

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 (2)





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.

Η τελική ευθύνη είναι δική σου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή

1. Μαθήματα σημειολογίας..... **04**

2. Βλέπω και προβλέπω. Εκπαιδεύοντας
το βλέμμα..... **14**

3. Διαδοχή ενεργειών. Ένα στρατηγικό
σχέδιο δράσης..... **22**

4. Φως και σκοτάδι. Ένα 24ωρο με την
μοτοσικλέτα..... **28**

5. Συνεπιβάτης: καλές και... κακές
παρέες..... **36**

6. Φορτίο. Οι σωματές τεχνικές για να
μη σας γίνεται φόρτωμα..... **46**

7. Συντήρηση. Η μέση οδός ανάμεσα
στην αμέλεια και την υπερβολή..... **56**

Μετά την έκδοση του 1^{ου} οδηγού ασφαλούς οδήγησης για μοτοσικλετιστές και τη μεγάλη απήκνωσή του, π. "Αττική Οδός Α.Ε." και π. "Αττικές Διαδρομές Α.Ε." στο πλαίσιο της συμβολής στον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται δίκυκλα, εκδίδουν έναν 2^ο οδηγό και πάλι με την υπογραφή του ειδικού Θ. Χούντρα. Ο νέος οδηγός συμπληρώνει τον 1^ο, με ακόμη περισσότερες πληροφορίες για την ασφαλή οδήγηση μοτοσικλέτας.



μια μεγάλη περιπέτεια

Η οδήγηση της μοτοσικλέτας για τον κάθε μοτοσικλετιστή, συνειδητοποιημένο ή μη, αδιάφορο ή προσεκτικό, λάτρη της ταχύτητας ή μετριοπαθή, έμπειρο ή νέο, είναι αναμφίβολα -εκτός των άλλων- μια μεγάλη... περιπέτεια.

Μια περιπέτεια που ξεκινάει με το γύρισμα του κλειδιού στη μίζα ή το πάτημα της μανιβέλας, και που η έκβασή της εξελίσσεται ανάλογα με την οδηγική συμπεριφορά του μοτοσικλετιστή αλλά και των άλλων οδηγών στο δρόμο. Από την πιο μικρή διεκπεραιωτική μετακίνηση μέσα στην πόλη μέχρι τη βραδινή βόλτα ή το μεγάλο ταξίδι, η μετακίνηση με τη μοτοσικλέτα εμπεριέχει την εξυπηρέτηση μαζί με την απόλαυση και την αυτονομία, ωστόσο συχνά επιφυλάσσει δυσάρεστες εκπλήξεις και... ανατροπές (κυριολεκτικά και μεταφορικά).

Ο πρώτος έντυπος οδηγός με τα μυστικά ασφαλούς οδήγησης ήταν μια πρώτη συμβολή στην προσπάθεια να μοιραστούμε μυστικά που θα εφοδιάσουν τον οδηγό της μοτοσικλέτας με τις επιπλέον γνώσεις εκείνες που θα τον κάνουν κύριο των καταστάσεων. Ακόμη και των απρόοπτων.

Ο δεύτερος αυτός οδηγός έρχεται να εμβαθύνει σε καταστάσεις, αναλύοντας θέματα που όλοι οι οδηγοί μοτοσικλέτας αντιμετωπίζουμε, αναδεικνύοντας ειδικά προβλήματα και προτείνοντας έξυπνες λύσεις. Στόχος μας, όπως πάντα, να κάνουμε την οδήγηση της μοτοσικλέτας όσο το δυνατόν πιο ασφαλή για εμάς και τον εκάστοτε συνεπιβάτη μας.

Θανάσης Χούντρας
Διευθυντής Σχολής Ασφαλούς Οδήγησης Μοτοσικλέτας
MOTRAC - www.MotorcycleRidingAcademy.com
Μέλος ΔΣ της Make Roads Safe Hellas
www.MakeRoadsSafeHellas.gr

μαθήματα σημειολογίας



Kάθε τροχαίο ατύχημα εμπειριέχει τον παράγοντα του απρόσπου. Ο αιφνιδιασμός είναι ο μεγάλος εχθρός του μοτοσικλετιστή.

Προκειμένου λοιπόν να μη βρεθούμε ποτέ σε τέτοια κατάσταση, όπλο μας είναι οι πληροφορίες και οι γνώσεις μας για κάθε μικρή ή μεγάλη συνθήκη που μπορεί να επικρατεί ή ενδέχεται να προκύψει ανά πάσα στιγμή στο δρόμο.

Πώς όμως μπορούμε να συλλέξουμε αυτές τις πληροφορίες, τα πολύτιμα στοιχεία που θα μας βοηθήσουν να προλάβουμε και να αποφύγουμε το ατύχημα;

Ας δούμε τη σημειολογία του δρόμου και ας ανιχνεύσουμε μαζί τα σήματα που μπορεί να μας λένε πολλά για το τι είναι πιθανό να συμβεί:

Παρατήρηση και έλεγχος

Είναι γνωστό ότι το οδικό δίκτυο της χώρας μας δημιουργεί κατά κανόνα ένα αφιλόξενο περιβάλλον, ειδικά για τους

μοτοσικλετιστές. Αυτό που μπορούμε να κάνουμε είναι να αντλήσουμε πληροφορίες από το "τοπίο", χρησιμοποιώντας τις αισθήσεις μας για να παρατηρήσουμε και να ελέγξουμε το καθετί με μεγάλη προσοχή, ενισχύοντας έτσι τον απώτερο στόχο μας: να είμαστε ένα βήμα μπροστά από το πρόβλημα, έτοιμοι να το αντιμετωπίσουμε χωρίς να ξαφνιαστούμε. Παρατηρώντας το τοπίο εμπρός μας μπορούμε να πάρουμε πολύτιμες πληροφορίες, όπως:

» ΜΠΑΡΙΕΡΕΣ - ΕΙΚΟΝΟΣΤΑΣΙΑ (εικ. 1)

Παρατηρώντας τις μπαριέρες μπορούμε να συμπεράνουμε πολλά για την ιστορία του σημείου:

1. Τσαλακωμένες μπαριέρες μας πληροφορούν ότι για κάποιο λόγο ένα όχημα έφυγε από το δρόμο και τις τσαλάκωσε. Τι έκανε αυτό το όχημα να χάσει τον έλεγχο; Αυτό πρέπει να μας προβληματίσει. Τέτοιες αιτίες θα μπορούσαν να είναι:

Προβληματική πρόσφυση, αρνητική κλίση του δρόμου, υγρασία που διατηρείται γιατί ο δρόμος είναι σκιασμένος από δέντρα ή την πλαγιά του βουνού που κρύβει τον ήλιο.

2. Κομμένες μπαριέρες υποδηλώνουν τη σφοδρότητα με την οποία έπεσε επάνω τους το όχημα. Ειδικά σε αριστερές για εμάς στροφές (εικ. 1), αυτό υποδηλώνει ότι ένα όχημα μπορεί να βρεθεί μπροστά μας με μεγάλη ταχύτητα και να εισέλθει στο ρεύμα μας.

3. Καινούριες μπαριέρες σε ένα τμήμα μόνον της διαδρομής υποδηλώνουν ότι και το προηγούμενο: οι μπαριέρες είχαν καταστραφεί και πρόσφατα αντικαταστάθηκαν.

Αντίστοιχη πληροφόρηση προσφέρουν τα στηθαία στους αυτοκινητόδρομους και στα τούνελ. Όπου εμφανίζονται φθορές και λαστιχιές από αυτοκίνητα που έχουν ανατραπεί, σημαίνει ότι για κάποιο λόγο τα αυτοκίνητα χάνουν τον έλεγχο στα σημεία αυτά. Όσο πιο εκτεταμένο είναι το φαινόμενο, τόσο πιο



εικ. 1. Η κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι μπαριέρες και τα εικονοστάσια μάς δίνουν πληροφορίες για το δρόμο.

επικίνδυνο είναι και το σημείο.

Κλασική προειδοποίηση αποτελούν τα **εικονοστάσια** στις άκρες του δρόμου. Κάποιος άνθρωπος έχει χάσει τη ζωή του σε τροχαίο στο σημείο αυτό. Η κατάσταση, αλλά κυρίως ο πληθυσμός τους έχουν πολλά να πουν.

1. Ένα μόνο του μπορεί να σημαίνει ότι το θανατηφόρο τροχαίο υπάρχει περίπτωση να προκλήθηκε από λόγους που δεν συνδέονται απαραίτητα με την κατάσταση του δρόμου. Πιθανόν ο οδηγός να αποκοιμήθηκε.

2. Δύο εικονοστάσια όμως (ή περισσότερα) και ειδικά διαφορετικής "ολικίας" υποδηλώνουν ότι κάτι συμβαίνει στο σημείο αυτό που το κάνει πιο επικίνδυνο. Όσο περισσότερα, τόσο περισσότερο πρέπει να ανησυχήσουμε.

3. Εγκαταλελειμμένο εικονοστάσια σημαίνει ότι έχουν περάσει πολλά χρόνια από το θανατηφόρο. Αν δεν υπάρχει άλλο κοντά, δεν υποδηλώνει ιδιαίτερη επικινδυνότητα του δρόμου.



4. Νέο εικονοστάσι δηλώνει πρόσφατο θανατηφόρο τροχαίο και πως πιθανόν κάτι έχει αλλάξει πρόσφατα στο δρόμο. Υπάρχουν διαδρομές όπου μπορεί να συναντάς διαρκώς εικονοστάσια. Ακόμη και 50 σε μια διαδρομή 10km. Προφανώς έχουμε να κάνουμε με δρόμο καρμανιόλα που χρήζει ανάλογης προσοχής...

» ΧΩΜΑΤΙΝΕΣ ΡΟΔΙΕΣ (εικ.2)

Αν ξαφνικά στο δρόμο μας δούμε χωμάτινες ροδιές στο αντίθετο ρεύμα, πρέπει να σημάνει συναγερμός. Κάποιο όχημα τις δημιούργησε μεταφέροντας λάσπη με τους τροχούς του και σε απόσταση τέτοια μέχρι να "καθαρίσουν" από την κύλισή τους στο δρόμο. Συνήθως **μεγάλα οχήματα, τρακτέρ ή και φορτηγά**, που εργάζονται σε παρακείμενα χωράφια ή και έργα. Ακόμη και κυνηγοί που αναζητούσαν το δύσμοιρο θήραμά τους. Οι ροδιές υποδηλώνουν ότι κάποιος **χωματόδρομος** καταλήγει στο δρόμο που κινούμαστε. Και τι σημαίνει αυτό; Μόλις τις αντιληφθούμε στο αντίθετο ρεύμα, μειώνουμε αιμέσως ταχύτητα. Πολύ σύντομα θα παρατηρήσουμε ότι τα ίχνη της λάσπης γίνονται πιο έντονα και καταλήγουν (ή πιο σωστά ξεκινούν από) στη διασταύρωση με το χωματόδρομο. Τα οχήματα που έστριβαν στη διασταύρωση άφηναν αυτά τα ίχνη. Από εκείνο το σημείο και μετά όμως, το πιθανότερο είναι και π δική μας λωρίδα να έχει αντίστοιχες ροδιές, καθώς όσα οχήματα έστριψαν προς την άλλη κατεύθυνση θα έχουν αφήσει τα αποτυπώματά τους στο δρόμο. Αν το συνδυάσουμε και με βροχή, έχουμε έναν εξαιρετικά ολισθητρό συνδυασμό, για τον οποίο καλό είναι να είμαστε προετοιμασμένοι.

Συμπληρωματικά, δεν αποκλείεται οι μεγάλοι τροχοί να μετέφεραν, εκτός από λάσπη, και κάποιες πέτρες στο δρόμο.



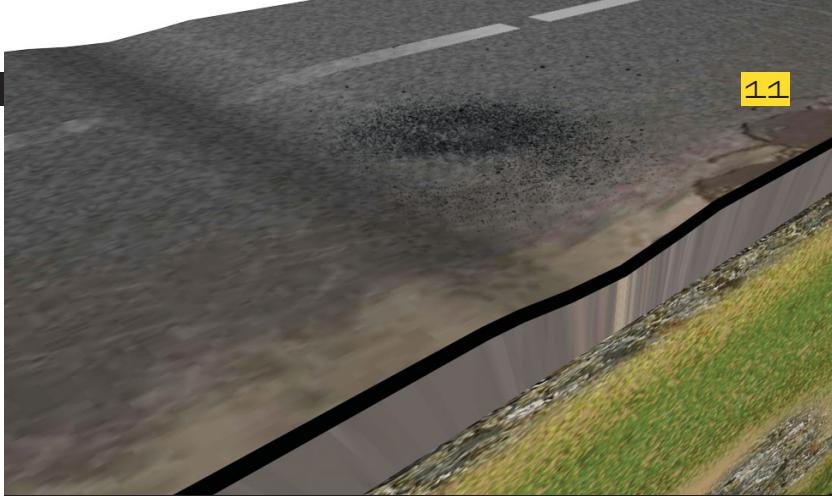
εικ. 2. Οι χωμάτινες ροδιές στο δρόμο μας δηλώνουν την ύπαρξη χωματόδρομου με διαρκή συνεπάγεται.

