

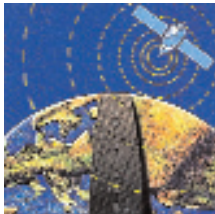


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ



ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ





**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**



ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΑΔΟΥ
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Κ. ΒΑΣΙΛΑΚΟΣ

Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π.
Συγκοινωνιολόγος (MSc, PhD)
Επιστημονικός συνεργάτης
Πανεπιστημίου VUB Βρυξελλών.

ΑΡΓΥΡΙΟΣ Κ. ΒΕΡΟΓΚΟΣ

Διπλ. Μηχανολόγος Μηχανικός Ε.Μ.Π.
Διπλ. Ναυπηγός Μηχανολόγος
Μηχανικός Ε.Μ.Π.

ΘΩΜΑΣ Γ. ΚΑΚΑΔΙΑΡΗΣ

Έφορος Εκπαίδευσης Μοτοσυκλετιστικής
Ομοσπονδίας Ελλάδας (Μ.Ο.Τ.Ο.Ε.).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Θ. ΠΟΡΙΩΤΗΣ

Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π.
Συγκοινωνιολόγος - Υποψήφιος διδάκτορας
Τομέα Μεταφορών Ε.Μ.Π.

ΣΤΑΥΡΟΣ Ν. ΣΑΞΙΩΝΗΣ

Πρόεδρος Πανελλήνιας Ομοσπονδίας
Εκπαιδευτών, Επαγγελματιών Οδηγών
Αυτοκινήτων (Π.Ο.Ε.Ε.Ο.Α.).

ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΤΣΟΥΦΗΣ

Πτυχιούχος Ηλεκτρολόγος Μηχανικός
Ειδικός Σύμβουλος Γενικού Γραμματέα ΥΜΕ.

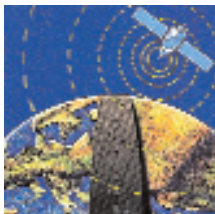
Α΄ ΕΚΔΟΣΗ 1998

ΑΝΑΤΥΠΩΣΗ 2006

ISBN 960-337-027-4

Copyright © 1998

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του. (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ



ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ
1998

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Στο πλαίσιο της εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, που αποτελεί ουσιώδη συνιστώσα της ποιότητας ζωής και του πολιτισμού μας, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών προωθεί μια συστηματική προσέγγιση στο θέμα, με δράσεις και μεθοδολογία που αφορούν:

- στη δομή
- στη λειτουργία
- στο θεσμικό πλαίσιο και κυρίως
- στο ανθρώπινο δυναμικό, τους υποψηφίους δηλαδή οδηγούς, ερασιτέχνες και επαγγελματίες.

Το ολοκληρωμένο αυτό πρόγραμμα βασίζεται σε μια σαφώς προσδιορισμένη συναίνεση όλων των πολιτών, αλλά και στην πεποίθηση ότι η προστασία της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των πολιτών, αποτελεί «αποστολή» για το Υπουργείο.

Στόχος μας είναι η διαμόρφωση ενός οδηγού άρτια εκπαιδευμένου με μια συνεχώς βελτιούμενη και επιστημονικά ελεγχόμενη διαδικασία μάθησης.

Μ' αυτήν την οπτική το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών δημιουργείται και καθιερώνει το εκπαιδευτικό υλικό που αποτελείται από μια σειρά βιβλίων-εγχειριδίων. Για τη συγγραφή των βιβλίων αυτών συνεργάστηκε μεθοδικά το κατάλληλο επιστημονικό προσωπικό με γνώσεις, πληροφορίες, εμπειρίες, αρχές, μεθόδους, τεχνικές και σύγχρονες προσεγγίσεις που καλύπτουν τον δίπτυχο «οδηγός-όχημα».

Το εκπαιδευτικό αυτό υλικό αποκτά σημαντική αξία, αν λάβει κανείς υπόψη ότι μέχρι σήμερα δεν υπήρχε ελληνική βιβλιογραφία για το συγκεκριμένο αυτο γνωστικό αντικείμενο, ενώ η γνώση και η αφομοίωση της ύλης ήταν και είναι ουσιαστικά και τυπικά απαραίτητη στους υποψηφίους οδηγούς, αφού εξετάζονται σ' αυτήν κατά τις τεχνικές δοκιμασίες για την απόκτηση των αδειών οδήγησης.

Αξίζουν συγχαρητήρια στους συγγραφείς για την εκπόνηση των βιβλίων, που με τόσο επαγγελματισμό έφεραν εις πέρας, αλλά και στο Ίδρυμα Ευγενίδου το οποίο με την εμπειρία του στην συγγραφή και έκδοση διδακτικών βιβλίων, συνέτεινε στην αριότητα των εκδόσεων.

Το βιβλίο που έχετε στα χέρια σας αναφέρεται στις μοτοσυκλέτες και ανήκει στη σειρά των βιβλίων για την «Θεωρητική Εκπαίδευση υποψηφίων

οδηγών». Στην ίδια σειρά ανήκουν και τα βιβλία:

1. Θεωρητική εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών.
2. Θεωρητική εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών φορτηγών.
3. Θεωρητική εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών λεωφορείων.

Διαβάζοντας τα βιβλία αυτά προσεγγίζετε τη γνώση και τη θεωρία, που μαζί με την εμπειρία θα σας επιτρέψουν να αποκτήσετε τις βάσεις για άρτια τεχνική κατάρτιση αλλά και σωστή οδική συμπεριφορά, στοιχεία απαραίτητα για την προσαρμογή στη σύγχρονη πραγματικότητα οδήγησης και την αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Ο Ευγένιος Ευγενίδης, ο ιδρυτής και χορηγός του «Ιδρύματος Ευγενίδου», πολύ νωρίς προέβλεψε και σχημάτισε την πεποίθηση ότι η άρτια κατάρτιση των τεχνικών μας, σε συνδυασμό με την εθνική αγωγή, θα ήταν αναγκαίος και αποφασιστικός παράγων για την πρόοδο του Έθνους μας.

Την πεποίθησή του αυτή ο Ευγενίδης εκδήλωσε με τη γενναιοφρονα πράξη ευεργεσίας, να κληροδοτήσει σεβαστό ποσό για τη σύσταση Ιδρύματος, που θα είχε ως σκοπό να συμβάλλει στην τεχνική εκπαίδευση των νέων της Ελλάδας.

Έτσι, το Φεβρουάριο του 1956 συνεστήθη το «Ίδρυμα Ευγενίδου», του οποίου τη διοίκηση ανέλαβε η αδελφή του Μαρ. Σίμου, σύμφωνα με την επιθυμία του διαθέτη. Το έργο του Ιδρύματος συνεχίζεται από το 1981 ο κ. Νικόλαος Βερνίκος - Ευγενίδης.

Από το 1956 έως σήμερα η συμβολή του Ιδρύματος στην τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση πραγματοποιείται με διάφορες δραστηριότητες. Όμως απ' αυτές η σημαντικότερη, που εκρίθηκε από την αρχή ως πρώτης ανάγκης, είναι η έκδοση βιβλίων για τους μαθητές των Τεχνικών και Επαγγελματικών Σχολών και Λυκείων.

Σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έχουν εκδοθεί έως τώρα εκατοντάδες τόμοι βιβλίων, που έχουν διανεμηθεί στους μαθητές σε πολλά εκατομμύρια αντίτυπα. Τα βιβλία αυτά κάλυπταν ή καλύπτουν ανάγκες των Κατωτέρων και Μέσων Τεχνικών Σχολών του Υπ. Παιδείας, των Σχολών του Οργανισμού Απασχολήσεως Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ), των Τεχνικών και Επαγγελματικών Λυκείων, των Τεχνικών Σχολών και των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

Μοναδική φροντίδα του Ιδρύματος σε αυτήν την εκδοτική του προσπάθεια ήταν και είναι η συγγραφή και έκδοση βιβλίων ποιότητας, από άποψη όχι μόνον επιστημονική, παιδαγωγική και γλωσσική, αλλά και ως προς την εμφάνιση, ώστε το βιβλίο να αγαπηθεί από τους μαθητές.

Ιδιαίτερη σημασία απέδωσε το Ίδρυμα από την αρχή στη γλωσσική διατύπωση των βιβλίων, γιατί πιστεύει ότι και τα τεχνικά βιβλία, όταν είναι γραμμένα σε γλώσσα σωστή και ομοιόμορφη, αλλά και κατάλληλη για τη στάθμη των χρηστών, μπορούν να συμβάλλουν στη γλωσσική τους κατάρτιση.

Έτσι, με απόφαση που ίσχυσε ήδη από το 1956, όλα τα βιβλία της Βιβλιοθήκης του Τεχνίτη, δηλαδή τα βιβλία για τις τότε Κατώτερες Τεχνικές Σχολές, όπως αργότερα και για τις Σχολές του ΟΑΕΔ, ήταν γραμμένα σε γλώσσα δημοτική, με βάση τη γραμματική του Τριανταφυλλίδη, ενώ όλα τα άλλα βιβλία ήταν γραμμένα στην απλή καθαρεύουσα. Σήμερα ακολουθείται η

γραμματική που διδάσκεται στα σχολεία της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Η γλωσσική επεξεργασία των βιβλίων ανατίθεται σε φιλόλογους συνεργάτες του Ιδρύματος και έτσι εξασφαλίζεται η ενιαία σύνταξη και ορολογία κάθε κατηγορίας βιβλίων.

Η ποιότητα του χαρτιού, το είδος των τυπογραφικών στοιχείων, τα σωστά σχήματα, η καλαισθητή σελιδοποίηση, το εξώφυλλο και το μέγεθος του βιβλίου, περιλαμβάνονται και αυτά στις φροντίδες του Ιδρύματος και συμμετέχουν στη σωστή «λειτουργικότητα» των βιβλίων.

Το Ίδρυμα με ιδιαίτερη χαρά απεδέχθη την πρόταση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ) να αναλάβει την επιμέλεια και έκδοση 16 χειριδίων, των οποίων το περιεχόμενο απευθύνεται στους υποψήφιους οδηγούς και μεταφορείς. Έτσι με απόφαση του Υπουργού της 9.3.1998 ανετέθη στο Ίδρυμα Ευγενίδου το ως άνω έργο, ενώ στην επιτροπή εκδόσεων του Ιδρύματος προσετέθησαν 3 μέλη από το ΥΜΕ.

Το Ίδρυμα μετέχει στη δαπάνη των εκδόσεων αυτών προσφέροντας δωρεάν τον γλωσσικό και λοιπό έλεγχο των κειμένων, την στοιχειοθεσία, τις διορθώσεις και γενικώς όλη την προετοιμασία, που απαιτείται μέχρι την εκτύπωση των βιβλίων και πιστεύει ότι και η νέα του αυτή προσπάθεια, με την ουσιαστική συνεργασία των εκπροσώπων του ΥΜΕ, θα στεφθεί με την ίδια όπως μέχρι τώρα επιτυχία.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Μιχαήλ Αγγελόπουλος, ομ. καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Αλέξανδρος Σταυρόπουλος, ομ. καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Αντιπρόεδρος.

Ιωάννης Τεγόπουλος, ομ. καθηγητής ΕΜΠ.

Δημήτριος Καλυβιώτης, Γενικός Διευθυντής Μεταφορών ΥΜΕ.

Ιωάννης Τσούφης, Ειδικός Σύμβουλος Γενικού Γραμματέα ΥΜΕ.

Μαίρη Κοτρωιά, Ειδικός Σύμβουλος του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Σύμβουλος εκδόσεων του Ιδρύματος **Κων. Α. Μανάφης**, καθηγ. Φιλ. Σχολής Παν/μίου Αθηνών.

Γραμματέας της Επιτροπής **Γεώργιος Ανδρεάκος**.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Διαλέγοντας μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα επιλέγετε έναν νέο τρόπο για να μετακινήσθε. Πέρα από τις σκέψεις σας ως προς το τι μπορείτε να κάνετε με το νέο μέσο μετακινήσεως, το βέβαιον είναι ότι η σχέση σας με τον εαυτό σας, τους άλλους και το περιβάλλον θα αλλάξουν.

Ελπίζουμε ότι επιλογή σας είναι να ζήσετε στο «νέο κόσμο», που το δίκυκλο σας εισάγει. Ελπίζουμε να ζήσετε στο νέο αυτό κόσμο με την ασφάλεια που έχει αυτός, που γνωρίζει και εφαρμόζει απλούς κανόνες συμπεριφοράς στις σχέσεις του με όλους τους άλλους, οι οποίοι μετακινούνται με τον ίδιο τρόπο. Η φιλική και η σωστή σχέση με τους άλλους χρήστες του δρόμου είναι ό,τι σημαντικότερο υπάρχει για τα νεύρα όλων και δεν καταστρέφει την ευχαρίστηση, που η οδήγηση μπορεί να σας προσφέρει. Σκέφθείτε ότι αυτή η συμπεριφορά μπορεί να προσδιορίσει το χρόνο, που θα παραμείνετε αναβάτης δικύκλου. Μην περιορίσετε το χρόνο αυτό, γιατί η οδήγηση μιας μοτοσυκλέτας είναι απόλαυση. Μην τη στερηθείτε.

Οι «οδηγίες χρήσεως» του δικύκλου, οι οποίες περιέχονται σε αυτό το εγχειρίδιο, είναι χρήσιμες για να εξασφαλίσουν την ασφάλειά σας, την ευχαρίστησή σας αλλά και την ασφάλεια των υπολοίπων χρηστών του δρόμου. Αργά η γρήγορα θα αποκτήσετε την εμπειρία, τις γνώσεις και τις δεξιότητες που απαιτούνται. Την οδική συμπεριφορά σας όμως κανένα εγχειρίδιο, εκπαιδευτής ή αστυνομικός της τροχαίας δεν μπορούν να την επηρεάσουν, εάν εσείς πρώτος δεν το αποφασίσετε.

Να θυμάστε επίσης ότι ο μέσος δείκτης ατυχημάτων ανά χιλιόμετρο με δίκυκλο είναι 12 φορές υψηλότερος από τον αντίστοιχο μέσο όρο ατυχημάτων για όλα τα άλλα οχήματα. Είναι επίσης 14 φορές υψηλότερος για ατυχήματα με νεκρούς και 15 φορές υψηλότερος για ατυχήματα με βαριά τραυματισμένους.

Διαβάστε προσεκτικά αυτό το εγχειρίδιο.

Καλώς ήρθατε στον κόσμο των δύο τροχών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Ο ΑΝΑΒΑΤΗΣ

1.1 Τα χαρακτηριστικά του σωστού αναβάτη.

Η οδήγηση μιας μοτοσυκλέτας δεν είναι άλλος ένας ακόμη τρόπος επιδείξεως. Δεν είναι, επίσης, μόνο ο απλός χειρισμός της. Η οδική σας συμπεριφορά καθορίζει τον τύπο του οδηγού, που αντιπροσωπεύετε. Από την πρώτη στιγμή, που ξεκινάτε την οδήγηση ενός δικύκλου, είναι ανάγκη να επιβάλετε στον εαυτό σας μια θετική στάση, που σιγά - σιγά θα γίνει βίωμά σας. Αξίζει να προσπαθήσετε από την αρχή να αναπτύξετε συμπεριφορά, που δηλώνει υπευθυνότητα, πρόβλεψη, υπομονή, συγκέντρωση και προθυμία ασκήσεως. Ας δούμε τα στοιχεία της σωστής συμπεριφοράς αναλυτικά.

α) Υπευθυνότητα.

Δηλώνει τη διαρκή φροντίδα για την ασφάλεια τη δική σας και των υπολοίπων χρηστών του δρόμου στον οποίο οδηγείτε. Όταν αναφερόμασθε στους χρήστες του δρόμου εννοούμε εσάς και τον πιθανό συνεπιβάτη σας, τους υπόλοιπους οδηγούς και αναβάτες, τους ποδηλάτες και τους πεζούς. Ιδιαίτερα εννοούμε τους πιο ευαίσθητους, όπως είναι τα παιδιά, οι υπερήλικες και τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Πρέπει να βάζετε όρια στις πράξεις σας μόνοι σας, υπολογίζοντας ότι ο δρόμος δεν είναι μόνο για σας.

β) Πρόβλεψη.

Πολλοί υποστηρίζουν ότι η οδήγηση κατά το ήμισυ είναι η ικανότητα να προβλέπει κάποιος τις καταστάσεις, που εξελίσσονται εμπρός του καθώς οδηγεί. Δεν έχουν άδικο. Σχεδιάζετε πάντα τι πρόκειται να κάνετε λαμβάνοντας διαρκώς υπόψη σας:

Τους άλλους οδηγούς. Δεν ενεργούν πάντα όπως εσείς θα περιμένατε. Περιμένετε το απρόσμενο και μην αφήνετε ποτέ την τύχη σας στα χέρια τους.

Το δρόμο. Πόσο κλειστή είναι η επόμενη στροφή; Μήπως βρίσκεται κάτι μέσα στη στροφή και δεν το βλέπετε; Τι λένε τα οδικά σήματα;

Τις καιρικές συνθήκες. Οι μοτοσυκλετιστές είναι εκτεθειμένοι στις καιρικές μεταβολές και σε ό,τι αυτές συνεπάγονται. Έχουν να αντιμετωπίσουν ολισθηρά οδοστρώματα, τη ζέστη και το κρύο.

Η πρόβλεψη αποτελεί ικανότητα που βελτιώνεται με την εμπειρία στο δρόμο. Να αναρωτιέσθε πάντα αν βελτιώνεσθε διαρκώς ή οδηγείτε απερίσκεπτα.

γ) Υπομονή.

Συνήθως η κακή στιγμιαία συμπεριφορά κάποιου άλλου οδηγού σας εκνευρίζει. Πολλές φορές αποφασίζετε να του δώσετε ένα μάθημα. Δεν είναι ο ρόλος σας αυτός, ούτε η επιμονή σας σε αυτό οδηγεί στην οδική ασφάλεια. Το αντίθετο. Πιθανόν οι βιαστικές ενέργειές σας να σημαίνουν περισσότερες απρόβλεπτες και επικίνδυνες ενέργειες, που μπορεί να έχουν κακό τέλος για όλους.

Πολλές φορές μια ευγενική υπόδειξη, μια ευγενική συμπεριφορά έχει θετικότερη επίδραση σε αυτόν, που συμπεριφέρθηκε απαράδεκτα. Αν το έκανε τυχαία, θα δεχθεί την ευγενική σας συμπεριφορά θετικά. Αν το έκανε εσκεμμένα τότε θα αντιμετωπίσει την επιθετικότητά σας με οργή.

δ) Συγκέντρωση.

Η οδήγηση απαιτεί από εσάς απόλυτη συγκέντρωση. Η ταχύτητα, με την οποία όλα μπορούν να συμβούν, δεν αφήνει περιθώρια για αφηρημάδες. Να θυμάστε ότι η μοτοσυκλέτα δεν είναι τόσο ασφαλής και δεν συγχωρεί λάθη, όπως το αυτοκίνητο. Πολλές φορές κυριολεκτικά η επιβίωσή σας εξαρτάται από τη συγκέντρωσή σας και την προσοχή σας. Προσέξτε και αποφύγετε τους παράγοντες, που σας διασπούν την προσοχή, όπως:

Αδιαθεσία ή κούραση. Αν δεν αισθάνεσθε καλά ή είσθε κουρασμένοι χάνετε από τις αντιδράσεις σας πολύτιμο χρόνο, πολλές φορές ζωτικής σημασίας.

Υγρασία και κρύο. Χωρίς την κατάλληλη ένδυση γρήγορα τα χέρια και τα πόδια δεν υπακούουν στις επιθυμίες σας και ο έλεγχος της μοτοσυκλέτας γίνεται δύσκολος ή αδύνατος.

Ανήσυχες σκέψεις και κακή διάθεση. Είναι μια κατάσταση που σας ωθεί, πολλές φορές, σε επικίνδυνες ενέργειες χωρίς να ελέγχετε πλήρως τις αντιδράσεις σας. Αργότερα ίσως μετανιώσετε για την απόφασή σας να οδηγήσετε σε αυτήν την κατάσταση.

Οινοπνευματώχα ποτά. Το όριο ξεπερνιέται εύκολα και η τάση να υπερεκτιμήσετε τις δυνατότητές σας είναι το άμεσο αποτέλεσμα. Πρέπει να αποφεύγετε το ποτό, αν πρόκειται να οδηγήσετε. Το ποτό δεν εξαφανίζει τις στροφές ή το γλιστερό οδόστρωμα, ούτε αυξάνει τις ικανότητές σας να τα αντιμετωπίσετε.

Φάρμακα και ναρκωτικά. Εάν χρησιμοποιείτε κάποια φάρμακα πολλά από αυτά μειώνουν τις αντιδράσεις σας και προκαλούν υπνηλία. Σε αυτήν την περίπτωση πρέπει να αποφεύγετε την οδήγηση. Το ίδιο ισχύει και για τα ναρκωτικά, που εκτός του ότι απαγορεύεται η χρήση τους από το νόμο, απειλούν άμεσα τη ζωή σας και των υπολοίπων, που βρίσκονται στο δρόμο, αν τα χρησιμοποιείτε και οδηγείτε υπό την επήρειά τους.

ε) Άσκηση.

Οι γνώσεις είπαμε ήδη ότι δεν αρκούν. Οι δεξιότητες, που απαιτεί η οδήγηση της μοτοσυκλέτας, δεν αποκτούνται από μόνες τους. Απαιτούν εξάσκηση. Επιδιώξτε να μάθετε τη μοτοσυκλέτα σας, τις αντιδράσεις της και τις δικές σας. Να προσπαθείτε να μάθετε και κυρίως να βελτιώνετε διαρκώς την οδική συμπεριφορά και τις δεξιότητές σας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΔΙΑΛΕΓΟΝΤΑΣ ΤΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΣΑΣ

2.1 Ορισμοί κατά Κ.Ο.Κ.

Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με κινητήρα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

- **Μοτοποδήλατα**, δηλαδή τα δίκυκλα ή τρίκυκλα που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα, κυβισμού μέχρι 50 cm³ εάν είναι εσωτερικής καύσης, και έχουν μέγιστη ταχύτητα από κατασκευής μέχρι 45 km/h.
- **Μοτοσυκλέτες**, δηλαδή τα δίκυκλα οχήματα με ή χωρίς καλάθι (side-car), που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα άνω των 50 cm³ εάν είναι εσωτερικής καύσης, ή/και που έχουν μέγιστη από κατασκευής ταχύτητα άνω των 45 km/h.
- **Τρίκυκλα**, δηλαδή με τρεις συμμετρικούς τροχούς, που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα κυβισμού άνω των 50 cm³ εάν είναι εσωτερικής καύσης, ή/και έχουν μέγιστη από κατασκευής ταχύτητα άνω των 45 km/h.

2.2 Τύποι εμπορίου.

Γενικά τα μηχανοκίνητα δίκυκλα χωρίζονται στις εξής εμπορικές κατηγορίες:

Μοτοποδήλατα.

Είναι δίκυκλα ελαφρά με μικρό κινητήρα, πολλές φορές δίχρονο. Δεν είναι πάνω από 50 cc και μερικά από αυτά μπορεί να έχουν τη δυνατότητα κινήσεως και με ποδόπληκτρα (πεντάλια). Είναι συνήθως εξοπλισμένα με αυτόματο ή ημιαυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων και είναι ιδιαίτερα εύχρηστα στο αστικό οδικό περιβάλλον (σχ. 2.2α και σχ. 2.2β).



Σχ. 2.2α
Μοτοποδήλατο.



Σχ. 2.2β
Συνήθης τύπος μοτοποδηλάτου.

Μικρές μοτοσυκλέτες δρόμου.

Πρόκειται για ελαφρές μοτοσυκλέτες κυβισμού μέχρι 125 cc. Είναι κατάλληλες για αρχάριους και είναι εύκολες στη χρήση τους (σχ. 2.2γ).

Σκούτερ (scooter).

Είναι μοτοσυκλέτες από 50 έως 250 cc δίχρονες, συνήθως με ιδιαίτερη προστασία για τον αναβάτη και κατάλληλες για κίνηση στην πόλη (σχ. 2.2δ).



Σχ. 2.2γ
Μικρή μοτοσυκλέτα δρόμου.



Σχ. 2.2δ
Μοτοσυκλέτα τύπου scooter.

Μοτοσυκλέτες τουρισμού.

Είναι μοτοσυκλέτες μεγάλου κυβισμού με πρόβλεψη για την προστασία του οδηγού και του επιβάτη από τον αέρα και τη βροχή. Κατάλληλες για φόρτωση και μακρινά ταξίδια (σχ. 2.2ε).

Δύσκολες στη χρήση τους σε μικρές αποστάσεις και μέσα στην πόλη. Η στάση-θέση οδήγησης είναι συνήθως ημιόρθια (σχ. 2.2στ).



Σχ. 2.2ε
Μοτοσυκλέτα τουρισμού.



Σχ. 2.2στ
Ημιόρθια στάση-θέση οδήγησης σε μοτοσυκλέτα τουρισμού.

Σπορ μοτοσυκλέτες.

Είναι μοτοσυκλέτες με κινητήρες διαφόρων κυβισμών (τετράχρονους ή δίχρονους) (σχ. 2.2ζ). Η σκυφτή στάση-θέση οδήγησης επιβάλλεται από τον κατασκευαστή, που έχει φροντίσει ώστε οι αναρτήσεις, τα φρένα και τα άλλα μέρη της μοτοσυκλέτας να ευνοούν τη γρήγορη οδήγηση (σχ. 2.2η).



*Σχ. 2.2ζ
Σπορ μοτοσυκλέτα.*



*Σχ. 2.2η
Σκυφτή στάση-θέση οδήγησης σε σπορ μοτοσυκλέτα.*

Μοτοσυκλέτες μικτής χρήσεως (ασφάλτου και χώματος).

Είναι τύπος μοτοσυκλέτας που χαρακτηρίζεται από τις ψηλές αναρτήσεις (σχ. 2.2θ) και την όρθια στάση-θέση οδήγησεως (σχ. 2.2ι). Διάφοροι κυβισμοί και εξοπλισμός –κυρίως κατάλληλος για ασφαλτο–καθορίζουν το είδος αυτό.



Σχ. 2.2θ
Μοτοσυκλέτα μικτής χρήσεως.



Σχ. 2.2ι
Όρθια στάση-θέση οδήγησεως σε μοτοσυκλέτα μικτής χρήσεως.

Μοτοσυκλέτες κάστομ (custom).

Είναι μοτοσυκλέτες με κυβισμό που αρχίζει από τα 125 cc (σχ. 2.2ια). Η θέση οδήγησης επιβάλλει ελαφρά κλίση του σώματος του αναβάτη προς τα πίσω. Άνετες, με χαμηλή στάση-θέση οδήγησης χαρακτηρίζονται συνήθως από τις προσωπικές παρεμβάσεις του ιδιοκτήτη ως προς την τελική εμφάνισή τους (σχ. 2.2ιβ).



Σχ. 2.2ια
Μοτοσυκλέτα custom.



Σχ. 2.2ιβ
Χαμηλή στάση-θέση οδήγησης σε μοτοσυκλέτα custom.

Φυσικά υπάρχουν και άλλα είδη μοτοσυκλετών, κυρίως αγωνιστικών προδιαγραφών, προσαρμοσμένες στις ιδιαίτερες ανάγκες που καλούνται να καλύψουν. Η «υβριδική» παρουσία κάποιων τύπων (μοντέλων) δεν είναι σπάνιο φαινόμενο, όμως οι βασικές κατηγορίες μπορούν να ληφθούν υπόψη πριν από την τελική μας απόφαση για αγορά.

2.3 Το κόστος αποκτήσεως και συντηρήσεως.

Η απόκτηση ενός δικύκλου για άλλους καλύπτει τις ανάγκες καθημερινής εξυπηρητήσεως και για άλλους σημαίνει πολύ περισσότερα πράγματα, όπως για παράδειγμα ψυχαγωγία, τρόπο ταξιδιού και τρόπο ζωής. Η αγορά του δικύκλου συνεπάγεται αρκετά σημαντική δαπάνη. Το κόστος μιας μεταχειρισμένης ή καινούργιας μοτοσυκλέτας είναι πάντα ένα σημαντικό ποσό. Εκείνο που πρέπει να συνυπολογίσετε είναι η δαπάνη για τη συντήρηση, την ασφάλιση, τα τέλη κυκλοφορίας και την κατανάλωση καυσίμων. Τα έξοδα για την ειδική ένδυση αν και αποτελούν σημαντική δαπάνη, δεν πρέπει να φανείτε συγκρατημένοι μιας και συμβάλλουν στην ασφάλειά σας. Προσέξτε η ασφάλειά σας να μην περάσει σε δεύτερη μοίρα, θεωρώντας τη δαπάνη χρημάτων γι' αυτήν ανώφελη. Η συντήρηση των φρένων, των αναρτήσεων και η αντικατάσταση των ελαστικών αποτελούν τμήμα της δαπάνης, όταν αποκτήσετε μια μεταχειρισμένη μοτοσυκλέτα, αλλά και για την καινούργια μετά από ορισμένα χιλιόμετρα. Μην αναβάλετε τη συντήρηση. Μπορεί αυτό να σημαίνει ένα επώδυνο ίσως και θανατηφόρο ατύχημα.

Διαλέγοντας μοτοσυκλέτα, ανεξάρτητα από το κόστος, προσέξτε να ταιριάζει στις ανάγκες σας, να σας παρέχει την άνεση που επιθυμείτε και να ανταποκρίνεται στο βάρος και το ύψος που μπορείτε να χειρισθείτε. Αν τα αγνοήσετε αυτά, τότε γρήγορα θα χρειασθεί να την αντικαταστήσετε και αυτό σημαίνει κάποια επί πλέον χρήματα. Επίσης, σημειώστε ότι πρέπει να έχετε την κατάλληλη άδεια ικανότητας οδηγήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΝΑΒΑΤΗ

3.1 Ρούχα προστασίας.

Υπάρχουν στο εμπόριο ειδικά ρούχα, που μπορούν να εξασφαλίσουν τη ζέση και τη στεγανότητα του αναβάτη κάτω και από τις δυσμενέστερες καιρικές συνθήκες. Στην περίπτωση που δεν τα χρησιμοποιείτε, η αυτοσυγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση γρήγορα θα διασπασθεί. Αυτό αυξάνει την πιθανότητα ενός ατυχήματος.

Τα ρούχα προστασίας εξασφαλίζουν όχι μόνο τη θερμότητα και την προστασία σας από την υγρασία, αλλά και την προστασία σας από πιθανούς τραυματισμούς στην περίπτωση ατυχήματος.

Ανάλογα με τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή τους, διακρίνονται τα ρούχα προστασίας σε δύο μεγάλες κατηγορίες: ρούχα από δέρμα και ρούχα από ύφασμα.

Σε βροχερό καιρό πρέπει να χρησιμοποιήσετε αδιάβροχο και βέβαια κατάλληλα εσώρουχα (ισοθερμικά), όταν κάνει πολύ κρύο.

α) Ρούχα από δέρμα.

Είναι η παραδοσιακή και συνηθισμένη ένδυση του μοτοσυκλετιστή. Μπορεί να είναι ένα δερμάτινο σύνολο από δύο κομμάτια, που ενώνονται με φερμουάρ ή δεν ενώνονται, αλλά μπορεί να είναι και ολόσωμη δερμάτινη φόρμα (σχ. 3.1α).

Τα δερμάτινα κοστούμια δεν είναι ραμμένα για να φορούνται πάνω από τα συνηθισμένα ρούχα σας. Στα πλεονεκτήματά τους περιλαμβάνονται η μείωση της αντιστάσεως του αέρα και η προστασία από αυτόν. Το δέρμα παραμένει το ανθεκτικότερο υλικό στο χρόνο και βέβαια, το ανθεκτικότερο, ακόμη και σήμερα, υλικό στη διάτμηση και την τριβή, πολύτιμα χαρακτηριστικά για την προστασία του αναβάτη σε περίπτωση ατυχήματος. Στα μειονεκτήματά τους περιλαμβάνονται το μεγάλο κόστος αγοράς και ο περιορισμός μερικών κινήσεων του αναβάτη.



*Σχ. 3.1α
Ρούχα από δέρμα.*

Η δυνατότητα να ενώνονται με φερμουάρ τα δύο κομμάτια (μπουφάν, παντελόνι) αυξάνει την προστασία της μέσης από τις καιρικές συνθήκες και επιτρέπει τη χρήση του ενός από τα δύο κομμάτια. Σημειώστε ότι η αγορά ενός δερμάτινου «τζάκετ», αντί για μπουφάν, επιτρέπει περισσότερες επιλογές σε χρώματα και στυλ.

β) Ρούχα από ύφασμα.

Είναι ρούχα κατασκευασμένα από διάφορα υλικά. Το νάυλον, το PVC ή ακόμη και το κερωμένο βαμβακερό ύφασμα έχουν από χρόνια χρησιμοποιηθεί στην κατασκευή ρούχων προστασίας. Νέα υλικά και τρόποι υφάνσεως επιτρέπουν την εξάτμιση του σωματικού ιδρώτα, ενώ συγχρόνως δεν επιτρέπουν στη βροχή και στον αέρα να εισχωρούν στο



Σχ. 3.1β
Ρούχα από ύφασμα.

σώμα. Συνήθως τα ρούχα αυτά φοριούνται πάνω από τα καθημερινά σας ρούχα και οι τύποι που υπάρχουν στην αγορά είναι πολλοί (σχ. 3.1β).

Γενικά τα ρούχα για τους μοτοσυκλετιστές φέρουν στα καταστήματα ειδικές πινακίδες, που βοηθούν στην πληροφόρηση των αγοραστών για τις ιδιότητές τους. Πρέπει να είστε προσεκτικοί ώστε οι ενισχύσεις των αγκώνων, των γονάτων ή της πλάτης να έρχονται στη θέση τους όταν τα φοράτε, αλλιώς είναι άχρηστες ή και επικίνδυνες. Η επένδυσή τους (φόδρα) πρέπει να είναι από βαμβακερό ύφασμα –όχι συνθετικό– το δε ρούχο να ταιριάζει στο μέγεθός σας. Θυμηθείτε ότι όσο πιο εύχρηστο είναι το ρούχο, τόσο πιο πολύ θα το φοράτε. Ισοθερμικά εσώρουχα, θερμαινόμενα γιλέκα ή θερμαινόμενες ολόσωμες φόρμες, επιγονατίδες, ζώνες μέσης συμπληρώνουν τις επιλογές σας για ασφάλεια και άνεση.

3.2 Γάντια.

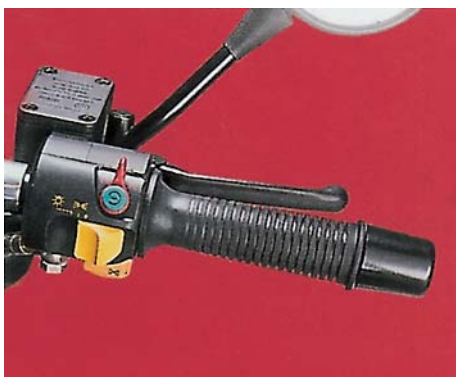
Τα γάντια που πρόκειται να αγοράσετε, ανεξάρτητα από το αν είναι κατασκευασμένα από δέρμα ή άλλο υλικό πρέπει να σας εξασφαλίζουν:

- Προστασία από το κρύο, τη βροχή και τον ήλιο.
- Προστασία από την τριβή, εάν πέσετε.
- Καλή αίσθηση των χειριστηρίων.

Για την προστασία από το κρύο και τη βροχή κυκλοφορούν πολλών ειδών γάντια (σχ. 3.2α) που καλύπτουν κάθε ανάγκη, όπως αυτά που φοριούνται μέσα από τα κανονικά, αδιάβροχα γάντια, που φοριούνται επάνω από τα κανονικά, θερμαινόμενα γάντια κλπ. Για την προστασία των χεριών –με τη γενικότερη έννοια– υπάρχουν οι ηλεκτρικά θερμαινόμενες χειρολαβές (σκριπτ) (σχ. 3.2β) και οι θήκες (χούφτες) προστασίας (σχ.



*Σχ. 3.2α
Είδη γαντιών.*



*Σχ. 3.2β
Ηλεκτρικά θερμαινόμενη χειρολαβή.*



*Σχ. 3.2γ
Προστατευτικά χειρολαβών (χούφτες).*

3.2γ). Οι πρώτες προσφέρουν θέρμανση με ηλεκτρικές αντιστάσεις, ενώ οι δεύτερες «αγκαλιάζουν» τη χειρολαβή και το χειρομοχλό του συμπλέκτη επιτρέποντας την ελεύθερη είσοδο του χεριού.

3.3 Υποδήματα.

Για την ασφάλειά σας αποφεύγετε να χρησιμοποιείτε υποδήματα που δεν προστατεύουν τους αστράγαλους και δεν έχουν αντιολισθητικό πέλμα.

Η προστασία των ποδιών από το κρύο, τα κτυπήματα και τη βροχή εξαρτώνται αποκλειστικά από την ποιότητα κατασκευής και το σχεδιασμό τους.

Η προστασία των ποδιών σε περίπτωση ατυχήματος εξαρτάται από το πόσο τα υποδήματα θα μείνουν στα πόδια σας ενώ πέφτετε και βέβαια, από τις καλά τοποθετημένες ενισχύσεις προστασίας. Καλά εφαρμοστές μπότες



Σχ. 3.3
Είδη υποδημάτων (μπότες).

ή δετά μπουτάκια βοηθούν πολύ.

Οι μπότες μπορεί να είναι από δέρμα (σχ. 3.3), από νάυλον ή από λάστιχο. Στην περίπτωση που οι δερμάτινες μπότες σας δεν είναι τελείως αδιάβροχες, πιθανόν να χρειασθείτε γκέτες ή ελαστικές μπότες, που έχουν τη δυνατότητα να καλύψουν τις δερμάτινες μπότες σας. Σημειώστε ότι υπάρχουν στο εμπόριο και ισοθερμικές ή και αδιάβροχες κάλτσες για την προστασία σας από το κρύο ή τη βροχή.

3.4 Το κράνος.

Το κυριότερο μέρος της ενδύσεως των μοτοσυκλετιστών είναι το κράνος. Όχι γιατί το επιβάλλει ο Κ.Ο.Κ. αλλά γιατί προστατεύει το πιο πολύτιμο και ευαίσθητο μέρος του σώματός σας, το κεφάλι.

Τα κυριότερα είδη κρανών είναι δύο: το κράνος *ανοικτού τύπου* (open face) (σχ. 3.4α και σχ. 3.4γ) και το κράνος *κλειστού τύπου* (full face) (σχ.



Σχ. 3.4α
Κράνος ανοικτού τύπου.



Σχ. 3.4β
Κράνος κλειστού τύπου.



Σχ. 3.4γ
Μοτοσυκλετιστής με κράνος ανοικτού τύπου.



Σχ. 3.4δ
Μοτοσυκλετιστής με κράνος κλειστού τύπου.

3.4β και σχ. 3.4δ).

Ο πρώτος τύπος κράνους προτιμάται από αναβάτες, που τους ενοχλούν τα κλειστά κράνη, φοριέται με γυαλιά μοτοσυκλέτας ή πρόσθετη ζελατίνα και δεν προστατεύει το σαγόκι σε περίπτωση ατυχήματος.

Ο δεύτερος τύπος κράνους διαθέτει κινούμενη ζελατίνα, καλύπτει πλήρως το τριχωτό μέρος του κεφαλιού και το πρόσωπο, το οποίο προστατεύει άριστα σε περίπτωση ατυχήματος και από τον αέρα.

Τα κράνη, ανάλογα με την ποιότητα κατασκευής τους, επιτυγχάνουν χαμηλό θόρυβο στο εσωτερικό τους, σημαντικό στοιχείο για τα μακρινά ταξίδια.

Αγοράζοντας ένα κράνος πρέπει να προσέχετε τα εξής:

- Διαλέγετε με γνώμονα το μέγιστο ποσό που μπορείτε να διαθέσετε, χωρίς την κακώς εννοούμενη οικονομία που μπορεί να σας στοιχίσει πολύ ακριβά.
- Αφιερώστε χρόνο διαλέγοντας το κατάλληλο κράνος, φροντίζοντας να σας ταιριάζει πολύ καλά, χωρίς να σας πιέζει. Ένα καινούργιο κράνος μπορεί να το αισθάνεστε πιο σφικτό στην αρχή. Γρήγορα όμως τα «μαξιλαράκια» θα «κάτσουν». Φροντίστε να στηρίζει καλά τα μάγουλά σας και να μην αισθάνεστε να σας πιέζει υπερβολικά σε κάποιο σημείο το κεφαλιού σας.
- Προσέξτε το κούμπωμα να κλείνει καλά ανεξάρτητα από τον τύπο του.
- Φροντίστε ώστε το κράνος που διαλέγετε να πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας και να είναι εγκεκριμένου τύπου.
- Ιδιαίτερη προσοχή στο χρώμα της ζελατίνας. Πολύ σκούρα (βαθύχρωμη) ζελατίνα σημαίνει ότι δεν μπορείτε να χρησιμοποιήσετε το κράνος το βράδυ.

