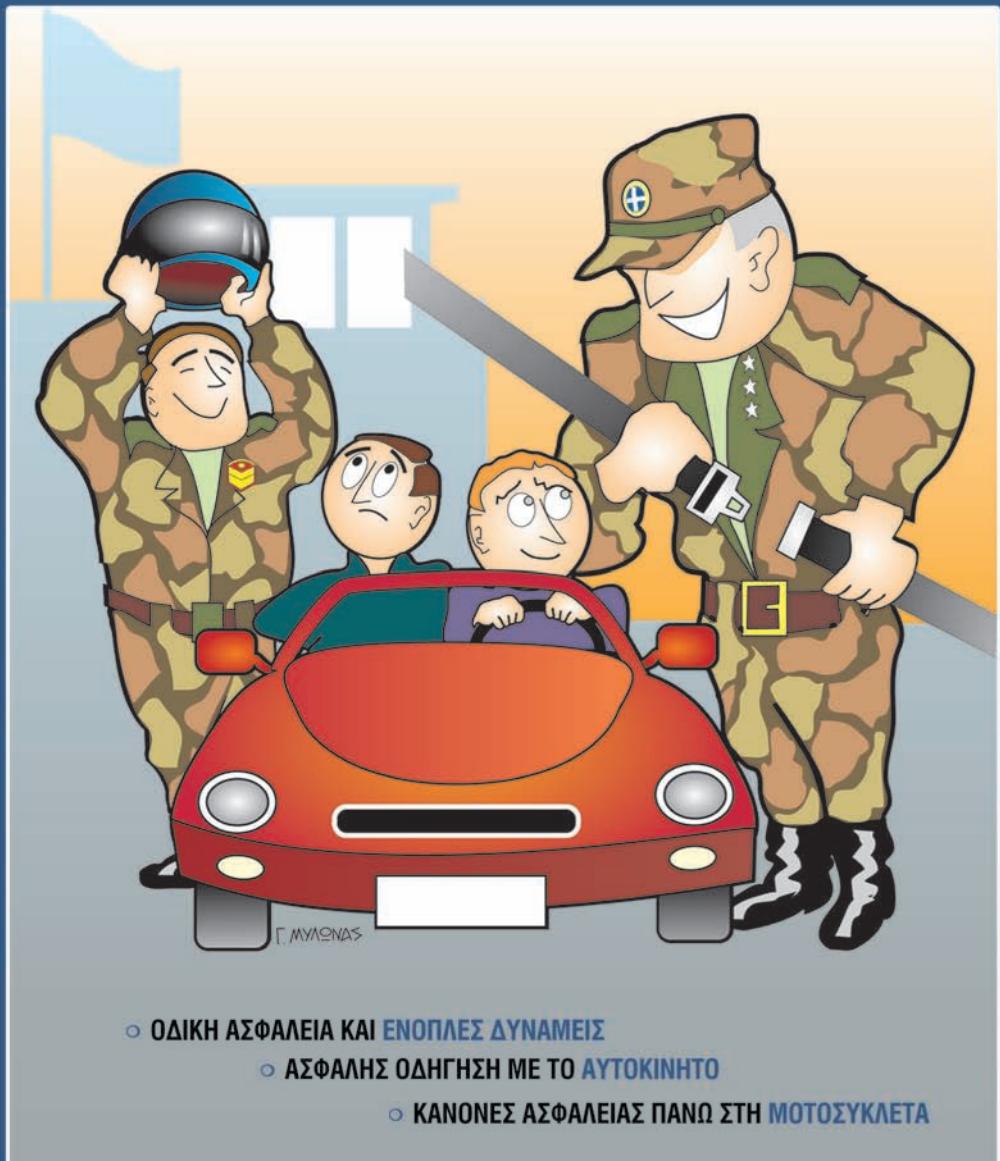


ΣΥΝ-ΟΔΗΓΟΣ  
**ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Οδηγώ συνετά και υπεύθυνα



- ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ
- ΑΣΦΑΛΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ
- ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΑΝΩ ΣΤΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ



Μια προσφορά του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας  
Ι.Ο.Α.Σ. "Πάνος Μυλωνάς"  
για τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις





Υπάρχει μια διαχωριστική πλωμίδα  
που μας χωρίζει από το Θάνατο.  
**Βάψε τη ζώνη ασφαλείας!**

[www.ioas.gr](http://www.ioas.gr), τηλ. επικοινωνίας: 210 86 20 150.

**Ι.Ο.Α.Σ.**  
Ινστιτούτο οδικής ασφάλειας



Πάνος Μυλωνάς

Οι σωστές επιλογές είναι ζήτημα ζωής





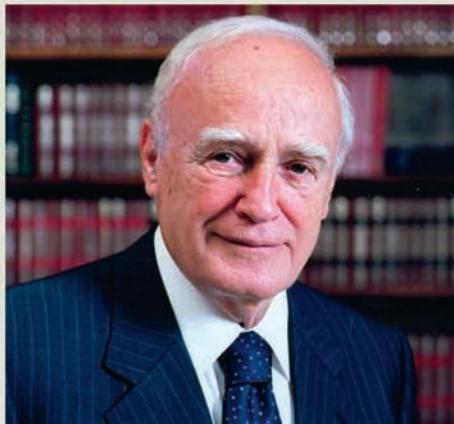
## ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΤΗΣ Α.Ε. ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΥΡΙΟΥ ΚΑΡΟΛΟΥ ΠΑΠΟΥΛΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ "ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ"

Τα τροχαία ατυχήματα επιφέρουν ένα μεγάλο οικονομικό αλλά κυρίως ένα τεράστιο κοινωνικό κόστος. Θεωρώ όμως ότι το κόστος τους, στην ουσία, είναι ανυπολόγιστο. Τα ατυχήματα και ο τρόπος που συντελούνται, οι απώλειες ανθρώπινων ζωών, οι σοβαροί τραυματισμοί, οι μόνιμες αναπηρίες χιλιάδων νέων ανθρώπων προκαλούν πόνο και θλίψη. Είναι ο πόνος της απώλειας, που μένει στιγματίζει την ζωή τις οικογένειες και τους οικείους των θυμάτων.

Η αντιμετώπιση των τροχαίων και η οδική ασφάλεια, πέρα από την ατομική ευθύνη του καθενός, αποτελεί μείζον πολιτικό και εξόχως κοινωνικό ζήτημα. Μ' αυτή την έννοια, ο ρόλος της Οδικής Ασφάλειας στην καθημερινότητά μας είναι σημαντικότατος. Πρέπει να τεθεί στην πολιτική ατζέντα πολύ φηλά.

Η όποια προσπάθεια για μείωση των τροχαίων ατυχημάτων δεν μπορεί να βασίζεται μόνο στην βελτίωση του οδικού δικτύου και της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, ούτε να εξαντλείται στην επιβολή αυστηρών προστίμων.

Το πρώτο και βασικό μας μέλημα είναι η αλλαγή της κουλτούρας του έλληνα οδηγού



μέσω της ανάπτυξης μιας παιδείας που θα επιφέρει βαθιές και ουσιαστικές αλλαγές στην αίσθηση της ευθύνης που έχει απέναντι στον εαυτό του αλλά και στην κοινωνία. Χαιρετίζω την πρωτοβουλία σας, που είναι ακόμη ένα βήμα στη συνειδητοποίηση του ότι, η οδική ασφάλεια είναι υπόθεση όλων μας. Είναι ένας αγώνας της κοινωνίας μας για να ξεπεράσει τις αδυναμίες της και να γυρίσει σελίδα στην ιστορία της.

Για τη μείωση των θυμάτων από τα τροχαία ατυχήματα. Για να κυκλοφορούμε με ασφάλεια στους δρόμους.

Αθήνα, 3 Δεκ. 2008



## ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

### ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΑΡΧΗΓΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ



Οι Ένοπλες Δυνάμεις, λόγω της φύσης της αποστολής τους, δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην πρόληψη κάθε είδους ατυχημάτων. Τα τροχαία ατυχήματα παραμένουν στο επίκεντρο των προσπαθειών μας για τη συνεχή μείωση, καθόσον αποτελούν τη μάστιγα της σύγχρονης ελληνικής κοινωνίας. Οι παράγοντες οι οποίοι συνθέτουν το κυκλοφοριακό σύστημα, είναι η κατάσταση του οδικού δικτύου, η κατάσταση του οχήματος και η συμπεριφορά του οδηγού.

Ο οδηγός πρέπει να έχει σαφή γνώση της κατάστασης του οδικού δικτύου, των αδυναμιών και των κινδύνων που προέρχονται από αυτό και επιπλέον, πρέπει να φροντίζει ώστε το όχημα να βρίσκεται σε κατάσταση σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή, καθώς οι τυχόν οικονομικοί περιορισμοί δεν μπορούν να αποτελούν δίκαιολογία, όταν το πραγματικό αντίτιμο είναι η ανθρώπινη ζωή.

Το σημαντικότερο όμως όλων και τελικά αυτό το οποίο δύναται να αλλάξει με το μικρότερο οικονομικό κόστος, αλλά με τεράστιο όφελος, είναι η συμπεριφορά του οδηγού.

Είναι απόλυτη ανάγκη η ανάπτυξη παιδείας ασφαλείας και η δημιουργία νοοτροπίας πρόληψης των ατυχημάτων από όλους μας. Με αρωγούς την αυτογνωσία, την αυτοπειθαρχία, το αίσθημα σεβασμού της ανθρώπινης ύπαρξης και της υποχρέωσης διαφύλαξης της ζωής των άλλων, πρέπει να δημιουργήσουμε ένα νέο, διαφορετικό και απόλυτα αρμονικό περιβάλλον οδικής κυκλοφορίας και συμπεριφοράς. Η αντίθετη επιλογή, στατιστικά οδηγεί σε απώλειες ανθρώπινης ζωής, τραυματισμούς, αναπηρίες, τύψεις, θλίψη και δυσβάσταχτες οικονομικές συνέπειες. Απευθυνόμενος ειδικά στους νέους, γνωρίζοντας την ασυμβίβαστη ιδιοσυγκρασία τους, την αστέρευτη ενεργητικότητά τους και τον πληθωρικό συναισθηματισμό τους, τους προτρέπω να αποτελέσουν τους στυλοβάτες της προσπάθειας, με σκοπό το μηδενισμό των τροχαίων ατυχημάτων. Αξιοποιώντας αυτά τα ίδια χαρακτηριστικά, τα οποία συνήθως αποτελούν τα αίτια δημιουργίας ανεπιθύμητων καταστάσεων με τρόπο δημιουργικό, είναι σίγουρο ότι ο στόχος της απαλλαγής της κοινωνίας από τη θλίψη και το κόστος των ατυχημάτων θα επιτευχθεί.

**Πτέραρχος (Ι) Ιωάννης Γιάγκος  
Αρχηγός ΓΕΕΘΑ**

## ΜΗΝΥΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ (Ι.Ο.Α.Σ.) "ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ"

*Αγαπητοί Φίλοι,*

Εσείς οι νέοι μας είστε το μέλλον της χώρας μας, είστε η συνέχεια της ζωής και η ελπίδα του τόπου μας. Οι οικογένειές σας σας μεγάλωσαν με την ελπίδα ότι θα είστε γεροί και ικανοί να ζήσετε και να δημιουργήσετε. Σήμερα το 49% των ανθρώπων που χάνονται στην άσφαλτο αφορά σε νέους ως 36 χρόνων. Στρατευμένοι νέοι μας πολλές φορές συμπεριλαμβάνονται στα θύματα που χάνουν τη ζωή τους ή υπομένουν αναπτηρίες υποφέροντας εκείνοι και οι οικογένειές τους για την υπόλοιπη ζωή τους. Η χώρα μας θρηνεί καθημερινά 6 ανθρώπους στους δρόμους, ενώ ο αριθμός των νέων που τραυματίζονται σοβαρά ή χάνουν τη ζωή τους στην άσφαλτο καθιστά το ζήτημα εθνική συμφορά. Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας "Πάνος Μυλωνάς" ανέλαβε την πρωτοβουλία να βοηθήσει στο κρίσιμο αυτό θέμα μέσα από την ενημέρωση των νέων μας στην κατεύθυνση της πρόληψης και μείωσης των τροχαίων δυστυχήμάτων στη χώρα μας. Στόχος του Ινστιτούτου είναι η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών, αλλά και η ενεργοποίηση όλων των δυνάμεων του ιδιωτικού αλλά και του δημόσιου τομέα για να πάψει ο πεπτέλους η χώρα μας να έχει τη θλιβερή πρωτιά σε θανάτους από τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη. Αφοσιωμένοι στο στόχο μας αναλαμβάνουμε δράσεις σ' αυτή την κατεύθυνση.

Μέσα από τη συνεργασία μας με τις Ένοπλες Δυνάμεις αποφασίσαμε να συγκεντρώσουμε κάποιες χρήσματες γνώσεις μέσα στον Οδηγό που κρατάτε στα χέρια σας ώστε συστηματικά να μπορέσουμε να ενημερώσουμε τους στρατευμένους νέους μας για θέματα που πρέπει να γνωρίζουν ώστε να κάνουν πιο ασφαλή τη συμπεριφορά τους στους δρόμους. Η γνώση είναι δύναμη, η άγνοια του κινδύνου μπορεί να σας σκοτώσει... Μην αψηφήσετε τον κίνδυνο που παραμονεύει στους δρόμους μας και μη γίνετε εσείς αιτία να



χαθούν άλλοι άνθρωποι. Προστατέψτε τη δική σας ζωή και σεβαστείτε τη ζωή των άλλων. Ο δρόμος ανήκει σε όλους μας και όλοι έχουμε δικαίωμα στην υγεία, την ψυχική, σωματική και κοινωνική ευεξία για να μπορούμε να χαρούμαστε τη ζωή και όχι να θρηνούμε. Κι επειδή στο επίκεντρο της προσοχής αλλά και της ευθύνης βρίσκεται πάντα ο άνθρωπος, ας δεξιουμε σύνεση και προσοχή όταν πιάνουμε το τιμόνι, όταν είμαστε συνοδηγοί, όταν περπατάμε. Η υπεύθυνη οδηγική και οδική συμπεριφορά είναι δικαίωμα αλλά και ειθύνη για τον καθένα μας. Η υπερβολική ταχύτητα, το αλκοόλ κατά την οδήγηση, η μη χρήση ζώνης ή κράνους, η απόσπαση της προσοχής από το δρόμο, το αντικανονικό προσπέρασμα, αποτελούν τις κύριες αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων. Ευχαριστούμε την ηγεσία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και τα Γενικά Επιτελεία Στρατού, Ναυτικού και Αεροπορίας για την εποικοδομητική συνεργασία στην προσπάθεια που ξεκινάμε υπό τη σκέπη του Προέδρου της Δημοκρατίας για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων σε ότι αφορά στους νέους μας που υπηρετούν στις Ένοπλες Δυνάμεις.

Ας είναι ο θάνατος του αδικοχαμένου Πάνου μια αφορμή για την ενεργή συμμετοχή σας στην προσπάθεια να σώσουμε ζωές. Κι ας έχουμε πάντα στο νου μας ότι "οι σωστές επιλογές είναι ζήτημα ζωής".

**Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά**

## ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ: Η ΑΡΧΗ

Δεν υπάρχει τίποτα χειρότερο από τον αιφνίδιο, άδικο θάνατο ενός νέου ανθρώπου σε τροχαίο δυστύχημα. Ο πόνος για τους γονείς και τους ανθρώπους που βιώνουν την απώλεια δεν μπορεί να ξεπεραστεί σε όλη την υπόλοιπη ζωή. Μόνο όσοι το βίωσαν μπορούν να αντιληφθούν το μέγεθος της οδύνης και της καταστροφής.

Στη χώρα μας, που έχει τη θλιβερή πρωτιά σε θανάτους από τροχαία δυστυχήματα στην Ευρώπη, ο θάνατος των νέων στην άσφαλτο έχει πάρει τη μορφή γενοκτονίας. Το κοινωνικό και οικονομικό κόστος είναι τεράστιο. Κανείς όμως δεν μπορεί να αποτιμήσει τον πόνο, το κόστος της απώλειας του αγαπημένου μας παιδιού, αδελφού, γονέα, συζύγου, φίλου, πίσω από τις στατιστικές και τα νούμερα. Πίσω από κάθε αριθμό κρύβεται μια τραγωδία...

Ο Πάνος Μυλωνάς, τεταρτοετής φοιτητής του Τμήματος Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών και δημοσιογράφος του ειδικού Τύπου του αυτοκινήτου (ο νεότερος διαπιστευμένος στην Ευρώπη) είχε όλα τα εφόδια για να διακριθεί στο χώρο της επιστήμης, της έρευνας και της τεχνολογίας.

Είχε να προσφέρει πολλά στην οικογένειά του, αλλά και στην κοινωνία. Το νήμα της ζωής του κόπηκε ξαφνικά, στα 22 του χρόνια, στις 22 Μαρτίου του 2004, στο δρόμο Κορίνθου-Πατρών, ενώ πήγαινε



να παρακολουθήσει τα μαθήματά του. Όσοι τον γνώρισαν, γοητεύτηκαν από το χαρακτήρα, το ήθος και τα προτερήματά του και συγκλονίστηκαν από την απώλειά του, γεγονός που αποτέλεσε την αφορμή για την καθιέρωση στη μνήμη του υποτροφίας από το Πανεπιστήμιο Πατρών και την ίδρυση του Ινστιτούτου Οδικής Ασφαλείας "Πάνος Μυλωνάς". Με το θάνατό του - ένα τραγικό γεγονός πόνου και οδύνης για την οικογένειά του, τους φίλους του και τους συνεργάτες του - ο Πάνος έγινε σύμβολο. Ένα σύμβολο ελπίδας για τους νέους που έχουν δικαίωμα στη ζωή, για όλους εμάς που θέλουμε να πάψουμε να θρηνούμε σ' αυτόν τον τόπο την απώλεια νέων, αγαπημένων ανθρώπων, που φεύγουν από τη ζωή πρόσωρα και άδικα, θύματα της αδιαφορίας φορέων που ολιγωρούν και της εγκληματικής συμπεριφοράς ή της "μαγκιάς" επιπόλαιων ή ασυνείδητων οδηγών.

## I.O.AΣ. ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το "Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη & Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων "Πάνος Μυλωνάς" αποτελεί ανεξάρτητο Μη Κερδοσκοπικό Οργανισμό που συστάθηκε στις 12 Μαΐου 2005.

**Αιτία για την ίδρυση του Ινστιτούτου** είναι το γεγονός ότι έχουμε τη θλιβερή πρωτιά στα τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη τα οποία αποτελούν και την πρώτη αιτία θανάτου για τους νέους μας. Αφορμή αποτέλεσε η τραγική άδικη απώλεια ενός ακόμη νέου, με εξαίρετο ήθος πολλά υποσχόμενου στο χώρο της τεχνολογίας και της δημοσιογραφίας, του Πάνου Μυλωνά, φοιτητή του Τμήματος Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών και συντάκτη του ειδικού τύπου.

**Σκοπός του Ινστιτούτου είναι:** (α) η ανάπτυξη δραστηριοτήτων που προάγουν την οδική ασφάλεια, (β) η κυκλοφοριακή αγωγή, (γ) η μελέτη & έρευνα, (δ) η ενημέρωση και εκπαίδευση, στοχεύοντας κατ' εξοχήν στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών αλλά και η ενεργοποίηση όλων των δυνάμεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα για καλύτερες συνθήκες στους δρόμους της χώρας μας, αποτελούν βασικούς στόχους του Ινστιτούτου.

**Στα ιδρυτικά Μέλη του Ινστιτούτου** περιλαμβάνονται Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, επιλεγμένοι φορείς του επιχειρηματικού κόσμου, φορείς του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα, ειδικοί του χώρου της Οδικής Ασφάλειας αλλά και ευαισθητοποιημένοι πολίτες.



**Το Ινστιτούτο αποτελεί μέλος** του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC) και συνεργάζεται με φορείς στην Ελλάδα και το εξωτερικό στο ζήτημα της πρόληψης των τροχαίων ατυχημάτων που έχει μετατραπεί σε μάστιγα για την κοινωνία μας.

**Το Ινστιτούτο έχει υλοποίησει** πολυάριθμες δράσεις με τους φορείς που αποτελούν μέλη του όπως Πανεπιστήμιο Πατρών, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, MAZDA-ΕΛΜΑ ΑΕΒΕΑ, MOTORPRESS ΕΛΛΑΣ, INFOTE ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ Α.Ε., GlaxoSmithKline, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., ΣΟΑ (ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΟΡΚΩΤΟΙ ΛΟΓΙΣΤΕΣ) Α.Ε., ΟΑΣΑ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, DIAGEO, ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΙΣ ΑΕΓΑ, ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε., ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., COSMOTE, GENESIS Pharma Α.Ε., QUALITY & SAFETY ΕΠΕ, ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ Α.Ε., καθώς και με υποστηρικτές του όπως ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ και ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ.

**Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ**

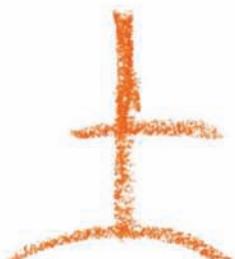
**Νεμέσεως 2, Αθήνα 112 53**

**Τηλ.: 210.86.20.150, Fax: 210.86.20.007**

**e-mail: info@ioas.gr, website: www.ioas.gr**

U U

Me mom dad



...δεν  
φορούσαν  
ζώνη...

Έργο των Γεωργίου Δαυλίδη, διπλωματή αποικόπτετρου του προγράμματος Bachelor of Arts, του τομέα Γραφιστικών Εφαρμογών της Σχολής Βακαλά, που δημοσιεύεται στο πλαίσιο των εκδηλώσεων της Τριτης Πειραιώς Εβδομάδας Οδήσης Ασφαλείας.