Επίσης, λαμβάνουμε υπόψη το ενδεχόμενο ένα τέτοιο όχημα να μπει στο δρόμο μας τη στιγμή που διασχίζουμε τη διασταύρωση.

» ΣΤΑΓΟΝΕΣ ΛΑΔΙΟΥ ΚΑΙ ΤΙ ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΟΥΝ (εικ.3)

Παρατηρώντας το δρόμο στον οποίο κινούμαστε μπορούμε να συλλέξουμε πολλές πληροφορίες για την κατάστασή του. Από λακκούβες και σαμαράκια, μέχρι ρωγμές και μπαλώματα. Κάθε ένα απαιτεί ανάλογο χειρισμό όταν περάσουμε από πάνω του, καθώς μπορούν να οδηγήσουν σε στιγμιαία απώλεια ελέγχου της μοτοσικλέτας. Σε κάθε περίπτωση ο γενικός κανόνας είναι ότι τη στιγμή που περνάμε από επάνω σφίγγουμε ελαφρά το τιμόνι, ώστε να μη δημιουργηθεί μεγάλη ταλάντωση. Το σημαντικότερο όμως είναι αμέσως μετά το "εμπόδιο" να χαλαρώνουμε τα χέρια στο τιμόνι ανοίγοντας ελαφρά και το γκάζι, ώστε η μοτοσικλέτα να ανακτήσει την ευστάθειά της το ταχύτερο δυνατόν.

Μία περίπτωση που δύσκολα ανιχνεύεται αλλά παρέχει σημαντική πληροφόρηση για την ύπαρξη ανωμαλίας του οδοστρώματος είναι οι συγκεντρωμένες κηλίδες λαδιού. Δημιουργούνται ανάμεσα στα ίχνη των τροχών των αυτοκινήτων και ποικίλλουν σε έκταση- από μικρή (όσο μια εφημερίδα) έως μεγαλύτερη (όσο ένα αυτοκίνητο). Η πληροφορία εδώ είναι ότι στο σημείο αυτό υπάρχει **υποχώρηση** του **εδάφους** ή **λακκούβα** που είναι η αιτία της δημιουργίας αυτής της συγκέντρωσης των κηλίδων λαδιού. Πώς γίνεται αυτό; Μικρές διαρροές στους κινητήρες δημιουργούν σταγόνες λαδιού που "κρέμονται" στο κάτω μέρος του και ταξιδεύουν μαζί τους. Μόλις το όχημα περάσει από μία λακκούβα, το τράνταγμα τις κάνει να πέφτουν στο δρόμο και δημιουργούν την εν λόγω συγκέντρωση. Περιμένουμε λοιπόν, μόλις φτάσουμε στο σημείο, η μοτοσικλέτα να περάσει πάνω από τη λακκούβα, με ό,τι συνεπάγεται αυτό για την ευστάθειά της. Ειδικά αν είμαστε πάνω



Εικ. 3. Η ύπαρξη κηλίδας λαδιού μας προειδοποιεί για πιθανή ανωμαλία στο οδόστρωμα.

σε στροφή και η μοτοσικλέτα βρίσκεται υπό κλίση... Η αιτία για τη δημιουργία μιας κηλίδας λαδιού μπορεί να είναι λακκούβα ή σαμαράκι, ακόμη όμως και έντονο φρενάρισμα. Κάτι τέτοιο θα πρέπει να μας κάνει να υποψιαστούμε ότι κάτι "ξαφνιάζει" τους οδηγούς στο σημείο εκείνο και φρενάρουν απότομα. Τέτοιες συγκεντρώσεις κηλίδων θα δείτε στα διόδια των αυτοκινητοδρόμων, εκεί όμως πρόκειται για σταγόνες που ταλαντώνονται και στάζουν στον δρόμο, απλά επειδή στο σημείο αυτό τα οχήματα ακινητοποιούνται.

» ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΆΛΛΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (εικ. 4)

Σημαντική είναι η πληροφόρηση που μπορούμε να λάβουμε και από τα άλλα οχήματα με τα οποία μοιραζόμαστε το δρόμο ή ακόμη και το σημείο στο οποίο διερχόμαστε.

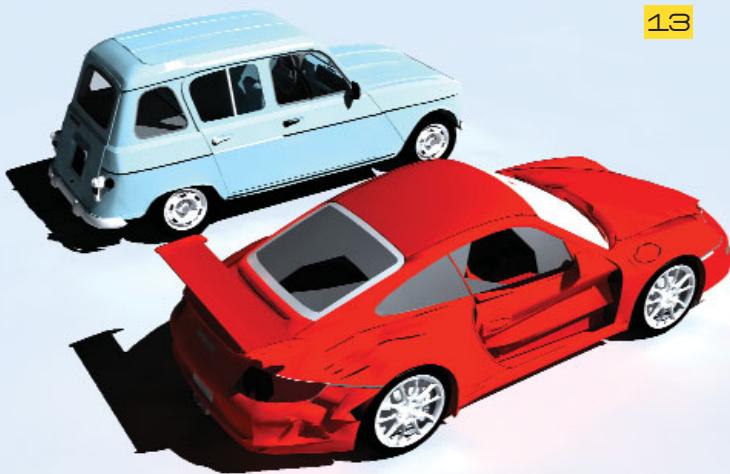
1. Αυτοκίνητο μεγάλης πλικίας, που βρίσκεται όμως σε άριστη κατάσταση, υποδηλώνει οδηγό εξαιρετικά προσεκτικό και προφανώς συνετό, άρα σχετικά ασφαλή για εμάς.

2. Αντίθετα, ένα χιλιοτρακαρισμένο αυτοκίνητο υποδηλώνει απρόσεκτο οδηγό, που έχει εμπλακεί σε πολλά μικροτρακαρίσματα, άρα επικίνδυνο για εμάς. Ειδικά αν πρόκειται για σύγχρονο μοντέλο που μοιάζει με συγκρουόμενο, πρέπει να μείνουμε όσο γίνεται μακριά του. Αυτοκίνητο χωρίς καθρέπτες δείχνει οδηγό αδιάφορο για όσα συμβαίνουν γύρω του. Σκίαστρα ή έντονο φυμέ στα τζάμια συνεπάγονται μειωμένη ορατότητα του οδηγού. Έντονο ή ακατάστατο φόρτωμα στην οροφή του, ξεφούσκωτα λάστιχα ή και αυτοκίνητο "υπό κλίση" (από φόρτωμα ή πρόβλημα στις αναρτήσεις του) δηλώνουν ενδεχόμενη αστάθεια ή και πιθανότητα απώλειας ελέγχου.

3. Πληροφορίες για την ψυχολογική κατάσταση των άλλων οδηγών μας δίνουν περιοχές στις οποίες κινούνται ή από τις οποίες βγαίνουν:

Νοσοκομεία, νεκροταφεία, ακόμη και γήπεδα ή ταβέρνες είναι σημεία όπου οι οδηγοί έχουν την προσοχή τους σε άλλα θέματα που πρόσφατα τους απασχόλησαν και λιγότερο στο δρόμο.

4. Σημάδι συναγερμού για μας είναι ακόμη η έντονη διένεξη που αντιλαμβανόμαστε να εξελίσσεται σε προπορευόμενο ή επόμενο από εμάς όχημα...



Εικ. 4. Η κατάσταση των άλλων οχημάτων είναι πηγή πληροφοριών για τη συμπεριφορά των οδηγών τους στο δρόμο.



Βλέπω κατ' προβλέπω. Εκπαιδεύοντας το βλέμμα



Στην ερώτηση "ποια είναι η πιο σημαντική παράμετρος κατά την οδήγηση της μοτοσικλέτας", η απάντηση είναι απλή και μάλλον όχι και τόσο αναμενόμενη: Το "πού κοιτάμε"!

Ίσως ακούγεται παράδοξο, αλλά το πιο σημαντικό δεν είναι ούτε το πώς xειρίζόμαστε τη μοτοσικλέτα, με ποιο τρόπο οδηγούμε, ποια η κατάσταση του δικύκλου μας, ποιες οι γραμμές που ακολουθούμε, το περιβάλλον στο οποίο κινούμαστε... Όλα αυτά και πολλά ακόμη είναι φυσικά πολύ σημαντικά, όμως πριν από όλα πρέπει να τα αντιληφθούμε, να τα αξιολογήσουμε και αναλόγως να πράξουμε. Να συλλέξουμε τις πληροφορίες που απαιτούνται για να πάρουμε τις αποφάσεις που απαιτούνται. Τη συλλογή των πληροφοριών κάνουν τα μάτια μας και από εκεί ξεκινούν όλα τα υπόλοιπα.

Το πρόβλημα είναι ότι συχνά τα μάτια μας δεν οδηγούνται εκεί που συνειδητά θέλουμε, αλλά σε περιοχές όπου τα οδηγεί η ανασφάλεια και ο φόβος. Το αποτέλεσμα είναι το βλέμμα μας να περιορίζεται σε μια μικρή απόσταση μόλις λίγα μέτρα εμπρός μας, στην περιοχή όπου ήδη βρισκόμαστε, με αποτέλεσμα, αν συμβεί κάτι, να μην έχουμε το χρόνο να αντιδράσουμε.

Στόχος μας είναι να οδηγήσουμε το βλέμμα μας σε τέτοια απόσταση (με την έννοια του χρόνου, όχι των μέτρων), ώστε να έχουμε τη δυνατότητα προγραμματισμού της οδήγησής μας και κυρίως της έγκαιρης αντίδρασης.

Ένας γενικός κανόνας λέει ότι το βλέμμα μας πρέπει να επεξεργάζεται το χώρο στον οποίο θα βρεθούμε στα επόμενα 2-3 δευτερόλεπτα, και όχι το δρόμο λίγα μέτρα μπροστά από τον τροχό της μοτοσικλέτας μας.

Παρατηρώντας τις συνθήκες, απομακρύνουμε το σημαντικό κίνδυνο ξαφνιάσματος που συχνά οδηγεί σε εσφαλμένες αντιδράσεις.

Ας δούμε μερικά παραδείγματα για το τι αναζητά το βλέμμα μας, ώστε να είμαστε ασφαλέστεροι τόσο στην πόλη όσο και στον αυτοκινητόδρομο.

» ΤΑ ΆΛΛΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Τα οχήματα πολλές φορές "μιλάνε", στέλνουν μηνύματα.

Οφείλουμε να τα λαμβάνουμε.

Παρακολουθούμε τους καθρέπτες των αυτοκινήτων (εικ.1). Αν ο οδηγός κρατά κινητό σημαίνει ότι έχει xάσει την επαφή με το περιβάλλον και δεν μπορεί να αντιληφθεί οχήματα γύρω του, πόσο μάλλον εμάς. Είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί, καθώς είναι πιθανό να αλλάξει λωρίδα ή ακόμη και να στρίψει η να σταματήσει απότομα χωρίς προειδοποίηση.

Αντίθετα, αν βλέπουμε τα μάτια του, τότε πιθανώς μας βλέπει κι εκείνος.

Η ταχύτητα των αυτοκινήτων υποδηλώνει πολλά (εικ. 2)

'Όταν ένα όχημα:

1. Ακολουθεί τη ροή της κίνησης: Είναι θεωρητικά ακίνδυνο



Εικ.1. Παρακολουθούμε τους καθρέπτες των άλλων οχημάτων για να πάρουμε πληροφορίες για την πιθανή συμπεριφορά του οδηγού τους.

έστω προβλέψιμο, όσο δεν υπάρχει χώρος για να αλλάξει απροειδοποίητα λωρίδα.

2. Κινέται πιο γρήγορα από την κίνηση: Επικίνδυνη περίπτωση, φροντίζουμε να μείνουμε μακριά του ή να προσπεράσουμε από απόσταση ασφαλείας (χρησιμοποιώντας άλλη λωρίδα).

3. Κινέται πολύ αργά: Πιο επικίνδυνη περίπτωση, καθώς είναι πολύ πιθανό να ψάχνει κάτι (π.χ. διεύθυνση) και να σταματήσει απότομα ή να κάνει ελιγμό.