Τα ανοικτού ή κλειστού τύπου κράνη κατασκευάζονται κυρίως από:

- Θερμοπλαστική ύλη (Polycarbonate) (σχ. 3.4ε).
- Πολυεστερικές ίνες γυαλιού (Glass fibre) (σχ. 3.4στ).
- Ίνες άνθρακα και αραμιδίου (Kevlar) (σχ. 3.4ζ).

Τα κράνη από θερμοπλαστική ύλη είναι ελαφρότερα από τα πολυεστερικά. Τα κράνη αυτά, δεν πρέπει να τα βάφετε ή να τους επικολλάτε αυτοκόλλητα. Δεν πρέπει να τα πλένετε με διαλυτικά. Η διάρκεια ζωής τους είναι περιορισμένη (τρία έως πέντε χρόνια).

Τα κράνη από πολυεστερικές ίνες είναι βαρύτερα από τα προηγούμενα, διαρκούν περισσότερο και είναι εύκολα στον καθαρισμό τους.

Τα κράνη από ίνες άνθρακα και αραμιδίου έχουν εξαιρετική σκληρότητα, είναι ελαφρά, χωρίς όριο ζωής αλλά πιο ακριβά.

Τα κράνη δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται, μετά από σοβαρό κτύπημα



Σχ. 3.4ε
Κράνη από θερμοπλαστική ύλη.



Σχ. 3.4στ
Κράνη από πολυεστερικές ίνες.



Σχ. 3.4ξ
Κράνη από ίνες άνθρακα και αραμιδίου.

ή όταν παρουσιάζουν κάποια ρωγμή. Για τον καθαρισμό των κρानών και ιδιαίτερα των ζελατινών ή των ειδικών γυαλιών πρέπει να ακολουθείτε αυστηρά τις οδηγίες του κατασκευαστή τους.

Και βέβαια μην ξεχνάτε, ότι ο Κ.Ο.Κ. προβλέπει αυστηρές κυρώσεις στους οδηγούς και στους συνεπιβάτες μοτοσυκλετών ή μοτοποδηλάτων χωρίς το προστατευτικό κράνος. Με τον ισχύοντα Κ.Ο.Κ. το χρηματικό πρόστιμο είναι 50.000 δρχ., δηλαδή όσο θα χρειαστεί να δαπανήσετε για την αγορά του.

3.5 Κατασκευές προστασίας του αναβάτη.

Οι ειδικές κατασκευές για την προστασία των αναβατών ποικίλλουν από μοτοσυκλέτα σε μοτοσυκλέτα, ανάλογα με τον κατασκευαστή. Επίσης υπάρχει ποικιλία μέσων προστασίας, που τοποθετούνται από την αρχή ή που μπορείτε να προμηθευτείτε από το εμπόριο. Η προστασία εξασφαλίζεται από διαφανείς ανεμοθώρακες (παρ-μπριζ) (σχ. 3.5α), που ποικίλλουν σε σχήμα και μέγεθος και τοποθετούνται πάνω στο τιμόνι. Υπάρχουν ολόσωμες κατασκευές προστασίας (ολόσωμα φαίρινγκ) (σχ. 3.5β), που τοποθετούνται σε μοτοσυκλέτες τουρισμού, αεροδυναμικές κατασκευές για σπορ μοτοσυκλέτες αλλά και τουρισμού (μικρά φαίρινγκ) (σχ. 3.5γ).



Σχ. 3.5α
Προστατευτικός ανεμοθώρακας.



Σχ. 3.5β
Ολόσωμη κατασκευή προστασίας.



Σχ. 3.5γ
Αεροδυναμική κατασκευή προστασίας τουριστικής μοτοσυκλέτας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

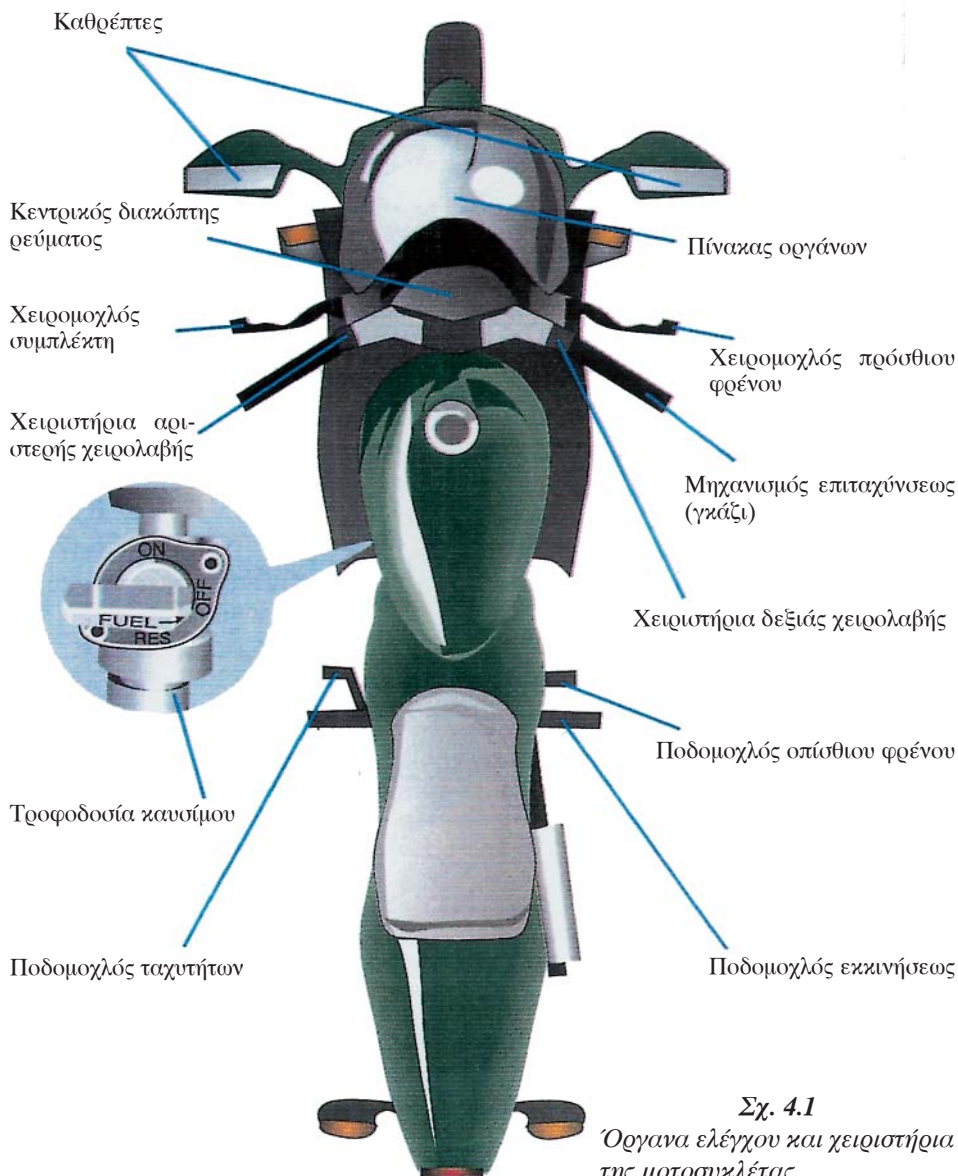
ΟΡΓΑΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

4.1 Γενική περιγραφή οργάνων και χειριστηρίων ελέγχου της μοτοσυκλέτας.

Τα βασικότερα όργανα ελέγχου και χειριστήρια μιας μοτοσυκλέτας (σχ. 4.1) είναι:

1. Οι ποδομοχλοί (λεβιέδες).
 - α) Ο ποδομοχλός των ταχυτήτων (αριστερό πόδι).
 - β) Ο ποδομοχλός του οπίσθιου φρένου (δεξί πόδι).
 - γ) Ο ποδομοχλός εκκινήσεως (μανιβέλα).
2. Τα χειριστήρια της αριστερής χειρολαβής.
 - α) Ο διακόπτης επιλογής φώτων πορείας και διασταυρώσεως.
 - β) Ο διακόπτης του οπτικού σήματος (σινιάλο).
 - γ) Ο διακόπτης της κόρνας.
 - δ) Ο διακόπτης επιλογής των δεικτών πορείας (φλας).
 - ε) Ο χειρομοχλός του συμπλέκτη.
3. Τα χειριστήρια της δεξιάς χειρολαβής.
 - α) Ο διακόπτης που θέτει άμεσα τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.
 - β) Ο διακόπτης εκκινήσεως (μίζα).
 - γ) Ο διακόπτης των φώτων.
 - δ) Ο μηχανισμός επιταχύνσεως (γκάζι).
 - ε) Ο χειρομοχλός (μανέτα) του πρόσθιου φρένου.
4. Οι καθρέπτες.
5. Ο πίνακας οργάνων.
 - α) Το ταχύμετρο.
 - β) Το στροφόμετρο.
 - γ) Ο μετρητής χιλιομετρικής αποστάσεως και ημερήσιος μετρητής χιλιομέτρων.
 - δ) Η φωτεινή ένδειξη δεικτών πορείας (φλας) και φώτων κινδύνου (αλάρι).
 - ε) Η φωτεινή ένδειξη φώτων πορείας (κυανό).

- στ) Η φωτεινή ένδειξη πίεσης λαδιού (κόκκινο) και η φωτεινή ένδειξη αναφλέξεως (κόκκινο).
 ζ) Η φωτεινή ένδειξη «νεκράς» στο κιβώτιο ταχυτήτων (πράσινο).
 η) Η φωτεινή ένδειξη θερμοκρασίας.
 θ) Ο κεντρικός διακόπτης ρεύματος.



Σχ. 4.1
 Όργανα ελέγχου και χειριστήρια της μοτοσυκλέτας.

4.2 Οι ποδομοχλοί (λεβιέδες).

α) Ο ποδομοχλός των ταχυτήτων (αριστερό πόδι).

Οι σχέσεις του κιβωτίου των ταχυτήτων (οι «ταχύτητες») επιτρέπουν να ρυθμίζετε τη σχέση της ισχύος του κινητήρα σε συνάρτηση με την ταχύτητα κινήσεως της μοτοσυκλέτας. Οι χαμηλότερες σχέσεις (πρώτη και δεύτερη) χρησιμοποιούνται εκεί όπου χρειάζεσθε περισσότερο ισχύ (έλξη) και χαμηλή ταχύτητα κινήσεως. Τις χρησιμοποιείτε όταν ξεκινάτε, όταν κινείσθε σε ανηφορικό δρόμο ή όταν επιταχύνετε. Οι μεγαλύτερες σχέσεις (τρίτη, τετάρτη, πέμπτη ή έκτη) σας επιτρέπουν να χρησιμοποιείτε την ίδια ισχύ για να κινείσθε με μεγαλύτερη ταχύτητα και μικρότερη κατανάλωση καυσίμου.

Αξίζει να ασκηθείτε στην ομαλή αλλαγή των σχέσεων στο κιβώτιο ταχυτήτων.

Ο ποδομοχλός των σχέσεων βρίσκεται συνήθως στο αριστερό πόδι εμπρός από το αριστερό υποπόδιο (μαρσπιέ) (σχ. 4.2α). Υπάρχει περίπτωση να έχετε το συμπλέκτη στα χειριστήρια του αριστερού χεριού, ειδικά στα σκούτερ (scooter).

Η ουδέτερη (νεκρή) θέση του μοχλού σχέσεων. Όλα τα μοτοποδήλατα και οι μοτοσυκλέτες έχουν μια φωτεινή ένδειξη πράσινου χρώματος, που ανάβει, όταν ο μοχλός βρίσκεται στην ουδέτερη θέση, δηλαδή όταν καμιά σχέση δεν υπάρχει στο κιβώτιο και η μετάδοση της κινήσεως από τον κινητήρα στον πίσω τροχό έχει διακοπεί.

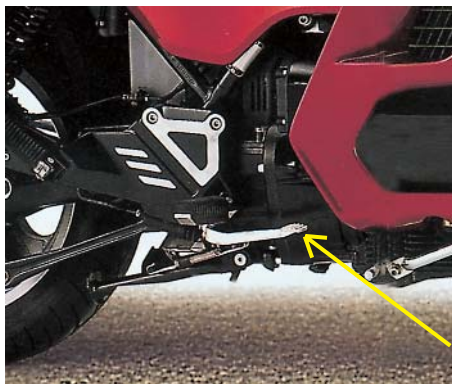
Πιέζοντας τον μοχλό κάτω ή σηκώνοντας το μοχλό με την άκρη της μπότας σας (τα δάκτυλα του αριστερού ποδιού) βάζετε μια σχέση στο κιβώτιο («βάζετε ταχύτητα»). Ο αριθμός των σχέσεων και οι θέσεις τους ποικίλλουν από κατασκευαστή σε κατασκευαστή. Συνήθως είναι η πρώτη σχέση κάτω, πιο πάνω ακολουθεί η ουδέτερη θέση («νεκρά»), η δεύτερη, η τρίτη, η τέταρτη, η πέμπτη και η έκτη (οι τρεις τελευταίες σχέσεις, εφόσον υπάρχουν).

β) Ο ποδομοχλός του οπίσθιου φρένου (δεξί πόδι).

Αντίστοιχα με τον ποδομοχλό σχέσεων («ταχυτήτων») αλλά στη δεξιά πλευρά βρίσκεται τοποθετημένος ο ποδομοχλός του οπίσθιου φρένου (σχ. 4.2β). Πιέζοντας τον ποδομοχλό φρενάρτε, αφήνοντάς τον ελευθερώνετε το πίσω φρένο. Μερικά μοτοποδήλατα έχουν το φρένο (τη χειρολαβή) στο αριστερό χέρι και κάποιοι κατασκευαστές δίνουν τη δυνατότητα με τον ποδομοχλό του πίσω φρένου να φρενάρει μερικώς και ο εμπρός τροχός.



Σχ. 4.2α
Ποδομοχλός ταχυτήτων.



Σχ. 4.2β
Ποδομοχλός οπίσθιου φρένου.



Σχ. 4.2γ
Ποδομοχλός εκκινήσεως (μανιβέλα).

γ) Ο ποδομοχλός εκκινήσεως (δεξί πόδι).

Ο ποδομοχλός εκκινήσεως συνήθως βρίσκεται στο δεξί πόδι (σπάνια στο αριστερό) πίσω από το δεξί υποπόδιο (μαρσπιέ) (σχ. 4.2γ). Για να το χρησιμοποιήσετε, ελέγχετε το κουμπί με το οποίο “σβήνετε” τον κινητήρα σε περίπτωση ανάγκης (kill switch) και το τοποθετείτε στη θέση εκκινήσεως (on). Ανοίγετε το διακόπτη ρεύματος (κλειδί), βάζετε «νεκρά», «ξεδιπλώνετε» το πάτημα του ποδομοχλού εκκινήσεως και τον πιέζετε σταθερά και γρήγορα μέχρι το χαμηλότερο σημείο της. Αν υπάρχει, πατάτε προηγουμένως τον αποσυμπιεστή, που συνήθως βρίσκεται στα χειριστήρια του αριστερού χεριού. Επαναλαμβάνετε την κίνηση μέχρι να εκκινήσει

(πάρει μπροστά) ο κινητήρας. Εφόσον αυτό συμβεί, «διπλώνετε» το πάτημα του ποδομοχλού εκκινήσεως.

4.3 Χειριστήρια αριστερής χειρολαβής.

Στην αριστερή χειρολαβή βρίσκονται (σχ. 4.3):

α) *Ο διακόπτης επιλογής των φώτων πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεως (μεσαία).* Ο διακόπτης αυτός σας επιτρέπει να αλλάζετε τα φώτα πορείας σε φώτα διασταυρώσεως για να μην τυφλώνετε τον οδηγό του οχήματος με το οποίο διασταυρώνεσθε.

β) *Ο διακόπτης του οπτικού σήματος (σινιάλο).* Ο διακόπτης αυτός επανέρχεται στη θέση του μόλις πάψει η πίεση του δακτύλου σας. Ανάβει στιγμιαία το φως πορείας (προβολέας) και είναι το οπτικό αντίστοιχο σήμα του ηχητικού της κόρνας μας (ηχητικής συσκευής).

γ) *Ο διακόπτης της κόρνας.* Η χρήση της κόρνας σας βοηθά να ειδοποιείτε εγκαίρως για τη διέλευσή σας.

Προσοχή: πρέπει να αποφεύγεται η άσκοπη χρήση της.

δ) *Ο διακόπτης επιλογής των δεικτών πορείας (φλας).* Με το διακόπτη αυτόν μπορείτε να ανάβετε τον κατάλληλο δείκτη πορείας (αριστερό ή δεξί φλας) δηλώνοντας την πρόθεσή σας να αλλάξετε κατεύθυνση, λωρίδα κυκλοφορίας ή να βγείτε από τις θέσεις στάσεως ή σταθμεύσεως.

ε) *Ο χειρομοχλός του συμπλέκτη* (ή η χειρολαβή του πίσω φρένου σε μερικά μοτοποδήλατα).

Η χειρολαβή του συμπλέκτη (που μπορεί να είναι μηχανικός ή υδραυλικός) συμπλέκει ή αποσυμπλέκει, μέσω του συμπλέκτη την κίνηση, που ο κινητήρας στέλνει στο κιβώτιο ταχυτήτων και στη συνέχεια μεταδίδεται μέσω αλυσίδας ή άξονα στον πίσω τροχό. Εάν έχετε ήδη επιλέξει σχέση («ταχύτητα») στο κιβώτιο, τότε ο συμπλέκτης ρυθμίζει αποκλειστικά τη μετάδοση κινήσεως στον πίσω τροχό ή τη διακοπή της.

Χρησιμοποιείτε το χειρομοχλό του συμπλέκτη όταν:

- Επιλέγετε πρώτη σχέση και πριν ξεκινήσετε.
- Θέλετε να μη σβήσει ο κινητήρας, όταν ακινητοποιείτε τη μοτοσυκλέτα.
- Θέλετε να αλλάξετε σχέση στο κιβώτιο.
- Θέλετε να βάλετε «νεκρά».

Για να αλλάξετε ή να επιλέξετε σχέση στο κιβώτιο:

- Πιέζετε το χειρομοχλό τελείως πίσω.
- Επιλέγετε τη σχέση με τον ποδομοχλό του αριστερού ποδιού σας.
- Απελευθερώνετε το χειρομοχλό μαλακά, κρατώντας τον λίγο περισσότερο εκεί που αισθάνεσθε τη μοτοσυκλέτα να κινείται εμπρός,

ενώ επιταχύνετε τον κινητήρα με το γκάζι (δεξί χέρι).

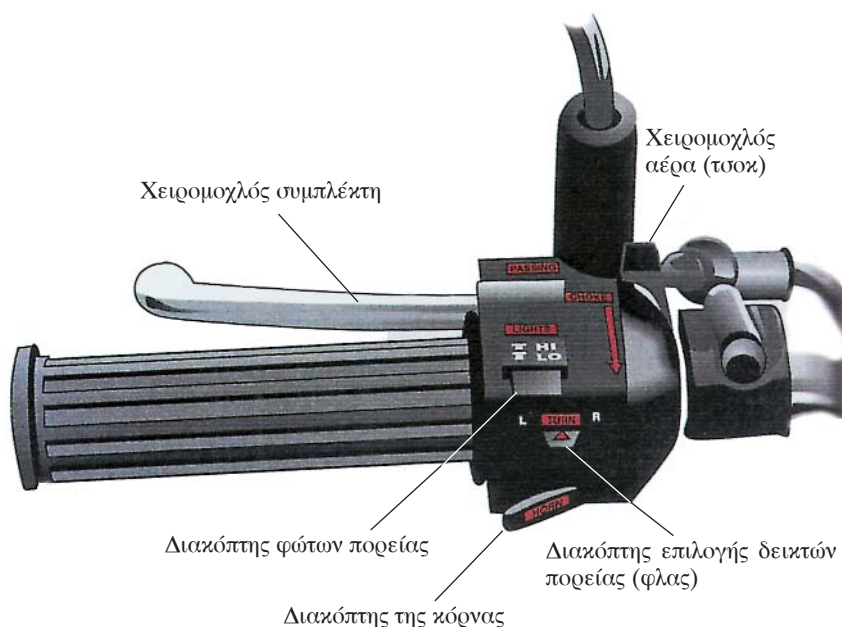
Ο χειρομοχλός του συμπλέκτη δεν υπάρχει στα μοτοποδήλατα με αυτόματο ή ημιαυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων. Ένα φυγοκεντρικό σύστημα φροντίζει για την κάλυψη της λειτουργίας της συμπλέξεως-αποσυμπλέξεως.

στ) Ο **χειρομοχλός του «αέρα»** (τσοκ) και ο **χειρομοχλός του αποσυμπιεστή**.

Σε πολλούς τύπους στο αριστερό χέρι υπάρχουν ο χειρομοχλός του «αέρα» που χρησιμοποιείται για να ενεργοποιεί έναν απλό μηχανισμό, χρήσιμο για να ξεκινάτε τον κινητήρα σε κρύο καιρό. Ουσιαστικά επηρεάζεται με αυτόν το μείγμα καυσίμου-αέρα αυξάνοντας το καύσιμο (πλουσιότερο μείγμα). Μόλις η θερμοκρασία του κινητήρα φθάσει στους προβλεπόμενους βαθμούς λειτουργίας επαναφέρετε το χειρομοχλό στην αρχική του θέση, αδρανοποιώντας το μηχανισμό.

Ο χειρομοχλός του αποσυμπιεστή χρησιμοποιείται μόνο κατά την εκκίνηση του κινητήρα για να μειώσει την αντίσταση, που αντιμετωπίζει το έμβολο (πιστόνι) καθώς παλινδρομεί. Στις σύγχρονες μοτοσυκλέτες δεν υπάρχει ο μοχλός αυτός.

Αυτό βοηθά να ξεκινήσει ο κινητήρας ευκολότερα, αφού η αντίσταση που αντιμετωπίζετε στον ποδομοχλό εκκινήσεως (μανιβέλα), μειώνεται σοβαρά.



Σχ. 4.3

Λεπτομέρειες χειριστηρίων αριστερής χειρολαβής.

4.4 Χειριστήρια δεξιάς χειρολαβής.

Στη δεξιά χειρολαβή βρίσκονται (σχ. 4.4):

α) *Ο διακόπτης που θέτει άμεσα τον κινητήρα εκτός λειτουργίας.* Με το διακόπτη αυτόν θέτετε τον κινητήρα εκτός λειτουργίας, όταν χρειάζεται αυτό να γίνει επειγόντως. Κλείνει όλα τα ηλεκτρικά κυκλώματα και βοηθά στο να αποφύγετε ανάφλεξη σε περίπτωση ατυχήματος. Σε φυσιολογικές συνθήκες χρησιμοποιείτε τον κεντρικό διακόπτη.

β) *Ο διακόπτης εκκινήσεως (μίζα).* Ο διακόπτης αυτός χρησιμοποιείται για να θέσετε σε λειτουργία τον κινητήρα. Συνήθως υπάρχει ή ο διακόπτης εκκινήσεως (μίζα) ή ο ποδομοχλός εκκινήσεως. Σπάνια υπάρχουν και τα δύο. Για να θέσετε το διακόπτη αυτόν σε λειτουργία ακολουθείτε τις εξής διαδικασίες:

- Ελέγχετε τον προηγούμενο διακόπτη. Πρέπει να είναι ανοικτός (on).
- Ανοίγετε τον κεντρικό διακόπτη.
- Βεβαιωθείτε ότι έχετε «νεκρά» στο κιβώτιο.
- Πιέστε το διακόπτη για να ξεκινήσει («πάρει μπροστά») ο κινητήρας.

Σε κάποιες μοτοσυκλέτες ο κατασκευαστής προβλέπει, όταν έχετε «βάλει ταχύτητα» στο κιβώτιο, να μη λειτουργεί ο διακόπτης εκκινήσεως, ακόμη και αν ακολουθήσετε την παραπάνω σειρά ενεργειών, παραβλέποντας τον έλεγχο της «νεκράς».

γ) *Ο διακόπτης των φώτων.* Συνήθως ο διακόπτης αυτός έχει εκτός των δύο θέσεων «on - off» και μια τρίτη θέση για να μένουν ανοικτά τα φώτα σταθμεύσεως.

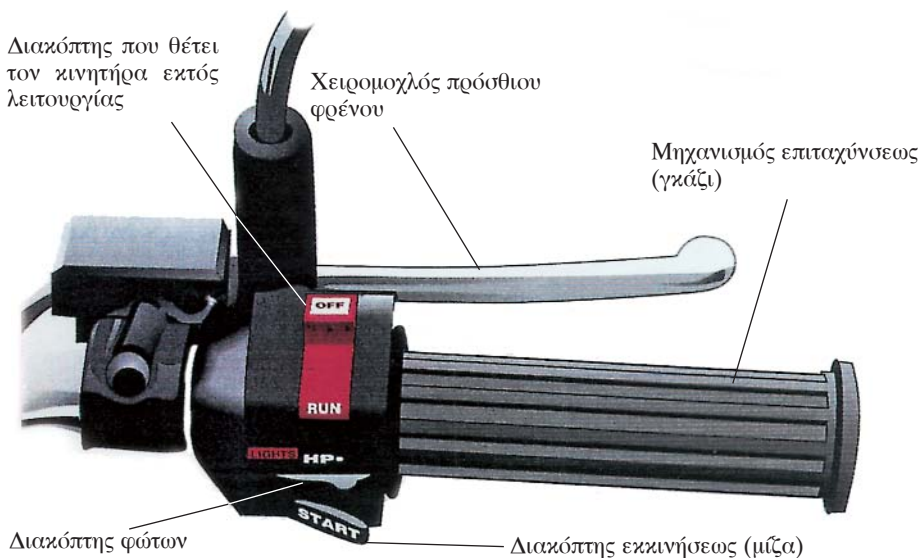
δ) *Ο μηχανισμός επιταχύνσεως (γκάζι).* Με το μηχανισμό αυτόν ουσιαστικά στέλνετε περισσότερο μείγμα καυσίμου στον κινητήρα, οπότε αυτός περιστρέφεται με περισσότερες στροφές ανά λεπτό. Κινήστε προς το σώμα σας τον καρπό σας περιστροφικά (αντίθετα από τη φορά των δεικτών του ρολογιού) κρατώντας σφικτά τη δεξιά λαβή, για να επιταχύνετε. Τον αφήνετε να επιστρέψει στη θέση του για να επιβραδύνετε. Όταν ο μηχανισμός βρίσκεται στη θέση, όπου τον αναγκάζει το ελατήριο επαναφοράς του, τότε ο κινητήρας πρέπει να δουλεύει με τις λιγότερες επιτρεπτές από τον κατασκευαστή στροφές ανά λεπτό. Τότε συνηθίζεται να λέγετε ότι ο κινητήρας είναι στο «ρελαντί» (άφορτη λειτουργία).

ε) *Ο χειρομοχλός του πρόσθιου φρένου (μανέτα).* Ο δεξιός χειρομοχλός επιδρά στο πρόσθιο φρένο. Όσο πιο δυνατά πιέζετε τόσο ισχυρότερα τροχοπεδείτε (φρενάρετε).

4.5 Οι καθρέπτες.

Οι καθρέπτες (σχ. 4.5), είτε βιδώνουν σε αναμονές στη ράβδο του

τιμονιού, είτε είναι ενσωματωμένοι ή στερεωμένοι από τον κατασκευαστή στον ανεμοθώρακα της μοτοσυκλέτας, πρέπει να δίνουν σαφή εικόνα της κυκλοφορίας πίσω σας. Αν οι αγκώνες σας εμποδίζουν την ορατότητα, τότε



Σχ. 4.4

Λεπτομέρειες χειριστηρίων δεξιάς χειρολαβής.



Σχ. 4.5

Καθρέπτες.

πρέπει να αντικαταστήσετε ή να προεκτείνετε τους αντίστοιχους καθρέπτες. Οι καθρέπτες δεν πρέπει να αφαιρούνται, ειδικά ο αριστερός, για τον οποίο υπάρχει υποχρέωση τοποθέτησής του από τον Κ.Ο.Κ και χρηματικό πρόστιμο μεγαλύτερης αξίας από το κόστος αγοράς και τοποθέτησής τους.

4.6 Ο πίνακας των οργάνων.

Τα όργανα που συνήθως συναντάτε σε μια μοτοσυκλέτα είτε αυτά είναι μεμονωμένα, είτε οργανωμένα σε έναν πίνακα (σχ. 4.6) είναι τα εξής:

α) **Το ταχύμετρο.** Δείχνει την ταχύτητα με την οποία κινείται η μοτοσυκλέτα.

β) **Το στροφόμετρο.** Συνήθως αναλογικό. Δείχνει σε πόσες χιλιάδες στροφές ανά λεπτό στρέφεται ο κινητήρας.

γ) **Μετρητής χιλιομετρικής απόστασης και μηδενιζόμενος μετρητής χιλιομέτρων.** Δείχνει τα χιλιόμετρα που έχει διανύσει η μοτοσυκλέτα συνολικώς. Σε πολλές μοτοσυκλέτες υπάρχει δεύτερος μετρητής, στον οποίο υπάρχει η δυνατότητα μηδενισμού της ενδείξεως προκειμένου να γνωρίζετε την απόσταση που διανύετε σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα δικής σας επιλογής.

δ) **Φωτεινή ένδειξη δεικτών πορείας (φλας) και φώτων κινδύνου (αλάμ).** Δείχνουν ποιους φωτεινούς δείκτες κατευθύνσεως έχετε επιλέξει ώστε να αναβοσβήνουν.

ε) **Φωτεινή ένδειξη φώτων πορείας (κυανό).** Δείχνει ότι έχετε αναμμένα τα φώτα πορείας (μεγάλη σκάλα).

στ) **Φωτεινή ένδειξη πίεσεως λαδιού (κόκκινο) και φωτεινή ένδειξη αναφλέξεως (κόκκινο).** Θέτετε τον κεντρικό διακόπτη ρεύματος στη θέση «οη». Τότε ανάβει η φωτεινή ένδειξη της πίεσεως του λαδιού και της αναφλέξεως. Σβήνουν και τα δύο μόλις ξεκινήσει ο κινητήρας και λειτουργεί τουλάχιστον στις στροφές του ρελαντί.

Προσοχή: αν κατά τη λειτουργία του κινητήρα στο ρελαντί:

– Η φωτεινή ένδειξη της πίεσεως λαδιού δεν σβήνει, σημαίνει ότι για κάποιο λόγο η πίεση δεν είναι η προβλεπόμενη επειδή υπάρχει κάποιο πρόβλημα (χαμηλή στάθμη λαδιού, πρόβλημα στην αντλία του λαδιού κ.ά.).

– Η φωτεινή ένδειξη της αναφλέξεως δεν σβήνει, σημαίνει ότι ο συσσωρευτής (μπαταρία) δεν φορτώνεται ικανοποιητικά.

ζ) **Φωτεινή ένδειξη ουδέτερης θέσεως στο κιβώτιο ταχυτήτων (πράσινο).** Η φωτεινή ένδειξη ανάβει κάθε φορά που θέτετε το κιβώτιο ταχυτήτων στην ουδέτερη θέση («νεκρά»).

η) **Φωτεινή ένδειξη θερμοκρασίας.** Η φωτεινή ένδειξη ανάβει όταν η θερμοκρασία νερού (ή ψυκτικού υγρού) στους υδρόψυκτους ή υγρόψυκτους κινητήρες υπερβεί το όριο της θερμοκρασίας (υπερθέρμανση).

Υπάρχει περίπτωση εκτός από τη φωτεινή ένδειξη να έχουμε επί πλέον και αναλογική ένδειξη.

θ) **Κεντρικός διακόπτης ρεύματος.** Με το διακόπτη αυτόν εκτός από την παροχή ρεύματος σε όλα τα κυκλώματα και τη διακοπή του, υπάρχει η δυνατότητα σε πολλές μοτοσυκλέτες, επιλέγοντας άλλες θέσεις του κλειδιού, να κλειδώσετε το τιμόνι ή να αφήσετε αναμμένα τα φώτα σταθμεύσεως.

Κοντά στα όργανα αυτά υπάρχει περίπτωση να είναι τοποθετημένα από τον κατασκευαστή ή από δική σας προσθήκη και άλλα όργανα, όπως η ψηφιακή ένδειξη σχέσεων στο κιβώτιο ταχυτήτων, η αναλογική ένδειξη της στάθμης του καυσίμου στο δοχείο καυσίμων (ρεζερβουάρ, ντεπόζιτο), η ένδειξη συσσωρευτή κ.ά.



Σχ. 4.6
Πίνακας οργάνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΜΑΘΑΙΝΟΝΤΑΨ ΝΑ ΟΔΗΓΕΙΤΕ

5.1 Τα στηρίγματα της μοτοσυκλέτας.

Το μοτοποδήλατο ή η μοτοσυκλέτα σας χρειάζονται κάποια πρόσθετα εξαρτήματα, με τα οποία στηρίζεται, όταν δεν βρίσκεται σε κίνηση ή δεν βρϊσκεσθε εσείς επάνω. Για το σκοπό αυτό υπάρχουν δύο τέτοια εξαρτήματα, **το πλαϊνό και το κεντρικό στηρίγμα (σταντ)**. Συνήθως το πλαϊνό στηρίγμα το κατεβάζετε με το αριστερό πόδι λίγο πριν κατεβείται και έτσι στηρίζει τη μοτοσυκλέτα ή το μοτοποδήλατο σχηματίζοντας μια ασύμμετρη τριγωνική βάση στηρίξεως με τους δύο τροχούς (σχ. 5.1α).



Σχ. 5.1α
Πλαϊνό στηρίγμα.

Το πλαϊνό στήριγμα πρέπει να συνηθίσετε να το σηκώνετε με το δεξί σας πόδι, πριν ανεβείτε στη μοτοσυκλέτα, ενώ την πλησιάζετε από την αριστερή πλευρά της. Η συνήθεια αυτή εξασφαλίζει ότι δεν θα το ξεχάσετε ανοικτό. Αν αυτό συμβεί, τότε μπορεί να έχετε ακόμη και πτώση στην πρώτη αριστερή στροφή, όταν το στήριγμα θα συρθεί στο έδαφος απρόσμενα. Αρκετοί τύποι έχουν από κατασκευής έναν ειδικό μηχανισμό (βαλβίδα), ο οποίος δεν επιτρέπει την εκκίνηση του κινητήρα, χωρίς να έχει προηγουμένως σηκωθεί το πλαϊνό στήριγμα.

Χρησιμοποιείτε το κεντρικό στήριγμα, όταν έχετε την πρόθεση η μοτοσυκλέτα σας να μείνει ακίνητη για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτό παρέχει σταθερότερη στήριξη.

Τοποθετήστε πατώντας, με το δεξί σας πόδι, κάτω το μοχλό του στηρίγματος, που προεξέχει, ενώ βρισκεσθε στην αριστερή πλευρά της μοτοσυκλέτας. Κρατήστε με το αριστερό χέρι την αριστερή λαβή του τιμονιού και με το δεξί τη λαβή στο πλαίσιο του δικύκλου, που βρίσκεται ακριβώς εμπρός σας. Η κίνηση γίνεται γρήγορα και συντονισμένα ενώ συγχρόνως πατάτε το μοχλό του κεντρικού στηρίγματος. Σηκώστε την με το δεξί σας χέρι και κρατώντας το τιμόνι στα ίσια με το αριστερό ακολουθήστε την κίνηση της μοτοσυκλέτας ελαφρά προς τα πίσω (σχ. 5.1β).



Σχ. 5.1β
Κεντρικό στήριγμα.

Το κεντρικό στήριγμα προσφέρει την απαραίτητη στήριξη για εργασίες συντηρήσεως, όπως η ρύθμιση της αλυσίδας κινήσεως ή η επισκευή των ελαστικών.

Διαλέξτε για τη στήριξη της μοτοσυκλέτας σας οριζόντιο έδαφος (κατά το δυνατό) και να βάζετε πάντα κάποια σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων, αφού σβήσετε τον κινητήρα. Ελέγξτε τη σκληρότητα του εδάφους ή της ασφάλτου. Υπάρχει περίπτωση ανατροπής της μοτοσυκλέτας, αν τα στηρίγματα βυθισθούν στο έδαφος ή τη μαλακή άσφαλο. Στην ανάγκη, τοποθετήστε κάτω από τα στηρίγματα, κάποια φαρδιά επίπεδη πέτρα, μια σανίδα ή ένα κομμάτι λαμαρίνας.

Αν το έδαφος είναι επικλινές, τότε φροντίστε η στήριξη να γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε το χαμηλότερο σημείο του εδάφους να είναι προς την αντίθετη φορά από αυτήν που διπλώνουν τα στηρίγματά σας.

5.2 Η στάση-θέση οδήγησεως.

Η ίδια η μοτοσυκλέτα, ανάλογα με τον τύπο της επιβάλλει μια στάση-θέση οδήγησεως. Στο σχήμα 5.2α φαίνεται η σωστή στάση οδήγησεως σε μοτοσυκλέτα τουρισμού. Η θέση αυτή πρέπει να είναι άνετη. Πρέπει να



Σχ. 5.2α
Σωστή στάση-θέση οδήγησεως (πλάγια όψη).

πατάτε άνετα και τα δυο σας πόδια στο έδαφος, όταν βρίσκεσθε εν στάσει. Τα χέρια σας πρέπει να ακουμπούν επάνω στις χειρολαβές χαλαρά και τα χειριστήρια να βρίσκονται σε τέτοια θέση, ώστε έχοντας τα δάκτυλά σας επάνω στους χειρομοχλούς συμπλέκτη και εμπρόσθιου φρένου, η ράχη του καρπού σας να είναι ευθεία προέκταση του πήχυ σας. Εάν δεν είναι πρέπει αυτά να ρυθμισθούν ανάλογα.

Πρέπει να θεωρείτε ότι η μπάρα του τιμονιού, τα χέρια σας και το στέρνο σας σχηματίζουν ένα στεφάνι, που είναι ελαφρά λυγισμένο, αλλά αντιστέκεται σε οποιαδήποτε παραμόρφωση, που προκαλείται χωρίς τη συναίνεσή σας (σχ. 5.2β). Το στεφάνι αυτό πρέπει να αποκτά τη μέγιστη ακαμψία σε πολύ απότομα φρεναρίσματα. Εκεί, σπρώχνοντας με τους καρπούς σας τις λαβές του τιμονιού σταθερά προς τα εμπρός, αναγκάζετε το τιμόνι να μείνει στην ευθεία, απορροφώντας κάθε δύναμη που τείνει να το στρέψει προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση. Να μην ξεχνάτε ότι στο φρενάρισμα πανικού τα πόδια σας



Σχ. 5.2β

Σωστή στάση-θέση οδήγησης (μπροστινή όψη).

σφίγγουν επάνω στο δοχείο βενζίνης (σχ. 5.2γ).

Κατά την οδήγηση τα πόδια σας πρέπει να πατάνε καλά στα υποπόδια (μαρσπιέ) (σχ. 5.2δ). Όταν ανωμαλίες του εδάφους το απαιτούν, μεταφέρετε κατά το δυνατόν το βάρος σας στα πόδια, ελαφρύνοντας το κάθισμά σας στη σέλα. Έτσι επιτυγχάνετε καλύτερο έλεγχο και βέβαια μεταφέρετε το κέντρο βάρους του συστήματος χαμηλότερα.

5.3 Η εκκίνηση του κινητήρα.

Υποθέστε ότι βρίσκεστε επάνω στη μοτοσυκλέτα. Έχετε ανεβάσει το στήριγμα που τη στηρίζει. Εκτός από κάποιες ιδιαιτερότητες, ορισμένων τύπων, στις περισσότερες περιπτώσεις η εκκίνηση γίνεται όπως περιγράφεται παρακάτω:

- Γυρίζετε το κλειδί στον κεντρικό διακόπτη στη θέση «on».
- Βεβαιώνετε ότι στο κιβώτιο δεν υπάρχει ταχύτητα. Η πράσινη ένδειξη της νεκράς πρέπει να ανάβει. Αν δεν υπάρχει η δυνατότητα αυτής της ένδειξης, κινείτε τη μοτοσυκλέτα μπρος πίσω. Ο πίσω τροχός πρέπει να κινείται ελεύθερα.
- Ανοίγετε το διακόπτη των καυσίμων, αν αυτό δεν γίνεται αυτόματα.
- Βεβαιώεσθε ότι ο διακόπτης άμεσης ακινητοποιήσεως του κινητήρα είναι στη θέση «on».
- Αν ο καιρός είναι κρύος γυρίζετε και το χειρομοχλό του «αέρα» (τσοκ) στο «on» (αν υπάρχει).

Ο κινητήρας ξεκινά ανάλογα με την προσφερόμενη από τον κατασκευαστή δυνατότητα.

Δύο τρόποι υπάρχουν και αυτοί είναι:

Με τον εκκινητή (μίζα). Πατάτε το διακόπτη της εκκινήσεως (εναύσεως) στιγμιαία. Ο κινητήρας πρέπει να λειτουργήσει, πριν αφήσετε ελεύθερο το διακόπτη. Εάν δεν γίνει με την πρώτη φορά το επαναλαμβάνετε μερικές φορές.

Με τον ποδομοχλό εκκινήσεως (μανιβέλα). Ανοίγοντας το πάτημα του ποδομοχλού εκκινήσεως του πιέζετε με το πόδι σας δυνατά μέχρι το κάτω μέρος της διαδρομής του, έως ότου ακούσετε τον κινητήρα να λειτουργεί καθαρά. Εννοείται ότι σε κάθε αποτυχημένη προσπάθεια επιτρέπεται στον ποδομοχλό να επανέλθει στην αρχική του θέση ωθούμενος από το ελατήριο του. Εφόσον ο κινητήρας λειτουργήσει, διπλώνετε το «πάτημα» του ποδομοχλού.

Να σημειωθεί ότι υπάρχουν διαφορές από τύπο σε τύπο, αλλά γενικά είναι καλό, την ώρα που επιχειρείτε να θέσετε σε λειτουργία τον κινητήρα, να ανοίγετε λίγο το «γκάζι». Όταν ο κινητήρας αρχίσει να ζεσταίνεται, κλείνετε τον διακόπτη του εμπλουτισμού μείγματος (τσοκ). *Αυτό δεν ισχύει*



*Σχ. 5.2γ
Φρενάρισμα πανικού.*



*Σχ. 5.2δ
Σωστή θέση των ποδιών μοτοσυκλετιστή και επιβάτη στα υποπόδια.*

σε περιπτώσεις μοτοσυκλετών εφοδιασμένων με καταλύτη, οπότε δεν πρέπει να ανοίγετε το «γκάζι» όταν πατάτε τη «μίζα».

Για να σβήσετε τον κινητήρα πρέπει να κλείσετε «το γκάζι» τελείως, να βάλετε στο κιβώτιο «νεκρά» να κλείσετε τον κεντρικό διακόπτη και να βάλετε πρώτη ταχύτητα.

Παίρνετε το κλειδί μαζί σας, αν πρόκειται να αφήσετε τη μοτοσυκλέτα. Κλείνετε και το διακόπτη καυσίμων, αν αυτό γίνεται χειροκίνητα.

5.4 Έτοιμοι να ξεκινήσετε με τη μοτοσυκλέτα σας.

Αφού μάθατε να εκκινείτε τον κινητήρα, πρέπει να μάθετε και να κινείσθε. Πριν ξεκινήσετε με τη μοτοσυκλέτα σας από τη θέση όπου βρίσκεται σταθμευμένη, πρέπει να βεβαιωθείτε ότι ο χώρος, όπου θα κινηθείτε, είναι ελεύθερος και βεβαίως ασφαλής.

- Καθήστε άνετα στη σέλα της μοτοσυκλέτας, πατώντας τα πόδια σας κάτω.
- Θέστε τον κινητήρα σε λειτουργία, ενώ πατάτε το εμπρός φρένο.
- Πατήστε το χειρομοχλό του συμπλέκτη με δύναμη.
- Επιλέξτε με το αριστερό πόδι –που ήδη έχετε ανεβάσει στο υποπόδιο– την πρώτη σχέση στο κιβώτιο.

Αλλάξτε πόδι, πατώντας το αριστερό κάτω και ρίχνοντας το βάρος της μοτοσυκλέτας σε αυτό. Βάλτε το δεξί σας πόδι στο δεξί υποπόδιο και πατήστε τον ποδομοχλό του πίσω φρένου.

Ελευθερώστε το εμπρός φρένο και ανοίξτε ελαφρά το «γκάζι». Συγχρόνως αφήνετε το συμπλέκτη αργά, μέχρι να αισθανθείτε σε κάποιο σημείο της διαδρομής του χειρομοχλού, τον κινητήρα να επιβραδύνει και τη μοτοσυκλέτα να θέλει να κινηθεί μπροστά. Εκεί καθυστερήστε στιγμιαία την ελευθέρωση του χειρομοχλού του συμπλέκτη και ανοίξτε λίγο ακόμη το «γκάζι». Η προσπάθεια του κινητήρα να θέσει σε κίνηση τη μοτοσυκλέτα είναι πολύ σημαντική, γιατί πρέπει να υπερνικήσει την αδράνεια της μάζας μοτοσυκλέτας και οδηγού. Αφήστε τελείως το χειρομοχλό του συμπλέκτη, ανοίξτε λίγο ακόμη το γκάζι και αφήστε το πίσω φρένο, φέρνοντας και το δεξί πόδι επάνω στο υποπόδιο. Η μοτοσυκλέτα σας ήδη ξεκίνησε.

Ενώ κινείσθε πρέπει να κοιτάτε εμπρός και όχι το μπροστινό τροχό σας.

Εάν θέλετε να ακινητοποιήσετε τη μοτοσυκλέτα σας πρέπει:

- Να κλείσετε το «γκάζι».
- Να πατήσετε και τα δύο φρένα προοδευτικά.
- Λίγο πριν ακινητοποιηθεί η μοτοσυκλέτα σας, πατήστε το χειρομοχλό του συμπλέκτη για να μη σβήσει ο κινητήρας.
- Κατεβάστε το αριστερό σας πόδι στο έδαφος για να στηριχθείτε.

Αφού σταματήσετε:

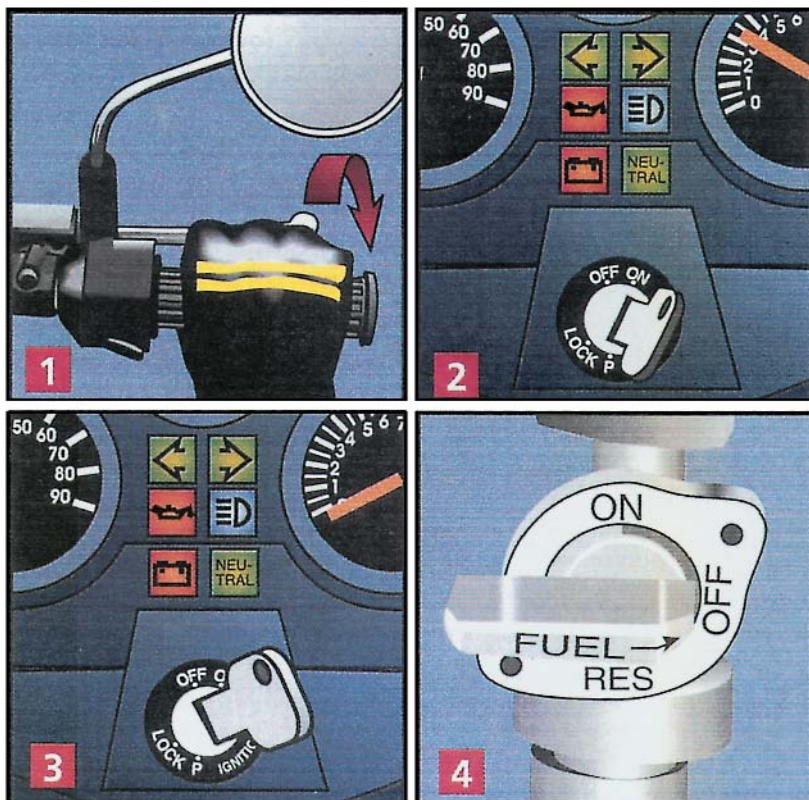
- Πατήστε το μπροστινό φρένο.
- Αφήστε το πίσω φρένο και βάλτε κάτω το δεξί σας πόδι.

Καθώς το αριστερό σας χέρι κρατά το χειρομοχλό του συμπλέκτη πατημένο, το αντίστοιχο πόδι σας ψάχνει τη «νεκρά» στο κιβώτιο. Πρέπει να βεβαιωθείτε ότι τη βρήκατε από το άναμμα της πράσινης ενδείξεως.

Αφήστε το χειρομοχλό και βάλτε και τα δυο πόδια σας στο έδαφος.

Προσέξτε το «πάτημα» του συμπλέκτη να γίνεται, όταν έχετε μικρή ταχύτητα, λίγο πριν ακινητοποιηθεί η μοτοσυκλέτα. Εάν κινείσθε με μεγάλη ταχύτητα, τότε φρενάρете χωρίς να πατήσετε καθόλου το συμπλέκτη.

Πατήστε το συμπλέκτη λίγο πριν σταματήσετε. Δεν πρέπει να ξεχνάτε, ότι αφού σταμάτησε η μοτοσυκλέτα σας, για να κλείσετε τη μηχανή, κλείνετε το διακόπτη και την τροφοδοσία καυσίμου (σχ. 5.4α).



Σχ. 5.4α

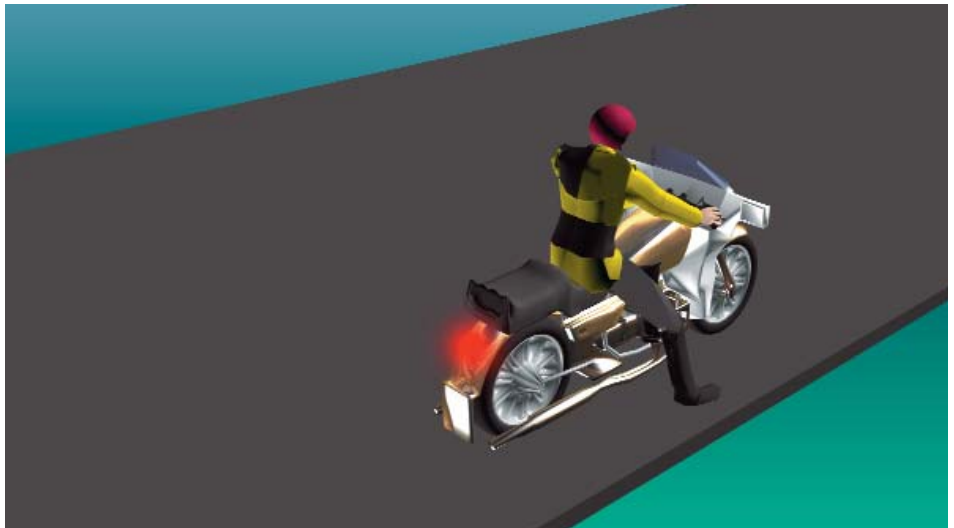
Τα τέσσερα διαδοχικά στάδια για το κλείσιμο της μηχανής είναι τα εξής: 1. Κλείνετε το γκάζι. 2-3. Κλείνετε το διακόπτη. 4. Κλείνετε την τροφοδοσία καυσίμου (αν χρειάζεται).

Η άσκηση κατά τα πρώτα στάδια της εκπαίδευσης.

Μία καλή άσκηση για αρχάριους είναι το ξεκίνημα, η κίνηση με μικρή ταχύτητα (σχ. 5.4β) και το σταμάτημα σε ευθεία γραμμή (σχ. 5.4γ). Επίσης, καλή άσκηση είναι και η κίνηση σε κυκλικές, αριστερόστροφες ή



Σχ. 5.4β
Κίνηση σε ευθεία γραμμή.



Σχ. 5.4γ
Σταμάτημα σε ευθεία γραμμή.

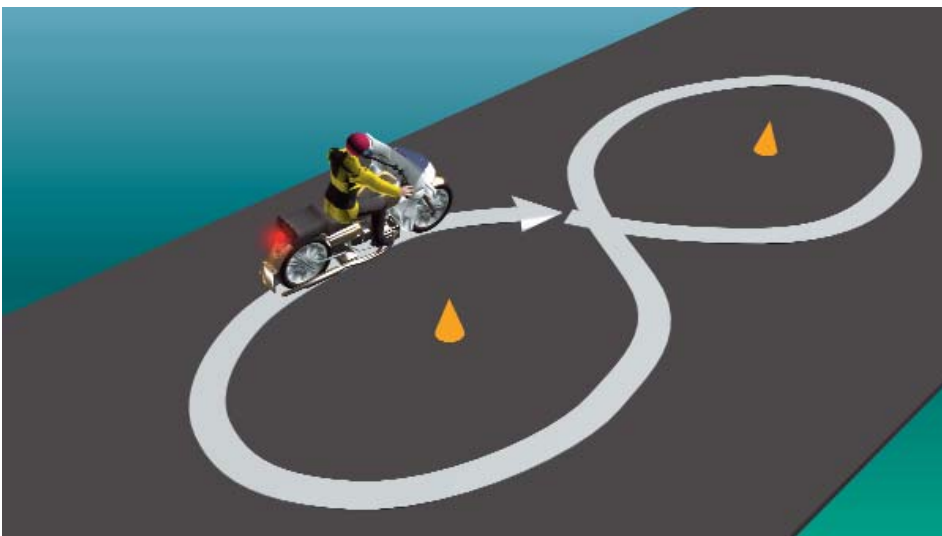
δεξιόστροφες τροχιές [(καμπύλες) (σχ. 5.4δ)] ή σε οκτάγια, που είναι και άσκηση των εξετάσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης (σχ. 5.4ε).

Πρέπει να κινείσθε αργά έως ότου μάθετε καλά να στρίβετε, να ξεκινάτε και να σταματάτε.



Σχ. 5.4δ

Τυπικός ελιγμός εξασκήσεως για κίνηση σε καμπύλες (τροχιές).



Σχ. 5.4ε

Τυπικός ελιγμός πρακτικής εξετάσεως υποψήφιου οδηγού (οκτάγια).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ

6.1 Ασφαλής είσοδος στην κυκλοφορία.

Το ερώτημα που πρέπει να σας απασχολεί πάντοτε πριν εισέλθετε στην κυκλοφορία, είναι αν οι κινήσεις σας εξασφαλίζουν τόσο εσάς όσο και τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου από πιθανό ατύχημα.

Πρώτα απ' όλα ελέγχετε γύρω σας για άλλα επερχόμενα οχήματα ή πεζούς. Έχοντας τη μοτοσυκλέτα στη δεξιά πλευρά της οδού και έτοιμη να ξεκινήσει, και με το αριστερό φλας αναμμένο κοιτάζετε για τελευταία φορά επάνω από τον αριστερό σας ώμο προσέχοντας (σχ. 6.1α):

– Μήπως έρχεται κάποιο όχημα.



Σχ. 6.1α

Αναμμένο αριστερό φλας, σωστό κοίταγμα πίσω με σωστή θέση αναβάτη πριν ξεκινήσει.



Σχ. 6.1β

Αναμμένο δεξί φλας, στρώσιμο κεφαλιού δεξιά και δεξί χέρι τεντωμένο πριν ξεκινήσει.

- Αν ο δρόμος εμπρός σας είναι ελεύθερος από οχήματα ή πεζούς.
- Αν είσαστε ασφαλείς για να κινηθείτε.

Προσοχή: αν έχετε σταθμεύσει στην αριστερή πλευρά σε μονόδρομο προβαίνετε στις αντίστοιχες κινήσεις (σχ. 6.1β).

Ειδικά οι πεζοί και οι ποδηλάτες, που δεν φαίνονται τόσο καλά λόγω του μικρού όγκου τους, πρέπει να σας απασχολούν περισσότερο.

Ακόμη και αν υπάρχουν σωστά τοποθετημένοι καθρέπτες στη μοτοσυκλέτα σας, δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να παραλείψετε το γρήγορο κοίταγμα στα αριστερά σας και πάνω από τον ώμο σας.

Χρειάζεται λοιπόν ακριβής εκτίμηση της ταχύτητας των επερχομένων οχημάτων, ώστε να υπολογίσετε το χρόνο που χρειάζονται να φθάσουν στο σημείο από το οποίο εισέρχεστε στην κυκλοφορία. Επίσης, δεν πρέπει να υπάρχει επερχόμενο όχημα μέσα στις νεκρές γωνίες των καθρεπτών μας.

6.2 Σταθμεύοντας με ασφάλεια.

Στην προσπάθειά σας να σταματήσετε με ασφάλεια οφείλετε να προσέξετε να μην προκαλέσετε με κάποια ενέργειά σας ατύχημα σε βάρος

άλλων. Οι ενέργειες που πρέπει να κάνετε για να σταματήσετε ασφαλώς είναι:

- Ελέγξτε τη δεξιά πλευρά σας και το δρόμο, ώστε να μην πέσετε επάνω σε επερχόμενο όχημα ή παρασύρετε πεζό ή ποδηλάτη.
- Δείξτε την πρόθεσή σας να σταματήσετε δεξιά, χρησιμοποιώντας το δεξί σας φλας ή δείχνοντας με το δεξί σας χέρι τεντωμένο σταθερά στα πλάγια. Μπορείτε να προβείτε και στις δύο ενέργειες ταυτοχρόνως. Είναι πολύ σημαντικό οι άλλοι χρήστες του δρόμου, εμπρός ή πίσω σας, να κατανοήσουν καλά τι πρόκειται να κάνετε.

6.3 Χρησιμοποιώντας το κιβώτιο ταχυτήτων.

Για να αλλάξετε σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων, είτε για να ανεβάσετε, ή να κατεβάσετε, οφείλετε να εξοικειωθείτε με το συγχρονισμό «γκαζιού»-συμπλέκτη-μοχλού ταχυτήτων.

Αυξάνετε τη σχέση (βάζετε μεγαλύτερη ταχύτητα), όταν η μοτοσυκλέτα έχει αποκτήσει την κατάλληλη για τη σχέση αυτή ταχύτητα κινήσεως. Η ακολουθία των ενεργειών σας είναι:

- Κλείνετε το «γκάζι» και συγχρόνως πιέζετε το συμπλέκτη.
- Σηκώνετε με την άκρη του αριστερού ποδιού σας τον ποδομοχλό επιλέγοντας την επόμενη σχέση, και τον αφήνετε να επιστρέψει στη θέση του.
- Αφήνετε το χειρομοχλό του συμπλέκτη να επιστρέψει ομαλά στη θέση του και συγχρόνως ανοίγετε το «γκάζι» προοδευτικά (σχ. 6.3).

Επαναλαμβάνετε τις ίδιες κινήσεις κάθε φορά που θέλετε να επιλέξετε μεγαλύτερη σχέση. Ταξιδεύετε πάντα με τη μεγαλύτερη και καταλληλότερη σχέση στο κιβώτιο για να έχετε οικονομία καυσίμων και μείωση των φθορών.

6.4 Χρησιμοποιώντας τα φρένα σας.

Πολλοί μοτοσυκλετιστές φοβούνται να χρησιμοποιήσουν το μπροστινό φρένο τους. Αυτό αποτελεί συνήθως τραυματική εμπειρία που προέρχεται από τη χρήση του ποδηλάτου. Αντίθετα στη μοτοσυκλέτα χρησιμοποιούνται κανονικά και τα δύο φρένα.

Το μπροστινό φρένο είναι το ισχυρότερο και βέβαια το σημαντικότερο για την ακινητοποίηση της μοτοσυκλέτας.

Για να φρενάρете αποτελεσματικά σε *στεγνό δρόμο*, χρησιμοποιείτε το μπροστινό φρένο κατά ένα κλάσμα του δευτερολέπτου, πριν να χρησιμοποιήσετε το πίσω φρένο και εφαρμόζετε μεγαλύτερη πίεση στο μπροστινό φρένο.

Η εφαρμογή μεγαλύτερης πίεσεως στο μπροστινό φρένο (σχ. 6.4α) εξασφαλίζει αποτελεσματικότερο φρενάρισμα γιατί:

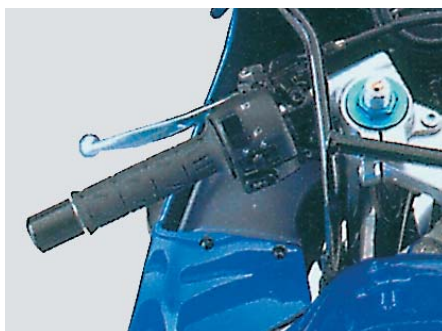
- Κατά το φρενάρισμα το βάρος της μοτοσυκλέτας με τον αναβάτη μετακινείται προς τα εμπρός.



Μηχανισμός επιταχύνσεως.



Ποδομοχλός ταχυτήτων.



Χειρομοχλός συμπλέκτη.

Σχ. 6.3



Σχ. 6.4α

Φρενάρισμα με μπροστινό φρένο.



Σχ. 6.4β
Φρενάρισμα με το πίσω φρένο.

– Το μπροστινό λάστιχο πιέζεται περισσότερο από το μετακινούμενο βάρος και αυτό προκαλεί καλύτερη πρόσφυση.

Σε **βοοχερό καιρό** πρέπει να μοιράζεται ισοδύναμα η πίεση στα δύο φρένα.

Η χρήση του ενός φρένου έχει ως αποτέλεσμα τη διάνυση μεγαλύτερης αποστάσεως για την ακινητοποίηση της μοτοσυκλέτας. Στις χαμηλές όμως ταχύτητες, η χρήση του πίσω φρένου προκαλεί ομαλότερη επιβράδυνση (σχ. 6.4β).

Πότε φρενάρετε;

Πάντα να φροντίζετε κατά την πορεία σας, να αποφεύγετε το φρενάρισμα, εφόσον αυτό είναι δυνατό. Άλλωστε, πάντα μια βαθμιαία, αργή πίεση στα φρένα, είναι προτιμότερη από το βεβιασμένο και απότομο φρενάρισμα της τελευταίας στιγμής.

Κατά το φρενάρισμα πρέπει να ακολουθείτε κατά βάση τους εξής απλούς κανόνες:

- Φρενάρετε όταν η μοτοσυκλέτα σας είναι σε όρθια στάση και κινείται σε ευθεία.
- Φρενάρετε εγκαίρως.

Επίσης προσαρμόζετε την πίεση στα φρένα ανάλογα με την επιφάνεια του οδοστρώματος και τις καιρικές συνθήκες.

Φρενάροντας στη στροφή.

Να αποφεύγετε να φρενάρετε επάνω στη στροφή. Το αποτέλεσμα ενός τέτοιου φρεναρίσματος είναι:

- Το βάρος σας να μετακινηθεί ακόμη πιο μπροστά.
- Η μοτοσυκλέτα και ο αναβάτης να γίνουν ακόμη πιο ασταθείς.
- Τα ελαστικά σας να χάσουν την πρόσφυση τους με την επιφάνεια του δρόμου.

6.5 Το οδόστρωμα.

Η επιφάνεια του δρόμου, το οδόστρωμα, έχει πάντα ιδιαίτερη σημασία για τους μοτοσυκλετιστές. Μόνον ένα ελάχιστο μέρος από τα ελαστικά της μοτοσυκλέτας έρχεται σε επαφή με το οδόστρωμα· αυτό εξηγεί τη σημασία για την ασφάλειά σας, που έχει η ποιότητα και η κατάσταση του οδοστρώματος. Προσέχετε τα οδοστρώματα που παρουσιάζουν πρόβλημα στην πρόσφυση. Τέτοια είναι:

- Τα καλυμμένα με χώμα, χαλί, φύλλα ή λάσπη.
- Αυτά που έχουν λακκούβες και άνισες επιφάνειες.
- Όσα έχουν μεταλλικά καλύμματα και ειδικά όταν είναι βρεγμένα.
- Τα σημεία όπου υπάρχουν χυμένα λάδια, κυρίως σε στάσεις λεωφορείων, κυκλικούς κόμβους, πρατήρια βενζίνης και σταθμούς διοδίων.
- Όπου υπάρχει πίσσα που χύθηκε στο δρόμο ύστερα από επισκευή του.
- Όπου υπάρχουν βαμμένες επιφάνειες στο δρόμο (διαγραμμίσεις).
- Όπου υπάρχουν σιδηροτροχιές.
- Γυαλιστερές επιφάνειες δρόμου, που λειάνθηκαν από επανειλημμένα φρεναρίσματα. Τέτοια σημεία είναι π.χ. οι διασταυρώσεις, όπου οι επιταχύνσεις και τα φρεναρίσματα λειαίνουν την ασφάλτινη επιφάνεια.

6.6 Φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης (φρένα πανικού).

Παρά την προσπάθειά σας που πρέπει πάντα να κατατείνει στην ασφαλή ακινητοποίηση της μοτοσυκλέτας σας, παρουσιάζονται και περιπτώσεις, που πρέπει να ακινητοποιήσετε τη μοτοσυκλέτα σας στη μικρότερη δυνατή απόσταση. Τι κάνετε στις περιπτώσεις αυτές;

Τότε πρέπει:

- Η μοτοσυκλέτα σας να είναι όρθια και η κίνησή της ευθύγραμμη.
- Τα χέρια σας να στηρίζουν σταθερά το τιμόνι, σπρώχνοντας τα άκρα του εμπρός.
- Να σφίγγετε τους μηρούς και τα γόνατά σας επάνω στο δοχείο βενζίνης.



Σχ. 6.6
Φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης.

– Να φρενάρετε ελάχιστα νωρίτερα με το μπροστινό φρένο και αμέσως μετά με το πίσω φρένο. Η ενέργειά σας πρέπει να είναι αποφασιστική, γρήγορη και προοδευτική, αποφεύγοντας απότομες κινήσεις.

Το απότομο φρενάρισμα έχει ως αποτέλεσμα την ακινητοποίηση των τροχών. Ο τροχός όμως που ακινητοποιείται (μπλοκάρει) δεν περιστρέφεται πλέον, αλλά ολισθαίνει. Αυτό δεν είναι επιθυμητό, γιατί, εκτός από την επιμήκυνση της αποστάσεως ακινητοποίησης, προκαλείται με την ολίσθηση και απόγλιση της μοτοσυκλέτας από τη σωστή κατεύθυνση. Στις σύγχρονες μοτοσυκλέτες υπάρχει η δυνατότητα τοποθέτησης συστήματος ABS που επιτρέπει προοδευτικό φρενάρισμα χωρίς μπλοκάρισμα των τροχών.

Λίγο πριν ακινητοποιηθεί η μοτοσυκλέτα, πατήστε το συμπλέκτη για να μην σβήσει ο κινητήρας σας.

Δεν πρέπει να επιχειρείτε να δηλώσετε με τα χέρια σας την πρόθεση να φρενάρετε. Αρκεί το πίσω κόκκινο φως της μοτοσυκλέτας σας (σχ. 6.6).

6.7 Ολίσθηση (γλίστρημα).

Ολίσθηση έχετε όταν:

– Οι τροχοί δεν έχουν συνεχή και σταθερή την επαφή με το οδόστρωμα.

- Αποκλίνετε από την κατεύθυνση που έχετε επιλέξει να κινηθείτε.
- Μειώνεται η επιβράδυνση που επιδιώκετε με τα φρένα σας.

Αιτίες ολισθήσεως είναι:

- Απότομο, μη προοδευτικό φρενάρισμα, που προκαλεί ακινητοποίηση ενός ή και των δύο τροχών.
- Υπερβολική επιτάχυνση, που υποχρεώνει τον πίσω τροχό να επιταχύνει την περιστροφή του, χωρίς να μεταφέρει τη δύναμη στο οδόστρωμα (σπινάρισμα).
- Απότομη αλλαγή κατευθύνσεως εν κινήσει.
- Υπερβολική κλίση της μοτοσυκλέτας, ενώ στρίβετε.

Προσπαθήστε να αποφύγετε την ολίσθηση, γιατί, κατά κανόνα, δεν σας επιτρέπει τον απόλυτο έλεγχο του οχήματος (σχ. 6.7α).



(α) Αιφνίδιο φρενάρισμα



(β) Σπινάρισμα τροχού σε απότομη επιτάχυνση



(γ) Απότομη αλλαγή κατευθύνσεως εν κινήσει



(δ) Υπερβολική κλίση σε στροφές

Σχ. 6.7α

Παράσταση διαφόρων μορφών ολισθήσεως.

Πώς να αντιμετωπίσετε την ολίσθηση.

Η ολίσθηση, τις περισσότερες φορές, συμβαίνει ξαφνικά και χωρίς προειδοποίηση. Τότε η αντίδρασή σας πρέπει να έχει την ταχύτητα ενστικτώδους αντιδράσεως, χωρίς όμως αυτή να στερείται λογικής, αν θέλετε να αποφύγετε τα πιθανά δυσάρεστα αποτελέσματα.

Στην περίπτωση, που η ολίσθηση οφείλεται σε υπερβολική επιτάχυνση, τότε η μοτοσυκλέτα σας τείνει να «διώξει» τον πίσω τροχό πλάγια. Τότε πρέπει να στρίψετε το τιμόνι στην ίδια κατεύθυνση (δηλ. προς την πλευρά που ολισθαίνει ο τροχός) και να μειώσετε το γκάζι, ώστε να αποκτήσετε ξανά τον έλεγχο του οχήματος.

Στην περίπτωση που η ολίσθηση οφείλεται σε απότομο ή υπερβολικό φρενάρισμα, τότε αφήνετε ελαφρά τα φρένα, ώστε οι τροχοί να κινηθούν. Στη συνέχεια φρενάρετε ξανά.

Προσοχή: η ενστικτώδης τάση είναι να πιέζετε τα φρένα υπερβολικά. Αυτό πρέπει να το καταπολεμήσετε.

Γενικά για να διορθώσετε την ολίσθηση πρέπει να στρέψετε το τιμόνι σας προς τη φορά της ολισθήσεως και να κρατήσετε τα πόδια σας επάνω στα υποπόδια. Αν κατεβάσετε τα πόδια σας, τότε απειλείται η ισορροπία σας (σχ. 6.7β).



Σχ. 6.7β

Επαναφορά στη σωστή κατεύθυνση μοτοσυκλέτας με ολίσθηση προς τα αριστερά.

Να έχετε στο νου ότι πάντα είναι ευκολότερο να αποφύγετε την ολίσθηση παρά να διορθώσετε μια τέτοια κατάσταση, αφού συμβεί.

6.8 Η απόσταση ακινητοποιήσεως.

Είναι σημαντικό να γνωρίζετε την απόσταση ακινητοποιήσεως, που απαιτείται, όταν η μοτοσυκλέτα σας κινείται με διάφορες ταχύτητες. Η απόσταση ακινητοποιήσεως αρχίζει να υπολογίζεται από τη στιγμή που αντιλαμβάνεσθε την ανάγκη για φρενάρισμα έως το σημείο τέλειας ακινητοποιήσεως της μοτοσυκλέτας σας.

Το ζητούμενο κατά την οδήγηση είναι να ακολουθείτε τον τρόπο, που σας δίνει τη δυνατότητα να σταματάτε με ασφάλεια.

Η απόσταση ακινητοποιήσεως εξαρτάται από το:

- Πόσο γρήγορα κινείσθε.
- Αν κινείσθε σε κατηφορικό, ανηφορικό ή ίσιο δρόμο.
- Τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν και σε ποια κατάσταση βρίσκεται το οδόστρωμα.
- Σε ποια κατάσταση είναι τα λάστιχα και τα φρένα σας.
- Τι χρόνο χρειάζεσθε προσωπικά για να αντιδράσετε.

Η απόσταση ακινητοποιήσεως διακρίνεται:

- Στην απόσταση μέσα στην οποία συνειδητοποιείτε την ανάγκη ακινητοποιήσεως (απόσταση ή χρόνος αντιδράσεως).
- Στην απόσταση φρεναρίσματος.

Ο χρόνος – και η απόσταση αντιδράσεως.

Ο χρόνος αντιδράσεως είναι ο χρόνος που μεσολαβεί από τη στιγμή, που αντιλαμβάνεσθε τον κίνδυνο, μέχρι το σημείο, που αρχίζετε να φρενάρτε. Ο χρόνος αυτός ποικίλλει από αναβάτη σε αναβάτη και επηρεάζεται από:

- Την ηλικία.
- Τη φυσική και πνευματική κατάσταση.
- Την κατάσταση της υγείας.
- Την ώρα της ημέρας.
- Την τυχόν κατανάλωση αλκοόλ ή τη λήψη φαρμάκων.

Να θυμάσθε ότι ένας υγιής και σε εγρήγορη αναβάτης χρειάζεται περίπου 75 εκατοστά του δευτερολέπτου ως χρόνο αντιδράσεως, διανύοντας σε αυτό το χρόνο απόσταση ανάλογη της ταχύτητας με την οποία κινείται η μοτοσυκλέτα. Αυτό σημαίνει ότι ανάλογα με την ταχύτητα της μοτοσυκλέτας θα έχετε διανύσει μια απόσταση πριν αρχίσετε να φρενάρτε. Οι αποστάσεις

αντιδράσεως ανάλογα με την εκάστοτε ταχύτητα της μοτοσυκλέτας για έναν υγιή και σε εγρήγορση μοτοσυκλετιστή παρουσιάζονται στον πίνακα 6.8.1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.8.1

Ενδεικτικός πίνακας απόστασης αντιδράσεως για χρόνο αντιδράσεως 0,75 sec

Ταχύτητα μοτοσυκλέτας	Απόσταση αντιδράσεως
40 km/h	8 m
50 km/h	10 m
60 km/h	12 m
70 km/h	14 m
80 km/h	16 m
90 km/h	19 m
100 km/h	21 m
110 km/h	23 m
120 km/h	25 m

Η απόσταση πεδήσεως.

Η απόσταση πεδήσεως υπολογίζεται από το χρονικό σημείο που «πατάτε τα φρένα» μέχρι το σημείο που ακινητοποιείτε πλήρως τη μοτοσυκλέτα.

Η απόσταση αυτή επηρεάζεται από:

- Την κατάσταση του δρόμου.
- Την κατάσταση των ελαστικών.
- Την αποτελεσματική λειτουργία των φρένων σας.
- Τη λειτουργία των αναρτήσεων.
- Το βάρος (ο επιβάτης προσθέτει σημαντικό βάρος και προκαλεί αύξηση της αποστάσεως φρεναρίσματος).
- Την ικανότητα του αναβάτη να χειρισθεί το όχημα.

Πρέπει να σημειώσετε, ότι η απόσταση φρεναρίσματος ποικίλλει ανάλογα με την ταχύτητα κινήσεώς σας. Ενώ η απόσταση αντιδράσεως μεταβάλλεται αναλόγως της μεταβολής της ταχύτητας (2 m περίπου για κάθε 10 km/h) η απόσταση πεδήσεως τετραπλασιάζεται όταν διπλασιάζεται η ταχύτητα. Βέβαια είναι γνωστό ότι η απόσταση πεδήσεως επηρεάζεται και από την κατάσταση του οδοστρώματος, των ελαστικών και τη γενικότερη κατάσταση της μοτοσυκλέτας. Όμως υπάρχουν και εύκολοι εμπειρικοί τρόποι υπολογισμού της αποστάσεως πεδήσεως.

Σύμφωνα με έναν από αυτούς τους τρόπους (τον απλούστερο) και για

ταχύτητες 70 – 100 km/h η απόσταση φρεναρίσματος είναι ίση με το 1/2 της ταχύτητας σε km/h. Με βάση αυτόν τον τρόπο υπολογισμού, οι αποστάσεις πεδήσεως φαίνονται (ανάλογα με την ταχύτητα) στον πίνακα 6.8.2.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.8.2
Ενδεικτικός πίνακας αποστάσεων πεδήσεως

Ταχύτητα μοτοσυκλέτας	Απόσταση πεδήσεως
40 km/h	20 m
50 km/h	25 m
60 km/h	30 m
70 km/h	35 m
80 km/h	40 m
90 km/h	45 m
100 km/h	50 m
110 km/h	55 m
120 km/h	60 m

Οι αποστάσεις ακινητοποιήσεως και ασφαλείας.

Η απόσταση ακινητοποιήσεως προκύπτει από το άθροισμα της αποστάσεως αντιδράσεως και της αποστάσεως πεδήσεως (φρεναρίσματος). Και οι δύο αποστάσεις επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες, η μεν πρώτη από την ψυχική, διανοητική και σωματική κατάσταση του οδηγού, η δε δεύτερη από την κατάσταση της μοτοσυκλέτας (όπως ήδη αναλύθηκε) και του οδοστρώματος.

Από το συνδυασμό των ενδεικτικών πινάκων προσδιορισμού της αποστάσεως αντιδράσεως και της αποστάσεως πεδήσεως, προκύπτει η απόσταση ακινητοποιήσεως (πίνακας 6.8.3), που ενδιαφέρει το μοτοσυκλετιστή για την ασφαλή οδήγηση. Ένας άλλος, εμπειρικός, κανόνας για να υπολογίσετε την απόσταση ακινητοποιήσεως, λαμβάνοντας ως χρόνο αντιδράσεως ένα (1) δευτερόλεπτο, είναι ο εξής: πολλαπλασιάζετε τις δεκάδες της ταχύτητας που κινείσθε με τη μοτοσυκλέτα επί τον εαυτό τους. Δηλαδή εάν τρέχετε με 50 km/h η απόσταση ασφαλείας θα πρέπει να είναι $5 \times 5 = 25$ m, ενώ εάν τρέχετε με 70 km/h η απόσταση ασφαλείας θα πρέπει να είναι $7 \times 7 = 49$ m.

Πόσο μακριά πρέπει να βρῖσκεσθε από το προπορευόμενο όχημα; Υπάρχει κάποιος ακριβής και πλήρως επιστημονικά τεκμηριωμένος κανόνας για την απόσταση ασφαλείας που πρέπει να τηρείται από το προπορευόμενο

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.8.3
Ενδεικτικός πίνακας αποστάσεων ακινητοποιήσεως

Ταχύτητα μοτοσυκλέτας	Απόσταση αντιδράσεως	Απόσταση πεδήσεως	Απόσταση ακινητοποιήσεως
40 km/h	8 m	20 m	28 m
50 km/h	10 m	25 m	35 m
60 km/h	12 m	30 m	42 m
70 km/h	14 m	35 m	49 m
80 km/h	16 m	40 m	56 m
90 km/h	19 m	45 m	64 m
100 km/h	21 m	50 m	71 m
110 km/h	23 m	55 m	78 m
120 km/h	25 m	60 m	85 m

όχημα; Όχι. Δεν υπάρχει.

Για τον υπολογισμό των αποστάσεων ασφαλείας υπάρχουν διάφορες πρακτικές μέθοδοι. Η απλούστερη από αυτές είναι **ο κανόνας των 2 sec**. Δηλαδή να απέχετε χρονικά 2 sec από το προπορευόμενο όχημα, οπότε και η απόσταση ασφαλείας είναι ανάλογη της ταχύτητας της μοτοσυκλέτας. Επομένως με ταχύτητα 50 km/h η απόσταση ασφαλείας θα πρέπει να είναι 28 m, ενώ με ταχύτητα 90 km/h η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας θα πρέπει να είναι 50 m.

Για τον υπολογισμό της αποστάσεως των 2 sec από το προπορευόμενο όχημα, σημειώνετε τη θέση αυτού δίπλα σε κάποιο στύλο ή πινακίδα αν υπάρχει. Μετράτε το χρόνο λέγοντας αργά «χίλια ένα, χίλια δύο» ή δύο φορές μια λέξη που την προφέρετε σε χρόνο ενός δευτερολέπτου. Αν τελειώνοντας το μέτρημα βρίσκεσθε δίπλα στο ίδιο σημείο τότε έχετε τη σωστή απόσταση, αν όμως φθάσετε στο σημείο πριν τελειώσετε τη φράση, τότε είσθε πολύ κοντά.

6.9 Προσεγγίζοντας ομαλά και ξεπερνώντας τη στροφή.

Η κίνηση της μοτοσυκλέτας σας σε ευθεία πορεία δεν χρειάζεται ιδιαίτερη προσπάθεια και βέβαια είναι εύκολο να ελέγξετε ικανοποιητικά τις δυνάμεις που επενεργούν σε αυτή. Στην όρθια στάση-θέση οδηγήσεως όλοι οι χειρισμοί είναι ευκολότεροι αλλά και αποτελεσματικότεροι (π.χ. το φρενάρισμα). Όμως στους δρόμους – κυρίως τους επαρχιακούς – οι ευθείες σπανίζουν και ο δρόμος έχει πολλές στροφές κάθε μορφής. Η

στροφή είναι το μέρος της οδού, το οποίο απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή και είναι το πιο δύσκολο μέρος της εκπαίδευσως ενός μοτοσυκλετιστή.

