



Ο κατάλληλος εξοπλισμός
σώζει ζωές!



ΓΕΝΙΚΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΟΔΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



www.edrive.yme.gov.gr



Επιλογή κατάλληλου εξοπλισμού

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι οι μοτοσικλετιστές είναι **ιδιαίτερα εκτεθειμένοι σε κινδύνους συγκριτικά με τους οδηγούς των υπολοίπων οχημάτων**, τα οποία είναι εξοπλισμένα με εξελιγμένες τεχνολογίες παθητικής ασφάλειας (αερόσακους, ζώνες ασφαλείας, μπάρες προστασίας, κλπ).

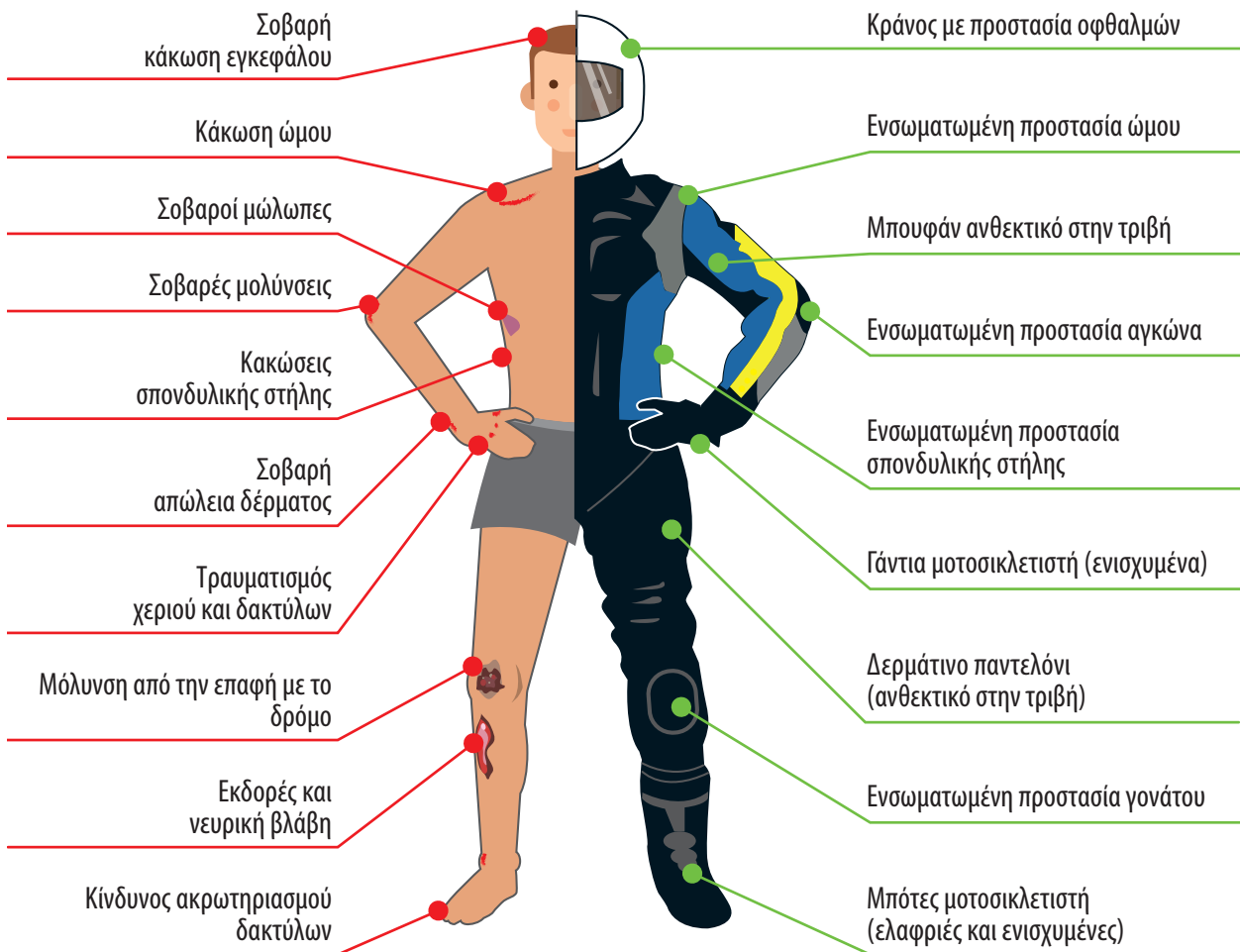
Η μόνη προστασία των μοτοσικλετιστών από τραυματισμούς (σοβαρούς και μη) καθώς και της ζωής τους, αποτελεί η επιλογή του σωστού και πιστοποιημένου εξοπλισμού που προσφέρει υψηλή προστασία σε περίπτωση πτώσης.

Τα πιο βασικά σημεία του σώματος στα οποία κινδυνεύει να τραυματιστεί ο μοτοσικλετιστής φαίνονται στο παρακάτω σχήμα.

Ένδυση Μοτοσικλετιστή

Χωρίς προστατευτικό εξοπλισμό

Με προστατευτικό εξοπλισμό



Πώς επιλέγουμε όμως το σωστό εξοπλισμό;

Το κράνος, η ειδική ένδυση, τα γάντια και οι ειδικές μπότες είναι σχεδιασμένα για να προστατέψουν το κεφάλι και το σώμα αντίστοιχα σε περίπτωση πτώσης ή σύγκρουσης.

Ιδιαίτερα το κράνος έχει αξιολογηθεί ως το πιο αποτελεσματικό μέρος του προστατευτικού εξοπλισμού του μοτοσικλετιστή, καθώς αποσοβεί σημαντικά τους τραυματισμούς στην περιοχή της κεφαλής, οι οποίοι συντελούν κατά κύριο λόγο στο θάνατο των μοτοσικλετιστών.

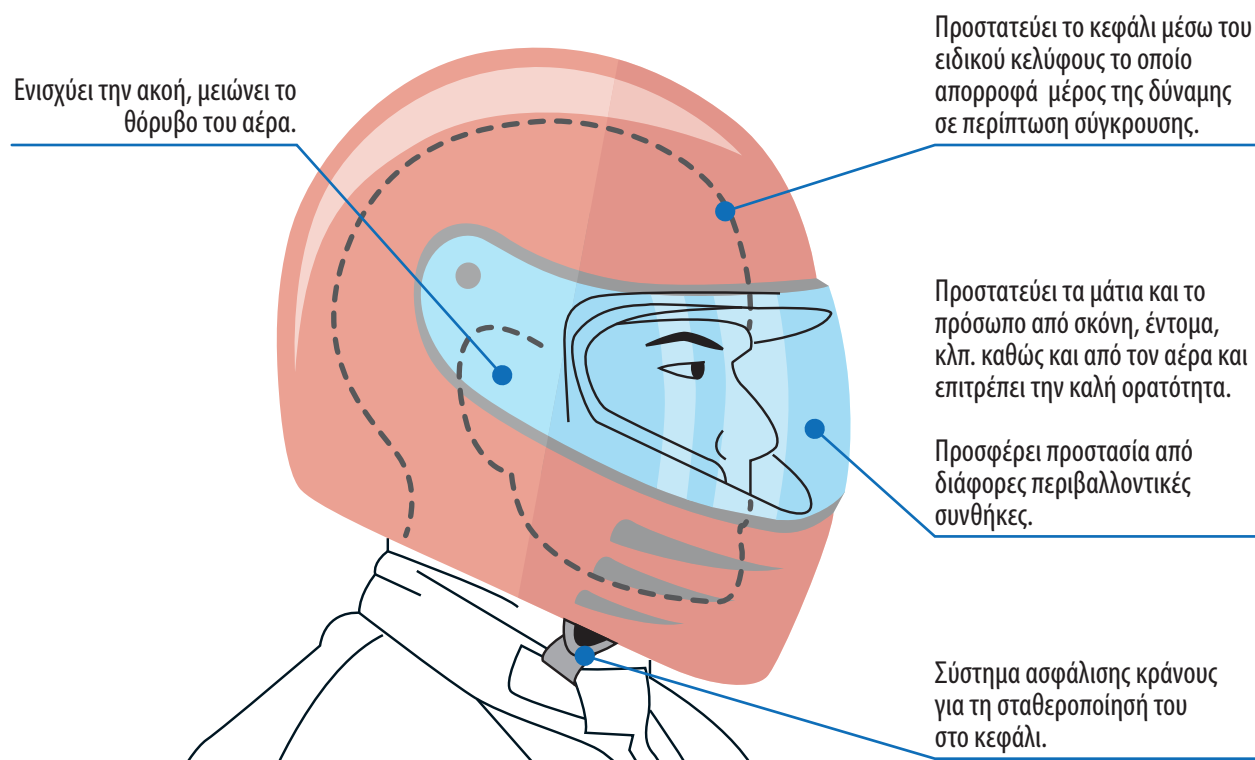
Ας δούμε περισσότερες πληροφορίες για τον προστατευτικό εξοπλισμό και την επιλογή του:

Κράνος

Αποτελεί το πιο σημαντικό μέρος του εξοπλισμού του αναβάτη και του συνεπιβάτη, αφού μειώνει σημαντικά τις πιθανότητες πρόκλησης σοβαρών εγκεφαλικών κακώσεων σε περίπτωση πτώσης ή σύγκρουσης.

