, καταλαβαίνουμε ότι ο δρόμος είναι

ελεύθερος. Αν επιταχύνει το βήμα του, σημαίνει ότι κάποιο όχημα πλησιάζει, αν κοντοστέκεται και δεν περνά, σημαίνει ότι το όχημα είναι κοντά ή πλησιάζει γρήγορα.

- Όλες αυτές είναι για μας πολύτιμες πληροφορίες, αρκεί ο πεζός που παρακολουθούμε να είναι στοιχειωδώς αξιόπιστος... Όχι υπερήλικας ή παιδί, να περπατά ίσια κι όχι "τύφλα", να "διαβάζει" το δρόμο κι όχι εφημερίδα. Ακόμη κι έτσι όμως έχει να προσφέρει τις "υπηρεσίες" του, γιατί ως φυσικό εμπόδιο υποχρεώνει το διερχόμενο όχημα να μειώσει ταχύτητα.

» "ΛΑΓΟΙ"

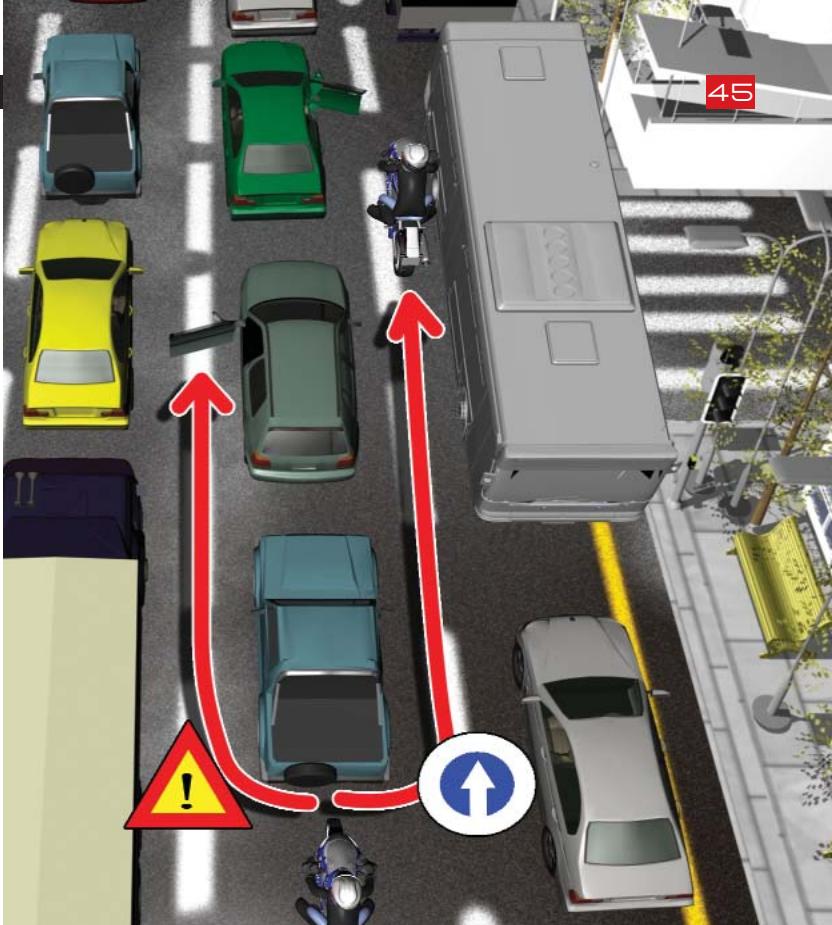
- Όσο τα αυτοκίνητα είναι απόλυτα ακινητοποιημένα, οι συνθήκες αποτελούν βραδυφλεγή βόμβα για τους μοτοσικλετιστές που περνούν ανάμεσα. Ένα αυτοκίνητο που κινείται έστω και με 5 χλμ/ω δεν ανοίγει την πόρτα του προκειμένου να αποβιβαστεί κάποιος επιβάτης. Επίσης αυτοκίνητα που αναζητούν διάδρομο να διασχίσουν κάθετα το δρόμο μας, δεν ξεμιτίζουν ενόσον κινούνται έστω και ελάχιστα τα αυτοκίνητα.

Επομένως, όσο κινούνται έστω και με ελάχιστη ταχύτητα τα αυτοκίνητα, οι συνθήκες είναι σχετικά ασφαλείς.

- Όταν όμως είναι ακίνητα, ο μοτοσικλετιστής που περνάει ανάμεσά τους μπορεί να έρθει αντιμέτωπος με πολλές, καθόλου ευχάριστες, εκπλήξεις. Μια πόρτα μπορεί να ανοίξει για να αδειάσει το τασάκι του κάποιος απαράδεκτος οδηγός. Πεζοί που αποφασίζουν να μη χρησιμοποιήσουν όπως θα έπρεπε την ειδική διάβαση, βρίσκουν την ευκαιρία να τρυπώσουν ανάμεσα στα ακινητοποιημένα αυτοκίνητα για να περάσουν απέναντι, ή ακόμη σκυλιά, παιδιά, ποδήλατα, άλλες μοτοσικλέτες...

- Επομένως, η κίνηση ανάμεσα στα ακινητοποιημένα αυτοκίνητα δεν πρέπει να γίνεται με ταχύτητες άνω των 20 χλμ/ω, γιατί αυτή είναι η ταχύτητα την οποία μπορεί να διασχειριστεί ο εγκέφαλός μας και να αντιδράσει εποικοδομητικά, κι όχι να παραδοθεί στις καταστροφικές αντιδράσεις πανικού.
- Σε κάθε περίπτωση, ένας τρόπος για να κινούμαστε ασφαλέστερα είναι να βρίσκουμε κάποιον "λαγό". Αυτό σημαίνει ότι αν ακολουθούμε άλλον οδηγό μοτοσικλέτας "κατά πόδας" (δηλαδή, από κοντά αλλά και σε απόσταση ασφαλείας), αν προκληθεί κάποιο ατύχημα από άνοιγμα πόρτας ή διερχόμενου οχήματος, θα είναι εικίνος που θα εμπλακεί κι όχι εμείς. Αυτό δεν ακούγεται και πολύ "συναδελφικό", ωστόσο αποτελεί μια πραγματικότητα στο κυκλοφοριακό χώρο. Αν αποφασίζει κάποιος να παραβιάζει τον κανόνα των +20 χλμ/ω (σχετική ταχύτητα από τα γύρω οχήματα), είναι δικό του πρόβλημα κι όχι δικό μας. Εμείς απλά αξιοποιούμε τη δυνατότητα που μας παρέχει, ως "λαγός".

Βασικότερη υπηρεσία του "λαγού" είναι ότι ειδοποιεί, άρα και αποτρέπει τα οχήματα εμπρός μας να κάνουν οτιδήποτε που θα μπορούσε να είναι επικίνδυνο για όσους τον ακολουθούν.



Όταν η κίνηση είναι απελπιστικά αργή και τα αυτοκίνητα συνήθως σταματημένα, μεταξύ δύο διαδρόμων προτιμούμε εκείνον όπου ήδη κινείται άλλη μοτοσικλέτα. Αν κάποιο αυτοκίνητο ανοίξει πόρτα, δεν θα είμαστε εμείς εκεί, ενώ αν μπλοκάρει ο διάδρομος θα ειδοποιηθούμε έγκαιρα.

έξω βρέχει



Το θέμα "βροχή και μοτοσικλέτα" είναι τεράστιο, και ως μέγεθος αντιστρόφως ανάλογο με αυτό των βροχερών πημερών του έτους στην Ελλάδα. Όσο πιο σπάνιες είναι οι βροχές, τόσο λιγότερο προετοιμασμένους μας βρίσκουν, τόσο περισσότερα προβλήματα συνεπάγονται, τόσο μεγαλύτερο έλλειμμα συσσωρευμένης εμπειρίας έχουμε γύρω από το θέμα. Θα μπορούσαμε να κλείσουμε το ζίτημα, αναφέροντας απλώς ότι **όταν βρέχει, αφήνουμε τη μοτοσικλέτα στο γκαράζ**. Ας δούμε γιατί:

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΟΤΑΝ ΒΡΕΧΕΙ;

- Ο συντελεστής τριβής της ασφάλτου μειώνεται δραματικά και η ολισθρότητα αυξάνεται.
- Τα ελαστικά της μοτοσικλέτας δε ζεσταίνονται, μειώνοντας ακόμη περισσότερο την πρόσφυση.
- Οι διαχωριστικές λωρίδες και οι "ζέβρες" (στις διαβάσεις για τους πεζούς) αποκτούν πρόσφυση πετρελαιοκηλίδας!
- Η ορατότητα του μοτοσικλετιστή μειώνεται, είτε γιατί η ζελατίνα θολώνει από μέσα, είτε γιατί ψεκάζεται εξωτερικά από το σπρέι "λάσπης" που σπκάνουν τα άλλα οχήματα.
- Για τους ίδιους λόγους μειώνεται και η ορατότητα των οδηγών

των αυτοκινήτων, το πίσω τους τζάμι θολώνει, οι καθρέφτες αχροστεύονται.

- Τα σίματα και οι φωτεινοί σηματοδότες γίνονται δυσδιάκριτα για όλους.
- Οι δρόμοι ξεπλένονται από όλα τα κατάλοιπα της καύσης και δημιουργούνται ρυάκια από το φοβερό κокτέιλ: νερό + κοινή σκόνη + χώμα + καρβουνόσκον + πετρέλαιο και λάδια...
- Οι λακκούβες γεμίζουν νερό, γίνονται δυσδιάκριτες με απροσδιόριστο βάθος.
- Σκουπίδια παρασύρονται μέσα στο δρόμο.
- Οι σχάρες των υπονόμων φράζουν και τα νερά πλημμυρίζουν το δρόμο, ειδικά σε υπόγειες διαβάσεις, όπου ο φωτισμός και η ορατότητα είναι μειωμένα.
- Τα δισκόφρενα βρέχονται και στιγμιαία δεν πιάνουν. "Σκουπίζονται" μετά το πρώτο πάτημα και την πρώτη περιστροφή και αμέσως ανακτούν την απόδοσή τους, περισσότερο όμως απ' όσο περιμένουμε.
- Ό,τι ξέραμε από την οδήγηση σε στεγνό δρόμο μας είναι εντελώς άχροπο, καθώς η συμπεριφορά της μοτοσικλέτας είναι εντελώς διαφορετική.

Αν, παρ' όλα αυτά, επιμένουμε να βγούμε στη βροχή, οι ενέργειες που συνιστώνται είναι:

- Το ξανασκεφτόμαστε μήπως μπορούμε όντως να αφίσουμε τη μοτοσικλέτα στο γκαράζ (αν και λόγω της ιδιαίτερης προσοχής κατά την οδήγηση στη βροχή, τα σοβαρά ατυχήματα είναι μειωμένα τις βροχερές πημέρες. Αυξάνονται όμως οι μικροπτώσεις που κοστίζουν σε ανταλλακτικά και παντελόνια).
- Εφόσον το αποφασίσουμε, εξοπλιζόμαστε ανάλογα.



Όταν βρέχει η απόσταση από τα άλλα οχήματα πρέπει να μεγαλώνει. Όχι μόνο για το φρενάρισμα αλλά και για το σπρέι από το "κοκτέιλ" του δρόμου που σπάνει το προπορευόμενο όχημα.



Καθαρίζουμε τη ζελατίνα, φοράμε αδιάβροχα. Επιλέγουμε έντονα χρώματα και χρησιμοποιούμε τη μεγάλη σκάλα των φώτων (προβολέας) κατά τη δάρκεια της ημέρας.

- Ένα φουλάρι στη μύτη θα μειώσει το θόλωμα της ζελατίνας από την αναπνοή μας.
- Φροντίζουμε να κρατούμε διπλάσια απόσταση από οποιοδήποτε όχημα. Όχι μόνο για το φρενάρισμα αλλά και για τους ελιγμούς που απαιτούν περισσότερο χώρο.
- Μειώνουμε αισθητά ταχύτητα.
- Τα δάχτυλα αγγίζουν κάθε τόσο τη μανέτα του φρένου, ώστε να "σκουπίζουν" τις δισκόπλακες από το φίλμ νερού που δημιουργείται.

- Η επιλογή στη σχέση του κιβωτίου απαιτεί διαφορετικό σκεπτικό στη βροχή.

'Όσο κινούμαστε με σταθερή ταχύτητα (πχ. σε αυτοκινητόδρομο), επιλέγουμε μια υψηλότερη σχέση στο κιβώτιο μας.

'Όσο όμως κινούμαστε στον αστικό ιστό με συνεχείς αυξομειώσεις της ταχύτητάς μας, επιλέγουμε στο κιβώτιο μία σχέση χαμηλότερη απ' ό,τι συνήθως, ώστε να έχουμε αυξημένες στροφές λειτουργίας του κινητήρα. Αυτό ακούγεται παράδοξο, ωστόσο υπάρχουν λόγοι που συνηγορούν:

- Επιτάχυνση (πχ. για μια προσπέραση): Με "κούφια" απόδοση κινητήρα λόγω των χαμηλών στροφών, θεωρούμε ότι το άνοιγμα του γκαζιού λίγο παραπάνω δε θα κάνει κακό. Όμως αν χαθεί για οποιοδήποτε λόγο η πρόσφυση (πχ. λευκή δίαχωριστική), αυτό το αθώα ως τότε παραπανίσιο γκάζι θα κάνει τον τροχό να σπινάρει δυνατά αποκτώντας αισθητά περισσότερες στροφές. Αυτός ο τροχός θα αργήσει πολύ να ανακτήσει πρόσφυση, καθώς θα πρέπει πρώτα να μειωθεί ο ρυθμός περιστροφής του. Με μία σχέση κάτω, είμαστε πιο προσεκτικοί και ακριβείς στο άνοιγμα του γκαζιού, ενώ αν ο τροχός σπινάρει, θα φέρει ελάχιστα περισσότερες περιστροφές και θα μπορέσει να επανέλθει πιο γρήγορα.
- Η χαμηλότερη σχέση αξιοποιείται και στην επιβράδυνση. Κλείνοντας το γκάζι από ψηλότερες στροφές, η μοτοσικλέτα επιβραδύνει πιο αποτελεσματικά και ταυτόχρονα ο πίσω τροχός περιστρέφεται. Μόνο με τη χρήση του φρένου μπορεί να κοκαλώσει και πλέον η μοτοσικλέτα γίνεται ανεξέλεγκτη.
- Το συμβατικό φρενάρισμα σε βρεγμένο οδόστρωμα είναι διαφορετικό απ' ό,τι στο στεγνό, καθώς βασίζεται περισσότερο στο πίσω παρά στο εμπρός σύστημα. Κλείνουμε το γκάζι, ή κατεβάζουμε και μία ταχύτητα, πατάμε πρώτα το πίσω και μετά