Το σύστημα μοτοσυκλέτας-αναβάτη στρίβει, κυρίως, παίρνοντας την κατάλληλη κλίση και μόνο στις χαμηλές ταχύτητες (κάτω των 40 km/h) χρησιμοποιείτε το τιμόνι με την κλασική έννοια, όπως αυτή συνηθίζεται στο ποδήλατο. Το σύστημα μοτοσυκλέτας-αναβάτη για να στρίψει, διαγράφει στην πράξη ένα τόξο (μέρος κυκλικής τροχιάς), το οποίο ο οδηγός πρέπει να προσπαθεί κάθε φορά να είναι όσο γίνεται πιο ανοικτό. Είναι κατανοητό ότι επιλέγοντας το μεγαλύτερο τόξο μειώνετε την απαραίτητη για να στρίψετε κλίση της μοτοσυκλέτας, έχοντας τη δυνατότητα καλύτερου χειρισμού της.

Όταν στρίβετε σε μια στροφή νοιώθετε μια δύναμη να σας σπρώχνει προς τα έξω. Η δύναμη αυτή λέγεται *φυγόκεντρος* και, όταν βλέπομε το σύστημα αναβάτη-μοτοσυκλέτα από μέσα, εφαρμόζεται επάνω στο όχημα και έχει κατεύθυνση προς τα έξω (σχ. 6.9α). Αυτή η δύναμη δημιουργεί μια ροπή η οποία τείνει να αναποδογυρίσει τη μοτοσυκλέτα και τον αναβάτη. Για να ισορροπήσετε πρέπει να πάρετε κλίση προς το κέντρο της στροφής ώστε η ροπή του βάρους ως προς το σημείο επαφής του ελαστικού με το έδαφος να είναι ίση με τη ροπή που δημιουργεί η φυγόκεντρος.

Υπολογίζοντας και το γεγονός ότι η πρόσφυση των ελαστικών είναι περιορισμένη, αν η φυγόκεντρος δύναμη είναι μεγαλύτερη από τη δύναμη τριβής που εφαρμόζεται στο σημείο επαφής των ελαστικών με το δρόμο, τότε θα γλιστρήσετε πριν αναποδογυρίσετε.



Σχ. 6.9α

Μοτοσυκλέτα σε στροφή και η φυγόκεντρος δύναμη που ασκείται σε αυτήν (όπως παρατηρείται από το σχετικό σύστημα παρατηρήσεως).

Για να στρίψετε με ασφάλεια στη στροφή θα πρέπει να δώσετε κλίση στο σώμα και τη μοτοσυκλέτα σας μειώνοντας την ταχύτητά σας καθώς η πρόσφυση των ελαστικών δεν είναι απεριόριστη και εξαρτάται τόσο από την κατάσταση του δρόμου όσο και από την κατάσταση της μοτοσυκλέτας.

Στο δρόμο δεν είσασθε μόνοι και κατά κανόνα η στροφή κρύβει περισσότερα από όσα παρουσιάζει στην είσοδό της.

Προσεγγίζετε τη στροφή αναγνωρίζοντάς την από τα σήματα που βρίσκονται στα δεξιά του οδοστρώματος και βέβαια από τον τρόπο που το οδόστρωμα χάνεται από το οπτικό σας πεδίο.

Αν πρόκειται να στρίψετε δεξιά παίρνετε θέση στο οδόστρωμα –εν κινήσει– αριστερά παραμένοντας όμως πάντα στη λωρίδα κυκλοφορίας που κινείσθε, κοντά στην οριογραμμή της οριζόντιας σημάσεως. Καθώς τοποθετείσθε αντίθετα από τη στροφή και πάντα μέσα στη λωρίδα κυκλοφορίας που κινείσθε επιτυγχάνετε ανοικτότερη τροχιά και μεγαλύτερη ορατότητα (της στροφής), στοιχεία πολύ σημαντικά για την ασφαλή οδήγηση. Ρυθμίζετε την ταχύτητά σας και έχετε το βλέμμα σας στραμμένο στο μακρύτερα ορατό σημείο της στροφής. Παρατηρείτε ότι το σημείο αυτό μετακινείται σταθερά απομακρυνόμενο καθώς πλησιάζετε και πριν δώσετε την απαραίτητη κλίση στη μοτοσυκλέτα σας. Η ταχύτητά σας είναι ικανοποιητική αν το σημείο απομακρύνεται σταθερά. Μπορεί να χρειασθεί να αλλάξετε και τη σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων κατά κανόνα προς τα κάτω (π.χ. από τετάρτη σε τρίτη) αλλά αυτό πρέπει να γίνει πάντα πριν την είσοδό σας στη στροφή. Εισέρχεσθε πάντα αργά στη στροφή και εξέρχεσθε επιταχύνοντας. Κατά τη διάρκεια της κινήσεώς σας μέσα στη στροφή επιδιώκετε η μεν ταχύτητά σας να είναι σταθερή, αποφεύγοντας απότομες επιταχύνσεις ή επιβραδύνσεις, η δε σχέση στο κιβώτιο να επιτρέπει στον κινητήρα σας να δίνει την αίσθηση διαθέσιμης δυνάμεως ανά πάσα στιγμή. Με σταθερή ταχύτητα, σωστή σχέση στο κιβώτιο και το σημείο σταθερά και αργά να απομακρύνεται δίνετε την απαιτούμενη κλίση στη μοτοσυκλέτα σας. Όταν το σημείο που παρακολουθείτε αρχίζει να απομακρύνεται γρήγορα, τότε έχετε φτάσει στην έξοδο της στροφής. Εκεί αρχίζετε να επιταχύνετε και συγχρόνως να φέρνετε τη μοτοσυκλέτα στην όρθια θέση οδήγησης. Συνεχίζετε την επιτάχυνσή της και προοδευτικά τη φέρνετε στο δεξιό μέρος του δρόμου ή προετοιμάζεστε για την επόμενη στροφή που πιθανόν να βρίσκεται αμέσως μετά μπροστά σας.

Την κλίση του συστήματος αναβάτης-μοτοσυκλέτα δίνει ο αναβάτης με το σώμα του. Η απαιτούμενη δύναμη εφαρμόζεται στα υποπόδια (μαρσπιέ) και στις χειρολαβές του τιμονιού, αλλά κυρίως η κλίση δίνεται με τη μέση του αναβάτη. Το κεφάλι σας βρίσκεται πάντα σε οριζόντια θέση ακόμη και στις πιο μεγάλες κλίσεις (σχ. 6.9β και 6.9γ).



Σχ. 6.9β
Εμπρόσθια όψη τυπικής θέσεως σε αριστερή στροφή.



Σχ. 6.9γ
Εμπρόσθια όψη τυπικής θέσεως σε δεξιά στροφή.

Ανακεφαλαιώνοντας πρέπει να σημειώσετε:

- Αξιολογήστε ανά πάσα στιγμή όλα τα σχετικά με το οδόστρωμα στοιχεία (ποιότητα, κλίση), τα πιθανά εμπόδια και την ακτίνα της στροφής καθώς την προσεγγίζετε.
- Λαμβάνοντας υπόψη και τη υπόλοιπη κυκλοφορία παίρνετε κατάλληλη θέση στο οδόστρωμα (π.χ. σε επαρχιακή οδό μιας λωρίδας ανά κατεύθυνση κοντά στη γραμμή που οριοθετεί τα δύο ρεύματα για τις δεξιές στροφές και πολύ κοντά στο ρεϊθρο για τις αριστερές στροφές).
- Ρυθμίζετε την ταχύτητά σας και αλλάζετε τη σχέση στο κιβώτιο, αν αυτό χρειάζεται.
- Εισέρχεσθε στη στροφή δίνοντας κλίση στη μοτοσυκλέτα σας, κρατώντας σταθερή ταχύτητα και κοιτώντας όσο μακρύτερα μπορείτε. Καθώς το οπτικό σας πεδίο αποκτά ταχύτητα μεγαλύτερο βάθος επιταχύνετε βγαίνοντας από τη στροφή παίρνοντας ανάλογα τη νέα σας θέση στο ρεύμα κινήσεώς σας.

Σημείωση.

Να σημειώσετε ότι το μέγεθος, το βάρος και η θέση του κέντρου βάρους της μοτοσυκλέτας σχετίζονται άμεσα με τις απαιτούμενες ή δυνατές κλίσεις της και βέβαια την ταχύτητα, με την οποία μπορεί να παίρνει τις κλίσεις ή να τις αλλάζει.

Φρενάροντας μέσα στη στροφή.

Το φρενάρισμα μέσα στη στροφή είναι αυτό που θα πρέπει να αποφύγετε. Κατά κανόνα το αποφεύγετε, αν ρυθμίζετε την ταχύτητά σας, πριν την είσοδό σας σε αυτήν και η επιλογή της σχέσεως στο κιβώτιο είναι ορθή. Οι ενέργειές σας αυτές αποκτούν ιδιαίτερη σημασία σε κατηφορικά κομμάτια επαρχιακών δρόμων, με αλλεπάλληλες στροφές, όπου, πέρα από την έλξη του κινητήρα, πρέπει να ρυθμίσετε και την ορμή που αποκτά η μάζα σας λόγω του κατηφορικού εδάφους.

Όμως αν κάνατε λάθος εκτίμηση ή κάποιο απρόσμενο εμπόδιο βρίσκεται μέσα στη στροφή, τότε θα αναγκασθείτε να φρενάρετε. Αρχικά επιβραδύνετε κλείνοντας ελαφρά το γκάζι και αν δεν αρκεί αυτό πατώντας ελαφρά και το πίσω φρένο. Αλλαγή σχέσεως της ταχύτητας πρέπει να αποφεύγεται. *Σε έκτακτη ανάγκη φρένου πανικού θα πρέπει στιγμιαία να φέρετε τη μοτοσυκλέτα στην όρθια θέση οδηγήσεως, να πατήσετε και τα δύο φρένα δυνατά και αφήνοντάς τα να δώσετε πάλι κλίση στη μοτοσυκλέτα συνεχίζοντας να διαγράφετε το τόξο που θα σας βγάλει από τη στροφή.* Ο τελευταίος χειρισμός απαιτεί ταχύτητα και άψογο συνδυασμό ενεργειών από τον αναβάτη και είναι προϊόν εμπειρίας και ασκήσεως.

6.10 Η στάθμευση.

Η επιλογή του χώρου σταθμεύσεως θα πρέπει να είναι σύμφωνη με τα προβλεπόμενα από τον Κ.Ο.Κ. (άρθρο 34). Επί πλέον να ακολουθείτε τις εξής συμβουλές:

- Να επιλέγετε σκληρό οριζόντιο έδαφος. Στο μαλακό έδαφος το πλαϊνό στήριγμα θα βουλιάξει. Το ίδιο θα συμβεί ίσως μια ζεστή μέρα στην άσφαλτο σε μια βαριά μοτοσυκλέτα στηριγμένη στο κεντρικό της στήριγμα, όταν μαλακώσει το οδόστρωμα.
- Να χρησιμοποιείτε το κεντρικό στήριγμα, όταν έχετε σκοπό να αφήσετε για καιρό τη μοτοσυκλέτα σας.
- Να κλείνετε το διακόπτη καυσίμων (αν υπάρχει).
- Να ασφαρίζετε τη μοτοσυκλέτα σας με το κλείδωμα του κεντρικού διακόπτη και να χρησιμοποιείτε μια πρόσθετη κλειδαριά.
- Να παίρνετε πάντα το κλειδί μαζί σας.
- Εάν έχετε πλευρικό κάνιστρο (καλάθι-βάρακα) και σταθμεύετε σε κατηφορικό έδαφος, να επιλέγετε μια κοντή σχέση στο κιβώτιο (π.χ. πρώτη) και να χρησιμοποιείτε είτε το πεζοδρόμιο ως εμπόδιο, είτε κάποιον τάκο.
- Να χρησιμοποιείτε τις περιοχές σταθμεύσεως, οι οποίες σε πολλές πόλεις υπάρχουν ειδικά για μοτοσυκλέτες. Να προσέχετε τις σχετικές πινακίδες.
- Μη σταθμεύετε ποτέ κατά τρόπο που να δυσκολεύετε την κίνηση των πεζών (δηλ. σε πεζοδρόμια, διαβάσεις πεζών, πεζόδρομους, ράμπες για άτομα με ειδικές ανάγκες κλπ.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ

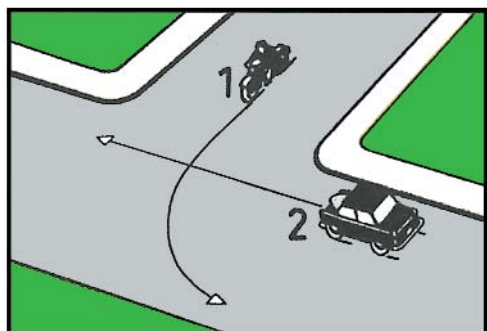
7.1 Παρατήρηση – πεδίο οράσεως.

Πεδίο οράσεως ονομάζεται η περιοχή που εκτείνεται μπροστά σας και την βλέπετε, ενώ οδηγείτε τη μοτοσυκλέτα σας. Το πεδίο αυτό αλλάζει διαρκώς καθώς κινείσθε. Ο,τιδήποτε υπάρχει μέσα στο πεδίο αυτό είναι δυνατόν να αποτελεί κάποιον κίνδυνο. Η άμεση και επιβεβλημένη ενέργειά σας, που επηρεάζεται από το βάθος του πεδίου οράσεώς σας, είναι η ρύθμιση της ταχύτητάς σας. Όσο πιο καθαρό και βαθύ είναι το πεδίο, τόσο πιο γρήγορα μπορείτε να κινηθείτε. Στην αντίθετη περίπτωση μειώνετε την ταχύτητά σας, γιατί στην περίπτωση κινδύνου και ανάγκης ακινητοποιήσεώς σας, αυτό πρέπει να γίνει μέσα στην απόσταση, που το πεδίο οράσεως ορίζει.

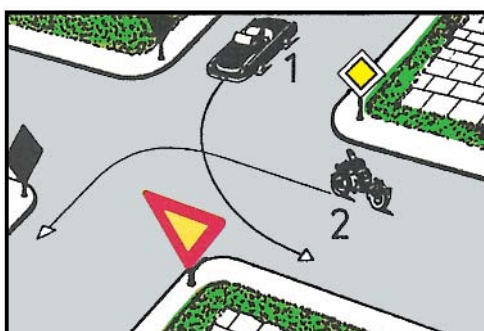
7.2 Η διασταύρωση – η προτεραιότητα.

Πλησιάζοντας σε έναν κόμβο, βασικό στοιχείο που πρέπει να λαμβάνετε υπόψη σας, αν δεν υπάρχει ειδική σήμανση, είναι η πρόβλεψη του Κ.Ο.Κ., ότι η προτεραιότητα ανήκει σε αυτόν που έρχεται από τα δεξιά εκτός των εξαιρέσεων της παραγράφου του άρθρου 26 του Κ.Ο.Κ. (έξοδος χώρου σταθμεύσεως, αγροτική οδός κλπ.) (σχ. 7.2α). Όμως ταυτόχρονα δεν πρέπει να ξεχνάτε, την πιθανότητα λάθους εκτιμήσεως και λάθους χειρισμών από άλλους χρήστες του οδικού δικτύου (οδηγοί επιβατηγών ή άλλων οχημάτων) που οφείλουν να σας παραχωρήσουν την προτεραιότητα. Σε αυτήν την περίπτωση τα αποτελέσματα θα είναι τραγικά για το μοτοσυκλετιστή. Γι' αυτό δεν πρέπει να ξεχνάτε ιδίως τις παρακάτω οδηγίες.

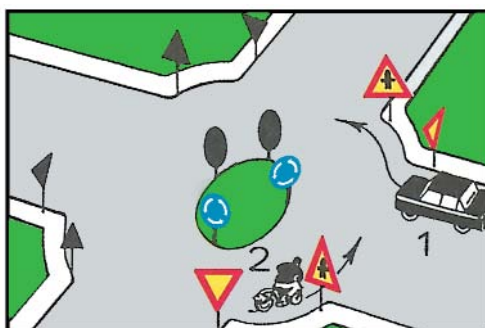
Πλησιάζοντας στις διασταυρώσεις – κατά κανόνα – το πεδίο οράσεως διευρύνεται. Βεβαιώνετε, πριν διασχίσετε τη διασταύρωση, ότι βλέπετε καθαρά δεξιά και αριστερά το δρόμο, που διασταυρώνεται με αυτόν, στον οποίο κινείσθε. Εάν δεν βλέπετε ικανοποιητικά μέσα στη διασταύρωση,



(α)



(β)



(γ)

Σχ. 7.2α

(α) Κόμβος χωρίς σήμανση με προτεραιότητα του μοτοσικλετιστή. (β) Κόμβος στον οποίο έχει προτεραιότητα ο μοτοσικλετιστής. (γ) Κυκλικός κόμβος όπου η προτεραιότητα καθορίζεται με σήμανση.

τότε πρέπει να σταματάτε. Οι ενέργειές σας πρέπει να έχουν την εξής σειρά:

- Επιβραδύνετε, εάν απαιτείται μειώνοντας σχέση στο κιβώτιο ταχύτητων.
- Προχωράτε αργά μέχρι τη θέση, από την οποία μπορείτε να έχετε καθαρό πεδίο οράσεως.
- Κοιτάτε προς κάθε κατεύθυνση.
- Συνεχίζετε να κοιτάτε καθώς διασχίζετε τη διασταύρωση και δεν ησυχάζετε, πριν βρεθείτε ξανά σε ασφαλή θέση.

Πλησιάζοντας μία διασταύρωση και βλέποντας ένα άλλο όχημα να πλησιάζει επίσης τη διασταύρωση πρέπει αμέσως να αναρωτηθείτε:

- Μπορεί ο οδηγός του να σας δει;
- Είσατε βέβαιοι ότι σας είδε;
- Εάν δεν σας είδε, μπορείτε να τον αποφύγετε, έστω και την τελευταία

στιγμή;

Ένα συγκεκριμένο σύστημα ενεργειών επιτρέπει να αντιμετωπίζετε με ασφάλεια, τους κινδύνους που παρουσιάζονται. Οι κίνδυνοι δεν είναι ποτέ το ίδιο μεγάλοι και σοβαροί αλλά απειλούν πάντα σοβαρά τη σωματική σας ακεραιότητα.

Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει:

- Την παρατήρηση του χώρου εμπρός και πίσω σας.
- Τη σαφή δήλωση των προθέσεών σας προς τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου και
- τους αναγκαίους χειρισμούς σας.

Με την παρατήρηση ελέγχετε, πριν από κάθε άλλη ενέργειά σας, το δρόμο εμπρός και πίσω σας, μέσα από τους καθρέπτες, αλλά και με ένα γρήγορο βλέμμα.

Με τη δήλωση των προθέσεών σας, που γίνεται είτε με τους δείκτες κατευθύνσεως (φλας), είτε με τα χέρια σας, είτε και με τους δύο τρόπους εξασφαλίζετε ότι οι υπόλοιποι χρήστες γνωρίζουν τις προθέσεις σας. Σε κάθε περίπτωση πρέπει οι ενέργειές σας να είναι σαφείς στους υπόλοιπους χρήστες.

Οι αναγκαίοι χειρισμοί ακολουθούν, **αφού** αποφασίσετε ότι είναι ασφαλείς. Εφόσον οι χειρισμοί σας είναι ασφαλείς, τους πραγματοποιείτε με την εξής σειρά:



Σχ. 7.2β(α)

Σωστή θέση στο οδόστρωμα με μοτοσυκλετιστή που κινείται ευθεία.

α) Παίρνετε τη σωστή θέση στο οδόστρωμα (σχ. 7.2β).

– Η σωστή θέση στο οδόστρωμα επηρεάζει το οπτικό σας πεδίο και καθιστά πιο ευχερή τη δυνατότητα να σας αντιληφθούν οι άλλοι



Σχ. 7.2β(β)

Σωστή θέση στο οδόστρωμα με μοτοσυκλετιστή που θα στρίψει δεξιά.



Σχ. 7.2β(γ)

Σωστή θέση στο οδόστρωμα με μοτοσυκλετιστή που θα στρίψει αριστερά.

οδηγοί.

- Ελέγχετε αν υπάρχουν άλλα οχήματα που περιορίζουν τις επιλογές σας.
- Αναρωπιέστε αν έχετε αρκετό χώρο για τους χειρισμούς σας.
- Απομακρύνεστε για λόγους ασφαλείας από σταθμευμένα αυτοκίνητα.

β) Ρυθμίζετε την ταχύτητά σας (κατά κανόνα επιβραδύνοντας).

- Πρέπει να είσασθε έτοιμοι να ακινητοποιήσετε τη μοτοσυκλέτα σας, αν χρειασθεί. Μέσα στην πόλη το τοπίο αλλάζει ταχύτατα.
- Ελέγχετε πάντα πίσω σας. Ψάχνετε για ενδείξεις πιθανών κινδύνων, όπως για παράδειγμα είναι η περίπτωση σταθμευμένου αυτοκινήτου, που πιθανόν να κινηθεί κλείνοντας το δρόμο σας.
- Παρατηρείτε σταματημένο ή σταθμευμένο αυτοκίνητο έτοιμο να ξεκινήσει (π.χ. καθισμένος οδηγός, φλας κλπ.).
- Προσέχετε πάντα τους πεζούς –κυρίως παιδιά και ηλικιωμένους– που συνηθίζουν να κατεβαίνουν στο οδόστρωμα, περνώντας ανάμεσα από σταθμευμένα αυτοκίνητα.
- Η ταχύτητά σας πρέπει να είναι κατάλληλη και να αναρωπιέστε πάντα αν προλαβαίνετε να σταματήσετε στην περίπτωση που το προπορευόμενο αυτοκίνητο σταματήσει απότομα. Δεν πρέπει να κινείσθε ούτε πολύ γρήγορα ως προς την υπόλοιπη κυκλοφορία, αλλά ούτε πιο αργά από αυτήν.

7.3 Το προσπέρασμα.

Η διαδικασία του προσπεράσματος κρύβει κινδύνους. Αξιοποιήστε το προηγούμενο σύστημα ενεργειών (βλ. παράγρ. 7.2), για να καταστήσετε τη διαδικασία ασφαλέστερη. **Προσπεράστε το προπορευόμενο όχημα πάντα από αριστερά.**

Κατ' εξαίρεση το προσπέρασμα επιτρέπεται από δεξιά, μόνο αν ο προπορευόμενος οδηγός έχει δώσει σήμα ότι προτίθεται να στρίψει αριστερά και έχει μετακινήσει το όχημά του προς την πλευρά αυτήν.

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις γενικής απαγορεύσεως του προσπεράσματος, που περιγράφονται στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 17 του Κ.Ο.Κ. Ας τις θυμηθείτε:

Παράγραφος 3 άρθρου 17 Κ.Ο.Κ.

«Το προσπέρασμα απαγορεύεται γενικά στις εξής περιπτώσεις:

α) Όταν κάποιος από τους οδηγούς που ακολουθούν αυτόν που προτίθεται να προσπεράσει άρχισε ήδη το προσπέρασμα.

β) Όταν ο οδηγός που προπορεύεται στην αυτή λωρίδα κυκλοφορίας,

δώσει σήμα ότι προτίθεται να προσπεράσει άλλον.

γ) Όταν η λωρίδα κυκλοφορίας την οποία θα χρησιμοποιήσει ο οδηγός κατά το προσπέρασμα, δεν είναι ελεύθερη σε αρκετή απόσταση μπροστά του, κατά τρόπο ώστε, λαμβανομένης υπόψη της διαφοράς ταχύτητας του οχήματός του, κατά το χρόνο του προσπεράσματος, και εκείνης των οχημάτων, τα οποία προτίθεται να προσπεράσει, να μην εκθέσει σε κίνδυνο ή παρεμποδίσει τους ερχόμενους αντίθετα.

δ) Αμέσως προ ή επί μη κυκλικού ισόπεδου οδικού κόμβου, εκτός αν:

αα) επιτρέπεται το προσπέρασμα προς τα δεξιά, κατά την περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου αυτού,

ββ) η οδός, στην οποία γίνεται το προσπέρασμα έχει προτεραιότητα,

γγ) η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμο ή με φωτεινούς σηματοδότες και

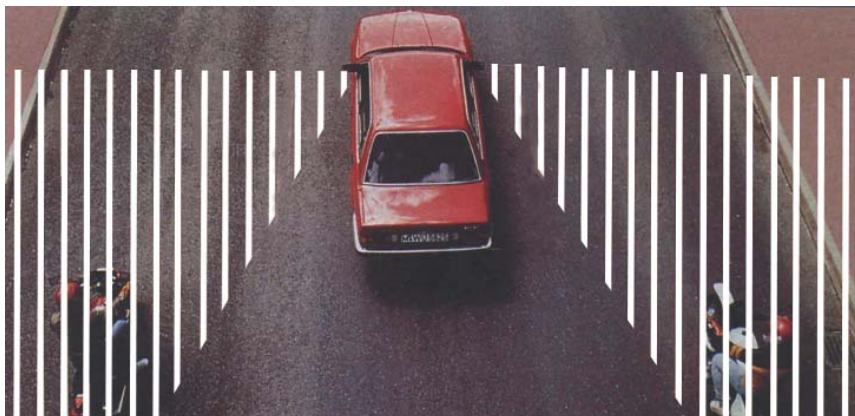
δδ) το όχημα το οποίο προσπερνάται είναι ποδήλατο, μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα χωρίς καλάθι.

ε) Αμέσως προ ή επί ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα, εκτός αν η οδική κυκλοφορία ρυθμίζεται από φωτεινούς σηματοδότες, όπως αυτοί που χρησιμοποιούνται στους ισόπεδους οδικούς κόμβους.

στ) Αμέσως προ ή σε διάβαση πεζών, η οποία έχει σημειωθεί ως διάβαση πεζών στο οδόστρωμα ή με πινακίδα σήμανσης.

ζ) Μέσα στις σήραγγες.

η) Όταν σχολικό λεωφορείο έχει σταματήσει σε οδοστρώματα με μια ή δύο λωρίδες κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση που κινείται και έχει αναμμένα τα φώτα έκτακτης ανάγκης για την αποβίβαση και επιβίβαση».



Σχ. 7.3α

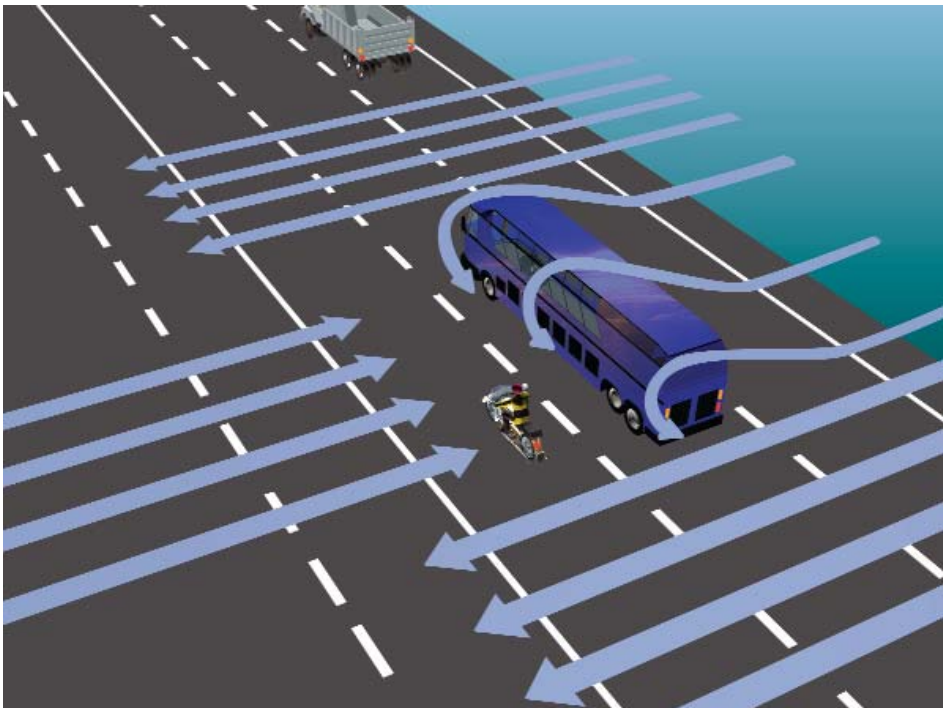
Νεκρή γωνία επιβατηγού αυτοκινήτου.

Δεν πρέπει όμως να ξεχνάτε, ότι, όταν επιχειρείτε τη διαδικασία του προσπεράσματος ή κατά την πραγματοποίησή του, υπάρχουν πολλές πιθανότητες οι οδηγοί των επιβατηγών ή άλλων αυτοκινήτων να μην σας έχουν αντιληφθεί, είτε λόγω απρόσεκτης οδηγήσεως, είτε διότι κινείσθε στη «νεκρή γωνία» αυτών.

Στο σχήμα 7.3α φαίνεται παραστατικά η «νεκρή γωνία» ενός επιβατηγού αυτοκινήτου, περιοχή που αν κινείσθε σε αυτήν υπάρχει ενδεχόμενο να μην γίνετε αντιληπτοί από τον οδηγό.

Επίσης δεν πρέπει να ξεχνάτε ότι, κατά την πραγματοποίηση του προσπεράσματος, πρέπει να αφήνετε πλευρική απόσταση τουλάχιστον ενός (1) μέτρου. Αυτό χρειάζεται όχι μόνο για να μην αιφνιδιάζονται οι οδηγοί των οχημάτων που προσπερνάτε, αλλά και για να πραγματοποιείτε το προσπέρασμα με μεγαλύτερη ασφάλεια, αφού αναπτύσσονται συνήθως πλευρικοί άνεμοι, που είναι πιθανόν να επηρεάσουν την ευστάθεια της μοτοσυκλέτας σας (βλ. παράγρ. 7.5δ) (σχ. 7.3β).

Δεν πρέπει να ξεχνάτε πως εάν επιχειρείτε προσπέρασμα και κινείσθε με ταχύτητα 80 km/h και υπάρχει όχημα που κινείται στην αντίθεση κατεύθυνση



Σχ. 7.3β

Προσπέρασμα και γραφική παράσταση των πλευρικών ανέμων.

με την ίδια περίπου ταχύτητα, τότε πλησιάζετε σε αυτό με ταχύτητα 160 km/h ή διανύετε απόσταση 45 μέτρων το δευτερόλεπτο. Το αριθμητικό αυτό παράδειγμα τεκμηριώνει τη δυσκολία ορθών χειρισμών εξ αιτίας της ταχύτητας.

Δεν πρέπει ακόμη να ξεχνάτε, ότι είτε κινείσθε σε δρόμο με δύο ή τρεις λωρίδες κυκλοφορίας προς την ίδια κατεύθυνση ή με μία λωρίδα και

Πίνακας 7.3

Ανώτατες επιτρεπόμενες ταχύτητες σε κανονικές κυκλοφοριακές συνθήκες

Είδος οχήματος	Είδος δρόμου			
	Αυτοκινητόδρομοι	Οδοί ταχείας κυκλοφορίας	Λοιπό οδικό δίκτυο	Σε κατοικημένη
Επιβατηγά αυτοκίνητα.	120 km/h	110 km/h	90 km/h	50 km/h
Φορτηγά άνω των 3500 kg.	80 km/h	80 km/h	80 km/h	50 km/h
Λεωφορεία και λοιπά φορτηγά.	90 km/h	90 km/h	80 km/h	50 km/h
Αρθρωτά λεωφορεία ή φορτηγά και συνδυασμοί φορτηγών οχημάτων.	70 km/h	70 km/h	70 km/h	50 km/h
Δίκυκλες μοτοσυκλέτες άνω των 125 cc.	120 km/h	110 km/h	90 km/h	50 km/h
Λοιπές δίκυκλες μοτοσυκλέτες.	70 km/h	70 km/h	70 km/h	50 km/h
Τρίκυκλες μοτοσυκλέτες.	60 km/h	60 km/h	60 km/h	50 km/h
Λεωφορεία για τη μεταφορά μαθητών.	60 km/h			50 km/h
Μοτοποδήλατα, αγροτικά μηχανήματα, μηχανήματα έργων.	40 km/h			

εφόσον επιτρέπεται το προσπέρασμα, υπάρχει περίπτωση και κάποιο άλλο προπορευόμενο όχημα να βγει από τη λωρίδα του με σκοπό να προσπεράσει.

Αν τέλος η κυκλοφορία είναι αργή, διατηρείτε απόσταση ασφαλείας από το προπορευόμενο όχημα, ώστε να ελέγχετε την κατάσταση και να σχεδιάζετε προσηκτικά το προσπέρασμά σας, εφόσον το επιθυμείτε.

Λάβετε υπόψη σας ότι πρέπει πάντοτε να τηρείτε τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχυτήτων που αναφέρονται στον πίνακα 7.3.

7.4 Οι άλλοι χρήστες του δρόμου και εσείς.

α) Οι ποδηλάτες.

Προσέχετε πάντα τους ποδηλάτες, ειδικά τα παιδιά. Όσο πιο νέος είναι ο ποδηλάτης τόσο πιο απρόβλεπτη μπορεί να είναι η αντίδρασή του. Να θυμάστε ότι η ελάχιστη πλευρική απόσταση είναι 1 m, όταν τους προσπερνάτε.

Να θυμάστε επίσης ότι:

- Όταν κοιτάζουν γύρω τους πιθανόν να θέλουν να στρίψουν.
- Μπορεί να κινηθούν ξαφνικά μπαίνοντας στην πορεία σας.
- Μπορεί να μεταφέρουν αντικείμενα, που επηρεάζουν την ισορροπία τους.
- Μπορεί να κινούνται οφιοειδώς (με ελιγμούς), να σταματούν ή να σπρώχνουν το ποδήλατό τους.
- Μπορεί να διασχίζουν τους δρόμους χωρίς να ελέγχουν.

β) Οι πεζοί.

Όταν στρίβετε σε κάποιο δρόμο είναι απαραίτητο να παραχωρείτε προτεραιότητα στους πεζούς, ειδοποιώντας το επερχόμενο όχημα εγκαίρως για να μην σας κτυπήσει. Εάν πιστεύετε ότι κάποιος πεζός δεν σας είδε, χρησιμοποιήστε την κόρνα σας (σχ. 7.4α).

Τα παιδιά είναι η πιο ευαίσθητη ομάδα πεζών. Παίζουν συνήθως στο δρόμο ή κατεβαίνουν στο οδόστρωμα απροειδοποίητα. Δεν μπορούν να



Σχ. 7.4α

Πεζός σε διάβαση και μοτοσυκλέτα σταματημένη. Ο μοτοσυκλετιστής κάνει νεύμα με το χέρι στον πεζό να περάσει.

εκτιμήσουν τους κινδύνους. Ακόμη και αν συνοδεύονται δεν είναι βέβαιη και προβλέψιμη η αντίδρασή τους.

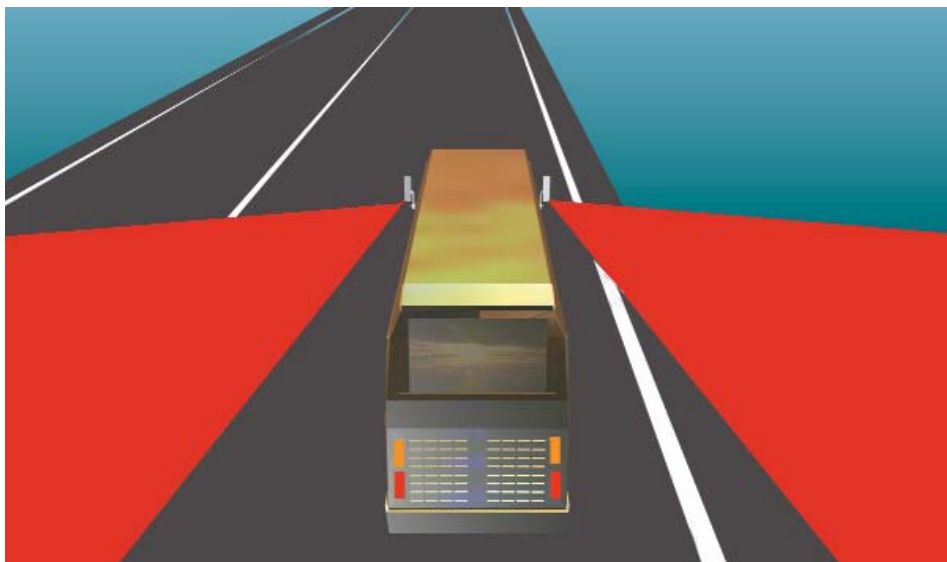
Ανάπηρα ή ηλικιωμένα άτομα. Η ταχύτητα κινήσεως των ηλικιωμένων ή αναπήρων ατόμων είναι πολύ αργή. Πρέπει να τους αφήνετε περισσότερο χρόνο να διασχίσουν το δρόμο. Να θυμάστε ότι οι αισθήσεις τους είναι μειωμένες, κυρίως της οράσεως και της ακοής. Μπορεί να μην σας βλέπουν ή να μην σας ακούν. Επειδή, κάποτε θα βρεθείτε στη θέση τους, φερθείτε με ευγένεια.

Θυμηθείτε, τέλος, ότι απαγορεύεται αυστηρά η κίνηση οχημάτων στους χώρους κινήσεως των πεζών (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι). Η κίνηση στους χώρους αυτούς είναι εγκληματική ενέργεια και αν κατά τη διάρκεια της προκαλέσετε ατύχημα δεν σας καλύπτει καμιά ασφάλεια.

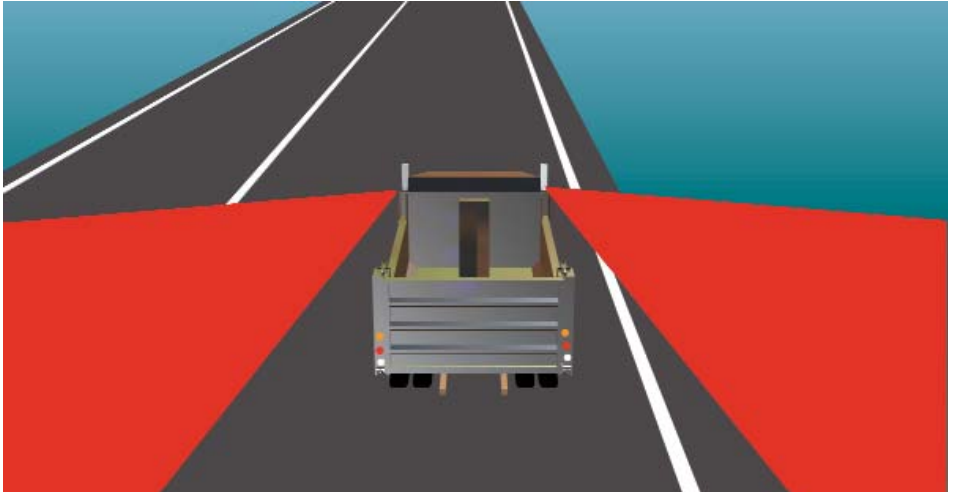
γ) Τα ζώα.

Τα ζώα φοβούνται εύκολα από το θόρυβο και το πλησίασμά σας. Πρέπει να τους δίνετε χώρο για να κάνουν αυτό που είναι φυσιολογικό: να διαφύγουν. Δεν πρέπει να τα τρομάζετε. Μπορεί να προκαλέσετε σοβαρό ατύχημα στα ίδια, στους εαυτούς σας αλλά και στους άλλους οδηγούς.

δ) Άλλοι τύποι οχημάτων.



Σχ. 7.4β(α)
Νεκρή γωνία λεωφορείου.



*Σχ. 7.4β(β)
Νεκρή γωνία φορτηγού.*

Να θυμάστε ότι όλα τα οχήματα από κατασκευής τους δεν έχουν τις ίδιες κατασκευαστικές δυνατότητες. Όλα τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα οχήματα είναι βαρύτερα από τη μοτοσυκλέτα σας, άρα δυσκολότερα φρενάρουν, ειδικά τα βαριά φορτηγά. Τα λεωφορεία μεταφέρουν πολλά άτομα και ένα φρένο πανικού εξαιτίας σας μπορεί να σημαίνει τραυματισμούς των επιβατών τους.

Τα μεγάλα οχήματα έχουν μεγαλύτερες νεκρές γωνίες. Οι οδηγοί τους μπορεί να μην σας αντιληφθούν, ειδικά κατά τη διάρκεια κάποιων χειρισμών τους, με αποτέλεσμα να βρεθείτε κάτω από τις ρόδες τους [σχ. 7.4β(α) και σχ. 7.4β(β)]. Δεν πρέπει να επιχειρείτε ελιγμούς που ξαφνιάζουν τους οδηγούς άλλων τύπων οχημάτων.