Παρόλο που το χρώμα, το σχέδιο και η τιμή αποτελούν μερικά από τα στοιχεία επιλογής του κράνους, **τα κυριότερα χαρακτηριστικά που πρέπει να προσέχουμε στην επιλογή του κράνους είναι η προστασία και η ασφάλειά μας.** Για το λόγο αυτό, **πάντα προσέχουμε το κράνος που επιλέγουμε να είναι πιστοποιημένο, δηλαδή να πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας,** καθώς και να εφάπτεται σωστά στο κεφάλι μας, δηλαδή να επιλέξουμε το σωστό μέγεθος.

Υπάρχουν τρεις βασικοί τύποι κράνους: το «Full-Face» που ουσιαστικά προστατεύει όλο το κεφάλι, το ανοιγόμενο ή «Flip-Up» το οποίο προστατεύει τα $\frac{3}{4}$ του κεφαλιού και το κράνος τύπου «Jet» ή «Modular» το οποίο προστατεύει κυρίως το επάνω μέρος του κεφαλιού. Το κράνος που προστατεύει όλο το πρόσωπο, το λεγόμενο «Full-Face», αποτελεί τη συνιστώμενη επιλογή για τη μέγιστη ασφάλεια και άνεση του μοτοσικλετιστή. Το παρακάτω σχήμα δείχνει τα βασικά χαρακτηριστικά προστασίας και άνεσης ενός «Full-Face» κράνους.



Πριν αγοράσουμε ένα κράνος θα πρέπει να ελέγξουμε ότι είναι πιστοποιημένο και στο σωστό μέγεθος!

Η πιστοποίηση ενός κράνους γίνεται με εργαστηριακές δοκιμές, μέσω των οποίων αξιολογείται αν το κράνος υπόκειται στις απαιτούμενες προδιαγραφές. Η πιστοποίηση του κράνους βρίσκεται σε τρία σημεία: στο πίσω μέρος του κράνους, στο λουράκι πρόσδεσης και στη ζελατίνα (βλ. φωτ. Α, Β και Γ αντίστοιχα).



Η πιο ευρέως διαδεδομένη πιστοποίηση είναι αυτή της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Economic Community of Europe – ECE) η οποία χρησιμοποιείται σε 50 χώρες διεθνώς και αποτελεί μία από τις πιο απαιτητικές πιστοποιήσεις για κράνη, καθώς για να δοθεί η πιστοποίηση (ECE 22.05) θα πρέπει κάθε παρτίδα παραγωγής να ελεγχθεί πριν φύγει από το εργοστάσιο για να διεισδύσει στην αγορά. Άλλες γνωστές πιστοποιήσεις περιλαμβάνουν την αμερικάνικη DOT (Department of Transport) καθώς και την ανεξάρτητη και παλαιότερη πιστοποίηση Snell (Snell Memorial Foundation M2010).

Σε περίπτωση που χρειαστεί να αλλάξουμε τη ζελατίνα, βεβαιωνόμαστε ότι το ανταλλακτικό είναι και αυτό πιστοποιημένο.

Το κράνος προστατεύει όταν είναι στο σωστό μέγεθος! Για παράδειγμα ένα μεγάλο κράνος είναι πολύ πιθανό να φύγει από το κεφάλι μας κατά την σύγκρουση ή πτώση, ενώ αντίθετα ένα μικρό κράνος να προκαλέσει ανεπιθύμητες κακώσεις στο κεφάλι μας. Γι' αυτό φροντίζουμε κατά την επιλογή του κράνους να επιλέγουμε πάντα το σωστό μέγεθος, με τη βοήθεια ειδικού.



Φροντίζουμε το κράνος να το φοράμε πάντα με το λουράκι δεμένο!

Ένδυση

Η ένδυση περιλαμβάνει τζάκετ και παντελόνι (ή ολόσωμη φόρμα) από ειδικό υλικό (συνθετικό ή δέρμα) με ενσωματωμένα προστατευτικά για τη σπονδυλική στήλη και τις αρθρώσεις. **Το τζάκετ πρέπει να είναι πάντα μακρυμάνικο για να προστατεύει τα άνω άκρα, ενώ το παντελόνι (ή η ολόσωμη φόρμα) να είναι μακρύ για να προστατεύει τα κάτω άκρα και όχι φαρδύ για να μην μπλέκεται σε βασικές λειτουργίες ή εξαρτήματα της μοτοσικλέτας.**

Γάντια

Τα γάντια πρέπει να είναι ειδικά σχεδιασμένα για μοτοσικλετιστές, δηλαδή να είναι ανθεκτικά και να έχουν αντιολισθητικό υλικό για σταθερό χειρισμό της μοτοσικλέτας. **Η καλύτερη επιλογή είναι τα δερμάτινα γάντια, ή τα γάντια κατασκευασμένα από ειδικό υλικό με δερμάτινες επιστρώσεις στις παλάμες και τα δάκτυλα.** Για την άνεση του μοτοσικλετιστή υπάρχουν διαφορετικοί τύποι γαντιών ανάλογα με την εποχή.

Υπόδηση

Η επιλογή ειδικά σχεδιασμένων υποδημάτων είναι καίρια για το σωστό χειρισμό της μοτοσικλέτας και βέβαια την ασφάλεια του μοτοσικλετιστή. Η σωστή υπόδηση προσφέρει ασφάλεια στα πέλματα, στους αστραγάλους καθώς και στο κάτω μέρος των ποδιών. **Ως καλύτερη επιλογή συστήνονται οι δερμάτινες μπότες.** Χρήση σανδαλιών και υποδημάτων χωρίς προστασία στους αστραγάλους, υποδημάτων με σόλα που ολισθαίνει, καθώς και υποδημάτων με μακριά κορδόνια, πρέπει να αποφεύγεται.

Ανακλαστικά Στοιχεία

Παρόλο που ο πιστοποιημένος εξοπλισμός ενός μοτοσικλετιστή συνήθως περιλαμβάνει ανακλαστικά στοιχεία, η χρήση επιπλέον ανακλαστικών στοιχείων ιδιαίτερα σε διαδρομές με ελλιπή φωτισμό ενισχύει την ορατότητα του μοτοσικλετιστή από τα άλλα οχήματα. Ως καλή επιλογή προτείνεται η χρήση **ανακλαστικών γιλέκων (κίτρινο ή πορτοκαλί)** από ελαφρύ υλικό για να μην επιβαρύνει το μοτοσικλετιστή. Νέες τεχνολογίες περιλαμβάνουν και **ενεργά ανακλαστικά στοιχεία** (ενσωματωμένα στο κράνος ή στο τζάκετ, ή επιπρόσθετα) **τα οποία ενεργοποιούνται ή απενεργοποιούνται ανάλογα με τον εκάστοτε φωτισμό.**



Δεν ξεχνώ το συνεπιβάτη μου! Η χρήση προστατευτικού εξοπλισμού και ιδιαίτερα η χρήση κράνους, είναι άκρως απαραίτητη και για το συνεπιβάτη!

Σκεφτείτε ότι όταν οδηγείτε με συνεπιβάτη έχετε ευθύνη όχι μόνο για τη δική σας ζωή αλλά και για τη ζωή του συνεπιβάτη σας. Για αυτό θα πρέπει η προτεραιότητά σας να είναι η ασφάλεια και των δύο!