Διαρρήσισμα: Σύλλογος Ελλήνων Στυκοκαπαθόργαν και Ινστιτούτο Οδυκής Ασφάλειας «Πάνος Μυρινός»  
Υπό την Ανύδια του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών  
και την υποστήριξη του Αττικού Μετρό



## 10 Εισαγωγή

### Στρατός και οδική ασφάλεια

- 12 Αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων
- 13 Το στρατιωτικό περιβάλλον
- 13 Η προσωπική υπέρβαση
- 14 Θητεία στην παραμεθόριο περιοχή
- 14 Αντιμετώπιση του προβλήματος

### Αυτοκίνητο και οδική ασφάλεια

#### Ο παράγοντας οδήγος

- 16 Καλή φυσική κατάσταση
  - Ξεκούραστη οδήγηση
- 17 Φάρμακα
- 18 Φαγητό πριν την οδήγηση
  - Άλκοολ
- 22 Κάπνισμα
- 23 Κινητό τηλέφωνο
- 24 Τέλεια όραση
  - Απερίσπαστη οδήγηση

#### Ο παράγοντας αυτοκίνητο

- 25 Φώτα
- 26 Ελαστικά
- 28 Αμορτισέρ

#### Η σωστή θέση οδήγησης

- 29 Η θέση οδήγησης - Το προσκέφαλο
- 30 Η ζώνη ασφαλείας
- 33 Το τιμόνι
- 34 Το κάθισμα του οδηγού
- 35 Ζώνη ασφαλείας και εγκυμοσύνη
- 36 Παιδί στο αυτοκίνητο

#### Ο δρόμος

- 38 Τα μηνύματα
- 39 Οδήγηση στην πόλη
- 40 Οδήγηση στον εθνικό δρόμο
- 42 Οδήγηση σε επαρχιακό δρόμο
- 43 Οδήγηση στη βροχή - Οδήγηση σε ακραίες καιρικές συνθήκες (χιόνι - πάγος - χαλάζι - ομίχλη)
- 44 Οδήγηση τη νύχτα

### Μοτοσικλέτα και οδική ασφάλεια

#### Εξοπλισμός

- 46 Το κράνος
- 48 Τα γάντια - Οι μπότες
- 49 Ελαστικά
- 50 Οι καθρέπτες - Έλεγχος

#### Ειδικές συνθήκες

- 51 Οδηγώντας στην πόλη
- 52 Οδηγώντας στον ανοιχτό δρόμο
- 53 Οδηγώντας στον επαρχιακό δρόμο
- 54 Οδηγώντας με συνεπιβάτη
- 55 Οδηγώντας με φορτίο
- 56 Οδηγώντας νύχτα
- 57 Οδηγώντας στη βροχή
- 58 Οδηγώντας στο εξωτερικό

#### Συμβουλές οδήγησης

- 59 Οι απαραίτητοι προκαταρκτικοί έλεγχοι
- 60 Πράσινο φανάρι δε σημαίνει τέρμα γκάζι
- 61 Διαφορά φάσης
- 62 Οδηγώντας σε πυκνή κίνηση
- 63 Προσοχή στο πίσω φρένο
- 64 Σταδιακή αναβάθμιση
- 66 Ο αναβάτης και τα οχήματα έκτακτης ανάγκης

#### Για τον Οδηγό Οδικής Ασφάλειας συνεργάστηκαν

Αρχισυνταξία:

**Άρης Κόκκας**

Σύνταξη Κειμένων:

**Χρήστος Σκιρδής**

Δημιουργικό:

**Γιώργος Καρβέλης, Τζούλια Μπαβέλλα**

Σκίτσα:

**Γιώργος Μυλωνάς**

Φιλολογική Διόρθωση Κειμένων:

**Εύα Στροπωνιάτη - Καμβύση**

Συμβουλος Εκδοσης:

**Μάριος Πάλλης**

Γραμματεία Έκδοσης:

**Ιωάννα Καραγιαννάκη**

Τεχνική Υποστήριξη - Ατελίες

**Motor Press Hellas**

Το 2004 χάνονταν 300 ανθρώπινες ζωές κάθε μέρα στην Ευρώπη

Σε όλο τον κόσμο ΧΑΝΟΝΤΑΙ κατά μέσο όρο 3242 ανθρώπινες ζωές κάθε μέρα!

## Οι ψυχροί αριθμοί

**Οι** ψυχροί αριθμοί δείχνουν ότι παγκοσμίως οι απώλειες στην άσφαλτο μπορούν να συγκριθούν μόνο με αυτές από έναν Παγκόσμιο Πόλεμο. Πιο συγκεκριμένα, κάθε μέρα σκοτώνονται στους δρόμους 3.242 άνθρωποι ή περίπου 1,2 εκατομμύρια ετησίως. Παράλληλα ο αριθμός των τραυματιών, με συνέπειες που δεν μπορούν εκ των πραγμάτων να καταγραφούν με ακρίβεια, αγγίζει τα 30 με 50 εκατομμύρια ετησίως σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην Ε.Ε. τα οδικά ατυχήματα φτάνουν τα 3,5 εκατομμύρια σε ετησία βάση, οι νεκροί τους 42.000, οι τραυματίες τα 1,7 εκατομμύρια, ενώ σε 150.000 υπολογίζονται αυτοί που θα μεταπέσουν σε μόνιμες αναπηρίες. Στην Ελλάδα ο αριθμός των νεκρών από τροχαία ατυχήματα φτάνει εως και τους 2.100, των τραυματιών τους 32.000, από τους οποίους υπολογίζεται ότι θα μεταπέσουν σε μόνιμη αναπηρία οι 3.500.

Και όλα αυτά από έναν όγκο οδικών ατυχημάτων που αγγίζουν τις 22.000 ετησίως. Το αντίστοιχο οικονομικό κόστος είναι δυσβάσταχτο και υπολογίζεται σε 518 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως. Για την Ε.Ε.

ο αριθμός που αναλογεί είναι 160 δις ευρώ, ενώ για την Ελλάδα το κόστος φτάνει τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Ενδιαφέρον μάλιστα έχει το γεγονός ότι τα οδικά ατυχήματα συμβαίνουν κατά 90% στις αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ αποτελούν και την κύρια αιτία θανάτου των νέων ανθρώπων.

Η χώρα μας βρίσκεται ανάμεσα στις πρώτες χώρες στην Ε.Ε. των 27 όσον αφορά στους θανάτους από τροχαία ανά εκατομμύριο κατοίκων, ενώ προηγούνται η Λετονία, η Λιθουανία και η Εσθονία. **Κάθε φορά που θυσιάζεται σε κάποιο τροχαίο ένας συνάνθρωπός μας, το κόστος είναι πολύ σημαντικό.** Κάθε φορά που κάποιος τραυματίζεται σοβαρά στο δρόμο, οι συνέπειες των ακολουθούν μια ζωή, αναγκάζοντάς τον να αλλάξει συνήθειες, να προσαρμόσει την ψυχολογία του και πολλές φορές να ζήσει με ένα τραύμα, ψυχολογικό ή σωματικό, ισόβια. Εξάλλου η χώρα μας βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας μεταξύ των χωρών της Ε.Ε., με πενταπλάσιο, κατά κεφαλήν, αριθμό θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων από τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Το ακόμα πιο αποθαρρυντικό είναι ότι,

**Στην Ελλάδα κάθε μέρα πέφτουν νεκροί 6 συμπολίτες μας και τραυματίζονται 67. Το 80% από όλους αυτούς υπολογίζεται ότι είναι μεταξύ 16-44 ετών!**

**Στη χώρα μας, καθημερινά, πάνω από 6 ανθρώποι**

**χάνουν τη ζωή τους στο δρόμο...**

**Στις χώρες του Ο.Ο.Σ.Α. τα τροχαία ατυχήματα είναι**

**η πρωτη αιτία θανάτου στις πλέκτες 15-24**

εφόσον τα ατυχήματα αυξάνονται κατ' αναλογία με την αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων, οι θάνατοι από τροχαία αναμένεται να αυξηθούν κατά 66% τα επόμενα 20 χρόνια και να γίνουν η 3η αιτία θανάτου μέχρι το 2020. Ωστόσο στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια, έχει καταγραφεί μικρή αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, με αντίστοιχη μείωση σε νεκρούς και τραυματίες. Αν αυτό συνεχιστεί, υπολογίζεται ότι μέχρι το 2015, θα επιφέρει μείωση κατά 40% στον αριθμό νεκρών σε σχέση με το 2000.

### **Υπεύθυνοι είμαστε όλοι**

**Οι** παράγοντες που οδηγούν σε αυτό τον τραγικό απολογισμό τροχαίων ατυχημάτων είναι ποικίλοι και έχουν να κάνουν τόσο με την ευθύνη του οδηγού όσο και με αυτή του κράτους. Η κακή συντήρηση του οχήματος, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ουσιών, η βραδινή οδήγηση με κούραση, η παραβίαση προτεραιότητας και το αντικανονικό προσπέρασμα είναι η μία πλευρά. Εξίσου υπεύθυνα όμως για τον τραγικό απολογισμό σε θανάτους από τα τροχαία είναι η έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής, οι κακοσυντηρημένοι δρόμοι με άσφαλτο χαμηλού συντελεστή τριβής, οι εθνικές

οδοί χωρίς διαχωριστικό στηθαίο, η ελλιπής σήμανση στους δρόμους, το επικίνδυνο επαρχιακό δίκτυο και η αστυνόμευση που δεν έχει πάντα ως στόχο την πρόληψη.

### **Πολλοί οι αποδέκτες**

**Η** έκδοση αυτή έχει στόχο να ευαισθητοποιήσει τους οδηγούς για την οδική ασφάλεια. Οι ιδιαιτερότητες της στρατιωτικής ζωής, αναπόσπαστο κομμάτι της οποίας είναι και τα μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα, την καθιστούν αντικείμενο ξεχωριστής μελέτης, αναφορικά με τα τροχαία που συμβαίνουν τόσο κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας, όσο και εκτός αυτής.

Ειδικά ως προς το δεύτερο σκέλος η μελέτη περνάει αναπόφευκτά από την αξιολόγηση των ατόμων όχι μόνο ως στρατευμένων αλλά και ως πολιτών που εμφανίζουν τις αδυναμίες του συνόλου των οδηγών. Ευχή όλων το παρόν έντυπο να βάλει ένα ακόμα μικρό λιθαράκι στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα και στην εκπαίδευση των σημερινών οδηγών που θα μεταλαμπαδεύσουν τη γνώση, την εμπειρία και την αποκτηθείσα οδηγική παιδεία και στις επόμενες γενιές.

**Οι παράγοντες που οδηγούν στον τραγικό απολογισμό των τροχαίων ατυχημάτων, είναι ποικίλοι και έχουν να κάνουν τόσο με την ευθύνη του οδηγού όσο και με αυτή του κράτους.**

**Η** χρήση οχημάτων στις Ένοπλες Δυνάμεις υπόκειται στους ίδιους περιορισμούς, κανόνες και υποχρεώσεις, στις οποίες υπόκειται και η οδήγηση στο δρόμο από τους πολίτες. Οι ιδιαιτερότητες, μάλιστα, της στρατιωτικής ζωής απαιτούν περισσότερη προσοχή από τον οδηγό για την αποφυγή τροχαίου ατυχήματος. Αναπόσπαστο κομμάτι της σύγχρονης στρατιωτικής ζωής αποτελεί η χρήση μηχανοκίνητων τροχοφόρων. Η χρήση τους υπόκειται στους κανόνες του ΚΟΚ και διέπεται από τις ίδιες υποχρεώσεις που αφορούν οποιοδήποτε μηχανοκίνητο τροχοφόρο. **Επιπλέον οι Ένοπλες Δυνάμεις έχουν θεσπίσει ένα σύνολο ειδικών διατάξεων και διαταγών σχετικά με την οδήγηση στρατιωτικών οχημάτων, με αποτέλεσμα να επιβάλλονται και περαιτέρω υποχρεώσεις στους οδηγούς.**



### Αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων

Στα επόμενα κεφάλαια περιγράφονται αναλυτικά οι αιτίες των τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και οι τρόποι αποφυγής ή περιορισμού τους. Εκτός από τον παράγοντα άνθρωπο που θεωρείται η κυριότερη αιτία πρόκλησης των διαφόρων ατυχημάτων, τα ατυχήματα είναι επίσης αποτέλεσμα δράσεων και πολλών άλλων παραγόντων, οι οποίοι ποικίλουν ανάλογα με τον τόπο, το χρόνο, τις καιρικές και μορφολογικές συνθήκες, την τεχνολογική

εξέλιξη, το είδος και τη λειτουργική κατάσταση των χρησιμοποιουμένων οχημάτων. **Ειδικότερα σε ό,τι αφορά τις αιτίες πρόκλησης των τροχαίων ατυχημάτων στις Ένοπλες Δυνάμεις, αυτές μπορούν να διευρυνθούν λαμβάνοντας υπόψη και τους παρακάτω παράγοντες:**

- Τις ιδιαιτερότητες στην οδήγηση και στην οδική συμπεριφορά των στρατιωτικών μηχανημάτων και οχημάτων, σε σχέση με τα κοινά Ι.Χ. αυτοκίνητα.

- Την παλαιότητα μερικών στρατιωτικών μηχανημάτων και οχημάτων.
- Την επάνδρωση των Μονάδων με το προβλεπόμενο προσωπικό και την επάρκεια σε μέσα, σε σχέση με το ζητούμενο έργο και την αποστολή τους.
- Τις δραστηριότητες των Ενόπλων Δυνάμεων σε ειδικές αποστολές υψηλού κινδύνου επί αφελεία του κοινωνικού συνόλου, όπως συμμετοχή στην κατάσβεση πυρκαϊών, παροχή βοήθειας σε πλημμυροπαθείς, σεισμοπαθείς κλπ.
- Την εφαρμογή των θεσπισμένων μέτρων πρόληψης ατυχημάτων ανάλογα με τις

επικρατούσες συνθήκες και παρά τα προβλήματα που τυχόν υπάρχουν με ελλείψεις σε προσωπικό και μέσα, έχοντας πάντοτε ως αντικειμενικό σκοπό, αφενός τα μέτρα αυτά να είναι υλοποίησιμα και αποτελεσματικά και αφετέρου να μην παραβλέπεται η μαχητική ικανότητα και ισχύς των Στρατιωτικών Μονάδων.

- Την ουσιαστική αδυναμία των αρμοδίων οργάνων (στρατονομίας, ναυτονομίας, αερονομίας) να ελέγχουν συστηματικά τους στρατευμένους κατά τις ελεύθερες ώρες ή κατά τη διάρκεια των αδειών τους.

## Το στρατιωτικό περιβάλλον

**Τ**ο στρατιωτικό περιβάλλον είναι ιδιαίτερο, δεδομένου του κοινωνικού και πολιτικού σκοπού που έχει να επιτελέσει. Στόχος είναι η πειθαρχία και η αποτελεσματική συνύπαρξη και συνεργασία του στρατιωτικού προσωπικού σε περιόδους πολεμικής κρίσης. Μπορεί σε καιρό ειρήνης οι απαιτήσεις να ακούγονται παράλογες στο

**στρατευμένο νέο, αλλά συμβάλλουν μακροπρόθεσμα στη συγκρότηση μιας ετοιμοπόλεμης συνείδησης.** Ωστόσο οι κανόνες συμπεριφοράς δεν μπορούν ενίστε να γίνουν αποδεκτοί από τους υφισταμένους και έτσι δυσχεραίνεται περισσότερο η συνύπαρξη μέσα στο κλειστό στρατιωτικό περιβάλλον.

## Η προσωπική υπέρβαση

**Ο**ι δεσμοί που αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια της στρατιωτικής θητείας ανάμεσα στους στρατευμένους είναι δυνατοί και ειλικρινείς. Μέσα σε αυτό το κλίμα, **ο στρατευμένος νέος**

**υπερβαίνει τον εαυτό του, προσπαθώντας για το καλύτερο, ακόμα και αν αυτό ξεπερνάει τις φυσικές του δυνάμεις, παρακάμπτοντας τους κανόνες ασφάλειας και πρόληψης.**

## Θητεία στην παραμεθόριο περιοχή

**H**υποχρέωση θητείας μεγάλου χρονικού διαστήματος μακριά από τα αστικά κέντρα, απομακρύνει το νέο από το οικείο οικογενειακό και φιλικό περιβάλλον και του προσφέρει αυτάρκεια και ανεξαρτησία. Έτσι, αφενός δεν έχει τον απαιτούμενο έλεγχο, συμπαράσταση και συνδρομή από το σπίτι του, αφετέρου σπεύδει να βρεθεί

**κοντά στους οικείους του όσο το δυνατόν πιο συχνά.** Η συχνή αυτή μετακίνηση, οι ιδιαιτερότητες που συνεπάγεται το νεαρό της ηλικίας και οι ειδικές συνθήκες της στρατιωτικής ζωής οδηγούν σε μια ξεχωριστή κατηγορία τροχαίων ατυχημάτων που αφορά το στρατιωτικό προσωπικό: **Τα τροχαία ατυχήματα εκτός Υπηρεσίας.**

## Αντιμετώπιση του προβλήματος

**H**πολιτική και στρατιωτική ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων έχουν καταβάλει μέχρι σήμερα μεγάλες προσπάθειες για την αντιμετώπιση του πολύ σοβαρού αυτού προβλήματος με την εφαρμογή ενός συνολικού προγράμματος πρόληψης ατυχημάτων, το οποίο καλύπτει όλες τις σχετικές δραστηριότητες των Μονάδων:

- **Λειτουργία Γραφείων Υγειεινής και Ασφαλειας** με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων σε όλα τα επίπεδα διοίκησης των Ενόπλων Δυνάμεων, δίνοντας μια νέα δυναμική για την αντιμετώπιση του προβλήματος.
- **Έκδοση αναλυτικών διαταγών και οδηγιών** σε ότι αφορά τη συντήρηση και την οδήγηση των στρατιωτικών οχημάτων.
- **Εκπαίδευση και ενημέρωση** του στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού, με συνεχείς ομιλίες και ημερίδες σε όλες τις Μονάδες των Ενόπλων Δυνάμεων.
- **Αρχική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση** των στρατευμένων νέων την περίοδο της

κατάταξης, με την ένταξη διαλέξεων για την Οδική Ασφάλεια στο πρόγραμμα εκπαίδευσης των Κέντρων Νεοσύλλεκτων.

- **Εφαρμογή ολοκληρωμένης διαδικασίας,** προκειμένου να διαπιστωθεί η βασική αιτία του προβλήματος, έτσι ώστε να εξαχθούν και να διαδοθούν τα διδάγματα που προκύπτουν, με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων.
- **Συνεχής έκδοση και διανομή** ενημερωτικών εντύπων και φυλλαδίων στο σύνολο του προσωπικού.





**Η ΖΩΝΗ ΣΩΖΕΙ ΖΩΕΣ**

Βραβευμένη αφίσα ΒΑΚΑΛΟ - Βανέσσα Τσιλιφώνη





## Καλή φυσική κατάσταση

Η καλή φυσική κατάσταση επιβάλλεται, αν ο οδηγός θέλει να έχει σε εγρήγορση όλες τις αισθήσεις του. Οποιαδήποτε παρέκκλιση από τη σωματική και ψυχική ισορροπία μπορεί να αποβεί μοιραία, καθώς ενδέχεται να προκαλέσει ανεξέλεγκτες καταστάσεις την ώρα της οδήγησης. Για παράδειγμα **ένας διαβητικός μπορεί να πάθει υπογλυκαιμικό σοκ**, ένας καρδιοπαθής έμφραγμα, και δεκάδες άλλα συμπτώματα που, εάν συνέβαιναν εκτός αυτοκινήτου, θα μπορούσαν

να αντιμετωπιστούν ανώδυνα. Πάνω στο τιμόνι όμως μπορεί να σημάνουν θάνατο. Η λύση δεν είναι να μην οδηγείτε, αλλά να **ελέγχετε συχνά την κατάσταση της υγείας σας**, προλαμβάνοντας καταστάσεις και επεισόδια την ώρα της οδήγησης, ειδικά αν το αυτοκίνητο είναι μέρος της καθημερινότητάς σας. Εννοείται ότι οι μεγαλύτεροι σε ηλικία οδηγοί πρέπει να προσέχουν πολλαπλάσια. Σε ένα απόχημα χαμένος δε βγαίνει μόνο ο υπαίτιος, αλλά και ο κάθε εμπλεκόμενος!

## Ξεκούραστη οδήγηση

**Σε πολύωρα ταξίδια επιβάλλεται ο ολιγόλεπτη ξεκούραση.** Ο οδηγός καλό είναι να σταματήσει σε ένα αισφαλές πάρκινγκ, να βγει από το αυτοκίνητο και να περπατήσει λίγα μέτρα, για να κυκλοφορήσει καλύτερα το αίμα σε όλο του το σώμα.

- Η υπνηλία είναι ο πιο ύπουλος εχθρός κατά την οδήγηση. Οι έρευνες έχουν αποδείξει πως **ένας υγιής άνθρωπος χρειάζεται τουλάχιστον 4 ώρες ύπνου**, ώστε ο εγκέφαλός του να εξακολουθήσει να λειτουργεί σωστά.
- **Τα καφεΐνούχα ροφήματα μπορεί να παρέχουν μία παροδική αίσθηση αναζωγόνησης**, η οποία όμως δε διαρκεί, ειδικά σε όσους ο οργανισμός έχει συνηθίσει στην καθημερινή παροχή καφεΐνης.
- Προκειμένου να συνεχίσουμε το ταξίδι με

### Tip

► Αν τελικά βλέπουμε ότι τα συμπτώματα υπνηλίας δεν υποχωρούν σταματάμε σε ένα ήσυχο και ασφαλές μέρος, ρίχνουμε προς τα πίσω την πλάτη του καθίσματος και προσπαθούμε να χαλαρώσουμε όσο χρειαστεί.

μεγαλύτερη αισφάλεια, ρυθμίζουμε το σύστημα κλιματισμού σε χαμηλότερη θερμοκρασία, για παροχή δροσερού αέρα.

- **Πίνουμε πολύ νερό και φυσικούς χυμούς** που αναζωγονούν και βοηθούν στη συγκέντρωση.
- **Αποφεύγουμε τη γρήγορη οδήγηση**, η οποία στην αρχή προκαλεί εγρήγορση, ανεβάζοντας τα επίπεδα αδρεναλίνης, αλλά στη συνέχεια **κουράζει τον οργανισμό**, προκαλώντας απότομη κατάπτωση.
- **Δεν ακούμε πολύ χαλαρά τραγούδια στο ραδιόφωνο**, ενώ προσέχουμε διπλάσια, αν ο συνεπιβάτης κοιμάται, προκειμένου να αποφύγουμε μια κατάσταση υπνηλίας.