7.5 Η οδήγησή σας στο βασικό εθνικό οδικό δίκτυο.

Το βασικό εθνικό οδικό δίκτυο αποτελείται κυρίως από αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας που επισημαίνονται με ειδικές πινακίδες σημάσεως στις προσβάσεις εισόδου και εξόδου. Δεν πρέπει να ξεχνάτε ότι απαγορεύεται σε αυτούς η κίνηση δικύκλων, που δεν επιτρέπεται ή δεν μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 50 km/h (κατά κανόνα μοτοποδηλάτων).

Πριν χρησιμοποιήσετε το βασικό εθνικό οδικό δίκτυο, θα πρέπει να φροντίσετε:

- Να έχετε αρκετά καύσιμα.
- Τα ελαστικά της μοτοσυκλέτας να έχουν τη σωστή πίεση αέρα.

- Τα φώτα (όλα) να λειτουργούν.
- Η φόρτωση της μοτοσυκλέτας να είναι ασφαλής.
- Η ένδυσή σας αλλά και του συνεπιβάτη σας να είναι η κατάλληλη.
- Να φοράτε (και ο συνεπιβάτης σας) κατάλληλο κράνος.

Ενώ κινείσθε στο εθνικό οδικό δίκτυο προσέχετε να μην πλησιάζετε κοντά στις εισόδους του. Να κινείσθε πάντα στο μέσον της λωρίδας κατευθύνσεώς σας, λωρίδα που επιλέγεται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ. Αποφεύγετε να αλλάζετε λωρίδα χωρίς να υπάρχει ανάγκη. Σε καμιά περίπτωση δεν αλλάζετε λωρίδα, αν δεν ελέγξετε πολύ καλά τι συμβαίνει πίσω σας, πρέπει να προειδοποιήσετε και να υπολογίσετε σαφώς τις ταχύτητες κινήσεως των άλλων οχημάτων. Ο έλεγχος της κινήσεως πίσω σας δεν πρέπει να γίνεται μόνο μέσα από τους καθρέπτες της μοτοσυκλέτας σας. Ένα γρήγορο βλέμμα, λίγο πριν κινηθείτε για να αλλάξετε λωρίδα, επιβάλλεται.

a) **H**



Σχ. 7.5α
Αυτοκινητόδρομος.



Σχ. 7.5β
Αυτοκινητόδρομος με λωρίδα επιταχύνσεως.

οδήγηση στους αυτοκινητόδρομους.

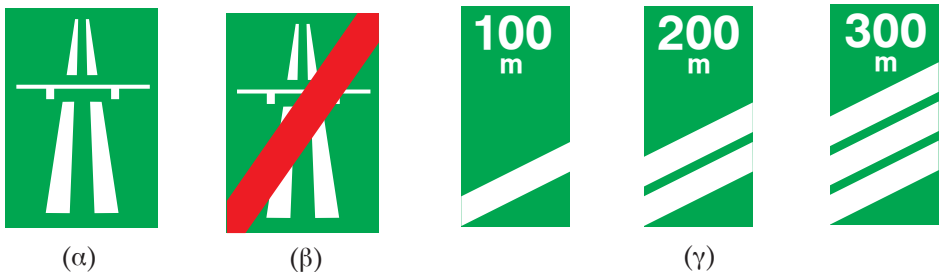
Είναι πολύ σημαντικό να κατανοήσετε επαρκώς την οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση των αυτοκινητοδρόμων. Υπάρχουν σημαντικές διαφορές στον τρόπο κατασκευής και σημάδεψης των αυτοκινητοδρόμων από χώρα σε χώρα (σχ. 7.5α).

Η είσοδος σας στον αυτοκινητόδρομο γίνεται σε κατάλληλα διαμορφωμένους και σηματοδοτημένους κόμβους, μέσω λωρίδων επιταχύνσεως, που σας επιτρέπουν να κινείσθε σε μια πρόσθετη λωρίδα, παράλληλα με την κυκλοφορία, επιταχύνοντας έως ότου αποκτήσετε την ταχύτητα της κυκλοφορίας πριν εισέλθετε στον αυτοκινητόδρομο (σχ. 7.5β).

Η έξοδος σας από τον αυτοκινητόδρομο γίνεται σε ειδικά διαμορφωμένους και σηματοδοτημένους κόμβους, μέσω λωρίδων επιβραδύνσεως, που σας επιτρέπουν την έγκαιρη αντίληψή τους, για να μην παρακωλύετε την υπόλοιπη (κανονική) κυκλοφορία (σχ. 7.5γ).



Σχ. 7.5γ
Αυτοκινητόδρομος με λωρίδα επιβραδύνσεως.



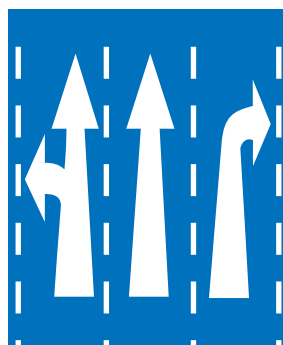
Σχ. 7.5δ
(α) Πινακίδα ενάρξεως αυτοκινητοδρόμου. (β) Πινακίδα λήξεως αυτοκινητοδρόμου.
(γ) Προειδοποιητικές πινακίδες εξόδου από αυτοκινητόδρομο σε αποστάσεις 100 m, 200 m, 300 m αντίστοιχα προ της αρχής της λωρίδας επιβραδύνσεως του κόμβου.



(α)



(β)



(γ)

Σχ. 7.5ε

(α) Πινακίδα οδού ταχείας κυκλοφορίας. (β) Πινακίδα τέλους οδού ταχείας κυκλοφορίας. (γ) Προειδοποιητική πινακίδα προεπιλογής λωρίδας σε διασταύρωση σε οδούς με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας.

Οι πινακίδες σημάνευσης των αυτοκινητοδρόμων της χώρας μας είναι χρώματος πράσινου (7.5δ).

β) Η οδήγηση στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας.

Οι οδοί ταχείας κυκλοφορίας είναι οδοί ειδικής μελέτης και κατασκευής, για την ταχεία κυκλοφορία των οχημάτων και η οποία:

- Συνδέεται με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο, μόνο με ειδικής διατάξεως ισόπεδους ή ανισόπεδους κόμβους.
- Έχει ειδική σήμανση με πινακίδες (σχ. 7.5ε).

Κατά την κίνησή σας στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, δεν πρέπει να ξεχνάτε ότι πρέπει να κινείσθε με τη μοτοσυκλέτα σας πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος, ακόμα και στην περίπτωση που ολόκληρο το οδόστρωμα είναι ελεύθερο (άρθρο 16 Κ.Ο.Κ.). Επιβάλλεται όμως να γνωρίζετε, ότι στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας (όπως και στους αυτοκινητόδρομους) με τρεις ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, οι οδηγοί λεωφορείων, φορητών και άλλων μεγάλων (βαρέων) οχημάτων υποχρεούνται να κινούνται στις δύο λωρίδες που είναι πλησιέστερες προς το δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

Ο οδηγός μοτοσυκλέτας που εξέρχεται από οδό ταχείας κυκλοφορίας, υποχρεούται να καταλάβει έγκαιρα (αφότου συναντήσει την ειδική σήμανση εξόδου) τη λωρίδα κυκλοφορίας που αντιστοιχεί στην έξοδο από αυτήν και να εισέλθει το ταχύτερο δυνατό στη λωρίδα επιβραδύνσεως, αν υπάρχει, ή να κινηθεί στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος ή στην ειδική αριστερή λωρίδα στροφής.

γ) Το προσπέρασμα στο εθνικό οδικό δίκτυο.

Εφαρμόζοντας τις σχετικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ., πρέπει να ακολουθείτε την παρακάτω σειρά ενεργειών για κάθε προσπέρασμά σας (σχ. 7.5στ):

- Ελέγχετε τη θέση και την ταχύτητα των οχημάτων πίσω σας.
- Παίρνετε την κατάλληλη θέση για να προσπεράσετε.



(α) Έγκαιρη προειδοποίηση ελιγμού προσπεράσματος (άναμμα αριστερού φλας).



(β) Γρήγορο κοίταγμα αριστερά πριν την έναρξη του ελιγμού.

- Ρυθμίζετε την ταχύτητά σας και αν χρειασθεί τη σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων.
- Κοιτάζετε και ελέγχετε τη λωρίδα, προς την οποία θα κινηθείτε.
- Ελέγχετε ξανά την κυκλοφορία πίσω σας, γιατί αυτή μεταβάλλεται γρήγορα.



(γ) Πραγματοποίηση προσπεράσματος. Σωστή απόσταση από προπορευόμενο όχημα.



(δ) Επαναφορά στη λωρίδα κυκλοφορίας.

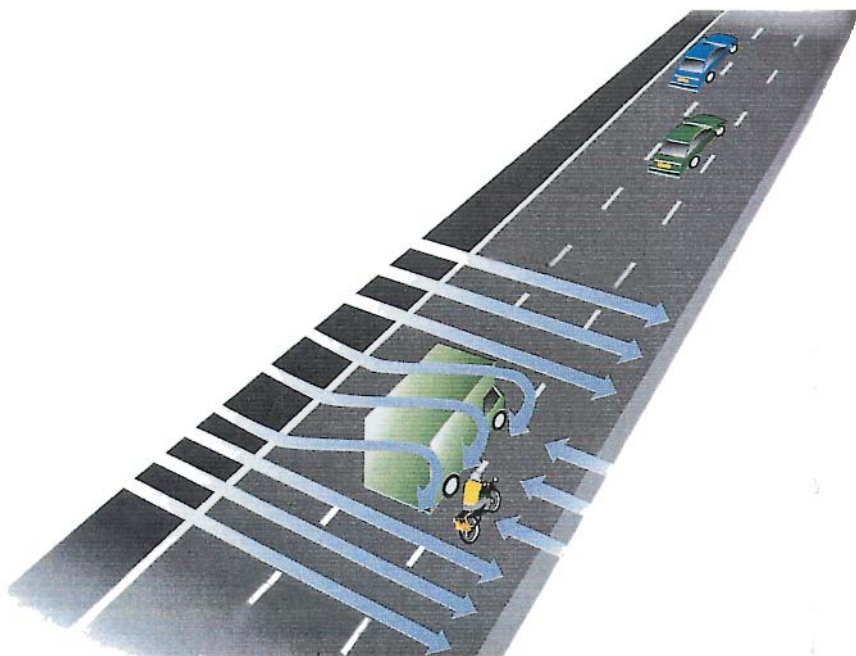
Σχ. 7.5στ
Διαδικασία προσπεράσματος.

- Ενεργοποιείτε τους κατάλληλους δείκτες κατευθύνσεως (φλας) και, αν είναι ασφαλές, εκτείνετε το αντίστοιχο χέρι σας.
- Ρίχνετε ένα τελευταίο-γρήγορο βλέμμα και εφόσον όλα είναι ασφαλή ξεκινάτε το προσπέρασμα.
- Επιταχύνετε την κίνησή σας όσο πιο γρήγορα μπορείτε, απομακρυνόμενοι αρκετά από το προπορευόμενο όχημα.
- Επανέρχεσθε στη λωρίδα όπου βρισκόσασταν πριν, αφού έχετε απομακρυνθεί από το όχημα που προσπεράσατε, για να γίνει η επάνοδος με ασφάλεια.
- Ειδοποιείτε με το φλας ή με το χέρι σας τον οδηγό του αυτοκινήτου που προσπεράσατε (και τους άλλους χρήστες της οδού) για την επάνοδό σας στη λωρίδα που είσασταν πριν το προσπέρασμα.

δ) Η θέση σας σε σχέση με άλλα οχήματα.

1) Ρεύματα αέρα.

Γνωρίζετε καλά ότι οδηγείτε ένα ελαφρύ όχημα. Αυτό σημαίνει ότι είτε προσπερνάτε, είτε σας προσπερνά ένα άλλο όχημα, ο αέρας που αυτό εκτοπίζει επηρεάζει την ευστάθειά σας. Επιδιώκετε επομένως να είσασθε



Σχ. 7.5ξ

Παράσταση επιδράσεως πλαγιών ανέμων.

όσο γίνεται μακρύτερα από τα υπόλοιπα οχήματα. Εντείνετε την προσπάθειά σας και να είσασθε έτοιμοι να μεταβάλετε τη δύναμη που εφαρμόζετε, προς την αντίθετη διεύθυνση, αν αυτό απαιτηθεί.

2) Πλάγιος άνεμος.

Συχνά στις εθνικές οδούς πλάγιοι άνεμοι με μεγάλη ταχύτητα σας αναγκάζουν να ταξιδεύετε γέροντας προς την αντίθετη διεύθυνση, από όπου αυτοί φυσούν. Εφόσον δεν υπάρχουν πλάγια εμπόδια ή άλλα οχήματα, εύκολα ρυθμίζετε την κλίση σας.

Οφείλετε να προσέχετε, όταν κινείσθε δίπλα σε κάποιο μεγάλο και βαρύ όχημα, διότι δημιουργείται, στην αντίθετη πλευρά του από εκεί που δέχεται τον πλάγιο άνεμο, υποπίεση. Το φαινόμενο αυτό όχι μόνο αλλάζει τις δυνάμεις που εφαρμόζετε στη μοτοσυκλέτα σας για να ισορροπήσει, αλλά σας έλκει και προς το όχημα, όταν βρίσκεσθε δίπλα του (σχ. 7.5ζ).

3) Βλάβες.

Εφόσον η μοτοσυκλέτα σας πάθει βλάβη, πρέπει να κινηθείτε όσο γίνεται πλησιέστερα στην άκρη του δρόμου. Μην επιχειρήσετε οποιαδήποτε επισκευή στο μέρος αυτό. Εάν δεν υπάρχει σε ορατή απόσταση τηλέφωνο ή χώρος σταθμεύσεως, να μετακινήσετε τη μοτοσυκλέτα σας σπρώχνοντάς την από αριστερά και κρατώντας την από το τιμόνι. Τα ευδιάκριτα ρούχα και τα φωτεινά σας σήματα που αναβοσβήνουν βοηθούν να σας προσέχουν τα επερχόμενα οχήματα. Εάν στον κοντινότερο χώρο σταθμεύσεως μπορείτε να επισκευάσετε τη μοτοσυκλέτα σας, τότε μπορείτε να επανέλθετε προσεκτικά στην κυκλοφορία. Εάν τηλεφωνήσετε, τότε περιμένετε βοήθεια αποφεύγοντας να σταθείτε πίσω από τη μοτοσυκλέτα σας, δηλαδή ανάμεσα σε αυτήν και τα επερχόμενα οχήματα.

Να θυμάσθε ότι στις εθνικές οδούς ποτέ να μην σταματάτε εκτός:

- Αν είναι επείγουσα ανάγκη.
- Αν η Τροχαία σας το υποδείξει.
- Αν προσπαθείτε να αποφύγετε ένα ατύχημα.

Αν αντιληφθείτε ότι εμπρός σας κάτι συμβαίνει ή αναβοσβήνουν οι δείκτες κατευθύνσεως (αλάρμ) των προπορευομένων οχημάτων, ανάψτε και εσείς τους δικούς σας, αν διαθέτετε. Πλησιάζετε αργά και μην μένετε πίσω από το όχημα που βρίσκεται εμπρός σας, αλλά προχωρήστε προσεκτικά ανάμεσα στα πρώτα δύο –τουλάχιστον– οχήματα.

ε) Η ενεργητική και η παθητική ασφάλεια.

Η γρήγορη και ασφαλής μετακίνηση είναι μια από τις επιδιώξεις του

κατασκευαστή κάθε οχήματος. Η βελτίωση των προδιαγραφών όλων των συστημάτων είναι πλέον καθημερινή υπόθεση. Δεν φθάνουν όμως οι προθέσεις των κατασκευαστών. Είναι απαραίτητη η καλή γνώση και η ορθή χρήση από τους οδηγούς των πλεονεκτημάτων, που το είδος του οχήματος, η κατασκευή του, η ποιότητα και οι τεχνικές βελτιώσεις προσφέρουν.

Η μοτοσυκλέτα, σε σχέση με τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα οχήματα, που συναντά κάποιος στους δρόμους, έχει τη μικρότερη παθητική και τη μεγαλύτερη ενεργητική ασφάλεια.

Στη μοτοσυκλέτα τα στοιχεία που προσδίδουν ενεργητική ασφάλεια είναι:

- Οι γρήγορες επιταχύνσεις εν κινήσει, δηλαδή πόσο γρήγορα επιταχύνει για παράδειγμα από τα 50 km/h στα 90 km/h, ώστε με ασφάλεια να αποφύγετε μια δύσκολη κατάσταση.
- Η πρόσφυση («κράτημα») στο δρόμο, δηλαδή ο σχεδιασμός, η ποιότητα και η κατάσταση των αναρτήσεων και τα λάστιχα.
- Η πέδηση (φρενάρισμα). Η μικρότερη δυνατή απόσταση ακινητοποίησης έχει ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλειά σας.
- Η ταχύτητα με την οποία μεταβάλλεται η κλίση της μοτοσυκλέτας σας. Έτσι κατορθώνεται να αποφεύγετε εμπόδια, τα οποία δεν υπάρχει περίπτωση, λόγω μικρής αποστάσεως, να τα αποφύγετε φρενάροντας.
- Η καλή ορατότητα και η θέση οδηγήσεως. Η καλή ορατότητα επιτρέπει την πρόβλεψη και το σχεδιασμό της κινήσεώς σας. Η καλή θέση οδηγήσεως επιτρέπει την καλύτερη χρήση όλων των χειριστηρίων αλλά και τη δυνατότητα να ελέγχετε με το σώμα την κατευθυντικότητα της μοτοσυκλέτας σας.
- Ο τεχνολογικός εξοπλισμός. Λεπτομερείς ρυθμίσεις στις αναρτήσεις και βελτιωμένα φρένα είναι η βοήθεια της τεχνολογίας στην υπόθεση της ασφάλειας. Νέα συστήματα, όπως το σύστημα που αποτρέπει την ακινητοποίηση των τροχών χωρίς μπλοκάρισμα (ABS), βοηθούν στην ασφαλέστερη χρήση της μοτοσυκλέτας. Το ABS είναι ένα εξελιγμένο σύστημα τροχοπεδήσεως, που προέρχεται από τις λέξεις *Antilock Braking System*, που στην ουσία του είναι ένα σύστημα κατά του μπλοκαρίσματος των τροχών όταν φρενάρετε. Είναι ένα σύστημα πεδήσεως, με ανεξάρτητο κύκλωμα υγρών (από το συνηθισμένο κύκλωμα υγρών των φρένων) και είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικό και καθιστά ασφαλέστερο το φρενάρισμα της μοτοσυκλέτας. Η ενεργοποίηση του συστήματος αντιμπλοκαρίσματος των τροχών, γίνεται τη στιγμή που μπλοκάρουν οι τροχοί της μοτοσυκλέτας, είτε λόγω ασκήσεως ξαφνικής και μεγάλης πιέσεως στον ποδομοχλό του

ποδόφρενου, είτε διότι το φρενάρισμα έγινε σε στροφή, βρεγμένο ή λασπωμένο δρόμο κλπ. Με την ενεργοποίηση του ABS ξεμπλοκάρει όποιος τροχός έχει μπλοκάρει και έτσι επιτρέπει στον οδηγό της μοτοσυκλέτας να ελέγχει την κατευθυντικότητα της. Η ύπαρξη του συστήματος ABS δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη βασικές αρχές ασφαλούς οδηγήσεως (μείωση ταχύτητας πριν την είσοδο σε στροφή ή σε οδούς βρεγμένους ή με χαλίγια, άμμο κλπ.) ούτε ότι εξασφαλίζει την ασφάλεια σε απόλυτο βαθμό. Συμβάλλει και μόνο στη μείωση πιθανοτήτων εκτροπής.

Στην ενεργητική ασφάλεια, με την ευρύτερη έννοια, μπορείτε να προσθέσετε την καλή εκπαίδευση και την εμπειρία του αναβάτη.

Αξίζει να παρατηρήσετε ότι όλα τα στοιχεία, που συμβάλλουν στην ενεργητική ασφάλεια της μοτοσυκλέτας, αποσκοπούν στην αποφυγή του ατυχήματος με κάθε τρόπο. Στην περίπτωση που το ατύχημα συμβεί, τότε τα στοιχεία παθητικής ασφάλειας αναλαμβάνουν να μειώσουν τις δυσμενείς επιπτώσεις του.

Η προστασία του αναβάτη ελάχιστα μπορεί να διαφυλαχθεί από κατασκευές που εφαρμόζονται κατευθείαν στη μοτοσυκλέτα. Είναι αλήθεια ότι οι ολόσωμες προστασίες μπορούν να σας προφυλάξουν από την εκτόξευση αντικειμένων εν κινήσει, αν όμως η μοτοσυκλέτα χάσει την ισορροπία της και ακολουθήσει πτώση τότε τίποτα δεν είναι βέβαιο πλέον.

Οι μεταλλικές μπάρες προστασίας των ποδιών μπορεί να προφυλάσσουν από μικροτραυματισμούς, αλλά παγιδεύουν το σώμα του αναβάτη που ακολουθεί την τροχιά της μοτοσυκλέτας καθώς αυτή σύρεται ή εκτινάσσεται.

Η κύρια και σημαντικότερη προστασία ως στοιχείο παθητικής ασφάλειας προέρχεται από τα στοιχεία της ενδυμασίας του αναβάτη. ***Το κράνος, η ζώνη, τα ειδικά ρούχα, οι μπότες και τα γάντια συμβάλλουν στην προστασία του αναβάτη.***

Η καθημερινή χρήση τους αυξάνει την παθητική σας ασφάλεια, αφού από κατασκευής η μοτοσυκλέτα δεν διαθέτει τέτοια στοιχεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ

ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

8.1 Δηλώνοντας τις προθέσεις σας.

Οδηγώντας στην πόλη το κυριότερο μέλημά σας είναι να γίνονται σαφείς οι προθέσεις σας. Η οδική συμπεριφορά σας πρέπει να είναι προβλέψιμη από τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου. Για να εξασφαλίσετε τη σαφή κατανόηση των υπολοίπων χρηστών του οδικού δικτύου για όσα πρόκειται να κάνετε, τηρήστε τις σχετικές σε κάθε περίπτωση διατάξεις του Κ.Ο.Κ. και προειδοποιείστε τους για τις προθέσεις σας με τα κατάλληλα σήματα.

Οι υπόλοιποι χρήστες του οδικού δικτύου μπορεί να είναι οδηγοί επερχομένων ή διασταυρουμένων οχημάτων, ποδηλάτες, πεζοί, σχολικοί τροχονόμοι ή αστυνομικοί της Τροχαίας, που ρυθμίζουν την κυκλοφορία.

Πάντα να δίνετε το σήμα σας σαφώς και εγκαίρως.

Την ημέρα τα σήματα με τα χέρια σας είναι ευδιάκριτα και βοηθάνε ειδικά αν φοράτε τα κατάλληλα ρούχα. Σημειώστε ότι κάνοντας σήματα με το χέρι μειώνεται ο έλεγχος της μοτοσυκλέτας σας για λίγο. Πρέπει να εξασκηθείτε σε αυτό για να μην βρεθείτε σε δύσκολη θέση. Η εξάσκηση πρέπει να γίνεται πάντα εκτός κυκλοφορίας. Δηλώνοντας ότι πρόκειται να στρίψετε δεξιά ή αριστερά σημαίνει ότι το κάνετε σαφώς πριν τη στροφή που ακολουθεί και η κίνηση του χεριού σας σταματά πριν μπειτε στη στροφή, αφού εκεί είναι απαραίτητος ο μέγιστος έλεγχος της μοτοσυκλέτας σας.

Όταν κινείσθε με ταχύτητα και πρόκειται να στρίψετε δεξιά ή αριστερά προτιμήστε να δηλώσετε την πρόθεσή σας με τους φωτεινούς δείκτες (φλας).

Η πρόθεσή σας να στρίψετε δεξιά ή αριστερά δηλώνεται με τη σταθερή έκταση του αντίστοιχου βραχίονά σας (σχ. 8.1α και 8.1β).



Σχ. 8.1α

Ο μοτοσυκλετιστής δηλώνει την πρόθεσή του να στρίψει δεξιά.



Σχ. 8.1β

Ο μοτοσυκλετιστής δηλώνει την πρόθεσή του να στρίψει αριστερά.



Σχ. 8.1γ

Ο μοτοσυκλετιστής δηλώνει την πρόθεσή του να σταματήσει.

Πολλές φορές θέλετε να προειδοποιήσετε για την πρόθεσή σας να σταματήσετε ή να επιβραδύνετε γιατί εμπρός σας υπάρχει κάποιο εμπόδιο, διάβαση πεζών ή σταυροδρόμι. Στην περίπτωση αυτή κινείτε το δεξί σας βραχίονα τεντωμένο πλαγίως αργά πάνω - κάτω (σχ. 8.1γ).

Υπενθυμίζεται ότι τα σήματα με το χέρι δεν υποκαθιστούν τη λειτουργία και βέβαια την υποχρέωσή σας από τον Κ.Ο.Κ. να χρησιμοποιείτε τα φλας.

Παρατηρήστε με τη βοήθεια του εκπαιδευτή σας την εναλλαγή των φλας της μοτοσυκλέτας σας. Πολλές φορές, επειδή είναι πολύ κοντά, κυρίως στις μικρές μοτοσυκλέτες, δεν είναι σαφή τα μηνύματα που στέλνουν. Για το λόγο αυτό πρέπει να χρησιμοποιείτε συχνότερα για λόγους ασφαλείας την κίνηση των χεριών σας.

8.2 Ο κατάλληλος χρόνος προβολής του σήματος.

Πρέπει να δηλώνετε εγκαίρως με σήματα την πρόθεσή σας. Έγκαιρη ειδοποίηση σημαίνει ότι αυτή δίνεται τόσο νωρίς, ώστε να προφθάσουν οι υπόλοιποι χρήστες του δρόμου να αντιληφθούν τις προθέσεις σας, αλλά όχι πολύ νωρίς, διότι υπάρχει κίνδυνος παρανοήσεως των προθέσεών σας. Προσέξτε επίσης να ακυρώνετε τα φωτεινά σας σήματα, διότι αυτό δεν

γίνεται αυτόματα από όλες τις μοτοσυκλέτες. Αλλά και στην περίπτωση αυτή πρέπει να διακόπτεται η φωτεινή ένδειξη αλλαγής της κατευθύνσεώς σας αμέσως μόλις τελειώσετε και λίγο πριν επιχειρήσετε ακόμη μία αλλαγή προς την ίδια κατεύθυνση. Έτσι αποφεύγεται κάθε κίνδυνος παρεξηγήσεως. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η στροφή σας δεξιά στο πρώτο οικοδομικό τετράγωνο, που πρόκειται να συναντήσετε και η στροφή ακόμη μία φορά δεξιά στο τέλος του δρόμου, στο οποίο ήδη στρίψατε.

Το σύντομο φωτεινό σήμα με τον προβολέα (το σινιάλο).

Χρησιμοποιείτε το «σινιάλο» για να ειδοποιήσετε για την παρουσία σας ως εναλλακτική λύση προς το ηχητικό σινιάλο της κόρνας σας.

Αποφεύγετε να αναβουβήνετε το φως πορείας του προβολέα σας, δηλαδή το «σινιάλο», για να παροτρύνετε κάποιον άλλο οδηγό να προχωρήσει ή να στρίψει.

Εάν κάνουν «σινιάλο» σε σας, τότε πρέπει να βεβαιωθείτε για την πρόθεση του άλλου, γιατί υπάρχει κίνδυνος να μην αντιληφθείτε το τι θέλει να δηλώσει ακριβώς. Μην κάνετε υποθέσεις για τις προθέσεις του.

8.3 Το ηχητικό σήμα.

Η χρήση των ηχητικών οργάνων της μοτοσυκλέτας σας επιτρέπεται μόνον:

- α) Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, για την αποφυγή ατυχήματος.
- β) Εκτός κατοικημένων περιοχών, κατά το προσπέρασμα προπορευόμενου οχήματος, εάν αυτό είναι απαραίτητο.
- γ) Όταν μεταφέρετε άτομα τα οποία κινδυνεύουν ή έχουν ανάγκη άμεσης ιατρικής βοήθειας.

Πρέπει να σας απασχολεί κάθε φορά που κάνετε κάποιο σήμα με τα χέρια σας, με τα φλας, με τα φώτα σας ή την κόρνα σας εάν αυτό:

- Είναι αναγκαίο;
- Είναι χρήσιμο;
- Έγινε κατανοητό;

Επίσης πρέπει:

- Να το κάνετε τη σωστή στιγμή.
- Να το κάνετε με σαφήνεια.
- Να το κάνετε σωστά.

Θυμηθείτε: ο σκοπός των σημάτων σας είναι να μην μένουν ασάφειες στους άλλους οδηγούς σχετικά με τις προθέσεις σας.

8.4 Ελέγχοντας την κυκλοφορία πίσω σας.

Είναι πολύ σημαντικό καθώς οδηγείτε να έχετε την κατά το δυνατόν καλύτερη εικόνα της κυκλοφορίας πίσω από εσάς. Πριν αλλάξετε κατεύθυνση, λωρίδα κυκλοφορίας ή ταχύτητα κινήσεως πρέπει να γνωρίζετε την επίδραση που θα προξενήσετε στην κυκλοφορία πίσω σας. Πρέπει επίσης, να γνωρίζετε την πρόθεση κάποιου να σας προσπεράσει ή να κινηθεί κοντά σας.

Δύο επιλογές έχετε για να ελέγξετε το δρόμο πίσω σας:

- Στρίβετε ελαφρά το κεφάλι και κοιτάτε με την άκρη του ματιού σας.
- Κοιτάζετε από τους καθρέπτες.

Επειδή πολλές φορές οι καθρέπτες δεν επαρκούν πάντοτε για να έχετε ικανοποιητική εικόνα της κυκλοφορίας γύρω σας, πρέπει να κοιτάζετε πίσω σας ή και ολόγυρά σας, πριν προβείτε σε κάποια κίνηση.

Η κίνηση αυτή του κεφαλιού σας, προειδοποιεί ταυτόχρονα τους παρατηρητικούς άλλους οδηγούς ότι πρόκειται να επιχειρήσετε κάποια μεταβολή στην κίνηση της μοτοσυκλέτας σας.

Σε ποιες περιπτώσεις κοιτάζετε πίσω σας;

- Όταν ξεκινάτε από στάση ή στάθμευση (σχ. 6.1).
- Όταν στρίβετε δεξιά ή αριστερά.
- Όταν προσπερνάτε (σχ. 7.5στ).
- Όταν αλλάζετε λωρίδα κυκλοφορίας.
- Όταν επιβραδύνετε ή επιταχύνετε.

Να αποφεύγετε να κοιτάτε διαρκώς πίσω, γιατί κινδυνεύετε να χάσετε την επαφή σας με το τι συμβαίνει εμπρός σας.

Σε κυκλοφορία με υψηλή ταχύτητα η μόνη λύση είναι ο συνδυασμός χρήσεως των καθρεπτών και του «γρήγορου κοιτάγματος».

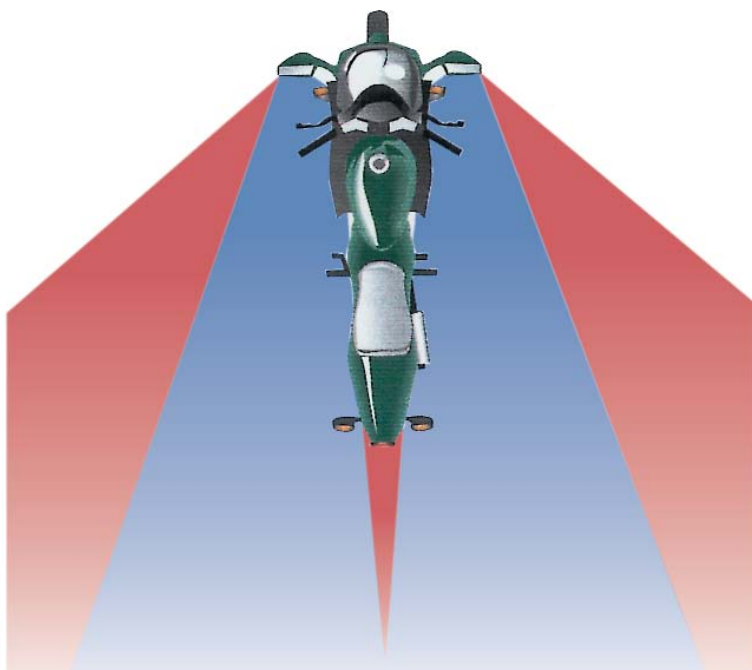
8.5 Το «γρήγορο κοίταγμα».

Είναι το τελικό κοίταγμα, που πρέπει να είναι «γρήγορο», προς τα πίσω και πάνω από τον ώμο σας, πριν τη μεταβολή της πορείας σας. Αυτό εξασφαλίζει την αβλαβή έξοδό σας ή την αλλαγή κατευθύνσεώς σας.

Το γρήγορο κοίταγμα γίνεται λίγο πριν μεταβάλετε την κίνησή σας αλλά σε χρόνο που θα επιτρέπει να διορθώσετε την κίνησή σας.

8.6 Οι νεκρές γωνίες.

Νεκρές γωνίες (σχ. 8.6) ονομάζονται οι τομείς, τους οποίους οι καθρέπτες σας αφήνουν αθέατους. Αυτοί οι τομείς είναι ακριβώς πίσω σας και βέβαια



Σχ. 8.6

Οι νεκρές γωνίες της μοτοσυκλέτας.

δεξιότερα του δεξιού και αριστερότερα του αριστερού σας καθρέπτη.

Τις νεκρές γωνίες να τις ελέγχετε προσεκτικά προτού:

- Κινηθείτε από στάση ή στάθμευση.
- Αλλάξετε κατεύθυνση.
- Αλλάξετε λωρίδα κυκλοφορίας.

Όμως κατά την κίνησή σας, δεν πρέπει να ξεχνάτε και τη «νεκρή γωνία» των επιβατικών και άλλων οχημάτων, που καθιστά δυσχερή την αντίληψη της υπάρξεως του μοτοσυκλετιστή. Είναι βασική παράμετρος ασφαλούς οδηγίσεως, η γνώση αυτού του στοιχείου και η αξιοποίησή του κατά την πραγματοποίηση οποιουδήποτε ελιγμού (σχ. 7.3α).

Δεν πρέπει, τέλος, να ξεχνάτε ότι η κίνηση μεταξύ σειρών κινουμένων ή σταματημένων οχημάτων απαγορεύεται από τον Κ.Ο.Κ. Αν σε κάποιες στιγμές αποφασίσετε να κάνετε αυτόν τον παράνομο ελιγμό, θυμηθείτε ότι είναι πολύ επικίνδυνος επειδή:

- Ένα όχημα μπορεί να επιχειρήσει αλλαγή λωρίδας και είναι, στην περίπτωση αυτή, πολύ δύσκολο να σας αντιληφθεί ο οδηγός του.
- Αν τα οχήματα είναι σταματημένα, τότε υπάρχει περίπτωση κάποιοι πεζοί να προσπαθήσουν να διασχίσουν την οδό μεταξύ αυτών. Στην περίπτωση αυτή είναι πιθανόν οι πεζοί να αιφνιδιασθούν ή και να προκληθεί σοβαρό ατύχημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

9.1 Οδηγώντας τη νύκτα.

Να θυμάστε ότι ο σημαντικότερος κανόνας κατά τη νυκτερινή οδήγηση είναι αυτός που ισχύει πάντοτε: *η ταχύτητα της μοτοσυκλέτας σας χρειάζεται να είναι τόσο, ώστε να μπορείτε να σταματήσετε τελείως, μέσα στην απόσταση την οποία η ορατότητά σας επιτρέπει να ελέγχετε επάνω στο οδόστρωμα*. Το μήκος του δρόμου που ελέγχετε το ορίζουν τα φώτα σας· άρα σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να κινείσθε ταχύτερα, αφού δεν γνωρίζετε τι θα συναντήσετε πέρα από την απόσταση που μπορείτε να ελέγξετε.

Πρέπει να εκμεταλλεύεστε τα οφέλη που προκύπτουν από τη νυκτερινή οδήγηση.

Όταν η κυκλοφορία μειωθεί, το ταξίδι γίνεται χαλαρότερο και γρηγορότερο. Στους επαρχιακούς δρόμους με τις απανωτές στροφές, τα φώτα των υπολοίπων οχημάτων με τα οποία μοιράζεστε το δρόμο, δηλώνουν τη θέση τους καλύτερα ίσως, από ό,τι στο φως της ημέρας. Ο υπολογισμός όμως ταχύτητας και θέσεως είναι πάντα λιγότερο ακριβής τη νύκτα και αυτό μπορεί να αφορά και τους άλλους οδηγούς που πρόκειται να συναντήσετε. Το μονό φως της μοτοσυκλέτας καθιστά την εκτίμηση της θέσεώς σας δυσκολότερη για τους υπόλοιπους οδηγούς.

Χρησιμοποιείτε πάντα τα φώτα διασταυρώσεως μέρα και νύκτα για να δηλώνετε τη θέση σας, αποφεύγοντας να τυφλώνετε τους υπόλοιπους οδηγούς με τα φώτα πορείας σας (σχ. 9.1). Να θυμάστε ότι ο υγρός καιρός έχει επίσης ως αποτέλεσμα την κάλυψη του προβολέα σας με ρύπους, που εμποδίζουν να βλέπετε και να σας βλέπουν. Παίρνετε μαζί σας πάντα εφεδρικές λάμπες, αφού η καταστροφή της μοναδικής λάμπας του προβολέα σας ή του οπίσθιου ερυθρού φωτός, μπορεί να σας φέρει σε πολύ δύσκολη θέση.



Σχ. 9.1

Μοτοσυκλέτα σε κίνηση με αναμμένα τα φώτα διασταυρώσεως

9.2 Οδηγώντας στη βροχή.

Η οδήγηση στη βροχή σημαίνει οδήγηση με μειωμένη ορατότητα και σε γλιστερούς δρόμους. Να στρίβετε με μικρότερη ταχύτητα για να αποφύγετε το γλίστρημα και φρενάρετε μαλακά για τον ίδιο λόγο. Κρατάτε μεγαλύτερη απόσταση από τα υπόλοιπα οχήματα, έτσι ώστε να έχετε αντίστοιχα, περισσότερο διαθέσιμο δρόμο για να φρενάρετε και για να αποφύγετε τα νερά και τις λάσπες που εκτοξεύουν. Άλλωστε η κάλυψη των προστατευτικών γυαλιών που φοράτε ή της ζελατίνας του κράνους σας με λάσπη σημαίνει μειωμένη ορατότητα. Εάν η ζελατίνα σας δεν είναι αντιθαμβωτική ή το κράνος σας δεν είναι τέτοιας κατασκευής, ώστε να μη θαμπώνει, χρησιμοποιήστε ειδικά υγρά προϊόντα, ψεκάζοντας τη ζελατίνα με αντιθαμβωτικά υγρά.

9.3 Οδηγώντας με χαμηλές θερμοκρασίες.

Προσέχετε πάντα την επιφάνεια του δρόμου, η οποία ποτέ δεν παγώνει ομοιόμορφα. Εάν δεν μπορείτε να αποφύγετε την οδήγηση στο χιόνι προσέχετε γενικά τις απότομες κινήσεις του τιμονιού, τα φρεναρίσματα και τις επιταχύνσεις. Πιο επικίνδυνες γίνονται οι καταστάσεις, όταν αρχίζει το χιόνι να λιώνει. Τότε η κυκλοφορία των οχημάτων επιταχύνεται. Ενώ τα

αυτοκίνητα κινούνται εύκολα, με τους τροχούς τους να πατούν στα καθαρά τμήματα δρόμου, που αφήνουν τα άλλα οχήματα, η μοτοσυκλέτα δεν έχει την ίδια άνεση. Η παγωνιά είναι βαρύτερη αργά τη νύκτα και νωρίς το πρωί. Αποφεύγετε τις ώρες αυτές και επιλέγετε κεντρικό δρόμο που ήδη έχει «πατηθεί» από βαριά οχήματα. Ένα φαινόμενο, που δεν είναι ιδιαίτερα συχνό στη χώρα μας, είναι ο μαύρος πάγος. Πρακτικά αόρατος, δημιουργείται σε τμήματα του δρόμου και ανιχνεύεται από την αστάθεια κατά την οδήγηση, που παρουσιάζει η μοτοσυκλέτα. Στην ασφαλή πρόβλεψη βοηθά η θερμοκρασία περιβάλλοντος. Όταν η θερμοκρασία βρίσκεται κάτω από το 0°C, τότε είναι πιθανότατο να συναντήσετε μαύρο πάγο στη διαδρομή σας.

9.4 Οδηγώντας στην ομίχλη.

Προφανώς ισχύει ο κανόνας κατά τον οποίο συνδυάζεται η ορατότητά σας με την απόσταση που χρειάζεστε να σταματήσετε και την ταχύτητά σας. Πολλές φορές αυτό σημαίνει ότι πρέπει να κινείσθε ακόμη και με 20 km/h. Να χρησιμοποιείτε τη δεξιά συνεχή-λευκή γραμμή ή άλλα συνεχή σημάδια του δρόμου, που βρίσκονται στη δεξιά μεριά. Μπορείτε να επιταχύνετε ελαφρά άλλα πάντα να έχετε κατά νουν ότι με τις καιρικές συνθήκες αυτές η επιφάνεια του δρόμου μπορεί να είναι ολισθηρή. Η ανάγκη για καθαρισμό της ζελατίνας του κράνους είναι συνεχής και μερικές φορές σε πολύ πυκνή ομίχλη χρειάζεται να αφαιρέσετε τα προστατευτικά των ματιών σας (ζελατίνα ή γυαλιά).

Σε καμιά περίπτωση να μη χρησιμοποιείτε τα φώτα πορείας (μεγάλα) γιατί το φως ανακλώμενο στα σταγονίδια της ομίχλης σας τυφλώνει. Αρκεί ο φωτισμός της οδού με τα (υποχρεωτικά αναμμένα) φώτα διασταυρώσεως.

Οι διασταυρώσεις γίνονται με την ομίχλη πολύ επικίνδυνες. Σκεφθείτε ότι την ώρα που στρίβετε δεξιά στη διασταύρωση, κανένα από τα φώτα σας δεν είναι ορατό από κάποιο όχημα που πλησιάζει για να διασταυρωθεί μαζί σας. Γι' αυτό χρησιμοποιείτε φώτα και κόρνα για να ειδοποιήσετε για την άφιξή σας στη διασταύρωση με τους άλλους οδηγούς, που πιθανόν να μοιράζονται το δρόμο μαζί σας.

Οφείλετε να δείξετε προσοχή, όταν κατά τη διαδρομή σας η ομίχλη άλλοτε αραιώνει και άλλοτε πυκνώνει. Η κατάσταση αυτή παρασύρει εσάς και τους άλλους οδηγούς να επιταχύνετε και να επιβραδύνετε διαρκώς σε ακανόνιστα χρονικά διαστήματα.

Οδηγείτε μακριά από τα προπορευόμενα οχήματα και μην αγανακτείτε με τον προπορευόμενο οδηγό, που κινείται απελπιστικά αργά, διότι απλώς μπορεί να μην βλέπει τίποτα εμπρός του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΕΠΙΒΑΤΗ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΛΕΥΡΙΚΟΥ ΚΑΝΙΣΤΡΟΥ (ΚΑΛΑΘΙ)

10.1 Η μεταφορά του φορτίου.

Η μεταφορά των αποσκευών με τη μοτοσυκλέτα γίνεται σε προκαθορισμένους χώρους της. Αυτοί είναι (σχ. 10.1):

α) Οι πλευρικές σκευοφόροι (βαλίτσες-μπαγκαζιέρες).

Υπάρχουν μαλακές και σκληρές σκευοφόροι, που σταθεροποιούνται με



Σχ. 10.1
Σκευοφόροι μεταφοράς αποσκευών.

κατάλληλα συστήματα επάνω στο πλαίσιο της μοτοσυκλέτας. Απαιτείται να μοιράζετε το βάρος των αποσκευών συμμετρικά.

β) Η σκευοφόρος της πίσω σκάρας.

Εύκολη στη χρήση της, η σκληρή αυτή σκευοφόρος προσφέρεται για άμεση χρήση. Προσέχετε το βάρος περισσότερο από κάθε άλλο σημείο φορτώσεως, γιατί επηρεάζει ουσιαστικά την ευστάθεια της μοτοσυκλέτας σας.

γ) Η σκευοφόρος του δοχείου βενζίνης.

Ο μόνος περιορισμός για τη μαλακή αυτή σκευοφόρο είναι να μην επιβάλλει περιορισμούς στην κίνηση του τιμονιού ή να μην περιορίζει την ορατότητά σας. Στηρίζεται επάνω στο δοχείο βενζίνης με ιμάντες.

δ) Ο σάκος της πίσω σκάρας.

Μεγάλης χωρητικότητας μαλακός σάκος. Χρειάζεται πολύ καλή στήριξη γιατί υπάρχει σημαντικός κίνδυνος για την ευστάθεια της μοτοσυκλέτας.

Η φόρτωση της μοτοσυκλέτας σας συνεπάγεται και ρυθμίσεις στην προφόρτιση (κατάλληλη ρύθμιση) των ελατηρίων της πίσω αναρτήσεως, στην πίεση των ελαστικών και στα φώτα σας.

Η συμμετρική φόρτωση, η ισοκατανομή του βάρους, η μεταφορά του κέντρου βάρους όσο γίνεται πιο κοντά στο κέντρο και στο χαμηλότερο σημείο της μοτοσυκλέτας, όπως και το αδιάβροχο των σκευοφόρων ανήκει στη μέριμνα του κάθε αναβάτη.

10.2 Η μεταφορά επιβάτη.

Ο επιβάτης μιας μοτοσυκλέτας, είτε το θέλετε, είτε όχι, συμμετέχει στην οδήγηση του οχήματος. Πριν πάρετε κάποιον επιβάτη:

α) Βεβαιωθείτε:

– Αν επιτρέπεται από το νόμο (κοιτάξτε την άδεια κυκλοφορίας της μοτοσυκλέτας αν επιτρέπεται να μεταφέρετε επιβάτη).

– Αν υπάρχουν υποπόδια (μαρσιπέ) για τον επιβάτη και φυσικά η κατάλληλη σέλα.

β) Αυξήστε την πίεση των ελαστικών σας, ρυθμίστε τις αναρτήσεις σας και τη δέσμη των φώτων σας.

Εάν ο επιβάτης σας δεν έχει ταξιδέψει με μοτοσυκλέτα ξανά, του δίνετε

απαραίτητες οδηγίες ώστε:

- Να κάθεται καλά στη σέλα, κοιτώντας εμπρός.
- Να φοράει ένα κράνος εγκεκριμένων προδιαγραφών.
- Να πατάει στα υποπόδια και να μην κατεβάζει τα πόδια του αν δεν του το ζητήσετε εσείς.
- Να κρατιέται ελαφρά αλλά σταθερά γύρω από τη μέση σας.
- Να γέρνει μαζί σας όταν γέροντε και εσείς.
- Να μην κοιτά πίσω ή να κάνει νοήματα με τα χέρια, αντί για σας και να μην γέρνει αντίθετα από εσάς (σχ. 10.2).

Να φοράει κατά προτίμηση ανοικτόχρωμα ρούχα, κατάλληλα για μοτοσυκλέτα (αδιάβροχα ρούχα-απαραίτητες προστασίες) και να μην κρέμονται τα κορδόνια των παπουτσιών του.

Να θυμάστε ότι όταν μεταφέρετε συνεπιβάτη η απόσταση ακινητοποιήσεως της μοτοσυκλέτας επιμηκύνεται, λόγω αύξησεως του βάρους, ενώ η επιτάχυνσή της δεν είναι τόσο γρήγορη, όσο όταν οδηγείτε μόνοι σας.



Σχ. 10.2

Ο σωστός τρόπος και οι απαραίτητες προϋποθέσεις για τη μεταφορά επιβάτη.

10.3 Το πλευρικό κάνιστρο (καλάθι ή βάρκα).

Σε κάποιες μοτοσυκλέτες υπάρχει η τεχνική δυνατότητα προσαρμογής πλευρικού κανίστρου (σχ. 10.3). Η προσαρμογή ενός κανίστρου είναι σοβαρή υπόθεση και πρέπει να πληροί κάποιες προδιαγραφές. Για την ασφαλή πρόσδεση με τη μοτοσυκλέτα σας ζητήστε τη βοήθεια νομίμως λειτουργούντος συνεργείου επισκευής και συντηρήσεως μοτοσυκλετών. Στην Ελλάδα το πλευρικό κάνιστρο τοποθετείται στο δεξί μέρος του δικύκλου.

Ξεκινώντας την οδήγησή σας με προσαρμοσμένο κάνιστρο κινείσθε αργά μέχρι να συνηθίσετε τη μεταβολή της οδικής συμπεριφοράς της μοτοσυκλέτας σας.

Η μοτοσυκλέτα πλέον οδηγείται μόνο με τη χρήση του τιμονιού και δεν μπορείτε να γέροντε στις στροφές.

Η οδήγηση με κάνιστρο θέλει προσοχή γιατί:

- Σε πλαγιές και σε στροφές το πλευρικό κάνιστρο για να κρατηθεί στη θέση του απαιτεί εντονότερη ή χαλαρότερη πίεση του τιμονιού.
- Το κάνιστρο τείνει να ανασηκωθεί στις δεξιές στροφές.
- Η δύναμη που εφαρμόζετε στο τιμόνι είναι μεγαλύτερη.
- Δεν πρέπει να κλείνετε το γκάζι ποτέ επάνω στη στροφή.
- Πρέπει να κινείσθε πάντα με μικρότερη ταχύτητα από αυτήν που συνήθως έχετε χωρίς κάνιστρο.



Σχ. 10.3

Μοτοσυκλέτα με προσαρμοσμένο πλευρικό κάνιστρο (καλάθι).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

ΒΑΣΙΚΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ Κ.Ο.Κ. ΓΙΑ ΤΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

11.1 Βασική συντήρηση.

Η βασική συντήρηση της μοτοσυκλέτας σας εξαρτάται πολύ από τις γνώσεις σας, αφού εκτός του περιοδικού προληπτικού ή έκτακτου επισκευαστικού τεχνικού ελέγχου του εξουσιοδοτημένου συνεργείου, χρήσιμοι και απαραίτητοι είναι κάποιοι συνηθισμένοι έλεγχοι που μπορείτε να κάνετε και μόνοι σας.

Ας δούμε τους συνηθισμένους ελέγχους που μπορείτε να κάνετε μόνοι σας και αν διαπιστώσετε ελαττώματα ή δυσλειτουργίες, θα πρέπει να απευθυνθείτε σε συνεργείο ή να κάνετε τη συντήρηση μόνοι σας.

α) Τα χειριστήρια των φρένων (εμπρός και πίσω) πατώντας το αντίστοιχο φρένο και κινώντας τη μηχανή με το χέρι κάνετε έναν αρχικό έλεγχο. Αν διαπιστώσετε ότι τα φρένα δεν έχουν τη συνήθη συμπεριφορά, πρέπει να απευθυνθείτε σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο.

β) Τα χειριστήρια και τις ντιζες του συμπλέκτη και του μηχανισμού επιταχύνσεως (γκάζι). Ειδικά για τη λίπανση των ντιζών, μπορείτε να ενημερωθείτε από τον υπεύθυνο του συνεργείου σας και να τις επιμεληθείτε ο ίδιος προσωπικά. Βέβαια αν νομίζετε ότι χρειάζονται ρύθμιση, τότε απευθυνθείτε στο συνεργείο.

γ) Τα ηλεκτρικά συστήματα ελέγχονται αφού ανοίξετε το διακόπτη για τα φώτα, την κόρνα, τους δείκτες κατευθύνσεως (φλας). Εφεδρικές λάμπες (μια σειρά) για κάθε φως είναι απαραίτητες να φέρετε στην μοτοσυκλέτας σας. Ο έλεγχος αυτών μπορεί να γίνεται και με τις ενδεικτικές λυχνίες (αν υπάρχουν) και οπτικά. Με τη βοήθεια μιας βιτρίνας (τζάμι) ή ενός άλλου ατόμου μπορείτε να τα ελέγξετε εύκολα. Αν κάποιο φως δεν λειτουργεί, αλλάξτε τη λάμπα. Αν καεί και αυτή τότε υπάρχει κάποιο βραχυκύκλωμα στο ηλεκτρικό σύστημα. Σε αυτήν την περίπτωση η προσφυγή στον ειδικό τεχνίτη είναι απαραίτητη.

δ) Τα συστήματα διευσθύνσεως και αναρτήσεων, μπορείτε σιγά-σιγά να τα γνωρίζετε και να τα συντηρείτε. Την αλυσίδα για «μάξιμα» ή λάδωμα, το σφίξιμο των αναρτήσεων για να γίνουν πιο σκληρές, τη διαπίστωση της σωστής θέσεως του τιμονιού και τον έλεγχο του άξονα μεταδόσεως της κινήσεως, μπορείτε να τον επιμελείσθε και να κάνετε βασικές κινήσεις συντηρήσεως ή έγκαιρα να απευθύνεστε σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο.

ε) Ο έλεγχος της στάθμης του λαδιού του κινητήρα, του κιβωτίου ταχυτήτων (βαλβολίνες), του υγρού φρένων, των υγρών μπαταρίας, των υγρών ψυγείου (εφόσον είναι υγρόψυκτη, χωρίς να αμελείτε το χειμώνα να έχετε και αντιψυκτικό), ανήκει σε σας και πρέπει να μάθετε να επιμελείσθε αυτών.

στ) Ο έλεγχος των ελαστικών για την κατάστασή τους και τη σωστή πίεση πρέπει να είναι τακτικός και αν είναι εύκολο, να είναι και καθημερινός. Μην τον αμελείτε.

ζ) Η ρύθμιση των καθρεπτών και ο τακτικός καθαρισμός αυτών, σας βοηθούν στην ασφαλή οδήγηση.

η) Ο τακτικός έλεγχος της μπαταρίας και η συντήρηση αυτής ανήκει επίσης στους μοτοσυκλετιστές (συμπλήρωση υγρών μέχρι τη σωστή στάθμη, καθαρισμός οπών, βαζελίνη ή γράσο στους πόλους κλπ.). Έτσι αυξάνεται και η ζωή της μπαταρίας.

Βέβαια οι παραπάνω βασικοί έλεγχοι και η τακτική συντήρηση, που δεν μπορούν να γίνονται καθημερινά, πρέπει να γίνονται υποχρεωτικά πριν από κάθε μεγάλο ταξίδι. Όμως σε καμιά περίπτωση δεν υποκαθιστούν τον προληπτικό περιοδικό τεχνικό έλεγχο (αλλά και τον έκτακτο όταν παρουσιάζεται βλάβη) σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο μοτοσυκλετών.

11.2 Βασικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ. για τη μοτοσυκλέτα.

Για τη θεωρητική σας εκπαίδευση, είναι αναγκαίο να μελετήσετε τις βασικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ., και κυρίως αυτές που αναφέρονται αποκλειστικά στους οδηγούς μοτοσυκλετών. Επιγραμματικά:

α) Οι οδηγοί μοτοσυκλετών απαγορεύεται:

- Να ρυμουλκούνται από άλλο όχημα.
- Να ρυμουλκούν ή να ωθούν διάφορα αντικείμενα.
- Να μεταφέρουν αντικείμενα τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση της μοτοσυκλέτας ή να εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες του οδικού δικτύου.
- Να κινούνται ανά δύο ή και περισσότεροι παράλληλα.
- Να σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα.
- Να χρησιμοποιούν ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά

ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές.

β) Οι οδηγοί μοτοσυκλετών, όταν οδηγούν, υποχρεούνται:

- Να κρατούν το τιμόνι και με τα δυο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήματα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ.
- Να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.

γ) Οι οδηγοί μοτοσυκλετών, όταν οδηγούν, επιτρέπεται:

- Να μεταφέρουν επιβάτη μόνο μέσα στο ειδικό κάνιστρο, αν υπάρχει για το σκοπό αυτό και σε πρόσθετο κάθισμα το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από τον κατασκευαστή, πίσω από τη θέση του οδηγού.
- Αν η μοτοσυκλέτα είναι δίκυκλη και έχει κυβισμό μέχρι 125 cc να αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι 70 km/h είτε κινούνται σε αυτοκινητόδρομους, είτε σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, είτε στο λοιπό οδικό δίκτυο εκτός κατοικημένων περιοχών. Αν η μοτοσυκλέτα είναι τρίκυκλη (ανεξαρτήτως κυβισμού) η ταχύτητα περιορίζεται στα 60 km/h.
- Αν η μοτοσυκλέτα είναι δίκυκλη και έχει κυβισμό άνω των 125 cc, να αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι 120 km/h στους αυτοκινητόδρομους, μέχρι 110 km/h στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και μέχρι 90 km/h στο λοιπό οδικό δίκτυο εκτός κατοικημένων περιοχών.

δ) Οι δίτροχες μοτοσυκλέτες επιβάλλεται να έχουν:

- Μέχρι δύο φώτα πορείας (μεγάλα) τοποθετημένα συμμετρικά το ένα πλησίον του άλλου.
- Ένα μόνο φως διασπαρσίσεως (μεσαίο).
- Ένα ή δύο μετωπικά φώτα θέσεως, τοποθετημένα συμμετρικά το ένα πλησίον του άλλου.
- Ένα πίσω φως θέσεως.
- Ένα φως πεδήσεως.
- Φως για το φωτισμό της πινακίδας του αριθμού κυκλοφορίας.
- Έναν τουλάχιστον οπίσθιο αντανακλαστήρα.
- Δείκτες κατευθύνσεως (φλας) τουλάχιστον στο πίσω μέρος. Επίσης μπορούν να έχουν και φώτα οπισθοδρομίσσεως.

ε) Μην ξεχνάτε τέλος, ότι για την ασφάλειά σας τα φώτα διασπαρσίσεως των μοτοσυκλετών, θα πρέπει να είναι υποχρεωτικά αναμμένα και την ημέρα.

στ) Για την απόκτηση άδειας οδηγήσεως μοτοσυκλέτας μέχρι 125 cc (υποκατηγορία Α1), ο υποψήφιος οδηγός πρέπει να έχει συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας του και να έχει επιτύχει στη θεωρητική και πρακτική

εξέταση, όπως αναλύεται στο επόμενο κεφάλαιο.

ζ) Για την απόκτηση άδειας οδήγησης μοτοσυκλέτας άνω των 125 cc (κατηγορία Α), ο υποψήφιος οδηγός πρέπει να έχει συμπληρώσει το 21ο έτος της ηλικίας του ή το 20ο έτος με την προϋπόθεση να είναι κάτοχος από διετίας άδειας οδήγησης μοτοσυκλέτας κατηγορίας Α1 και να επιτύχει στη θεωρητική (αν χρειάζεται) και πρακτική εξέταση, όπως αναλύεται στο επόμενο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

12.1 Γενικά.

Μετά τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση που υφίσταται κάθε υποψήφιος οδηγός μοτοσυκλέτας, σε κέντρο θεωρητικής εκπαίδευσης και σε σχολή οδηγών, θα υποστεί την προβλεπόμενη θεωρητική και πρακτική εξέταση.

12.2 Θεωρητική εκπαίδευση.

Αν δεν έχετε αποκτήσει άδεια οδήγησης αυτοκινήτου, για να διαπιστωθεί αν έχετε την απαιτούμενη γνώση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και των ειδικότερων κανόνων ασφαλούς οδήγησης της μοτοσυκλέτας, εξετάζεσθε σε δύο Ερωτηματολόγια.

α) Σε Ερωτηματολόγιο, που περιλαμβάνει ερωτήσεις γενικών γνώσεων, γνώσεων των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. και της ασφαλούς οδήγησης.

β) Αν πετύχετε στο πρώτο Ερωτηματολόγιο, τότε συνεχίζεται η εξέτασή σας σε άλλο Ερωτηματολόγιο, που περιλαμβάνει ερωτήσεις ειδικών γνώσεων για τους οδηγούς μοτοσυκλετών.

12.3 Πρακτική εξέταση.

Το εκπαιδευτικό όχημα με το οποίο πραγματοποιείται η εξέταση, πρέπει να είναι μηχανοκίνητο δίκυκλο, χωρίς πλευρικό κάνιστρο, που:

α) Για την υποκατηγορία Α1 έχει κυβισμό τουλάχιστον 75 cc.

β) Για την κατηγορία Α απ' ευθείας, χωρίς να μεσολαβήσει άδεια οδήγησης της υποκατηγορίας Α1, έχει ισχύ τουλάχιστον 35 kW (47, 685 ps).

γ) Για την κατηγορία Α, έπειτα από διετία τουλάχιστον από τη χορήγηση της υποκατηγορίας Α1, έχει κυβισμό μεγαλύτερο των 120 cc και μπορεί να

αναπτύσσει ταχύτητα που φθάνει οπωσδήποτε τα 100 km/h.

Η πρακτική εξέταση περιλαμβάνει τις δοκιμασίες και τον έλεγχο γνώσεων και ικανοτήτων με τη σειρά που αναφέρονται στο μνημόνιο πρακτικής εξέτασεως υποψήφιου οδηγού Α1 και Α που ακολουθεί.

ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΕΞΕΤΑΣΕΩΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥ ΟΔΗΓΟΥ Α1 ΚΑΙ Α				
		ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΣ		
		ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΕΩΣ		
α/α	ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ		ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ	
A.	ΟΜΑΔΑ Α Προετοιμασία οχήματος, προφυλάξεις εν στάσει, ειδικές δοκιμασίες.			
1.	Έλεγχος του οχήματος πριν ξεκινήσει.			
2.	Χρήση του κράνους.			
3.	Αναδίπλωση στηρίγματος και πορεία χωρίς λειτουργία κινητήρα.			
4.	Σωστή εκκίνηση.			
5.	Ξεκίνημα σε ανήφορο κλίσεως περίπου 10%.			
6.	Επιτάχυνση οχήματος με αλλαγή ταχυτήτων και μεταφορά επιβάτη.			
7.	Ακίνητοποίηση του οχήματος με ακρίβεια.			
8.	Επί τόπου στροφές με κατάλληλη κλίση του σώματος.			
9.	Κίνηση με μικρή ταχύτητα.			
10.	Στάθμευση οχήματος και ασφαλή απομάκρυνση από αυτό.			
B.	ΟΜΑΔΑ Β Πορεία (σοβαρά σφάλματα)			
1.	Παραβίαση σηματοδότη ή σήματος τροχονόμου.			
2.	Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας.			
3.	Ανέβασμα σε πεζοδρόμιο, νησίδα κλπ.			
4.	Πρόκληση ατυχήματος.			
5.	Παραβίαση προτεραιότητας, πινακίδων σημάνσεως κλπ.			
Γ.	ΟΜΑΔΑ Γ Πορεία (απλά σφάλματα)			
1.	Φρενάρισμα με διάφορες ταχύτητες.			
2.	Στροφές δεξιά-αριστερά.			

3.	Τρόπος αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας.				
4.	Χρήση δεικτών κατευθύνσεως και φώτων.				
5.	Σωστή αλλαγή ταχυτήτων ανάλογα με τις υπόλοιπες συνθήκες.				
6.	Σωστή θέση στο οδόστρωμα.				
7.	Σωστή συμπεριφορά προς τους λοιπούς χρήστες της οδού.				
8.	Τήρηση σωστών αποστάσεων από άλλα οχήματα.				
9.	Προσπέρασμα ακίνητου εμποδίου και προπορευόμενου οχήματος.				
10.	Σωστή προσέγγιση και διέλευση σιδηροτροχιών.				
11.	Κατάλληλη κλίση σώματος και δικύκλου στις στροφές.				
12.	Σωστή αντίδραση σε συνθήκες κινδύνου.				
13.	Τήρηση κανόνων Κ.Ο.Κ., ορθή χρησιμοποίηση εξαρτημάτων.				
Α.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΣ				
Ε.	ΩΡΑ ΛΗΞΕΩΣ ΕΞΕΤΑΣΕΩΣ				
ΠΡΩΤΟΣ ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ	Υπογραφή Ονοματεπώνυμο				
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ	Υπογραφή Ονοματεπώνυμο				

Οι δοκιμασίες αυτές (του μνημονίου) ταξινομούνται αναλυτικότερα στις εξής ΟΜΑΔΕΣ:

ΟΜΑΔΑ Α. Προετοιμασία οχήματος, προφυλάξεις εν στάσει, δοκιμασίες.

Ο υποψήφιος πρέπει να εκτελέσει πλήρως και σωστά τους παρακάτω χειρισμούς και ειδικές δοκιμασίες:

1. Έλεγχο του οχήματος πριν ξεκινήσει.

Κατά τον έλεγχο αυτό πρέπει ο υποψήφιος να ρυθμίσει στη σωστή θέση τους καθρέπτες, να ελέγξει την κατάσταση των φώτων, τιμονιού, φρένων, δεικτών κατευθύνσεως, ηχητικών οργάνων, ελαστικών κλπ.

2. Χρήση του κράνους.

Ο υποψήφιος πρέπει να φορέσει σωστά το κράνος του και να μπορεί να το βγάλει με ευκολία.

3. Αναδίπλωση του πλάγιου στηρίγματος (σταντ) και πορεία χωρίς να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας.

Κατά τη δοκιμασία αυτή ο υποψήφιος στέκεται όρθιος δίπλα στο σταθμευμένο δίκυκλο, πιάνει το τιμόνι με τα δυο του χέρια, αναδιπλώνει με

το πόδι του το πλάγιο στήριγμα, βγάζει ταχύτητα και περπατάει περίπου 10 m μεταφέροντας το δίκυκλο, χωρίς να θέσει σε λειτουργία τον κινητήρα του.

4. Σωστή εκκίνηση.

Ελέγχεται αν ο υποψήφιος ξεκινάει σωστά και χωρίς κραδασμούς του δικύκλου.

5. Ξεκίνημα σε ανήφορο κλίσεως περίπου 10%.

Ο υποψήφιος υποχρεούται να ξεκινήσει σε ανήφορο, χωρίς το δίκυκλο να οπισθοπορήσει πάνω από 40 cm περίπου και χωρίς να ανατραπεί ο ίδιος ή το δίκυκλο. Συγχωρούνται δύο ανεπιτυχείς δοκιμές. Αν ο υποψήφιος δοκιμάσει και τρίτη φορά χωρίς να επιτύχει, τότε απορρίπτεται.

6. Επιτάχυνση του οχήματος με αλλαγή ταχυτήτων και μεταφορά επιβάτη.

Κατά τη δοκιμασία αυτή, ο υποψήφιος πρέπει να διανύσει μια απόσταση περίπου 50 m, επιταχύνοντας το δίκυκλο με αλλαγή των ταχυτήτων του και μεταφέροντας τον εκπαιδευτή του, σε ευθεία πορεία και εντός λωρίδας πλάτους 40 cm χωρίς να πατήσει ο υποψήφιος το πόδι του στο έδαφος και χωρίς να ανατραπούν ο επιβάτης ή το όχημα.

7. Ακινητοποίηση του οχήματος με ακρίβεια.

Μόλις ο υποψήφιος εξέλθει της λωρίδας (δοκιμασία 6) φρενάρει πλήρως, ακινητοποιώντας το δίκυκλο. Η δοκιμασία θεωρείται επιτυχής αν δεν ανατραπεί το όχημα.

8. Επί τόπου στροφές με κατάλληλη κλίση σώματος και οχήματος.

Ελέγχεται αν ο υποψήφιος μπορεί να κάνει δύο στροφές 180° μία δεξιά και έπειτα μία αριστερά (ένα οκτάρι) χωρίς να πατήσει το πόδι του στο έδαφος ή να ανατραπεί το όχημα.

9. Κίνηση με μικρή ταχύτητα.

Κατά τη δοκιμασία αυτή ο υποψήφιος πρέπει να οδηγήσει το δίκυκλο σε μία απόσταση 25 m, σε οριζόντιο έδαφος, σε ευθεία πορεία εντός λωρίδας πλάτους 40 cm με ταχύτητα πεζού (6 km/h περίπου) χωρίς να πατήσει το πόδι του στο έδαφος ή να ανατραπεί το όχημα. Η δοκιμασία θεωρείται επιτυχής αν η απόσταση αυτή διανυθεί σε χρόνο μεγαλύτερο από 15 sec.

10. Στάθμευση οχήματος και μέτρα ασφαλείας κατά την απομάκρυνση από αυτό.

Ο υποψήφιος πρέπει, όταν φθάσει στη σημείο σταθμεύσεως, να σβήσει τη μηχανή, να βάλει ταχύτητα για να μπλοκάρουν οι τροχοί, να κατέβει από το δίκυκλο, να εκτείνει το πλάγιο στήριγμά του και αφού βεβαιωθεί ότι το δίκυκλο είναι σταθμευμένο με ασφάλεια, να απομακρυνθεί.

ΟΜΑΔΑ Β. Πορεία (σοβαρά σφάλματα).

Κατά την πορεία ελέγχονται:

1. Η παραβίαση σηματοδότη ή η μη συμμόρφωση σε σήμα τροχονόμου.

2. Η είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας.

Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, θεωρείται η κυκλοφορία σε οδόστρωμα που προορίζεται για την αντίθετη, προς την κατεύθυνσή του, κυκλοφορία.

3. Το ανέβασμα στο πεζοδρόμιο ή στις διαχωριστικές νησίδες ή το πάτημα διακεκριμένου τμήματος του δρόμου το οποίο θεωρείται σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κ.Ο.Κ., ως πεζοδρόμιο.

4. Η πρόκληση ατυχήματος.

Θεωρείται η πρόκληση οποιουδήποτε ατυχήματος στο οποίο ο υποψήφιος είναι υπεύθυνος ή συνυπεύθυνος. Η αποτροπή του ατυχήματος λόγω παρεμβάσεως τρίτου ή απρόβλεπτου παράγοντα θεωρείται πρόκληση ατυχήματος.

5. Η παραβίαση της προτεραιότητας, των πινακίδων σημάνσεως των δρόμων και της σημάνσεως των οδοστρωμάτων.

ΟΜΑΔΑ Γ. Πορεία (απλά σφάλματα).

1. Το φρενάρισμα με διάφορες ταχύτητες.

Δίνεται στον υποψήφιο εντολή για φρενάρισμα με ταχύτητα περίπου 40 km/h.

Αν οι συνθήκες επέβαλαν στον υποψήφιο να φρενάρει, δεν απαιτείται να δοθεί ειδική εντολή.

2. Οι στροφές δεξιά-αριστερά.

Πρέπει να γίνονται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 23 του Κ.Ο.Κ.

3. Ο τρόπος αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας.

Πρέπει να είναι ο σωστός, δηλαδή ο υποψήφιος ανάβει το δείκτη κατευθύνσεως (φλας), ελέγχει, παραχωρεί τυχόν προτεραιότητα και έπειτα μπαίνει στην άλλη λωρίδα κυκλοφορίας.

4. Η χρήση δεικτών κατευθύνσεως και φώτων.

Όπου και όταν επιβάλλεται η χρήση των δεικτών αυτών. Ελέγχεται επίσης το άναμμα των συγκεκριμένων φώτων για κάθε περίπτωση. Ομοίως ελέγχεται η ικανότητά του να δίνει τα αντίστοιχα σήματα με το χέρι.

5. Η σωστή αλλαγή ταχυτήτων ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες.

Πρέπει να εξαντλούνται όλες οι ταχύτητες, εφόσον οι συνθήκες κυκλοφορίας το επιτρέπουν.

6. Η σωστή θέση στο οδόστρωμα.

Ο υποψήφιος ελέγχεται αν μπορεί να κρατήσει το όχημα, σε ευθεία πορεία, στη σωστή λωρίδα.

7. Η σωστή συμπεριφορά προς τους λοιπούς χρήστες του δρόμου.

Στους πεζούς, στα ζώα και στα άλλα οχήματα και ειδικότερα στα μέσα

μαζικής μεταφοράς και στα οχήματα άμεσης βοήθειας.

8. Η τήρηση των αποστάσεων από τα άλλα οχήματα.

Από αυτά που προηγούνται ή που κινούνται παράλληλα με το όχημα του εξεταζόμενου ή είναι σταθμευμένα.

9. Το προσπέρασμα ακίνητου εμποδίου και προπορευόμενου οχήματος.

Ελέγχεται η σωστή διαδικασία, δηλαδή άναμμα δείκτη κατευθύνσεως (φλας), έλεγχος, προσπέρασμα, είσοδος εκ νέου στην αρχική λωρίδα κυκλοφορίας.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν κατάλληλες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της δοκιμασίας αυτής, ο εξεταστής μπορεί να ζητήσει από τον υποψήφιο να περάσει πίσω από το εκπαιδευτικό αυτοκίνητο και μετά να το προσπεράσει.

10. Η σωστή προσέγγιση και η σωστή διέλευση των σιδηροτροχιών.

Σύμφωνα με όσα ορίζονται στα άρθρα 27 και 28 του Κ.Ο.Κ.

11. Κατάλληλη κλίση σώματος και δίκυκλου στις στροφές.

Το σώμα του υποψήφιου και το δίκυκλο πρέπει να παίρνουν την κατάλληλη κλίση.

12. Η σωστή αντίδραση υπό πραγματικές συνθήκες κινδύνου.

Ελέγχεται η σωστή, σε ενέργειες και ψυχραιμία, αντίδραση του υποψήφιου, όταν παρουσιασθεί κίνδυνος για τον οποίο δεν ευθύνεται ο ίδιος.

13. Η τήρηση των κανόνων του Κ.Ο.Κ., και η ορθή χρησιμοποίηση των εξαρτημάτων.

Ελέγχεται αν τηρούνται και οι λοιποί κανόνες που θέτει ο Κ.Ο.Κ. πέραν αυτών που ειδικά περιγράφονται στην παρούσα ΟΜΑΔΑ Γ, καθώς και η σωστή χρήση των μηχανισμών και εξαρτημάτων του οχήματος.

12.4 Κανόνες πρακτικής εξέτασεως.

1. Η πρακτική εξέταση του υποψήφιου αρχίζει από την ΟΜΑΔΑ Α και σε περίπτωση που επιτύχει στην ομάδα αυτή, συνεχίζεται η εξέτασή του στην ΟΜΑΔΑ Β και στην ΟΜΑΔΑ Γ. Ο υποψήφιος θεωρείται ότι επέτυχε στην ΟΜΑΔΑ Α, αν έχει επιτύχει σε όλες τις δοκιμασίες της ομάδας αυτής. Κατά την εξέτασή του στην ΟΜΑΔΑ Β, αν αποτύχει έστω και σε μία από τις δοκιμασίες αυτής, διακόπτεται η πρακτική εξέταση και ο υποψήφιος απορρίπτεται. Επίσης ο υποψήφιος απορρίπτεται αν συγκεντρώσει περισσότερα από πέντε συνολικά σφάλματα (Σ) στις δοκιμασίες της ΟΜΑΔΑΣ Γ ή δύο σφάλματα (ΣΣ) σε μία (την ίδια και τις δύο φορές) από τις δοκιμασίες της ομάδας αυτής.

2. Κάθε Υπηρεσία Μεταφορών-Επικοινωνιών επιλέγει κατάλληλη

ευρεία περιοχή στην οποία πρέπει να πραγματοποιούνται οι δοκιμασίες της ΟΜΑΔΑΣ Β και της ΟΜΑΔΑΣ Γ. Στην αφετηρία της συγκεκριμένης περιοχής, θα πραγματοποιούνται οι δοκιμασίες της ΟΜΑΔΑΣ Α, για όλους τους υποψήφιους και για όσους υποψήφιους επιτύχουν, συνεχίζεται η εξέτασή τους στις ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ. Οι δοκιμασίες της ΟΜΑΔΑΣ Α μπορούν να γίνουν και μέσα σε πάρα κυκλοφοριακής αγωγής, εφόσον υπάρχει κατάλληλος χώρος που ανήκει στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση ή στους ΟΤΑ.

3. Η καθοδήγηση του υποψήφιου οδηγού στις δοκιμασίες των ΟΜΑΔΩΝ Β και Γ (πορεία) θα γίνεται από τον εξεταστή με ασύρματη επικοινωνία. Το εκπαιδευτικό μηχανοκίνητο δίκυκλο της συγκεκριμένης σχολής οδηγών, με το οποίο γίνεται η πρακτική εξέταση του υποψήφιου, θα ακολουθείται από εκπαιδευτικό αυτοκίνητο της ίδιας σχολής οδηγών, στο οποίο θα επιβαίνει, εκτός από τον εκπαιδευτή κι η εξεταστική επιτροπή. Η σχολή οδηγών υποχρεούται να διαθέτει σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή οποιοδήποτε άλλο σύστημα ασύρματης επικοινωνίας (τα οποία πρέπει να έχουν νόμιμη άδεια λειτουργίας), προκειμένου, μέσω του συστήματος αυτού να επικοινωνούν ο εξεταζόμενος και ο εξεταστής για να δίνονται οι οδηγίες για την εκτέλεση των δοκιμασιών της ΟΜΑΔΑΣ Β και της ΟΜΑΔΑΣ Γ.

Η ίδια διαδικασία πρακτικής εξετάσεως θα ακολουθείται και για όσες κατηγορίες εκπαιδευτικών οχημάτων δε διαθέτουν τόσες θέσεις καθημένων ώστε να μπορεί να επιβιβασθεί ο εκπαιδευτής και τα δύο μέλη της επιτροπής (υποκατηγορία Β1).

4. Κάτοχος ισχύουσας άδειας οδηγήσεως της υποκατηγορίας Α1, δικαιούται επεκτάσεως της άδειας αυτής στην κατηγορία Α, χωρίς θεωρητική εξέταση και χωρίς να έχει συμπληρώσει το 21ο έτος της ηλικίας του εφόσον:

α) Κατέχει από διετίας τουλάχιστον την άδειας οδηγήσεως της υποκατηγορίας Α1 και

β) υποστεί επιτυχή πρακτική εξέταση σύμφωνα με όσα αναφέρονται παραπάνω με εκπαιδευτικό μηχανοκίνητο δίκυκλο.

5. Η διάρκεια εξέτασεως στις ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ (πορεία), εφόσον αυτή δε διακοπεί λόγω απορρίψεως του υποψήφιου, δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερη των 25 λεπτών της ώρας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ – ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΜΠΕΔΩΣΗ ΤΗΣ ΥΛΗΣ

1.	Το καλοκαίρι οδηγείτε τη μοτοσυκλέτα με κοντό παντελόνι:	
α.	Όχι, γιατί με την παραμικρή πτώση θα έχετε σοβαρές σωματικές κακώσεις.	Σ
β.	Ναι, αλλά με προσοχή και μικρή ταχύτητα.	Λ
γ.	Ναι, αρκεί να φοράτε προστατευτικό κράνος.	Λ

2.	Τι πρέπει να προσέξει ιδιαίτερα ο δικυκλιστής προκειμένου να αγοράσει προστατευτικό κράνος:	
α.	Το κράνος να είναι έγχρωμο.	Λ
β.	Το κράνος να είναι εγκεκριμένου τύπου και να ταιριάζει στο κεφάλι του δικυκλιστή που θα το χρησιμοποιήσει.	Σ
γ.	Το κράνος να διατίθεται στην αγορά ανεξάρτητα αν είναι ή όχι εγκεκριμένου τύπου.	Λ

3.	Μία δίκυκλη μοτοσυκλέτα που έχει κινητήρα 75 cc κινείται στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. Ποιο είναι το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας με το οποίο μπορεί να κινείται:	
α.	70 km/h.	Σ
β.	80 km/h.	Λ
γ.	100 km/h.	Λ

4.	Το φως διασταυρώσεως μιας δίτροχης μοτοσυκλέτας έχει χρώμα:	
α.	Πράσινο.	Λ
β.	Λευκό.	Σ
γ.	Κόκκινο.	Λ

5.	Πότε έχουν τα ελαστικά της μοτοσυκλέτας καλύτερη απόδοση:	
α.	Όταν είναι κρύα.	Λ
β.	Όταν ζεσταθούν.	Σ
γ.	Έχουν πάντα την ίδια απόδοση.	Λ

6.	Γιατί ο δικυκλιστής, ακόμα και την ημέρα, πρέπει να οδηγεί με τα φώτα αναμμένα:	
α.	Για να είναι καλύτερα ορατός.	Σ
β.	Για να βλέπει καλύτερα τα αντιθέτως ερχόμενα οχήματα.	Λ
γ.	Για να βλέπει καλύτερα τα οχήματα που ακολουθεί.	Λ

7.	Μια δίκυκλη μοτοσυκλέτα που έχει κινητήρα 120 cc, κινείται σε οδό ταχείας κυκλοφορίας. Ποιο είναι το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας με το οποίο μπορεί να κινείται:	
α.	110 km/h.	Λ
β.	70 km/h.	Σ
γ.	90 km/h.	Λ

8.	Η αλυσίδα που μεταδίδει την κίνηση από τον κινητήρα στον τροχό της μοτοσυκλέτας, πόση κάθετη ανοχή (να παίζει ελεύθερα πάνω - κάτω) πρέπει να έχει, αν εξεταστεί στη μέση της αποστάσεως κινητήρα - τροχού:	
α.	4-5 cm.	Λ
β.	2-3 cm.	Σ
γ.	Πρέπει να είναι σφιγμένη τελείως.	Λ

9.	Σε ένα ιδανικό φρενάρισμα, τι ποσοστό συμμετοχής έχει το φρένο κάθε τροχού της μοτοσυκλέτας:	
α.	75% ο εμπρόςθιος και 25% ο οπίσθιος.	Σ
β.	50% ο εμπρόςθιος και 50% ο οπίσθιος.	Λ
γ.	25% ο εμπρόςθιος και 75% ο οπίσθιος.	Λ

10.	Όταν βρέχει και οδηγείτε μοτοσυκλέτα, σε πόση απόσταση ακολουθείτε ένα προπορευόμενο όχημα:	
α.	Σε κάποια απόσταση που κρίνετε ασφαλή.	Λ
β.	Διπλάσια περίπου απ' ό,τι σε στεγνό δρόμο.	Σ
γ.	Όση κρατάτε και σε στεγνό δρόμο.	Λ

11.	Αν στο δρόμο που οδηγείτε το δίκυκλο, υπάρχει ένα τμήμα με πρόσφατη ασφαλτόστρωση τι κάνετε:	
α.	Το αποφεύγετε.	Λ
β.	Το αγνοείτε.	Λ
γ.	Το ακολουθείτε γιατί έχει καλύτερο βαθμό προσφύσεως.	Σ

12.	Ποιον τύπο αναφλεκτήρα (μπουζί) χρησιμοποιείτε στη μοτοσυκλέτα σας:	
α.	Ίδιο τύπο με αυτόν που συνιστά ένας φίλος σας δικυκλιστής.	Λ
β.	Οποιοδήποτε τύπο, αρκεί να μπορεί να βιδωθεί σωστά.	Λ
γ.	Ίδιο ή αντίστοιχο τύπο με αυτόν που καθορίζει ο κατασκευαστής.	Σ

13.	Σε ένα σχηματισμό δικύκλων (ομαδική οδήγηση), ποιο δίκυκλο καθορίζει την ταχύτητα του σχηματισμού (ομάδας):	
α.	Το δίκυκλο με τη μικρότερη ταχύτητα.	Σ
β.	Το πλέον γρήγορο όχημα.	Λ
γ.	Οποιοδήποτε δίκυκλο της ομάδας.	Λ

14.	Σε ώρες κυκλοφοριακού φόρτου τι προσέχετε πριν ξεκινήσετε σε διασταύρωση με φωτεινό σηματοδότη:	
α.	Αν υπάρχουν στο δρόμο που κινείσθε και άλλα δίκυκλα.	Λ
β.	Μόνο αν άναψε το πράσινο φως.	Λ
γ.	Αν άναψε το πράσινο φως και αν σταμάτησε η κίνηση των οχημάτων στον κάθετο δρόμο.	Σ

15.	Οδηγώντας τη μοτοσυκλέτα σας, βρίσκεσθε πίσω από ένα φορτηγό αυτοκίνητο, τι κάνετε:	
α.	Το προυπερνάτε ή μένετε σε αρκετή απόσταση πίσω του ώστε να έχετε ορατότητα.	Σ
β.	Το προυπερνάτε ώστε να έχετε οπωσδήποτε ορατότητα.	Λ
γ.	Ακολουθείτε ακριβώς από πίσω του.	Λ

16.	Πόσο σφικτό πρέπει να είναι το κράνος του δικυκλιστή στο κεφάλι του:	
α.	Ιδιαίτερα σφικτό, ώστε να μη βγαίνει σε περίπτωση συγκρούσεως.	Λ
β.	Να εφαρμόζει χωρίς να σφίγγει το κεφάλι.	Σ
γ.	Πολύ χαλαρό για να μην ιδρώνει το κεφάλι.	Λ

17.	Ξαφνικά, ενώ οδηγείτε το δίκυκλό σας, εμφανίζεται στο δρόμο μία μπάλα. Τι θα κάνετε:	
α.	Κρατάτε σταθερή πορεία.	Λ
β.	Προσπαθείτε να αποφύγετε την μπάλα.	Λ
γ.	Φρενάρете γιατί πιθανόν να την ακολουθεί κάποιο παιδί.	Σ

18.	Μπορείτε να ρυμουλκείτε με το δίκυκλό σας:	
α.	Ένα ποδήλατο.	Λ
β.	Ένα άλλο δίκυκλο.	Λ
γ.	Κανένα από τα δύο.	Σ

19.	Ποια από τα παρακάτω εξαρτήματα δεν αποτελούν εξοπλισμό του δικυκλιστή:	
α.	Μπότες και γάντια.	Λ
β.	Επιταχυντήρας και διακόπτης φώτων.	Σ
γ.	Ζώνη μέσης και κράνος.	Λ

20.	Μια δίκυκλη μοτοσυκλέτα με κινητήρα 200 cc κινείται σε επαρχιακό οδικό δίκτυο. Ποιο είναι το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας με το οποίο μπορεί να κινείται:	
α.	70 km/h.	Λ
β.	90 km/h	Σ
γ.	100 km/h.	Λ

21.	Ξαφνικά, ενώ οδηγείτε το δικύκλό σας, συναντάτε στο δρόμο σας μία μεγάλη κηλίδα λαδιού. Τι θα κάνετε:	
α.	Προσπαθείτε να την αποφύγετε με κάθε τρόπο.	Λ
β.	Περνάτε με κλειστό γκάζι και σταθερό τιμόνι σε ευθεία πορεία.	Σ
γ.	Αναπτύσσετε ταχύτητα και περνάτε γρήγορα την κηλίδα.	Λ

22.	Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μιας τρίκυκλης μοτοσυκλέτας με κάνιστρο και κινητήρα πάνω από 100 cc, όταν κινείται σε οδό ταχείας κυκλοφορίας, είναι:	
α.	60 km/h.	Σ
β.	70 km/h.	Λ
γ.	90 km/h.	Λ

23.	Όταν αυξάνοντας τις στροφές του κινητήρα του δικύκλου σας περνάτε στην κόκκινη περιοχή του στροφόμετρου, τότε τι συμβαίνει στην ιπποδύναμη του δικύκλου:	
α.	Μειώνεται.	Σ
β.	Αυξάνεται.	Λ
γ.	Παραμένει σταθερή.	Λ

24.	Σε ποιο ύψος πρέπει να βρίσκονται οι μοχλοί φρένου και συμπλέκτη στο τιμόνι του δικύκλου:	
α.	Λίγο ψηλότερα από το τιμόνι.	Λ
β.	Λίγο χαμηλότερα από το τιμόνι.	Λ
γ.	Στο ύψος της ανοικτής παλάμης του οδηγού, όταν ακουμπάει στο τιμόνι.	Σ

25.	Σε μία διασταύρωση έχετε προτεραιότητα οδηγώντας το δίκυκλό σας. Την διεκδικείτε επίμονα:	
α.	Ναι, γιατί αυτό είναι νόμιμο.	Λ
β.	Όχι, γιατί το ατύχημα με δίκυκλο δεν έχει δυσάρεστες συνέπειες για τον αναβάτη του.	Λ
γ.	Όχι, γιατί αυτό είναι επικίνδυνο.	Σ

26.	Όταν ακολουθείτε, οδηγώντας τη μοτοσυκλέτα σας, ένα αυτοκίνητο, σε ποιες θέσεις αποφεύγετε να τοποθετείστε:	
α.	Αριστερά από το αυτοκίνητο.	Λ
β.	Ακριβώς πίσω από το αυτοκίνητο.	Λ
γ.	Στις θέσεις εκείνες που δεν καλύπτονται από τους καθρέπτες του αυτοκινήτου.	Σ

27.	Ποιον τύπο λαδιού χρησιμοποιείτε για τον κινητήρα της μοτοσυκλέτας σας και κάθε πότε αλλάζετε λάδια:	
α.	Τον τύπο που ορίζει ο κατασκευαστής και αλλάζετε λάδια όταν αντιληφθείτε ότι ο κινητήρας υπερθερμαίνεται.	Λ
β.	Τον τύπο που ορίζει ο κατασκευαστής και αλλάζετε κάθε 1000 km.	Λ
γ.	Τον τύπο που έχει τη ρευστότητα που ορίζει ο κατασκευαστής και αλλάζετε σε τακτά χρονικά διαστήματα, σύμφωνα με όσα καθορίζουν οι κατασκευαστές των λαδιών και της μοτοσυκλέτας.	Σ

28.	Ποια θεωρείτε ασφαλέστερη θέση, όταν οδηγώντας το δίκυκλό σας, περιμένετε την αλλαγή του φωτεινού σηματοδότη σε διασταύρωση:	
α.	Το άκρο δεξιό μέρος του οδοστρώματος.	Λ
β.	Ανάμεσα σε δύο αυτοκίνητα, ώστε να προστατεύεστε σε περίπτωση συγκρούσεως από πίσω.	Σ
γ.	Όλες οι θέσεις είναι ίδιες.	Λ

29.	Σε μία σύγκρουση μοτοσυκλέτας με αυτοκίνητο τι πιστεύετε ότι προστατεύει το δικυκλιστή:	
α.	Το κατάλληλο ντύσιμο και το σωστό προστατευτικό κράνος.	Σ
β.	Η μικρή μάζα της μοτοσυκλέτας.	Λ
γ.	Η εκτίναξη του από τη μοτοσυκλέτα.	Λ

30.	Μια μοτοσυκλέτα που αναπτύσσει ταχύτητα πάνω από 40 km/h πρέπει να διαθέτει:	
α.	Μέχρι δύο φώτα πορείας, τοποθετημένα συμμετρικά το ένα κοντά στο άλλο.	Σ
β.	Δεν επιβάλλεται να έχει φώτα πορείας.	Λ
γ.	Μόνο φώτα διασταυρώσεως.	Λ

31.	Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μιας δίκυκλης μοτοσυκλέτας με κινητήρα πάνω από 125 cc, όταν κινείται σε αυτοκινητόδρομο, είναι:	
α.	60 km/h.	Λ
β.	75 km/h.	Λ
γ.	120 km/h.	Σ

32.	Πλησιάζετε οδηγώντας το δίκυκλό σας σε διασταύρωση, όπου ο φωτεινός σηματοδότης δείχνει κόκκινο φως. Στο οδόστρωμα μπροστά υπάρχει σημασμένη διάβαση πεζών. Πού θα σταματήσετε περιμένοντας ο σηματοδότης να δείξει πράσινο φως:	
α.	Επάνω στη σημασμένη διάβαση των πεζών.	Λ
β.	Μόλις περάσετε τη σημασμένη διάβαση των πεζών.	Λ
γ.	Πριν ακριβώς από τη σημασμένη διάβαση των πεζών.	Σ

33.	Ο οδηγός μιας μοτοσυκλέτας υποχρεούται όταν οδηγεί:	
α.	Να κρατά το τιμόνι με τα δύο χέρια, εκτός αν δίνει σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ.	Σ
β.	Να κρατά το τιμόνι με το δεξί χέρι.	Λ
γ.	Να κρατά το τιμόνι με το αριστερό χέρι.	Λ

34.	Σε ποια σημεία γύρω από ένα φορτηγό ή λεωφορείο δεν διακρίνεται ένα δίκυκλο από τον οδηγό του φορτηγού ή του λεωφορείου:	
α.	Αριστερά και από το μέσο του μήκους του και πίσω.	Λ
β.	Ακριβώς από πίσω του.	Σ
γ.	Δεξιά και από το μέσο του μήκους του και πίσω.	Λ

35.	Οδηγείτε το δίκυκλό σας και για κάποια αιτία εκνευρίζετε υπερβολικά. Πώς ενεργείτε:	
α.	Αναπτύσσετε ταχύτητα, αδιαφορώντας για την κατάσταση σας.	Λ
β.	Σταματάτε την οδήγηση μέχρι να ηρεμήσετε.	Σ
γ.	Οδηγείτε με μειωμένη ταχύτητα.	Λ

36.	Πιστεύετε ότι τα φώτα της μοτοσυκλέτας πρέπει να είναι αναμμένα και κατά τη διάρκεια της ημέρας:	
α.	Ναι, γιατί έτσι γίνεται ευκολότερα αντιληπτή από τους οδηγούς των άλλων οχημάτων.	Σ
β.	Όχι, γιατί αδειάζει ο συσσωρευτής.	Λ
γ.	Όχι, γιατί έτσι μειώνουν την ορατότητα των οδηγών των άλλων οχημάτων.	Λ

37.	Αν σε μια ανάβαση με το δίκυκλό σας αντιληφθείτε ότι η σχέση που έχετε στο κιβώτιο ταχυτήτων δεν «τραβάει», τι κάνετε:	
α.	Πατινάρετε το συμπλέκτη, ώστε να ανέβουν οι στροφές του κινητήρα.	Λ
β.	Ανοίγετε τέρμα το γκάζι.	Λ
γ.	Κατεβάζετε μία σχέση.	Σ

38.	Όταν τοποθετείτε μία σχάρα στο πίσω μέρος του δικύκλου, τι πρέπει να προσέχετε ιδιαίτερα:	
α.	Να είναι κατά το δυνατόν μπροστά και χαμηλά, ώστε να επηρεάζεται λιγότερο το κέντρο βάρους.	Σ
β.	Να στηρίζεται στο πλαίσιο του δικύκλου.	Λ
γ.	Να είναι αρκετά φαρδιά, ώστε να στερεώνονται καλά τα αντικείμενα που θα φορτώνετε.	Λ

39.	Μια μοτοσυκλέτα που αναπτύσσει ταχύτητα πάνω από 40 km/h επιβάλλεται να έχει:	
α.	Δύο φώτα διασταυρώσεως.	Λ
β.	Ένα μόνο φως διασταυρώσεως.	Σ
γ.	Δεν επιβάλλεται να έχει φως διασταυρώσεως.	Λ

40.	Το σύστημα πεδήσεως της μοτοσυκλέτας πρέπει να επιβραδύνει τη κίνησή της μέχρι ακινησίας κατά τρόπο ασφαλή, ταχύ και αποτελεσματικό όποιες και αν είναι οι συνθήκες φορτώσεώς της:	
α.	Μόνο σε ευθεία οδό.	Λ
β.	Σε ανηφορική οδό που έχει κλίση 10%.	Λ
γ.	Στη μέγιστη κλίση της οδού επί της οποίας κινείται.	Σ

41.	Ο έλεγχος της ανοχής των βαλβίδων του κινητήρα του δικύκλου γίνεται:	
α.	Από τον οδηγό του δικύκλου.	Λ
β.	Από οποιονδήποτε οδηγεί δίκυκλο.	Λ
γ.	Μόνο από συνεργείο που λειτουργεί νόμιμα.	Σ

42.	Ποιον θεωρείτε σωστό τρόπο για το προσπέρασμα προπορευόμενου οχήματος:	
α.	Από αριστερά ή δεξιά και με μεγάλη ταχύτητα.	Λ
β.	Από αριστερά και όσο πιο αργά μπορούμε.	Λ
γ.	Από αριστερά και, αφού κάνετε γνωστή την παρουσία και την προθεσή σας, χρησιμοποιώντας όλη την επιτάχυνση που διαθέτετε.	Σ

43.	Ποιον από τους παρακάτω ελέγχους του δικύκλου σας δεν μπορείτε να κάνετε μόνος σας:	
α.	Έλεγχο της λειτουργικότητας του συστήματος πεδήσεως.	Σ
β.	Έλεγχο των αναφλεκτήρων αν έχουν φθαρεί ή έχουν αιθάλη.	Λ
γ.	Τέντωμα και ρύθμιση της αλυσίδας.	Λ

44.	Γιατί είναι απαραίτητο ο δικυκλιστής να φοράει το προστατευτικό του κράνος:	
α.	Διότι το απαιτεί ο νόμος.	Λ
β.	Διότι υπάρχει κίνδυνος να πληρώσει πρόστιμο.	Λ
γ.	Διότι σε περίπτωση πτώσεως, οι συνέπειες χωρίς το προστατευτικό κράνος μπορεί να είναι τραγικές.	Σ

45.	Το φως διασταυρώσεως του δικύκλου σας πρέπει να φωτίζει επαρκώς την οδό κατά την νύκτα με συνθήκες αίθριες:	
α.	Τουλάχιστον 10 m μπροστά από τη μοτοσυκλέτα.	Λ
β.	Τουλάχιστον 20 m μπροστά από τη μοτοσυκλέτα.	Λ
γ.	Τουλάχιστον 40 m μπροστά από τη μοτοσυκλέτα.	Σ

46.	Γιατί είναι επικίνδυνο να οδηγείτε το δίκυκλό σας υπό την επίδραση έστο και μικρής ποσότητας οινοπνεύματος (π.χ. ένα ποτήρι μπίρας):	
α.	Διότι κινδυνεύετε να υποστείτε κυρώσεις αν σας κάνουν αλκοτέστ.	Λ
β.	Διότι μειώνεται ο βαθμός αντιδράσεώς σας.	Σ
γ.	Διότι η μπίρα περιέχει μεγάλη ποσότητα οινοπνεύματος.	Λ

47.	Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μιας δίκυκλης μοτοσυκλέτας με κινητήρα πάνω από 125 cc, όταν κινείται σε οδό ταχείας κυκλοφορίας είναι:	
α.	50 km/h.	Λ
β.	110 km/h.	Σ
γ.	70 km/h	Λ

48.	Η αλυσίδα της μοτοσυκλέτας χρειάζεται περιοδική λίπανση:	
α.	Ναι, γιατί έτσι μειώνονται οι φθορές και η θερμοκρασία τόσο της αλυσίδας όσο και των γραναζιών μεταδόσεως της κινήσεως.	Σ
β.	Όχι, γιατί φροντίζει ο κινητήρας για τη λίπανσή της.	Λ
γ.	Όχι, γιατί έτσι μπορεί να βγει από τα γρανάζια και να ακινητοποιήσει τον πίσω τροχό.	Λ

49.	Διαπιστώνεται ότι μία μοτοσυκλέτα εκπέμπει ουσίες ή προϊόντα βλαπτικά για την υγεία του ανθρώπου ή που ρυπαίνουν το περιβάλλον περισσότερο από τα επιτρεπόμενα όρια. Πώς τιμωρείται αυτή η παράβαση:	
α.	Δεν έχει καμιά συνέπεια η παράβαση αυτή.	Λ
β.	Μόνο με πρόστιμο.	Λ
γ.	Με πρόστιμο και με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας της μοτοσυκλέτας από το αρμόδιο όργανο που βεβαιώνει την παράβαση.	Σ

50.	Το υγρό του συσσωρευτή του δικύκλου σας χρειάζεται έλεγχο και τι είδους:	
α.	Χρειάζεται έλεγχο για το αν ο συσσωρευτής είναι αρκετά φορτισμένος.	Λ
β.	Δεν χρειάζεται έλεγχος.	Λ
γ.	Ελέγχεται περιοδικά η στάθμη των υγρών του και συμπληρώνεται με αποσταγμένο νερό.	Σ

51.	Τα φώτα πορείας μιας δίτροχης μοτοσυκλέτας έχουν χρώμα:	
α.	Λευκό.	Σ
β.	Πράσινο.	Λ
γ.	Κόκκινο.	Λ

52.	Διαπιστώνετε ότι το σύστημα πεδήσεως του δικύκλου σας δεν λειτουργεί αποτελεσματικά. Τι πρέπει να κάνετε:	
α.	Θα ζητήσετε τη βοήθεια ενός φίλου που ευκαιριακά ασχολείται με τέτοια θέματα.	Λ
β.	Θα φροντίσετε να το επισκευάσετε μόνοι σας.	Λ
γ.	Θα απευθυνθείτε σε συνεργείο επισκευής που λειτουργεί νόμιμα για την επισκευή και τον έλεγχο της καλής λειτουργίας.	Σ

53.	Οι ντίζες γκαζιού, συμπλέκτη και φρένων του δικύκλου χρειάζονται λίπανση:	
α.	Όχι, γιατί ο κατασκευαστής έχει φροντίσει για τη λίπανσή τους.	Λ
β.	Χρειάζονται περιοδικό έλεγχο και λίπανση γιατί διαφορετικά ξηραίνονται και κόβονται.	Σ
γ.	Χρειάζονται λίπανση όταν ο οδηγός αντιλαμβάνεται ότι αρχίζουν να σφίγγουν.	Λ

54.	Διαπιστώνεται ότι μία μοτοσυκλέτα προκαλεί, κατά την κίνηση και τη λειτουργία της, θόρυβο πέραν του επιτρεπόμενου ορίου. Πώς τιμωρείται η παράβαση αυτή:	
α.	Μόνο με πρόστιμο.	Λ
β.	Με πρόστιμο και με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας της μοτοσυκλέτας από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση.	Σ
γ.	Δεν έχει καμιά συνέπεια η παράβαση αυτή.	Λ

55.	Μία δίκυκλη μοτοσυκλέτα που έχει κινητήρα 80 cc κινείται σε αυτοκινητόδρομο. Ποιο είναι το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας με το οποίο μπορεί να κινείται:	
α.	45 km/h.	Λ
β.	70 km/h.	Σ
γ.	100 km/h.	Λ

56.	Γιατί οι αποσβεστήρες κραδασμών (αμορτισέρ) του δικύκλου περιέχουν και λάδι:	
α.	Για να είναι αθόρυβη η λειτουργία του και χωρίς φθορές.	Λ
β.	Γιατί το λάδι δίνει ελαστικότητα στο σύστημα πεδήσεως.	Λ
γ.	Γιατί με το λάδι επιτυγχάνεται καλύτερη απόσβεση των κραδασμών που δημιουργούνται από τις ανωμαλίες του δρόμου.	Σ

57.	Η ειδική ζώνη που φοράει ο δικυκλιστής στη μέση του χρησιμεύει:	
α.	Για να στηρίζεται καλύτερα στο δίκυκλο.	Λ
β.	Για να συγκρατεί τη σπονδυλική του στήλη, να προστατεύει τα νεφρά και τα υπόλοιπα όργανα του σώματός του στην περιοχή της μέσης.	Σ
γ.	Για λόγους αισθητικής.	Λ

58.	Το φως πορείας (ή τα φώτα πορείας αν είναι δύο) του δικύκλου πρέπει να φωτίζει (ή να φωτίζουν) επαρκώς την οδό κατά τη νύκτα, όταν οι συνθήκες είναι αίθριες, σε απόσταση:	
α.	Τουλάχιστον 50 m μπροστά από το δίκυκλο.	Λ
β.	Τουλάχιστον 100 m μπροστά από το δίκυκλο.	Σ
γ.	Τουλάχιστον 70 m μπροστά από το δίκυκλο.	Λ

59.	Διαπιστώνεται ότι ο οδηγός μιας μοτοσυκλέτας οδηγεί για επίδειξη ικανότητας και εντυπωσιασμό ή εκτελεί αυτοσχέδιους αγώνες. Πώς τιμωρείται μία τέτοια παράβαση:	
α.	Μόνο με πρόστιμο.	Λ
β.	Με πρόστιμο και αφαίρεση επί τόπου της άδειας κυκλοφορίας.	Λ
γ.	Με πρόστιμο και με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας της μοτοσυκλέτας και της άδειας ικανότητας του οδηγού από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση για 30 ημέρες.	Σ

60.	Αν με το δίκυκλό σας μεταφέρετε κάποιο μεγάλο αντικείμενο, τότε αυτό επιτρέπεται να προεξέχει:	
α.	Μόνο από την πίσω πλευρά του δικύκλου, λιγότερο από 0,50 m.	Λ
β.	Και από τις δύο πλευρές (δεξιά και αριστερά) του δικύκλου, λιγότερο από 0,50 m.	Λ
γ.	Από τις πλευρές του δικύκλου ή του εμπρός ή του πίσω ακραίου σημείου, λιγότερο από 0,50 m.	Σ

61.	Οδηγώντας τη μοτοσυκλέτα σας δεν επιτρέπεται:	
α.	Να κρατάτε το τιμόνι της με τα δυο σας χέρια.	Λ
β.	Να χρησιμοποιείτε ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητό ραδιόφωνο ή μαγνητόφωνο.	Σ
γ.	Να κινείσθε στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.	Λ

62.	Μετά από μια πτώση ή μικρή σύγκρουση που δεν έχει συνέπειες για τους επιβάτες της μοτοσυκλέτας, τι πρέπει να κάνει ο οδηγός της μοτοσυκλέτας:	
α.	Να μεταφέρει τη μοτοσυκλέτα στην άκρη του δρόμου και να συνεχίσει το ταξίδι του με άλλο μέσο.	Λ
β.	Να φροντίσει για τον εαυτό του, τον συνεπιβάτη του και να συνεχίσει το ταξίδι του εφόσον ελέγξει προσεκτικά τη λειτουργία της μοτοσυκλέτας του και διαπιστώσει ότι μπορεί να την οδηγήσει με ασφάλεια.	Σ
γ.	Να μεταβεί για κάθε ενδεχόμενο σε εφημερεύον νοσοκομείο για εξετάσεις.	Λ

63.	Γιατί ο δικυκλιστής δεν πρέπει να κάνει επιδείξεις στο δρόμο με το δίκυκλο που οδηγεί:	
α.	Γιατί ενοχλούνται αυτοί που τον βλέπουν.	Λ
β.	Γιατί κινδυνεύει να πάρει κλήση από το όργανο της Τροχαίας.	Λ
γ.	Γιατί οι ενέργειες αυτές έχουν σημαντικό βαθμό επικινδυνότητας, οι δρόμοι χρησιμοποιούνται από όλους και δεν πρέπει να απειλούμε τη σωματική ακεραιότητα και τη ζωή των άλλων.	Σ

64.	Προσεγγίζοντας σε διασταύρωση, όπου στον φωτεινό σηματοδότη αναβοσβήνει το κίτρινο φως, ποιος έχει προτεραιότητα:	
α.	Παραχωρεί προτεραιότητα εκείνος που πλησιάζει τους σηματοδότες στους οποίους αναβοσβήνει το κίτρινο φως.	Σ
β.	Έχει προτεραιότητα το όχημα που έρχεται από δεξιά.	Λ
γ.	Έχει προτεραιότητα το δίκυκλο όχημα.	Λ

65.	Πώς πραγματοποιείτε (παίρνετε) με τη μοτοσυκλέτα σας μια ανοικτή στροφή:	
α.	Διαγράφετε τη μεγαλύτερη δυνατή καμπύλη, πάντα μέσα στη λωρίδα κινήσεώς σας, με σταθερή ταχύτητα.	Σ
β.	Διαγράφετε μία καμπύλη αυξάνοντας ταχύτητα.	Λ
γ.	Στρίβετε με συνεχείς μικρές γωνίες.	Λ

66.	Σε ένα σχηματισμό δίκυκλων (ομαδική οδήγηση), ποιο δίκυκλο παίρνει την τελευταία θέση:	
α.	Οποιοδήποτε δίκυκλο.	Λ
β.	Το δίκυκλο που πηγαίνει πιο αργά.	Λ
γ.	Το δίκυκλο που μπορεί να αναπτύξει τη μεγαλύτερη ταχύτητα.	Σ

67.	Οδηγώντας με τη μοτοσυκλέτα όταν βρέχει, τι πρέπει να έχετε υπόψη σας για να οδηγείτε με ασφάλεια:	
α.	Να αποφεύγετε τα σημεία του δρόμου που έχουν πολύ νερό.	Λ
β.	Να μην χρησιμοποιείτε το μπροστινό φρένο.	Λ
γ.	Επειδή η απόσταση ακινητοποίησης μεγαλώνει σε περίπτωση πεδήσεως, πρέπει να τηρείτε μεγαλύτερες αποστάσεις από ό,τι συνήθως.	Σ

68.	Σε περίπτωση ανάγκης για άμεση ακινητοποίηση της μοτοσυκλέτας σας, πόση πίεση ασκείτε στα φρένα της:	
α.	Δεν υπάρχει όριο.	Λ
β.	Τόση ώστε να ακινητοποιηθεί ο πίσω τροχός.	Λ
γ.	Τη μεγαλύτερη που δεν μπλοκάρει τους τροχούς.	Σ

69.	Οδηγείτε τη μοτοσυκλέτα σας με σταθερή ταχύτητα και το σύστημα πεδήσεως βρίσκεται σε καλή κατάσταση. Από τι εξαρτάται η απόσταση ακινητοποίησης της μοτοσυκλέτας:	
α.	Από τις καιρικές συνθήκες.	Λ
β.	Από τον τύπο των φρένων.	Λ
γ.	Από την κατάσταση του οδοστρώματος, των ελαστικών σας και τις καιρικές συνθήκες.	Σ

70.	Πρέπει να αλλάζετε την πίεση των ελαστικών ανάλογα με τον καιρό:	
α.	Ναι. Αυξάνετε την πίεση σε κρύο καιρό.	Λ
β.	Ναι. Αυξάνετε την πίεση με ζεστό καιρό.	Λ
γ.	Όχι. Χρησιμοποιείτε την ίδια πίεση πάντα, προσέχοντας η μέτρηση της πίεσεως να γίνεται όταν τα λάστιχα είναι κρύα.	Σ

71.	Ποιοι από τους παρακάτω ελέγχους, που αφορούν στο δίκυκλό σας, πρέπει να γίνονται σε εξειδικευμένο συνεργείο που λειτουργεί νόμιμα:	
α.	Έλεγχος αναφλεκτήρα μόνον.	Λ
β.	Έλεγχος του αναφλεκτήρα, της τάσεως της αλυσίδας και ειδικά ο έλεγχος του εξαεριοτήρα.	Σ
γ.	Έλεγχος της τάσεως της αλυσίδας μόνον.	Λ

72.	Για την ταχύτερη δυνατή ακινητοποίηση της μοτοσυκλέτας σας ποιος τροχός πρέπει να μπλοκάρει:	
α.	Ο εμπρόσθιος τροχός.	Λ
β.	Κανένας τροχός.	Σ
γ.	Ο οπίσθιος τροχός.	Λ

73.	Ποια θεωρείται η σωστή θέση κατά την οδήγηση του δικύκλου:	
α.	Με τα γόνατα σφιγμένα στη δεξαμενή βενζίνης, τα πόδια να πατάνε καλά στα υποπόδια και τα χέρια να κρατάνε σταθερά το τιμόνι.	Σ
β.	Με τα γόνατα ανοικτά, γιατί έτσι επηρεάζεται το κέντρο βάρους ευκολότερα.	Λ
γ.	Δεν έχει σημασία η στάση.	Λ

74.	Σε μία κατάβαση με σημαντική κλίση ποια σχέση του κιβωτίου ταχυτήτων της μοτοσυκλέτας χρησιμοποιείτε:	
α.	Την πρώτη.	Λ
β.	Τη δεύτερη.	Λ
γ.	Εκείνη με την οποία ανεβαίνετε το ίδιο τμήμα του δρόμου ή τμήμα άλλου δρόμου με παρόμοιες κλίσεις.	Σ

75.	Οι αποσβεστήρες κραδασμών της μοτοσυκλέτας σας παρουσιάζουν διαρροή λαδιού. Τι κάνετε:	
α.	Προσέχετε να μη φθάσει το λάδι στα φρένα ή στους τροχούς.	Λ
β.	Αφενός μεν προσέχετε να μην φθάσει το λάδι στα φρένα ή στους τροχούς και αφετέρου επισκευάζετε αμέσως τη διαρροή γιατί αλλάζει η συμπεριφορά της μοτοσυκλέτας.	Σ
γ.	Δεν ανησυχείτε άμεσα, γιατί περιέχουν αρκετό λάδι και απαιτείται αρκετός χρόνος για να φθαρούν από έλλειψη λαδιού.	Λ

76.	Σε περίπτωση που χρησιμοποιείτε διαφορετικού τύπου αναφλεκτήρα στη μοτοσυκλέτα σας από αυτόν που προβλέπει ο κατασκευαστής της, τι μπορεί να συμβεί:	
α.	Να μη λειτουργεί ο κινητήρας και να χαλάσει το σύστημα αναφλέξεως.	Σ
β.	Να υποστεί βλάβη ο κινητήρας.	Λ
γ.	Να μη λειτουργεί το σύστημα πεδήσεως.	Λ

77.	Στην πόλη προσπερνάτε με το δίκυκλό σας σταματημένο λεωφορείο. Τι προσέχετε ιδιαίτερα:	
α.	Αν θα ξεκινήσει το λεωφορείο.	Λ
β.	Αν θα εμφανισθεί κάποιος πεζός μπροστά από το λεωφορείο.	Λ
γ.	Όλα τα παραπάνω.	Σ

78.	Ποια θεωρείτε πιο ασφαλή θέση για δίκυκλο που ταξιδεύει στην εθνική οδό σε σχέση με τα υπόλοιπα οχήματα:	
α.	Ανάμεσα από έναν όμιλο αυτοκινήτων.	Λ
β.	Πολύ μπροστά ή πολύ πίσω από τα άλλα αυτοκίνητα.	Σ
γ.	Το δεξιό άκρο της οδού.	Λ

79.	Κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης Α1 υποκατηγορίας επιτρέπεται να οδηγεί:	
α.	Μηχανοκίνητα δίκυκλα με μηχανή μέχρι 125 cc.	Σ
β.	Μηχανοκίνητα δίκυκλα ανεξάρτητα από τον κυβισμό της μηχανής με ή χωρίς πλευρικό κάνιστρο.	Λ
γ.	Μικρά επιβατικά και μικρά φορτηγά αυτοκίνητα.	Λ

80.	Κάθε πότε πρέπει να ελέγχετε τη στάθμη του λαδιού του δικύκλου σας:	
α.	Πριν από κάθε χρήση.	Σ
β.	Κάθε 1.000 km.	Λ
γ.	Κάθε 2.000 km.	Λ

81.	Πώς πρέπει να στηρίζεται ο συννεπιβάτης του δικύκλου:	
α.	Από τη σχάρα ή το σχετικό εξάρτημα που υπάρχει πίσω του.	Λ
β.	Από τον οδηγό σφίγγοντας τα γόνατά του.	Λ
γ.	Πατά καλά στα υποπόδια και κρατά χαλαρά αλλά σταθερά τον οδηγό από τη μέση ή από τη χειρολαβή του καθίσματος, αν υπάρχει.	Σ

82.	Ενώ οδηγείτε το δίκυκλό σας ένας πεζός που διασχίζει το δρόμο μπροστά σας, σταματά απότομα στη μέση του δρόμου. Τι θα κάνετε:	
α.	Θα φρενάρετε (τροχοπεδήσετε) όσο το δυνατόν πιο απότομα.	Λ
β.	Θα προσπαθήσετε να τον αποφύγετε είτε αλλάζοντας πορεία είτε φρενάροντας με ασφάλεια.	Σ
γ.	Θα προσπαθήσετε να τον προυπεράσετε.	Λ

83.	Μια φθαρμένη ή κομμένη εξάτμιση επηρεάζει αρνητικά την απόδοση του κινητήρα:	
α.	Όχι, δεν την επηρεάζει.	Λ
β.	Ναι, την επηρεάζει αλλάζοντας απρόβλεπτα την ιπποδύναμη, αυξάνοντας το θόρυβο και μειώνοντας τη μακροβιότητα του κινητήρα.	Σ
γ.	Ναι, την επηρεάζει θετικά.	Λ

84.	Σε περίπτωση βλάβης του δικύκλου σας στο δρόμο, που δεν επισκευάζεται επί τόπου, τι θα κάνετε:	
α.	Θα μεταφέρετε το δίκυκλο με ένα φορτηγό αυτοκίνητο.	Λ
β.	Θα μεταφέρετε το δίκυκλο με ένα επιβατικό αυτοκίνητο.	Λ
γ.	Θα φροντίσετε για την ασφαλή φόρτωση και μεταφορά του δικύκλου σε συνεργείο.	Σ

85.	Ο συνεπιβάτης στη μοτοσυκλέτα παίζει ρόλο στην οδήγησή της και γιατί:	
α.	Όχι, γιατί δεν την οδηγεί.	Λ
β.	Ναι, γιατί επηρεάζει το κέντρο βάρους της.	Σ
γ.	Ναι, γιατί το όχημα γίνεται βαρύτερο.	Λ

86.	Οδηγώντας το δίκυκλό σας πλησιάζετε σε μία στροφή. Πώς συμπεριφέρεσθε:	
α.	Αναπτύσσετε ταχύτητα για να περάσετε γρήγορα τη στροφή.	Λ
β.	Αναπτύσσετε ταχύτητα, γέρνετε πλησιάζοντας στο έδαφος και περνάτε τη στροφή.	Λ
γ.	Ελέγχετε το δρόμο, παίρνετε θέση και ρυθμίζετε την ταχύτητά σας και τη σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων.	Σ

87.	Μια φθααμένη ή κομμένη εξάτμιση μπορεί να προξενήσει βλάβη στον κινητήρα του δικύκλου:	
α.	Επηρεάζει αρνητικά την απόδοση του κινητήρα ειδικά αν πρόκειται για δίχρονο.	Σ
β.	Δεν προξενεί βλάβη στον κινητήρα, αλλά τον απορρυθμίζει.	Λ
γ.	Δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα.	Λ

88.	Αν αντιθέτως ερχόμενο όχημα ανάβει τα μεγάλα του φώτα με αποτέλεσμα να μη βλέπετε τι κάνει:	
α.	Ανάβετε και εσείς τα μεγάλα φώτα της μοτοσυκλέτας σας.	Λ
β.	Κλείνετε το γκάζι, ανάβετε τη μεσαία σκάλα των φώτων σας και ακολουθείτε τις γραμμές της οριζόντιας σημάνσεως, κινούμενοι όσο δεξιότερα είναι δυνατόν.	Σ
γ.	Τροχοπεδείτε.	Λ

89.	Μια βασική μετατροπή στο δίκυκλό σας:	
α.	Δεν επηρεάζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας του δικύκλου.	Λ
β.	Είναι επικίνδυνη εφόσον γίνεται χωρίς την τήρηση των προβλεπομένων προδιαγραφών του κατασκευαστή.	Σ
γ.	Μπορείτε να την κάνετε μόνοι σας.	Λ

90.	Σε ποιο σημείο γύρω από το επιβατικό αυτοκίνητο μπορεί μία μοτοσυκλέτα να μη γίνει αντιληπτή από τον οδηγό του αυτοκινήτου:	
α.	Αριστερά μόνο.	Λ
β.	Όταν κινείται μέσα στις νεκρές γωνίες των καθρεπτών του αυτοκινήτου.	Σ
γ.	Ακριβώς πίσω από το αυτοκίνητο.	Λ

91.	Ποια είναι η σωστή θέση για το σώμα του συνεπιβάτη της μοτοσυκλέτας:	
α.	Κοντά στο σώμα του οδηγού, ακολουθώντας τις κινήσεις του.	Σ
β.	Παραμένει πάντα κατακόρυφο.	Λ
γ.	Ελαφρώς γερμένο προς τα πίσω.	Λ

92.	Για την ασφάλεια της κυκλοφορίας, ποια από τις παρακάτω εργασίες πρέπει να γίνεται από συνεργείο που λειτουργεί νόμιμα:	
α.	Καθάρισμα του φίλτρου βενζίνης.	Λ
β.	Λίπανση της αλυσίδας.	Λ
γ.	Έλεγχος του συστήματος πεδήσεως, των αναρτήσεων και της λειτουργίας του κινητήρα.	Σ

93.	Οδηγώντας τη μοτοσυκλέτα σας πλησιάζετε σε οδόστρωμα ιδιαίτερα ολισθηρό. Τι πρέπει να κάνετε:	
α.	Εάν δεν μπορείτε να αποφύγετε το σημείο επιβραδύνετε πριν το φθάσετε, και καθώς θα το διασχίζετε αποφύγετε επιταχύνσεις και επιβραδύνσεις και μεταφέρετε το κέντρο βάρους χαμηλότερα πατώντας καλύτερα στα υποπόδιά σας (μαρσιπιέ).	Σ
β.	Προσπαθείτε να αποφύγετε αυτό το σημείο του δρόμου.	Λ
γ.	Διατηρείτε σταθερή ταχύτητα και πορεία.	Λ

94.	Οι μοτοσυκλέτες και τα μοτοποδήλατα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με:	
α.	Δύο συστήματα τροχοπεδήσεως, που να επενεργούν και στους δύο τροχούς.	Σ
β.	Ένα σύστημα τροχοπεδήσεως που επενεργεί στους πίσω τροχούς.	Λ
γ.	Ένα σύστημα τροχοπεδήσεως που επενεργεί στους μπροστινούς τροχούς.	Λ

95.	Η τελευταία ενέργειά σας πριν κάνετε στροφή 180^ο στο δρόμο είναι:	
α.	Να κοιτάξετε επάνω από τον ώμο σας για έναν τελευταίο έλεγχο.	Σ
β.	Να κάνετε σιγιάλο ώστε οι άλλοι οδηγοί να επιβραδύνουν για σας.	Λ
γ.	Να κάνετε με τα χέρια σας σήματα και συγχρόνως να ανάψετε τα φλας.	Λ
δ.	Να επιλέξετε μια μεγαλύτερη σχέση στο κιβώτιο απ' ό,τι συνήθως.	Λ

96.	Η τελευταία σας ενέργεια λίγο πριν κινηθείτε με ασφάλεια από τη θέση σταθμεύσεως είναι:	
α.	Να ειδοποιήσετε, εφόσον χρειάζεται να επιβραδύνουν οι άλλοι οδηγοί.	Λ
β.	Να μην κοιτάξετε γύρω, εφόσον υπάρχει σταθμευμένο αυτοκίνητο αμέσως μπροστά σας.	Λ
γ.	Να κάνετε με τα χέρια σας σήματα και συγχρόνως να ανάψετε τα φλας.	Λ
δ.	Να κοιτάξετε επάνω από τον ώμο σας για έναν τελευταίο έλεγχο.	Σ

97.	Καθώς οδηγείτε διαπιστώνετε ότι οι ώμοι σας εμποδίζουν την ορατότητα, που σας παρέχουν οι καθρέπτες σας. Για να το αντιμετωπίσετε πρέπει:	
α.	Να εκτείνετε (επιμηκύνετε) τα μπράτσα των καθρεπτών.	Σ
β.	Να βάλετε μικρότερους καθρέπτες.	Λ
γ.	Να χρησιμοποιήσετε τα φλας σας νωρίτερα από ό,τι συνήθως.	Λ
δ.	Να μην χρησιμοποιείτε τους καθρέπτες.	Λ

98.	Πρόκειται αμέσως τώρα να στρίψετε δεξιά. Ποια είναι η τελευταία ενέργειά σας πριν στρίψετε:	
α.	Δείχνετε το σωστό σήμα.	Λ
β.	Ρίχνετε ένα γρήγορο βλέμμα πάνω από τον ώμο σας στα δεξιά σας.	Σ
γ.	Επιλέγετε τη σωστή σχέση ταχυτήτων.	Λ
δ.	Παίρνετε τη σωστή θέση για τη στροφή.	Λ

99.	Τι εννοείτε με τη φράση «ρίχνω ένα γρήγορο βλέμμα», όταν οδηγείτε μοτοσυκλέτα:	
α.	Ένα γρήγορο βλέμμα δεξιά - αριστερά.	Λ
β.	Μια τελική, γρήγορη ματιά προς τα πίσω λίγο πριν αλλάξετε κατεύθυνση.	Σ
γ.	Κοίταγμα στους καθρέπτες.	Λ
δ.	Ένα βλέμμα στα απαραίτητα έγγραφα, που πρέπει να έχετε μαζί σας πριν ξεκινήσετε.	Λ

100.	Βλέπετε προειδοποιητικές πινακίδες που δείχνουν απότομη στροφή εμπρός δεξιά. Τι πρέπει να κάνετε:	
α.	Να συνεχίσετε με την ίδια ταχύτητα.	Λ
β.	Να επιβραδύνετε καθώς βρίσκεστε μέσα στη στροφή.	Λ
γ.	Να επιβραδύνετε καθώς βγαίνετε από τη στροφή.	Λ
δ.	Να επιβραδύνετε πριν τη στροφή.	Σ

101.	Πότε μπορείτε να χρησιμοποιήσετε ένα κινητό τηλέφωνο όταν βρίσκειστε στη μοτοσυκλέτα:	
α.	Όταν βρίσκεστε εν στάσει.	Σ
β.	Όταν έχετε σύστημα, που αφήνει τα χέρια σας ελεύθερα, προσαρμοσμένο στο κράνος.	Λ
γ.	Όταν έχετε συνεπιβάτη για βοηθό.	Λ
δ.	Όταν έχετε αυτόματο μοτοποδήλατο.	Λ
ε.	Όταν κινείσθε σε ερημικό δρόμο.	Λ

102.	Οδηγείτε νύκτα και τυφλώνετε από τα φώτα επερχόμενου οχήματος, τι κάνετε:	
α.	Επιβραδύνετε ή σταματάτε.	Σ
β.	Κλείνετε τα μάτια σας.	Λ
γ.	Αναβοσβήνετε τα φώτα πορείας.	Λ
δ.	Γυρνάτε το κεφάλι σας σε άλλη κατεύθυνση.	Λ

103.	Κινείσθε προς μια διάβαση πεζών και πεζοί περιμένουν να περάσουν το δρόμο. Πώς συμπεριφέρεστε:	
α.	Αφήνετε να περάσουν οι πιο ηλικιωμένοι.	Λ
β.	Επιβραδύνετε και ετοιμάζεστε να σταματήσετε.	Σ
γ.	Χρησιμοποιείτε τα φώτα πορείας για να τους ειδοποιήσετε να περάσουν.	Λ
δ.	Τους κάνετε νεύμα να περάσουν το δρόμο.	Λ

104.	Οδηγείτε μοτοσυκλέτα και ακολουθείτε ένα μεγάλο όχημα με 60 km/h. Ποια θέση πρέπει να πάρετε:	
α.	Πλησιάζετε κοντά στο όχημα για να προσπεράσετε εύκολα.	Λ
β.	Στα δεξιά του δρόμου για να έχετε ορατότητα.	Λ
γ.	Πλησιάζετε κοντά στο όχημα ώστε να προφυλάσσετε από τον άνεμο.	Λ
δ.	Μένετε αρκετά πίσω, ώστε να μπορείτε να δείτε εμπρός από το όχημα.	Σ

105.	Όταν οδηγείτε μοτοσυκλέτα η συνηθισμένη θέση σας στο δρόμο πρέπει να σας επιτρέπει:	
α.	Να φαίνεστε ώστε να σας βλέπουν τα άλλα οχήματα εμπρός σας.	Λ
β.	Να φαίνεστε στους καθρέπτες του οχήματος εμπρός σας.	Σ
γ.	Να καθυστερείτε τα οχήματα που επιθυμούν να προσπεράσουν.	Λ
δ.	Να αφήσετε τα άλλα επερχόμενα οχήματα να προσπεράσουν από τα δεξιά σας.	Λ
ε.	Να μείνετε σε απόσταση 0,50 m από το πεζοδρόμιο.	Λ

106.	Επιθυμείτε να στρίψετε εμπρός δεξιά. Γιατί πρέπει να πάρετε τη σωστή θέση στο δρόμο εγκαίρως:	
α.	Για να επιτρέψετε στους άλλους οδηγούς να στρίψουν εμπρός σας.	Λ
β.	Για να δείτε καλύτερα το δρόμο που θα στρίψετε.	Λ
γ.	Για να ειδοποιήσετε τους άλλους οδηγούς σχετικά με το πώς πρόκειται να ενεργήσετε.	Σ
δ.	Για να επιτρέψετε στους άλλους οδηγούς να σας προσπεράσουν από τα αριστερά.	Λ

107.	Όταν η αλυσίδα κινήσεως είναι χαλαρή, τότε μπορεί:	
α.	Να φρενάρει ο εμπρός τροχός.	Λ
β.	Να διακοπεί η παροχή ρεύματος στην ανάφλεξη.	Λ
γ.	Να χαλάσουν τα φρένα.	Λ
δ.	Να ακινητοποιηθεί ο πίσω τροχός.	Σ

108.	Ποιες ενέργειες του αναβάτη προκαλούν σοβαρές φθορές στα ελαστικά της μοτοσυκλέτας:	
α.	Το φρενάρισμα.	Σ
β.	Το στρίψιμο.	Λ
γ.	Η αλλαγή σχέσεων στο κιβώτιο ταχυτήτων.	Λ
δ.	Η στάθμευση.	Λ

109.	Πόσο συχνά οφείλετε να ελέγχετε την πίεση των ελαστικών σας:	
α.	Μόνο σε κάθε τακτική συντήρηση.	Λ
β.	Μετά από κάθε μακρύ ταξίδι.	Λ
γ.	Μια φορά το μήνα.	Λ
δ.	Μια φορά την εβδομάδα.	Σ

110.	Το πέλμα των ελαστικών πρέπει να έχει βάθος τουλάχιστον:	
α.	2,5 mm.	Λ
β.	4 mm.	Λ
γ.	1 mm.	Σ
δ.	1,6 mm.	Λ

111.	Η μοτοσυκλέτα σας έχει ελαστικά με αεροθαλάμους. Τότε:	
α.	Πρέπει να αντικαθιστάτε τους αεροθαλάμους κάθε 6 μήνες.	Λ
β.	Πρέπει να αντικαθιστάτε τους αεροθαλάμους κάθε 10.000 km.	Λ
γ.	Πρέπει να αντικαθιστάτε τους αεροθαλάμους όταν αλλάζετε το πίσω λάστιχο.	Λ
δ.	Πρέπει να αντικαθιστάτε τους αεροθαλάμους μαζί με τα ελαστικά.	Σ

112.	Ποια από τα ακόλουθα δεν θα σας κάνουν πιο ορατούς την ημέρα:	
α.	Ένα μαύρο κράνος.	Σ
β.	Ένα άσπρο κράνος.	Λ
γ.	Το άναμμα των φώτων.	Λ
δ.	Η χρήση ενός ρούχου με ανακλαστήρες.	Λ

113.	Οδηγείτε μια μοτοσυκλέτα με πολύ ζεστό καιρό. Τότε πρέπει:	
α.	Να οδηγείτε με τη ζελατίνα του κράνους ανοικτή τελείως.	Λ
β.	Να συνεχίσετε να φοράτε προστατευτικά ρούχα.	Σ
γ.	Να φοράτε απλά υποδήματα αντί μπότες.	Λ
δ.	Να χαλαρώσετε το λουρί του κράνους.	Λ

114.	Γιατί πρέπει να φοράτε ρούχα με ανακλαστικές την ημέρα:	
α.	Μειώνουν την πίεση του αέρα.	Λ
β.	Περιορίζουν τους τραυματισμούς αν πέσετε.	Λ
γ.	Βοηθούν τους άλλους οδηγούς να σας βλέπουν.	Σ
δ.	Σας κρατούν δροσερό, ενώ ο καιρός είναι ζεστός.	Λ

115.	Ποια από τα παρακάτω, διευκολύνουν να γίνονται καλύτερα αντιληπτοί οι μοτοσυκλετιστές από τους άλλους χρήστες του δρόμου:	
α.	Η χρήση φώτων.	Σ
β.	Το γκριζο κράνος.	Λ
γ.	Τα μαύρα δερμάτινα ρούχα.	Λ

116.	Ποια από τα παρακάτω, διευκολύνουν να γίνονται καλύτερα αντιληπτοί οι μοτοσυκλετιστές από τους άλλους χρήστες του δρόμου:	
α.	Τα ρούχα με ανακλαστικές.	Σ
β.	Το γκριζο κράνος.	Λ
γ.	Τα μαύρα δερμάτινα ρούχα.	Λ

117.	Ποια από τα παρακάτω, διευκολύνουν να γίνονται καλύτερα αντιληπτοί οι μοτοσυκλετιστές από τους άλλους χρήστες του δρόμου:	
α.	Το άσπρο κράνος.	Σ
β.	Το γκριζο κράνος.	Λ
γ.	Τα μαύρα δερμάτινα ρούχα.	Λ

118.	Ποιοι τύποι προστατευτικών κατασκευών προστατεύουν καλύτερα:	
α.	Ανεμοθώρακας (παρ-μπριζ) επάνω στο τιμόνι.	Λ
β.	Σπορ φαίρινγκ.	Λ
γ.	Τουριστικού τύπου φαίρινγκ.	Σ

119.	Ποιοι τύποι προστατευτικών κατασκευών προστατεύουν καλύτερα:	
α.	Ανεμοθώρακας (παρ-μπριζ) επάνω στο τιμόνι.	Λ
β.	Σπορ φαίρινγκ.	Λ
γ.	Ανεμοθώρακας σταθερός.	Σ

120.	Το κράνος σας έχει μια μικρή ρωγμή. Πρέπει:	
α.	Να αλλάξετε το κράνος πριν οδηγήσετε ξανά.	Σ
β.	Να οδηγείτε με χαμηλή ταχύτητα μόνο.	Λ
γ.	Να ζητήσετε από την αστυνομία να το ελέγξει.	Λ
δ.	Να το επισκεύασει ένας οδηγός.	Λ

121.	Αν η ζελατίνα του κράνους σας είναι χαραγμένη άσχημα, τότε πρέπει:	
α.	Να τη γυαλίσετε με ένα γυαλιστικό.	Λ
β.	Να την αντικαταστήσετε.	Σ
γ.	Να την πλύνετε με σαπουνάδα.	Λ
δ.	Να την καθαρίσετε με πετρέλαιο.	Λ

122.	Πότε πρέπει να χρησιμοποιείτε τη μεγάλη σκάλα των φώτων (φώτα πορείας)	
α.	Σε εξοχικούς δρόμους.	Λ
β.	Σε στενούς δρόμους.	Λ
γ.	Σε χαμηλή ορατότητα.	Σ
δ.	Όταν σταθμεύετε.	Λ

123.	Το πλαϊνό στήριγμα (σταντ) της μοτοσυκλέτας σας δεν συμπύχθηκε στη θέση του καλά και εσείς ξεκινάτε. Τι μπορεί να συμβεί:	
α.	Να αλλάξει το κέντρο βάρους της μοτοσυκλέτας.	Λ
β.	Να πιασθεί το πόδι σας.	Λ
γ.	Το στήριγμα να «συρθεί» στο έδαφος όταν στρίψετε και να ανατραπεί η μοτοσυκλέτα.	Σ
δ.	Να προκαλέσει πρόβλημα στην οδήγηση.	Λ

124.	Οδηγείτε τη μοτοσυκλέτα σας κάτω από πολύ καλές συνθήκες δρόμου και καιρού. Ο αποτελεσματικότερος τρόπος να ακινητοποιηθείτε με τα φρένα είναι:	
α.	Φρενάρετε με τα δύο φρένα εμπρός και πίσω. Χρησιμοποιείτε πιο πολύ το πίσω.	Λ
β.	Φρενάρετε εφαρμόζοντας ίση πίεση και στα δύο φρένα.	Λ
γ.	Φρενάρετε με το πίσω φρένο και λίγο πριν σταματήσετε χρησιμοποιείτε το εμπρός.	Λ
δ.	Φρενάρετε και με τα δύο φρένα με έμφαση στο εμπρός.	Σ

125.	Σε ένα βρεγμένο δρόμο ποιος είναι ο ασφαλέστερος τρόπος να σταματήσετε:	
α.	Αλλάζοντας σχέση στο κιβώτιο χωρίς φρενάρισμα.	Λ
β.	Χρησιμοποιώντας το πίσω φρένο μόνο.	Λ
γ.	Χρησιμοποιώντας το εμπρός φρένο μόνο.	Λ
δ.	Χρησιμοποιώντας και τα δύο φρένα.	Σ

126.	Οδηγείτε υπό καταρρακτώδη βροχή και ο πίσω τροχός σας γλιστρά καθώς επιταχύνετε. Τι κάνετε για να ελέγξετε πάλι τη μοτοσυκλέτα σας:	
α.	Κατεβάζετε μια σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων σας.	Λ
β.	Κλείνετε αργά το γκάτσι.	Σ
γ.	Φρενάρτε για να μειώσετε ταχύτητα.	Λ
δ.	Βάζετε κάτω τα πόδια.	Λ

127.	Τι κάνετε για να μείνετε ζεστοί όταν οδηγείτε με πολύ κρύο:	
α.	Οδηγείτε πολύ κοντά στα προπορευόμενα αυτοκίνητα.	Λ
β.	Φοράτε κατάλληλα ρούχα.	Σ
γ.	Σκύβετε πολύ επάνω στο δοχείο βενζίνης.	Λ
δ.	Βάζετε πότε-πότε τα χέρια μας επάνω στο σωλήνα εξατμίσεως.	Λ

128.	Σε πολύ ζεστό καιρό η πίσσα στην επιφάνεια του δρόμου μπορεί να μαλακώνει. Ποια τμήματα της μοτοσυκλέτας σας επηρεάζονται	
α.	Η ανάρτηση.	Λ
β.	Η πρόσφυση των ελαστικών.	Σ
γ.	Η εξατμίση.	Λ

129.	Σε πολύ ζεστό καιρό η πίσσα στην επιφάνεια του δρόμου μπορεί να μαλακώνει. Ποια τμήματα της μοτοσυκλέτας σας επηρεάζονται περισσότερο:	
α.	Η ανάρτηση.	Λ
β.	Η τροχοπέδηση.	Σ
γ.	Η εξάτμιση.	Λ

130.	Οδηγείτε με πολύ ζεστό καιρό. Πολλές φορές η πίσσα λειώνει. Ποια τα αποτελέσματα της υπερβολικής ζέστης που επηρεάζουν τον έλεγχο της μοτοσυκλέτας σας:	
α.	Μπορεί ο δρόμος να γλιστρά.	Σ
β.	Μπορεί να μειωθεί η απόσταση τροχοπεδήσεως.	Λ
γ.	Μπορεί να επηρεασθεί η αποτελεσματικότητα των φρένων.	Λ

131.	Οδηγείτε με πολύ ζεστό καιρό. Πολλές φορές η πίσσα λειώνει. Ποια τα αποτελέσματα της υπερβολικής ζέστης που επηρεάζουν τον έλεγχο της μοτοσυκλέτας σας:	
α.	Μπορεί να μειωθεί η πρόσφυση των ελαστικών.	Σ
β.	Μπορεί να μειωθεί η απόσταση τροχοπεδήσεως.	Λ
γ.	Μπορεί να επηρεασθεί η αποτελεσματικότητα των φρένων.	Λ

132.	Τα φλας σας μπορεί να μην φαίνονται εξαιτίας του δυνατού ηλιακού φωτός. Πώς αντιδράτε:	
α.	Ανάβετε τα φλας νωρίτερα.	Λ
β.	Χρησιμοποιείτε μαζί με τα φλας τα χέρια σας για να γνωστοποιήσετε την πρόθεσή σας να αλλάξετε κατεύθυνση.	Σ
γ.	Πατάτε μερικές φορές το ποδόπληκτρο του πίσω φρένου, για να ανάψει το φως του φρεναρίσματος.	Λ
δ.	Στριβετε πολύ γρήγορα.	Λ

133.	Τι πρέπει να κάνετε για να βλέπετε την νύκτα:	
α.	Αφήνετε ένα κενό μεταξύ των γυαλιών σας ή της ζελατίνας.	Λ
β.	Διατηρείτε καθαρά τα γυαλιά και τη ζελατίνα σας.	Σ
γ.	Φοράτε μια σκουρόχρωμη ζελατίνα.	Λ
δ.	Δεν χρησιμοποιείτε γυαλιά ή ζελατίνα καθόλου.	Λ

134.	Οδηγείτε τη νύκτα. Τι κάνετε για να διακρίνεσθε καλύτερα:	
α.	Οδηγείτε με τα φώτα αναμμένα.	Λ
β.	Φοράτε ρούχα με ανακλαστήρες.	Σ
γ.	Καθαρίζετε τη μοτοσυκλέτα σας.	Λ
δ.	Κινείσθε σαφώς στο αριστερό μέρος του δρόμου.	Λ
ε.	Φοράτε ρούχα με έντονο χρώμα.	Λ

135.	Δεν διαθέτετε κατάλληλο εξοπλισμό και οδηγείτε τη μοτοσυκλέτα σας με βροχή και με κρύο. Τι μπορεί να συμβεί:	
α.	Χάνετε την αυτοσυγκέντρωσή σας, την προσοχή σας.	Σ
β.	Παγώνει η ζελατίνα σας.	Λ
γ.	Μπορεί να γλιστρήσετε από τη σέλα.	Λ
δ.	Ο χρόνος της αντιδράσεώς σας μειώνεται.	Λ
ε.	Μπορεί να χαλαρώσει το κράνος σας.	Λ

136.	Δεν πρέπει να οδηγείτε πίσω και πολύ κοντά σε ένα φορηγό διότι:	
α.	Θα αναπνέετε τα καυσαέρια του.	Λ
β.	Το ρεύμα αέρα του φορηγού θα σας ρίξει.	Λ
γ.	Οι οδηγοί πίσω σας δεν θα μπορούν να σας δουν.	Λ
δ.	Μειώνεται η ορατότητά σας εμπρός.	Σ

137.	Αν οδηγείτε σε πυκνή κυκλοφορία και ένα όχημα πίσω σας ακολουθεί πολύ κοντά, τότε πρέπει:	
α.	Να επιβραδύνετε για να μεγαλώσει το κενό εμπρός σας.	Σ
β.	Να επιβραδύνετε όσο γίνεται πιο γρήγορα φρενάροντας.	Λ
γ.	Να επιταχύνετε για να ξεφύγετε από το πίσω όχημα.	Λ
δ.	Να πατήσετε ελαφρά τα φρένα προειδοποιώντας τον πίσω οδηγό.	Λ

138.	Οδηγείτε σε κεντρικό δρόμο, ο οποίος διασταυρώνεται με πολλούς μικρότερους δρόμους. Γιατί οφείλετε να προσέχετε πολύ:	
α.	ΡΙπές ανέμου από τους πλευρικούς δρόμους μπορεί να σας ρίξουν.	Λ
β.	Οι οδηγοί από πλευρικούς δρόμους πιθανόν να μην σας προσέξουν.	Σ
γ.	Ο δρόμος που κινείσθε μπορεί να είναι ολισθηρός επειδή στρίβουν οχήματα.	Λ
δ.	Οι οδηγοί επιβραδύνουν λίγο πριν στρίψουν.	Λ

139.	Οδηγείτε σε επαρχιακό δρόμο. Στο οδόστρωμα κινούνται βοοειδή. Τι κάνετε:	
α.	Επιβραδύνετε και σταματάτε αν χρειασθεί.	Σ
β.	Επιταχύνετε.	Λ
γ.	Κορνάρετε.	Λ
δ.	Οδηγείτε κοντά τους.	Λ

140.	Το όχημα εμπρός οδηγείται από μαθητευόμενο οδηγό. Εσείς πρέπει να:	
α.	Διατηρείτε την ψυχραιμία σας και την υπομονή σας.	Σ
β.	Οδηγείτε πίσω του και πολύ κοντά του.	Λ
γ.	Ανάβετε τα μεγάλα σας φώτα.	Λ
δ.	Κορνάρετε και προσηρνώτε.	Λ

141.	Οδηγείτε πίσω από ένα μακρύ όχημα. Υπάρχει μικρός κυκλικός κόμβος εμπρός σας. Το προπορευόμενο όχημα ανάβει δεξί φλας αλλά παίρνει θέση αριστερά στο οδόστρωμα. Εσείς πρέπει να:	
α.	Κορνάρετε.	Λ
β.	Να προυπεράσετε από τα δεξιά του.	Λ
γ.	Να παραμείνετε πίσω του μέχρις ότου ολοκληρώσει τους ελιγμούς του.	Σ
δ.	Να αναβουβήσετε τα φάτα σας.	Λ

142.	Δεν πρέπει να κινείσθε με το συμπλέκτη πατημένο περισσότερο από όσο είναι εντελώς απαραίτητο χρονικά γιατί:	
α.	Αυξάνεται η φθορά του κιβωτίου ταχυτήτων.	Λ
β.	Αυξάνεται η κατανάλωση καυσίμων.	Λ
γ.	Μειώνεται ο έλεγχος της μοτοσυκλέτας σας.	Σ
δ.	Μειώνεται η πρόσφυση των ελαστικών σας.	Λ

143.	Ποιες μορφές δρόμου δεν δημιουργούν κινδύνους ολισθήσεως:	
α.	Η λευκή διαγράμμιση.	Λ
β.	Η λειωμένη πίσσα.	Λ
γ.	Η κίτρινη αντιολισθητική διαγράμμιση.	Σ

144.	Ποιες μορφές δρόμου δεν δημιουργούν κινδύνους ολισθήσεως:	
α.	Η λευκή διαγράμμιση.	Λ
β.	Η στεγνή άσφαλτος.	Σ
γ.	Η λειωμένη πίσσα.	Λ

145.	Ποιος είναι ο κυριότερος λόγος ολισθήσεως:	
α.	«Μαλακό» φρενάρισμα.	Λ
β.	Το υπερβολικό πλάγιασμα στη στροφή.	Σ
γ.	Η όρθια θέση στη στροφή.	Λ

146.	Ποιος είναι ο κυριότερος λόγος ολισθήσεως:	
α.	«Μαλακό» φρενάρισμα.	Λ
β.	Η όρθια θέση στη στροφή.	Λ
γ.	Το απότομο φρενάρισμα.	Σ

147.	Ποιος είναι ο κυριότερος λόγος ολισθήσεως:	
α.	«Μαλακό» φρενάρισμα.	Λ
β.	Η όρθια θέση στη στροφή.	Λ
γ.	Η απότομη αλλαγή κατευθύνσεως.	Σ

148.	Επικρατεί πολύ κρύο και ο δρόμος δείχνει βρεγμένος. Δεν ακούγεται ο θόρυβος κυλίσεως. Τι κάνετε:	
α.	Συνεχίζετε να οδηγείτε με την ίδια ταχύτητα.	Λ
β.	Οδηγείτε πιο αργά με τη μεγαλύτερη σχέση που μπορείτε.	Σ
γ.	Οδηγείτε αργά με τη μικρότερη σχέση που μπορείτε.	Λ

149.	Επικρατεί πολύ κρύο και ο δρόμος δείχνει βρεγμένος. Δεν ακούγεται ο θόρυβος κυλίσεως. Τι κάνετε:	
α.	Συνεχίζετε να οδηγείτε με την ίδια ταχύτητα.	Λ
β.	Οδηγείτε αργά με τη μικρότερη σχέση που μπορείτε.	Λ
γ.	Επιβραδύνετε γιατί μπορεί να βρίσκεστε σε μαύρο πάγο.	Σ

150.	Πλησιάζετε ένα δρόμο με την επιφάνειά του καλυμμένη από ψιλό χαλίκι. Τι κάνετε:	
α.	Οδηγείτε κανονικά.	Λ
β.	Επιταχύνετε.	Λ
γ.	Επιβραδύνετε.	Σ
δ.	Σταματάτε.	Λ

151.	Πρέπει να ταξιδέψετε με ομίχλη. Ποια είναι τα σημαντικότερα πράγματα που πρέπει να κάνετε:	
α.	Εφοδιάζεσθε με καύσιμα.	Λ
β.	Παίρνετε ζεστό ρόφημα μαζί σας.	Λ
γ.	Ελέγχετε τη λειτουργία των φώτων, τη μπαταρία και καθαρίζετε τη ζελατίνα του κράνους σας.	Σ

152.	Το καλύτερο μέρος να σταθμεύσετε τη μοτοσυκλέτα σας είναι:	
α.	Μαλακός ασφαλτοτάπητας.	Λ
β.	Μαλακό έδαφος.	Λ
γ.	Γρασίδι.	Λ
δ.	Σταθερό, επίπεδο έδαφος.	Σ

153.	Κατά τη συνηθισμένη οδήγηση στο δρόμο πρέπει να βρίσκεσθε:	
α.	30 cm μακριά από το πεζοδρόμιο.	Λ
β.	Στο κέντρο της λωρίδας σας και λίγο δεξιά.	Σ
γ.	Στο δεξί της λωρίδας σας.	Λ
δ.	Κοντά στο κέντρο του δρόμου.	Λ

154.	Εισέρχεστε στην εθνική οδό από πλευρικό δρόμο. Τι πρέπει να κάνετε:	
α.	Να προσαρμόσετε την ταχύτητά σας σε αυτήν των οχημάτων της εθνικής οδού.	Σ
β.	Να επιταχύνετε όσο πιο γρήγορα γίνεται και να οδηγείτε ευθεία εμπρός.	Λ
γ.	Να οδηγείτε κοντά στην πλευρά της εθνικής οδού ψάχνοντας για κενό.	Λ
δ.	Να ανάψετε φλας.	Λ

155.	Στα τμήματα της εθνικής οδού με τρεις λωρίδες στην κάθε κατεύθυνση, πρέπει να οδηγείτε δεξιά. Γιατί:	
α.	Οι λωρίδες αριστερά σας είναι για προσπέρασμα.	Σ
β.	Η δεξιά λωρίδα είναι μόνο για μοτοσυκλέτες.	Λ
γ.	Η δεξιά λωρίδα είναι μόνο για αργά οχήματα.	Λ
δ.	Δεν επιτρέπεται στις μοτοσυκλέτες να κινούνται στην αριστερότερη λωρίδα.	Λ

156.	Πρόκειται να στρίψετε δεξιά σε έναν κυκλικό κόμβο με δύο λωρίδες. Λίγο πριν στρίψετε τι κάνετε:	
α.	Ρίχνετε μια γρήγορη ματιά στα δεξιά σας.	Σ
β.	Ρίχνετε μια γρήγορη ματιά στα αριστερά σας.	Λ
γ.	Ανάβετε δεξί φλας.	Λ
δ.	Ακυρώνετε το αριστερό φλας.	Λ

157.	Πώς πρέπει να δείξετε με τα χέρια σας ότι θέλετε να στρίψετε αριστερά:	
α.	Τεντώνετε σταθερά το δεξί σας χέρι.	Λ
β.	Τεντώνετε σταθερά και πλάγια το αριστερό σας χέρι.	Σ
γ.	Κινείτε πάνω-κάτω τεντωμένο το αριστερό σας χέρι.	Λ
δ.	Κινείτε πάνω-κάτω τεντωμένο το δεξί σας χέρι.	Λ

158.	Αφού δείξατε με το αριστερό σας χέρι ότι στρίβετε αριστερά, γιατί πρέπει να το κατεβάσετε την ώρα που στρίβετε:	
α.	Γιατί μπορεί να χτυπήσετε έναν πεζό.	Λ
β.	Γιατί αλλιώς έχετε λιγότερη δυνατότητα ελέγχου της κατευθυντικότητας.	Σ
γ.	Γιατί θα χρειασθεί να πατήσετε το μοχλό του συμπλέκτη.	Λ
δ.	Γιατί οι άλλοι οδηγοί θα πιστέψουν ότι θα σταματήσετε στη γωνία.	Λ

159.	Πότε μπορείτε να χρησιμοποιήσετε τα φάτα κινδύνου (αλάριμ):	
α.	Αντί για την κόρνα σε μια κατοικημένη περιοχή τις ώρες κοινής ησυχίας.	Λ
β.	Στην περίπτωση κινδύνου εμπρός σας.	Σ
γ.	Στην περίπτωση μικρών δρόμων όταν περνούν ζώα.	Λ
δ.	Όταν πλησιάζετε σταυροδρόμι που περιμένουν άλλοι μοτοσυκλετιστές.	Λ

160.	Ποια έγγραφα οφείλετε να έχετε μαζί σας όταν οδηγείτε τη μοτοσυκλέτα σας:	
α.	Άδεια ικανότητας οδήγησης, άδεια κυκλοφορίας, ασφαλιστήριο, σήμα τελών.	Σ
β.	Σήμα τελών, άδεια κυκλοφορίας.	Λ
γ.	Ασφαλιστήριο, άδεια ικανότητας οδήγησης.	Λ

161.	Είχατε ένα ατύχημα και ο συνεπιβάτης σας τραυματίσθηκε. Τι δεν πρέπει να κάνετε:	
α.	Να βγάλετε το κράνος.	Σ
β.	Να τον κρατήσετε ζεστό.	Λ
γ.	Να τον αφήσετε στην ίδια θέση που βρίσκεται.	Λ
δ.	Να τον ξεντύσετε.	Λ

162.	Πότε χρησιμοποιείτε το διακόπτη που σβήνει τον κινητήρα:	
α.	Σε μια σύντομη στάση.	Λ
β.	Όταν θέλετε να ξεκινήσετε και χάσατε το κλειδί.	Λ
γ.	Για να μην χαλάτε το διακόπτη.	Λ
δ.	Όταν θέλετε να ξεκινήσετε τον κινητήρα.	Λ
ε.	Όταν υπάρχει κατάσταση ανάγκης.	Σ

163.	Ποιος είναι υπεύθυνος για την υπερφόρτωση του οχήματος:	
α.	Ο οδηγός του οχήματος.	Σ
β.	Ο ιδιοκτήτης των πραγμάτων που μεταφέρονται.	Λ
γ.	Το άτομο που φορτώνει το όχημα.	Λ
δ.	Ο ιδιοκτήτης του οχήματος.	Λ

164.	Κάθε φορτίο που φορτώνετε στη μοτοσυκλέτα πρέπει να:	
α.	Δένεται ασφαλώς.	Σ
β.	Μεταφέρεται μόνο όταν είναι εντελώς απαραίτητο.	Λ
γ.	Είναι όσο γίνεται πιο ελαφρύ.	Λ
δ.	Να καλύπτεται με πλαστική σακούλα.	Λ

165.	Όταν η μοτοσυκλέτα σας ταλαντεύεται ή κινείται σαν φίδι εσείς πρέπει να:	
α.	Κλείνετε προοδευτικά το γκάζι και μειώνετε ταχύτητα.	Σ
β.	Να αφήσετε το τιμόνι και να την αφήσετε να επανέλθει μόνη της.	Λ
γ.	Να φρενάρετε δυνατά και κρατάτε τα φρένα.	Λ
δ.	Να αυξήσετε την ταχύτητά σας.	Λ

166.	Προσθέτετε κάνιστρο (καλάθι) στη μοτοσυκλέτα σας. Πώς επηρεάζεται η οδήγησή σας:	
α.	Κάνει την οδήγηση ελαφρύτερη.	Λ
β.	Αυξάνει την απόσταση ακινητοποιήσεως.	Σ
γ.	Αυξάνει την κατανάλωση καυσίμων	Λ

167.	Οι μοτοσυκλετιστές πρέπει, πριν βάλουν κάνιστρο (καλάθι) στη μοτοσυκλέτα τους, να:	
α.	Ζυγοσταθμίζουν τους τροχούς τους.	Λ
β.	Να ρυθμίζουν τον κινητήρα.	Λ
γ.	Να περνάνε από τεχνικό έλεγχο τη μοτοσυκλέτα τους.	Λ
δ.	Να ελέγχουν αν η μοτοσυκλέτα τους μπορεί να φέρει κάνιστρο (καλάθι).	Σ

168.	Οι συνεπιβάτες οφείλουν να:	
α.	Έχουν άδεια ικανότητας οδήγησης.	Λ
β.	Να είναι ελαφρύτεροι από τον οδηγό.	Λ
γ.	Να φορούν κράνος.	Σ
δ.	Να φορούν ρούχα με αντανακλαστικά.	Λ

169.	Όταν φορτώνετε τη μοτοσυκλέτα προσέχετε να:	
α.	Φορτώνετε τα πράγματά σας όσο γίνεται πιο πίσω από τον πίσω άξονα.	Λ
β.	Να φορτώνετε τα πράγματά σας όσο γίνεται πλησιέστερα στο κέντρο βάρους της.	Σ
γ.	Να κρατάτε καλά τα πράγματα στα χέρια σας.	Λ

170.	Όταν φορτώνετε τη μοτοσυκλέτα προσέχετε να:	
α.	Φορτώνετε τα πράγματά σας όσο γίνεται πιο πίσω από τον πίσω άξονα.	Λ
β.	Να μην υπερβαίνετε το όριο φορτώσεως που ορίζει ο κατασκευαστής.	Σ
γ.	Να κρατάτε καλά τα πράγματά στα χέρια σας.	Λ

171.	Ο συνεπιβάτης οφείλει να:	
α.	Δίνει οδηγίες στον οδηγό.	Λ
β.	Να γέρνει μαζί με τον οδηγό στις στροφές.	Σ
γ.	Να ελέγχει το δρόμο πίσω.	Λ
δ.	Να δείχνει με τα χέρια του την πρόθεση για αλλαγή κατευθύνσεως.	Λ

172.	Μπορείτε να πάρετε συνεπιβάτη στη μοτοσυκλέτα σας, εφόσον υπάρχουν:	
α.	Σέλα κατάλληλη για δύο άτομα και υποπόδια για τον συνεπιβάτη και πρόβλεψη στην άδεια κυκλοφορίας.	Σ
β.	Κινητήρας μεγαλύτερος από 250 cc.	Λ
γ.	Μόνο αν ο συνεπιβάτης είναι ελαφρύτερος από τον οδηγό.	Λ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓή	2
----------------	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Ο αναβάτης

1.1 Τα χαρακτηριστικά του σωστού αναβάτη	3
--	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Διαλέγοντας τη μοτοσυκλέτα σας

2.1 Ορισμοί κατά Κ.Ο.Κ.	6
2.2 Τύποι εμπορίου	6
2.3 Το κόστος αποκτήσεως και συντηρήσεως	13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η προστασία του αναβάτη

3.1 Ρούχα προστασίας	14
3.2 Γάντια	16
3.3 Υποδήματα	17
3.4 Το κράνος	18
3.5 Κατασκευές προστασίας του αναβάτη	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Όργανα ελέγχου και χειριστήρια της μοτοσυκλέτας

4.1 Γενική περιγραφή οργάνων και χειριστηρίων ελέγχου της μοτοσυκλέτας	24
4.2 Οι ποδομοχλοί (λεβιέδες)	26
4.3 Χειριστήρια αριστερής χειρολαβής	28
4.4 Χειριστήρια δεξιάς χειρολαβής	30

4.5	Οι καθρέπτες	30
4.6	Ο πίνακας των οργάνων	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Μαθαίνοντας να οδηγείτε

5.1	Τα στηρίγματα της μοτοσυκλέτας	34
5.2	Η στάση-θέση οδήγησης	36
5.3	Η εκκίνηση του κινητήρα	38
5.4	Έτοιμοι να ξεκινήσετε με τη μοτοσυκλέτα σας	40

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Οδηγώντας στο δρόμο

6.1	Ασφαλής είσοδος στην κυκλοφορία	44
6.2	Σταθμεύοντας με ασφάλεια	45
6.3	Χρησιμοποιώντας το κιβώτιο ταχυτήτων	46
6.4	Χρησιμοποιώντας τα φρένα σας	46
6.5	Το οδόστρωμα	49
6.6	Φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης (φρένα πανικού)	49
6.7	Ολίσθηση (γλίστρημα)	50
6.8	Η απόσταση ακινητοποιήσεως	53
6.9	Προσεγγίζοντας ομαλά και ξεπερνώντας τη στροφή	56
6.10	Η στάθμευση	61

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Αμυντική οδήγηση

7.1	Παρατήρηση—πεδίο οράσεως	62
7.2	Η διασταύρωση—η προτεραιότητα	62
7.3	Το προσπέρασμα	66
7.4	Οι άλλοι χρήστες του δρόμου και εσείς	69
7.5	Η οδήγησή σας στο βασικό εθνικό οδικό δίκτυο	72

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ

Οδηγώντας μέσα στην πόλη

8.1	Δηλώνοντας τις προθέσεις σας	82
8.2	Ο κατάλληλος χρόνος προβολής του σήματος	84

8.3 Το ηχητικό σήμα	85
8.4 Ελέγχοντας την κυκλοφορία πίσω σας	86
8.5 Το «γρήγορο κοίταγμα»	86
8.6 Οι νεκρές γωνίες	86

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

Οδηγώντας κάτω από ειδικές συνθήκες

9.1 Οδηγώντας τη νύκτα	88
9.2 Οδηγώντας στη βροχή	89
9.3 Οδηγώντας με χαμηλές θερμοκρασίες	89
9.4 Οδηγώντας στην ομίχλη	90

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

Η μεταφορά φορτίου, επιβάτη και η προσαρμογή του πλευρικού κανίστρου (καλάθι)

10.1 Η μεταφορά του φορτίου	91
10.2 Η μεταφορά επιβάτη	92
10.3 Το πλευρικό κανίστρο (καλάθι ή βάρκα)	94

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

Βασική συντήρηση και βασικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ. για τη μοτοσυκλέτα

11.1 Βασική συντήρηση	95
11.2 Βασικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ. για τη μοτοσυκλέτα	96

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΩΔΕΚΑΤΟ

Εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών μοτοσυκλετών

12.1 Γενικά	99
12.2 Θεωρητική εκπαίδευση	99
12.3 Πρακτική εξέταση	99
12.4 Κανόνες πρακτικής εξετάσεως	104
Παράρτημα Ερωτήσεων – Απαντήσεων	106
Περιεχόμενα	149