Νεκρές γωνίες

Η ορατότητα του μοτοσικλετιστή από τα υπόλοιπα οχήματα στο οδικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό παράγοντα της οδικής ασφάλειας.

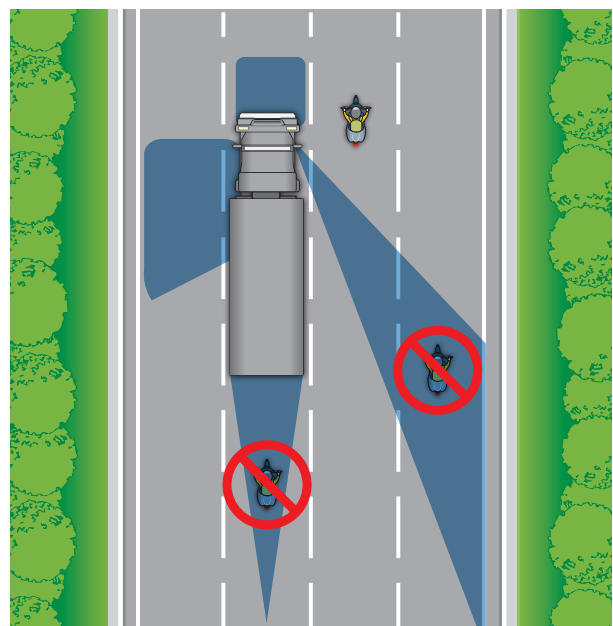
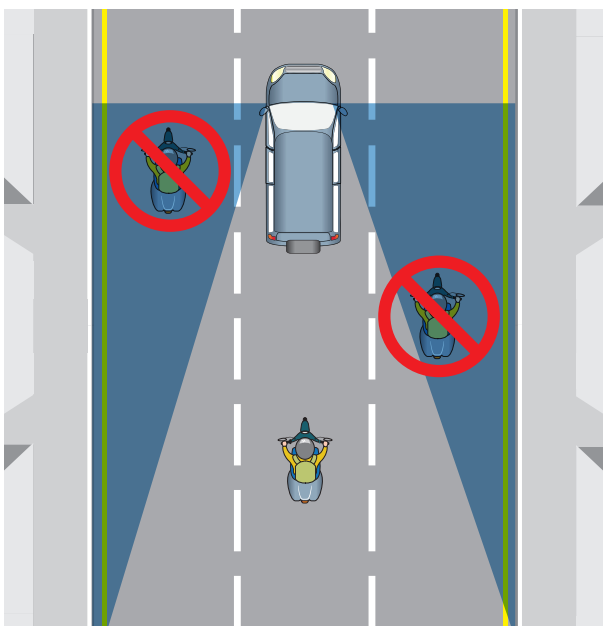
Οι πιο επικίνδυνες περιπτώσεις σχετίζονται με την τοποθέτηση του μοτοσικλετιστή στις «νεκρές γωνίες» διερχόμενων οχημάτων.

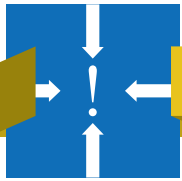
Ως «νεκρές γωνίες» ορίζονται τα σημεία τα οποία δεν είναι ορατά από τους καθρέπτες των οχημάτων και είναι διαφορετικά ανάλογα με τον τύπο του οχήματος.



Για να μπορέσει ένας οδηγός τετράτροχου οχήματος να εντοπίσει ένα μοτοσικλετιστή που βρίσκεται σε «νεκρή γωνία», θα πρέπει να ελέγξει με επιπλέον κινήσεις του κεφαλιού του την κυκλοφορία πριν την αλλαγή λωρίδας, γεγονός που, δυστυχώς, δε συμβαίνει συχνά στο καθημερινό οδικό περιβάλλον και επιπλέον είναι πολύ δύσκολο για τα μεγάλα οχήματα (φορτηγά, νταλίκες, κλπ).

- Προσέξτε τις διαφορές στις νεκρές γωνίες για τα αυτοκίνητα και τα μεγάλα φορτηγά! Τα μεγάλα φορτηγά δεν έχουν καλή ορατότητα στο πίσω μέρος του οχήματος, που φθάνει μέχρι και τα 60 μέτρα, ανάλογα με το μέγεθος του οχήματος!
- Είναι πολύ σημαντικό να διασφαλίσετε ότι παραμένετε ορατοί από τους άλλους οδηγούς και να αποφεύγετε να κινείστε στις νεκρές γωνίες των οχημάτων.



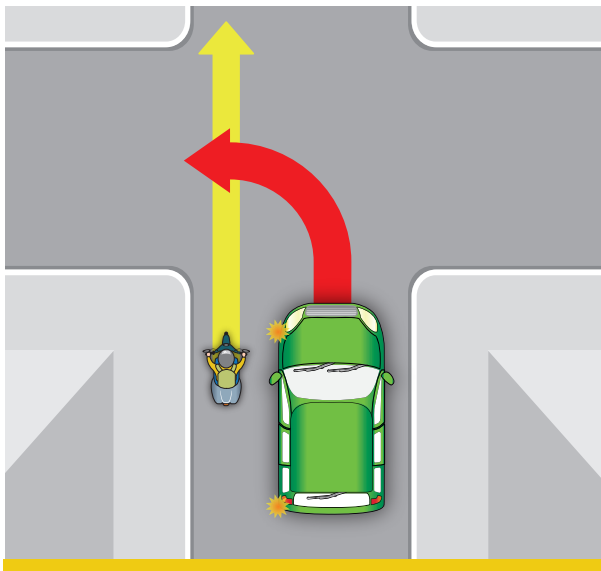


Κίνδυνοι σε Διασταυρώσεις

Οι διασταυρώσεις αποτελούν το μεγαλύτερο κίνδυνο για τους μοτοσικλετιστές. Στατιστικές μελέτες δείχνουν ότι 54% των οδικών ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται μοτοσικλετιστές συμβαίνουν σε διασταυρώσεις, με ποσοστό 60% εξ αυτών, μεταξύ μοτοσικλετών και Ι.Χ. αυτοκινήτων.

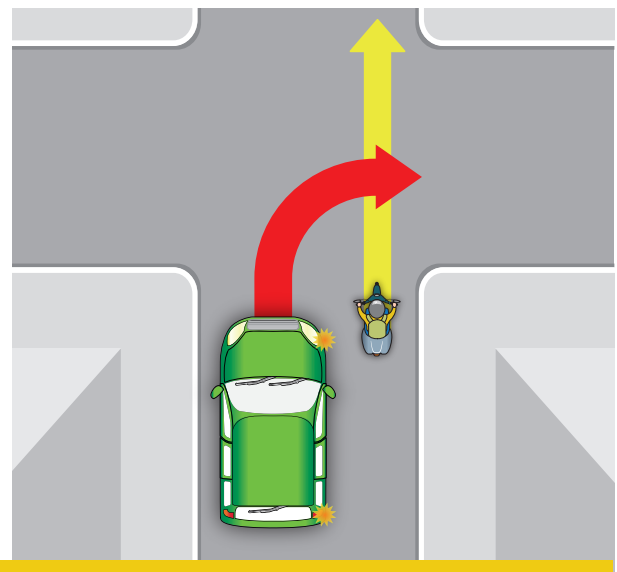
Στην Ευρώπη, το 28% των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων μοτοσικλετιστών συμβαίνει σε διασταυρώσεις, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους επιβάτες Ι.Χ. οχημάτων ανέρχεται σε μόλις 18%.