## Φάρμακα

**H** οδήγηση υπό την επήρεια φαρμάκων μπορεί να εγκυμονεί κινδύνους. Δεν χρειάζεται να είναι κάποιος χρόνια άρρωστος για να πάίρνει φάρμακα. Αρκεί κάποια παροδική φλεγμονή ή κάποια ίωση - γρίπη από αυτές που παρουσιάζονται κατά τους χειμερινούς μήνες. Σημαντικό ποσοστό ατυχημάτων οφείλεται στα φάρμακα. Οι κυριότερες κατηγορίες φαρμάκων που επηρεάζουν αποδεδειγμένα την ικανότητα της οδήγησης είναι:

- α) Αντιισταμινικά:** Λαμβάνονται για την καταπολέμηση αλλεργιών, βρογχικού άσθματος κ.α.
- β) Αντιεμετικά:** Λαμβάνονται για περιπτώσεις ναυτίας και προκαλούν, μεταξύ άλλων, υπνηλία και αδυναμία συγκέντρωσης.
- γ) Αντιπερτασικά:** Λαμβάνονται για την αντιμετώπιση της υπέρτασης, με σημαντικές παρενέργειες όπως ίλιγγος, λιποθυμία, κόπωση, υπνηλία.
- δ) Αντιδιαβητικά:** Όπως η ίνσουλίνη και άλλα αντίστοιχα, τα οποία μπορεί να προκαλέσουν συμπτώματα υπογλυκαιμίας.
- ε) Αντιψυχωτικά:** λαμβάνονται για θεραπεία ψυχικών παθήσεων.
- στ) Αντιεπιληπτικά:** Επηρεάζουν σημαντικά την οδήγηση, γι' αυτό σε εμφάνιση επιληπτικών κρίσεων η οδήγηση πρέπει να διακόπτεται μέχρις

ότου τη συστήσει και πάλι ο θεράπων ιατρός.

**ζ) Αναισθητικά:** Ακόμη και αν έχετε υποβληθεί σε μικροεπέμβαση / μικροχειρουργική, αποφύγετε να οδηγήσετε τουλάχιστον για ένα 24ωρο. Όπως τονίζει η ΕΛΠΑ: "Επειδή κάθε φάρμακο, όπως και κάθε φαρμακευτική αγωγή, εμφανίζουν ανεπιθύμητες ενέργειες, οι οποίες μπορεί να επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης, για κάθε φάρμακο πρέπει να συμβουλευόμαστε αποκλειστικά και μόνο το γιατρό μας, προκειμένου να οδηγούμε με ασφάλεια".

### Tip

► Εννοείται πως η οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών είναι εκτός από ποινικά απαγορευτική και άκρως επικινδυνη. Τα περισσότερα ναρκωτικά προκαλούν εκτός από αφύσικη χαλάρωση, έντονη υπερδιέγερση και παραιθήσεις. Εξάλλου τα ναρκοτέστ δε θα αργήσουν πολύ ακόμα να επιβληθούν και δια νόμου, όπως συμβαίνει τώρα με τα αλκοτέστ.





## Φαγητό πριν την οδήγηση

Ένα μεγάλο φαγοπότι πριν την οδήγηση προκαλεί ανάλογη δυσφορία με αυτή της υπηνίλιας. Κατά τη διάρκεια της πέψης, το αίμα συγκεντρώνεται στο στομάχι, οπότε ο εγκέφαλος δεν οξυγονώνεται επαρκώς και υπολειτουργεί.

- **Ιδανική τροφή πριν από ένα ταξίδι είναι τα ζυμαρικά.** Περιέχουν βραδύκαυστα σάκχαρα, που απελευθερώνουν σταδιακά την ενέργεια, κρατώντας το σώμα σε

εγρήγορση για αρκετές ώρες.

- **Σε κάθε περίπτωση η οδήγηση σε κατάσταση δυσφορίας,** όπως αυτή που ακολουθεί ένα βαρύ γεύμα, πρέπει να αποφεύγεται.

## Αλκοόλ και οδήγηση, ο συνδυασμός που σκοτώνει

Ένας από τους μεγαλύτερους κινδύνους είναι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Άνω του 40% των νεκρών σε τροχαία οφείλεται σε πιωμένους οδηγούς.

- Η κατανάλωση ενός και μόνο ποτού υψηλής περιεκτικότητας σε αλκοόλ (όπως 250 ml μπύρας ή 100 ml κρασί ή 70 ml απεριτίφ ή 30 ml ούζο, ουίσκι, βότκα) ενδεικτικά ισοδυναμεί με περιεκτικότητα σε αλκοόλ 0,2 mg/l. για τους άνδρες και 0,3 mg/l. για τις γυναίκες, όταν το

**επιτρεπτό όριο από τον ΚΟΚ είναι 0,25 mg/l. εκπνεόμενου αέρα στην αναπνοή μας (αλκοολόμετρο) ή 0,50 g/l. στο αίμα μας**

(αιμοληψία). Από το 0,25 mg/l. έως το 0,80 mg/l. έχουμε άμβλυνση της προσοχής και μείωση των αντανακλαστικών που γίνεται εντονότερη, αν συνδυάζεται με παράλληλη χρήση φαρμακευτικών ουσιών. **Από το 0,80 mg/l. έως 1,15 mg/l. υπάρχει δυσμενής επίδραση** και οι κίνδυνοι της πρώτης περίπτωσης προσαυξάνονται. **Από 1,15 mg/l. έως 4,50 mg/l. το άτομο θεωρείται ότι βρίσκεται σε βαριά μέθη και είναι τελείως ανεξέλεγκτο.**



### Tip

- **Αν επιμένουμε να πιούμε λίγο παραπάνω, ας φροντίσουμε να έχουμε εξασφαλίσει εναλλακτικό τρόπο επιστροφής στο σπίτι, ορίζοντας π.χ. τον οδηγό της παρέας που δεν θα πεί και θα μεταφέρει τους υπόλοιπους ή χρησιμοποιώντας τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή ένα ταξί.**



Υπάρχει μια διαχωριστική πλωμά  
που μας χωρίζει από το Θάνατο.  
Μην οδηγείς όταν έχεις πιει!

[www.ioas.gr](http://www.ioas.gr), τηλ. επικοινωνίας: 210 86 20 150.



I.O.A.S.  
Ινστιτούτο οδήγησης ασφάλειας  
Πάνος Μυλωνάς

Οι σωστές επιλογές είναι ζήτημα ζωής



ΤΡΑΙΝΟΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΑΙΔΑ



ΕΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΓΩΓΗΣ &  
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ  
ΔΙΚΤΥΩΝΟΙΣΜΕ ΤΟ ΜΕΣΣΛΛΟΝ

## ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΟΔΗΓΟΣ

20



- Η πιθανότητα σύγκρουσης είναι 3,5 φορές μεγαλύτερη, όταν η περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα είναι 0,8 mg/l. και 26 φορές μεγαλύτερη, όταν έχουμε στο αίμα μας 1,5 mg/l.
- Ακόμα και μία μικρή ποσότητα (λιγότερο από ένα ποτήρι κρασί), είναι ικανή να κάνει τα αντανακλαστικά του οδηγού πιο αργά κατά 2/10 του δευτερολέπτου. Αυτό

σημαίνει ότι η απόσταση ακινητοποίησης από μία ταχύτητα της τάξης των 90 χλμ./ώρα μεγαλώνει κατά 5 μέτρα. Απόσταση αρκετή για ένα θανατηφόρο ατύχημα.

- Από το 1995 αυξάνεται το ποσοστό οδηγών με περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα άνω του 0,5 mg/l. σε τροχαία ατυχήματα.

### Τίπ

### ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΑΛΚΟΟΛ	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΟΣΤΙΜΟ	ΒΑΘΜΟΙ ΠΟΙΝΗΣ	ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΟΔΗΓΗΣΗΣ	ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΑΔΕΙΑΣ	ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΔΙΩΣΕΙΣ	ΑΛΛΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ
*0,25 έως 0,40 mg/l. εκπνέομενου αέρα ή 0,5 έως 0,8 g/l. αίμα	ευρώ 200	5	Ακινητοποίηση οχήματος	-	-	-
0,40 έως 0,60 mg/l. εκπνέομενου αέρα ή 0,80 έως 1,10 g/l. αίμα)	ευρώ 700	9	Ακινητοποίηση οχήματος	90 μέρες	-	-
>0,60 mg/l. εκπνέομενου αέρα ή > 1,1 g/l. αίμα	ευρώ 1.200	-	Ακινητοποίηση οχήματος	180 μέρες	Πλημμελήμα Τουλάχιστον 2μηνη φυλάκιση	Φυλάκιση τουλάχιστον 2 μηνών
>0,60 mg/l. εκπνέομενου αέρα ή > 1,1 g/l. αίμα εντός 2 ετών από προηγουμένη παράβαση για αλκοόλ	ευρώ 2.000	-	Ακινητοποίηση οχήματος	5 χρόνια	Πλημμελήμα Τουλάχιστον 2μηνη φυλάκιση	Φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών

\* Για επαγγελματίες, μοτοσυκλετιστές, νέους οδηγούς (με δίπλωμα έως 2 ετών) το όριο είναι 0,10 έως 0,40 mg/l. βαθμοί ποινής 7.

# DRINKER DRIVER

DON'T BE CONFUSED: YOU CAN'T BE BOTH

Εργα του Μάρκου Καλαντού, διευθυντή απαιδευτή του πρωτοβάθμιου Bachelor of Arts, του τμήμα Γραφιστικών Εφαρμογών της Σχολής Βασιλίδη, που δημοιούργησε στα πλαίσια των εκδηλώσεων της 1ης Παγκόσμιας Εβδομάδας Οδικής Ασφαλείας.

Διαρρήστων: Ειδικότερη Εθνική Επιχειρηματική Έργα και Ινστιτούτο Οδικής Ασφαλείας «Πέτρος Μυζηνάς»  
Υπό την Αιγίδα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών  
και την υποστήριξη του Αττικού Μετρό





### Κάπνισμα

Το κάπνισμα κατά τη διάρκεια της οδήγησης θα έπρεπε να απαγορεύεται, γιατί αχρηστεύει το ένα χέρι του οδηγού, ενώ του αποσπάει την προσοχή, όταν για παράδειγμα πρέπει να ανάψει τσιγάρο ή να ρίξει τη στάχτη στο τασάκι. Ιδιαίτερα στα αυτοκίνητα που το τασάκι δεν είναι εύκολα

### Tip

► Ως αιτία πολλών ατυχημάτων έχει καταγραφεί το κάπνισμα κατά την οδήγηση.

προσβάσιμο, η διαδικασία γίνεται ακόμα πιο επικίνδυνη. Η κατάσταση μπορεί να πάρει τραγικές διαστάσεις, αν πέσει η καύτρα του τσιγάρου πάνω στα ρούχα ή το κάθισμα του οδηγού ή τελικά χαθεί κάπου μέσα στο εσωτερικό του αυτοκινήτου και ο οδηγός προσπαθήσει να τη βρει, για να τη σβήσει, ενώ οδηγεί.



## Κινητό τηλέφωνο

**H** χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση αποσπά την προσοχή του οδηγού και **οι ακουστικές προσλαμβάνουσες από το δρόμο, περιορίζονται.** Ο οδηγός δε θα πρέπει σε καμιά περίπτωση να πληκτρολογήσει αριθμό ή κάποιο SMS, παρά μόνο αφού σταματήσει σε ασφαλές μέρος.

### Tip

- Η χρήση κινητού τηλεφώνου στα αυτοκίνητο αποτελεί τροχαία παράβαση, εκτός εάν χρησιμοποιείται Bluetooth και όχι απλά σύστημα hands free με καλώδια. Σε κάθε περίπτωση η χρήση του κινητού τηλεφώνου θα πρέπει να αποφεύγεται σε κινήσει.

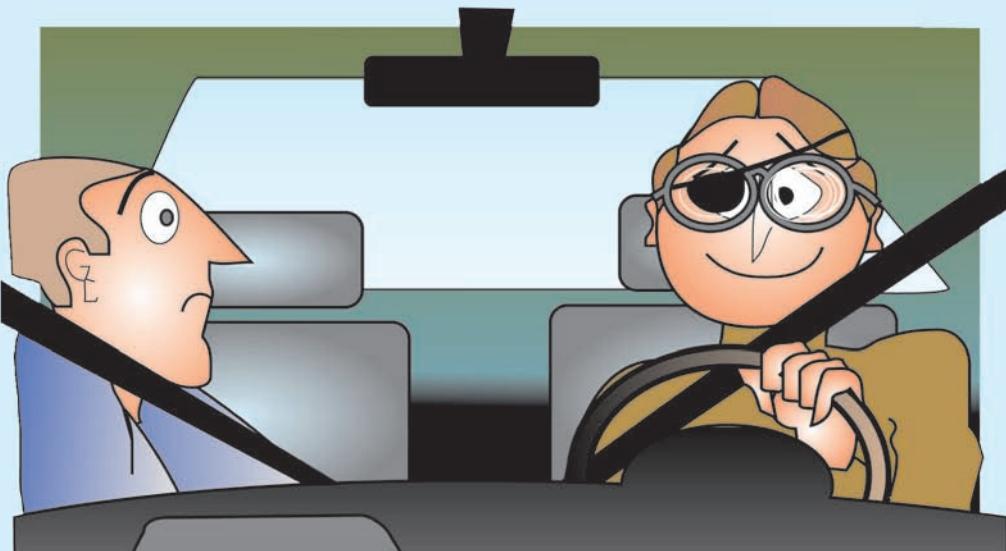
● Τα σύγχρονα αυτοκίνητα διαθέτουν συστήματα Bluetooth και φωνητικών εντολών που μπορούν να απλοποιήσουν τη χρήση του τηλεφώνου κατά την οδήγηση, αν αυτό είναι απαραίτητο. Ωστόσο ακόμα και τότε ο οδηγός θα πρέπει να έχει μάθει καλά τις λεπτομέρειες του συστήματος ώστε να τις χρησιμοποιεί χωρίς να αποσπά την προσοχή του από την οδήγηση.



## Τέλεια όραση

**Ο** οδηγός πρέπει να είναι εφοδιασμένος πάντα με τα κατάλληλα για κάθε περίπτωση γυαλιά. Είτε έχει κάποια πάθηση (π.χ. αστιγματισμό που απαιτεί χρήση γυαλιών κατά την οδήγηση τη νύχτα) είτε οδηγεί κάτω από το δυνατό μεσημεριανό ήλιο είτε είναι

υποχρεωμένος σε μακρινό νυκτερινό ταξίδι σε σκοτεινούς δρόμους, τα ανάλογα γυαλιά πρέπει να είναι πάντα σε χρήση. Η όραση είναι η σημαντικότερη αίσθηση κατά την οδήγηση και πρέπει να παραμένει κατά το δυνατόν οξύτερη.



## Απερίσπαστη οδήγηση

**Ο** οδηγός πρέπει να είναι απερίσπαστος από οχλήσεις που του αποσπούν την προσοχή και επηρεάζουν αρνητικά την αυτοσυγκέντρωσή του

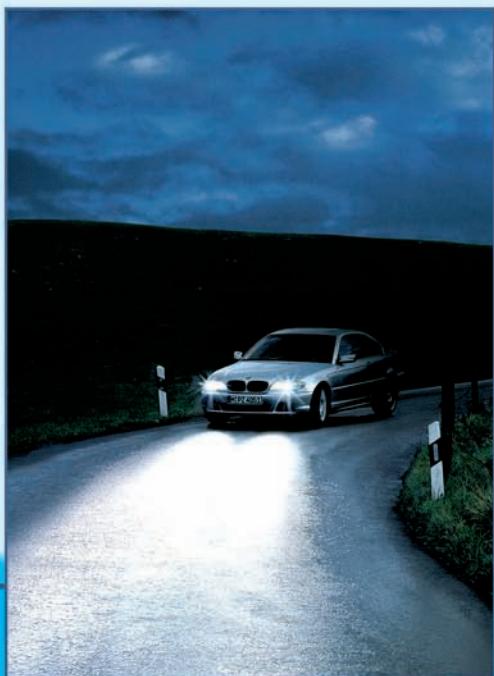
στο εσωτερικό του αυτοκινήτου. Γι' αυτό και οι συνεπιβάτες του δεν θα πρέπει να τον ενοχλούν με έντονες συζητήσεις και απαιτήσεις την ώρα της οδήγησης. Ανάλογη όχληση αποτελεί και η δυνατή μουσική, είτε ο οδηγός είναι μόνος, είτε με παρέα αφού τον αποτρέπει από το να λαμβάνει σωστά και να επεξεργάζεται έγκαιρα τα ηχητικά μηνύματα του περιβάλλοντος.





## Φώτα

- A** παραίτητη προϋπόθεση για ασφαλή οδήγηση είναι ο ελέγχος και η ρύθμιση των φώτων.
- **Ελέγχουμε ανά τακτά χρονικά διαστήματα εάν κάποια λάμπα, περιφερειακά του οχήματος, έχει καεί.** Η έλλειψη ενός φλας ή μία καμένη λάμπα πορείας μπορεί να ξεγελάσει τους ερχόμενους οδηγούς, εμπλέκοντάς μας σε ατύχημα.
  - **Εάν έχει καεί ένα από τα δύο μπροστινά φώτα, η λύση δεν είναι να κυκλοφορούμε με το άλλο αναμμένο στη μεγάλη σκάλα (προβολείς), γιατί έτσι τυφλώνουμε όλους όσους βρίσκονται μπροστά μας, ενώ υπάρχει φόβος να εκλάβουν το αυτοκίνητο μας ως μοτοσυκλέτα.**
  - **Τα φώτα ομίχλης τα χρησιμοποιούμε**



μόνο όταν οδηγούμε σε ομίχλη. Ο λόγος ύπαρξής τους είναι να φωτίζουν κοντά στο αυτοκίνητο μέσα σε ομίχλη, όπου η μεσαία ή η μεγάλη σκάλα δεν προσφέρουν τίποτα.

- **Σχεδόν όλα τα σύγχρονα αυτοκίνητα έχουν διακόπτη που ρυθμίζει το ύψος της δέσμης των φώτων.** Τοποθετούμε το διακόπτη ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών, προσθέτοντας έναν αριθμό, αν κουβαλάμε και αποσκευές. Έτσι ο διακόπτης πρέπει να βρίσκεται στο "0", εάν οδηγούμε μόνοι, στο "2", με 2 επιβάτες και στο "5", με 4 επιβάτες και αποσκευές.
- **Εάν δεν υπάρχει ανάλογος διακόπτης,** τοποθετούμε το αυτοκίνητο σε επίπεδο έδαφος απέναντι από έναν καθαρό, επίπεδο τοίχο και ρυθμίζουμε το ύψος της δέσμης των φώτων από τις ειδικές βίδες που βρίσκονται από πίσω από τα φωτιστικά σώματα, μέσα στο διαμέρισμα του κινητήρα. Αυτό καθίσταται απαραίτητο ειδικά μετά από εργασίες φανοποίιας που έχει γίνει στο αυτοκίνητο μας.
- **Ανάβουμε τη μεσαία σκάλα των φώτων (διασταυρώσεως) μισή ώρα πριν πέσει ο ήλιος,** έως μισή ώρα αφού ανατείλει, αλλά και όταν έχει συννεφιά και όταν βρέχει, κυρίως για να μας βλέπουν οι άλλοι.
- **Τους προβολείς τους χρησιμοποιούμε μόνο για σινιάλο και μόνο όταν ο δρόμος που κινούμαστε είναι απόλυτα σκοτεινός και δεν προπορεύεται ή δεν έρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση κάποιο άλλο όχημα.**

## Ελαστικά

Τα ελαστικά του αυτοκινήτου είναι η σημαντικότερη παράμετρος ασφαλείας του αυτοκινήτου, ενώ η κατάστασή τους μπορεί εύκολα να ελεγχθεί ακόμα και από έναν οδηγό χωρίς ειδικές γνώσεις. Το πόσο σημαντικά είναι τα ελαστικά για το αυτοκίνητο, αποδεικνύει το γεγονός ότι στους αγώνες θεωρείται ότι το 1/3 της επιτυχίας οφείλεται σε αυτά. Οι αντιδράσεις του αυτοκινήτου (το στρίψιμο, το φρενάρισμα, ο ελιγμός) είντε σε στεγνό είτε σε βρεγμένο οδόστρωμα βασίζονται στα ελαστικά του.

- Ο οδηγός πρέπει να ελέγχει, αρχικά, την εξωτερική όψη των ελαστικών για επικίνδυνες εκδορές ή ύπουλα γδαρσίματα, τόσο στο προφίλ, όσο και στο πέλμα του ελαστικού. Μια προσεκτική παρατήρηση του αυτοκινήτου λίγο πριν ξεκινήσουμε είναι απαραίτητη, για να ελέγχουμε αν κάποιο ελαστικό έχει κλατάρει ή αν έχει υποστεί φθορά.
- Εάν και εφόσον ανακαλυφθούν βαθιές ουλές στο ελαστικό, ακόμα και αν αυτό δεν έχει χάσει ακόμα τον αέρα του, τότε η αντικατάστασή του είναι επιβεβλημένη.
- Ο έλεγχος της πίεσης των ελαστικών πρέπει να γίνεται κάθε εβδομάδα. Η ακριβής ποσότητα αέρα που πρέπει να



υπάρχει στο εμπρός και πίσω ζεύγος των ελαστικών ορίζεται από τον κατασκευαστή, εφόσον το αυτοκίνητο φοράει τα ελαστικά πρώτης τοποθέτησης ή καινούρια ίδιας διάστασης. Συνήθως η πίεση διαφέρει από άξονα σε άξονα, ενώ η ποσότητα αέρα μεγαλώνει εφόσον το αυτοκίνητο ταξιδεύει φορτωμένο με περισσότερους από δύο επιβάτες και τις αποσκευές τους.

- Η ενδεδειγμένη πίεση αναγράφεται είτε στην πόρτα του οδηγού είτε του συνοδηγού είτε στο πορτάκι της βενζίνης είτε μέσα στο ντουλαπάκι, μπροστά από το συνοδηγό είτε, τέλος, μέσα στο βιβλίο οδηγιών χρήσης κάθε μοντέλου.
- Ο οδηγός πρέπει να ελέγχει τον αέρα ανάλογα με τις υποδείξεις του κατασκευαστή για τη διάσταση ελαστικού που αφορά στην έκδοση που έχει αγοράσει. Πολλές φορές αναγράφονται οι σωστές πιέσεις για παραπάνω από μία διαστάσεις ελαστικών, που αφορούν σε διαφορετικές εκδόσεις του ίδιου μοντέλου. Κατόπιν ο οδηγός πρέπει να ελέγχει το βάθος της χάραξης του πέλματος. Αυτή



## Tip

27

► Εάν σκοπεύουμε να παρκάρουμε το αυτοκίνητο για πολύ καιρό, φροντίζουμε να αυξήσουμε την πίεση στα ελαστικά, προκειμένου να αποφύγουμε την παραμόρφωση του σκελετού από την ακινησία. Αμέσως μόλις εκκινήσουμε ξανά επαναφέρουμε την πίεση στα κανονικά επίπεδα.

- πρέπει να αγγίζει **τα 3 χιλιοστά**, ενώ, εάν το βάθος πέσει κάτω από τα 1,6 χιλιοστά, το ελαστικό πρέπει να αντικαθίσταται αμέσως.
- **Η πίεση πρέπει να ελέγχεται όταν το ελαστικό είναι ακόμη κρύο,** γιατί, όταν έχει χρησιμοποιηθεί, ο αέρας στο εσωτερικό του ζεσταίνεται και άρα διαστέλλεται, δίνοντας λανθασμένη μέτρηση ανάλογα και με τις οδηγίες του κατασκευαστή του ελαστικού
  - **Τα καινούρια ελαστικά θα πρέπει να διατηρήσουν τις διαστάσεις των ελαστικών πρώτης τοποθέτησης.** Η επιλογή τους έχει γίνει από τον κατασκευαστή για τη βέλτιστη επίδοση του αυτοκίνητου και όσον αφορά στην ασφάλεια και όσον αφορά στην άνεση. Αυτό ισχύει μόνο όταν η άσφαλτος είναι καλής ποιότητας και στεγνή. Τι γίνεται όμως με τους κακής ποιότητας ελληνικούς δρόμους, όταν βρέχει;
  - Φυσικά η οδήγηση υπό βροχή είναι μία ξεχωριστή κατάσταση κατά την οποία το κάθε ελαστικό συμπεριφέρεται διαφορετικά απ' ό,τι στη στεγνή άσφαλτο.  
**'Ενα καλό ελαστικό στο στεγνό δεν είναι απαραίτητα το ίδιο καλό και στο βρεγμένο οδόστρωμα.** Οπότε η επιλογή πρέπει να γίνεται εξετάζοντας και τις δύο παραμέτρους.
  - **Τα ελαστικά αποδίδουν καλύτερα, όταν**

**ανεβάσουν θερμοκρασία**, οπότε είναι προτιμότερο, όταν ξεκινάμε μετά από μία παγωμένη νύχτα, να οδηγούμε αργά για να αφήσουμε τα ελαστικά να ζεσταθούν.

- Εάν σκοπεύουμε, πριν αλλάξουμε ελαστικά, να "τραμπάρουμε" τα εμπρός με τα πίσω, με τη λογική ότι τα πίσω έχουν φθαρεί λιγότερο, **εάν το αυτοκίνητο είναι προσθιοκίνητο**, ας μην το κάνουμε. Οι κατασκευαστές συνιστούν το λιγότερο φθαρμένο ζεύγος ελαστικών να μπαίνει στους πίσω τροχούς. Εάν χάσουμε την πρόσφυση εμπρός, η κατάσταση διορθώνεται αφήνοντας το γκάζι. Εάν όμως χάσουμε την πρόσφυση πίσω, η υπερστροφή είναι αναπόφευκτη, εάν τα ελαστικά δε βοηθήσουν το αυτοκίνητο να μείνει στην πορεία του. Και τότε τα πράγματα γίνονται πολύ επικίνδυνα.

## Tip

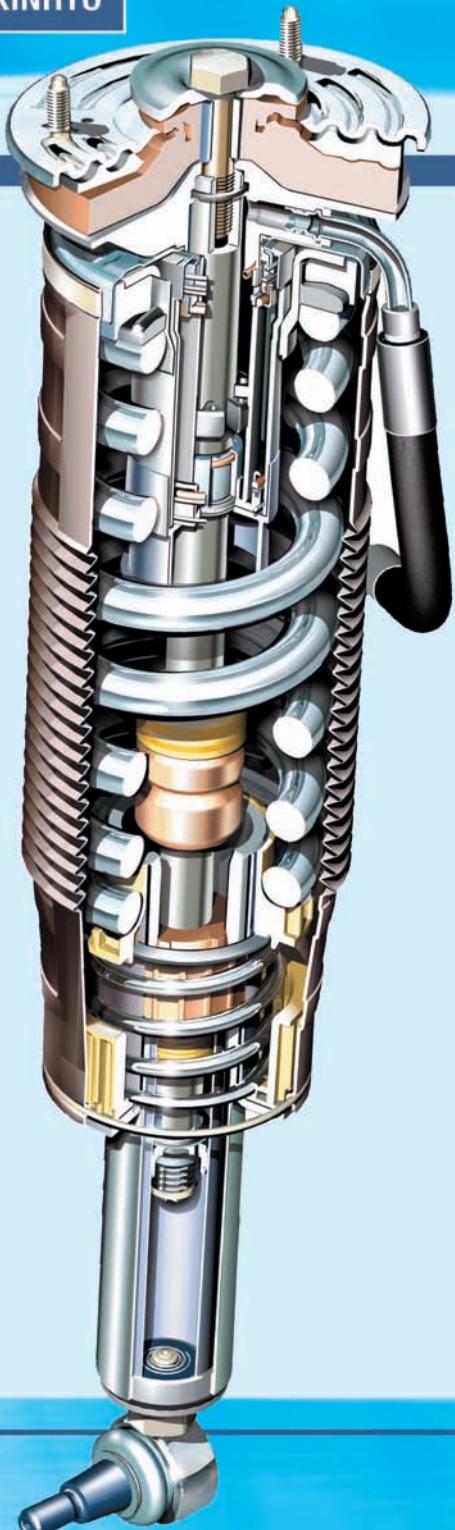
► **Εάν το αυτοκίνητο διαθέτει ρεζέρβα, φροντίζουμε να ελέγχουμε τακτικά την πίεσή της για να μας φανεί πράγματικά χρήσιμη σε ώρα ανάγκης. Αν το αυτοκίνητο διαθέτει κιτ επισκευής ελαστικού, φροντίζουμε αφενός να γνωρίζουμε πώς λειτουργεί, αφετέρου να ξέρουμε ότι το ελαστικό μετά από την επισκευή μπορεί να χρησιμοποιηθεί για συγκεκριμένα χιλιόμετρα και με συγκεκριμένη ταχύτητα, ανάλογα με τις υποδείξεις του κατασκευαστή και ότι πρέπει να αντικατασταθεί στην πρώτη ευκαιρία.**



## Αμορτισέρ

Εμπειρικά μπορεί να ελεγχθεί και η λειτουργία των αμορτισέρ της ανάρτησης, που φροντίζουν για τη σωστή επαφή του τροχού με το δρόμο, επηρεάζοντας τα περιθώρια πρόσφυσης, την απόσταση φρεναρίσματος και την άνεση του αυτοκινήτου. Από την άλλη πλευρά, μπορεί να προκαλέσουν υπηνίλια στον οδηγό με τον τρόπο που επιτρέπουν στο όχημα να λικνίζεται στα μεγάλα ταξίδια.

- Για να ελέγξετε εμπειρικά τα αμορτισέρ, πιέστε με δύναμη το εμπρός μέρος του αυτοκινήτου προς τα κάτω. Μετά απελευθερώστε απότομα και προσέξτε την κίνηση που θα ακολουθήσει το αμάξωμα. Εάν το αυτοκίνητο επανέλθει στην αρχική του θέση σύντομα και χωρίς ταλαντώσεις, αυτό αποδεικνύει ότι η ανάρτηση λειτουργεί σωστά. Διαφορετικά χρειάζεστε τη γνώμη κάποιου ειδικού, για να προσδιορίσετε το πρόβλημα. Επαναλάβετε την ίδια διαδικασία για το πίσω μέρος.  
Σε κάθε περίπτωση, εάν χρειαστεί να αλλάξετε αμορτισέρ, προτιμήστε τα ίδια με αυτά της πρώτης τοποθέτησης, που έχουν επιλεγεί για το βέλτιστο έλεγχο των φορτίων της ανάρτησης με βάση τη συγκεκριμένη συνδεσμολογία.



## Η θέση οδήγησης

**Π**αράλληλα με τη ζώνη ασφαλείας πρέπει να ρυθμίζεται και η θέση οδήγησης έτσι ώστε να επιτρέπει στον οδηγό ευκολία χειρισμών, καλή περιφερειακή ορατότητα, εύκολη πρόσβαση στα χειριστήρια του αυτοκινήτου και τη μέγιστη δυνατή κάλυψη από τη ζώνη ασφαλείας, αλλά και από τον αερόσακο.



## Το προσκέφαλο

**Α**πό τα πιο σημαντικά σημεία της θέσης οδήγησης είναι η ρύθμιση του προσκέφαλου. Οι τραυματισμοί που προκαλούνται από τη λανθασμένη ρύθμισή του είναι οι πιο συχνοί και προκαλούν συμπτώματα που μπορούν να κρατήσουν χρόνια μετά το ατύχημα.

- Το προσκέφαλο πρέπει να ρυθμίζεται ώστε να βρίσκεται κατά το δυνατόν πιο κοντά στο κεφάλι. Η κορυφή του

προσκέφαλου πρέπει να βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με την κορυφή του κεφαλιού.

- Αν τα προσκέφαλα στο πίσω κάθισμα έχουν ρύθμιση ύψους, τα ρυθμίζουμε με την ίδια λογική. Αν δεν κάθεται κανείς πίσω, τα τοποθετούμε στη χαμηλότερη θέση προκειμένου να αυξήσουμε την ορατότητα προς τα πίσω.

### Tip

► Τα περισσότερα σύγχρονα αυτοκίνητα εξοπλίζονται με τα λεγόμενα ενεργά προσκέφαλα, τα οποία είναι σχεδιασμένα να προστατεύουν πιο αποτελεσματικά τον αυχένα. Σε αυτά, ένα σύστημα μοχλών στην πλάτη του καθίσματος πιέζεται από την πλάτη του οδηγού κατά την πρόσκρουση, τοποθετώντας το προσκέφαλο στη βέλτιστη θέση σε σχέση με το κεφάλι.





### Η απαραίτητη ζώνη ασφαλείας

Πρωταρχικό μέλημα οδηγού και επιβατών  
είναι η χρήση της ζώνης ασφαλείας,  
η οποία πρέπει να χρησιμοποιείται  
ακόμα και για μικρές αποστάσεις.

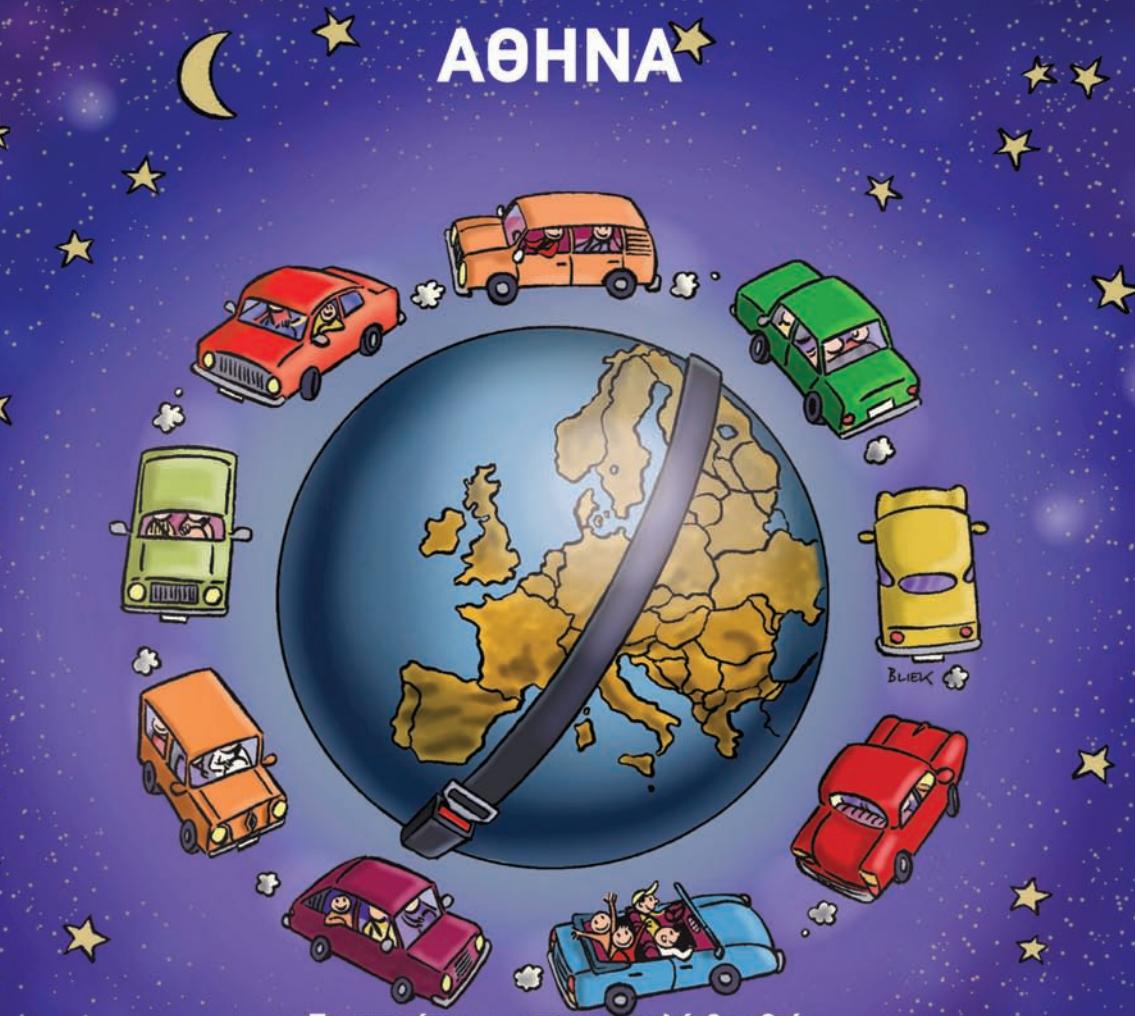


- Εάν ο οδηγός ή ο συνοδηγός δε φορούν ζώνη ασφαλείας, σε περίπτωση σύγκρουσης **το βάρος τους πολλαπλασιάζεται** και είναι βέβαιο ότι **οι συνέπειες για σοβαρό τραυματισμό τους, θα είναι και αυτές πολλαπλασιες από ό,τι αν φορούσαν ζώνη ασφαλείας.**
- Ακόμα κι οι πίσω επιβάτες πρέπει να φορούν **ζώνη ασφαλείας**, γιατί, σε πιερίπτωση σύγκρουσης, το σώμα τους κινδυνεύει να εκτοξευθεί πάνω στα εμπρός καθίσματα, προκαλώντας τραυματισμό στους ίδιους και στους εμπρός επιβάτες. **Η ζώνη ασφαλείας αυξάνει τις**

# EUROPEAN NIGHT WITHOUT ACCIDENT

ΣΑΒΒΑΤΟ 17 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2009

ΑΘΗΝΑ\*



Για μια όμορφη και ασφαλή Βραδιά,  
το Ι.Ο.ΑΣ. Πάνος Μυλωνάς διοργανώνει στις 17 Οκτωβρίου  
την «Ευρωπαϊκή Νύχτα χωρίς Ατυχήματα» σε FOGGS (Μαρούσι),  
VEGA (Μοναστηράκι), DA VINCI (Αγ. Παρασκευή)



[www.ryd.eu](http://www.ryd.eu)



[www.ioas.gr](http://www.ioas.gr)



'Cos life is much too beautiful

Με την υποστήριξη:

**DIAGEO**





**πιθανότητες διάσωσης μετά από ένα τροχαίο ατύχημα κατά 60%.**

Η χρήση της ζώνης ασφαλείας θα πρέπει να συνοδεύεται από τις αντίστοιχες **ρυθμίσεις στο ύψος της**, προκειμένου να προστατεύσει αποτελεσματικά το σώμα του εκάστοτε οδηγού ή συνεπιβάτη.

Ένας μικρόσωμος οδηγός, με μία ζώνη

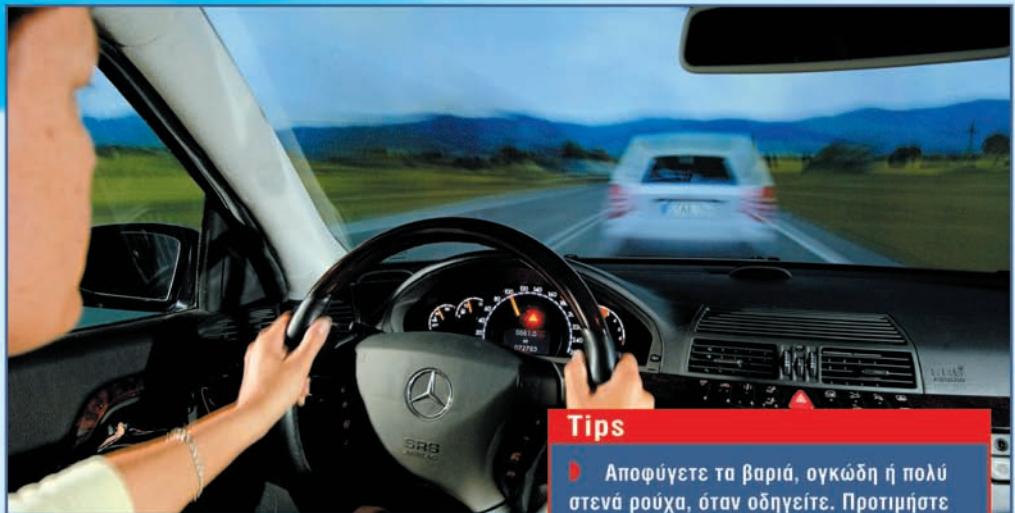
## Tips

- Ο αερόσακος δεν υποκαθιστά τη ζώνη ασφαλείας. Λειτουργεί βοηθητικά, αφού, αν οδηγάς ή συνεπιβάτης δε φορούν ζώνη τότε θα γλιτστρήσουν πάνω από τον αερόσακο καταλήγοντας στο παρμπρίζ.
- Η ζώνη ασφαλείας δεν μπορεί να προστατεύσει αποτελεσματικά κάποιον που δεν κάθεται σωστά πάνω στο κάθισμά του.

ρυθμισμένη στην ψηλότερη θέση έχει μεγαλύτερες πιθανότητες να τραυματιστεί από την ίδια τη ζώνη σε περίπτωση ατυχήματος.

- Οι εταιρείες εφοδιάζουν πλέον τις **ζώνες ασφαλείας με προεντατήρες**, που αυξάνουν τη συγκράτηση της ζώνης κατά την πρόσκρουση, αλλά και με περιοριστές της δύναμης πάνω στο σώμα του οδηγού, ώστε να καταπονηθεί λιγότερο κατά τη διαδικασία της ακαριαίας σύσφιξης της ζώνης.





## Το τιμόνι

Το τιμόνι μπορεί να ρυθμίζεται ως προς το ύψος και την απόσταση. Για να ρυθμιστεί σωστά, ο οδηγός πρέπει να έχει φέρει το κάθισμα τόσο κοντά, ώστε οι αγκώνες να σχηματίζουν γωνία σχεδόν 90°, ενώ τα χέρια βρίσκονται στη θέση "9:15". Παράλληλα πρέπει να είναι τοποθετημένο τόσο ψηλά, ώστε να εξασφαλίζει αρκετό χώρο για την κίνηση των χεριών από την κάτω πλευρά της στεφάνης. Εάν δεν υπάρχει δυνατότητα ρύθμισης μέσα - έχω στο τιμόνι του δικού σας αυτοκινήτου, προσπαθήστε να εφαρμόσετε αυτούς τους κανόνες ρυθμίζοντας ανάλογα τη θέση οδήγησης.

- Ο οδηγός θα πρέπει να κρατάει το τιμόνι και με τα δύο χέρια κατά τη διάρκεια της οδήγησης, ώστε να είναι έτοιμος να κάνει ένα σωστό ελιγμό, εάν παραστεί ανάγκη. Τα χέρια πρέπει να βρίσκονται αντιδιαμετρικά τοποθετημένα πάνω στη στεφάνη του τιμονιού και όχι ενωμένα στο ίδιο σημείο. Κατά την περιστροφή του τιμονιού τα χέρια

### Tips

► Αποφύγετε τα βαριά, ογκώδη ή πολύ στενά ρούχα, όταν οδηγείτε. Προτιμήστε ελαφρά ρούχα που δεν εμποδίζουν τις κινήσεις χεριών και ποδών, αλλά και παπούτσια με εύκαμπτη και λεπτή σχετικά σόλα που επιτρέπουν την πιο σαφή επαφή του πέλματος με κάθε πεντάλ.

► Σε περίπτωση που χρησιμοποιείτε περισσότερα από ένα αυτοκίνητα, ή αν δανειστείτε έστω και για λίγο το αυτοκίνητο ενός φίλου, μην ξεχάσετε να ρυθμίσετε εκ νέου τη θέση οδήγησης με βάση τις παραπάνω οδηγίες. Ακόμα και για τις μικρές αποστάσεις ο έλεγχος του οδηγού πάνω στο αυτοκίνητο πρέπει να είναι απόλυτος, γιατί το κακό δεν αργεί να γίνει!

πρέπει να γλιτστράνε πάνω στη στεφάνη ώστε να μη διασταυρωθούν, όταν χρειαστεί να κάνουμε κίνηση μεγαλύτερη των 180°.

- Κατά τη διάρκεια της οδήγησης μη στηρίζετε το σώμα σας στο τιμόνι και μην ξεχνάτε το δεξί χέρι πάνω στον επιλογέα των ταχυτήτων.





## Το κάθισμα του οδηγού

**Η** σωστή θέση οδήγησης είναι βασικός παράγοντας ασφαλειας. Για το λόγο αυτό ρυθμίζουμε το κάθισμά μας καθ' ύψος και απόσταση από το τιμόνι, αλλά και την κλίση της πλάτης. Στόχος είναι η ξεκούραστη οδήγηση, αλλά και η σωστή επαφή με τα χειριστήρια (τιμόνι, πεντάλ, μοχλό ταχυτήτων).

- Για να ρυθμίσουμε τη σωστή απόσταση από τα πεντάλ, ώστε να μπορούν να προσεγγίζονται χωρίς ο οδηγός να τεντώνεται και χωρίς να απομακρύνεται ο γοφός από το κάθισμα, γεγονός που

θα κουράσει μετά από πολύωρη οδήγηση, θα πρέπει, όταν είναι **πατημένος ο συμπλέκτης στο τέλος της διαδρομής του**, το πόδι να είναι ελαφρώς λυγισμένο και ο μηρός να εφάπτεται στη βάση του καθίσματος χωρίς να την πιέζει.

- **Η πλάτη του καθίσματος** πρέπει να αναστκωθεί τόσο ώστε οι μηροί να σχηματίζουν ορθή γωνία με τον κορμό. Μολονότι η πιο ξαπλωτή στάση φαντάζει αρχικά πιο εύκολη, εν τούτοις αρχίζει να γίνεται κουραστική μετά από λίγο, αφού δυσκολεύει την επαφή με το τιμόνι.

Πολλά αυτοκίνητα προσφέρουν πληθώρα ρυθμίσεων στα καθίσματά τους, ώστε να είναι εφικτή η εύρεση μιας άνετης και ασφαλούς θέσης οδήγησης. Παράλληλα είναι εφικτή η θέρμανση των επιφανειών που εφάπτονται με το σώμα του επιβάτη.





## Ζώνη ασφαλείας και εγκυμοσύνη

**Η** χρήση της ζώνης είναι υποχρεωτική κατά την περίοδο της εγκυμοσύνης. Τότε η ζώνη πρέπει να δένεται σωστά, ώστε να μην πιέζεται το έμβρυο. Το διαγώνιο μέρος της ζώνης πρέπει να περνάει ανάμεσα στο στήθος και το οριζόντιο κάτω από την κοιλιά και πάνω από τα οστά των μηρών. Σε αυτή την περίπτωση πολύ σημαντική είναι η ρύθμιση του ύψους της ζώνης.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα δοκιμών πρόσκρουσης που έχουν γίνει πάνω σε ανδρείκελα-εγκύους έχει αποδειχθεί ότι, σε περίπτωση σοβαρής μετωπικής σύγκρουσης, το έμβρυο μπορεί να χτυπήσει στα οστά τη λεκάνης.

Επίσης υπάρχει σοβαρός κίνδυνος μερικής ή ολικής αποκόλλησης του πλαικούντα από το τοίχωμα της μήτρας, οπότε και το έμβρυο αρχίζει να λαμβάνει λιγότερο οξυγόνο από όσο χρειάζεται. **Όσο πιο προχωρημένη είναι η εγκυμοσύνη,**

τόσο μεγαλύτερες είναι οι πιθανότητες τραυματισμού ή θανάτου του εμβρύου μετά από μία σφοδρή πρόσκρουση.



## Παιδί στο αυτοκίνητο

- Ε**ξίσου σημαντική με τη ρύθμιση της θέσης οδήγησης είναι η **επιλογή, τοποθέτηση και χρήση του παιδικού καθίσματος**. Μια σύγκρουση μόλις 8 χλμ./ώρα είναι ικανή να σκοτώσει ένα παιδί, το οποίο δεν κάθεται σε ειδικό κάθισμα. Σε μια σύγκρουση με 15 χλμ./ώρα η πιθανότητα τραυματισμού ενός παιδιού που δε μεταφέρεται σε ειδικό κάθισμα ή δε φορά ζώνη ασφαλείας είναι 7 φορές μεγαλύτερη απ' ό,τι σε έναν ενήλικα και στις περισσότερες περιπτώσεις αποβαίνει μοιραία.
- Ποτέ μην ταξιδεύετε κρατώντας το παιδί σας στην αγκαλιά σας. Το βάρος του παιδιού κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης αυξάνεται έως και κατά 20 φορές, με αποτέλεσμα να μην μπορείτε να το συγκρατήσετε.
  - Το 83% των ατυχημάτων με παιδιά θα είχε αποφευχθεί, εάν γινόταν σωστή χρήση των παιδικών καθίσματων.
  - Τα παιδικά καθίσματα πρέπει να τοποθετούνται κατά προτίμηση πάνω στις βάσεις Isofix, οι οποίες είναι υποχρεωτικές από το 2000 σε όλα τα νέα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στην αμερικανική αγορά, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει και η Ε.Ε.
  - Τα παιδικά καθίσματα που τοποθετούνται στο κάθισμα του συνοδηγού με την πλάτη προς το ταμπλό του αυτοκινήτου έχει αποδειχτεί ότι είναι πιο αποτελεσματικά για παιδιά ηλικίας μέχρι και 3 ετών. Δηλαδή

μέχρι την ηλικία που ο αυχένας τους θα έχει αναπτυχθεί τόσο, ώστε να αντέχει μεγαλύτερες δυνάμεις (g), από αυτές που δημιουργούνται κατά την πρόσκρουση δύο αυτοκινήτων. Ωστόσο στην περίπτωση αυτού του τύπου παιδικού καθίσματος **ο αερόσακος που υπάρχει στην πλευρά του συνοδηγού πρέπει, οπωσδήποτε, να τίθεται εκτός λειτουργίας**. Διαφορετικά η χρήση του απαγορεύεται.

- **Μέχρι την ηλικία των έξι ετών** το παιδί θα χρειαστεί να αλλάξει **τουλάχιστον δύο καθίσματα** προκειμένου αυτά να προσαρμοστούν απόλυτα στο, συνεχώς διαφοροποιούμενο, σωματότυπό του. Μετά τα έξι χρόνια και έως τα δώδεκα πρέπει να εξετάζεται η χρήση παιδικού καθίσματος ανάλογα με την ανάπτυξη του παιδιού, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι ζώνες ασφαλείας σε συνδυασμό με τα υπάρχοντα καθίσματα δε θα το τραυματίσουν.

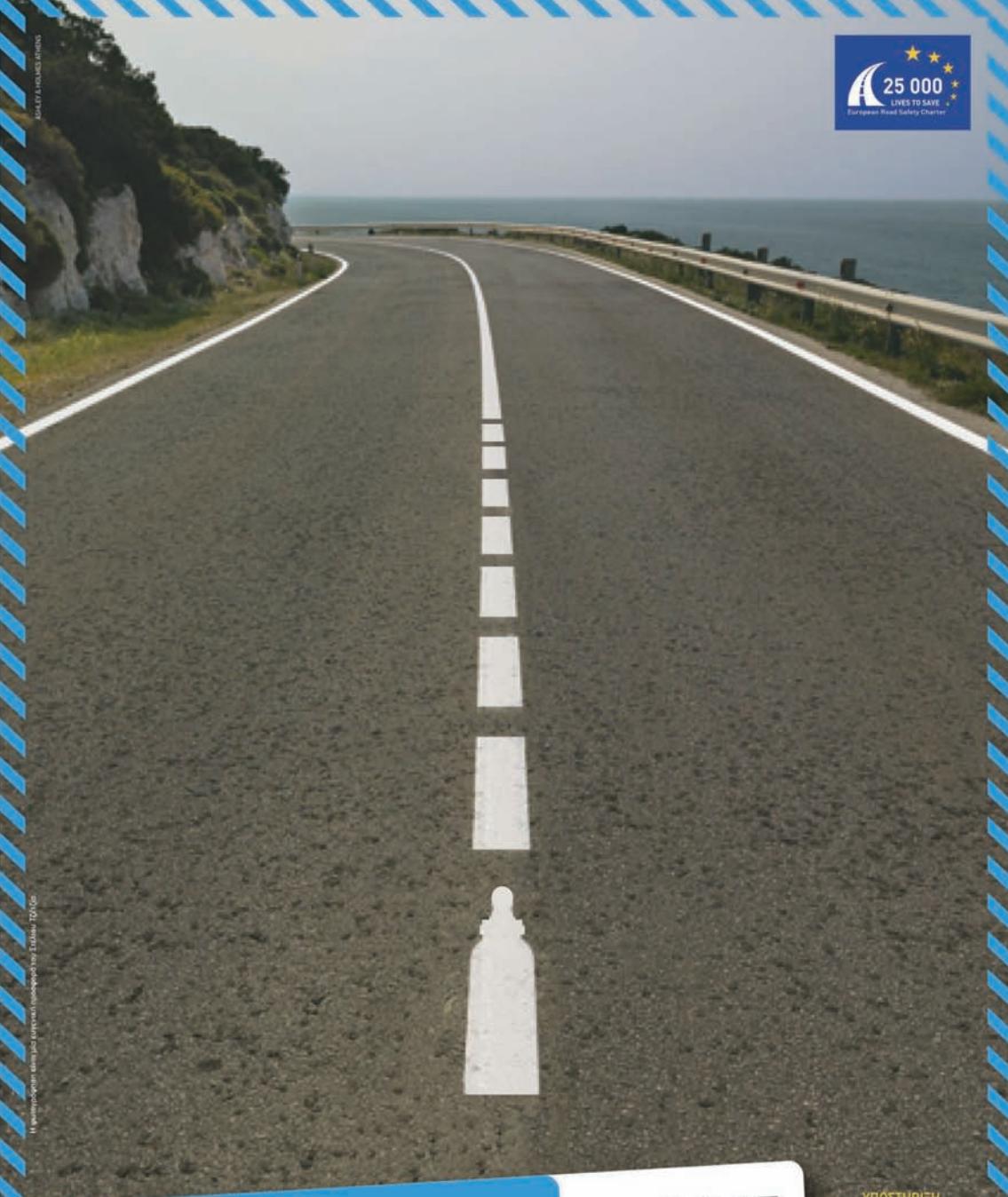
### Tips

- **Το παιδικό κάθισμα είναι σχεδιασμένο να προστατεύει το παιδί μόνο για ένα ατύχημα.** Μετά πρέπει να αντικαθίσταται με καινούριο.
- **Σύμφωνα με το νόμο, υπεύθυνος, για την ασφαλή μεταφορά παιδιών μέχρι 14 ετών είναι ο οδηγός.**



Μερικές εταιρείες προσφέρουν εξελιγμένα καθίσματα στο πάνω μέρος, τα οποία μεταβάλλουν το σχήμα τους αναλόγως του αν μεταφέρουν παιδί ή ενήλικα.





Υπάρχει μια διαχωριστική πλωμάριδο  
που μας χωρίζει από το Βάνατο.  
Τα παιδιά πρέπει να προσδένονται  
στο πίσω κάθισμα!

[www.ioas.gr](http://www.ioas.gr), τηλ. επικοινωνίας: 210 86 20 150.



Οι σωστές επιλογές είναι ζήτημα ζωής



ΥΠΟΤΗΝΑ ΑΙΓΑΔΑ



### Τα μηνύματα που πρέπει να προσέχουμε όταν οδηγούμε

**H** καλή ορατότητα, που αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, χρησιμεύει προκειμένου **ο οδηγός να εκμεταλλευτεί το βάθος του οπτικού του πεδίου.**

Σε συνδυασμό με τη σήμανση του δρόμου υπάρχουν σημάδια που μπορούν να πληροφορήσουν για την κατάσταση του δρόμου και για το τι μέλλει γενέσθαι σε μία άγνωστη διαδρομή.

- **Η βαθμιαία καμπή του δρόμου στο βάθος του οπτικού μας πεδίου, προειδοποιεί για μία ανοιχτή στροφή, ενώ όταν ο δρόμος δείχνει ότι τελειώνει σχετικά κοντά, τότε ακολουθεί κλειστή στροφή.**
- **Χρήσιμη πληροφόρηση παρέχουν και οι συστάδες δέντρων στα πλευρά του δρόμου, δεδομένου ότι ακολουθούν τη δικιά του πορεία, όπως, άλλωστε, και η πορεία των τηλεφωνικών ή ηλεκτροφόρων καλωδίων στους επαρχιακούς, κυρίως, δρόμους.**
- **Τα έντονα αποτυπώματα από ελαστικό στην άσφαλτο, ιδίως πριν από στροφή, φανερώνουν ότι η στροφή αυτή είναι**

**τόσο κλειστή** που αιφνιδιάζει τους οδηγούς και τους αναγκάζει να πατήσουν απότομα φρένο.

- **Όταν η άσφαλτος γυαλίζει, λες και έχει ψιλοβρέξει όταν έχει πολύ ανοιχτό χρώμα ή η διαγράμμιση είναι ξεφτισμένη** έως ανύπαρκτη, σημαίνει ότι το συγκεκριμένο **κομμάτι δρόμου είναι παλιό και φθαρμένο**, άρα ο συντελεστής πρόσφυσης είναι χαμηλός. Φανταστείτε τη διαφορά μεταξύ της εικόνας που αντικρίζουμε στην Αττική Οδό και σε ένα παλιό δρόμο. Σε κάθε περίπτωση προσαρμόζουμε ανάλογα την ταχύτητά μας.
- **Η σωστή τοποθέτηση του αυτοκινήτου πριν από τη στροφή**, μεγαλώνει το χρόνο αντίδρασης και περιορίζει τις πιθανότητες λάθους. Εάν στην είσοδο μιας κλειστής στροφής το αυτοκίνητο τοποθετηθεί στο εσωτερικό της, τότε περιορίζεται επικίνδυνα η πληροφόρηση του οδηγού για την περαιτέρω μορφή της.





## Οδήγηση στην πόλη

**K**ατά την οδήγηση στην πόλη οι παγίδες είναι πολλές. Η λογική ότι κινούμαστε με λίγα χιλιόμετρα δεν πρέπει να μας αποτρέπει ούτε από το να φοράμε ζώνες ούτε από το να οδηγούμε προσεκτικά. Ας μην ξεχνάμε ότι τα σύγχρονα τεστ πρόσκρουσης δε γίνονται με περισσότερα από 60 χλμ./ώρα.

- **Οι χαμηλές ταχύτητες είναι επιβεβλημένες προκειμένου να υπάρχουν μεγαλύτερα περιθώρια αντίδρασης. Τηρούμε τις αποστάσεις από το προπορευόμενο όχημα, τόσο για την αποφυγή σύγκρουσης, όσο και για να αφήνουμε ικανά περιθώρια ομαλής διεξαγωγής της κυκλοφορίας, ειδικά όταν κινούμαστε μέσα στην κίνηση και περνάμε πολλούς φωτεινούς σηματοδότες.**
- **Σεβόμαστε ιδιαίτερα το "πορτοκαλί" και δεν επιταχύνουμε για να περάσουμε οριακά. Υπάρχει αυδημένη πιθανότητα να μην προλάβουμε και τελικά να περάσουμε με κόκκινο.**
- **Ειδικά όταν η πόλη είναι άδεια, χρειάζεται διπλάσια προσοχή, αφού οι ταχύτητες που αναπτύσσουν οι περισσότεροι είναι μεγαλύτερες του καθημερινού ρυθμού οδήγησης, ενώ δεν τηρούνται οι υποδείξεις της σήμανσης κατά γράμμα.**

- **Προσέχουμε ιδιαίτερα, όταν αλλάζουμε λωρίδα, ελέγχοντας τους καθρέπτες μας και λαμβάνοντας υπόψη μας τη λεγόμενη "νεκρή γωνία", για την οποία δε μας παρέχεται πληροφόρηση.**
- **Όσον αφορά στους πεζούς, αυτοί έχουν πάντα και δια νόμου προτεραιότητα, ακόμα και εκεί που δεν υπάρχουν εμφανείς διαβάσεις. Ο πεζός είναι απροστάτευτος και άρα πολύ ευάλωτος.**
- **Όλοι αγαπάμε τα ζώα που κινούνται αδέσποτα στις μεγαλουπόλεις, αλλά η προσπάθεια να τα αποφύγουμε, εάν πεταχτούν απότομα μπροστά μας, μπορεί και να αποδειχθεί μοιραία για εμάς και τους άλλους. Εάν, παρόλα αυτά προλάβουμε και κάνουμε έναν ασφαλή ελιγμό, ειδοποιούμε τους ερχόμενους οδηγούς ανάβοντας τα αλάρμα.**
- **Προσεκτική πρέπει να είναι η οδήγηση κοντά σε σχολεία, αφού τα μικρά παιδιά δεν έχουν συναίσθηση του τι κάνουν, όταν πάνε να πιάσουν την μπάλα που έχει βρεθεί στη μέση του δρόμου. Εμείς την έχουμε. Το ίδιο ισχύει και για δρόμους κοντά σε πλατείες, παιδικές χαρές, χώρους άθλησης.**

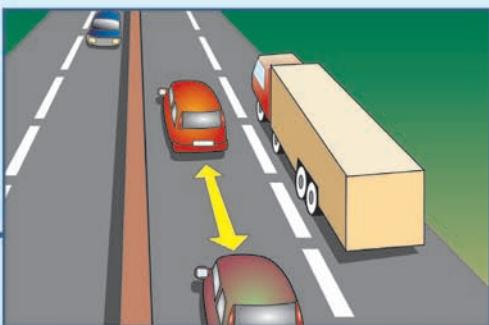
### Tip

- **Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στις πινακίδες των δρόμων, επειδή στις πόλεις πολλές από αυτές είναι κρυμμένες πίσω από δέντρα ή διαφημιστικές πινακίδες.**

## Οδήγηση στον εθνικό δρόμο

- O**ι συμβουλές που δώσαμε στα κεφάλαια που αφορούσαν στην προετοιμασία του οδηγού και του αυτοκινήτου έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα κατά την οδήγηση στις εθνικές οδούς, όπου οι ταχύτητες είναι μεγάλες και ο χρόνος αντίδρασης περιορισμένος.
- **Σε κάθε περίπτωση πρέπει να τηρούνται τα όρια ταχύτητας, όπως και οι αποστάσεις από τα προπορευόμενα οχήματα.** Ένας ασφαλής τρόπος υπολογισμού της απαραίτητης απόστασης είναι να βρισκόμαστε τόσο μακριά από το προπορευόμενο όχημα, ώστε να περνάμε από το σημείο που αρχικά βρέθηκε αυτό, μετά από 2".
  - **Η οδήγηση πρέπει να είναι στρωτή και όχι άτασλη,** γεγονός που θα αποπροσανατολίσει τα ερχόμενα οχήματα για τις προθέσεις του οδηγού. Σε κάθε αλλαγή λωρίδας πρέπει να προειδοποιούμε, έγκαιρα, με φλας. Διαδοχικές, απότομες αλλαγές πορείας μπορεί να προκαλέσουν μετατόπιση του βάρους του αυτοκινήτου και να χαθεί ο έλεγχος. Προσπερνάμε πάντα από τα αριστερά.
  - **Οι χαμηλές ταχύτητες και η τήρηση των ορίων ταχύτητας δε σημαίνουν και παρεμπόδιση της πορείας και του ρυθμού των ερχόμενων οδηγών.**

- **Εάν θέλουμε να κινηθούμε αργά, χρησιμοποιούμε τη δεξιά αφήνοντας την αριστερή για τους πιο γρήγορους.**
- **Εάν θέλουμε να προσπεράσουμε κάποιο όχημα που βρίσκεται στη λωρίδα μας,** δεν το πλησιάζουμε απειλητικά. Υπάρχει σοβαρός κίνδυνος ατυχήματος, αφού ο μπροστινός μπορεί να πανικοβληθεί και είτε να φρενάρει απότομα είτε να αλλάξει λωρίδα χωρίς να ελέγξει.
- **Εάν κινούμαστε παρέα με κάποιο άλλο όχημα δεν προσπαθούμε να βρισκόμαστε από πίσω του όλη την ώρα, γιατί μπορεί εύκολα να δημιουργηθούν συνθήκες ατυχήματος.** Προκαθορίζουμε κάποια σημεία αναφοράς στη διαδρομή και δίνουμε ραντεβού εκεί.
- **Όταν φυσάει ή όταν προσπερνάμε κάποιο ογκώδες όχημα (π.χ. νταλίκα) με αυξημένη ταχύτητα, ο πλευρικός άνεμος μπορεί να μας βγάλει από την πορεία μας.** Δε χρησιμοποιούμε τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) για κίνηση ή προσπέρασμα.
- **Η ΛΕΑ βρίσκεται εκεί για να κάνει αυτό που λέει, ενώ μπορεί να προσκρούσουμε σε κάποιον που έχει ήδη σταματήσει λόγω ανάγκης.**
- **Εάν χρειαστεί να σταματήσουμε στο μέσον της εθνικής, φροντίζουμε να ενημερώσουμε έγκαιρα τους ερχόμενους οδηγούς τοποθετώντας το προειδοποιητικό τρίγωνο πολύ πριν, αλλά και φορώντας το ειδικό φωσφοριζέ γιλέκο.** Οι επιβάτες πρέπει να οδηγηθούν με ασφάλεια πίσω από τις προστατευτικές μπαριέρες.





Υπάρχει μια διαχωριστική λωρίδα που μας χωρίζει από το θάνατο.  
Η υπερβολική ταχύτητα σκοτώνει!

[www.ioas.gr](http://www.ioas.gr), τηλ. επικοινωνίας: 210 86 20 150.



Οι σωστές επιλογές είναι ζήτημα ζωής

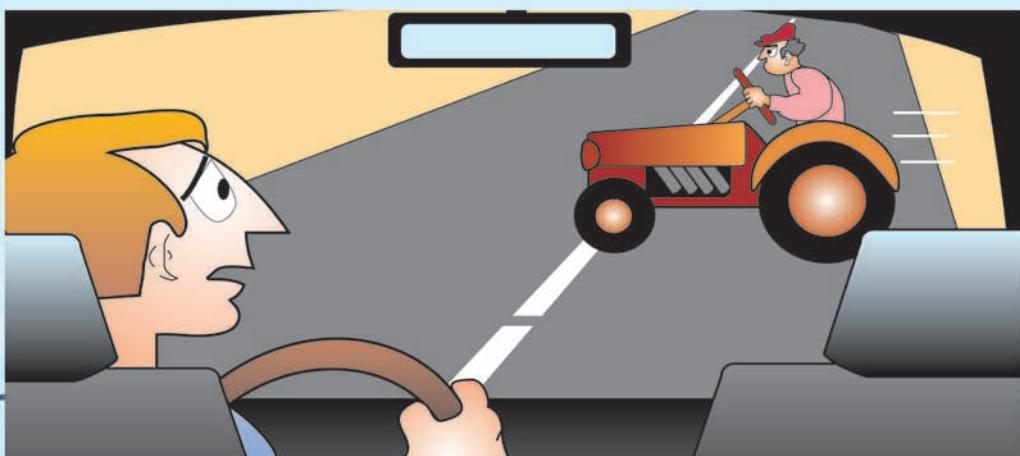


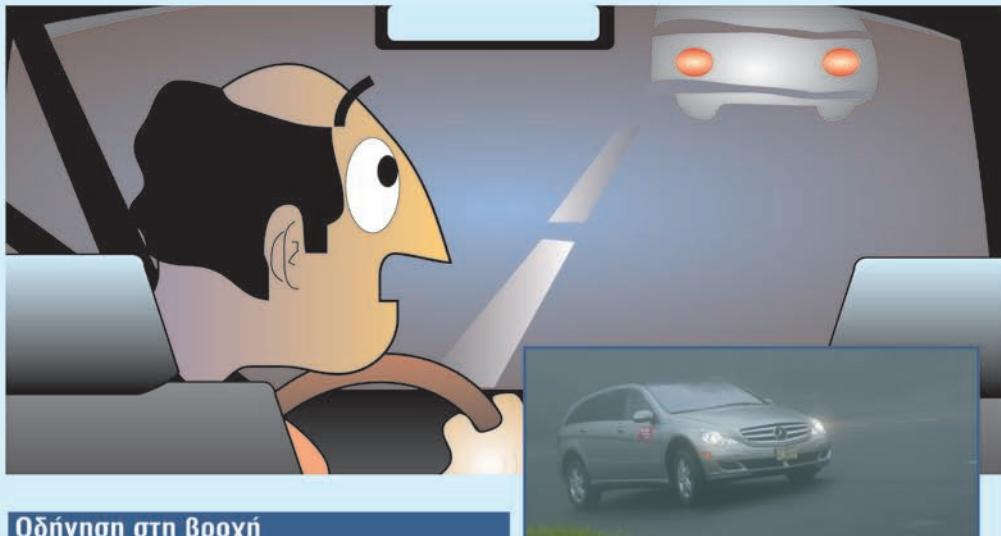
## Οδήγηση σε επαρχιακό δρόμο

**T**ο επαρχιακό οδικό δίκτυο της Ελλάδας είναι αρκετά επικίνδυνο, γι' αυτό και η προσοχή πρέπει να είναι ανάλογη.

- **Η επικινδυνότητα κάθε επαρχιακού δρόμου εντείνεται από τις οδηγικές συνήθειες των κατοίκων της περιοχής.** Οι κάτοικοι της επαρχίας γνωρίζουν τους λίγους δρόμους που χρησιμοποιούν καθημερινά, με αποτέλεσμα να κινούνται με μεγάλες ταχύτητες, αγνοώντας την ύπαρξη "επισκεπτών". Εμείς το καλύτερο που έχουμε να κάνουμε είναι να κινούμαστε αργά και προσεκτικά.
- **Οι στενοί επαρχιακοί δρόμοι δεν ενδέικνυνται για προσπεράσματα.** Εάν πρέπει οπωσδήποτε να το κάνουμε, ας επιλέξουμε κάποιο ευθύ κομμάτι με καλή ορατότητα. Ακόμα και τότε να έχουμε υπόψη ότι όλο και κάποιο όχημα (αγροτικό ή όχι) μπορεί να πεταχτεί από το πλάι.
- **Εάν πρέπει να προσπεράσουμε κάποιο ογκώδες αγροτικό όχημα, ενημερώνουμε τον οδηγό του έγκαιρα, κορνάροντας ή κάνοντας σινιάλο και ποτέ δεν κολλάμε από πίσω του.**

- **Διαδρομή κοντά στη φύση μπορεί να σημαίνει κατολισθήσεις, κλαδιά, πέτρες, χώματα και κοπάδια ζώων στη μέση του δρόμου** (στην προσπάθεια να περάσουν από την μία άκρη στην άλλη).
- **Προσοχή στην κακή ποιότητα της ασφάλτου,** που εκτός από ελλιπή πρόσφυση μπορεί να σημαίνει είτε κακό σχεδιασμό (στροφές με ανάποδη κλίση) είτε έντονες φθορές (από βροχή και σεισμό) που κρύβονται στην άκρη του δρόμου.
- **Ο ελλιπής φωτισμός και η ελλιπής σήμανση** είναι χαρακτηριστικό όλων των ελληνικών δρόμων και ιδιαίτερα των επαρχιακών. Γι' αυτό οι προβολείς πρέπει να χρησιμοποιούνται με σύνεση και οι διασταυρώσεις πρέπει να προσεγγίζονται με επιφυλακτικότητα.
- **Ελαπτώνουμε ταχύτητα, όταν διερχόμαστε μέσα από κάποιο χωριό.** Οι κάτοικοι είναι συνήθως ανυποψίαστοι και δεν είναι υποχρεωμένοι να προσαρμοστούν στο δικό μας φρενήρη ρυθμό.





## Οδήγηση στη βροχή

**Ό**ταν οδηγούμε στη βροχή περιορίζονται η ορατότητα και η πρόσφυση του αυτοκινήτου. Η μείωση της ταχύτητας είναι η προφανής ενέργεια, ενώ ο επαναπροσδιορισμός των αποστάσεων από τους προπορευόμενους οδηγούς σημαίνει τουλάχιστον διπλασιασμό της απόστασης σε σχέση με την οδήγηση στο στεγνό.

Ανάλογη είναι και η λογική στο φρενάρισμα.

- **Φρενάρουμε πολύ νωρίτερα από ό,τι στη στεγνή άσφαλτο,** αφού δοκιμές έχουν δείξει ότι, ανάλογα με το αυτοκίνητο, η απόσταση φρεναρίσματος από τα 100 χλμ./ώρα μπορεί να αυξηθεί από 2 μέχρι πολύ περισσότερα μέτρα.
- **Ο χειρισμός του αυτοκινήτου πρέπει να είναι ήπιος και ομαλός,** καθώς οι ισορροπίες της συμπεριφοράς του οχήματος γίνονται πιο ευαίσθητες. Αυτό σημαίνει ήπιους χειρισμούς σε τιμόνι, γκάζι,

φρένο και συμπλέκτη. Κατά την εκκίνηση και την αλλαγή ταχυτήτων πρέπει να αποφεύγεται το σπινάρισμα.

- **Οι στροφές του κινητήρα πρέπει να κρατιούνται στη μεσαία περιοχή (2-3.000 σ.α.λ.),** ώστε τα ελαστικά να μη δυσκολεύονται να περνούν την ισχύ στο δρόμο.
- **Το φαινόμενο της υδρολίσθησης γίνεται πιο έντονο όσο αυξάνει η ταχύτητα του οχήματος.** Σε γενικές γραμμές αυτή προέρχεται από το νερό που εισέρχεται στα αυλάκια του ελαστικού και δεν μπορεί να αποβληθεί εγκαίρως. Τότε το ελαστικό "πιλανάρει" πάνω στο δρόμο, χάνοντας την πρόσφυσή του.
- **'Όταν ψιχαλίζει, απαιτείται μεγαλύτερη προσοχή,** αφού το λίγο νερό μετατρέπει τη σκόνη και τα λάδια του δρόμου σε συνθήκες εξαιρετικά περιορισμένης πρόσφυσης.



## Οδήγηση τη νύχτα

**Η** οδήγηση τη νύχτα έχει τους δικούς της κανόνες. Στατιστικά **τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται τη νύχτα**, αφού κυκλοφορούν λιγότερα αυτοκίνητα και οι ταχύτητες είναι αυξημένες.

- **Η μειωμένη ορατότητα συνεπάγεται λιανθασμένη εκτίμηση της ταχύτητας με την οποία κινούνται οι υπόλοιποι οδηγοί.** Οπότε η δική μας ταχύτητα πρέπει να είναι χαμηλή, ώστε να προλάβουμε να αντιδράσουμε σε έκτακτη περίπτωση.
- **Η κακή ρύθμιση των φώτων αποτελεί αιτία ατυχήματος.** Τα δικά μας λάθος ρυθμισμένα φώτα τυφλώνουν τους άλλους και το αντίθετο. Μια καλή λύση είναι να κινούμαστε με χαμηλή ταχύτητα στα δεξιά του δρόμου, ακολουθώντας για "μπούσουλα" τη λωρίδα που ορίζει την πορεία του.
- **Αποφεύγουμε τους προβολείς αν δεν σίμαστε μόνοι στο δρόμο,** γιατί τυφλώνουν τους προπορευόμενους και τους ερχόμενους από το αντίθετο ρεύμα, όπως επίσης και τους προβολείς ομίχλης, εάν δεν έχει ομίχλη.
- **Ελέγχουμε για καμμένους λαμπτήρες.**

Οι μονοί προβολείς οδηγούν τους αντίθετα ερχόμενους σε λανθασμένες εκτιμήσεις ως προς το πλάτος του οχήματός μας και μπορεί να προκαλέσουν ατύχημα.

- **Ένα εμπόδιο είναι αόρατο μέσα στη νύχτα,** ειδικά όταν βρίσκεται εκτός του φωτιστικού πεδίου του οχήματός μας.
- **Ο οδηγός θα πρέπει να είναι νηφάλιος, να μη νυστάζει και να φοράει τα γυαλιά που του επιτρέπουν καλύτερη ορατότητα στο σκοτάδι.** Έπειτα από πολύωρη νυχτερινή οδήγηση πρέπει να κάνει διάλειμμα και να διαβάσει κάτι. **Το διαφορετικό πεδίο εστίασης βοηθάει τα μάτια να ξεκουραστούν πιο γρήγορα.**
- **Εάν συμβεί κάποιο ατύχημα τη νύχτα, είναι πολύ πιθανό η βοήθεια να καθυστερήσει** ή τα θύματα να μεταφερθούν σε κάποιο νοσοκομείο που είτε είναι μακριά, γιατί αυτό διανυκτερεύει, είτε δεν είναι επαρκώς επανδρωμένο για να αντιμετωπίσει την κατάσταση. Γ' αυτό, εκτός αν είναι απόλυτη ανάγκη, είναι προτιμότερο οι μετακινήσεις τη νύχτα να αποφεύγονται.





Υπάρχουν εικόνες  
που δε θέλουμε να βλέπουμε.  
**As τις απλάξουμε!**

[www.ioas.gr](http://www.ioas.gr) τηλ. επικοινωνίας: 210 86 20 150.



Οι σωστές επιλογές είναι ζήτημα ζωής



ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΑΔΑ



## Το κράνος - Σε δένει με τη ζωή

- Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότεροι είναι οι αναβάτες που σέβονται τον εαυτό τους και χρησιμοποιούν το κράνος σε καθημερινή βάση. Αρκετοί είναι, όμως, εκείνοι που αγοράζουν κράνος χωρίς να ελέγχουν βασικές παραμέτρους, με αποτέλεσμα να φορούν στο κεφάλι τους "κάτι" που δεν εξασφαλίζει την απαιτούμενη ασφάλεια. Πριν την αγορά πρέπει να δοθεί προσοχή σε ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά.
- Πρώτα από όλα ελέγχετε αν το κράνος πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας. Οι ενδείξεις που μπορεί να συναντήσετε είναι αυτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ECE 22.05), της Μεγάλης Βρετανίας (BSI), της Γαλλίας (AFNOR), της Γερμανίας (DOT), της Ιαπωνίας (JIS) και των Ηνωμένων

Πολιτειών Αμερικής (Snell).

- Αν έχετε μοτοσυκλέτα μικρού κυβισμού και δεν απασχολούν η αεροδυναμική, το βάρος και η ηχομόνωση, δεν είναι απαραίτητο το ακριβό κράνος. Από την άλλη, το πολύ φθηνό κράνος ίσως δεν είναι επαρκές.
- **Αν το κράνος δεν εφαρμόζει σωστά, χάνει σημαντικό μέρος της αποτελεσματικότητάς του.** Θα πρέπει να μη φοριέται εύκολα και να το νιώθετε εφαρμοστό στο κεφάλι.
- Ελέγχετε το σύστημα κουμπώματος. Θα πρέπει να αντέχει τις ισχυρές πιέσεις που αναπτύσσονται σε ενδεχόμενη πτώση. Προτιμήστε το κλείσιμο με διπλούς κρίκους.
- Φορέστε το κράνος για να ελέγχετε την περιφερειακή όραση.

## INFO

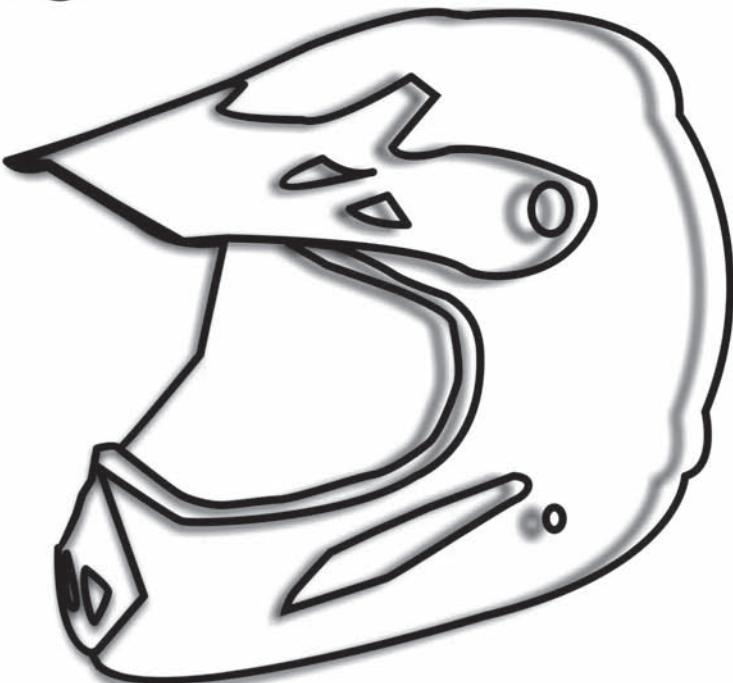
Όπως κάθε στοιχείο εξοπλισμού που χρησιμοποιείται καθημερινά, το κράνος χρειάζεται καθαρισμό για να παραμένει σε καλή κατάσταση και να παρέχει την προστασία για την οποία αγοράστηκε.

► Ελαφρύ σαπούνισμα με μαλακό σφουγγάρι, χρησιμοποιώντας τριμένο σαπούνι δίχως χημικά πρόσθετα. Το σαπούνι να είναι αραιωμένο σε χλιαρό νερό.

► Καλό ξέπλυμα με άφθονο νερό.  
► Τα νερά πρέπει να στραγγίζουν μακριά από καλοριφέρ και air condition (περίου 5 ώρες)



it is **not**  
designed  
for your  
fucking  
hand



## Τα γάντια

- Πολλοί είναι εκείνοι που τα αμελούν, αγνοώντας την προστασία που παρέχουν. Οι περισσότεροι τα χρησιμοποιούν μόνο τους χειμερινούς μήνες, αλλά δεν πάουν να αποτελούν ένα προϊόν που **ολοκληρώνει τον εξοπλισμό ασφαλείας του αναβάτη, προστατεύοντας τα ευαίσθητα άνω άκρα.** Μην ξεχνάμε πως με τα χέρια ελέγχουμε γκάζι, φρένο και συμπλέκτη, λειτουργίες που απαιτούν ακρίβεια.
- Η κατασκευή των γαντιών πρέπει να εκπληρώνει εκ διαμέτρου αντίθετους στόχους. **Πρέπει να αντέχουν στην πρόσκρουση και την τριβή (μεγαλύτερο πάχος υλικών), αλλά και να είναι λεπτά, για να έχει ο οδηγός καλή αίσθηση των χειριστηρίων.** Η εξέλιξη της τεχνολογίας



έχει βοηθήσει στην επίτευξη της χρυσής τομής, μεταξύ ασφάλειας και λειτουργικότητας. Το κόστος εξαρτάται από τα υλικά κατασκευής, αλλά ποτέ δε γίνεται απαγορευτικό. Ο χρόνος ζωής τους είναι μεγάλος και η απόσβεση δεδομένη.

- **Καλύτερα είναι τα γάντια με αφαιρούμενη εσωτερική επένδυση,** που φοριούνται άνετα και το καλοκαίρι. Διαφορετικά ένα 2ο πιο ελαφρύ ζευγάρι, κατάλληλο για καλοκαιρινή χρήση, είναι απαραίτητο.
- Πριν την αγορά φορέστε οπωσδήποτε τα γάντια. **Θα πρέπει να τα νιώθετε σφιχτά, χωρίς να εμποδίζουν τις κινήσεις των δακτύλων.**

## Οι μπότες

- Ελάχιστοι είναι εκείνοι που φορούν μπότες, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Ωστόσο η χρήση τους είναι καθοριστική. Το κόστος τους δεν είναι απαγορευτικό και η προστασία που προσφέρουν πολύτιμη, καθώς είναι ειδικά κατασκευασμένες για μοτοσυκλετιστική χρήση, με ενισχύσεις στα ευαίσθητα σημεία. Ποτέ δεν οδηγούμε με ανοικτά υποδήματα,



τύπου σαγιονάρας ή παντόφλας.

- Ιδανικό είναι το ζευγάρι που ισορροπεί μεταξύ ασφάλειας, άνεσης και εμφάνισης, ώστε να φοριέται καθημερινά. **Απαραίτητα στοιχεία οι σκληρές προστασίες σε αστράγαλο και κνήμη, η αντιολισθητική σόλα και οι πολλαπλοί τρόποι δεσμίματος (φερμουάρ και velcro) για σωστή εφαρμογή.**
- Το ζητούμενο είναι η καθημερινή χρήση, γι' αυτό αποφύγετε τις αγωνιστικές μπότες. Προσφέρουν μέγιστη προστασία, αλλά θα τις αντέξετε μόνο σε ταξίδι.



### Tip

► Τα "κορδόνια" και τα μπαλώματα είναι η σύκολη λύση για να καλύπτουμε τρύπες από καρφιά και μικρά σκισμάτα, αλλά θα πρέπει να γνωρίζετε ότι δεν μπορείτε να τοποθετήσετε με ασφάλεια, δύο κορδόνια μέσα στο ίδιο τεταρτημόριο της επιφάνειας του ελαστικού (1mm x 1mm). Επίσης δεν επιτρέπεται να τοποθετήσετε πάνω από δύο κορδόνια (ή μπαλώματα) στο ίδιο ελαστικό ταυτόχρονα. Οι κατασκευαστές τέτοιων προϊόντων επισημαίνουν συγκεκριμένα τα δύο παραπάνω παραδείγματα και δηλώνουν ότι για ένα ελαστικό με δείκτη ταχύτητας "H" (< 200 χλμ.) και ένα κορδόνι ή μπαλώμα επάνω του, η ταχύτητα θα πρέπει να περιοριστεί στο 40%. Τίποτα δεν αντικαθιστά την τοποθέτηση καινούργιου ελαστικού.



### Τα ελαστικά

Τα ελαστικά αποτελούν το σημείο επαφής της μηχανής με το δρόμο. Η κατάστασή τους είναι ευθέως ανάλογη του επιπέδου ασφάλειας στο δρόμο. Η σωστή επιλογή είναι ο ένας σημαντικός παράγοντας, η "φιλική" χρήση ο δεύτερος, ώστε το ελαστικό να προσφέρει το μέγιστο των δυνατοτήτων του.

- Στο πλαϊνό τμήμα των ελαστικών αναγράφεται από τον κατασκευαστή η προτεινόμενη πίεση. Καλό είναι να διατηρείτε την πίεση αυτή και να την ελέγχετε, όταν τα λάστιχα είναι ακόμα κρύα.
- Η θερμοκρασία περιβάλλοντος επηρεάζει την πίεση των ελαστικών. Θεωρείται λογικό για ένα ελαστικό να χάνει περίπου 1 psi το μήνα κάτω από λογικές συνθήκες χρήσης. Όσο πέφτει η θερμοκρασία, τόσο πέφτει και η πίεση, ενώ υπολογίζεται ότι για κάθε περίπου 5,5 βαθμούς Κελσίου, χάνουμε άλλο 1 psi. Αυτό θεωρείται λογικό για ένα ελαστικό, οπότε πρέπει να ελέγχουμε την πίεση σχεδόν κάθε εβδομάδα, κυρίως το χειμώνα.
- Στην Ελλάδα επειδή η άσφαλτος έχει χαμηλό συντελεστή τριβής, προτιμήστε ένα σετ ελαστικών με μαλακότερη γόμα, για να ζεσταίνονται ευκολότερα προσφέροντας αμεσότερα, καλύτερη πρόσφυση

## Οι καθρέπτες - Είδωλο ασφαλείας

**H** σωστή και ασφαλής οδήγηση βασίζεται στην καλύτερη και ταχύτερη αντίδραση του οδηγού στο οπτικό ερέθισμα που δέχεται. Αρκετοί μοτοσυκλετιστές νομίζουν πως το πεδίο που πρέπει να ελέγχουν εξαντλείται στο τμήμα μπροστά από τη μοτοσυκλέτα, αλλά η αλήθεια είναι διαφορετική.

- **Ο ασφαλής αναβάτης θα πρέπει να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τι γίνεται και πίσω του και ο μόνος τρόπος είναι να μάθει να χρησιμοποιεί τους καθρέπτες.** Δυστυχώς δεν είναι λίγα τα δίτροχα που είναι "απαλλαγμένα" από τους καθρέπτες. Αν ρωτήσετε τους ιδιοκτήτες τους, οι περισσότεροι θέτουν θέμα αισθητικής. **Από πότε η αισθητική μπορεί να λειτουργήσει σε βάρος της ασφάλειας;**
- Ο ευκολότερος τρόπος για να ρυθμίσετε σωστά τους καθρέπτες είναι να βρεθείτε σε ίσιο δρόμο και να βάλετε στόχο ένα αντικείμενο στο πίσω μέρος της



μοτοσυκλέτας (π.χ. κολώνα).

Θα πρέπει και από τους δύο καθρέπτες να βλέπετε το αντικείμενο με τον ίδιο τρόπο, αλλά από διαμετρικά αντίθετη οπτική γωνία.

Για παράδειγμα, κινηθείτε για λίγο πάνω σε μια διαχωριστική γραμμή (αν αυτό είναι εφικτό βέβαια) και ρυθμίστε τους καθρέπτες έτσι ώστε η γραμμή που "αφήνετε" πίσω σας να τους "τέμνει" στο ίδιο αναλογικά σημείο.

- **Όταν υπάρχει συνεπιβάτης, ρυθμίστε τους καθρέπτες λίγο πιο έξω από το κανονικό, ώστε να μην κρύβει μέρος του οπτικού σας πεδίου.**



## Οδηγώντας στην πόλη - σε πυκνή κίνηση

Για τη μετακίνηση στην πόλη, η επιλογή της μοτοσυκλέτας αποτελεί πολλές φορές μονόδρομο. Η πόλη έχει τους δικούς της κώδικες συμπεριφοράς, ώστε η καθημερινή κίνηση στα στενά και τους δρόμους της να παραμένει ασφαλής.

Στην πόλη οι "κεραίες" του οδηγού πρέπει να είναι τεταμένες και η επεξεργασία δεδομένων γρήγορη, αφού και ο όγκος τους είναι πολύ μεγάλος. Ακολουθώντας τις παρακάτω συμβουλές μπορεί να βοηθηθείτε να αποφύγετε τις κακοτοπιές.

- Ακόμα και όταν έχετε προτεραιότητα, μην τη διεκδικείτε επιθετικά.
- Οι πεζοί έχουν πάντα προτεραιότητα έναντι όλων των τροχοφόρων. Όταν περνάτε λεωφορεία, τρόλεϊ και φορτηγά, να ξέρετε ότι όλοι και κάποιος πεζός μπορεί να περάσει από μπροστά, ειδικά στις στάσεις.
- Μη ρισκάρετε με το "βαθύ πορτοκαλί" στα φανάρια. Αν ξεκινήσει κάποιος από το αντίθετο φανάρι γρήγορα, θα συναντηθείτε στην πορεία.
- Τα σταματημένα και τα αργά κινούμενα αυτοκίνητα στρίβουν ή αλλάζουν λωρίδα

## Tip

► Μην προσπαθήσετε να μαντέψετε την επόμενη κίνηση του μπροστινού αυτοκινήτου κοιτώντας τον προφυλακτήρα του. Προτιμήστε τους τροχούς του. Ρίξτε μία ματιά στον πλαίνο ή στο μεσαίο καθρέπτη του αυτοκινήτου που θέλετε να περάσετε μέχρι να συναντήσετε τα μάτια του οδηγού. Σιγουρευτείτε ότι σας είδε.

**αστραπιαία και αναπάντεχα.** Το ίδιο ισχύει και για το ρυθμό με τον οποίο ανοίγουν οι πόρτες τους.

- Θυμηθείτε ότι οι καθρέπτες των αυτοκινήτων έχουν "τυφλή" γωνία. Ψυχολογήστε τον μπροστινό οδηγό. Αν αντιληφθείτε ότι δεν έρει πού πηγαίνει, τότε είναι πιθανόν να μην έχει υπολογίσει και εσάς. Εκμεταλλευτείτε το γεγονός ότι κάθεστε ψηλότερα από τους οδηγούς αυτοκινήτων και βλέπετε πιο μακριά. Όταν ανάψει το πράσινο φανάρι, ενώ είσαστε σταματημένοι, μη βιαστείτε να ξεκινήσετε, παρά μόνο αν βεβαιωθείτε ότι έχουν σταματήσει όλα τα κάθετα κινούμενα οχήματα.



### Οδηγώντας στον ανοιχτό δρόμο

- Οι μεγάλες ταχύτητες και η κακή ποιότητα και σχεδιασμός του δικτύου των εθνικών οδών καθιστούν το ταξίδι στον ανοιχτό δρόμο επικίνδυνο. Ακόμα και αν εσείς οδηγείτε με σύνεση, πάρτε όλες τις απαραίτητες προφυλάξεις, ώστε να αποφύγετε την επαφή με όποιους οδηγούν παρακινδυνευμένα.
- Προσπαθήστε να προσπεράσετε, αφού βεβαιωθείτε ότι το προπορευόμενο όχημα έχει αντιληφθεί την παρουσία σας. Υπολογίστε τις κινήσεις σας, γιατί οι οδηγοί των προπορευόμενων αυτοκινήτων συνήθως δεν μπορούν να υπολογίσουν πόσο γρήγορα κινείστε.
  - Το προσπέρασμα πάνω στη στροφή

απαγορεύεται, όπως και η "επίθεση" με πολλά χιλιόμετρα. Και στις δύο περιπτώσεις το αντίθετο ρεύμα μπορεί να κρύβει θανάσιμους κινδύνους.

- Το προσπέρασμα ενός οχήματος με μεγάλο εκτόπισμα συνεπάγεται επαφή με τα ρεύματα αέρα που δημιουργούνται γύρω του.
- Στο πίσω μέρος υπάρχουν έντονοι αεροδυναμικοί στροβιλισμοί. Στο πλάι και βγαίνοντας προς τα εμπρός, παρατηρούνται μετατοπίσεις από τους πλευρικούς ανέμους. Σε κάθε περίπτωση κινηθείτε κρατώντας τις αποστάσεις ασφαλείας.





## Οδηγώντας στον επαρχιακό δρόμο

Με τον όρο "επαρχιακός" νοείται ο δρόμος διπλής κατεύθυνσης, εκτός εθνικού δικτύου, που συνδέει σημαντικούς προορισμούς κι όχι μικρά χωριά μεταξύ τους. Επειδή η κίνηση είναι περιορισμένη, υπάρχει μεγαλύτερη ευχέρεια επιλογών και περισσότερη ελευθερία, πράγμα που σημαίνει ότι η ευθύνη του οδηγού είναι μεγαλύτερη.

- **Το πέρασμα μιας τυφλής στροφής με πολλά χιλιόμετρα πρέπει να αποφεύγεται, ακόμα και αν το επιτρέπει το όριο ταχύτητας, αφού πίσω από τη στροφή καραδοκεί το άγνωστο. Αν, παρόλα αυτά, θεωρήσετε απαραίτητο να δοκιμάσετε -πάντα σε λογικά πλαίσια- τις δυνατότητες της μηχανής,**

## Tip

► Ρωτήστε τους ντόπιους για την κατάσταση των δρόμων. Οι συμβουλές τους μπορεί να αποδειχτούν σωτήριες.

περάστε χαλαρά μια φορά, ελέγχετε την ποιότητα του οδοστρώματος για λακκούβες και τυχόν λάδια, και μετά επιχειρήστε να περάσετε πιο γρήγορα.

- Μην εμπιστεύεστε τυφλά τη χάραξη του δρόμου. Οι στροφές μπορεί να φαίνονται καλές, η άσφαλτος κατάμαυρη και φρέσκια, αλλά η κλίση του δρόμου μπορεί να είναι λανθασμένη. **Ο δρόμος δεν είναι πίστα.**
- **Προσοχή στις κατολισθήσεις.** Είναι συχνό φαινόμενο, ειδικά σε ορεινές περιοχές.

## Οδηγώντας με συνεπιβάτη

Ένας συνεπιβάτης χωρίς ιδιαίτερη πείρα, νευρικός, που δεν έχει συμφιλιωθεί με το πνεύμα της κίνησης πάνω σε δύο τροχούς, μπορεί να δημιουργήσει μία σειρά προβλημάτων στο δρόμο. Πριν του εμπιστευτείτε το υπόλοιπο μισό της μηχανής, φροντίστε να τον εκπαιδεύσετε κατάλληλα, ώστε να διασφαλίσετε την ασφάλεια και των δύο στο δρόμο.

- Ο συνοδηγός είναι απαραίτητο να κάθεται κοντά στον οδηγό και να μην αφήνει μεγάλο κενό στη σέλα, ώστε να υπάρχει η αίσθηση ότι κινούνται "ως ένα σώμα".
- Αποφυγή απότομων κινήσεων. Ο συνεπιβάτης μπορεί να επηρεάσει αποφασιστικά την πορεία της μοτοσικλέτας με την ξαφνική μετατόπιση του βάρους του. Ακόμα και οι παραμικρές κινήσεις μπορεί να αιφνιδιάσουν τον οδηγό. Άρα οι κινήσεις για ξεμούδισμα (άπλωμα του γόνατου,



μικρό σήκωμα του κορμού) πρέπει να γίνονται προειδοποιώντας με ένα σύντομο άγγιγμα τον οδηγό, ώστε να είναι προετοιμασμένος.

- Ο οδηγός πρέπει να έχει ενημερώσει το συνεπιβάτη για το σωστό ντύσιμο πάνω στη μοτοσικλέτα (κράνος, μπουφάν, κλειστά παπούτσια), ειδικά στο ταξίδι. Στην αντίθετη περίπτωση, η δυσφορία του συνεπιβάτη ενδέχεται να επηρεάσει τον οδηγό αποσπώντας του την προσοχή από το δρόμο.
- Ο συνεπιβάτης πρέπει να γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες ενός ταξιδιού πάνω σε μοτοσικλέτα, ώστε να μην αρχίσει να δυσανασχετεί στα μισά της διαδρομής.
- Φορτώστε τη μοτοσικλέτα με το συνεπιβάτη πάνω σε αυτή, ώστε να δείτε ποιος χώρος μένει ελεύθερος, χωρίς να τον στριμώξετε.

● Ρυθμίστε την ανάρτηση της μοτοσικλέτας για να ανταποκριθεί στο επιπλέον βάρος, χωρίς να σηκώσει το μπροστινό της μέρος. Η επικοινωνία κατά το ταξίδι είναι δύσκολη, γι' αυτό προτείνεται η "ενδοσυνεννόηση".

Διαφορετικά πρέπει από την αρχή του ταξιδιού να έχουν συμφωνηθεί συνθηματικές κινήσεις μεταξύ των δύο.

## Οδηγώντας με φορτίο

**Τ**ο μεγαλύτερο πρόβλημα κάθε δίτροχου αφορά στις μειωμένες μεταφορικές του δυνατότητες. Βαλίτσες, ψάντες, χταπόδια και κάθε είδους πατέντες επιστρατεύονται στην προσπάθεια πρόσδεσης του φορτίου, μεταβάλλοντας την οδική συμπεριφορά της μοτοσικλέτας, γεγονός που αρκετοί μοτοσικλετιστές αγνοούν. Οι συνέπειες αυτής της διαφοράς εγκυμονούν κινδύνους για τον οδηγό, ο οποίος μπορεί να έρθει αντιμέτωπος με μία συμπεριφορά στην οποία δεν είναι συνηθισμένος, όταν απαιτηθεί μια ακριβής και στοχευμένη αντίδραση.

- **Το επιπλέον βάρος προϋποθέτει την αύξηση της πίεσης των ελαστικών (σε επίπεδα που ορίζονται από τον κατασκευαστή για ανάλογες καταστάσεις), ενώ με τη φόρτωση του πίσω μέρους αλλάζουν οι απαιτήσεις και από την ανάρτηση. Προκειμένου να μην "κάτσει" το πίσω μέρος και "ελαφρύνει" εμπρός, θα πρέπει να αυξήσουμε την προφόρτιση του ελαττηρίου. Σε αντίθετη περίπτωση το πιρούνι αδυνατεί να "διαβάσει" σωστά το οδόστρωμα, μειώνοντας δραματικά τις δυνατότητες της μοτοσικλέτας, ειδικά**



### στις στροφές.

- Κάθε απόπειρα μεταφοράς αντικειμένων μεταβάλλει σημαντικά την αεροδυναμική της μηχανής. Αν ο όγκος των αντικειμένων είναι μεγάλος, η μοτοσικλέτα αποκτά ευπάθεια στους πλευρικούς ανέμους και διαταράσσεται σημαντικά η σταθερότητά της. Ακόμα και με σκληρές βαλίτσες (που θεωρείται ο πιο ασφαλής τρόπος μεταφοράς φορτίου), οι κατασκευαστές θέτουν ένα όριο ταχύτητας, προκειμένου να μην υπάρχουν εκπώσεις στην ασφάλεια.
- Θα πρέπει να είστε ιδιαίτερα προσεχτικοί με την τοποθέτηση οποιουδήποτε φορτίου στο ρεζερβουάρ. Καλό είναι να αποφεύγετε το φόρτωμα του εμπρός μέρους, αλλά, αν δεν υπάρχει άλλη επιλογή, προτιμήστε tank bags μικρού όγκου, που να είναι κατασκευασμένα ειδικά για τη μοτοσικλέτα σας, ώστε να μην εμποδίζουν τις κινήσεις σας. Αν το βάρος στο πίσω μέρος της μοτοσικλέτας ξεπερνά τα όρια του λογικού, να περιμένετε μικρή μείωση της απόδοσης του συστήματος πέδησης, ειδικά από τη στιγμή που θα έχει αλλάξει και το κέντρο βάρους της μοτοσικλέτας.

### Tip

► Οι σχάρες έχουν συγκεκριμένο όριο βάρους, που δεν πρέπει να ξεπεραστεί. Καλύτερη και πιο ασφαλής λύση για μεταφορές είναι οι βαλίτσες (top case και πλαϊνές). Επειδή όμως το κόστος τους είναι σχετικά υψηλό, τα αυτοσχέδια δεσμίματα με χταπόδια και ψάντες αποτελούν, για πολλούς, μια

φθηνή εναλλακτική λύση. Σε αυτή την περίπτωση μην αμελήσετε να κάνετε μία δοκιμαστική βόλτα πριν το ταξίδι, ώστε να εξασφαλίσετε πως το δέσιμο είναι σωστό και δεν επιτρέπει τη μετατόπιση φορτίου. Καλό είναι να το ελέγχετε συχνά, σε όλη τη διαδρομή.

## Οδηγώντας νύχτα

**H** ανάγκη ή ο λανθασμένος προγραμματισμός μπορεί να επιβάλλουν ένα ταξίδι τη νύχτα. Ο μεγαλύτερος εχθρός κάθε νυχτερινής μετακίνησης είναι η μειωμένη ορατότητα. Για να ταξιδέψετε βράδυ, πρέπει να είστε σε πολύ καλή κατάσταση και να βρίσκεστε συνεχώς σε εγρήγορση. Αν νιώθετε εξαντλημένοι ή αν νυστάζετε, καλύτερα αποφύγετε ή σταματήστε το ταξίδι και ξεκουραστείτε στο κοντινότερο ασφαλές σημείο. Οι παρακάτω συμβουλές συμπληρώνουν αυτά που πρέπει να γνωρίζετε, ώστε το ταξίδι το βράδυ να παραμείνει κατά το δυνατόν ασφαλές.

- **Μειώστε την ταχύτητά σας, σε σχέση με αυτή που κινείστε την ημέρα.** Ακόμα και αν είστε μόνος στο δρόμο, μην οδηγείτε ποτέ στα όριά σας.
- **Κατά την προσπέραση, βεβαιωθείτε ότι έχετε γίνει ορατός.** Πολλές φορές είναι δύσκολο να ξεχωρίσει κανείς από τον καθρέφτη του το φως της μοτοσικλέτας, ειδικά αν ακολουθούν και άλλα οχήματα.
- Αν βρίσκεστε σε επαρχιακό δίκτυο, προσέχετε διπλά, καθώς δεν αποκλείεται να

κινείται κάποιος πεζός στην άκρη του δρόμου ή κάποιο γεωργικό μηχάνημα χωρίς φώτα. **Με τον ελλιπή φωτισμό των επαρχιακών μας οδών θα αντιληφθείτε το εμπόδιο μόνο όταν φτάσετε σε κοντινή απόσταση και τότε η δυνατότητα αποφυγής του είναι μειωμένη.**

- Τα συμπαθή τετράποδα δε φαίνονται στο σκοτάδι και επίσης δε γνωρίζουν τίποτα περί οδικής ασφάλειας.
- Δεν πρέπει να εμπιστεύεστε τυφλά τις διαγραμμίσεις. Συνήθως απουσιάζει η δεξιά διαγράμμιση, που ορίζει το όριο της ασφάλτου. **Επίσης μην οδηγείτε πολύ δεξιά**, γιατί στην άκρη του δρόμου παραμονεύουν συνήθως χώματα και πέτρες.
- Αν χρειαστεί να ακινητοποιηθείτε στην άκρη του δρόμου, μην ξεχάσετε να αφήσετε τα φώτα ανοιχτά και να ενεργοποιήσετε τα αλάρμ.
- Εξοπλιστείτε με ζελατίνα κράνους κατάλληλη για νυχτερινή οδήγηση και φορέστε ανοιχτόχρωμα ρούχα με ανακλαστικά τιμήματα. Μην ξεχάσετε να ντυθείτε καλά, καθώς το βράδυ πέφτει η θερμοκρασία.
- Να έχετε μαζί σας εφεδρική ασφάλεια για το ηλεκτρικό κύκλωμα και λαμπάκια για τα φώτα.
- **Μην περιμένετε να φτάσετε στη “ρεζέρβα” για να βάλετε βενζίνη.** Φροντίστε να διατηρείτε το ντεπόζιτο πάνω από το μισό, γιατί το βράδυ δεν ξέρετε πού θα ξαναβρείτε ανοιχτό πρατήριο.



## Οδηγώντας στη βροχή

**M**πορεί η οδήγηση στη βροχή να προσθέτει πολλά στην εμπειρία του αναβάτη, αλλά, όπως και για κάθε τροχοφόρο, διπλασιάζονται οι πιθανότητες για το μοιραίο λάθος. **Η ελλιπής ορατότητα, η πάλη με το νερό του δρόμου, οι κρυμμένες λακκούβες, το νερό που εκτοξεύουν τα άλλα οχήματα απαιτούν αυξημένη συγκέντρωση και προσοχή.** Αν η μηχανή είναι το μόνο μέσο μεταφοράς, ακόμα και υπό βροχή, ακολουθήστε τις παρακάτω συμβουλές για να φτάσετε στον προορισμό σας βρεγμένος αλλά ασφαλής.

- Όσο πιο όρθια είναι η μοτοσικλέτα, τόσο λιγότερες είναι οι πιθανότητες να πέσει. Διαγράψτε όσο πιο ευθεία γίνεται τις στροφές και μην παίρνετε μεγάλες κλίσεις.
- Το αρχικό στάδιο της βροχής δεν έχει καθαρίσει ακόμα το δρόμο, οπότε γλιστράει περισσότερο. Το τελικό στάδιο της βροχής έχει κατεβάσει όλα τα χώματα από τις κατηφόρες και τα έχει στρώσει στο οδόστρωμα.
- Προσέξτε για αντανακλάσεις στο οδόστρωμα. Όπου έχει λιμνάσει νερό, το πιθανότερο είναι να έχει γεμίσει μια λακκούβα ή μια κοιλότητα στο δρόμο.
- Εκμεταλλευτείτε το φρενάρισμα του κινητήρα, κατεβάζοντας σχέση στο κιβώτιο.
- **Προσοχή στα απότομα κατεβάσματα,** καθώς μπορεί να μπλοκάρουν και να αποσταθεροποιήσουν τον πίσω τροχό.
- **Οι αποστάσεις ασφαλείας από τα προπορευόμενα οχήματα** πρέπει να είναι μεγαλύτερες από ό,τι συνήθως.



- Προσπαθήστε να εμπλέκετε λίγο τα φρένα ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε να καθαρίζουν οι δίσκοι από λάσπες, βρωμιές και λάδια.
- Χρειάζεται προσοχή στο νερό που εκτοξεύεται υπό μορφή σπρέι από τα προπορευόμενα οχήματα, αλλά και στις ριπές νερού από όσους προσπερνάνε.
- Η ζελατίνα του κράνους πρέπει να παραμένει κατά το δυνατόν καθαρή.
- Όλες οι εδαφικές ανωμαλίες πρέπει να διασχίζονται κάθετα και με μικρή ταχύτητα.
- Εφόσον οι μοτοσικλέτες δεν εξοπλίζονται με φώτα ομίχλης, το ρόλο αυτόν μπορούν να αναλάβουν τα αλάρμ, ιδιαίτερα χρήσιμα σε συνθήκες καταρρακτώδους βροχής.
- **Αποφύγετε τις διαγραμμίσεις, καθώς γλιστράνε ανεξέλεγκτα.** Προσοχή και όταν πρέπει να φρενάρετε πάνω σε διάβαση πεζών.
- Αν το οδόστρωμα έχει πιάσει πάγο, προσπαθήστε να κινείστε στις ροδιές των αυτοκινήτων, όπου ο πάγος έχει συνήθως λιώσει. Σε περίπτωση χιονόπτωσης ή πάγου οι χειρισμοί του οδηγού στο γκάζι, φρένο και τιμόνι πρέπει να είναι ιδιαίτερα μαλακοί και ήπιοι και σε καμιά περίπτωση δυναμικοί και απότομοι.

### Tip

► **Οι αποστάσεις φρεναρίσματος αυξάνονται πάνω στο βρεγμένο οδόστρωμα.** Το φρενάρισμα πρέπει να γίνεται με απαλές κινήσεις, ώστε να μην μπλοκάρουν οι τροχοί.

## Οδηγώντας στο εξωτερικό

**Π** αρόλο που σε γενικές γραμμές η οδήγηση στο εξωτερικό, ιδιαίτερα σε ευρωπαϊκές χώρες, δε διαφέρει, όσον αφορά στα μέτρα ασφαλείας και το σεβασμό του ΚΟΚ, από την Ελλάδα, οι ιδιαιτερότητες υπάρχουν και χρειάζονται προσοχή. Στις περισσότερες χώρες του εξωτερικού η αστυνομία είναι πιο αυστηρή, ενώ το ίδιο ισχύει και για τις ποινές. Αν ταξιδέψετε σε χώρες εκτός Ευρώπης, καλό είναι να μάθετε εκ των προτέρων για την κατάσταση του οδικού δικτύου.

**● Πληροφορηθείτε τις ιδιαιτερότητες του τοπικού κώδικα οδικής κυκλοφορίας.**  
Τηρήστε τα όρια ταχύτητας.

- Όσο έμπειροι και αν είσαστε, πάντα εγκυμονούν κινδύνοι, πολύ δε από αυτούς σε συσχετισμό με άγνωστες για τους επισκέπτες ιδιαιτερότητες του τοπίου και του οδικού δικτύου.
- Το σύστημα συνεργασίας των αρχών όσον αφορά στις παραβάσεις που γίνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, εξασφαλίζει την τιμωρία ακόμα και του παραβάτη τουρίστα στη χώρα του.
- Σε πολλές χώρες οι παραβάσεις πληρώνονται, υποχρεωτικά, επί τόπου.
- Προσοχή στο πάρκινγκ. Η υποδομή μπορεί να υπάρχει, αλλά δεν εξαφανίζει τους αυτονόητους κινδύνους.



## Οι απαραίτητοι προκαταρκτικοί έλεγχοι

- T**ο κράτος, δια μέσου των εξετάσεων οδήγησης, ορίζει συγκεκριμένους έλεγχους στη μηχανή πριν από κάθε βόλτα, οι οποίοι ακούγονται πολύπλοκοι και υπερβολικοί σε καθημερινή βάση. Αυτό όμως δε σημαίνει πως δεν είναι απαραίτητοι **ορισμένοι απλοί έλεγχοι πριν το ξεκίνημα**, ειδικά αν η μοτοσικλέτα είναι σταθμευμένη σε κάποιο εκτεθειμένο σημείο. Οι ακόλουθες συμβουλές μπορεί να ακούγονται κουραστικές, αλλά με την επανάληψη θα γίνουν συνήθεια που θα σας γλιτώσει από επικίνδυνες καταστάσεις.
- Ελέγχετε το χώρο στάθμευσης της μοτοσικλέτας για ενδεχόμενη

διαρροή υγρών. Οποιαδήποτε κηλίδα θα πρέπει να σας βάλει σε υποψίες.

- Με τη μοτοσικλέτα σταματημένη πατήστε το μπροστινό φρένο και βυθίστε το πιρούνι, ελέγχοντας την επαναφορά του. Έτσι ελέγχετε ότι το φρένο και το πιρούνι λειτουργούν σωστά, ενώ αποκαλύπτεται πιθανή απώλεια πίεσης του μπροστινού ελαστικού.
- Αντίστοιχα, ελέγχετε το πίσω φρένο, την ανάρτηση και το πίσω λάστιχο, στηρώχνοντας τη μοτοσικλέτα προς τα πίσω πατώντας το ποδόφρενο.
- Φτιάξτε τους καθρέπτες, ακόμα και αν δε φαίνεται να έχουν πειραχτεί. Η ελάχιστη μετατόπιστή τους (που μπορεί να μην φαίνεται με το μάτι) αλλάζει σημαντικά το οπτικό τους πεδίο.

## Έλεγχος - Απαραίτητη προϋπόθεση για ασφαλή συμβίωση

- H**ντίζα του συμπλέκτη ρυθμίζεται ως προς τον "τζόγο". Βρείτε τη ροδέλα κοντά στη μανέτα του συμπλέκτη και βιδώστε ή ξεβιδώστε τη ανάλογα με το αν θέλετε να μαζέψετε το τζόγο ή όχι. Κάντε δοκιμές ενδιάμεσα για να δείτε πού συμπλέκει και πού αποσυμπλέκει.
- Αν τα φρένα σας έχουν σπογγώδη αίσθηση και στην παρατεταμένη χρήση βρίσκετε τη μανέτα και το λεβιέ του πίσω φρένου σκληρά, τότε χρειάζεται αλλαγή υγρών φρένων. Απευθυνθείτε στο συνεργείο σας το γρηγορότερο δυνατόν.
  - Ελέγχετε την πίεση των ελαστικών.

Η σωστή πίεση σημαίνει ασφαλή συμπεριφορά στο δρόμο και σωστή κατανάλωση.

- **ΕΛέγχετε τα τακάκια για να δείτε πόσο υλικό έχουν ακόμα.** Αν δεν το βλέπετε καν, χρειάζεστε καινούργια τακάκια επειγόντως.

### Tip

► "Παίξτε" με τα φώτα, και τα φλας, εξασφαλίζοντας ότι λειτουργούν σωστά. Ιδιαίτερη προσοχή θέλει το πίσω φανάρι, καθώς είναι δύσκολο να το δείτε. Μία τζαμαρία θα σας βοηθήσει να διαπιστώσετε ότι ανάβει.

## Πράσινο φανάρι δε σημαίνει τέρμα γκάζι

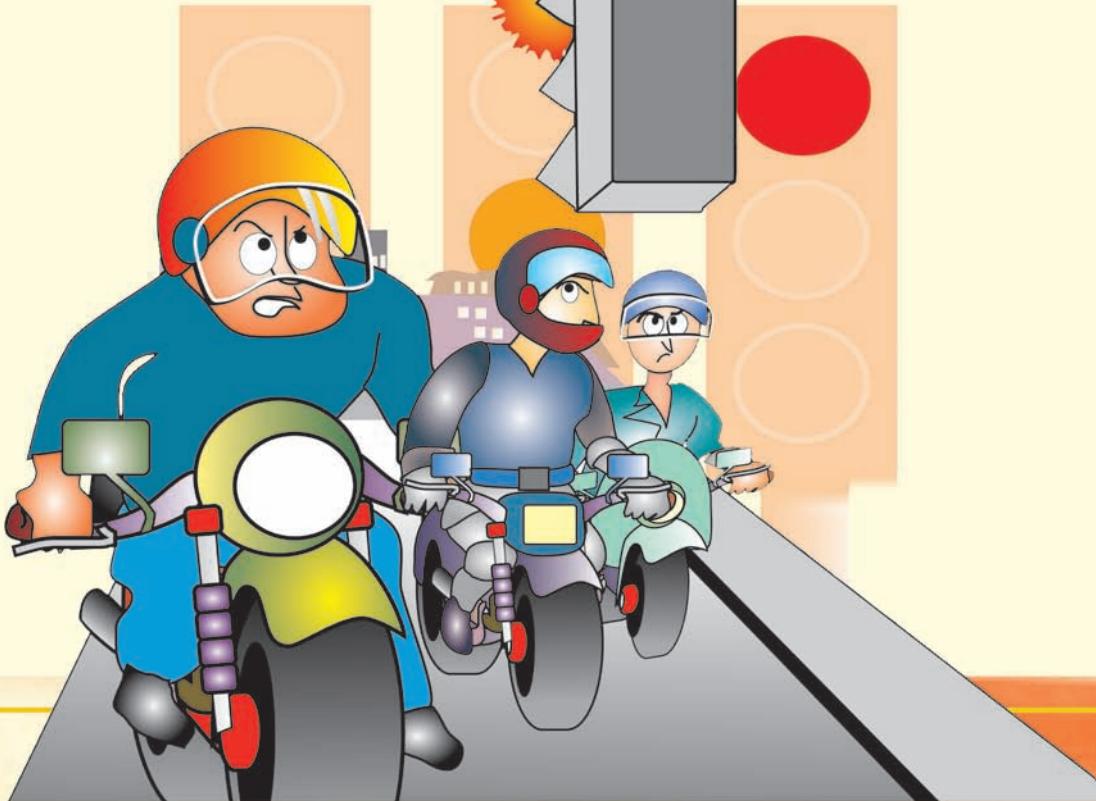
Για κάποιον που δεν έχει μεγάλη εμπειρία στην οδήγηση της μηχανής η αναμονή στο φανάρι πριν από την εκκίνηση είναι μια λογική και ασφαλής διαδικασία. Ωστόσο, επειδή η μοτοσυκλέτα είναι το πιο ευάλωτο μέσο μεταφοράς στην κίνηση (μετά το ποδήλατο), ένας μικρός λανθασμένος υπολογισμός από τον αναβάτη ή από όποιον άλλο εμπλέκεται στη συγκεκριμένη εκκίνηση από το ίδιο φανάρι μπορεί να δημιουργήσει συνθήκες κινδύνου. Οι ακόλουθες συμβουλές εξασφαλίζουν το μικρότερο δυνατό λάθος.

- **Μη σταματάτε ποτέ στη μέση του δρόμου στο φανάρι (ειδικά**

**το βράδυ).** Πηγαίνετε προς το πεζοδρόμιο, για να μειώσετε τις πιθανότητες κάποιος να σας χτυπήσει από πίσω.

- **Το βράδυ φορέστε μπουφάν που έχει ανακλαστικά στο πίσω μέρος** Συμβουλευτείτε τους καθρέφτες, ακόμη κι αν δε φαίνεται να υπάρχει κάποιος άλλος τριγύρω. Κάποιος μεθυσμένος που κάνει τρελή πορεία, μπορεί να εντοπιστεί έγκαιρα.

- **Κατά την εκκίνηση από το φανάρι ελέγχετε προσεκτικά αριστερά - δεξιά. Πόσες φορές δεν έχετε δει άλλα οχήματα να περνάνε με κόκκινο...**





## Διαφορά φάσης

Επειδή όλοι στο δρόμο δεν κινούνται με ταχύτητα ίδια με αυτή που έχει αναπτύξει ο εκάστοτε αναβάτης πάνω στην μηχανή του, η προσοχή πρέπει να είναι τεταμένη.

Αν κινείστε γρηγορότερα, μπορεί να θεωρηθεί ότι επιτίθεσθε, αν κινείστε πιο αργά, μπορεί να θεωρηθεί ότι εμποδίζετε. Γι' αυτό πρέπει να λαμβάνετε υπόψη τα παρακάτω.

- Κινηθείτε πάντα στη δεξιά λωρίδα, αφήνοντας τουλάχιστον μισό μέτρο χώρου δεξιά σας, ώστε να υπάρχουν περιθώρια ελιγμού.
- Πριν από τις εισόδους/εξόδους ενημερώστε έγκαιρα με φλας και κινηθείτε και πάλι στη δεξιά λωρίδα, στο αριστερό της

μέρος. Προσοχή στους οδηγούς που θυμούνται τελευταία στιγμή πως θέλουν να βγουν από την Ε.Ο.

- Στο προσπέρασμα, χρησιμοποιήστε όλη τη διαθέσιμη ισχύ και επανέλθετε αμέσως στη δεξιά λωρίδα.
- **Μην κινείστε επιθετικά**, δώστε χώρο στους άλλους οδηγούς, ακόμα και αν συμπεριφέρονται λανθασμένα.
- Θυμηθείτε ότι δεν είναι εύκολο για τους προπορευόμενους οδηγούς να υπολογίσουν την ταχύτητα με την οποία τους προσεγγίζετε.

### Tip

► Δώστε προσοχή στο τι συμβαίνει πίσω σας. Συμβουλευτείτε τακτικά τον καθρέφτη για να προλάβετε καταστάσεις. Αν σας προσπεράσει, λόγου χάρη, ένα ογκώδες όχημα η πορεία σας θα επηρεαστεί από τους πλευρικούς ανέμους.

### Κίνηση ανάμεσα στα αυτοκίνητα

**Η** κίνηση της μοτοσυκλέτας ανάμεσα από τα μποτιλιαρισμένα ή σταματημένα αυτοκίνητα αποτελεί το μεγάλο προσόν των δίτροχων, αλλά εγκυμονεί πολλούς κινδύνους και γι' αυτό είναι αντίθετη με τις υποδείξεις του KOK. Ακόμα και αν ο αναβάτης είναι προσεκτικός, ο οδηγός του αυτοκινήτου

μπορεί να μην είναι.

- Μέσα στην πόλη η διατήρηση χαμηλής ταχύτητας είναι πολύ σημαντική, γιατί δίνει χρόνο στον αναβάτη να αντιδράσει και την ευκαιρία στους υπόλοιπους να τον δουν.
- **Ο αναβάτης θα πρέπει να βρίσκεται σε εγρήγορση.** Θυμηθείτε ότι μπορεί στο

#### Tip

► Όταν η μοτοσυκλέτα κινείται ανάμεσα στα αυτοκίνητα, παρανομώντας, ο διαθέσιμος χώρος αποδεικνύεται πολύ μικρός, ενώ και ο κίνδυνος ατυχήματος είναι εξαιρετικά μεγάλος. Δυστυχώς στην Ελλάδα υπάρχει υπερβολική ανοχή, με αποτέλεσμα πολλοί μοτοσυκλετιστές να το θεωρούν κεκτημένο δικαίωμα.



δρόμο σας να βρεθούν οδηγοί που δεν χρησιμοποιούν φλας και καθρέπτες, ενώ αλλάζουν συνεχώς λωρίδες.

- **Αποφύγετε να κινείστε επάνω στις άσπρες διαχωριστικές γραμμές.** Το υλικό τους δεν προσφέρει πρόσφυση και θα σας προδώσει στο φρενάρισμα πανικού.
- Αν άλλος μοτοσικλετιστής έρχεται πίσω

σας με μεγαλύτερη ταχύτητα από τη δική σας, κάντε δεξιά και αφήστε τον να περάσει. Κανείς δεν είναι υποχρεωμένος να ακολουθήσει το δικό σας ρυθμό.

- **Έχετε πάντα τεταμένη την προσοχή σας, τα μάτια μπροστά και στους καθρέπτες.** Μη γυρνάτε το κεφάλι προς τα πίσω για να πιάσετε συζήτηση με το συνεπιβάτη.

## Προσοχή στο πίσω φρένο

**M**εγάλο ποσοστό αναβατών, ιδιαίτερα όσοι έχουν μικρή εμπειρία, χρησιμοποιούν απερίσκεπτα το πίσω φρένο κάθε φορά που θέλουν να μειώσουν ή να σταθεροποιήσουν την ταχύτητά τους. **Συνήθως αυτό προκαλεί το μπλοκάρισμα του αντίστοιχου τροχού, με αποτέλεσμα να χάνεται ο έλεγχος και η ισορροπία της μοτοσικλέτας, κυρίως στις μεγάλες ταχύτητες.** Η εξελικτική πορεία της χρήσης του φρένου αναλύεται παρακάτω.

- Ο αναβάτης θα πρέπει να μάθει να επιβραδύνει κάνοντας περισσότερη χρήση του εμπρός φρένου, αρχικά σε καλό οδόστρωμα. Αργότερα, θα πρέπει να εξασκηθεί στην ολισθηρή άσφαλτο, για να βελτιώσει την αίσθηση και τη δύναμη που ασκεί στα χειριστήρια και το πεντάλ. **Η σωστή αντίδραση σε πραγματικές συνθήκες θέλει χρόνο για να τελειοποιηθεί.**
- Τα κατάλληλα τακάκια, η σωστή εξαέρωση και τα σωληνάκια υψηλής

πίεσης είναι τα πρώτα στοιχεία που πρέπει να είναι σε άψογη κατάσταση.

### Tip

► **Συνιστάται η ρύθμιση του πεντάλ κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μην ενεργοποιείται το φρένο στην αρχή της διαδρομής του, περιορίζοντας έτσι το άμεσο μπλοκάρισμα του τροχού.**



## Σταδιακή αναβάθμιση

- Οι περισσότεροι αναβάτες ξεκινούν τη "θητεία" τους με μοτοσυκλέτες μικρού κυβισμού και ιπποδύναμης που είναι πιο φιλικές στον άπειρο χρήστη. Όταν έρθει η στιγμή της αναβάθμισης, η αλλαγή πρέπει να είναι σταδιακή και όχι απότομη. Η μετάβαση από τους 10 ίππους στους 100 ίππους μέσα σε μια νύκτα ούτε ακούγεται ούτε είναι ασφαλής. Το χειρότερο δε είναι, όταν ο οδηγός αισθάνεται αυτοπεποίθηση για την επιλογή του, χωρίς να αντιλαμβάνεται τους κινδύνους που καραδοκούν.
- **Προσαρμοστείτε στο αυξημένο βάρος της μοτοσυκλέτας.** Προσοχή χρειάζεται όταν σταματάτε, γιατί τα επιπλέον κιλά απαιτούν γερά πόδια και σταθερά πατήματα. **Τον πρώτο καιρό αποφύγετε τους δύσκολους**

ελιγμούς και τη μεταφορά συνεπιβάτη.

- **Χρειάζεται προσοχή στο γκάζι,** αλλά εξίσου ιδιαίτερη μεταχείριση απαιτεί και το φρένο, ειδικά το μπροστινό.
- **Η συνείδηση της ταχύτητας,** χωρίς την οπτική επιφύ με το κοντέρ, είναι θέμα ενστίκου και εμπειρίας. Προσοχή μέχρι να προσαρμοστείτε στα νέα δεδομένα, για μη βρεθείτε ασυναίσθητα να οδηγείτε με υπερβολική ταχύτητα σε αστική περιοχή.
- Το κρίσιμο διάστημα της μετάβασης από τα λίγα κυβικά στα πολλά δεν είναι η πρώτη εβδομάδα, καθώς τότε έχετε τεταμένη την προσοχή σας. **Το πρόβλημα ξεκινάει, όταν αποκτήσετε την ψευδαίσθηση της προσαρμογής στα νέα δεδομένα και αρχίζετε να χαλαρώνετε τον τρόπο οδήγησης και τις ανοχές σας.**



## Tip

► Η οδήγηση της μοτοσυκλέτας παρέχει αίσθηση ελευθερίας και ανεξαρτησίας. Η απόλαυση αυτών των αγαθών θα πρέπει να γίνεται με σύνεση και αίσθημα ευθύνης, μιας και ένα πιθανό λάθος μπορεί εύκολα να οδηγήσει σε τραγικές καταστάσεις.



**you can drive/  
but you can't drink**

**you can drink/  
but can't drive**

**freedom of choice baby...**



Έργο του Nikos Georgopoulos, δευτεροτά σπουδώστη του προγράμματος Bachelor of Arts, του τμήμα Γραφιστικών Εφαρμογών της Σχολής Βακαλό, που δημούρωνε στο πταισίο των εκδηλώσεων της 1ης Πληκτρούματας Εβδομάδας Οδύσσειας.

Διαρρήματα: Σύλλογος Ελλήνων Συγκονινοθύρων και Ινστιτού Οδύσσειας Ασφάλειας «Πάνος Μυζιλιώδης»  
Υπό την Αιγίδα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών  
και την υποστήριξη του Αττικού Μετρό





## Ο αναβάτης και τα οχήματα έκτακτης ανάγκης

- Τα οχήματα έκτακτης ανάγκης (περιπολικά-ασθενοφόρα) δημιουργούν νέες συνθήκες στο δρόμο. **Υποχρέωση του οδηγού είναι να διευκολύνει το έργο τους, αφήνοντάς τους ελεύθερο πεδίο, αλλά και να προστατεύει τον εαυτό του, φεύγοντας από την πορεία τους με ασφάλεια.**
- Καλύτερη και πιο ασφαλής λύση είναι να μειώσετε αισθητά την ταχύτητά σας και να κινηθείτε στη δεξιά λωρίδα μέχρι να αποκατασταθεί η τάξη. Ωστόσο ακόμα και η μείωση ταχύτητας πρέπει να γίνεται με ομαλές και όχι βίαιες κινήσεις.
- Αυξήστε την προσοχή σας, καθώς πολλοί οδηγοί συνήθως αποδιοργανώνονται από τη σειρήνα και αρχίζουν τους ελιγμούς αποφυγής, χωρίς να ελέγχουν τους καθρέπτες τους.
- Απαγορεύεται να ακολουθήσετε το όχημα έκτακτης ανάγκης που μόλις σας προσπέρασε, για να εκμεταλλευτείτε το χώρο που ανοίγει μέσα στην κίνηση. Δεν είστε μόνοι στο δρόμο και σε κάθε περίπτωση μια τέτοια συμπεριφορά είναι άκρως ανώριμη και επικίνδυνη.
- Αν κινείστε πίσω από ασθενοφόρα ή πυροσβεστικά, δεν έχετε καλή ορατότητα. Δεν αποκλείεται μάλιστα να χρειαστεί να ακινητοποιηθούν απότομα, υποχρεώνοντάς σας σε φρενάρισμα πανικού.

## ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΕΘΕΛΟΝΤΙΣΜΟΥ

Γίνε και **εσύ** εθελοντής του Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς»

- Αφιέρωσε λίγο από τον ελεύθερο χρόνο σου
- Προστάτευσε την ανθρώπινη ζωή
- Υποστήριξε την ασφάλεια και τον πολιτισμό στο δρόμο

### Ενδεικτικοί άξονες εθελοντισμού

Οι εθελοντές μας συνεισφέρουν στο έργο του Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς»:

- ✓ Απαντούν σε ερωτήσεις για την οδική ασφάλεια και έτσι καθοδηγούν τις δράσεις μας
- ✓ Βοηθούν στον εντοπισμό επικίνδυνων σημείων στο οδικό δίκτυο και συνεισφέρουν στον έλεγχο για την αποκατάστασή τους (π.χ. Pin Project)
- ✓ Παίρνουν μέρος στις δράσεις μας για αντιμετώπιση διαφόρων ζητημάτων οδικής ασφάλειας (π.χ. «Νύχτα Χωρίς Ατυχήματα», ενημέρωση – ευαισθητοποίηση πολιτών)

Μάθετε περισσότερα για το έργο μας στο [www.ioas.gr](http://www.ioas.gr)

**Επικοινωνήστε μαζί μας:**

Τηλ: 210-8620150, Fax: 210-8620007  
e-mail: [info@ioas.gr](mailto:info@ioas.gr)



Μια προσφορά του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας  
(Ι.Ο.Α.Σ.) “Πάνος Μυλωνάς” για τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις