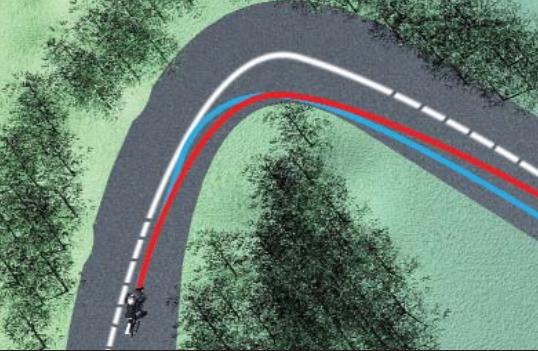


Όταν βρέχει παρατηρούμε πού είναι το ψηλότερο σημείο του δρόμου και κινούμαστε εκεί. Το πάχος του "φίλμ" νερού είναι μικρότερο, μένουμε μακριά από οτιδήποτε έχει παρασύρει το νερό μαζί του και βρεχόμαστε λιγότερο από το δρόμο.

το εμπρός φρένο, προοδευτικά και ελεγχόμενα. Αυτό που μπορεί να κάνει τη διαφορά είναι η προοδευτική χρήση του συμπλέκτη, ακόμη και το πάτημά του (ώστε να πέσουν οι στροφές του κινητήρα) και το άφημά του, ώστε η μοτοσικλέτα να επιβραδύνει ξανά με τον κινητήρα.

Μην ξεχνάτε ότι το φίλμ του νερού στα δισκόφρενα ή στα τακάκια δίνει μια μικρή χρονική υστέρηση στην έναρξη του φρεναρίσματος. Αν δεν το γνωρίζετε, το μήνυμα "δε φρενάρει" θα μεταφραστεί σε μεγαλύτερη πίεση και πιθανό μπλοκάρισμα των τροχών.

- Η θέση μας στο δρόμο μετατοπίζεται προς τα υψηλότερα σημεία του. Κάθε δρόμος έχει κλίση προς μια πλευρά για απορροή των ομβριών. Συνήθως (όχι πάντα όμως) το δεξιό του είναι πιο χαμηλό. Συνήθως, το κέντρο ενός δρόμου με λωρίδες δύο κατευθύνσεων, σχηματίζει "κορυφή" στο κέντρο.



Όταν βρέχει πρέπει να μπαίνουμε βαθύτερα στη στροφή πριν αλλάζουμε κατεύθυνση (μπλε γραμμή). Έτσι αποκτούμε μικρότερη κλίση και μένουμε υπό κλίση για λιγότερο διάστημα. Αν ξεκινήσουμε να δίνουμε κλίση πολύ νωρίς (κόκκινη γραμμή), θα χρειαστεί να δώσουμε περισσότερη κλίση στην έξοδο.

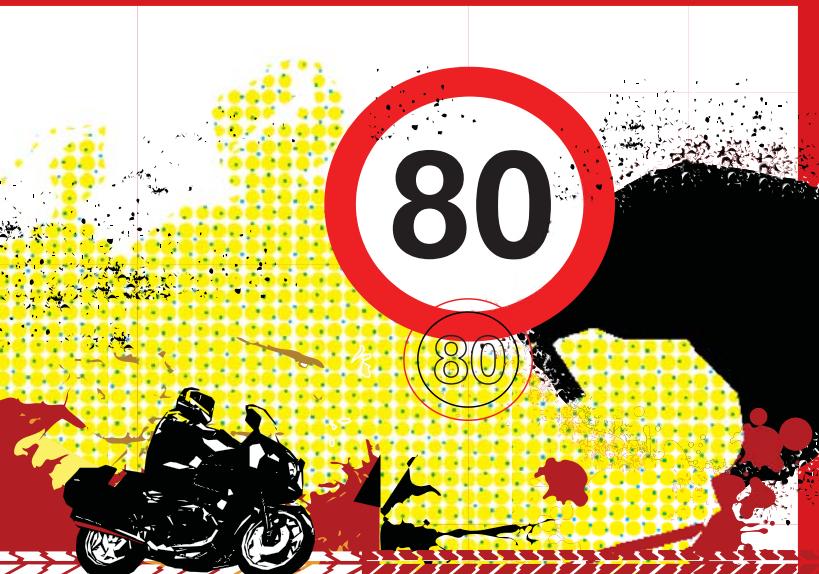


Εκεί (στην κορυφή), το φίλμ του νερού είναι λεπτότερο και ο δρόμος πιο καθαρός. Γι' αυτό την προτιμούμε.

- Πιέσεις-ρυθμίσεις: αν υπάρχει χρόνος και διάθεση, μπορούμε να κατεβάσουμε τις πιέσεις στα λάστιχα κατά 4-5 psί απ' ό,τι συστήνει ο κατασκευαστής και να μαλακώσουμε τις ρυθμίσεις απόσβεσης συμπίεσης στις αναρτήσεις. Χαμηλότερες πιέσεις βοηθούν τα λάστιχα να ζεσταθούν στοιχειωδώς και το ελαφρύ "μπαλονάρισμα" βοηθά στα μικρογλιστρήματα. Οι πιο ελεύθερες αναρτήσεις στη συμπίεση (και η αργή επαναφορά) κάνουν τη ζωή των ελαστικών πιο εύκολη.