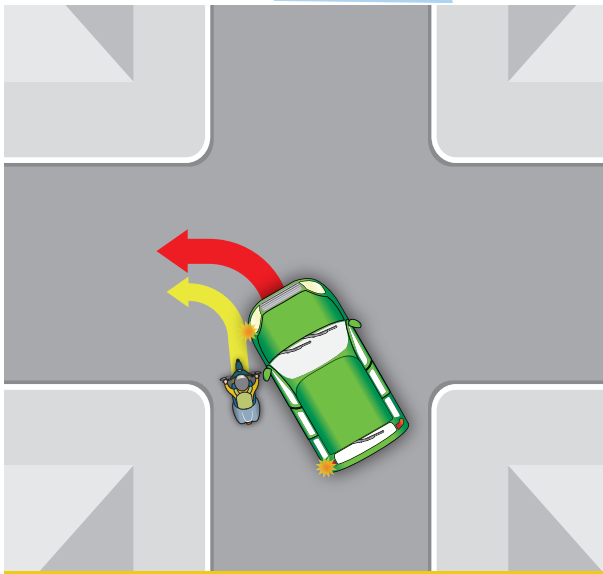
Τα πιο κρίσιμα σενάρια σύγκρουσης μοτοσικλέτας με άλλο όχημα σε διασταύρωση είναι:



Η μοτοσικλέτα σε ευθεία κίνηση με το άλλο όχημα να στρίβει αριστερά στη διασταύρωση: αναγνωρίζεται ως το σενάριο υψηλότερου κινδύνου από τους αναλυτές. Οι οδηγοί τείνουν να μην έχουν καλή ορατότητα της μοτοσικλέτας ή/και να μην υπολογίζουν σωστά τον ελιγμό λόγω του μικρότερου μεγέθους της.

Η μοτοσικλέτα σε ευθεία κίνηση με το άλλο όχημα να στρίβει δεξιά στη διασταύρωση. Σε τέτοιες περιπτώσεις η ευθύνη αποδίδεται συχνότερα στο μοτοσικλετιστή ο οποίος δεν υπολογίζει σωστά τον ελιγμό.





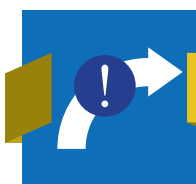
Η μοτοσικλέτα να στρίβει αριστερά στη διασταύρωση μαζί με το άλλο όχημα. Τα δύο οχήματα κινούνται παράλληλα στην ίδια θέση και επιχειρούν τον ελιγμό την ίδια στιγμή, χωρίς να υπάρχει μεταξύ τους κατάλληλη απόσταση ασφαλείας.

Η μοτοσικλέτα να στρίβει δεξιά στη διασταύρωση μαζί με το άλλο όχημα. Συνήθως ο μοτοσικλετιστής προσπερνά το όχημα από δεξιά με πρόθεση να στρίψει δεξιά, ενώ παράλληλα η πρόθεση του οδηγού να στρίψει κοινοποιείται μέσω φανών προειδοποίησης την τελευταία στιγμή, δίχως ο μοτοσικλετιστής να έχει λάβει γνώση λόγω της αντικανονικής προσπέρασης που εκτελεί.



Τι πρέπει να γνωρίζω;

- Θα πρέπει να αναζητάτε την οπτική επαφή με τους οδηγούς σε μία διασταύρωση.
- Η διατήρηση της απόστασης ασφαλείας σε διασταυρώσεις με τα οχήματα που κινούνται παράλληλα με εσάς δίνει τη δυνατότητα ελιγμού αποφυγής πιθανής σύγκρουσης.
- Σε οχήματα που στρίβουν σε διασταύρωση αριστερά σας θα πρέπει να τοποθετήστε έτσι ώστε να είστε ορατός στην αριστερή οπτική γωνία του οδηγού.
- Πάντα να αναζητείτε «λωρίδες διαφυγής» σε διασταυρώσεις, έτσι ώστε σε περίπτωση κινδύνου να είστε σε θέση να κάνετε τους απαραίτητους ελιγμούς διαφυγής του κινδύνου.



Κίνδυνοι σε καμπύλα τμήματα της οδού

Ο λάθος χειρισμός της μοτοσικλέτας αποτελεί τη βασικότερη αιτία για περίπου το 65% των σοβαρών οδικών ατυχημάτων, στα οποία εμπλέκεται μόνο το ίδιο το όχημα, με συνήθεις περιπτώσεις την έξοδο από το δρόμο, τη σύγκρουση σε φυσικό ή τεχνητό εμπόδιο ή την πτώση σε καμπύλα τμήματα της οδού.

Ποια είναι όμως τα τυπικά λάθη των μοτοσικλετιστών, τα οποία αυξάνουν τον κίνδυνο και τη σοβαρότητα του ατυχήματος;

A. Λάθος σημείο εστίασης

Πρόκειται για ένα τυπικό λάθος, που κάνουν συνήθως οι μοτοσικλετιστές με λίγη ή ελάχιστη εμπειρία, σε επαρχιακά οδικά περιβάλλοντα.

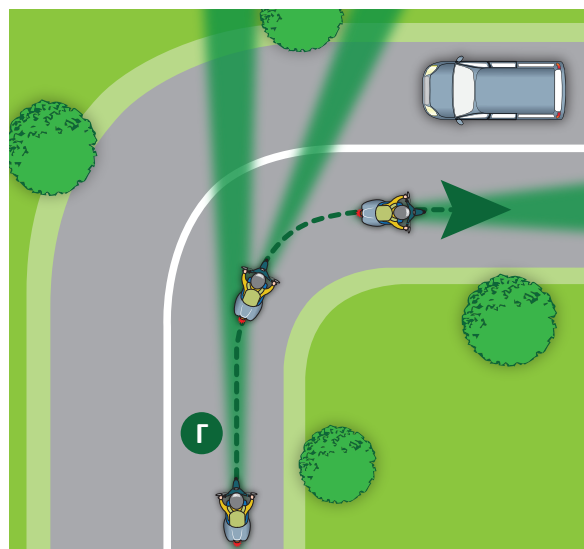
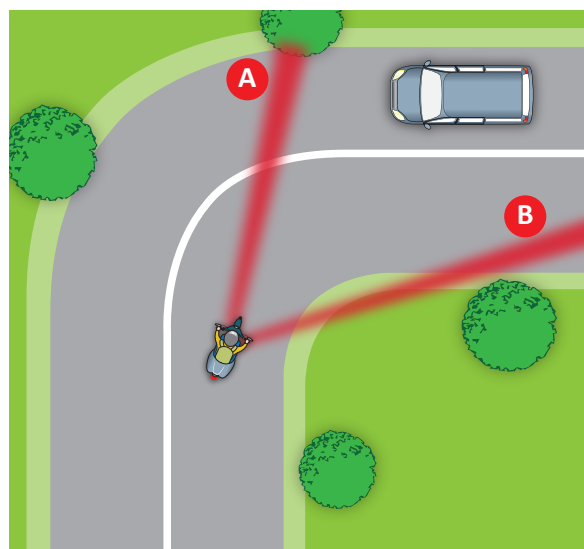
Το διπλανό σχήμα περιλαμβάνει δύο παραδείγματα που αποτελούν βασικές μορφές αυτής της κατηγορίας σφάλματος.

Στην περίπτωση A, ο αναβάτης πλησιάζοντας τη στροφή εστιάζει σε κάποιο ακίνητο σημείο, όπως για παράδειγμα ένα δέντρο στην απέναντι πλευρά του δρόμου.

Στην περίπτωση B, ο αναβάτης κοιτά μέσα από την καμπύλη της στροφής, αντί για ευθεία μπροστά.

Και στις δύο αυτές περιπτώσεις προκαλείται στον αναβάτη η αίσθηση ότι ξεκινά τη στροφή με υπερβολική ταχύτητα (λόγω της εστίασης στο σταθερό σημείο), δημιουργείται πανικός, με αποτέλεσμα την απότομη πέδηση κατά τη διάρκεια της στροφής.

Επομένως, στις στροφές ο αναβάτης καλείται να κοιτάει ευθεία μακριά (Γ), ακολουθώντας την καμπύλη της στροφής. Σε καμία περίπτωση, ενώ είναι πάνω στη στροφή, δεν πρέπει να φρενάρει ή να αλλάξει ταχύτητα απότομα, διότι αυτό θα διαταράξει την ισορροπία της μοτοσικλέτας και θα οδηγήσει σε απώλεια πρόσφυσης και πιθανή πτώση.