4. Είναι σταματημένο στην άκρη του δρόμου (εικ. 3): Πραγματική νάρκη! Δείχνει ακίνδυνο, όμως μπορεί να αποβεί ακόμη και μοιραίο. Ελέγχουμε αν υπάρχει οδηγός στο τιμόνι και αν ναι, σημαίνει ότι ίσως ετοιμάζεται να κάνει αναστροφή, να ξεκινήσει



Εικ. 2. Σημαντική πηγή πληροφόρησης είναι η ταχύτητα με την οποία κινούνται τα άλλα οχήματα.

(ακόμη και χωρίς φλας) μπαίνοντας εμπρός μας. Αν είναι προσπλωμένος στους καθρέφτες για την κίνηση που πρόκειται να κάνει, είναι πολύ πιθανό να μνη αντιληφθεί μια μοτοσικλέτα που έρχεται.

Μπορεί επίσης και να ανοίξει απροειδοποίητα την πόρτα (ακόμη και μη έχοντας αναμμένα αλάρμ) προς το δρόμο, με πολύ δυσάρεστες για εμάς συνέπειες.

» Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΩΝ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΕΙ

Ένα φαινομενικά παρκαρισμένο αυτοκίνητο με τους τροχούς στραμμένους προς το ρεύμα στο οποίο κινούμαστε, υπάρχει κίνδυνος να ξεκινήσει χωρίς φλας ανά πάσα στιγμή. Αντίστοιχα σε πυκνή κυκλοφορία, όπου υπάρχει περίπτωση να

κινούμαστε στο διάδρομο ανάμεσα από ακινητοποιημένα οχήματα, ελέγχουμε διαρκώς τη θέση των τροχών τους (εικ.4). Αν ένα όχημα έχει στραμμένους τους τροχούς προς το μέρος μας, μόλις κυλήσει πάλι η κίνηση θα βρεθεί εμπρός μας. Ακόμη κι αν δεν καταφέρει να αλλάξει λωρίδα, θα μας κλείσει το διάδρομο.

» ΠΟΥ ΚΟΙΤΑΜΕ ΤΟ “ΠΡΟΩΘΗΜΕΝΟ ΒΛΕΜΜΑ”

Σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας, συνήθως το βλέμμα μας "εγκλωβίζεται" στο όχημα που κινείται ακριβώς εμπρός μας καθώς σχεδιάζουμε την προσπέρασή του. Αυτή η συνήθεια μας αφήνει χωρίς επαρκή πληροφόρηση για τις μελλοντικές κινήσεις του, κι αν αλλάξει πορεία, δεν θα το αντιληφθούμε παρά μόνο την

Εικ. 3. Ένα φαινομενικά σταματημένο αυτοκίνητο μπορεί να είναι πολύ επικίνδυνο.





ΕΙΚ. 4. Στην πυκνή κυκλοφορία ελέγχουμε διαρκώς τη θέση των τροχών των άλλων οχημάτων

τελευταία στιγμή. Έχουμε τη δυνατότητα σε μεγάλο βαθμό να προβλέπουμε την κίνηση των άλλων οχημάτων, παρατηρώντας τα όσα συμβαίνουν μπροστά από αυτό. Θα μπορούσαμε να ονομάσουμε τον οπτικό αυτό έλεγχο "προωθημένο βλέμμα". Συνήθως τα οχήματα που κινούνται με κάποια ταχύτητα και ροή στον αυτοκινητόδρομο δεν αλλάζουν απροειδοποίητα ή ξαφνικά λωρίδα. Κάποια αιτία υπάρχει. Ένα όχημα που κινείται αργά, θα αναγκάσει το προπορευόμενο (από εμάς) όχημα να αλλάξει λωρίδα. Ομοίως αν πραγματοποιείται κάποια άλλη προσπέραση μερικά μέτρα πιο μπροστά ή αν υπάρχει κάποιο σταματημένο όχημα με alarm (ή χωρίς) ή αν κώνοι ή άλλη σήμανση περιορίζει τις λωρίδες και ο δρόμος στενεύει λόγω έργων. Η ύπαρξη ενός ραντάρ της τροχαίας θα κάνει τους

οδηγούς, μόλις το αντιληφθούν, να μειώσουν απότομα ταχύτητα. Όσο περισσότερη πληροφόρηση πάρουμε από χώρους στους οποίους πρόκειται να βρεθούμε στα επόμενα 7-10 δευτερόλεπτα, τόσο πιο ήρεμοι θα παραμείνουμε και κατά συνέπεια πιο ασφαλείς.

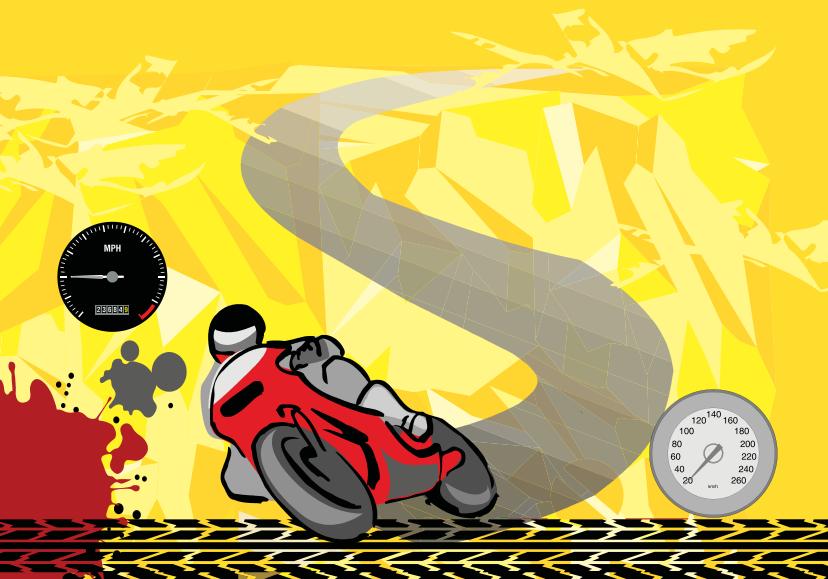
Στην πόλη ισχύουν τα ίδια, μόνο που το βλέμμα έχει πολύ πιο απαιτητική αποστολή. Τα δεδομένα είναι περισσότερα όπως και οι ζώνες που θα πρέπει να ελέγχουμε. Εκτός από το δρόμο, τις διασταυρώσεις και τα οχήματα, το μάτι θα πρέπει να ελέγχει και τα πεζοδρόμια, τις διαβάσεις, τις στάσεις των λεωφορείων, τα ταξί, τις οπτικά "νεκρές ζώνες" που δημιουργούν μεγάλα οχήματα.

Εδώ το "προωθημένο βλέμμα" μπορεί να εντοπίσει στοιχεία που θα διαμορφώσουν την κίνηση στα επόμενα μέτρα. Ένα φανάρι που ανάβει πορτοκαλί στο βάθος σημαίνει ότι τα αυτοκίνητα που είναι κοντά θα επιταχύνουν, ενώ εκείνα που βρίσκονται λίγο πιο πίσω θα μεγάλα οχήματα, θα κόψουν. Γύρω από ένα φανάρι που δεν λειτουργεί, δημιουργείται αναστάτωση και εκνευρισμός, ειδικά αν τη κυκλοφορία δεν ρυθμίζεται από τροχονόμο.

Η εκπαίδευση του βλέμματος (γιατί περί εκπαίδευσης πρόκειται) να αναζητά πληροφόρηση από το περιβάλλον μπροστά μας, **αποτελεί την ισχυρότερη άμυνά μας** απέναντι στους κινδύνους που εγκυμονεί η μετακίνηση στο οδικό δίκτυο. Σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας στην προσπάθειά μας να το πετύχουμε αυτό είναι οι διάφορες σκέψεις που αποσπούν την προσοχή μας από την οδήγηση. Κάθε φορά που κάτι τέτοιο συμβαίνει, το βλέμμα επιστρέφει στις "κοντινές" περιοχές και οι εκπλήξεις μάς βρίσκουν απροετοίμαστους.

διαδοχή ενεργειών.

ένα στρατηγικό
σχέδιο δράσης



Δύο είναι οι βασικές "γραμμές" που περιγράφουν τη χάραξη όλων των δρόμων σε όλο τον κόσμο: Οι ευθείες και οι στροφές. Αν στην ευθεία τα πράγματα είναι εύκολα, για τις στροφές απαιτούνται μια σειρά από ενέργειες που προβληματίζουν όποιον οδηγεί μοτοσικλέτα.

Η στροφή θεωρητικά ξεκινά εκεί που τελειώνει η ευθεία. Ωστόσο οι ενέργειες που πρέπει να κάνει ο οδηγός για να προετοιμαστεί για τη στροφή είναι αρκετές, χρειάζονται κάποιο χρόνο να ολοκληρωθούν, ενώ στο χρόνο αυτό η μοτοσικλέτα συνεχίζει να κινείται. Επομένως οι ενέργειες πρέπει να ξεκινήσουν πριν τελειώσει η ευθεία.

Το λάθος που συνάντηση είναι ο οδηγός να ξεκινά με καθυστέρηση τις ενέργειες αυτές και η στροφή να πλησιάζει πια απειλητικά. Το αποτέλεσμα είναι ο οδηγός να αγκώνεται και να κάνει βεβιασμένες κινήσεις, με καταστροφικά αποτελέσματα για τη συνέχεια. Η μοτοσικλέτα αποσταθεροποιείται, η γραμμή δεν είναι αυτή που έχουμε επιλέξει, ή -ακόμη χειρότερα- ακολουθώντας μια γραμμή που δεν έχουμε καν επιλέξει, απλά προσπαθούμε να παραμείνουμε στο δρόμο.

» Η ΔΙΑΔΟΧΗ ΤΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΤΡΟΦΗ

Ο εγκέφαλος του οδηγού δουλεύει στο κόκκινο σε κάθε στροφή, ώστε να μπορέσει να προγραμματίσει εγκαίρως και να πραγματοποίησει τη σειρά ενεργειών που απαιτούνται. Περισσότερες από 20 αποφάσεις πρέπει να παρθούν μέσα σε λίγα μέτρα, και φυσικά αυτές δεν μπορούν να παρθούν ταυτόχρονα. Αν κάθε ενέργεια απομονωθεί και πραγματοποιηθεί τη σωστή χρονική στιγμή, ο έλεγχος της μοτοσικλέτας είναι πολύ καλύτερος. Επειδή ωστόσο έχουμε την τάση να λειτουργούμε ασυνείδητα και αυθόρυμπα, το πρόβλημα είναι πώς θα καταφέρει ο οδηγός να αλλάξει το "πρόγραμμα" στον εγκέφαλο του και από την τυχαία, ασυνείδητη σειρά να τη μετατρέψει σε συνειδητή και ελεγχόμενη.

Η μεταφορά του βάρους του σώματος του οδηγού στο εσωτερικό της στροφής βοηθά τη μοτοσικλέτα να αποκτήσει μικρότερη κλίση κι έτσι να έχει καλύτερη πρόσφυση. Συνηθίζουμε να μετατοπίζουμε το σώμα μας (τη λεκάνη) για τη στροφή, όμως αυτό δεν είναι πάντα η ενδεικυνόμενη μέθοδος. Κυρίως το κάνουμε για να μιμηθούμε κάτι από τις τεχνικές που βλέπουμε σε αγώνες ή σε δοκιμές μοτοσικλετών στα περιοδικά. Μια τέτοια ενέργεια (μετατόπιση στη σέλα) δεν ενδείκνυται παρά μόνο όταν κινούμαστε σε πίστα αναζητώντας τα όρια της μοτοσικλέτας και τα δικά μας, και μόνο όταν γίνεται με το σωστό τρόπο και κυρίως στο σωστό χρόνο. Επίσης, μοτοσικλέτες με το τιμόνι "ψηλά", πάνω από τις πλάκες του τιμονιού (on-off ή γυμνές δρόμου) δεν το χρειάζονται όσο οι καθαρά sport, απλά και μόνο γιατί με το κέντρο βάρους πιο ψηλά απαιτούν μικρότερη κλίση για την ίδια στροφή με την ίδια ταχύτητα απ' ότι μια sport.

Στη συνέχεια θα δούμε τη σωστή σειρά με την οποία πρέπει να γίνονται οι ενέργειές μας πριν την στροφή.

1. Λεκάνη. Η μετατόπιση της λεκάνης στη σέλα προς το εσωτερικό της στροφής, αν γίνει, πρέπει να έχει ολοκληρωθεί πριν καν αρχίσει η

διαδικασία του φρεναρίσματος, όσο η μοτοσικλέτα είναι ακόμη όρθια και -ιδανικά- το γκάζι ακόμη ανοικτό. Το επάνω μέρος του σώματος παραμένει σε όρθια θέση.