- Φορτία, συνεπιβάτης: Όσο τα πράγματα είναι υπό έλεγχο, το επιπλέον φορτίο βελτιώνει την πρόσφυση. Όσο όμως το γκάζι μένει κλειστό με τη μοτοσικλέτα υπό κλίση (σε στροφές), το γλίστρημα του εμπρός τροχού έρχεται νωρίτερα και συνήθως χωρίς επιστροφή...
- Κλίση στη στροφή: Όταν υπάρχει έλλειμμα πρόσφυσης, περίσσαση απαιτεί να γίνονται όλα πολύ προσεκτικά. Μην ξεκινάτε να δίνετε κλίση νωρίς, καθώς αυτό θα σας οδηγήσει σε μεγαλύτερη κλίση στην έξοδο της στροφής. Μπείτε πιο βαθιά στην είσοδο της στροφής, δώστε κλίση λίγο πιο έντονα (σε πιο σύντομο χρόνο) και εξασφαλίστε έτσι τη μικρότερη δυνατή κλίση για την ταχύτητά σας.
- Στη βροχή το θέμα "οδηγοί από το απέναντι ρεύμα" γίνεται κρίσιμο. Ειδικά σε κάθε αριστερή για εμάς στροφή, θα πρέπει να φανταζόμαστε ότι ένα αυτοκίνητο (ή μοτοσικλέτα) έχει γλιστρήσει και έρχεται κατά πάνω μας. (Θυμάστε το Κυρίαρχο "Φ"-Φαντασία;). Η σκέψη αυτή θα μας οδηγήσει σε αναζήτηση εξόδου διαφυγής και κυρίως, αν παρ' ελπίδα όντως συμβεί κάτι τέτοιο, θα είμαστε προετοιμασμένοι και δε θα μας κυριεύσει πανικός.
- Στις εξόδους των στροφών και πριν επιταχύνουμε, φροντίζουμε να μειώσουμε την κλίση της μοτοσικλέτας πριν ανοίξουμε περισσότερο το γκάζι (ακόμη κι αν χρειάζεται το σώμα μας να μείνει για λίγο ακόμη υπό κλίση).
- Οι ανηφορικές διαδρομές είναι συγκριτικά ασφαλέστερες.
- Οι κατηφόρες πολλαπλασιάζουν τα προβλήματα. Σε τέτοια περίπτωση επιλέγουμε ακόμη χαμηλότερη σχέση στο κιβώτιο, ακόμη περισσότερες στροφές στον κινητήρα (για φρένο), σπάνια χρήση του συμπλέκτη ή -αν δεν μπορούμε να την αποφύγουμε- τουλάχιστον να γίνεται προοδευτικά.

παγίδες στους δρόμους



K ανείς δεν αμφισβητεί το ότι η ποιότητα του δρόμου και οι εξωγενείς συνθήκες είναι παράγοντες που επηρεάζουν αποφασιστικά την πιθανή εμπλοκή σε ένα ατύχημα. Δυστυχώς στην Ελλάδα, οι δρόμοι μας δεν ανήκουν στην κατηγορία εκείνων που λειτουργούν και συντηρούνται σωστά (με ελάχιστες εξαιρέσεις) και δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ασφαλείς. Αυτό που πρακτικά διαχωρίζει τους ασφαλείς από τους μη ασφαλείς δρόμους είναι το κατά πόσο κρύβουν παγίδες για τους χρήστες τους. Ειδικά για τους οδηγούς μοτοσικλέτας.

ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΠΑΓΙΔΑ;

Οτιδήποτε μπορεί να δυσχεράνει την οδήγησή μας ή και να μας εμπλέξει σε ατύχημα και το οποίο δεν προλαβαίνουμε να το αντιληφθούμε γρήγορα και έγκαιρα. Δεν είναι δηλαδή ένα από ομπόδιο, το οποίο με τους κατάλληλους χειρισμούς θα μπορούσαμε να αποφύγουμε.

Αντίθετα, εμφανίζεται ξαφνικά μπροστά μας, χωρίς προειδοποιητική σήμανση, λειτουργώντας σαν πραγματική παγίδα που έχει στηθεί εκεί με σκοπό να μας βλάψει.

Ας δούμε μερικά είδη παγίδων:

ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ

» **Κενό:** Τρύπες, λακκούβες, ρωγμές, έργα χωρίς σήμανση.

Κατατάσσονται στην ίδια κατηγορία γιατί δημιουργούν το ίδιο πρόβλημα: Χάνεται η επαφή των ελαστικών με το δρόμο, ενώ η μοτοσικλέτα βρίσκεται στιγμιαία στον αέρα. Κι αν αυτό συμβεί με τη μοτοσικλέτα έστω και υπό ελάχιστη κλίση, δηλαδή σε στροφή, τότε τα πράγματα γίνονται δύσκολα.

- Αυτό δε θα ήταν τόσο τραγικό, αν μπορούσε ο τροχός να επιστρέψει ομαλά και πάλι σε επαφή με το δρόμο. Όμως αμέσως μετά την απώλεια της επαφής, έρχεται το χειρότερο: η "απέναντι όχθη" της λακκούβας. Το κτύπημα εκεί είναι πολύ πιθανό να εκτρέψει τη μοτοσικλέτα με ό,τι αυτό συνεπάγεται.
- Σε κάθε περίπτωση, έστω κι αν το αντιληφθούμε τελευταία στιγμή, προσπαθούμε με κάθε τρόπο να μην κτυπίσει ο μπροστινός τροχός στο σημείο αυτό, αλλά να περάσει απέναντι. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει πολύ γρήγορα και μόλις βρεθούμε μέσα στο κενό, να αφήσουμε τα φρένα και να ανοίξουμε το γκάζι, τραβώντας ταυτόχρονα το τιμόνι.
- Η εκτόνωση των αναρτήσεων θα βοηθήσει επίσης στο πέρασμα. Τη στιγμή που περνάμε πάνω από το κενό, κρατάμε τα χέρια μας σφικτά ώστε να περιορίσουμε το κτύπημα στο τιμόνι από την "απέναντι όχθη" κι αν προλαβαίνουμε σπικωνόμαστε ελαφρά στα μαρσπιέ.

Αντιμετώπιση: Μόλις ο μπροστινός τροχός ανακτήσει και πάλι την επαφή με το δρόμο, χαλαρώνουμε τα χέρια και ανοίγουμε ελαφρά το γκάζι. Αφήνουμε δηλαδή τη μοτοσικλέτα να ανακτήσει ΜΟΝΗ ΤΗΣ την πορεία της και τη βοηθάμε σταθεροποιώντας την με το γκάζι.



Τα αφύλακτα έργα είναι από τις πιο δυσάρεστες και επώδυνες "εκπλήξεις" στο δρόμο.

» **Ανάχωμα:** Σαμάρια, εγκάρσια (κάθετα) μπαλώματα ασφάλτου, βαριά αντικείμενα. Υπάρχουν παντού και μπορούν να εμφανιστούν απότομα εμπρός μας, (π.χ. αποκόλληση αναγόμωσης ελαστικού φορτηγού). Η κατάσταση γίνεται πιο δύσκολη αν το ανάχωμα μας βρει υπό κλίση.

- Προσπαθούμε να φέρουμε κάθετα τη μοτοσικλέτα προς το εμπόδιο (να την επαναφέρουμε από την κλίση) αλλά και να ορίσουμε την πορεία μας κάθετα σε αυτό.
- Σφίγγουμε τα γόνατα στο ρεζερβουάρ, σπικωνόμαστε ελαφρά στα μαρσπιέ πριν περάσουμε πάνω από το εμπόδιο, και

κρατάμε το τιμόνι ώστε να το αποτρέψουμε από το να "διπλώσει".

- Αυτές οι ενέργειες θα αλλάξουν ("ανοίξουν") τη γραμμή μας, όμως προέχει να μείνουμε πάνω στη μοτοσικλέτα. Αν δεν αντιδράσουμε σωστά, ο τροχός θα χάσει επαφή με το δρόμο και υπάρχει ο κίνδυνος της πτώσης.

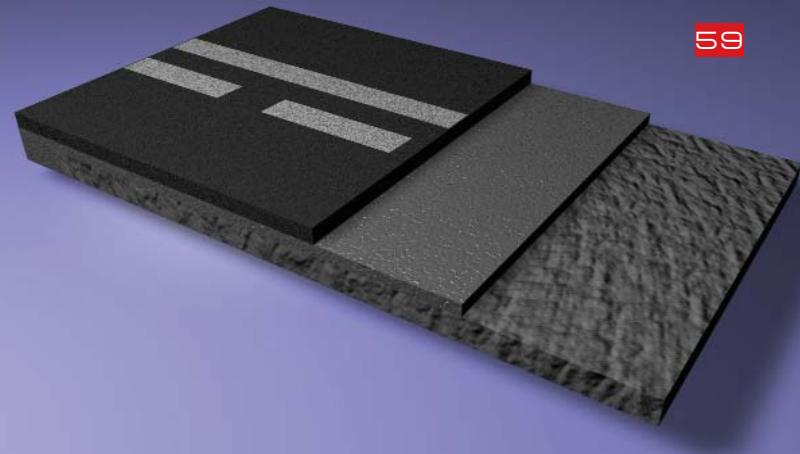
Αντιμετώπιση: Ακριβώς όπως και στην προηγούμενη περίπτωση. Χαλαρώνουμε τα χέρια και επιστρέφουμε στο γκάζι. Το βλέμμα μας παραμένει προσπλωμένο στο δρόμο όπου θέλουμε να κατευθυνθούμε κι όχι έξω απ' αυτόν ή στο αντίθετο ρεύμα.

[Αν δεν κοιτάς εκεί που θέλεις να πας, θα πας εκεί που κοιτάς!]

» **Λιωμένη άσφαλτος:** Υπό επισκευή, ξυσμένη, αλλοιωμένη επιφάνεια. Είτε από το πέρασμα βαρέων οχημάτων είτε από ημιτελή έργα, το πρόβλημα που δημιουργεί στις μοτοσικλέτες είναι κοινό. Οι τροχοί της δεν κινούνται στην ίδια ευθεία, διαγράφουν τροχιά "φιδιού" και η ισορροπία της διαταράσσεται.

- Σε περίπτωση που έχουν δημιουργηθεί επίπεδα με υψηλεπική διαφορά, δεν προσπαθούμε να ανεβούμε στο ψηλότερο επίπεδο. Αν η μοτοσικλέτα πέσει σε χαμπλότερο επίπεδο, μένουμε εκεί, κατεβάζουμε σχέση στο κιβώτιο και ανοίγουμε το γκάζι. Τα χέρια και πάλι μένουν χαλαρά. Αν χρειαστεί ν' ανέβουμε σε ψηλότερο επίπεδο, το κάνουμε απαραίτητα με το γκάζι ανοικτό και αρκετές στροφές στον κινητήρα.

Αντιμετώπιση: Ακριβώς όπως και η προηγούμενη περίπτωση: χαλαρά χέρια και άνοιγμα του γκαζιού. Για να μην αυξηθεί η ταχύτητα μας, μπορούμε να κατεβάσουμε μια σχέση στο κιβώτιο.



Όταν γίνονται έργα στην άσφαλτο, δημιουργείται σκαλοπάτι από τις διαφορετικές επιστρώσεις που συχνά δεν είναι καν ορατό. Αν βρεθείτε σε χαμπλότερη επιστρώση μην προσπαθήσετε να "ανεβείτε" ξανά παρά μόνο αν έχετε το γκάζι ανοικτό.

» **Σκουπίδια, σακούλες, κιβώτια, τούβλα, κλαριά, σώματα ζώων, κορύνες από έργα...**: Η λίστα μπορεί να συνεχιστεί με πολλά ακόμη στοιχεία που έχουν ωστόσο κοινά χαρακτηριστικά μεταξύ τους: αποτελούν εμπόδια για την κίνησή μας, μπορεί να εμφανιστούν ξαφνικά εμπρός μας και πρέπει ν' αποφύγουμε να τα πατήσουμε.

- Ένα αυτοκίνητο δε θα προβληματιζόταν ιδιαίτερα. Κάνοντας είτε έναν ελιγμό αποφυγής είτε ακόμη και πατώντας τα, δε θα πάθαινε κάτι. Στην περίπτωση της μοτοσικλέτας όμως, ειδικά όταν αυτή βρίσκεται υπό κλίση (στις στροφές), η πορεία της μπορεί να αλλάξει με άγνωστες συνέπειες. Ακόμη κι ένα αθώο χαρτοκιβώτιο που ταξιδεύει στην άσφαλτο, μπορεί να μας

δημιουργίσει πρόβλημα (π.χ. να σφνώσει ανάμεσα στον τροχό και το φτερό, στην αλυσίδα, στο φρένο...)

Αντιμετώπιση:

- Για να αποφύγουμε ένα αντικείμενο, πρέπει, πριν από οτιδήποτε άλλο, να πάψουμε να το κοιτάμε. Αν το βλέμμα μας "κολλήσει" στο αντικείμενο, ο εγκέφαλος δεν έχει άλλες επιλογές παρά να μας οδηγήσει ακριβώς εκεί. Άρα, η πρώτη μας ενέργεια πρέπει να είναι: κοιτάμε δίπλα στο εμπόδιο και αναζητούμε διάδρομο να περάσουμε από εκεί.
- Αν χρειάζεται και έχουμε το χρόνο, μειώνουμε ταχύτητα, και τελικά, την ώρα που περνάμε δίπλα του ή στην χειρότερη περίπτωση που πρέπει αναγκαστικά να περάσουμε πάνω του, φροντίζουμε να έχουμε το γκάζι ανοικτό.

» **Πινακίδες ορίων ταχύτητας:** Δυστυχώς, κατά πλειοψηφία στη χώρα μας οι πινακίδες που δεν ακολουθούν ειδικά μελετημένο σχεδιασμό τοποθέτησης, λειτουργούν έμμεσα ως παγίδες.

- Η συνχρόνη παράλογη σήμανση, με τα εκτός πραγματικότητας χαμηλά όρια ταχύτητας, οδηγούν στη συνολική απαξίωσή τους από τους οδηγούς.
- Σε μια λογική όπου "μαζί με τα ξερά καίγονται και τα χλωρά", η κατάληξη μπορεί να είναι τραγική, καθώς αδιαφορούμε συχνά για τα όρια ταχύτητας που είναι πραγματικά, αλλά και για όλα ανεξαιρέτως τα σήματα. Ακούγεται ακραίο, αλλά αρκεί να μη δώσουμε βάση σε ένα και μόνο σήμα, και αυτό να είναι το τελευταίο μας.

Αντιμετώπιση:

- Παρατηρούμε όλα ανεξαιρέτως τα σήματα και τα περνάμε από το φίλτρο της λογικής μας. Για να τοποθετηθεί οποιοδήποτε σήμα έχει υπάρξει κάποιος λόγος, έστω παλαιότερα. Μπορεί



Εάν έχουμε ορατότητα εξετάζουμε το δρόμο μπροστά μας σε αρκετή απόσταση ώστε να πάρουμε κατάλληλη θέση στο δρόμο. Εάν δεν έχουμε ορατότητα, "αξιοποιούμε" τα άλλα οχήματα.

να μην ισχύει πλέον αλλά εμείς δεν το ξέρουμε. Οφείλουμε απλά να τον αναζητήσουμε και να είμαστε προσεκτικοί.

- Υπάρχουν αυτοκινητόδρομοι (όπως η Αττική Οδός) όπου τα σήματα και τα όρια ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα και αναπροσαρμόζονται σε λογική βάση. Όσο κινούμαστε σε τέτοιους δρόμους, απλά έχουμε λόγο παραπάνω να σεβόμαστε τη σήμανση.

φυσικά καλ... άλλα φαινόμενα



Άλλα είναι όντως "Φυσικά", κι άλλα είναι κυρίως "Φαινόμενα" της ελληνικής πραγματικότητας. Σε κάθε περίπτωση, ο μοτοσικλετιστής καλείται να τα αντιμετωπίσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Ως φυσικά φαινόμενα εννοοούμε:

- Τη συμμετοχή της φύσης στη διαμόρφωση των συνθηκών του δρόμου.
- Την παρουσία ζώων σε περιβάλλον σχεδιασμένο μόνο για οχήματα.

Η Φύση παρουσιάζει απεριόριστη δύναμη, ορμή, οργή και ποικιλία σε αυτά που γενικώς ορίζουμε ως φυσικά φαινόμενα.

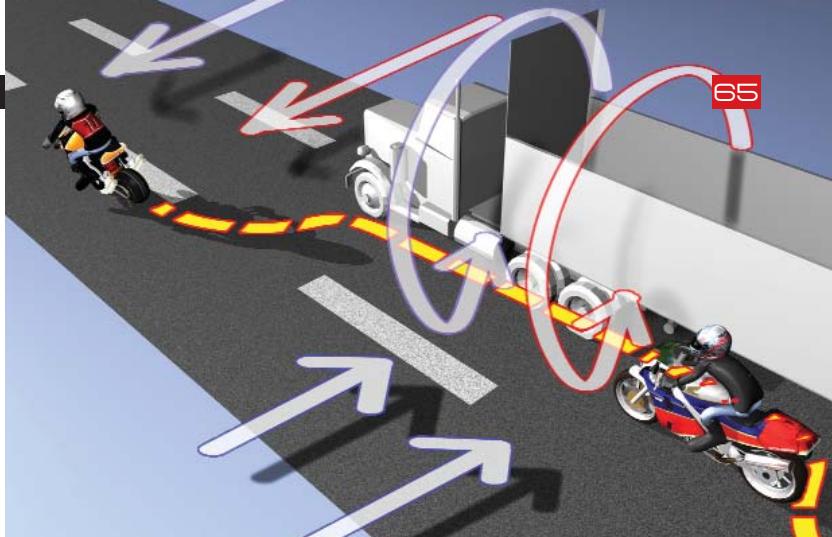
Η μοτοσικλέτα, καθώς ισορροπεί σε δύο τροχούς, γίνεται σαφώς πιο ευάλωτη, σε σχέση με ένα αυτοκίνητο, όταν καλείται να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε αλλαγή στις συνθήκες του δρόμου ή του περιβάλλοντος. Επίσης, αφήνοντας εκτεθειμένο τον αναβάτη της, κάνει και τη δική του ζωή πιο δύσκολη.

» ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ

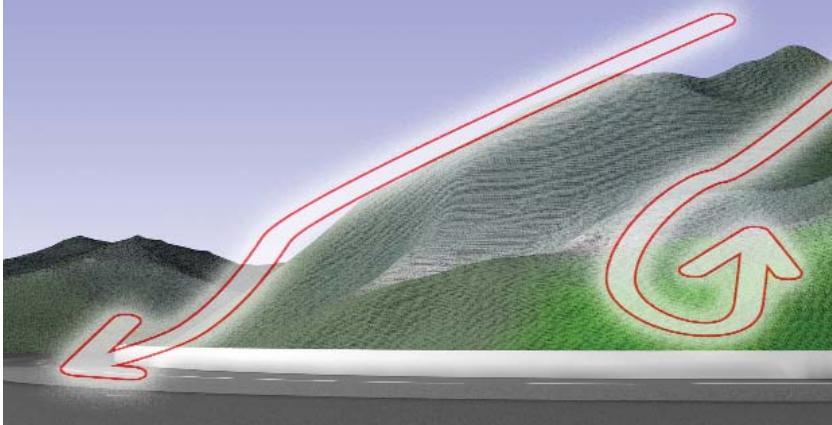
- Μια ήπια βροχή αντιμετωπίζεται σχετικά εύκολα.
- Μια καταιγίδα συνήθως δε διαρκεί πολύ, και αργά ή γρήγορα θα σας αναγάσει να σταματήσετε. Γι' αυτό, αν σας πιάσει μπόρα, μην το πολυσκέφτεστε. Διαλέξτε μια γέφυρα να προφυλαχτείτε από κάτω, μείνετε όσο πιο άκρη στα πλαϊνά του δρόμου με αναμμένα τα φλας και περιμένετε να κοπάσει.
- Αποφύγετε τις υπόγειες γέφυρες αλλά αν δεν υπάρχει άλλη, μείνετε μακριά από το βαθύτερο σημείο της, εκεί που μαζεύεται το περισσότερο νερό.

» ΑΕΡΑΣ

- Ο αέρας είναι από μόνος του ένα δύσκολο σενάριο για τη μοτοσικλέτα. Όσο μεγαλύτερο και βαρύτερο μοτοσικλέτα, τόσο μικρότερο είναι και το πρόβλημα. Όσο ελαφρύτερο και με μεγαλύτερες επιφάνειες, τόσο τα προβλήματα μεγεθύνονται.
- Τα θέματα που μας αφορούν είναι πού εμφανίζονται ισχυρά ρεύματα και πώς αντιμετωπίζονται.
Αν φυσά ισχυρός άνεμος, επικρατούν συνθήκες κατά τις οποίες θα πρέπει να περιμένουμε ακραίες "επιθέσεις".
- Όσο βρισκόμαστε δίπλα σε κάποιο άλλο όχημα και όσο μεγαλύτερο είναι αυτό (φορτηγό, πούλμαν κλπ), τόσο ο αέρας αλλάζει, όχι μόνο ένταση αλλά και κατεύθυνση. Τόσο η ένταση όσο και η κατεύθυνση αλλάζουν ξανά μόλις προσπεράσουμε το όχημα.
- Η πλαγιά ενός βουνού δίπλα στο δρόμο μπορεί να "κόβει" προσωρινά την ένταση του αέρα. Κάτι τέτοιο όμως για εμάς πρέπει να σημαίνει απλώς ότι αργά ή γρήγορα η πλαγιά δε θα υπάρχει πια και το ισχυρό ρεύμα αέρα θα μας "επιτεθεί".
- Στην κορυφή ενός λόφου ή, πιο πρακτικά, εκεί που σταματά η ανηφόρα και ξεκινά ο δρόμος να κατηφορίζει, συχνά



Το μεγαλύτερο πρόβλημα με τον αέρα είναι ότι είναι αόρατος μέχρι να αισθανθείς τις συνέπειες. Η επίδραση του αέρα στην πορεία της μοτοσικλέτας είναι ελάχιστη. Στην πραγματικότητα, ο οδηγός δημιουργεί τα περισσότερα προβλήματα και αλλαγές πορείας.



κρύβονται εκπλήξεις.

- Τα τούνελ διασκίζουν βουνά. Αυτό σημαίνει ότι στην είσοδο του τούνελ μπορεί να μη φυσά, ενώ στην έξοδο να επικρατεί ισχυρός άνεμος. Σε κάθε περίπτωση, προσπαθούμε παρατηρώντας γύρω μας να συλλέξουμε πληροφορίες για το πόσο φυσά. Γερμένα δέντρα, σκουπίδια που πετάνε, σύννεφα σκόνης, μπορούν να μας πληροφορίσουν έγκαιρα.
- Ο αέρας επηρεάζει τη μοτοσικλέτα στην κίνησή της. Όχι όμως όσο νομίζουμε, κρίνοντας από την εμπειρία μας. Ο αέρας θα φέρει τη μοτοσικλέτα σε κλίση, παρότι αυτή θα συνεχίσει να κινείται σε ευθεία πορεία. Νομίζουμε επίσης ότι μια ριπή θα μετατοπίσει και τη θέση της στο δρόμο, απλά γιατί μας έχει συμβεί στο παρελθόν.
- Η πραγματικότητα όμως είναι διαφορετική: Ο δυνατός αέρας θα κάνει όντως τη μοτοσικλέτα να κινείται υπό κλίση. Όμως δε θα τη μετατοπίσει. Αυτό το προκαλούμε εμείς, στην προσπάθειά μας να κρατηθούμε (το σώμα μας) πάνω στη μοτοσικλέτα, οπότε και τραβάμε το τιμόνι της.

Αντιμετώπιση:

- Μόλις αισθανθούμε τον αέρα να μας χτυπά, σφίγγουμε τα πόδια μας πάνω στη μοτοσικλέτα και χαλαρώνουμε τα χέρια μας στο τιμόνι. Ανοίγοντας ταυτόχρονα το γκάζι, βοηθάμε τη μοτοσικλέτα να σταθεροποιηθεί.
- Σε κάθε περίπτωση, το φρένο και το σφίξιμο του τιμονιού (οι ενστικτώδεις αντιδράσεις μας, δηλαδή), είναι ό,τι xειρότερο μπορούμε να κάνουμε εκείνη τη στιγμή.
- Σε πρώτη ευκαιρία κατεβάζουμε μία σχέση στο κιβώτιο, ώστε το άνοιγμα του γκαζιού να μην αυξάνει την ταχύτητά μας, αλλά να υπάρχει επαρκής δύναμη στον πίσω τροχό.
- Το σκύψιμο του σώματος βοηθά να μειωθεί η επιφάνεια που είναι εκτεθειμένη στον αέρα.

» ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ

Αγνώστου ταυτότητας συνήθως, δημιουργούν όλα τα ίδια προβλήματα.

» **Έντομα:** Κυκλοφορούν παντού, ειδικά το καλοκαίρι. Συχνά η ροή του αέρα τα οδηγεί ακριβώς εκεί που δεν πρέπει, δηλαδή στους αεραγωγούς του κράνους ή στη μισάνοικτη ζελατίνα του. Ανέντομο καταλήξει στο μάτι, τα πράγματα είναι δύσκολα.

Αντιμετώπιση:

- Είτε το έντομο έχει μπει στο μάτι σας είτε σας τσιμπά στο λαιμό, θα πρέπει από πριν να έχετε αποφασίσει (ήδη από αυτή τη στιγμή) ότι δεν προσπαθείτε να κάνετε οτιδήποτε εν κινήσει. Είναι εντελώς ανώφελο και ιδιαίτερα επικίνδυνο.
- Κρατήστε και τα δύο χέρια στο τιμόνι, κλείστε το πονεμένο μάτι και προσπαθήστε να δείτε με το άλλο το σημείο στο οποίο θα σταματήσετε. Φωνάξτε δυνατά (για να έχετε την αίσθηση ότι με κάποιο τρόπο αντιδράτε) μην προσπαθήσετε όμως να κάνετε οτιδήποτε ενόσω ακόμη κινείστε. Μην ξεχνάτε ότι ένα τσίμπημα είναι προτιμότερο από τσίμπημα και πτώση μαζί.
- Προφυλαχθείτε: Πάντα κλείστε ζελατίνα και φουλάρι ή buff (κολάρο μοτοσικλέτας) στο λαιμό. Καλό θα είναι να έχετε προβλέψει να έχετε κάποιο ειδικό στικ αμμωνίας στην τσέπη, γιατί αν θέλει η σφήκα να τρυπώσει, θα βρει το δρόμο...

» Σκόνη

- Τα ίδια ισχύουν και για σκόνες χώματα και άμμο που είτε μπορεί να σπικώσει ο αέρας είτε να δραπετεύσουν από καρότσες φορτηγών. Εδώ το πρόβλημα είναι ότι, αν δεν υπάρχει προφύλαξη, οι σκόνες μπαίνουν και στα δύο μάτια.
- Προσπαθήστε να παραμείνετε ψύχραιμοι, αντιδρώντας με τον ίδιο τρόπο: Δεν προσπαθείτε να κάνετε οτιδήποτε άλλο εκτός



από το να σταματήσετε το συντομότερο δυνατόν. Ακόμη κι αν χρειάζεται να ανοίγετε εναλλάξ το ένα (πονεμένο) και μετά το άλλο (επίσης πονεμένο) μάτι.

» Πουλιά

- Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που μοτοσικλετιστές έχουν τρακάρει με πουλιά, κυρίως λόγω αέρα. Αθροίζοντας την ταχύτητα (ειδικά αν αυτή είναι μεγάλη) και το βάρος του πουλιού, το σοκ μπορεί να είναι ισχυρό, ισοδύναμο με αυτό που μπορεί να προκαλέσει μια πέτρα. Μην κάνετε ελιγμό αποφυγής με τη μοτοσικλέτα, είναι ανώφελο και επικινδυνό. Προσπαθήστε μόνο να σας πετύχει στο κράνος ή στο σώμα.

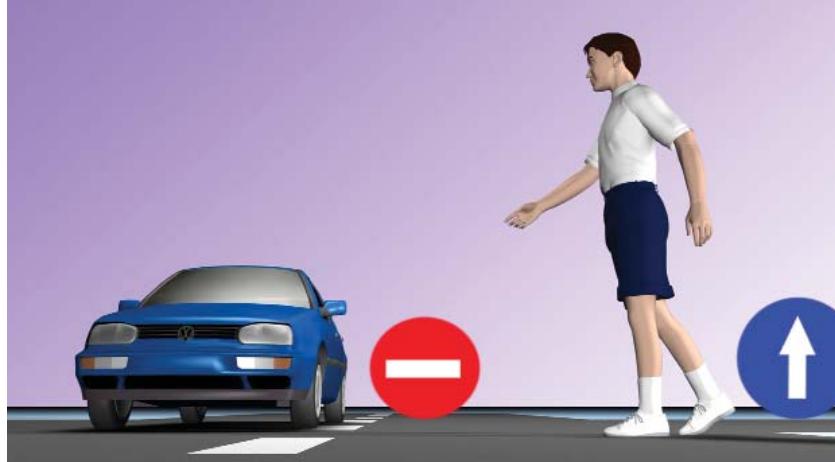
» Σουβλάκια (!)

- Πρόκειται για ένα νέο... ιπτάμενο είδος που ευδοκιμεί εκεί που συχνάζουν αδιάφοροι νεοέλληνες. Συνδυάζονται με λαδόκολλα, ζύλινα καλαμάκια, ποτήρια μιας χρήσης, χρησιμοποιημένες χαρτοπετσέτες, αλουμινένια τενεκεδάκια και τη σακούλα που αρχικά τα περιλάμβανε όλα αυτά. Στατιστικά εκτοξεύονται κυρίως από φορτηγά, αλλά και τα ΙΧ δεν πάνε πίσω. Δεν μπορείς να προβλέψεις πότε θα εμφανιστούν και το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι ότι κάνουν πολύ κακό στα... νεύρα.
- Αν η κυκλοφορία είναι πυκνή και έχετε τη διάθεσην και το χρόνο, το καλύτερο που μπορείτε να κάνετε είναι να σταματήσετε, να συλλέξετε όσα μπορείτε, και αφού εντοπίσετε τον ένοχο, να του τα επιστρέψετε λέγοντας "σας έπεσαν αυτά" (λίγο δύσκολο αν είναι φορτηγό). Ήσως με αυτό τον τρόπο του δώσετε ένα μάθημα που θα ωφελήσει το περιβάλλον αλλά και θα προφυλάξει τον επόμενο μοτοσικλετιστή/αποδέκτη μιας τέτοιας απαράδεκτης συμπεριφοράς, αποτρέποντάς την.

» ΠΕΖΟΙ

- Μέρος του φυσικού περιβάλλοντος είναι και οι πεζοί. Όσο ακολουθούν τους κανόνες που τους αφορούν, δεν υπάρχει πρόβλημα. Όμως, και στον τομέα αυτό η χώρα μας δυστυχώς υστερεί.
- Ο μοτοσικλετιστής πρέπει να έχει στο μυαλό του ότι ο πεζός μπορεί να εμφανιστεί από το πουθενά και ότι η πλικιά του είναι αντιστρόφως ανάλογη της ευκολίας αντιμετώπισής του.
- Η συνηθισμένη αντίδραση ενός πεζού που διαπιστώνει ότι κινδυνεύει είναι να παγώσει στη μέση του δρόμου, και μέχρι να γίνει η συνεννόηση μπροστά - πίσω για εκείνον και δεξιά- αριστερά για εμάς, συχνά έχει ήδη ακουστεί το μπαμ...

Αν βρεθεί πεζός στο δρόμο σας, περνάτε πάντα από πίσω του.



- Ο κανόνας λέει από τη στιγμή που θα τον αντιληφθούμε, αρχίζουμε να φρενάρουμε δυνατά και έχουμε προ-αποφασίσει ότι θα περάσουμε πίσω του. Έτσι, αν ο πεζός αποφασίσει να κινηθεί, το πιθανότερο είναι να το κάνει προς τα εμπρός. Κι αν αποφασίσει να πάει πίσω, θα το κάνει πολύ πιο αργά, οπότε ο μοτοσικλετιστής έχει το χρόνο να αντιδράσει ανάλογα.

» ΖΩΑ

- Σε περίπτωση που έχουμε την ατυχία να συγκρουστούμε με κάποιο τετράποδο, ισχύει το "ο σώζων εαυτόν σωθήτω".
- Αν το ζώο έχει μέγεθος μέχρι αυτό μιας μεγάλης γάτας ή μικρού σκύλου, φρενάρουμε, σφίγγουμε πόδια και χέρια, και τη στιγμή της σύγκρουσης ανοίγουμε το γκάζι δυνατά. Αμέσως μετά χαλαρώνουμε τα χέρια στο τιμόνι και περιμένουμε να βρει την ισορροπία της μοτοσικλέτας.
- Σε περίπτωση σύγκρουσης με μεγαλύτερο ζώο, τα πράγματα γίνονται δύσκολα. Ωστόσο ακόμη και σε περίπτωση σύγκρουσης με ζώο μεγέθους περίπου μεγάλου σκύλου, υπάρχει περίπτωση να γλιτώσετε με λίγη τύχη και κατάλληλο χειρισμό: Ακριβώς αυτόν που περιγράψαμε μόλις παραπάνω, ελπίζοντας βεβαίως να ξαναβρεί την ισορροπία της μοτοσικλέτας.
- Διαφορετική είναι η περίπτωση σύγκρουσης με μεγάλα ζώα (σχήμα): προτιμήστε τα σταθερά σημεία, ώστε να ακινητοποιηθεί η μοτοσικλέτα και να φύγετε από πάνω της. Η πρόσκρουση σε σημείο όπου η μοτοσικλέτα θα συνεχίσει κι εσείς θα μείνετε (με χειρότερο όλων το κεφάλι του ζώου), θα είναι παρόμοια με το να χτυπάτε σε τοίχο.



(Το ίδιο ισχύει και για σύγκρουση με αυτοκίνητο. Επιλέγουμε να χτυπίσουμε στους τροχούς του ή σε σημεία που θα μας επιτρέψουν να περάσουμε - πετάζουμε από πάνω του. Στόχος μας πάντα είναι να μνη εγκλωβιστούμε, ώστε η κινητική ενέργεια του σώματός μας να εκτονωθεί σταδιακά κι όχι ακαριαία).



"Πεθαίνεις" για ανοιχτό δρόμο
Μην πεθαίνεις σ' αυτόν...

Όταν οδηγείς μοτοσικλέτα, η αίσθηση ενός μεγάλου ανοιχτού δρόμου είναι πραγματικά μοναδική. **Μην παρασύρεσαι όμως.**

Ειδικά όταν οδηγείς στην Αττική Οδό, θυμήσου:

- Η Αττική Οδός δεν είναι... πίστα για αγώνες.
- Τα όρια ταχύτητας είναι ρεαλιστικά και ανταποκρίνονται αυστηρά στις προδιαγραφές του αυτοκινητόδρομου.
- Οι στροφές και οι κλίσεις δεν υπάρχουν για να δοκιμάζεις τα όρια ευστάθειας της μοτοσικλέτας σου.



Για κάποιους μοτοσικλετιστές, ένας μεγάλος ανοιχτός δρόμος είναι πρόκληση για επικίνδυνα υψηλές ταχύτητες. **Μην ενδίδεις.**

Ειδικά όταν οδηγείς στην Αττική Οδό, θυμήσου:

- Η Αττική Οδός δεν είναι... πίστα για κόντρες.
- Τα όρια ταχύτητας είναι ρεαλιστικά και ανταποκρίνονται αυστηρά στις προδιαγραφές του αυτοκινητόδρομου.
- Η "κόντρα" είναι όχι μόνο παράνομη αλλά και συχνά θανατηφόρα.