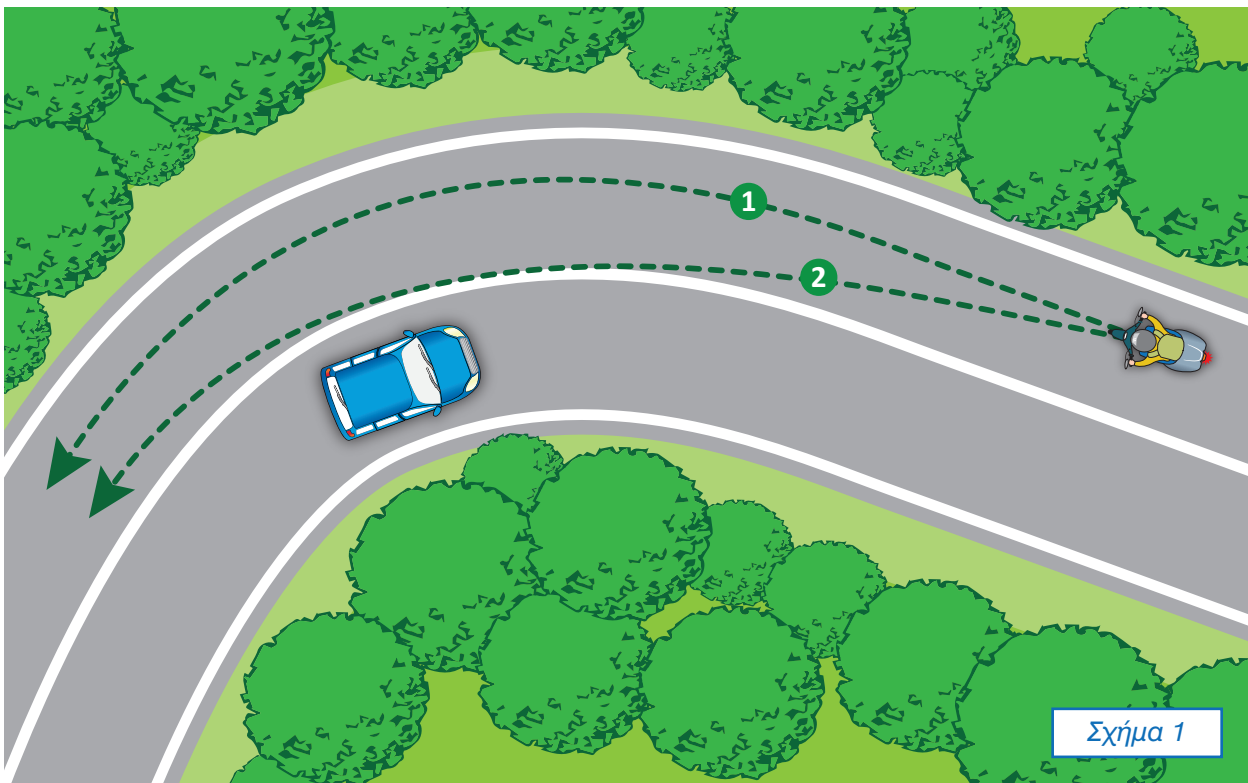
Β. Υπερβολική ταχύτητα σε καμπύλο τμήμα

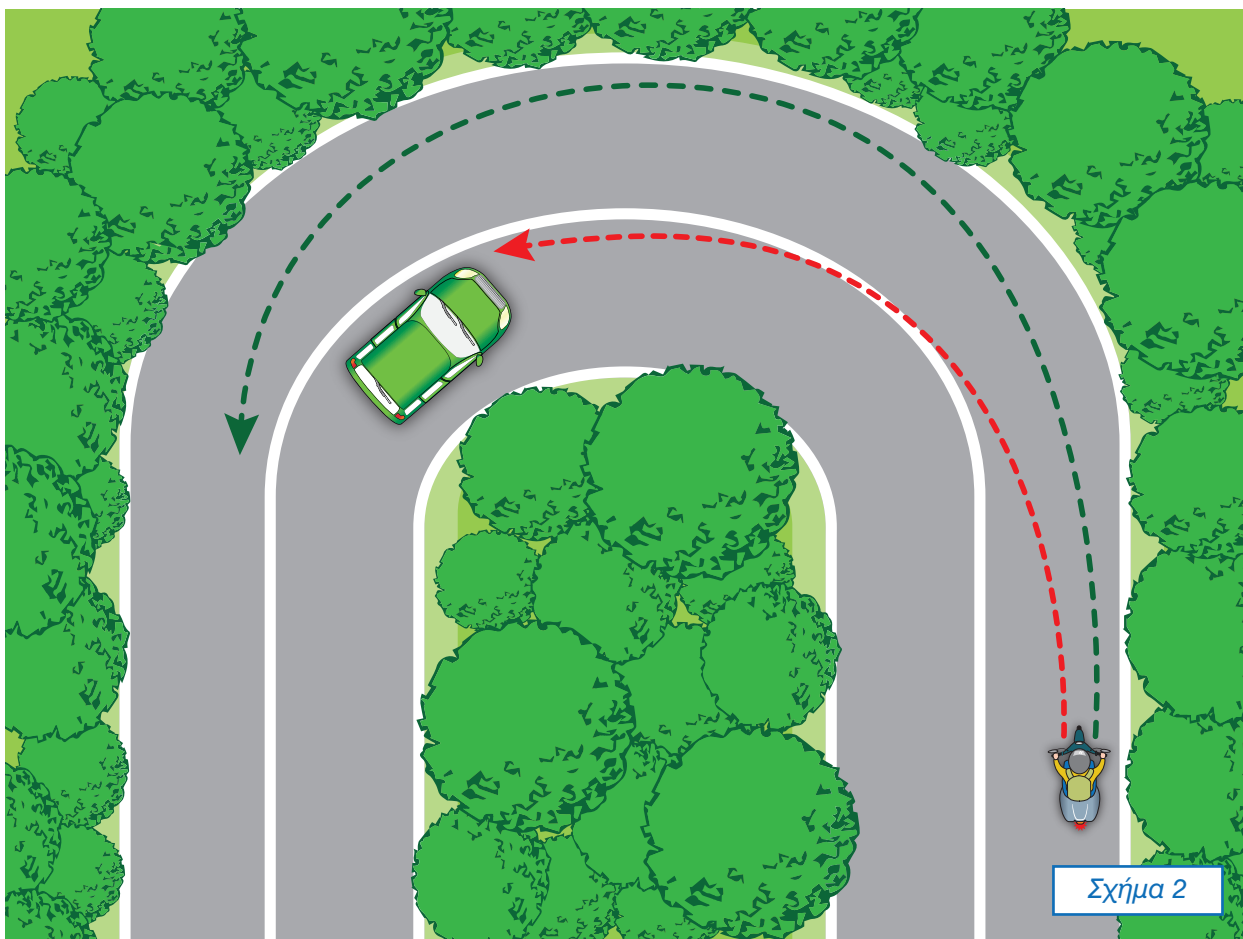
Ένα από τα πιο σοβαρά λάθη των μοτοσικλετιστών είναι η **υπερβολική ταχύτητα** πριν και κατά τη διάρκεια ελιγμού **σε καμπύλα τμήματα της οδού**. Αποτελεί τυπικό λάθος κυρίως των **έμπειρων μοτοσικλετιστών**, σύμφωνα με μελέτες, οι οποίοι λόγω των ανεπτυγμένων τεχνικών χειρισμού της μοτοσικλέτας, φλερτάρουν με την πρόκληση του συνδυασμού ταχύτητας και κλίσης, με πολλές φορές αρνητικά αποτελέσματα.



Στο παρακάτω σχήμα διακρίνονται δύο πιθανοί τρόποι (τροχιές 1 & 2) που οι έμπειροι οδηγοί ενδέχεται να επιλέξουν για να διανύσουν ένα καμπύλο τμήμα. Και οι δύο τρόποι είναι θεωρητικά σωστοί (εφόσον ο αναβάτης δεν εισέρχεται στο αντίθετο ρεύμα). Ωστόσο, εξωγενείς παράγοντες, όπως ταχύτητα και κατεύθυνση ανέμου, ολισθηρότητα, ορατότητα και φυσικά/ τεχνητά εμπόδια, μετά από στροφή, μπορούν να αιφνιδιάσουν ακόμα και τον πιο έμπειρο αναβάτη, ιδιαίτερα σε διαδρομές τις οποίες διασχίζει για πρώτη φορά ή δε γνωρίζει καλά.