2. Αρχή φρεναρίσματος. Καθώς το φρενάρισμα και η επιβράδυνση δεν γίνονται ακαριαία, χρειάζεται χρόνος για να ολοκληρωθεί. Είναι η αμέσως επόμενη κίνηση -αν έχει προηγηθεί μετατόπιση της λεκάνης- ή διαφορετικά είναι η πρώτη με την οποία σηματοδοτείται και η αρχή των ενεργειών για τη στροφή.

3. Άλλαγές σχέσεων στο κιβώτιο. Το κατέβασμα ταχυτήτων πραγματοποιείται αφού έχει ξεκινήσει το φρενάρισμα και όσο διαρκεί αυτό. Πριν ολοκληρωθεί το φρενάρισμα, έχουμε επιλέξει τη σχέση στο κιβώτιο με την οποία θα διανύσουμε τη στροφή.

4. Ολοκλήρωση φρεναρίσματος. Ιδανικά το φρενάρισμα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί όσο η μοτοσικλέτα είναι ακόμη όρθια, πριν αποκτήσει κλίση για τη στροφή. Αυτό μας διασφαλίζει ότι δεν θα γλιστρήσει ο τροχός. Συνηθίζεται ωστόσο να παρατείνουμε το φρενάρισμα και μέσα στη στροφή, όμως αν δεν μειώσουμε την πίεση στα φρένα, η πτώση είναι πολύ κοντά.

5. Σώμα και κεφάλι στο εσωτερικό της στροφής. Πριν κάνουμε κάποια άλλη ενέργεια και όσο η μοτοσικλέτα είναι ακόμη όρθια (κατακόρυφη), ρίχνουμε το επάνω μέρος του σώματος (το γέρνουμε) στο εσωτερικό της στροφής, χωρίς να μετατοπίσουμε τη λεκάνη μας στη σέλα. Αυτή είναι μια κίνηση πολύτιμη και είναι ο κύριος παράγοντας που μειώνει την κλίση της μοτοσικλέτας στη στροφή (και όχι η μετατόπιση της λεκάνης).

6. Έναρξη στροφής. Κάποια στιγμή κάνουμε κάποια ενέργεια και η μοτοσικλέτα αρχίζει να παίρνει κλίση και να στρίβει. Κανένας οδηγός μέχρι να του υποδειχθεί το τι είναι αυτό που κάνει, δεν το γνωρίζει. Σε κάθε δίτροχο όχημα και σε οποιαδήποτε ταχύτητα κίνησης, ο οδηγός για να ξεκινήσει τη στροφή του (ή να αλλάξει κατεύθυνση) στρίβει αρχικά το τιμόνι προς την αντίθετη κατεύθυνση, χωρίς να το



συνειδητοποιεί. Αυτή η κίνηση στο τιμόνι πρέπει να γίνεται μόνη της - όχι σε συνδυασμό με άλλες- και στη συγκεκριμένη θέση / χρονική στιγμή.

7. Άνοιγμα του γκαζιού. Η μοτοσικλέτα διανύει ήδη τη στροφή της και η επόμενη κίνηση είναι το αρχικό άνοιγμα του γκαζιού. Είναι σημαντικό να μη γίνεται καμία άλλη ενέργεια κατά τη διάρκεια της στροφής, καθώς οποιαδήποτε κίνηση ή χειρισμός θα αποσταθεροποιήσει τη μοτοσικλέτα.

8. Ολοκλήρωση στροφής. Όταν πια η μοτοσικλέτα έχει διανύσει το μεγαλύτερο μέρος της στροφής, ο οδηγός (και πάλι χωρίς να το συνειδητοποιεί) στρίβει το τιμόνι προς το εσωτερικό και μειώνει την κλίση της. Από εκείνη τη στιγμή, μπορεί να ανοίξει το γκάζι όλο και περισσότερο και να επιταχύνει για την έξοδο.

9. Επιστροφή στην όρθια θέση. Αφού η μοτοσικλέτα έχει έρθει και πάλι στην όρθια θέση, τότε ο οδηγός επαναφέρει το σώμα του (τον κορμό) και τη λεκάνη του (αν την έχει μετατοπίσει) στην όρθια θέση.

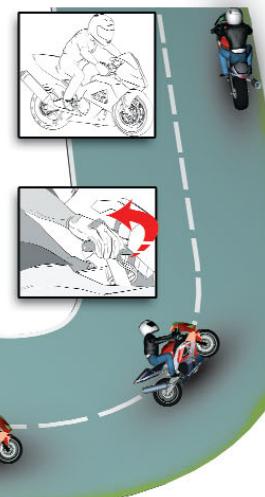
Αυτές είναι μερικές μόνο από τις ενέργειες που έχει να κάνει ο οδηγός στη διάρκεια κάθε στροφής. Παράλληλα πρέπει να απασχολείται με την επιλογή της διαδρομής που θα ακολουθήσει και τον έλεγχο των δεδομένων του δρόμου, την πρόσφυσή του, τα άλλα οχήματα, τυχόν ανωμαλίες στο οδόστρωμα. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο

πρέπει να φροντίζει πάντα να έχει δυνατότητα αντίδρασης με νέες ενέργειες.

Σκεφτείτε να ανακαλύψετε μία λακκούβα πάνω στη στροφή, η οποία δεν φαινόταν πριν την είσοδο. Για την αντιμετώπισή της απαιτείται ένας κύκλος ενεργειών. Σε περίπτωση που εκείνη τη στιγμή ο οδηγός έχει να κάνει άλλα πράγματα για τα οποία έχει καθυστερήσει, η κατάσταση γίνεται πολύ δύσκολη.

Ακόμη πιο περίπλοκη γίνεται η κατάσταση όταν για παράδειγμα ένα όχημα κινείται πολύ αργά μέσα στη στροφή και πρέπει να το αποφύγουμε. Και τι γίνεται αν εκείνη την ώρα έρχεται και άλλο όχημα από απέναντι; Αν ο οδηγός δεν έχει να κάνει και άλλα πράγματα ταυτόχρονα, η αποφυγή θα είναι πιο αποτελεσματική και ασφαλής.

Η διαδοχή των ενέργειών αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο στην οδήγηση, πρόκειται μάλιστα για γνώσεις τις οποίες δεν λαμβάνει κανείς με την απόκτηση του διπλώματος. Η εμπειρία αλλά και η κατάλληλη εκπαίδευση συμβάλλουν στο να λυθούν οι δεκάδες απορίες που γεννώνται όσο αναλύονται τα δεδομένα των κινήσεων που απαιτούνται για να στρίψει μια μοτοσικλέτα.



φως καὶ σκοτάδι.

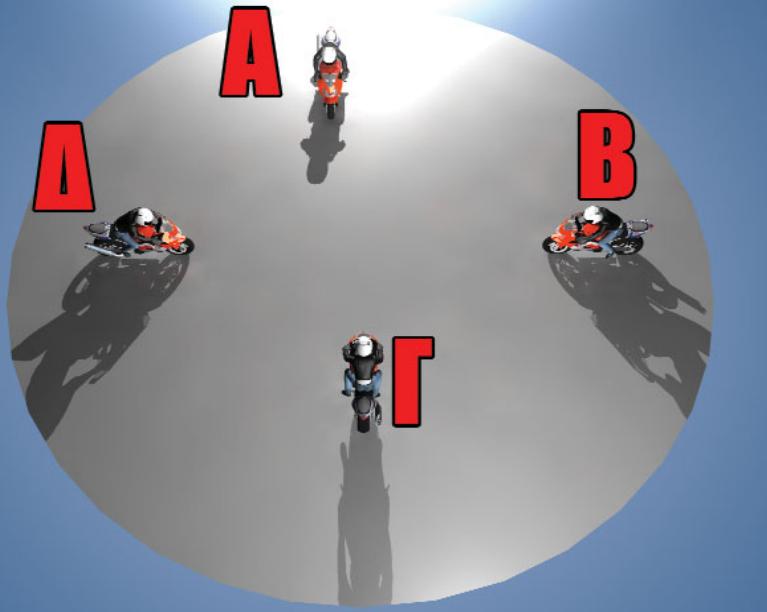
Ένα 24ωρο με
τη μοτοσικλέτα



Όλες οι ώρες δεν είναι ίδιες για τον οδηγό της μοτοσικλέτας. Ακούγεται προφανές, όμως τα παιχνίδια που μπορεί να παίξει το φως στην οδήγηση είναι "πονηρά" και συχνά επικίνδυνα.

» Ο ΗΛΙΟΣ ΧΑΜΗΛΑ

Το ξημέρωμα και το σούρουπο είναι οι πιο δύσκολες ώρες για τον μοτοσικλετιστή και την ορατότητά του. Ειδικά όταν η ζελατίνα του κράνους δεν είναι πια καινούρια, οι ανακλάσεις και η διάχυση των ακτίνων του ήλιου επάνω της μπορεί να μας δημιουργήσει την αίσθηση ότι κινούμαστε στα τυφλά.



Εικ.1. Τα δεδομένα αλλάζουν ανάλογα με τη θέση του ήλιου.

Στην εικόνα 1 φαίνεται ένας κύκλος 360 μοιρών και πόσο αλλάζουν τα δεδομένα ανάλογα με το πού βρίσκεται ο ήλιος.

Ο "Α" έχει τον ήλιο στην πλάτη. Θεωρητικά βλέπει εξαιρετικά, γιατί το φως έρχεται από την ιδανική θέση, από πίσω. Αυτό όμως που συμβαίνει ταυτόχρονα είναι ότι οι άλλοι, και ειδικά όσοι έρχονται από απέναντι, απλά δεν τον βλέπουν. Το φως τούς

τυφλώνει και, αν πρόκειται για λίγο λερωμένο τζάμι αυτοκινήτου ή ζελατίνα άλλου μοτοσικλετιστή, δεν αποκλείεται ο "Α" να δει έκπληκτος κάποιον να στρίβει εμπρός του και να του κόβει το δρόμο. Ο λόγος είναι ότι η μοτοσικλέτα σε αυτές τις συνθήκες είναι λιγότερο ορατή από τα άλλα οχήματα.

Όσο βλέπουμε τη σκιά μας εμπρός μας, πρέπει να έχουμε στο μυαλό μας ότι είμαστε σχεδόν αόρατοι στους απέναντι, επομένως απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή από μέρους μας.

Ο "Β" έχει τον ήλιο δεξιά του, από την πλευρά που εισέρχονται αυτοκίνητα στο ρεύμα του. Εδώ το πρόβλημα είναι το αντίθετο. Ενώ αυτός που έρχεται από δεξιά σάς βλέπει ικανοποιητικά, εσείς μπορεί είτε να μην τον δείτε είτε να μην μπορείτε να σταθμίσετε την ταχύτητα με την οποία έρχεται. Συμπληρωματικά, όσοι έρχονται από αριστερά δεν μπορούν να σας δουν, γιατί στο βάθος τούς τυφλώνει ο ήλιος. Άρα σε καμία περίπτωση δεν βασιζόμαστε στην προτεραιότητα που έχουμε επειδή ερχόμαστε από δεξιά.

Ο "Γ" έχει σημαντικό πρόβλημα, καθώς είναι η περίπτωση με τη μικρότερη ορατότητα. Με τον ήλιο χαμπλά ακριβώς εμπρός του, με δυσκολία διακρίνει τι συμβαίνει στο δρόμο: από τα οχήματα που έρχονται από απέναντι, τις λακκούβες στο δρόμο, μέχρι και το χρώμα του φωτεινού σηματοδότη που γίνεται εξαιρετικά αδύναμο σε αυτή τη συνθήκη. Δεν είναι λίγες οι φορές που μοτοσικλέτες ή και αυτοκίνητα παραβιάζουν φωτεινό σηματοδότη γιατί τους τύφλωσε ο ήλιος και δεν είδαν το κόκκινο.

Ο "Δ" έχει αντίστοιχα προβλήματα με τον "Β", σε αντίθετους όμως ρόλους. Στις διασταυρώσεις δυσκολεύεται να δει τα οχήματα που έρχονται, ειδικά μία μοτοσικλέτα (την "Α" για παράδειγμα) που κινείται γρήγορα -απλά γιατί ο οδηγός της με τον ήλιο στην πλάτη

έχει εξαιρετική οπτική και έχει "ανοίξει". Σε περίπτωση που θέλει να κατευθυνθεί αριστερά, προς τον ήλιο, πρέπει να ελέγχει διπλά μήπως εκείνη τη στιγμή κάποιο αυτοκίνητο πραγματοποιεί προσπέραση και βρίσκεται στο ρεύμα στο οποίο θέλει να εισέλθει.