Επομένως, ο αναβάτης πρέπει πάντα να διαχειρίζεται τα καμπύλα τμήματα με προσοχή, ακολουθώντας τα όρια ταχύτητας. Είναι εξαιρετικά επικίνδυνο να δοκιμάζει τις τεχνικές του ικανότητες σε τέτοιες διαδρομές (σε βουνά, επαρχιακούς δρόμους, κλπ) ακόμα και αν τις γνωρίζει καλά.





Γ. Ανακάμπτων ελιγμός (φουρκέτα - καμπύλη 180°)

Όταν πλησιάζετε σε καμπύλα τμήματα με μικρή ακτίνα στροφής και ιδιαίτερα στην περίπτωση που υπάρχει μεγάλη κατά μήκος κλίση (έντονη ανηφόρα/ κατηφόρα), η καλύτερη στρατηγική είναι να ρυθμίσετε την ταχύτητα εισόδου στο καμπύλο τμήμα πριν αρχίσει η διαπλάτυση της καμπύλης, να διατηρήσετε μια ανοιχτή τροχιά στην είσοδό της, δίνοντας προοδευτικά κλίση στη μοτοσικλέτα σας, έως ότου η τροχιά σας φτάσει την κορυφή της καμπύλης (πράσινη τροχιά του Σχήματος 2).

Εάν χειριστείτε μια φουρκέτα όπως μια συνηθισμένη στροφή (για παράδειγμα, ακολουθώντας τροχιά αντίστοιχη της τροχιάς 2 του σχήματος 1) υπάρχει αυξημένος κίνδυνος να εισέλθετε στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας (κόκκινη τροχιά του σχήματος 2). Αντίθετα, διατηρώντας τροχιά μεγάλης ακτίνας, έχετε τη μέγιστη δυνατή ευελιξία, για να προσαρμόσετε την κίνησή σας ανάλογα με την καμπυλότητα της στροφής.

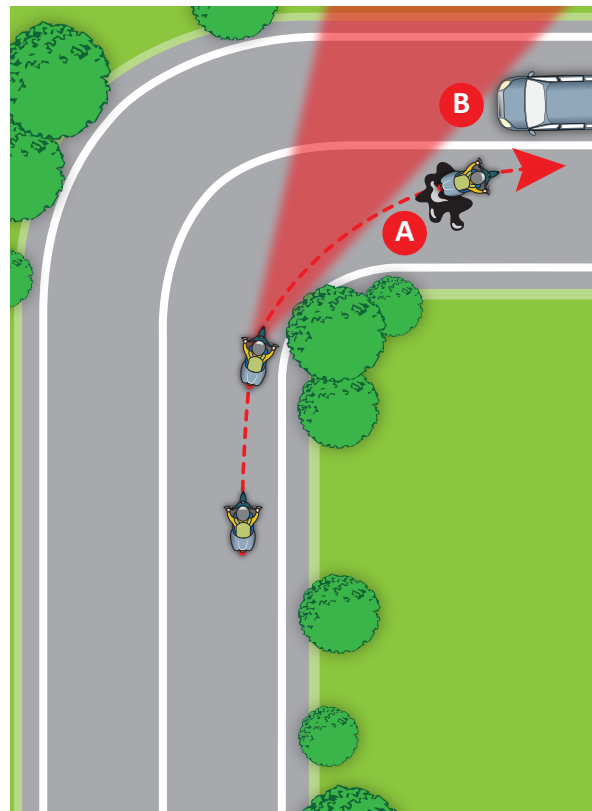
Δ. Εμπόδια μετά τη στροφή

Στην **περίπτωση Α** στην οποία ο μοτοσικλετιστής ξεκινά τη στροφή πολύ κλειστά, θα βρεθεί αντιμέτωπος με αρκετές προκλήσεις.

Αρχικά το πιο σημαντικό είναι ότι **η ορατότητά του εμποδίζεται από το δέντρο**.

Έτσι, **δεν μπορεί να δει τα λάδια που υπάρχουν μετά τη στροφή** (ή σε άλλες περιπτώσεις χαλίκια ή άλλα επικίνδυνα για την ισορροπία της μοτοσικλέτας υλικά επί του δρόμου), ή/και το **όχημα που διέρχεται κλειστά της στροφής από το αντίθετο ρεύμα**.

Επιπλέον πρόκληση για το μοτοσικλετιστή είναι ότι, **παίρνοντας τη στροφή κλειστά, θα αναγκαστεί να παρασυρθεί στην έξοδο της στροφής, πολύ κοντά στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας**.

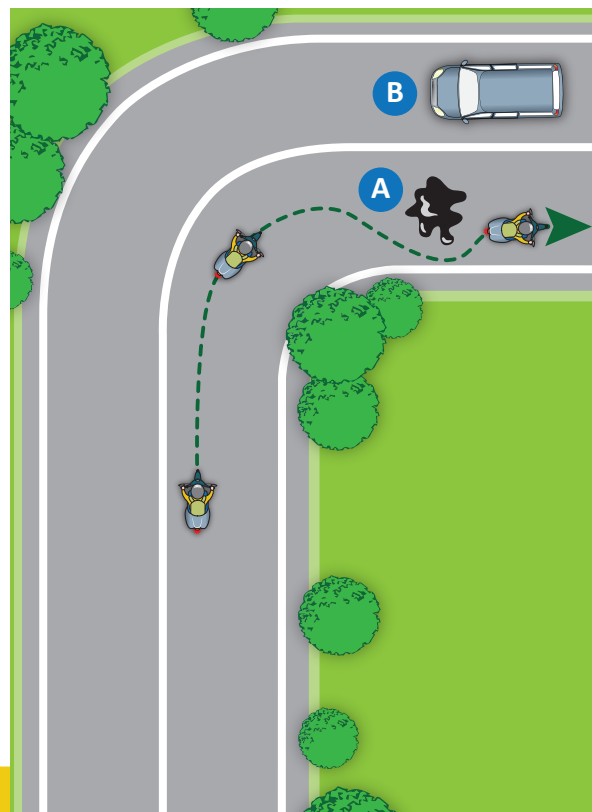


Περίπτωση Α

Στην **περίπτωση Β** ο μοτοσικλετιστής ακολουθεί τεχνική ασφαλείας.

Ξεκινώντας τη στροφή ανοικτά, ο μοτοσικλετιστής έχει τον απαραίτητο χρόνο να αποκτήσει ολοκληρωμένη ορατότητα για την οδική κατάσταση μετά τη στροφή.

Έτσι είναι **καλύτερα προετοιμασμένος να αντιμετωπίσει τα εμπόδια και να ανιχνεύσει τις λωρίδες διαφυγής για την αποφυγή σύγκρουσης ή πτώσης**.



Περίπτωση Β



Πέδηση Έκτακτης Ανάγκης και Σύστημα Αντι-μπλοκαρίσματος τροχών

Η λειτουργία πέδησης της μοτοσικλέτας διαφέρει από την αντίστοιχη του αυτοκινήτου, αφού οι μοτοσικλέτες διαθέτουν διαφορετικά χειριστήρια ελέγχου του μπροστινού και του πίσω τροχού, ενώ υπάρχει ο κίνδυνος να μπλοκάρει οποιοσδήποτε από τους δύο σε περιπτώσεις απότομης πέδησης.

Η διατήρηση της ισορροπίας είναι κρίσιμη για τη δυναμική της μοτοσικλέτας και για το λόγο αυτό η πλειοψηφία των μοτοσικλετών διαθέτει χωριστά εμπρόσθιο και πίσω σύστημα ελέγχου πέδησης. Οι περισσότεροι ειδικοί συναινούν ότι περίπου το

75% της πέδησης πρέπει να γίνεται από το εμπρόσθιο φρένο και το 25% από το πίσω φρένο. Αυτό συμβαίνει λόγω της μεταφοράς του βάρους κατά τη διαδικασία της πέδησης από τον πίσω στον εμπρόσθιο τροχό, επιτρέποντας στον εμπρόσθιο τροχό να διαχειριστεί περισσότερο βάρος.



Ακόμα και ένας εξαιρετικά έμπειρος αναβάτης δε μπορεί να προβλέψει όλα τα σενάρια στα οποία απαιτείται απότομη και άμεση πέδηση (π.χ. απότομη πέδηση του εμπρόσθιου οχήματος χωρίς δυνατότητα διαφυγής).