Ο γενικός κανόνας που βοηθά σε αυτές τις συνθήκες λέει ότι όσοι έρχονται από την πλευρά όπου βρίσκεται η σκιά μας, δυσκολεύονται να μας εντοπίσουν. Αντίστοιχα, όταν έχουμε τον ήλιο εμπρός μας, το διαθέσιμο οπτικό πεδίο είναι εξαιρετικά περιορισμένο, κάτι που σημαίνει ότι και οι ταχύτητές μας πρέπει να προσαρμόζονται ανάλογα.

Το μεσημέρι που ο ήλιος βρίσκεται ψηλά είναι η καλύτερη ώρα για να ταξιδεύουμε ό για τις προγραμματισμένες διαδρομές, ακόμη κι αν το καλοκαίρι αυτές οι ώρες είναι δύσκολες λόγω της ζέστης.

» Η ΝΥΧΤΑ ΚΡΥΒΕΙ ΠΑΓΙΔΕΣ

Η κίνηση το βράδυ έχει τις δικές της ιδιαιτερότητες και κινδύνους. Καθώς βασιζόμαστε στα φώτα της μοτοσικλέτας μας, η ταχύτητά μας πρέπει να είναι τέτοια ώστε ο διαθέσιμος φωτιζόμενος χώρος μας να μας δίνει περιθώριο για πλήρη ακινητοποίηση της μοτοσικλέτας. Δεν "υποθέτουμε" ότι ο δρόμος θα είναι καθαρός, αν δεν τον βλέπουμε. Ένα ακινητοποιημένο αυτοκίνητο, ένα ζώο, ένα εμπόδιο στο δρόμο θα μας πανικοβάλουν, καθώς θα εμφανιστούν ξαφνικά μπροστά μας -πολύ αργότερα απ' ότι αν οδηγούσαμε στον ίδιο δρόμο την νησέρα.

Η παγίδα της συνθήκης αυτής είναι όταν οδηγούμε σε γνώριμο δρόμο, που ξέρουμε τη συνέχειά του ακόμη κι αν δεν τη βλέπουμε. Δεν βλέπουμε όμως τι έχει αλλάξει από την τελευταία



ΕΙΚ. 2. Τα φώτα των προπορευόμενων οχημάτων μας χρησιμεύουν για να βλέπουμε πιο μακριά.

φορά που περάσαμε, ακόμη και λίγα λεπτά νωρίτερα. Χρησιμοποιούμε τη μεσαία σκάλα το βράδυ, όμως, ακόμη κι αν κινούνται στο δρόμο άλλα οχήματα, κάθε τόσο ανάβουμε στιγμιαία το σινιάλο για να πάρουμε πληροφορίες για τη συνέχεια του δρόμου. Συμπληρωματικά, χρησιμοποιούμε τα φώτα των προπορευόμενων οχημάτων για να πάρουμε πληροφορίες για το



Εικ.3. Μια φθαρμένη ζελατίνα μπορεί να μπενίσει την ορατότητά μας.

δρόμο σε απόσταση μεγαλύτερη απ' όσο φτάνουν οι δικοί μας προβολείς. Για να το πετύχουμε, μετατοπίζομεστε κατάλληλα ώστε να αποκτήσουμε οπτική επαφή με την περιοχή εμπρός από το αυτοκίνητο (εικ. 2).

Αν δεν λειτουργούν τα stop (πίσω φώτα) στη μοτοσικλέτα, διατρέχουμε σοβαρό κίνδυνο. Αν διαπιστώσουμε ότι έχει συμβεί κάτι τέτοιο, αφήνουμε το δεξί φλας αναμμένο (ή τα alarm, αν διαθέτουμε) για να είμαστε κατά το δυνατόν ορατοί από τα επερχόμενα οχήματα.

'Όταν σκοπεύουμε να επιβραδύνουμε, πατάμε μερικές φορές το φρένο αρκετά νωρίτερα, ώστε να ανάψει το stop και να ειδοποιήσουμε έτσι όσους ακολουθούν ότι επιβραδύνουμε. **Μια φθαρμένη ζελατίνα (εικ. 3)** μπορεί να μπενίσει την

ορατότητά μας όταν πέσουν επάνω της οι προβολείς αντίθετα ερχόμενου οχήματος ή ο ήλιος. Αν βρισκόμαστε πάνω σε στροφή, ο πανικός είναι κοντά, καθώς ξαφνικά κάνουμε την αίσθηση της θέσης μας στο δρόμο. Η γραμμή μας θα ανοίξει χωρίς να το καταλάβουμε, από την αυτόματη αντίδρασή μας να "σπκώσουμε" τη μοτοσικλέτα γιατί δεν βλέπουμε που πάμε.

Ο οδηγός, μόλις τυφλωθεί από τα φώτα του απέναντι, σαστίζει και το βλέμμα του κολλάει στους προβολείς του οχήματος, με καταστροφικά αποτελέσματα για την πορεία του. Ωστόσο υπάρχει μια **σωτήρια μέθοδος** για να ξεπεραστεί ο κίνδυνος, αρκεί ο οδηγός της μοτοσικλέτας να την έχει προγραμματίσει ώστε να μην υπάρχει υστέρηση: **Χαμπλώνει αμέσως το βλέμμα και αναζητά τις λευκές γραμμές στο δρόμο δίπλα του ή λίγο εμπρός του -τόσο τη διαχωριστική όσο και εκείνη που ορίζει το όριο του δρόμου δεξιά του.** Αμέσως μετά αρκίζει να επιβραδύνει. Με αυτό τον τρόπο απομακρύνει το ενδεχόμενο του πανικού, διατηρεί την αίσθηση της θέσης του στο δρόμο, έξακολουθεί να έχει τον έλεγχο και αντλεί πληροφορίες. Αν η διακεκομένη διαχωριστική γραμμή γίνει συνεχής ή διπλή, αυτό σημαίνει ότι πλησιάζει σε στροφή. Αν κάποια από τις δύο γραμμές (διαχωριστική ή όριο δρόμου) πλησιάζει, αυτό σημαίνει ότι ο δρόμος ήδη στρίβει, απότελος φροντίζει να απομακρυνθεί από αυτή, παραμένοντας όσο είναι δυνατόν στο κέντρο της λωρίδας του κατά το δυνατόν.

Η οδήγηση τις νυχτερινές ώρες, εκτός από τα προβλήματα ορατότητας, έγκυμονεί και τους κινδύνους που συνεπάγεται η συνύπαρξη μας στο δρόμο με οδηγούς υπό την επίρεια αλκοόλ. Ειδικά σε περιοχές κοντά σε νυχτερινά κέντρα, καλό είναι να θεωρούμε ότι όλοι οι οδηγοί είναι "τύφλα" στο μεθύσι, και να κινούμαστε πολύ επιφυλακτικά.

Συνεπιβάτης: καλές και... κακές παρέες



Hμοτοσικλέτα αρχικά δημιουργήθηκε για έναν επιβάτη, τον οδηγό της. Σύντομα όμως άρχισε να φιλοξενεί και συνεπιβάτη. Καθώς η ισορροπία της επηρεάζεται σημαντικά από τις κινήσεις δύον επιβαίνουν σε αυτή, ο ρόλος του συνεπιβάτη γίνεται κρίσιμος και καθοριστικός.

Για τον οδηγό ο ύπαρξη συνεπιβάτη σημαίνει επαναπροσδιορισμό των δεδομένων. Θα χρειαστούν μεγαλύτερες αποστάσεις φρεναρίσματος, οι ελιγμοί απαιτούν περισσότερο χρόνο και χώρο. Για τις στροφές, από την άλλη, η παρουσία συνεπιβάτη είναι θετικό στοιχείο, γιατί απαιτείται μικρότερη κλίση σε σχέση με το να είναι μόνος του, καθώς το κέντρο βάρους βρίσκεται ψηλότερα. Η πρόσφυση είναι μειωμένη λόγω φορτίου, τα ελαστικά χρειάζονται επιπλέον πίεσην (αν πρόκειται για ταξίδι), ακόμη και η επιτάχυνση και η ρεπριζ της μοτοσικλέτας είναι χαμπολότερες.

» ΠΩΣ ΑΝΕΒΑΙΝΕΙ ΣΤΗΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑ

Το σίγουρο είναι ότι πρώτα ανεβαίνει ο οδηγός και μετά ο συνεπιβάτης. Η πίσω θέση είναι συνήθως ψηλά και σπάνια τα πόδια του "φιλοξενούμενου" φτάνουν στο έδαφος. Πριν ανέβει, ειδοποιεί απαραιτήτως τον οδηγό, ο οποίος πιθανότατα θα ισορροπεί κατακόρυφα τη μοτοσικλέτα εκείνη τη στιγμή, βάζοντας ελάχιστη δύναμη στα πόδια του. Αν εκείνη τη στιγμή η μοτοσικλέτα γείρει, το να μπορέσει να την κρατήσει και να μην πέσουν μαζί εξαρτάται από τα αντανακλαστικά του και τη δύναμη του...

Ειδοποιεί ώστε ο οδηγός να πατήσει καλύτερα στο έδαφος και να προετοιμαστεί.

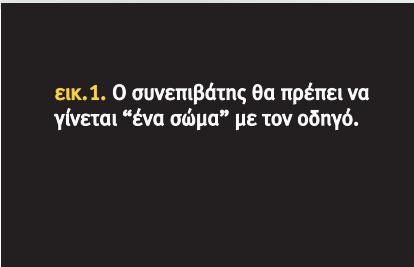
Ο σωστός τρόπος να ανεβαίνει ο συνεπιβάτης είναι να περνά πρώτα το πόδι του πάνω από τη σέλα και μετά να κάθεται. Αν όμως η μοτοσικλέτα είναι ψηλή ή έχει top case (βαλιτσάκι), η κίνηση αυτή πιθανόν δεν είναι εύκολη. Σε αυτή την περίπτωση γίνεται το "ιπποδρομικό" ανέβασμα. Πατά στο μαρσπιέ του, σπικώνεται και περνά έτσι με ευκολία το πόδι του πάνω από τη σέλα για να καθίσει. Δύο είναι τα σημεία προσοχής εδώ:

1. Οφελούμε ως συνεπιβάτες να ρωτήσουμε τον οδηγό αν το πίσω μαρσπιέ αντέχει μια τέτοια κίνηση. Υπάρχουν περιπτώσεις (μοτοσικλέτες enduro, after market μαρσπιέ) που δεν αντέχουν τέτοιο βάρος, οπότε αναζητήστε άλλο "ακροβατικό". Μπορεί για παράδειγμα να χρησιμοποιηθεί το μαρσπιέ του οδηγού ή ο οδηγός να σταθεί με τη μοτοσικλέτα δίπλα σε πεζοδρόμιο.

2. Ο οδηγός επιβάλλεται να είναι απόλυτα προετοιμασμένος για την κίνηση ανάβασης του συνεπιβάτη του, γιατί με την άσκηση του βάρους πάνω στο μαρσπιέ, η μοτοσικλέτα θα γείρει αυτόματα και οι πιθανότητες να προλάβει ο οδηγός την πτώση είναι λίγες... Για ανάλογους λόγους ισορροπίας, ισχύουν τα ίδια όταν ο συνεπι-



εικ.1. Ο συνεπιβάτης θα πρέπει να γίνεται "ένα σώμα" με τον οδηγό.



βάτης κατεβαίνει. Σε κάθε περίπτωση, πρώτα κατεβαίνει ο συνεπιβάτης και μετά ο οδηγός.

» ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ

Ο ρόλος του συνεπιβάτη μπορεί να χαρακτηριστεί μόνο ως ουδέτερος ή αρνητικός, ποτέ θετικός. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να "βοηθήσει" ή να συμβάλει στην οδήγηση. Στην καλύτερη περίπτωση, δεν θα την επηρεάζει.

Επομένως ο καλύτερος συνεπιβάτης είναι εκείνος που παραμένει εντελώς ουδέτερος όσο η μοτοσικλέτα κινείται.

Η σωστή θέση είναι εκείνη που του επιτρέπει να κινείται σαν "ένα σώμα" με τον οδηγό. Πρέπει να βρίσκεται διαρκώς σε επαφή (κυριολεκτικά) μαζί του, ώστε στις εναλλαγές κλίσης να ακολουθεί τις κινήσεις του σώματος του οδηγού (εικ.1).

Ο οδηγός οφείλει σε κάθε περίπτωση να διερευνήσει το κατά πόσο φοβάται ο συνεπιβάτης και να το σεβαστεί, για το καλό και των δύο. Ένας φοβισμένος συνεπιβάτης μόλις πάρει κλίση σε μοτοσικλέτα θα προσπαθήσει να κρατήσει όρθιο το σώμα του, γιατί σε αυτή τη στάση αισθάνεται ασφάλεια. Αν η μοτοσικλέτα γέρνει δεξιά για παράδειγμα, για μια δεξιά στροφή, όταν ο συνεπιβάτης μένει όρθιος (στην κατακόρυφη θέση), ουσιαστικά γέρνει προς την αντίθετη πλευρά, δηλαδή την αριστερή πλευρά σε σχέση με τη μοτοσικλέτα.

Το αποτέλεσμα είναι εξαιρετικά επικίνδυνο, καθώς ο οδηγός για να μπορέσει να διαγράψει την ίδια τροχιά θα χρειαστεί να δώσει μεγαλύτερη κλίση στη μοτοσικλέτα. Μεγαλύτερη κλίση σημαίνει λιγότερη πρόσφυση και αυτό δεν είναι καλό, καθώς πλησιάζουμε στα όρια...

Σε καμία περίπτωση αυτό το λάθος δεν αποτελεί ευθύνη του συνεπιβάτη, παρά μόνο του οδηγού, που οφείλει να προσαρμόζεται στις δυνατότητες του φιλοξενούμενού του και όχι στις δικές του.

Ιδιαίτερα προσεκτικό θα πρέπει να είμαστε σε περίπτωση που στη μοτοσικλέτα μας φιλοξενούμε συνεπιβάτη που δεν ξέρει



ΕΙΚ. 2. Στις sport μοτοσικλέτες το ένα χέρι του συνεπιβάτη αγκαλιάζει τη μέση του οδηγού και το άλλο στηρίζεται στο ρεζερβούάρ.



ισορροπία σε δίτροχο (δεν ξέρει καν ποδήλατο). Ο συνεπιβάτης αυτός δεν είναι εξοικειωμένος σωματικά με την κίνηση και τις κλίσεις της μοτοσικλέτας, με αποτέλεσμα να είναι τόσο σφιγμένος, που να δυσκολεύει πολύ τον οδηγό. Ακόμη και σε στάση, π.χ. σε ένα φανάρι, ο συνεπιβάτης αυτός, μη γνωρίζοντας ισορροπία, μπορεί να κινηθεί με λάθος τρόπο και να προκαλέσει ακόμη και μία πτώση.
Γι' αυτό, μεγάλη προσοχή με τέτοιους συνεπιβάτες!

Για να στηρίζεται ο συνεπιβάτης, χρησιμοποιεί τα χέρια του και τις λαβές που προσφέρει κάθε τύπος μοτοσικλέτας. Σε κάθε περίπτωση, **το ένα του χέρι πρέπει να αγκαλιάζει τον οδηγό** από τη μέση του (όχι τους ώμους ή τους αγκώνες). Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται ότι στις επιταχύνσεις δεν θα γέρνει πίσω το σώμα του συνεπιβάτη, αναστατώνοντας και πάλι την ισορροπία και την κατανομή του βάρους.

Το άλλο του χέρι μπορεί να χρησιμοποιεί μία από τις προσφερόμενες χειρολαβές, ώστε να μην πέφτει το βάρος του πάνω στον οδηγό στα φρεναρίσματα. Στις sport μοτοσικλέτες (εικ.2) όπου συνήθως η άνεση έρχεται σε δεύτερη μοίρα, το χέρι που δεν είναι στη μέση του οδηγού πρέπει να είναι πάνω στο ρεζερβουάρ κρατώντας "κόντρα" στο φρενάρισμα. Τα χέρια μπορούν να εναλλάσσονται στις θέσεις τους, ώστε να ξεκουράζονται.

» ΣΤΙΣ ΣΤΡΟΦΕΣ

Ακόμη και το κεφάλι του να μετακινήσει ο συνοδηγός, η μοτοσικλέτα θα "ανασταθεί", ανάλογα βέβαια και με το βάρος της και την ταχύτητά της εκείνη τη στιγμή, ωστόσο η κίνηση θα γίνει αισθητή από τον οδηγό. Θα του αποσπάσει την προσοχή, και αυτό είναι το τελευταίο πράγμα που προσδοκούμε από το

συνεπιβάτη μας, ειδικά πάνω σε μια στροφή. Επομένως, ο κανόνας λέει ότι **από τη στιγμή που ξεκινά η στροφή, ο συνεπιβάτης το μόνο που κάνει είναι να... αναπνέει και να απολαμβάνει τη βόλτα. Δεν κινείται.**

Οι στροβιλισμοί του αέρα είναι λιγότεροι όσο ο συνεπιβάτης μένει κοντά στον οδηγό. Τείνουν όμως να στέλνουν τα μυγάκια στον συνεπιβάτη, οπότε επιβάλλεται να είναι κλειστή η ζελατίνα του κράνους του.



Εικ.3. Σε πιθανή πτώση ο οδηγός κρατάει την ισορροπία.

» ΤΟ ΚΡΑΝΟΣ

Μία ενοχλητική αλλά αναπόφευκτη συνέπεια της ύπαρξης συνεπιβάτη είναι το κτύπημα του κράνους του πάνω στο κράνος του οδηγού. Εδώ την ευθύνη την έχει ο "πίσω", γιατί σημαίνει ότι δεν παρακολουθεί την κίνηση. Κάποια αιτία ανάγκασε τον οδηγό να φρενάρει και τα κράνη "τσούγκρισαν". Εξαιρείται η περίπτωση όπου ο οδηγός μόλις συνειδητοποίησε ότι ξέχασε τον θερμοσίφωνα ανοικτό και φρενάρισε για να γυρίσει...

Ο συνεπιβάτης οφείλει να κοιτάει και το δρόμο, βγάζοντας το κεφάλι του από τη μία πλευρά, πάνω από τον ώμο του οδηγού. Μπορεί να αλλάζει πλευρά μόνο όταν η μοτοσικλέτα κινείται σε ευθεία, οπότε είναι και εξαιρετικά σταθερή.

Γενικά όσο πιο βαριά είναι μια μοτοσικλέτα και όσο πιο γρήγορα κινείται, τόσο λιγότερο μπορεί να επιπρεαστεί η κίνηση της από τις μετατοπίσεις του συνεπιβάτη. Ωστόσο μικρές μοτοσικλέτες που κινούνται με χαμηλή ταχύτητα μέσα στην πόλη μπορούν ακόμη και να αλλάξουν πορεία αν μετατοπιστεί ο "πίσω".

» ΚΑΙ ΔΥΟ ΤΙΠΣ

1. Ο οδηγός ελίσσεται μέσα στην κίνηση. Σε κάποια στιγμή, δείχνει ότι χάνει την ισορροπία του και πάνε να πέσουν μαζί. Ο συνεπιβάτης ΔΕΝ προσπαθεί να σώσει την πτώση πατώντας κάτω, αλλά προσπαθεί MONO να προστατεύσει τα πόδια του μην μείνουν κάτω από τη μοτοσικλέτα, αν τελικά πέσουν. Είναι δουλειά του οδηγού να κρατήσει την ισορροπία (εικ 3). Το ίδιο ισχύει και στις στάσεις. Τα πόδια μένουν επάνω και ο οδηγός φροντίζει για την ισορροπία.

2. Όπως φαίνεται στην εικόνα 4, κάτι που δεν μπορεί να προβλέψει ο οδηγός για τους ελιγμούς που θα κάνει, είναι τη



ΕΙΚ. 4. Τα γόνατα του συνεπιβάτη δεν πρέπει να προεξέχουν.

θέση των ποδιών του συνοδηγού. Αν εξέχουν τα γόνατα και ακόμη περισσότερο οι μύτες των ποδιών, είναι πολύ πιθανό να συναντήσουν κάποιο πεζοδρόμιο ή παρκαρισμένο αυτοκίνητο στα στενά περάσματα της πόλης. Τα γόνατα πρέπει είναι και αυτά σε επαφή με τον οδηγό, ενώ τα πόδια ιδανικά πατάνε με τις μύτες στα μαρσπιέ και είναι γυρισμένες -άρα προφυλαγμένες- προς το εσωτερικό της μοτοσικλέτας. Είναι περιττό να πούμε ότι ο φορτωμένος με τσάντες με ψώνια που προεξέχουν συνεπιβάτης είναι ιδιαίτερα επικίνδυνος τόσο για την ισορροπία της μοτοσικλέτας όσο και για τον ίδιο.



Φορτίο.

Οι σωστές τεχνικές
για να μη σας
γίνεται... φόρτωμα



Η μεταφορά αποσκευών και φορτίων δεν είναι το δυνατό σημείο των μοτοσικλετών. Αντιθέτως, υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες είναι απλά ανύπαρκτοι τόσο οι αποθηκευτικοί χώροι όσο και η δυνατότητα να μεταφέρεις κάτι. Για όλα όμως υπάρχουν λύσεις αλλά και κανόνες.

Το είδος του φορτίου είναι αυτό που ορίζει σε μεγαλύτερο βαθμό τη θέση όπου θα τοποθετηθεί στη μοτοσικλέτα.

Στόχος είναι να τοποθετούνται τα φορτία όσο γίνεται πιο κοντά στο Κέντρο Βάρους (Κ.Β.) της μοτοσικλέτας, ώστε να μην επηρεάζεται η κατανομή των φορτών στον εμπρός και τον πίσω τροχό και κατά συνέπεια η συμπεριφορά της μοτοσικλέτας. Το Κ.Β. βρίσκεται συνήθως περίπου στο ύψος των κυλίνδρων του κινητήρα (εικ. 1), ανάμεσα στα γόνατα του οδηγού (σε μια naked μοτοσικλέτα).

Δεύτερος στόχος είναι να τοποθετούνται στο ίδιο επίπεδο (ώς προς το δρόμο) με το Κ.Β. Είτε τοποθετηθούν ψηλότερα είτε χαμηλότερα από αυτό το επίπεδο, η συμπεριφορά της μοτοσικλέτας επηρεάζεται το ίδιο.

Στην τοποθέτηση ψηλά εμφανίζονται προβλήματα αεροδυναμικής -ειδικά αν υπάρχει και όγκος-, όμως υπάρχει το πλεονέκτημα ότι χρειάζονται μικρότερες κλίσεις στις στροφές σε σχέση με τη χωρίς φορτίο συνθήκη. Αντίθετα, καθώς το Κ.Β. πάει ψηλότερα, στατικά είναι πιο δύσκολο να κρατηθεί η ισορροπία.

Στην τοποθέτηση χαμηλά, απαιτούνται μεγαλύτερες κλίσεις για τις ίδιες συνθήκες, στοιχείο που ενδέχεται να δημιουργήσει και θέματα πρόσφυσης.

Τα σημεία της μοτοσικλέτας που προσφέρονται για μεταφορά φορτίου είναι:

Σχάρα πίσω από τη σέλα. Δέχεται φορτία τα οποία δένονται με "χταπόδια" ή ιμάντες. Όσο πιο πίσω από τον άξονα του πίσω τροχού βρίσκεται η σχάρα, τόσο περισσότερο επηρεάζεται η ευστάθεια της μοτοσικλέτας στην οδήγηση. Το βάρος πίσω θα δημιουργήσει μοχλό που θα ελαφρύνει τον εμπρός τροχό στην επιτάχυνση ή και σε πορεία.

Top case. Βαλιτσάκι πίσω από τη σέλα, που συνήθως στερεώνεται



Εικ. 1. Το κέντρο βάρους βρίσκεται στο ύψος των κυλίνδρων του κινητήρα ανάμεσα στα γόνατα του οδηγού.

σταθερά στη σχάρα (εικ 2). Ιδιαίτερα βολικό για καθημερινή χρήση, ωστόσο ισχύουν τα παραπάνω με καλύτερη συμπεριφορά ως προς την αεροδυναμική. Επιπλέον θα πρέπει να υπολογιστεί το βάρος της ίδιας της βαλίτσας με τη βάση της.

Σε κάθε μία από τις παραπάνω περιπτώσεις, υπάρχει ένα όριο φόρτωσης που ορίζει ο κατασκευαστής. Αν η σχάρα αποτελεί αξεσουάρ του κατασκευαστή, το όριο φορτίου αναφέρεται στην ασφαλή μεταφορά (μέχρι "X" κιλά). Αν η σχάρα είναι after market και ταιριάζει σε πολλές μοτοσικλέτες, τότε πιθανόν να αναφέρεται στα όρια αντοχής της σχάρας και όχι στο ασφαλές φορτίο από πλευράς συμπεριφοράς. Αυτό το ορίζει ο κατασκευαστής και πολύ συχνά η λογική.

Tip. Αν υπάρχει συνεπιβάτης, το βάρος που μπορεί να μεταφερθεί με ασφάλεια στη σχάρα είναι πολύ μεγαλύτερο από το αναγραφόμενο, μπορεί δηλαδή να φθάσει στα όρια αντοχής της σχάρας. Απλά το πρόβλημα που δημιουργεί το φορτίο το "διορθώνει" το βάρος του συνεπιβάτη (εικ 2).



ΕΙΚ. 2. Το top case μπορεί να επηρεάσει την ευστάθεια της μοτοσικλέτας. Το βάρος του συνεπιβάτη “διορθώνει” το πρόβλημα που δημιουργεί το φορτίο.

Tank Bag. Σακίδιο που εφαρμόζει επάνω στο ρεζερβουάρ (εικ. 3).

Η πρακτικότερη από όλες τις λύσεις, με τη διαφορά ότι πρέπει να αποχωρίζεται τη θέση του κάθε φορά που παρκάρετε τη μοτοσικλέτα για ευνόποιους λόγους (κλοπή). Τα περισσότερα σύγχρονα tank bags μετατρέπονται σε σακίδια.

Εκεί μπορούν να τοποθετούνται τα είδη πρώτης ανάγκης και χρήσης στο ταξίδι, π.χ. χάρτες, τηλέφωνο, φωτογραφική, αδιάβροχα κλπ.

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να γίνεται πολύ προσεκτικός έλεγχος και να βεβαιώνεται ο οδηγός ότι δεν ενοχλεί στην οδήγηση και δεν έρχεται σε επαφή με τα χειριστήρια όταν στρίβει εντελώς το τιμόνι. Έχει παραπρηθεί να πατιέται η κόρνα ή το φλας από το tank bag ή ακόμη χειρότερα το kill switch και να σβήνει ο

κινητήρας! Για το σχετικό έλεγχο, υπολογίστε ότι η στάριξη δεν είναι απόλυτη, αλλά υπάρχει ενδεχόμενο το tank bag να μετατοπιστεί ή να γείρει μερικά εκατοστά (ειδικά αν δεν είναι πολύ γεμάτο).

Παρότι το ρεζερβουάρ μοιάζει ιδανικό σημείο για βαριά φορτία, η υπερβολή πρέπει να αποφεύγεται. Οι βάσεις στάριξης του ρεζερβουάρ αλλά και το υλικό του ίδιου του δοχείου έχουν σχεδιαστεί να αντέχουν το βάρος του καυσίμου, όχι πολύ περισσότερο. Αν κάτι δεν αντέξει, η συνέπεια της βλάβης μπορεί να προκαλέσει διαρροή βενζίνης.

Σαμάρια σέλας. Εξαιρετική λύση με πολλά πλεονεκτήματα.

Τοποθετούνται απλά πάνω στη σέλα (συνήθως του συνεπιβάτη) και κρέμονται δεξιά και αριστερά της. Μπορούν να σπικώσουν βάρος στο όριο αντοχής του υλικού τους χωρίς να δημιουργούν προβλήματα ευστάθειας. Μειονέκτημα είναι ότι όποτε απομακρύνεστε από τη



ΕΙΚ. 3. Βεβαιωθείτε ότι το tank bag δεν εμποδίζει την οδηγηση.

μοτοσικλέτα πρέπει να τα παίρνετε μαζί σας.

Τip: Προσοχή, να βρίσκονται μακριά από τις εξατμίσεις!

Τιμόνι. Ούτε καρφίτσα! Από το λαιμό της μοτοσικλέτας και "εμπρός" σε όλο το μπροστινό σύστημα ανάρτησης απαγορεύεται κάθε είδους φορτίο! Το πολύ -πολύ ένα πορτοφολάκι για τα ψιλά των διοδίων.

Εμπρός φτερό. Καλύπτεται από την προηγούμενη "απαγόρευση", καθώς όμως υπάρχουν βάσεις στο εμπόριο για "σχάρες" εμπρός από τον προβολέα, οφείλουμε να αναφερθούμε σε αυτό και να προειδοποιήσουμε: Ο συνδυασμός ταξιδιού με ταχύτητες άνω των 80 (μόλις) km/h με φορτίο μπροστά από το τιμόνι δημιουργεί θανατηφόρο κοκτέιλ! Αν πρόκειται απλά για επίσκεψη π.χ. σε νησί και η μέγιστη ταχύτητα δεν υπερβεί τα 40-50 km/h δεν υπάρχει πρόβλημα, ωστόσο υπάρχει άλλος κίνδυνος (και έχει συμβεί): ένα ελαφρύ sleeping bag πιασμένο εμπρός από το φανάρι έχει ως αποτέλεσμα το φανάρι να μην ψύχεται, οπότε το εύφλεκτο υλικό του sleeping bag με την επαφή του στο σημείο αυτό καταλήγει να παίρνει φωτιά.

Θέση του συνεπιβάτη. Σε κάθε περίπτωση αποτελεί την ιδιαίτερη θέση για τη μεταφορά κάθε είδους φορτίου, είτε πρόκειται για κάτι βαρύ, είτε πρόκειται για κάτι ογκώδες. Η θέση του συνεπιβάτη έχει σχεδιαστεί για να υποδέχεται σημαντικά βάρον, ενώ επιπλέον η τοποθέτηση πίσω από τον οδηγό εξασφαλίζει ότι θα υπάρχει μειωμένη αντίσταση στον αέρα.

Προστατευτικά κάγκελα. Τα χρησιμοποιούν συνήθως μεγάλα on-off για την προστασία των πλαστικών σε περίπτωση πτώσης. Πάνω



Εικ. 4. Ο συνδυασμός από χταπόδια και ψάντες ή σχοινί παρέχει ιδιαίτερη στήριξη.

σε αυτά μπορούν να τοποθετηθούν κάποιες αποσκευές, αυξάνοντας τις δυνατότητες φόρτωσης. Πρέπει να προσέξει κανείς όμως να μην καλύπτουν διόδους κυκλοφορίας αέρα.

Στήριξη. Αν υπάρχουν κλειστές βαλίτσες, δεν τίθεται θέμα. Όταν όμως οι αποσκευές είναι ατομικές (πχ. σακίδια, τσάντες), τότε πρέπει να βρεθεί κάποιος τρόπος να στηριχθούν πάνω στη μοτοσικλέτα.

Ο χειρότερος τρόπος στήριξης είναι το απλό σχοινί. Με την κίνηση της μοτοσικλέτας, κινούνται και τα φορτία κι αυτό μπορεί να οδηγήσει σε χαλάρωμα του δεσμίματος, με αποτέλεσμα τα φορτία να γείρουν στο πλάι ή και να πέσουν.

Για τον ίδιο λόγο, καλύτερη στήριξη προσφέρουν τα "χταπόδια". Με την ελαστικότητά τους διαχειρίζονται πολύ καλύτερα τις μικρομετακινήσεις των φορτίων. Όμως η αντοχή τους δεν είναι τέτοια που να ξεσφαλίζει ότι θα μπορέσουν να κρατήσουν το φορτίο σε κάποιο πολύ δυνατό φρενάρισμα. Πρόχειρη αλλά πολύ ικανοποιητική στήριξη μπορούν να προσφέρουν οι αυτοκόλλητες ταινίες συσκευασίας. Δεν θεωρούνται ιδανικές για το γύρο της Ευρώπης, όμως για κάποια έκτακτη μεταφορά είναι ό,τι πρέπει. Μέτρια στήριξη προσφέρουν οι ιμάντες, ακόμη κι αυτοί που σφίγγουν με μπχανισμό. Έχουν το ίδιο μειονέκτημα με το απλό σχοινί, σε πολύ μικρότερο βαθμό όμως.

Την ιδανική στήριξη παρέχουν ένας συνδυασμός από χταπόδια και ιμάντες ή σχοινί. Χταπόδια για την ελαστικότητα, ιμάντας για τη στήριξη του όγκου.

Για κάθε μέθοδο πρέπει να αναζητηθεί το σημείο πάνω στη μοτοσικλέτα όπου θα "πάσει" το υλικό που θα χρησιμοποιήσουμε για να δέσουμε. Γι' αυτόν το λόγο πολλές μοτοσικλέτες διαθέτουν σε ειδικά σημεία γύρω ή κάτω από τη σέλα κάποια λαμάκια, νεύρα, εγκοπές. Στα μαρσπί του συνεπιβάτη ή τις xειρολαβές του, στο σχάρα ή ακόμη και στο πλαίσιο. **Αναζητήστε όσα περισσότερα σταθερά σημεία μπορείτε. Μη διστάσετε να κυκλώσετε τη σέλα και το υποπλαίσιο, σε σημείο όμως που δεν θα φτάσει ποτέ ο τροχός.**

Tips:

➤ Αναζητήστε το όριο βάρους της μοτοσικλέτας. Το αναφέρει ο κατασκευαστής και εννοεί το σύνολο οδηγού, συνεπιβάτη, έξτρα εξοπλισμού (βαλίτσες) και φορτίου. Ένα 10% έχει υπολογιστεί ως "αποδεκτή" υπέρβαση αυτού του ορίου για λόγους ασφαλείας. Σε καμία περίπτωση μην υπερβαίνετε και αυτό το όριο...

- Εάν πρόκειται για ταξίδι, μην αμελήσετε να σφίξετε την προφόρτιση στο πίσω ελατήριο και να αυξήσετε την πίεση στο πίσω ελαστικό. Συμβουλευτείτε το manual για το πόσο.
- Το φόρτωμα γίνεται όταν η μοτοσικλέτα είναι κρύα. Βεβαιωθείτε ότι σε κάθε περίπτωση τα πράγματά σας αλλά κι οι ιμάντες, χταπόδια κλπ. θα μείνουν αρκετά μακριά από την εξάτμιση. Αν υπάρχει περίπτωση να την ακουμπήσουν, αλλάξτε τους θέση.
- Υπολογίστε όσα συμβαίνουν όταν κινείται η μοτοσικλέτα. Την κίνηση των τροχών, τις αναρτήσεις, το τιμόνι, τις διόδους αέρα, τις λυχνίες σας (ειδικά το πίσω stop). Βεβαιωθείτε ότι οι αποσκευές δεν θα εμποδίζουν κάτι από αυτά.
- Χτίστε το φορτίο σας από το κέντρο της μοτοσικλέτας προς τα έξω και μην αφήνετε να δημιουργούνται κενά. Τα κενά προκαλούν στροβιλισμούς και αστάθεια στην πορεία της μοτοσικλέτας.
- Αναπροσαρμόστε την οδήγηση και το ρυθμό κίνησής σας σύμφωνα με τα νέα δεδομένα βάρους, όγκου και ευελιξίας της μοτοσικλέτας και... **Καλό ταξίδι!**



Συντήρηση.

Η μέση οδός ανάμεσα στην αμέλεια και την υπερβολή



Υπάρχουν ιδιοκτήτες μοτοσικλετών που επί 30.000km βάζουν απλώς βενζίνη χωρίς να κάνουν κάποιου είδους συντήρηση, ούτε καν να αλλάξουν λάδια. Άλλοι πάλι τις πηγαίνουν στο συνεργείο για service κάθε 2.500km. Υπάρχει και η μέση οδός: αυτή που ορίζει ο κατασκευαστής...

Η συντήρηση είναι απαραίτητη σε οτιδήποτε αποτελείται από μπχανικά μέρη που "εργάζονται". Η τριβή, οι υψηλές θερμοκρασίες, οι κραδασμοί δημιουργούν φθορές που, πέρα από τη διάρκεια ζωής των υλικών, επηρεάζουν και την απόδοσή τους. Στις μοτοσικλέτες η συντήρηση είναι ακόμη πιο σημαντική, αφού μια αστοχία μπορεί να οδηγήσει μέχρι και σε πτώση.

Τα διαστήματα που η μοτοσικλέτα πρέπει να πηγαίνει στο συνεργείο είναι εκείνα που ορίζει ο κατασκευαστής. Δεν υπάρχει λόγος για πιο συχνές επισκέψεις, πόσο μάλλον για υπερβολές. Σκεφτείτε ότι έστω και λάδια αν αλλάζετε πολύ συχνά, το βίδωμα - ξεβίδωμα της τάπας στον κινητήρα μπορεί να φθείρει τα σπειρώματα και να έχετε άλλου είδους προβλήματα...

Η τακτική συντήρηση και οι έκτακτες περιπτώσεις είναι οι αιτίες που μας οδηγούν στο συνεργείο. Αυτές τις έκτακτες περιπτώσεις μπορούμε σε μεγάλο βαθμό να τις προλάβουμε πριν εξελιχθούν.

ΠΡΙΝ ΞΕΚΙΝΗΣΟΥΜΕ

Ο καλύτερος τρόπος για να προστατεύσουμε τα μηχανικά μέρη που φθείρονται είναι να τα παρακολουθούμε (εικ.1). Όπως οι πιλότοι συμπληρώνουν το χαρακτηριστικό check list πριν από κάθε πτήση, έτσι και εμείς πρέπει να ρίχνουμε μια διερευνητική ματιά στη μοτοσικλέτα προτού ξεκινήσουμε. Τα σημεία που παρατηρούμε είναι:

Ελαστικά. Φθορά αλλά και πίεση: αν είναι ορατή κάποια παραμόρφωση, τότε η πίεση είναι πολύ χαμηλά...

Παρακολουθούμε το δείκτη φθοράς: αν εμφανίστηκαν "ρωγμές".
Διαρροές. Ειδικά αν έχει δημιουργηθεί κηλίδα στο έδαφος, αναζητούμε την προέλευσή της. Όχι μόνο στον κινητήρα, αλλά και στις αναρτήσεις, υγρά φρένων, μπαταρία.

Αλυσίδα. Αν είναι πολύ χαλαρή, φαίνεται.

Γρανάζι πίσω τροχού. Ελέγχουμε αν τα δόντια του δεν είναι πια ίδια και από τις δύο πλευρές τους.

Φως φρένου. Ελέγχουμε συχνά εάν λειτουργεί το πίσω φως και το stop του φρένου. Χωρίς αυτά η μοτοσικλέτα είναι αόρατη τη νύχτα για τα οχήματα που ακολουθούν και αυτό μπορεί να αποβεί μοιραίο.

ΣΤΑ ΠΡΩΤΑ ΜΕΤΡΑ

Ξεκινώντας και διανύοντας τα πρώτα μέτρα, προκύπτει δεύτερη λίστα σημείων που απαιτούν την προσοχή μας. Σε κάθε περίπτωση, αν παρατηρήσουμε κάτι από τα παρακάτω, η επισκευή πρέπει να δρομολογηθεί άμεσα, καθώς το φαινόμενο θα ενταθεί. Δεν υπάρχει ανοσοποιητικό σύστημα σε κινητήρες και μηχανικά μέρη...

» Αν σε πολύ μικρές ταχύτητες η μοτοσικλέτα δυσκολεύεται να ισορροπήσει και να κινηθεί ευθεία, αυτό υποδηλώνει φθορά



Εικ. 1. Ο συνχόν έλεγχος της μοτοσικλέτας επιβάλλεται για να προλάβουμε τις φθορές.

στα ρουλεμάν του λαιμού. Η αλλαγή είναι απαραίτητη.

➤ **Θόρυβοι:** Κάθε νέος, άγνωστος ήχος από τον κινητήρα ή αλλού πρέπει να μας ανησυχεί. Συχνά σημαίνει απλά ότι έχει έρθει η ώρα για αλλαγή ή συμπλήρωμα λαδιών.

» **Η αλυσίδα ακούγεται ή δημιουργεί έναν περιοδικό ήχο.**

Σημαίνει ότι η φθορά είναι τόσο προχωρημένη, ώστε όσο περιστρέφεται τεντώνει και λασκάρει διαρρώς, καθώς το "βήμα" της δεν συμβαδίζει πια με εκείνο των γραναζιών. Αν την τεντώσουμε ακόμη περισσότερο, είναι πιθανό να προκαλέσει βλάβη στο ρουλεμάν / τσιμούχα του γραναζιού κίνησης και διαρροή λαδιού.

» **Τακάκια:** Αν το υλικό που έχει απομείνει πλησιάζει το 1mm

πάχος, έχουμε ήδη αργήσει για την αντικατάστασή τους. Σύντομα θα ακούμε ανατριχιαστικούς ήχους να συνοδεύουν την προβληματική επιβράδυνση, ενώ θα φθείρονται οι δίσκοι.

- **Αν το κιβώτιο ταχυτήτων είναι πιο σκληρό** στις αλλαγές από όσο έχουμε συνηθίσει, έχει έρθει η ώρα για αλλαγή λαδιών. Αν, παρά την αλλαγή, το σκληρό κιβώτιο παραμένει, αλλάξτε τύπο λαδιού (προτιμήστε αυτόν που συστίνει ο κατασκευαστής).
- **Το γκάζι** ενδέχεται να αποκτήσει μπόσικα (αρχικό κενό) στην περιστροφή του. Αυτό γίνεται τόσο προοδευτικά, που το συνηθίζουμε, ωστόσο δυσχεραίνει τη σημαντικότερη λειτουργία, την ακρίβεια στο άνοιγμα του γκαζιού.
- **Μηχανικός συμπλέκτης** (με ντίζα) που έχει σφίξει και δείχνει να σκαλώνει στο τράβηγμα δηλώνει ότι ενδεχομένως έχει κοπεί μία ίνα από το συρματόσχοινο. Το σίγουρο είναι ότι αργά ή γρήγορα θα ακολουθήσουν και άλλες, μέχρι να κοπεί έντελώς.
- Αν η ενδεικτική **λυχνία του φλας** ανάβει στη διπλάσια ταχύτητα από δι, τι μέχρι τώρα, αυτό δηλώνει ότι έχει καις' η λυχνία σε κάποιο από τα φλας.
- **Καλώδια** που κρέμονται ή χταπόδια από το χθεσινό φόρτωμα. Αν συναντήσουν τον τροχό, το πιθανότερο είναι να κοπούν και κάποια ζημιά θα έχει προκληθεί. Αποκαθιστούμε άμεσα, έστω και πρόχειρα, πριν ξεκινήσουμε.
- **Δισκόφρενα.** Αν έχουν αποκτήσει αυλακώσεις, πρέπει να μετρηθεί το πάχος τους και κατά πόσο είναι εντός ορίων. Όσο λεπταίνουν οι δισκόπλακες, τόσο περισσότερο ζεσταίνονται και μαζί μ' αυτές η δαγκάνα και τα υγρά, αλλά και η ζάντα και τα ελαστικά.
- **Διαρροή από τις αναρτήσεις.** Ξεκινά με νότισμα της περιοχής και

εξελίσσεται σε κηλίδες στο έδαφος. Κάπου ανάμεσα ενδέχεται το λάδι να συναντήσει τις δισκόπλακες με τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η λειτουργία της ανάρτησης χειροτερεύει, π η πρόσφυση μειώνεται, το ίδιο και η άνεση. Έχει έρθει η ώρα για service αναρτήσεων...

➤ **Υστερα από βροχή** και ειδικά με "σκόνι Σαχάρας" περιορίζεται η ορατότητά μας το βράδυ, απλά γιατί έχει καλυφθεί το τζάμι του προβολέα και δεν είναι πια διαφανές. Καθαρίζουμε επιτόπου, έστω και πρόχειρα. Ομοίως και το πίσω stop, αν χρειάζεται.

ΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ

Δεν πρέπει να λείπουν κάποια εργαλεία (πένσα, ίσιο κατσαβίδι και σταυροκατσάβιδο). Μακάρι να υπήρχε δυνατότητα να κουβαλάμε όλο το προσωπικό συνεργείο μας μαζί, αλλά στη μοτοσικλέτα αυτό δεν είναι εφικτό. Ας μην πάμε όμως και στο άλλο άκρο του "κανένα εργαλείο και φωνάζω οδική βοήθεια για το παραμικρό". Πέρα από αυτά τα ελάχιστα απαραίτητα εργαλεία, καλό είναι να υπάρχουν μαζί λίγο σύρμα, μονωτική ταινία, κιτ επισκευής ελαστικών, λίγο πανί και 2-3 ασφάλειες. Μια πρόχειρη επισκευή μπορεί να είναι αρκετή για να φτάσει κανείς μέχρι το πρώτο βενζινάδικο.

Η φθηνότερη θεραπεία είναι η πρόληψη και το ίδιο ισχύει και στη μοτοσικλέτα και όχι μόνο για τα μηχανικά της μέρη. Για τα πλαστικά της μέρη, τα ελαστικά τρίματα (εκτός των τροχών), σωληνάκια αλλά και τις αναρτήσεις (καλάμια) ιδανικό είναι ένα σπρέι σιλικόνης. Ψεκάζουμε ουσιαστικά οτιδήποτε φθείρει ο ήλιος, η σκόνη, το αλάτι, η άμεση τριβή. Το φίλμ που δημιουργείται από το σπρέι σιλικόνης προστατεύει, καθιστά όμως

και ιδιαίτερα ολισθηρή την επιφάνεια. Επομένως, αποφεύγουμε την εξάτμιση και τους τροχούς, ενώ σκουπίζουμε καλά τη σέλα και τα γκριτ μετά την εφαρμογή, ώστε να μη γλιστρούν τόσο. Το σπρέι αλυσίδας είναι κατάλληλο μόνο για την αλυσίδα, όχι για οποιοδήποτε σημείο υφίσταται τριβή. Ο λόγος είναι ότι όταν στεγνώσουν οι πτητικές ουσίες που περιέχει γίνεται παχύρευστο σα γράσο. Ένα λιπαντικό, αντιδιαβρωτικό (WD 40 ή συναφές) είναι πιο κατάλληλο για συνδέσμους και αρθρώσεις (μαρσπιέ οδηγού και συνεπιβάτη, μανέτες, σταντ κ.λπ.).

Με τη σχετική περιποίηση τη μοτοσικλέτα θα παραμείνει λειτουργικά αλλά και εμφανισιακά σε πολύ καλύτερη κατάσταση από ό,τι αν αφεθεί στη μοίρα της και στη φθορά του χρόνου και του περιβάλλοντος. Δεν είναι ωστόσο μόνο θέμα αισθητικής αλλά και ασφάλειας, καθώς οι λειτουργίες μιας μοτοσικλέτας επηρεάζονται από τις συνθήκες περισσότερο από ό,τι συμβαίνει στα αυτοκίνητα.

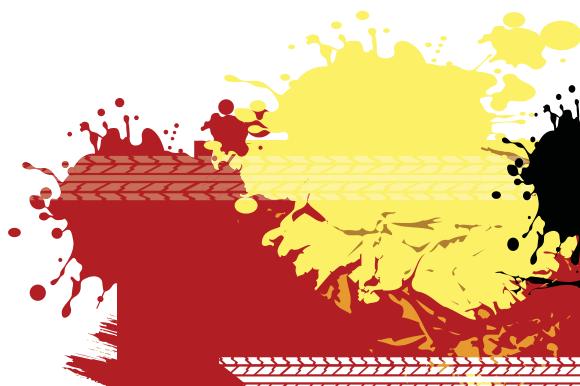
Η μακροζωία της εξαρτάται και από το πόσο ομαλή είναι η χρήση που γίνεται στα χειριστήρια. Το πάτημα και άφημα του συμπλέκτη και των φρένων πρέπει να γίνεται προοδευτικά, το ίδιο και το κούμπωμα των σχέσεων στο κιβώτιο -ειδικά της 1ης- να γίνεται αργά, δίνοντας αυτό τον ελάχιστο χρόνο να "συγχρονιστούν" τα γρανάζια. Ανατριχιαστικοί ήχοι βεβιασμένης αλλαγής σχέσεων



σημαίνει αυτόματα και φθορές στα γρανάζια, παραγωγή ρινισμάτων, πλήρωση των φίλτρων λαδιού, περιορισμό της κυκλοφορίας του με ό,τι μπορεί αυτό να συνεπάγεται.

Δεν στεκόμαστε στο φανάρι με τον συμπλέκτη πατημένο όσο διαρκεί το κόκκινο. Οι δίσκοι φθείρονται, και αν μιλάμε για υδραυλική αντλία συμπλέκτη, η αυξημένη πίεση σε μεγάλη διάρκεια είναι πιθανό να προκαλέσει βλάβη της.

Σε κάθε περίπτωση καλό είναι να γίνεται πιο προσεκτική παρατήρηση και συντήρηση πριν ξεκινήσουμε για κάποιο ταξίδι ή τις διακοπές μας. Δεν πρέπει όμως να παραβλέπουμε τον κανόνα που λέει ότι δεν ξεκινάμε αμέσως το ταξίδι μόλις βγούμε από το συνεργείο. Πρέπει να μεσολαβήσουμε τουλάχιστον 3-5 πημέρες χρήσης πριν ξεκινήσουμε, ώστε να καλυφθεί η περίπτωση αστοχίας κάποιου ανταλλακτικού ή της εργασίας που έγινε.



**"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 της μοτοσικλέτας σου.

Η τελική ευθύνη είναι δική σου.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ



ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