Παρόλο που οι μοτοσικλέτες έχουν ισχυρό σύστημα πέδησης, η απότομη πέδηση ή η πέδηση πανικού μπορεί να επιφέρει απρόβλεπτους κινδύνους.

Σε περιπτώσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης, ο αναβάτης πρέπει να επικεντρωθεί τόσο στην τεχνική πέδησης όσο και σε πιθανούς χώρους διαφυγής. Η διαδικασία πέδησης ξεκινάει κρατώντας ο αναβάτης τη μοτοσικλέτα «όρθια» και σε ευθεία πορεία ενώ τα χέρια του στηρίζουν σταθερά το τιμόνι, σπρώχνοντας τα άκρα προς τα εμπρός. Πρέπει να σφίγγει τους μηρούς και τα γόνατά του επάνω στο δοχείο βενζίνης, πιέζοντας με τα πόδια του τα υποπόδια (μαρσπιέ), ώστε να μεταφέρει το βάρος όσο γίνεται χαμηλότερα. Το φρενάρισμα γίνεται με προοδευτική πίεση στο εμπρόσθιο φρένο ώστε να αυξηθεί η πρόσφυση και να μεταφερθεί το βάρος στον εμπρόσθιο τροχό και έπειτα με ελαφρά πίεση στο πίσω φρένο, το οποίο πλέον θα έχει μικρότερη πρόσφυση αλλά θα εξακολουθεί να αποτελεί σταθεροποιητικό παράγοντα της μοτοσικλέτας κατά τη διαδικασία πέδησης.

Η βασική διαφορά μεταξύ της ομαλής πέδησης και της πέδησης έκτακτης ανάγκης είναι η διαφορετική διαχείριση της πίεσης που ασκείται στο εμπρόσθιο και το πίσω φρένο αντίστοιχα. Η υπόλοιπη διαδικασία παραμένει και πρέπει να παραμένει η ίδια ώστε να μπορεί ο αναβάτης να ανταπεξέλθει σε κρίσιμες περιπτώσεις. Σε περίπτωση μπλοκαρίσματος του εμπρόσθιου τροχού, η σωστή τεχνική είναι να αφήσει εντελώς ο αναβάτης το εμπρόσθιο φρένο και να εφαρμόσει σταδιακά πίεση εκ νέου.

Για τους λόγους αυτούς ο έμπειρος αναβάτης πάντα εξασκείται σε ελεγχόμενους χώρους με την εκάστοτε μοτοσικλέτα που οδηγεί στην πέδηση έκτακτης ανάγκης ώστε να αποκτήσει εμπειρία στις αντιδράσεις της μοτοσικλέτας ανάλογα με την πίεση που ασκείται στα φρένα, την ταχύτητα της μοτοσικλέτας, την κατάσταση του οδοστρώματος (βροχή, πάγος) καθώς και την πιθανή κλίση (στροφή).

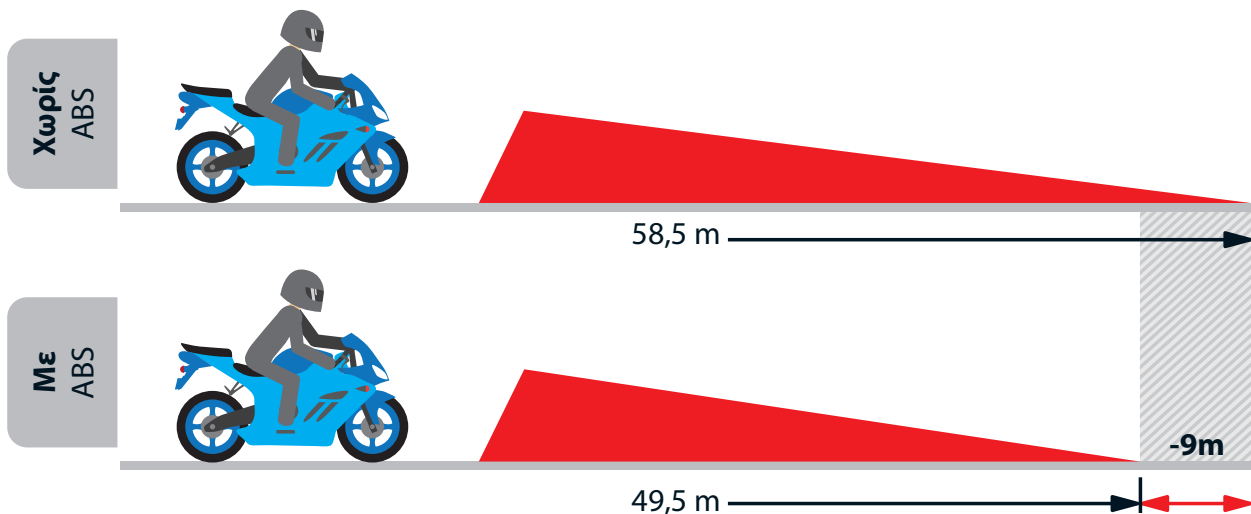
Οι διαφορετικές καιρικές συνθήκες απαιτούν και διαφορετικές τεχνικές πέδησης. Για παράδειγμα σε βρεγμένο οδόστρωμα ή με κακή πρόσφυση, το εμπρόσθιο φρένο θα πρέπει να χρησιμοποιείται με ιδιαίτερη προσοχή για να αποφευχθεί το μπλοκάρισμα του εμπρόσθιου τροχού όπως επίσης και η πιθανότητα ολίσθησης.

Όταν ο αναβάτης αποκτήσει εμπειρία στη σωστή διαχείριση του συστήματος πέδησης της μοτοσικλέτας, θα έχει αποκτήσει και την απαραίτητη γνώση των ορίων στα οποία μπορεί να κινηθεί όταν θα πρέπει να αντιδράσει σε έκτακτες περιπτώσεις.

Η τεχνολογία του συστήματος αντι-μπλοκαρίσματος τροχών (ABS), υποστηρίζει τους αναβάτες σε περιπτώσεις έκτακτης και άμεσης πέδησης, αποτρέποντας το μπλοκάρισμα των τροχών, και διαχειρίζεται ομαλότερα την πέδηση.

Τυπική απόσταση πέδησης μοτοσικλέτας

(μέσος οδηγός, ταχύτητα εκκίνησης 100 χμ/ώρα)



Σχετικές Ευρωπαϊκές μελέτες, καταλήγουν ότι για το **93% των περιπτώσεων** πτώσης μοτοσικλέτας μετά από απότομη πέδηση, το **ABS θα είχε συμβάλει ενεργά στην αποφυγή της σύγκρουσης ή στη μείωση της σοβαρότητας του ατυχήματος**, ενώ αντίστοιχες των Η.Π.Α. υπολογίζουν ότι το **ABS μειώνει τα θανάσιμα ατυχήματα μοτοσικλετιστών κατά τουλάχιστον 31%**.

Βασισμένη στις μελέτες αυτές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει νομοθεσία η οποία επιβάλλει την εγκατάσταση ABS σε όλες τις καινούριες μοτοσικλέτες άνω των 125κ.εκ από την 1 Ιανουαρίου 2016.

Το ABS είναι σχεδιασμένο για να αποτρέπει την ολίσθηση καθώς και το μπλοκάρισμα των τροχών, ενώ παράλληλα επιτρέπει τη χρήση της μέγιστης δυνατότητας του συστήματος πέδησης της μοτοσικλέτας σε διάφορους τύπους οδοστρώματος.

Οι αισθητήρες του συστήματος ABS παρακολουθούν διαρκώς την ταχύτητα των τροχών της μοτοσικλέτας. Σε περίπτωση απότομης πέδησης ή υψηλής ολισθηρότητας του οδοστρώματος, οι αισθητήρες ανιχνεύουν την αλλαγή στην ταχύτητα των τροχών και προσαρμόζουν αυτόματα τη δύναμη πέδησης ώστε να αποτραπεί πιθανό μπλοκάρισμα του τροχού.

Το ABS βελτιώνει την πέδηση τόσο σε στεγνά όσο και σε ολισθηρά οδοστρώματα (βροχή, χιόνι), ενώ σε πολλές περιπτώσεις έχει επιπλέον δείξει ότι μειώνει την απόσταση πέδησης.

Στην αγορά υπάρχουν πλέον πολλές διαφορετικές τεχνολογίες προηγμένων συστημάτων πέδησης για μοτοσικλές, οι οποίες συνδυάζουν διαφορετικούς αισθητήρες και συστήματα. Μία από τις πιο σύγχρονες είναι αυτή του ηλεκτρονικά ελεγχόμενου συνδυαστικού ABS, η οποία «μοιράζει» τη δύναμη πέδησης στους δύο τροχούς, ανεξάρτητα με τη δύναμη που ασκεί ο αναβάτης στο μπροστινό και στο πίσω φρένο, έτσι ώστε να επιτύχει ομαλή πέδηση.

Η πέδηση, με ή χωρίς ABS, αποτελεί μία από τις βασικές τεχνικές ικανότητες του αναβάτη. Η εξάσκηση και η εμπειρία στη διαχείριση των φρένων σε διαφορετικές περιπτώσεις και περιβάλλοντα, μειώνουν αισθητά την πρόκληση πανικού σε έκτακτες περιπτώσεις και αυξάνουν την ορθή αντιμετώπισή τους καθώς και την αποφυγή ατυχήματος.

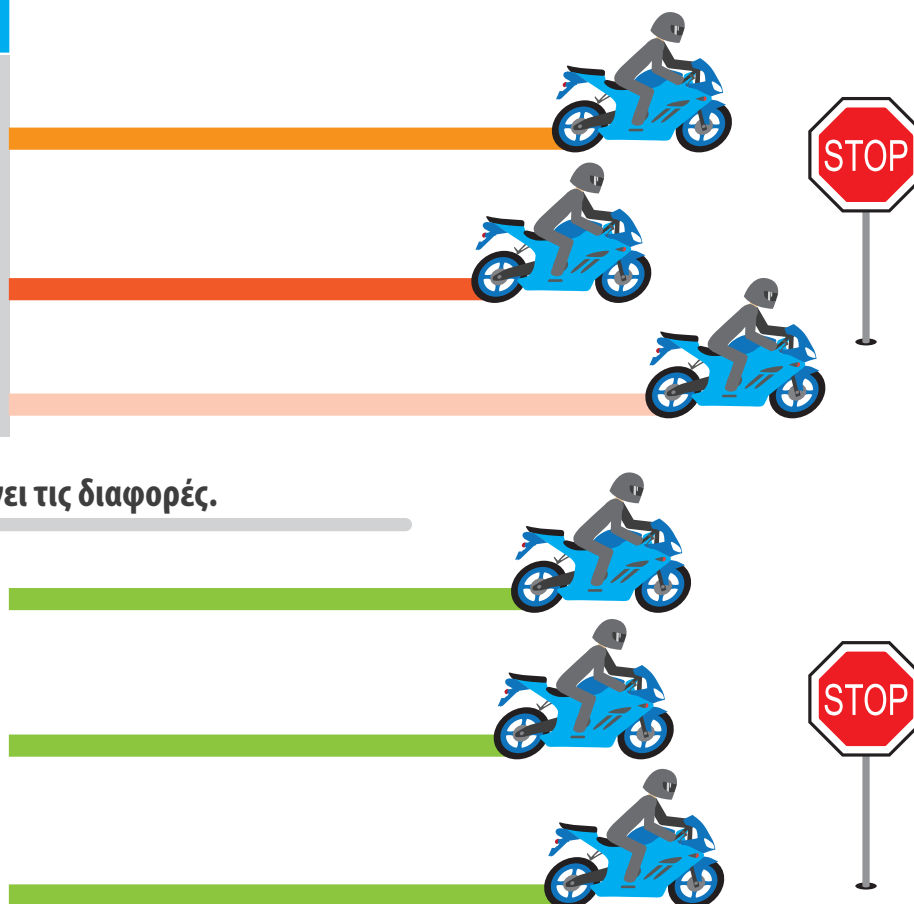
Αναβάτες που...

...χρησιμοποιούν περισσότερο το μπροστινό φρένο.

...εξισορροπούν τη δύναμη πέδησης και στα δύο φρένα.

...χρησιμοποιούν περισσότερο το πίσω φρένο.

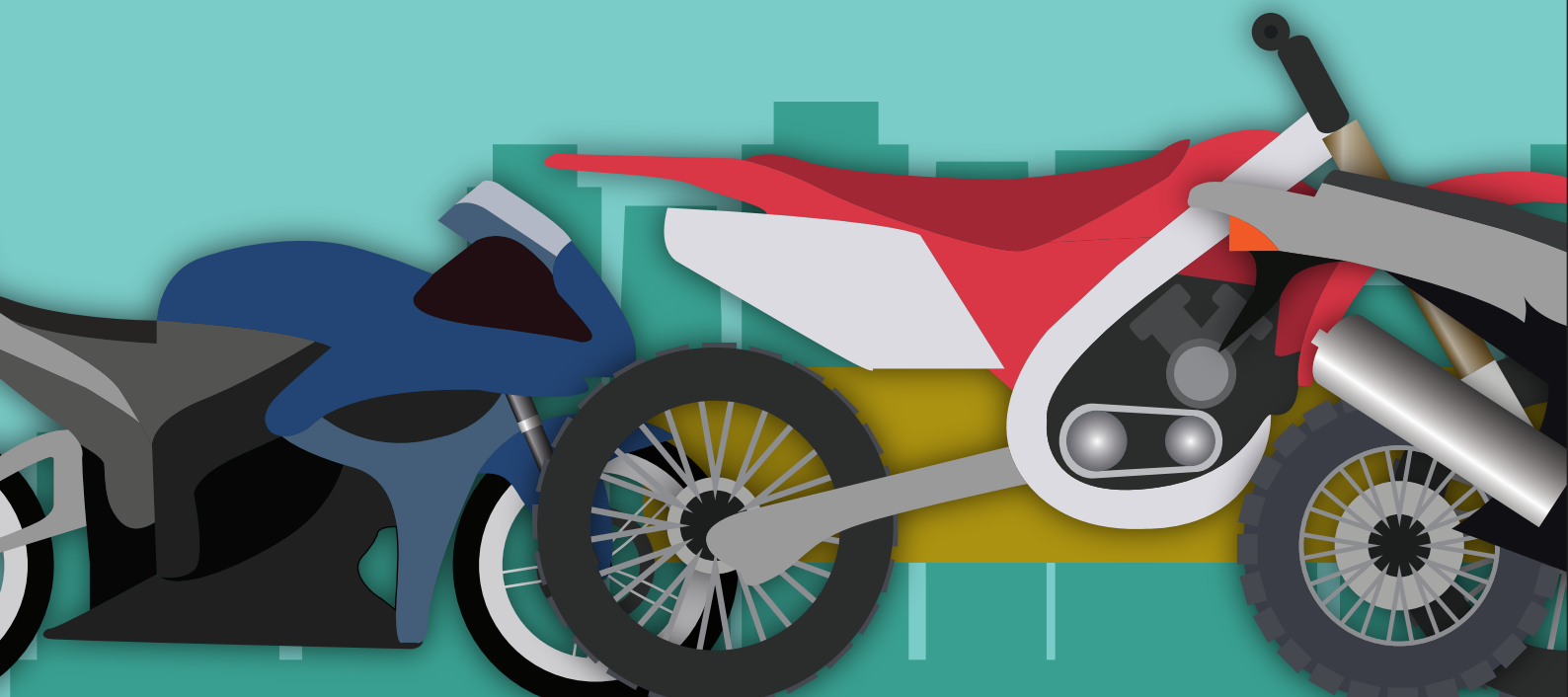
Το σύστημα εξομαλύνει τις διαφορές.



Υποστηρικτικό Υλικό

Στην ηλεκτρονική πλατφόρμα εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας eDrive Academy, θα βρείτε χρήσιμο υλικό σχετικά με την ασφάλεια των μοτοσικλετιστών καθώς και τους συνηθισμένους κινδύνους οδικών ατυχημάτων.

<http://edrive.gr/portal>



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο
Περιφερειακής
Ανάπτυξης



ψηφιακή **ε**ΡΧάδα
Όλα είναι δυνατά
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
"Ψηφιακή Σύγκλιση"



ΚΤΠ ΑΕ
Κοινωνία της Πληροφορίας ΑΕ



ΕΣΠΑ
2007-2013
πρόγραμμα για την ανάπτυξη
Ποιότητα ζωής για όλους

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης