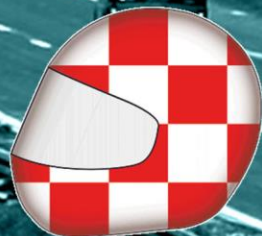


NACIONALNI
PROGRAM
SIGURNOSTI
CESTOVNOG
PROMETA



UDRUGA
KARAVANA ZA ŽIVOT
"BIKERI NA CESTI"



MOTO
PRIRUČNIK

SADRŽAJ:

- 1) **VOZAČKA DOZVOLA**
Kategorije
Zakonske odredbe
- 2) **OSJEĆAJTE SE DOBRO, VOZITE SIGURNO**
Napomena
Alkohol
Medicinski preparati
Umor
- 3) **PRIPREMA ZA VOŽNJU**
Mentalna priprema
Odjeća
 - a) Kaciga
 - b) Rukavice
 - c) Obuća
 - d) Jakna, hlače i ostaloProvjera motocikla
 - a) Gume
 - b) Komande
 - c) Svjetla
 - d) Sirena
 - e) Lanac
 - f) Retrovizori
 - g) Gorivo i ulje
 - h) Dodatna provjera nepoznatog motocikla
- 4) **KONTROLA ZBOG SIGURNOSTI**
Kako sjesti na motocikl
Skretanje
Upravljanje
Kočenje
Promjena brzine
Kretanje na uzbrdici
- 5) **BITI VIĐEN**
Premještanje
Odjeća
Svjetlo
Pozicija u voznoj traci
Parkiranje
Sirena
- 6) **VOŽNJA NOĆU**
Signali
Žmigavci
Štop svjetlo
Velika vozila
- 7) **NEPREDVIDIVE SITUACIJE**
Iznenadno kočenje
Kočenje u zavoju
Skretanje-izbjegavanje prepreke
Kontrola zanošenja
Vožnja preko prepreke
Leteći objekti
Životinje
Mehanički problemi
 - a) Pucanje ili ispuhivanje gume
 - b) Zaglavljen gas
 - c) Trešnja volana
 - d) Pucanje lanca
 - e) Blokiranje motora
- 8) **VOŽNJA SUPUTNIKA I PRTLJAGE**
- 9) **VOŽNJA U SKUPINI**
- 10) **VAŠ MOTOCIKL**
Održavanje motocikla
Uobičajene inspekcije
Način provjere
Oprema i modifikacije
- 11) **PRVA POMOĆ**
- 12) **BHC (BIKER HELP CALL)**
- 13) **DEMO TEAM**
- 14) **O NAMA**
- 15) **LITERATURA**

VOZAČKA DOZVOLA

Kategorije



AM kategorija

Ubrajaju se mopedi i motokultivatori.

Godine potrebne za stjecanje vozačke dozvole: 15.

A1 kategorija

Ubrajaju se motocikli radnog obujma motora do 125 cm³ i snage motora do 11 kW.

Godine potrebne za stjecanje vozačke dozvole: 16.

A2 kategorija

Ubrajaju se motocikli čija snaga ne prelazi 35 kW i čiji omjer snaga/masa ne prelazi 0,2 kW/kg, a ne potječu od vozila čija je snaga dvostruko veća i više.

Godine potrebne za stjecanje vozačke dozvole: 18.

A kategorija

Ubrajaju se motocikli sa ili bez prikolice.

Godine potrebne za stjecanje vozačke dozvole: minimalno 20 (ako osoba posjeduje A2 kategoriju dvije godine) ili 24.



Zakonske odredbe

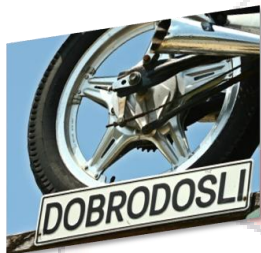
(NN 67/08.; 48/10.; 74/11.; 80/13. i 158/13.)

- **Prekoračenje dopuštene brzine kretanja** – kao i za druge kategorije vozila, ovisno o iznosu prekoračenja novčane kazne od 300,00 do 15.000,00 kuna ili kazna zatvora do 60 dana, uz za najveća prekoračenja brzine određivanje do 3 negativna prekršajna boda i izricanja zaštitne mjere oduzimanja vozačke dozvole u vremenu od jednog do 24 mjeseca,
- **Nekorištenje** propisane, homologirane i uredno pričvršćene **zaštitne kacige** – novčana kazna u iznosu od 1.000,00 kuna. Osim toga, policijski službenik naredbom će privremeno oduzeti vozačku dozvolu i isključiti iz prometa vozača motocikla ili mopeda i osobe koje se prevoze tim vozilima ako kod sebe nemaju zaštitne kacige ili ih odbiju nositi na glavi.
- Vozači mopeda i motocikala **moraju se kretati sredinom obilježene prometne trake**. Izuzetak za vozače mopeda su prometnice koje imaju samo po jednu traku za svaki smjer i na kojima se **vozači mopeda moraju kretati što bliže desnom rubu kolnika**. Propisana novčana kazna je u iznosu od 300,00 kuna.
- Kada se kreću u **skupini** dva ili više vozača mopeda ili motocikala, **dužni su se kretati jedan iza drugoga** – novčana kazna u iznosu od 300,00 kuna,
- **Registarska pločica** je postavljena na način da **nije dobro vidljiva, čitljiva ili je oštećena (savijena)** – novčana kazna u iznosu od 300,00 kuna,
- Vozač mopeda i motocikla **mor**a upravljati vozilom na način kojim se **ne umanjuje stabilnost vozila** i **ne ometaju drugi sudionici** u prometu, a osobito ne smije skidati istodobno obje ruke s upravljača, pridržavati se za drugo vozilo, prevoziti, vući ili gurati predmete koji ga mogu ometati u upravljanju vozilom ili ugrožavati druge sudionike u prometu – novčana kazna u iznosu od 300 kuna,
- Upravljanje mopedom ili motociklom **bez položenog vozačkog ispita** – novčana kazna u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kazna zatvora do 60 dana,
- Upravljanje mopedom ili motociklom koji **nije registriran ili mu je isteklo važenje prometne dozvole za više od 15 dana** – novčana kazna u iznosu od 2.000,00 kuna,

- Upravljanje mopedom ili motociklom kojem je **isteklo važenje prometne dozvole do 15 dana** – novčana kazna u iznosu od 700,00 kuna,
- Vožnja sa **neupaljenim kratkim svjetlima** - novčana kazna od 300,00 kuna, uz napomenu da na mopedima i motociklima za vrijeme vožnje tijekom cijele godine moraju biti upaljena kratka svjetla.

1) OSJEĆAJTE SE DOBRO, VOZITE SIGURNO

Napomena



Vrlo je važno koncentrirati se na vožnju. Ako počnete razmišljati o stvarima koja nisu vezana za vožnju moguće je da nećete biti u stanju reagirati kako treba.

Alkohol

Većina nesreća na cesti prouzročene su alkoholom.

Vožnja motocikla zahtjeva puno pažnje, vještine i razmišljanja.

Također zahtjeva dobar osjećaj za ravnotežu.

Dovoljno je teško voziti motocikl i kad niste pijani.

Ne vozite poslije konzumiranja alkohola!

Medicinski preparati

Isti lijek ne djeluje jednako na svakog čovjeka.

Djelovanje lijeka ovisi o osobinama pojedinca (životna dob, tjelesna masa, spol), o osobinama lijeka (doza, oblik, vrijeme uzimanja, kombiniranje s drugim lijekovima, dodacima prehrani, hranom ili alkoholom) i o nuspojavama koje lijek izaziva.

Lijekovi koje liječnici propisuju na recept i lijekovi koji se mogu kupiti bez recepta mogu utjecati na čovjekov razum i ponašanje (psihofizičke sposobnosti) i stoga imaju određeni učinak i na vozačke sposobnosti.

Ne sjedajte za motocikl ukoliko uočite da lijek koji uzimate izaziva:

- osjećaj pospanosti
- vrtoglavicu
- drhtavicu i slabost
- osjećaj agresivnosti ili uzrujanosti bez posebnog razloga
- mučninu
- zamućen vid ili dvostruku sliku
- zujanje u ušima

Umor

Vožnja motora umara više nego vožnja automobila. Kada planirate put mislite i o tome kako će se umor odraziti na vašu kontrolu nad motorom.

Par savjeta kako motociklista može izbjeći brzo umaranje:

- obući se tako da si totalno zaštićen od vjetro, vrućine, hladnoće i kiše
- pravilno podešen vjetrobran na motoru može puno pomoći
- ograničiti dužinu puta do one na kojoj ćete se osjećati ugodno.

Pojedini znaci umora:

- osjećaj ukočenosti; najčešće u prstima, stražnjici i koljenima
- teže se koncentrirate na vožnju
- suzne i umorne oči
- pospanost

Ako osjetite neke od ovih znakova zaustavite se i odmorite.

2) PRIPREMA ZA VOŽNJU

Mentalna priprema

Prije vožnje izbacite sve misli koje nisu vezane za vožnju. Agresija, frustracija, posao, kućni problemi mogu vam odvratiti misli od sigurne vožnje.

Odjeća

Što ste upadljiviji to je veća vjerojatnost da će vas drugi vozači primjetiti. Kad vozite noću obavezno na sebi imajte neki reflektirajući materijal da bi vas drugi lakše uočili. Pravilno odabrana odjeća može:

- drastično smanjiti povrede prilikom pada
- zaštititi od vremenskih (ne)prilika



KACIGA
homologirana,
udobna, savršeno
pristaje na glavi

JAKNA
ne preuska i
ne prevelika
izaberite uočljive
boje

RUKAVICE
prekrivaju cijelu
šaku i zglob

HLAČE
sa ugrađenim
protektorima,
ne preuske i
ne prevelike

ČIZME
prekrivaju stopalo,
zglob i dio
potkoljenice
otporne na abraziju

Kaciga

Najvažniji pojedinačni element opreme je kaciga. Postoje 3 osnovne vrste kaciga; integralna odnosno klasična zatvorena kaciga, kaciga za moto cross i enduro motore te otvorene ili jet kacige. Četvrti tip kaciga su flip kacige odnosno kombinacija integralne i jet kacige. Jet kacige su lakše, ali nude manje zaštite. Za duža putovanja integralne su udobnije.

Prema Zakonu vozač i suvozač za vrijeme vožnje na glavi moraju imati propisanu, homologiranu (prema Pravilniku ECE R 22) i uredno pričvršćenu zaštitnu kacigu.

Kontrola kacige

- kaciga ne bi smjela biti starija od pet godina
- trebala bi biti "knapp", ali da ne steže previše (izbjegavati kacige koje lagano navučete na glavu)
- podesiti remen kopče tako da kaciga ne može "šetati". Ako niste pravilno zakopčali kacigu ona može ispasti prilikom pada
- zamjenite kacigu poslije nesreće ili nakon pada iste na čvrstu



površinu

- nikada ne kupujte polovnu kacigu*

- zamjenite kacigu ako pronađete pukotine, labavu podstavu, iscjepan remen ili goli metal.
- najbolji način za čišćenje kacige je sa toplom vodom i sapunicom
- nikada ne koristite naftu (ili bilo koji drugi proizvod na bazi nafte) na kacigi jer to može oslabiti njenu strukturu (ovo se naročito odnosi na kacige sa oklopom od polikarbonata)
- ne bojajte kacigu bojama koje mogu oslabiti njenu strukturu

**Kaciga je napravljena tako, da u slučaju udara ili pada, kompozitna vlakna od kojih je sastavljena pucaju i gube svoju strukturu, ali na taj način apsorbiraju udarac. Znači, ako je kaciga već pretrpjela neki pad ili jači udarac, i ako izvana izgleda zdrava moguće da je iznutra "trula".*

To je pravilo, jedan udar i to je to.

Dalje, kad se kupi nova kaciga, ona treba biti jako pripijena uz glavu i lice, čak da malo steže. Međutim, nakon par nošenja, unutrašnjost kacige koja je od neke vrste stiropora, formira se prema obliku glave i na taj način postaje "unikatna".

Zato, kacigu, koju je netko nosio godinu dana, pa je želi promijeniti i kupiti novu, sigurno nije dobra kupovina, jer neće odgovarati oblikom.

Zaštita očiju

Vaše oči trebaju zaštitu od vjetra, prašine, kiše, insekata i kamenčića.

Zaštita očiju na motoru je:

- vizir (ako ga ima) na kacigi
- naočale (ovdje mislimo na moto naočale)
- pojedini vjetrobriani na motorima prebacuju vjetar preko glave. Mada i pokraj dobrog vjetrobriana ako kaciga nema vizir nosite naočale.

Ako insekt ili kamenčić padne na vaše lice to vas može omesti ili povrijediti.

Vizir ili naočale uvijek trebaju biti:

- čist i bez ogrebotina
- stabilno postavljen
- otporan na pucanje
- dobro ventiliran da ne bi maglio
- napravljen da štiti oči od prljavštine, insekata, prašine, vode i drugih objekata
- napravljen proziran da se bez problema može koristiti i noću

Možete nositi naočale za sunce ili naočale sa dioptrijom ispod vizira. Naočale sa dioptrijom ili sunčane naočale ne osiguravaju dovoljnu zaštitu za oči.

Rukavice

Ako padate prirodna reakcija je da se rukama zaštitite i istim prvo udarite o tlo. Da bi smanjili mogućnost povreda šake nosite rukavice specijalno dizajnirane za motocikliste, čak i na kraćim rutama. Rukavice bi trebale biti "knep", ali nikako ne smiju stezati kada držite ručke upravljača. Dobar savjet da preko rukavica navučete kvalitetne rukavice za pranje suđa kada je kiša. Na taj način koža na moto rukavicama ostaje suha.

Obuća

Povreda stopala ili članka može se dogoditi i pri, na izgled bezveznim padovima. Najbolja zaštita su čizme koje štite članak. Ne vozite u tenisicama ili još gore u japankama ili bosu.

Obuća sa vezicama može zahvatiti za mjenjač ili nešto drugo što može dovesti do gubitka kontrole nad motociklom.

Jakna, hlače i ostalo



Pravilna odjeća osigurava zaštitu od gubitka tjelesne temperature i povreda kože. Ako imate na sebi uobičajnu odjeću nećete se osjećati udobno. Odjeća bi trebala biti:

- udobna
- zadržavati vaše tijelo toplim i suhim
- potpuno pokrивati ruke, noge i tijelo.

Jakne koje su pripijene uz bedra najbolje vas održavaju toplim. Čak i kada je vruće, ako ste konstatno izloženi vjetru biti će vam hladno. Ovo stanje, poznato kao hipotermija ili pothlađivanje, može smanjiti vašu sposobnost i reakcije mogu biti usporene. Iz ovog razloga vjetronepropusna odjeća je nezamjenjiva.

Još neki dodaci koji vas mogu zaštititi:

- zaštita kičme prilikom pada uz odgovarajuće protektore
- pojas za bubrege koji sprečava vibriranje bubrega i pomaže da ne gubite temperaturu
- podkapa

Provjera motocikla

Postoji mnogo stvari na cesti koje mogu uzrokovati probleme i vaša je obveza da budete sigurni da vaš motocikl neće biti jedna od njih. Ako nešto nije u redu sa motociklom, bolje je da se to otkrije prije nego ste krenuli na put. Nabrojati ćemo stvari koje bi trebali provjeriti prije vožnje.

Gume

Držite ih u dobrom stanju:

tlak – vaš motocikl neće imati dobru upravljivost ako je tlak u gumama prenizak. Provjerite koji je tlak u gumama za vaš motocikl predvidio proizvođač.

šara – potrošena ili ona koja se ne vidi čini vaš motocikl teškim za upravljanje, pogotovo na vlažnim i skliskim cestama.

oštećenje – pogledajte ima li na gaznoj površini oštećenja, pukotina.

Bilo kakvo oštećenje gume može uzrokovati pucanjem iste. To može biti izuzetno opasno.



Komande

Prije početka vožnje trebali bi biti sigurni da sve komande funkcioniraju ispravno:

kočnice – probajte stražnju i prednju kočnicu prije vožnje da bi bili sigurni da su ispravne

kvačilo i gas – ove komande bi trebalo raditi bez otpora. Kada ih pustite komande bi se trebale vratiti u prvobitni položaj.

sajle – provjerite sajle gasa, kočnice i kvačila. Da li su nauljene. Ako neka od sajli pukne može biti opasno.

Svjetla

Održavajte ih čistim i provjeravajte često:

žmigavci – provjerite sva četiri prije kretanja. Budite sigurni da rade i da su dovoljno svijetli da ih mogu uočiti i drugi učesnici u prometu

prednje svjetlo – provjerite ispravnost glavnog svjetla i pozicija. U noći obavezno provjerite dugo i kratko svjetlo. Ako ima provjerite da li radi i blicanje.

Stop svjetlo – kada stisnete bilo prednju, bilo zadnju kočnicu stop svjetlo bi se trebalo upaliti.

Sirena

Probajte je. Morate biti sigurni da će raditi kada je budete trebali.

Lanac

Pobrinite se da je lanac podešen pravilno (u uputi za vaš motocikl imate precizno objašnjenje) i da je podmazan. Kad ga podmazujete, radite to poslije vožnje ili poslije pranja motora i trudite se da sredstvo za podmazivanje ne dođe u dodir sa gumom.

Retrovizori

Očistite i podesite oba retrovizora prije vožnje; može biti opasno podešavanje retrovizora u toku vožnje. Podesite retrovizore tako da vidite polovicu vaše trake iza i što je moguće više trake do vas. Koristite ih često.

Gorivo i ulje

Provjerite razinu benzina i ulja prije nego što krenete. Ne vozite na rezervi osim ako ne morate. Nedostatak ulja znači da će vam motor zaribati. Zaribavanje motora uzrokuje blokiranje zadnjeg kotača što dovodi do gubitka kontrole. Ako vam motor zariba, odmah stisnite kvačilo (ovo omogućuje stražnjem kotaču da se i dalje okreće), držite ga stisnutog dok god se ne zaustavite.

Dodatne provjere nepoznatog motocikla

Upoznajte se sa motociklom prije nego ga počnete voziti. Ako je to posuđeni motor, učinite dodatne provjere:

- uvjerite se da je registriran i legalan
- provjerite imate li prometnu dozvolu koja odgovara posuđenom motociklu
- napravite sve provjere koje bi napravili na svojem motociklu
- locirajte gdje su prekidači žmigavaca, sirene, svjetla i prekidač za gašenje motora
- probajte koristiti te prekidače da ne gledate u njih
- provjerite komande
- upoznajte se sa mjenjačem (koja je shema prebacivanja brzina)
- upotrebite gas, kvačilo i kočnice nekoliko puta prije nego krenete.

Iako su motori slični, osjećaji na komandama mogu biti znatno drugačiji.

Vozite vrlo oprezno dok se ne upoznate sa upravljivošću motora. Vozite sporije nego inače i ostavite veći razmak.

KONTROLA ZBOG SIGURNOSTI

Dobra kontrola nad motorom može spasiti živote i izbjeći povrede. Morate biti sposobni da sigurno mjenjate pravac i zaustavite vozilo. Ovaj priručnik vam neće reći sve što trebate znati u vezi kontrole, brzine ili stabilnosti. Samo praksa ili dobra specijalna škola. Ovaj dio će vam ipak pomoći sa par savjeta kako da zadržite kontrolu ne bi li izbjegli nesreću.

Kako sjesti na motor

Da bi imali kontrolu nad motociklom, vaše tijelo bi trebalo biti u pravilnom položaju:

- sjedite što bliže rezervoaru da bi se težina pravilno rasporedila između prednjeg i zadnjeg kotača
- leđni i trbušni mišići trebali bi biti dovoljni da drže gornji dio tijela bez pomoći ruku. Ovo omogućava da vam je gornji dio tijela slobodan kako bi mogli nagnuti motocikl pod različitim kutevima kada je to potrebno
- radije koristite ruke za kontrolu motocikla nego da sebe pridržavate
- dobar vozački položaj bi trebao biti udoban, dopuštajući da se krećete i koristite sve komande ne narušavajući stabilnost motora.
- ne stežite volan. Počnite tako što bi vam dlan bio malo niže od prstiju. Na ovaj način nećete prilikom učenja dodavati previše gasa. To je također udobna pozicija za duga putovanja. Za dohvata poluga kočnice i kvačila zglob šake ne bi se trebao pomicati.
- ruke bi trebale biti opuštene i savijene u laktovima zato da bi volan okretali rukama, a ne ramenima. Također omogućava da vaše tijelo apsorbira bilo kakav potres koji dolazi od prednjeg kotača. Ako su vam laktovi ispruženi na lošijoj cesti će te brzo izgubiti kontrolu.
- koljena približite rezervoaru što je moguće više. Ovo pomaže da bolje kontrolirate i upravljate motociklom.
- Sredinu stopala oslonite na držač noge (fudraster). Fiksna pozicija stopala pomaže kod držanja balansa. Ne pokušavajte skidati noge sa držača dok vozite jer to može narušiti stabilnost vozila. Stopalo treba biti opuštено i blizu komandama. Ovo omogućava da komande koristite brzo ako je potrebno. Ne koristite prste za probu koliko ste nagnuti. Ako ih spustite prenisko mogu se uhvatiti između ceste i držača noge.

Skretanje

Novi vozači imaju više problema sa skretanjem nego iskusniji vozači. Jedini način kako naučiti dobro i sigurno skretati je vježba:

- okrenuti lagano: novi vozači okrenu suviše naglo. Ako okrenete suviše naglo možete se naći u suprotnoj voznoj traci, sletjeti sa ceste ili kočiti prejako da izgubite kontrolu nad vozilom
- prilazite skretanju veoma pažljivo, usporite i povećavajte brzinu kako izlazite iz zaokreta.



Upravljanje

Postoji nekoliko načina da motocikl promjeni pravac kretanja. U ovom priručniku biti će spomenuti samo neki osnovni načini.

Kada se vozi vrlo polako – promjena pravca tako što se volan okrene na onu stranu u koju želite da idete. Dopustite motoru da se nagne na onu stranu gdje idete, održavajući ravnotežu.

Na brzjoj cesti – motor se mora nagnuti prema unutrašnjoj strani zavoja i normalno i vi se morate nagnuti sa motociklom. Na primjer ako je zavoj u desno:

- 1.povući ćete desnu stranu volana da bi počeli skretati
- 2.zatim smanjiti pritisak na volanu kada ste dostigli željeni kut naginjanja
- 3.ispravljanje iz nagnutnog položaja u desno tako što se nježno pritisne lijeva strana upravljača.

Što je oštiji zavoj to motocikl i vi sami se morate više nagnuti.

Vi i motocikl morate zajedno raditi da održite ravnotežu. Nekada ćete se morati nagnuti više od motocikla, a nekada manje. Ovo vam može trebati u situacijama kada hoćete da promijenite pravac kretanja u zavoju.

Dok naginjete motocikl važno je da glavu držite horizontalno i da su oči u ravnini sa horizontom. Ovo pomaže održati ravnotežu i da vidite gdje idete.

Okrenite glavu tako da gledate tamo gdje bi htjeli da motocikl ide. Bez mijenjanja položaja glave osmotrite putanju kojom bi htjeli ići - samo sa očima.

Kočenje

Kočenje je direktno zavisno od gripa guma na motociklu. Prilikom zaustavljanja treba vam što je moguća veća površina gripa (kontakta između asfalta i gume). Za najbolje kočenje motocikl bi trebao biti uspravan i da se kreće pravocrtno. Kada kočite jako i pravilno, prednja guma ima najveću moguću površinu prijanjanja na asfalt i omogućuje veću silu kočenja. Kakvi god da su uvjeti na cesti, automobil ili kamion ima bolje mogućnosti kočenja nego motocikl.

Motocikl ima dvije kočnice:

- prednju kočnicu koja se aktivira povlačenjem ručice na volanu
- stražnju kočnicu koja se aktivira nogom

Prednja kočnica je puno jača od zadnje i trebate ih obje da se zaustavite sigurno.

Budite pažljivi kada koristite prednju kočnicu. Ako stisnete ručicu naglo možete blokirati prednji kotač, a to prouzrokuje pad. Ovo se najčešće događa ako vas uvjeti na cesti iznenade, ili na skliskoj i neravnoj podlozi. Ako vam blokira prednji kotač, možete ga odblokirati ako popustite pritisak na polugu kočnice. Potom ponovo stisnite polugu kočnice, ali nježnije. Usput, ako naučite koristiti obje kočnice pravilno, nećete sebe dovoditi u opasnu situaciju. Noviji modeli motocikala imaju ugrađen sustav protiv blokiranja kotača tzv. ABS koji povećava stabilnost motocikla te mu omogućava kraći zaustavni put kočenja na vlažnim i skliskim kolnicima.

Progresivno kočenje

Progresivno kočenje je najbolji način za kočenje. To je:

- priprema
- stisak
- otpuštanje

Priprema

Brzo ali lagano stisnuti obje kočnice i na taj način prebaciti težište na prednji dio motocikla, na taj način dodirna površina prednje gume sa asfaltom se uvećala (prednji dio motocikla će „potonuti“)



Stisak

Pošto se povećala kontaktna površina sada se prednja kočnica može jako stisnuti. Stiskati postupno, kako bi što se više pritiska ručica prednje kočnice kontakta površina gume i asfalta povećavala. U zavisnosti od vremena, podloge, opterećenja motocikla zadnju kočnicu ne morate dodatno pritiskati dok se kočenje ne završi.

Otpuštanje

Otpustite pritisak na kočnicama prije samog zaustavljanja vozila ili će kočnice blokirati i na taj način motor će proklizati.

Dobro progresivno kočenje omogućava vam da kočite brzo i sigurno u najkraćem mogućem rasponu.

Pojedine važne stvari koje morate zapamtiti u vezi kočenja:

- onoga momenta kada kotač blokira izgubili ste kontrolu nad tim kotačem
- vježbajte progresivno kočenje svaki put kad se zaustavljate
- priprema mora biti brza, koristeći četiri prsta uz postupno stiskanje
- sa konstatnom vježbom postajete spretiniji da se zaustavite brzo bez mogućnosti da vam kotač blokira zato što ćete tako postupiti jer ste navikli
- koristite obje kočnice svaki put kada želite stati ili usporavate. Ako koristite samo zadnju kočnicu prilikom usporavanja, moguće je da nećete imati dovoljno vještine da koristite prednju kočnicu kada je budete zaista trebali
- pripremu odradite sa obje kočnice u isto vrijeme, i onda stisnite kočnicu u zavisnosti od uvjeta na cesti. Ako je naglo stisnete, možete zablokirati kotač.

Kočenje na pravcu

Ako pravilno koristite kočnicu, motor ima ogroman potencijal kočenja. Da bi najbolje iskoristili kočnice motor mora biti uspravan i kretati se pravocrtno. Ne bi trebala postojati razlika u tehnici kočenja između uobičajnog zaustavljanja i naglog kočenja.

Kočenje u zavoju

Najvažnija stvar vam mora biti na pameti - najbolje je usporiti prije naginjanja zbog zavoja. Koristiti progresivno kočenje radi usporavanja prije naginjanja. Ako morate kočiti u zavoju zapamtite da je manja kontaktna površina gume i asfalta zbog nagnutosti motora. Ako ste uvidjeli da ste ušli prebrzo u zavoj, priprema i stisak je ista; samo što jačina stiska varira. Da bi se sigurno kočilo motocikl se mora uspraviti i ići u ravnoj liniji. Budite sigurni da imate dovoljno prostora da ovo učinite. Uspravite motocikl, priprema i stisak. Kočenje u zavoju zahtjeva puno osjećaja jer što ste se više nagnuli to je vjerovatnije da će te skrenuti sa putanje. Ako morate kočiti u zavoju, koristite kočnice ograničeno dok je motocikl nagnut. Stiskanje bilo koje kočnice prejako znači gubitak kontrole.

Promjena brzine

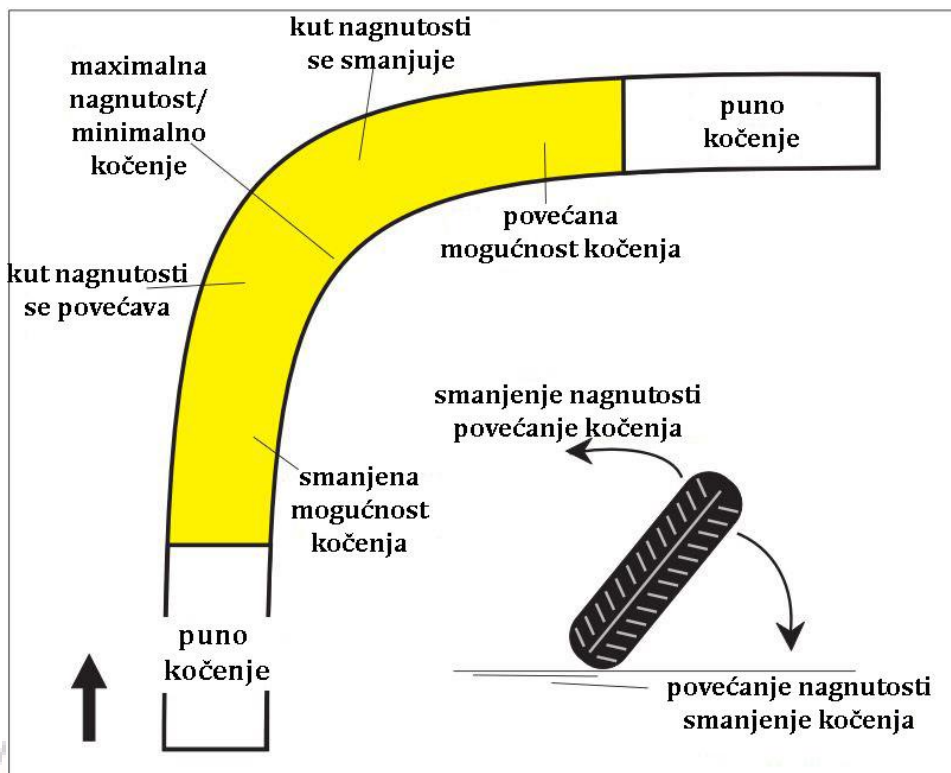
Brzine trebate mjenjati tako da motocikl ubrzava bez trzanja.

Promjena brzine prema dolje

Važno je da prebacujete u manju brzinu kako usporavate sa motociklom. Na taj način ćete uvijek biti u pravilnoj brzini i uvijek ćete imati dovoljno snage da ubrzate ako je potrebno. Budite sigurni da usporite dovoljno prije nego što prebacite u nižu brzinu. Ako idete prebrzo motor će izaći iz putanje i zadnji kotač može blokirati. Ove se može dogoditi kada:

- idete nizbrdo – motocikl će sam od sebe ići brže dok se spušta
- prebacite u prvu brzinu – na mnogim motociklima prva brzina je na najnižem položaju.

U ovim uvjetima morati ćete koristiti kočnice da bi usporili dovoljno za prebacivanje u niži stupanj prijenosa.



Promjena brzine u skretanju

Ne mjenjajte brzine ni na više ni na niže tijekom skretanja. Iznenadna promjena snage na zadnjem kotaču može prouzročiti blokiranje ili proklizavanje. Najbolje je promijeniti brzinu prije skretanja.

Kretanje na uzbrdici

Teže je sa motorom krenuti uzbrdo, nego sa ravne površine, zato što je lako skliznuti na nekoga tko je iza vas. Evo što treba napraviti:

- koristite zadnju ili prednju kočnicu dok palite motocikl
- pritisnite prednju kočnicu i ubacite u prvu brzinu
- zatim stisnite zadnju kočnicu (ovo omogućava da slobodno baratate sa gasom i kvačilom)
- dajte malo gasa i dalje držeci nogu na kočnici
- lagano otpuštajte kvačilo sve dok se spoji sa motorom bez pokretanja motora
- držite kvačilo i dalje u toj poziciji dok puštate pedalu kočnice
- kada krenete sačekajte malo do potpunog otpuštanja kvačila i postavljanja noge na držač.

3) BITI VIDEN

Automobilisti koji su sudjelovali u sudaru sa motociklom najčešće kažu da ga nisu vidjeli. Sa prednje ili sa zadnje strane motorcikl je svega trećina širine automobila.

Kakva god da je situacija, nikada ne pomišljajte da vas drugi vide. U zavisnosti od vaše vještine postavljajte sebi ova pitanja dok vozite motocikl:

- da li vidim dovoljno daleko za brzinu kojom se krećem?
- da li sam skriven od pogleda?
- da li me drugi učesnici u prometu mogu uočiti?
- da li sam siguran u ovoj poziciji u kojoj sam sada?

Premještanje

Premještanje položaja na voznoj traci može pomoći da vas drugi vozači primjete.



Odjeća



Svijetla ili fluorescentna odjeća i kaciga mogu učiniti da vas drugi vozači lakše uoče. Reflektirajuće trake ili dobro ispoliran motocikl također mogu pomoći drugima da vas lakše uoče. Ako ne nosite odjeću jarkih boja, nosite reflektirajući prsluk tijekom noći (ovo je puno uočljivije za vozače koji dolaze iza nego pozicijska stražnja svjetla). Obratite pozornost na boje koje su zastupljene u okolini. Ako se vaše boje poklapaju sa bojom okoline stopit ćete se sa okolinom. Na primjer, ako je crni kombi iza vas, a vi vozite crni motor i obučeni ste u crno, nije sigurno da će vas ostali učesnici u prometu koji idu u susret uočiti. Šta god da obučete i kakvo god da je okruženje, ako ste u kontrastu sa okolinom lakše ste uočljivi.

Svjetlo

Da bi sebe učinili vidljivim vozilima koja idu u susret, imajte uvijek upaljeno kratko svjetlo. Motori su mnogo uočljiviji sa upaljenim svjetlom. Ne koristite duga svjetla da ne bi zaslijepili vozače koji idu u susret. Koristite bljeskalicu u situacijama kada mislite da vas drugi nisu uočili. No, budite oprezni, bljeskanje drugi vozač može protumačiti sasvim drugačije nego što vi mislite.

Pozicija u voznoj traci

Koristite cijelu voznu traku u zavisnosti od situacije. Zapitajte se:

- Da li me drugi vozači primjete gdje sam sada u voznoj traci?
- Da li ja mogu dovoljno vidjeti sa pozicije gdje sam sada?

- Ako se pomaknem u voznoj traci kako će to utjecati na to da sam (ne)uočljiviji?

- Da li vozim u nečijem „mrtvom kutu“?

Kada vozite iza nekog vozila potrudite se da vam se „oči sretnu“ sa vozačem ispred u njegovom retrovizoru, tako da su vaše šanse veće da vas je uočio. Kada prilazite dijelu ceste sa smanjenom vidljivošću pokušajte voziti dalje od potencijalne opasnosti. Na primjer, ako se neka cesta priključuje na vašu sa desne strane, a ne može se uočiti hoće li neko „iskočiti“ (zbog nekog objekta, brda...) premjestite se uz lijevu stranu vaše vozne trake. Ako se niti iz te pozicije ne može uočiti dovoljan dio sporednog puta, usporite.

Kada vozilo koje vam ide u susret želi skrenuti preko vaše putanje:

- provjerite situaciju iza vas u retrovizorima i usporavajte kako se približavate. Ovo daje vozaču više vremena da vas uoči, smanjujući vaš put kočenja u slučaju da se ipak trebate zaustaviti, i daje upozorenje vozilima iza da usporavate.

- ne oslanjajte se na to da ako ste se „sreli očima“ da vas je vozač zaista uočio. Ovo obično i stvara konfuziju između vozača i motociklista kakve su čije namjere.

- Ako neko drugo vozilo blokira vozačev pogled, budite dodatno pažljivi.

Postoje i druge situacije kada ćete morati promjeniti poziciju na cesti da bi bili sigurni, u zavisnosti od prometa i putne podloge

Parkiranje

Kada se parkirate:

- zadnji dio motocikla bi trebao biti što bliže rubu ceste

- usmjerite motocikl tako da je okrenut u pravcu prometa

- motocikl ne bi smio biti parkiran tako da iskače iz linije drugih parkiranih vozila jer to može ometi promet.

Sirena

Sirena na motociklu neće privući mnogo pažnje, ali je bolje imati nego nemati je. Budite spremni da je koristite u situacijama koje mogu biti opasne. Ako koristite sirenu, tog trenutka budite spremni i na upotrebu kočnica. Na primjer, ako se vozilo u susjednoj traci prestrojava u vašu i imate osjećaj da vas vozač nije primjetio, potrubite. Poslije provjere u retrovizorima usporite, ubrzajte ili promijenite poziciju u vašoj traci. Ne ustručavajte se koristiti sirenu ako imate imalo sumnje šta drugi korisnici možda namjeravaju napraviti.

Signali

Signali koje koristite kao motociklist su slični onima koje dajete kao vozač automobila. No, davanje signala na motociklu je znatno važnije za vas kao vozača jer je motocikl malo vozilo tako da bilo kakvo svjetlo pomaže da se bolje uoči.

Žmigavci

Uvijek koristite retrovizore prije nego što upalite žmigavce.

Paleći žmigavce dajete na znanje ostalim učesnicima u prometu koje su vam namjere. Uvijek koristite žmigavce kad se isključujete ili kada mjenjate prometnu traku. Upalite žmigavce neko vrijeme prije nego što želite promijeniti pravac kretanja jer tako na vrijeme dajete do znanja ostalima koje su vam namjere pa imaju dovoljno vremena da reaguju.

Iz razloga što žmigavci žmigaju su i uočljivi. Vozač iza vas će prije uočiti upaljeni žmigavac nego pozicijsko svjetlo. Iz tog razloga treba koristiti žmigavac i kada su vaše namjere više nego očigledne.

Pazite da vam žmigavci ne ostanu upaljeni kada vam više ne trebaju. Ako ih ostavite drugi vozači mogu pogrešno protumačiti vaše namjere i mogu se naći na vašoj putanji. Provjera

žmigavaca trebala bi postati dio vaše vozačke rutine i to trebate učiniti što prije po promjeni pravca kretanja.

Stop svjetlo

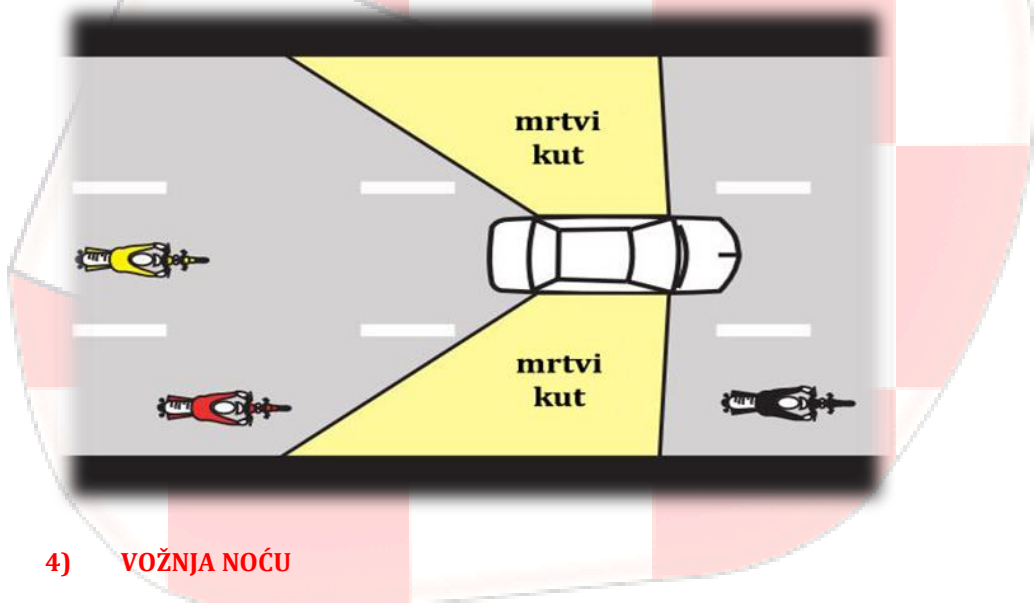
Stop svjetlo na motociklu nije uočljivo kao ono na automobilu. Prilagodite prekidač stop svjetla da reagira na najmanji dodir ručke kočnice, na taj način stop svjetlo će se upaliti i prije nego što počnete kočiti. Na taj način možete postati i uočljiviji dodirujući lagano pedalu kočnice prije nego što se želite zaustaviti.

Koristite stop svjetlo kao signal kada želite usporiti u sljedećim situacijama:

- vozilo je neposredno iza vas
- skrećete desno sa brze autoceste
- usporavate tamo gdje drugi učesnici u prometu to ne očekuju

Velika vozila

Vozači uočavaju drugi automobil, kamion, ili autobus mnogo lakše nego motocikl. Kada prolazite raskrižje, obilazite ili radite neku drugu opasnu radnju, budite sigurni da vozač velikog vozila neće skrenuti na vašu putanju. Trudite se da ne prolazite raskrižje dok ste nekom vozaču u „mrtvom kutu“. Možete se postaviti u poziciju priprema za kočenje. Ne idite paralelno sa vozilom sa njegove lijeve strane (osim ako niste u susjednoj traci) i pazite da li će vozilo skrenuti lijevo.



4) VOŽNJA NOĆU

Tijekom noći budite dodatno pažljivi zato što je moć opažanja ostalih učesnika u prometu smanjena.

Da bi se sigurnije vozilo noću trebalo bi:

- ostati oprezan i biti spreman na pogreške koje mogu napraviti drugi vozači
- koristite dugo svjetlo kada ne pratite ili se mimoilazite sa drugim vozilom



- smanjite brzinu noću, čak i na cesti koji dobro poznajate. Ako ima nešto na cesti što bi moglo predstavljati opasnost nećete biti u stanju to vidjeti dok se ne približite.
- koristite svijetla automobila ispred vas da ocjenite kakva je putna podloga. Ponašanje automobila takođe ukazuje na stanje ceste, na primjer, ako se pozicijska svjetla na automobilu kreću gore dolje to znači da je neravna podloga.
- povećajte razmak, teže je i za vas, i za ostale vozače ocjeniti udaljenost noću.
- ne vozite neposredno iza vozila
- napravite sebi više prostora za sigurnosne manevre
- ne nosite izgreban ili prljav vizir. To je zapravo opasno za bilo koje doba jer vam onemogućava da vizualno „pokupite“ sve informacije koje vam mogu koristiti za sigurnu vožnju.

Budite sigurni da ste viđeni

Ako nosite tamnu moto opremu najbolji način koji pomaže drugima da vas uoče tijekom noći:

- nosite reflektirajuću odjeću
- budite sigurni da vam je motor opremljen sa mačijim očima/reflektirajućom trakom sa obje strane i na stražnjem kraju

Ako dugo svjetlo pregori koristite kratko. Popravite dugo svjetlo prvom prilikom. Ako vam pregori kratko svjetlo koristite dugo i pomaknite ga tako da baca niže da ne ometa ostale sudionike u prometu. Ako izgubite oba svjetla, osim što je opasno, i nedozvoljeno je voziti tako. Nosite rezervnu žarulju sa sobom i odmah je zamijenite. Kasnije nabavite novu rezervnu žarulju što prije. Ako vam pregori stražnje pozicijsko svjetlo namjestite žarulju tako da stop svjetlo gori non stop. Ili vozite sa lagano pritisnutom stražnjom kočnicom.

5) NEPREDVIDIVE SITUACIJE

Bez obzira koliko pažljivo vozili uvijek će biti nepredviđenih situacija.

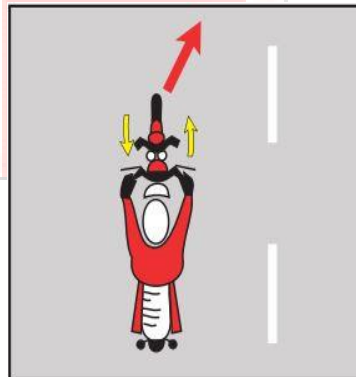
U tim trenucima dobro bi bilo znati što brzo učiniti. Vježbanje će vam pomoći da steknete vještinu i samopouzdanje da kontrolirate motocikl u nepredvidivim situacijama.

Iznenadno kočenje

U nepredvidivoj situaciji, koncentrirajte vašu pažnju na kočenje (priprema i stisak), a tek onda na putanju izbjegavanja prepreke. Mijenjajte u neku drugu brzinu tek onda kada je situacija pod kontrolom.

Kočenje u zavoju

Kočenje u zavoju posebno je opasno i trebalo bi ga izbjegavati kad god je to moguće. Ako baš morate kočiti u zavoju pogledajte kako je taj postupak objašnjen u ranijem poglavlju. Na mokrom ili lošem kolniku kočenje u zavoju je još teže i može lako doći do gubitka kontrole. Najbolji način da se izbjegniju nepredvidive situacije u zavoju u uvjetima smanjene vidljivosti je da vjerujete da ono što ne vidite može vas ozbiljno povrijediti, prilagodite tome brzinu motocikla prije nego što se nagnete u zavoju.



Skretanje - izbjegavanje prepreke

Skretanje može biti neophodno da bi se izbjegla određena nepredvidiva situacija. Možda niste primjetili komad gume ili oštećen kolnik u vašoj putanji, ili se automobil ispred vas iznenada zaustavio. Jedini način da se izbjegne pad je da brzo skrenete. Da bi se napravilo naglo skretanje morate motor brzo nagnuti na onu stranu na koju želite skrenuti. Što je oštiji kut skretanja morate motor više nagnuti. „Counter-steering“ je izraz koji se koristi za sigurno brzo skretanje oko objekta.



Da bi se napravilo brzo skretanje u desno, gurnite naprijed desni rukohvat sa palcem i motor će se nagnuti na desnu stranu. Kada se motocikl počne naginjati prestanite sa guranjem i povucite natrag za ispravljanje. Za skretanje u lijevo postupak je obrnut. Vježbajte ovo na sigurnom mjestu tako da vam to postane rutina kada bude trebali ovaj manevar.

Što je brži trzaj to je brža promjena pravca.

Ostanite u vašoj traci u nepredvidivim situacijama osim ako ste sigurni da je okruženje sigurno da promijenite traku. To je jedna od situacija kada je veličina motocikla zapravo prednost. Čak iako je prepreka automobil još uvijek ima dovoljno prostora da se krećete uz njega.

Kontrola zanošenja

Zanošenje zadnjeg kotača može biti neprimjetno neko vrijeme ili može biti iznenadno i grubo. Ako prednji kotač zanese, rezultat je iznenađujuće grub. Važno je da se kotači uvijek okreću da bi se osigurala trakcija i stabilnost. Previše snage ili prevelika snaga kočenja na jednom ili oba kotača je najčešći razlog zanošenja. Ako prednji kotač zablokira odmah puštajte prednju kočnicu, ako zadnji kotač blokira popuštajte stražnju kočnicu sve dok se kotač ne počne opet okretati. Ako je proklizio zbog previše gasa otpuštajte ručicu gasa. Proklizavanjem također gubite kontrolu isto kao i prilikom blokiranja kotača.

Vožnja preko prepreke

Ponekad nemate izbora nego voziti preko prepreke koja je na vašoj putanji. Vožnja preko prepreke je slična kao vožnja preko neravne podloge. Evo što trebate učiniti:

- držite ručke dovoljno čvrsto tako da ih ne isпустite kada prednji kotač udari u prepreku
- držite ravnu putanju. Ovo pomaže da motocikl bude uspravan i smanjuje šanse gubitka kontrole kad udarite u prepreku
- smanjite brzinu što je više moguće prije nego što dođete do prepreke
- podignite se sa sjedišta i dodajte lagano gas dok prelazite preko prepreke. Ovo je zbog toga da bi noge, ruke i prednji amortizeri što više upili energiju udarca. Ovo pomaže da zadržite kontrolu nad vozilom i da preduhitrite moguće povrede kada zadnji kotač udari u prepreku. Ova četiri koraka opisanih iznad omogućavaju vam da sigurno pređete preko mogućih objekata koji se mogu naći na cesti. Dobar savjet je da poslije pogledate da li gume i okvir motocikla imaju neko oštećenje.

Leteći objekti

Sa vremena na vrijeme možete biti pogođeni insektom, bubom ili opuškom cigarete izbačene iz automobila, ili kamenom koje se odbilo od vozila ispred. Ako nemate zaštićeno lice možete biti pogođeni u oko, usta ili lice. Sa zaštitom lica rezultat bi bio minimalan ili samo napuknut vizir, bez zaštite takav udar može prouzročiti gubitak oka ili još gore. Šta god se dogodi, pokušajte da to ne utječe na vas jer možete izgubiti kontrolu nad motociklom. Držite pogled na cestu i ruke na volanu. Ako se trebate zaustaviti učinite to kada bude sigurno.

Životinje

Trebalo bi učiniti sve što je moguće da izbjegnute udar u životinju. Ipak, ako ste u prometnoj gužvi ne skrećite izvan vaše trake da izbjegnute udarac u životinju. Imate više šanse da preživite udar u malu životinju negu udar u automobil koji bi bio u susjednoj traci.

Mehanički problem

Neke stvari koje se znaju pokvariti na motociklu mogu prouzročiti nepredvidive probleme.

Pucanje ili ispuhivanje gume

Pucanje prednje gume zna biti naročito opasno jer utječe na upravljivost – a vi morate biti u mogućnosti upravljati jer tako držite kontrolu. Ne možete uvijek čuti kad guma pukne. Trebali bi biti u stanju osjetiti da je guma isпустиła po načinu kako motor reagira:

- ako je prednja guma izgubila pritisak, precizan osjećaj na upravljaču će izostati i motocikl neće biti dobar u skretanju. Ako ovaj problem nije uočen dovoljno rano, motociklom će vrlo brzo postati nemoguće upravljati što znači potpun gubitak kontrole
- ako je stražnja guma isпустиła motocikl će imati tendenciju da „pleše“ lijevo-desno.

Evo šta treba učiniti u takvim situacijama:

- držite ručke čvrsto i koncentrirajte se na vožnju u ravnoj liniji
- ne koristite kočnicu na onom kotaču koji ima „gumi defekt“. Bolje pustite gas i da motor sam usporava
- ako je isпустиła prednja guma prebacite se što je više moguće nazad. Ako je isпустиła zadnja guma probajte se pomaknuti što više uz rezervoar. Na taj način prebacujete težište od defektne gume.
- kako motor usporava to će biti manje stabilan. Koncentrirajte se na upravljanje motociklom i zaustavite se na neko sigurno mjesto pokraj ceste.

Zaglavljjen gas

Ako pokušate smanjiti gas i vidite da ne uspjete u tome, morate brzo razmišljati kako da spriječite nesreću. Evo šta treba učiniti:

- odmah stisnite kvačilo
- ugasite motocikl na prekidaču
- počnite sa kočenjem

Na ovaj način odvajate zadnji kotač od motora i zaustavljate daljnje ubrzanje.

Ako vaš motor ima automatsko kvačilo isključite motocikl na prekidaču i stisnite kočnice. Budite sigurni da ručica gasa radi kako treba prije nego što nastavite. Nađite uzrok problema. Ako ne možete vidjeti uzrok kvara krenite sa mehaničkom provjerom. Nemojte misliti da će se problem sam od sebe riješiti.

Trešnja volana

Ponekad volan može iznenada početi tresti i to obično znači problem sa upravljanjem. Jedino što možete učiniti u takvim situacijama je nastaviti voziti na sljedeći način:

- čvrsto stisnite ručke
 - polagano puštajte gas i lagano stisnite kočnice da usporite motor
- Pronađite uzrok problema. Problemi zbog kojeg nastaje drhtanje volana mogu biti:
- upravljačka glava nije dobro podešena
 - nedovoljan pritisak u gumama
 - kotač nije izbalansiran
 - previše tereta iza zadnjeg kotača
 - vjetrobran koji je krivo montiran ili nije dizajniran za taj tip motora
 - labavi ležajevi kotača
 - labav lanac ili loše montirana guma
 - uvjeti na cesti

Pucanje lanca

Ako lanac pukne, važno je reagirati brzo. Stisnuti kvačilo, smanjiti gas i kočiti do zaustavljanja. Pucanje lanca je posljedica istrošenom ili labavom lancu koji ne naliže na zupce kako treba, ili istrošeni zupčanici. Kada lanac pukne, odmah će te izgubiti snagu na zadnjem kotaču a motor će se početi brže vrtiti. Lanac može blokirati zadnji kotač i na taj način gubite kontrolu. Kada mijenjate lanac dobar savjet je da promijenite i zupčanike.

Blokiranje motora

Blokiranje motora znači da će se motocikl zaustaviti iznenada i efekt je isti kao kod blokiranja zadnjeg kotača. No, obično se to ne događa iznenada, imate upozorenja da bi se tako nešto moglo dogoditi. Blokiranje motora najčešće nastupa zbog gubitka ulja. Zbog nedostatka ulja djelovi motora neće klizati kako treba i motor će se pregrijati. Prvo upozorenje bi moglo biti gubitak snage ili promjena zvuka motora. Ako ipak blokira stisnite kvačilo i zaustavite motor.

6) VOŽNJA SUPUTNIKA I PRTLJAGE

Suputnik

Ako niste iskusan vozač ne bi trebali voziti suputnika ili teški teret. Dodatni teret mijenja način reakcije, stabilnost, ubrzanje i kočni trag motocikla. Kada vozite suputnika odaberite radije nekog tko je lakši nego nekog tko je teži. Suvozačko sjedište je vaša odgovornost. Budite sigurni da je i suvozač zaštićen kao i vi.



Vožnja suputnika

Kada vozite suputnika motocikl odgovara sporije. Treba mu više vremena da ubrza, uspori ili skrene. Što je teži suputnik ili prtljaga to je teže upravljati. Da bi se prilagodio suputniku trebalo bi:

- voziti sporije, pogotovo na skretanju, zavojima i ulegnućima.
- usporavajte ranije nego obično kada se želite zaustaviti
- povećajte razmak između drugih vozila
- tražite veće prostore kada prestizete, ulazite ili izlazite



iz prometa

- izbjegavajte nagle manevre koji mogu iznenaditi vašeg suputnika
- svedite konverzaciju na minimum tako da ne bi bili ometani od vožnje
- izbjegavajte se dokazivati, tako možete ući u opasnu situaciju kao i obeshrabriti vašeg suvozača da ikada više sjedne sa vama na motocikl

Oprema

Da bi vozili suputnika trebate imati odgovarajuće sjedište. Sjedište bi trebalo biti dovoljno veliko da vama i suputniku bude udobno. Kada imate suputnika ne bi se trebali pomicati naprijed već da imate položaj koji obično imate na motociklu. Suvozač ne bi smio „visiti“ izvan sjedišta. Suvozač bi trebao imati svoje držače za noge. Zakon predviđa da suvozač također mora imati kacigu.



Obuka suvozača

Ne ustručavajte se suputniku objasniti osnovna pravila čak i ako je on/ona motociklist. Suvozaču trebate objasniti:

- da se penje na motocikl tek pošto ste vi na motociklu i upalili mašinu.
- da sjedne što je moguće bliže naprijed
- da se drži za vaš struk ili za dio na motociklu koji je predviđen za to
- da drži noge na nosačima uvijek, čak i kada se motocikl zaustavi
- da ostane direktno iza vas, da se naginje kada se vi naginjete i da izbjegava svaki bespotreban pokret. Trebali bi i prilagoditi stražnji ovjes, ogledala i svjetla (ako namjeravate voziti po noći). Ako vozite suvozača dobar savjet je da malo povistite tlak u gumama (pogledajte upustvo za vaš motocikl).

Bočna prikolica

Ne pretovarajte bočnu prikolicu. Dodatna težina znači drastičnu razliku upravljanja i kočenja motocikla. Vježbajte vožnju sa bočnom prikolicom prije nego primite suvozača. Pobrinite se da je suvozaču udobno i da je sigurno smješten. Suvozač treba imati kacigu.

Prtljaga

Mali tereti se mogu sigurno voziti na motociklu ako je pravilno smješten i pričvršćen. Koferi, nosači kofera i ostale torbe ako su postavljene po preporuci proizvođača osiguravaju da je teret siguran i pravilno lociran.

Teške stvari stavljajte niže, izbjegavajte ih stavljati visoko ili iza zadnjeg kotača.

Teret stavljajte ispred osovine zadnjeg kotača. Bočni koferi su idealni i osiguravaju sigurnost tereta. Ako imate teret iza osovine zadnjeg kotača to može utjecati na stabilnost, također može prouzročiti trešnju volana.

Rasporedite teret podjednako Ako imate bočne kofere rasporedite teret tako da i sa jedne i sa druge strane bude otprilike ista težina. Nejednaki teret može utjecati na to da vam motocikl zanosi na jednu stranu.

Osigurajte teret sa elastičnim vezicama tako da stoji čvrsto. Labav teret može zahvatiti kotač ili lanac.

Trebalo bi povremeno provjeravati prtljagu, kada se zaustavite provjerite da li se nešto pomaknulo i da li je siguran.

9) VOŽNJA U SKUPINI

Skupinom motora nazivaju se tri ili više motora koji se kreću u istom pravcu i time čine moto kolonu. Prilikom vožnje u moto koloni jako je važno držati potreban razmak koji je barem dvije dužine motora i koristiti svjetlosnu signalizaciju (uvijek upaljena svjetla i kod skretanja koristiti žmigavce).



OKUPLJANJE

Da bi vožnja krenula trebamo se dogovoriti o mjestu i vremenu okupljanja. Uvijek je dobro da je mjesto okupljanja neko svima poznato mjesto i naravno gdje nije problem i malo pričekati jer uvijek postoje pojedinci kojima točnost nije vrlina. Polazak je dobro planirati 30ak minuta nakon dogovorenog vremena okupljanja kako bi se svi sastali, pozdravili i u timskom duhu krenuli zajedno dalje. Ukoliko kasnite, javite se, pošaljite sms ili nazovite kako bi se svi tome prilagodili.

PRIPREMA (prije okupljanja)

Prije dolaska na mjesto okupljanja potrudite se da budete u potpunosti spremni za vožnju tj. napunite spremnike, prekontrolirajte motor i opremu kako ne bi bilo zastoja i kako bi svi krenuli na vrijeme i bez nervoze. Napunite mobitele i neka vam račun na istom ne bude prazan kako bi u slučaju bilo kakvog odvajanja od kolone ili zastoja mogli obavijestiti vođu puta.

VOĐA PUTA „LEADER“ I DR.

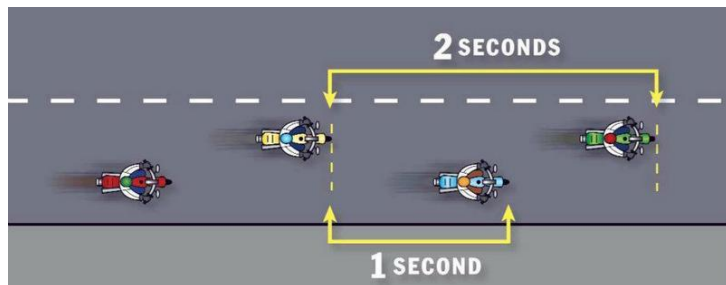
Ukoliko je moguće prije okupljanja dogovorite tko će biti vođa puta odnosno „leader“ ili to učinite kod okupljanja te svakako odredite rutu kojom će se putovati, mjesta stajanja i točenja goriva (određena po motoru koji najviše troši tj. najmanje može proći sa punim spremnikom) kao i brzinu vožnje. Vođa puta treba biti iskusan vozač i poznavatelj rute te mora držati ritam, pratiti kolonu u retrovizoru i predvidjeti kada treba usporiti ili ubrzati kako ne bi bilo zaostajanja, naglog kočenja i kako bi i oni malo sporiji mogli sustići kolonu. Ukoliko se pojedincima ne da voziti tempom kojeg odredi vođa puta, na siguran način koristeći svjetlosnu i zvučnu signalizaciju, pretjecajući po lijevoj strani kolnika ili lijevoj prometnoj traci, iako ima mjesta za pretjecanje u traci u kojoj se cijela kolona motora kreće, obavijestit će vođu puta, odvojiti se od kolone i pričekati na unaprijed dogovorenom mjestu za sastajanje ili na krajnjoj destinaciji.

PLANIRANJE PUTA, SASTAJANJE I DOGOVORI PRIJE VOŽNJE SU IZVRŠENI PA KRENIMO NA PUT I PRAVILA VOŽNJE KOJA ĆE POVEĆATI NAŠU SIGURNOST I SIGURNOST DRUGIH SUDIONIKA U PROMETU.

CIC-CAK VOŽNJA

Bez obzira na broj motora u moto koloni najbolje je prakticirati cik-cak vožnju na način da prvi vozač – leader vozi sa lijeve strane prometne trake kojom se kreće (uz središnju liniju), drugi vozač uz desni rub kolnika, treći opet sa lijeve strane prometne trake itd. čime sebi i ostalima u koloni ostavljate dovoljno prostora za kočenje i manevriranje u nepredviđenim situacijama te prilikom naglog kočenja dolazite u paralelan položaj sa vozačem ispred sebe odnosno isti nije direktno ispred vas. Prilikom vožnje u koloni nije dozvoljeno pretjecanje vođe puta niti bilo kojeg vozača ispred vas osim ako se odvajate od kolone ili vam ne odgovara vožnja vozača ispred vas (zauzmete poziciju iza drugog vozača u koloni), ali

prilikom pretjecanja obavezno o tome zvučnim i svjetlosnim signalom obavijestiti vozača kojeg pretjecete i to obavljajte po lijevoj – pretjecajnoj prometnoj traci. U cik-cak vožnji imate i bolju preglednost što se ispred vas događa jer ćete na taj način bolje reagirati u nepredviđenoj situaciji.



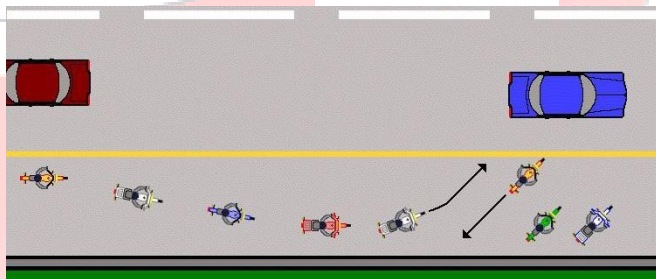
PRETJECANJE

Prilikom vožnje nailaziti ćemo na razne prepreke i kod toga je potrebno pokazati međusobnu discipliniranost na način da sporija vozila pretječemo „jedan po jedan“ i držeci se reda dok bi svaki motorist trebao pričekati da motorist ispred njega izvrši pretjecanje i tek onda krenuti u isto kako se ne bi dogodilo da prvi motorist zbog nepredviđene situacije mora usporiti i time drugi motorist ne stigne na siguran način izvršiti pretjecanje zbog dolaska vozila iz suprotnog smjera. Nakon izvršenog pretjecanja vođa puta će nakon osiguravanja dovoljnog prostora za vraćanje moto kolone u prometnu traku kojom su se kretali prije pretjecanja, obavezno usporiti motorom kako bi se ostali priključili.

Drugi način pretjecanja koristimo većinom kod autocesta i to je način „zadnje blokade“, a primjenjuje se na način da zadnji motorist iz svoje prometne trake izlazi na lijevu prometnu traku i tada cijela moto kolona redom od nazad prema naprijed izlazi na lijevu prometnu traku sve do vođe puta koji nakon pretjecanja sporijeg vozila obavezno povećava brzinu kako bi se svi iz moto kolone priključili i nastavili slijediti vođu puta.

PARKIRANJE

Parkiranje moto kolone iz bilo kojeg razloga, izuzetno je bitno radi izbjegavanja mogućeg „natrpavanja“ motora, blokade izlaska pojedinih motora, kao i sigurnosti motora od serijskog pada motora.



Ukoliko je moto kolona skrenula desno na neko od odmorišta "leader" kolone obavezno smanjuje brzinu kretanja do potpunog zaustavljanja, dajući se "lagano polukružno desno", te određivši mjesto na kojem će nakon njega stati cijela moto kolona, započinje s "lijevim" skretanjem pod 45 stupnjeva, vraćajući motor "unazad" do rubnika. Isti postupak slijedi svaki slijedeći motorist strpljivo čekajući svog prethodnika iz kolone. Razmak između motora, trebao bi biti najmanje 1,50 metar, iz razloga sigurnosti od serijskog pada svih motora, iako često nema takvih uvjeta.

SIGNALIZACIJA

Vođa puta - leader prati događanja na cesti, i o tome obavještava ostale motoriste iz kolone. Signalizacija koja se tom prilikom "izvodi" je specifična, a vidljiva je vozaču motora iza njega, i možda još svega par motorista u koloni (ukoliko je kraća). Nužno je potrebno da se dobivena signalizacija od "predvodnika" proslijedi vozaču motora iza sebe, iz razloga da svi motoristi u koloni znaju što slijedi tijekom vožnje u koloni. Takva signalizacija ne pokazuje samo događanja na prometnici već i namjere predvodnika moto kolone koje će uslijediti, a kojih se pridržavaju svi motoristi u koloni.



STOP

lijeva ruka je ispružena prema dolje, a dlan je okrenut prema vozačima iza sebe



USPORI

lijeva ruka je ispružena prema dolje, pomiče se iz ramena gore-dolje



PROĐI ISPRED MENE

lijeva ruka je ispružena u stranu, pomiče se naprijed-nazad



VOŽNJA U JEDNOJ KOLONI

lijeva ruka visoko iznad glave, sa ispruženim kažiprstom



VOŽNJA U DVIJE KOLONE

lijeva ruka visoko iznad glave, sa ispruženim kažiprstom i srednjim prstom



STANI SA STRANE

ruka ispružena, sa kažiprstom pokazuje prema desno



UPALI SVJETLO

lijeva ruka iznad glave i kuckanjem prstima dodiruješ svoju kacigu



ISKLJUČI ŽMIGAVAC

ispružena ruka pod kutem, zatvori-otvori dlan sa svim prstima ispruženim



NEDOSTATAK GORIVA

lijevim kažiprstom pokazuješ na svoj spremnik goriva



OPASNOST NA CESTI

sa lijeve strane-pokaži lijevom rukom, sa desne strane-pokaži desnom nogom



IDEMO NA PIĆE ?

dlan zatvoren, palac prema ustima

10) VAŠ MOTOCIKL



Održavanje motocikla

Postoje mnoge stvari na cesti koje mogu prouzročiti probleme. Vaša odgovornost je pobrinuti se da vaš motor nije jedan od njih. Naizgled benigni mehanički kvar na motoru može prouzročiti sudar koji za posljedicu može imati ozbiljne povrede ili čak smrt vozača ili drugih sudionika u prometu. Vaš motocikl zahtjeva češću provjeru nego automobil jer motocikl ima više vibracija, mogućnost da se pojedini vijci i matice otpuste.

Uobičajne inspekcije

Upustvo za upotrebu će objasniti detalje redovnog održavanja i raspored servisa da bi vaš motocikl bio u besprijekornom stanju, također motociklist može pregledati sve bitne djelove prilikom pranja motora. Rana detekcija problema, otpuštene matice ili benignog kvara može uputiti na probleme i način na koji trebate držati motocikl u stanju spremnog za vožnju.

Način provjere

Uz odgovarajući način provjere motociklist smanjuje rizik povrede prouzročene mehaničkim kvarom. Ovaj sistem provjere može se primjeniti na svakom motociklu:

1. Provjera prije vožnje

- provjerite tlak u gumama
- provjerite nategnutost lanca
- provjerite rade li pozicijska svjetla, kao i dugo i kratko svjetlo, stop svjetlo (treba reagirati i na stražnju i na prednju kočnicu) kao i pokazivače smjera
- provjerite rad poluga, nožica i ostalih komandi
- provjerite rad sirene
- provjerite položaj retrovizora

2. Provjera prije paljenja motora

- provjerite razinu ulja u motoru
- provjerite razinu rashladne tekućine (ako je takva koncepcija motora)
- provjerite koliko goriva imate u spremniku

3. Provjera nakon paljenja motora

- Provjerite je li sve žaruljice rade kako treba
- motor radi bez problema

4. Periodičke provjere

- provjerite nategnutost lanca i podmažite ga naročito poslije mokrih ili prašnjavih uvjeta na cesti
- provjerite razinu elektrolita u akumulatoru, i stanje kontakata
- provjerite stanje filtera za zrak (i uljnog ako je moguće)
- provjerite dubinu šare na gumi, kao i tlak
- podmažite i namjestite ručice, nožice, prekidače i ostale kontrole

Servisiranje motocikla u okviru redovnog održavanja

Ovo je generalno uputstvo kako održavati motocikl i ne bi trebalo biti zamjena za uputstvo koje ste dobili uz motocikl. Prizvođač najbolje zna kakvo je održavanje potrebno vašem motociklu.

Trebali bi se upoznati sa tim uputstvom naročito ove osnovne stvari:

- ciklus promjene ulja i filtera
- ciklus promjene rashladne tekućine i ulja za kočnice
- servisiranje komponenti ovjesa
- veličina gume i preporučeni tlak
- pravilno podešavanje kontrola
- preporučeni obrtaji motora
- sigurnosna upozorenja i savjeti

AKO NEŠTO NE ZNATE – NE DIRAJTE

Dobar savjet je da uvijek imate u glavi „ako nešto ne znam – neću ni dirati“. Prepoznajte vaša ograničenja i potražite stručni savjet za dio motora koji je iznad vaših znanja ili vještine.

Oprema i modifikacije

Ako dodate loše dizajnirani dio opreme ili napravite promjenu na vašem motociklu to može prouzročiti težom kontrolom vozila. Obratite pažnju na sljedeće:

- **visoko podignuti držači nogu** – ako montirate više držače obratite pažnju da možete dohvatiti nožicu stražnje kočnice i polugu mjenjača.
- **visoki volan** – ako su ručke više od ramena vozača mogu biti nelegalni, teže je upravljati motociklom i mogu blokirati pogled.
- **šire gume** – šire gume ne znače poboljšanje performansi i upravljivosti.

Neke promjene mogu utjecati na deformaciju ostalih dijelova. Inženjeri su obično potrošili godine za dizajniranje nekog dijela motora kako bi on funkcionirao korektno. Ne radite nikakve prepravke ako niste sigurni kako će one utjecati na ponašanje motocikla.

AKO NEŠTO NE ZNATE, NE DIRAJTE!



11) PRVA POMOĆ

Tema je vrlo kompleksna i zahtjeva puno savjeta, znanja i dovoljno praktičnog rada da bi se u datom trenutku moglo ispravno procijeniti što napraviti. Dolazak na mjesto nesreće je jedan od najbitnijih trenutaka kad se u malo vremena može puno napraviti, ali samo ako je ispravno procijenjeno. Nedovoljno je samo poznavanje tehnike pružanja prve pomoći, važnija je sabranost, taktičnost i nadasve ljudska toplina. Prikladnim pristupom i postupkom oko unesrećenog postiže se kod osobe osjećaj sigurnosti i povjerenja u spašavatelje. Na taj način se i nesvjesno kod unesrećenoga podiže moral, a tjelesne i duševne snage koje su još preostale uključuju se u svladavanje teškog stanja u kojem se unesrećeni nalazi.



ZAPAMTITE: Onaj tko nije siguran u ono što radi nek ne povlači konkretne poteze!!

Što treba učiniti od dolaska na mjesto nesreće do dolaska hitne pomoći:

- izvlačenje iz zone opasnosti
- poziv u pomoć
- pregled unesrećenog
- oživljavanje CPR
- zaustavljanje krvarenja
- borba protiv šoka



IZVLAČENJE IZ ZONE OPASNOSTI

Ako postoji objektivna opasnost od mogućeg požara vozila, od naletanja drugog vozila, od pada vozila niz liticu i slične stvari tada je prioritetno ozlijeđenog "odvući" na sigurno... tj. staviti ga izvan opasnosti. Također bitna je i vlastita sigurnost - osigurati mjesto da ne dođe do novih nesreća.

OKOLNOSTI U KOJIMA MORATE POMAKNUTI OZLJEĐENOG

1. Ako je bez svijesti provjerite disanje i krvotok i po potrebi poduzmite mjere oživljavanja. Onesviještenog koji diše okrenite u bočni položaj.
2. Ako mu prijeti opasnost na mjestu gdje leži (npr. prometna cesta, požar) premjestite ga na sigurnije mjesto. Za podizanje i nošenje ozlijeđenog potrebno je više ljudi koji moraju uskladiti svoje pokrete. Ozlijeđenik se pomiče kao cjelovita jedinica, bez savijanja trupa.
3. Pri sumnji na ozljedu vratne kralježnice jedna osoba mora pridržavati glavu da spriječi savijanje i rotaciju vrata. To će učiniti tako da dlanove stavi pod ozlijeđenikove lopatice dok glava leži na podlakticama.
4. Ako je hitna medicinska pomoć nedostupna preostaje vam da sami imobilizirate i prevezete ozlijeđenog. Potrebna vam je jedna široka daska ili ploča (mogu poslužiti

i vrata) i odgovarajuće vozilo. Pri sumnji na ozljedu vratne kralježnice glava mora biti poduprta s obje strane da se spriječi njeno pomicanje tijekom vožnje.

POZIV U POMOĆ

Poziv u pomoć vrši se preko jedinstvenog broja 112 ili pozivom hitne medicinske pomoći na broj 194.

PREGLED UNESREĆENOG

provjera vitalnih funkcija

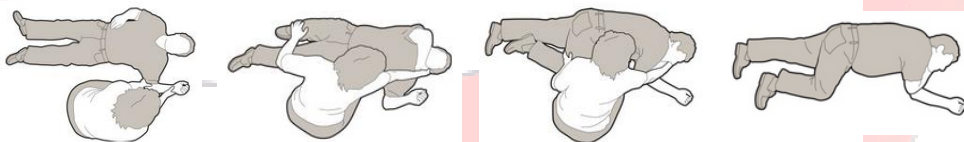
- stanje svijesti - ima/nema
- disanje - diše ili ne
- krvotok(cirkulacija) – ima/nema
- detaljan pregled unesrećenog od glave do pete

Ukoliko je ozljeđeni pri svijesti, a žali se na bol u leđima ili vratu možemo sumnjati na ozljedu kralježnice. I sama sumnja na ozljedu kralježnice zahtijeva postupak kao da ta ozljeda postoji. Dok čekate dolazak hitne pomoći ostavite ozljeđenika na mjestu i u položaju u kojem ste ga i zatekli. Pri sumnji na ozljedu vratne kralježnice pažljivo mu poduprite glavu dlanovima da spriječite njeno pomicanje. Recite mu da se ne miče i ne ostavljajte ga samog.

Ako zateknete unesrećenog samo u nesvijesti (znači diše i ima puls) i ako procjenite da nema povreda kralježnice potrebno ga je staviti u bočni položaj kojim sprečavamo gušenje unesrećenog.

Postupak:

Jednu ruku unesrećenog stavite iznad glave, drugu preko prsišta, savinuti nogu u koljenu te ga okrenuti na stranu na kojoj mu je ruka iznad glave. Taj manevar može izvesti jedna osoba bez poteškoća.



OKRETANJE NA BOK PRI OZLJEDI KRALJEŽNICE: Ako je gubitak svijesti prouzrokovan ozljedom (npr. prometnom nezgodom ili padom s visine), moramo posumnjati i na mogućnost ozljede kralježnice. Za okretanje su tada potrebne dvije osobe. Dok jedna polagano okreće trup bolesnika, druga za to vrijeme pridržava glavu u neutralnom položaju, tj. u istoj osovini s trupom, izbjegavajući savijanje i rotaciju vrata. Ukoliko ste sami na mjestu nezgode, ozljeđenog morate okrenuti sami, jer je opasnost od gušenja veća od rizika ozljede kralježnične moždine.

OŽIVLJAVANJE CPR

Procjena treba li davati umjetno disanje i masažu srca (te shodno tome skinuti kacigu ili ne) vrlo je jednostavna:

1. otkopčati svu odjeću na povrijeđenom da se oslobodi prsni koš
2. pogledati pomiče li se (diže/spušta) prsni koš ili trbuh
3. pokušati opipati puls, bilo na podlaktici, bilo na vratu

Ako nema pulsa, *skinuti kacigu** i odmah krenuti s masažom srca.

Ako ima pulsa ali ne diše, *skinuti kacigu** i provjeriti usnu šupljinu, osloboditi dišne puteve i dati umjetno disanje.

Oživljavanje započinjemo masažom srca. Unesrećeni mora ležati na tvrdoj podlozi. Odjeću nije potrebno skidati. Stavite korijen dlana na sredinu prsnog koša. Drugi dlan položite preko prvog. Prsti mogu biti isprepleteni ili ispruženi, ali ne smiju dodirivati stijenku prsnog koša.



Laktovi spasioca moraju biti ispruženi, a ramena iznad mjesta pritiska. Pritisak treba biti brz i kratkotrajan, jačine prilagođene dobi i konstituciji bolesnika.

Kod odrasle osobe prsna kost se mora udubiti za 5-6 cm. Slijedi popuštanje pritiska kako bi se prsni koš svojom elastičnošću vratio u prvobitni oblik. Pri tome ne smijemo odvajati dlanove od stijenke prsnog koša. Tijekom čitavog ciklusa pritiskanja i popuštanja laktovi spasioca trebaju biti ispruženi, a dlanovi u kontaktu s prsnim košem. Masaža se izvodi brzinom 100 do 120 / minuti (pet do šest pritisaka u tri sekunde).

Nakon trideset(30) pritisaka prijedite na umjetno disanje i primjenite dva(2) upuha, svaki u trajanju od jedne sekunde. Prilikom upuhivanja glava se opet zabacuje(da zrak ne odlazi u želudac),te se nos drži začepljen. Reanimirajte dok ne stigne hitna ili ako vidite znakove uspješnog oživljavanja.

ZAPAMTITE: REANIMACIJA IMA PREDNOST PRED POVREDOM KRALJEŽNICE. AKO UNESREĆENI IMA PULS I DIŠE KACIGA SE NE SKIDA!!!!

**Postupak skidanja zaštitne kacige uvijek izvode 2 (DVA) spasioca. Pretpostavit ćemo da ozljeđeni motociklista leži na leđima. Prvi spasioc se na koljenima postavlja iza glave ozljeđenoga, otvara vizir i prihvaća sa obje ruke bočne strane kacige, a palce smješta na unutarnji rub kacige (na donji dosjed vizira), dok ostali prsti zahvaćaju donji rub vilice (čeljusti); Drugi spasioc prereže ili oslobodi kopču na kacigi, dok prvi i dalje održava glavu u stabilnom položaju; Nakon toga, drugi spasioc postavlja prste jedne ruke tako da palcem prihvati jedan kraj čeljusti, a drugim prstima drugi kraj čeljusti. Sa drugom rukom pridržava zatiljak, koliko je to moguće od kacige; Prvi spasioc zabacuje kacigu malo unatrag, te je prevlači preko nosa ozljeđenoga, a za vrijeme izvođenja te radnje, drugi spasioc održava glavu i vrat u stabilnom položaju. Nakon skidanja kacige prvi spasioc prihvaća glavu sa bočnih strana i održava je u što pravilnijem položaju;*

Drugi spasioc postavlja okovratnik i po potrebi imobilizira kralježnicu.

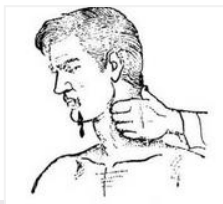


ZAUSTAVLJANJE KRVARENJA

Krvarenje nastaje ozljedom krvne žile. Vanjsko krvarenje je vidljivo jer krv istječe na površini tijela. Unutarnje krvarenje se događa u unutrašnjosti tijela, skriveno od pogleda, pa dulje vrijeme može ostati neprepoznato. Jačina krvarenja ovisi o veličini ozlijeđene krvne žile. Pri ozljedi veće žile (arterije) krv će istjecati u mlazu, pa osoba može vrlo brzo iskrvariti. Zato je zaustavljanje krvarenja prioritetni postupak prve pomoći kod svake ozljede.

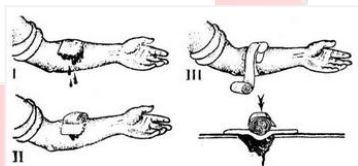
POSTUPCI ZA ZAUSTAVLJANJE VANJSKOG KRVARENJA:

- pritisak na ranu
- kompresivni zavoj
- podvezivanje uda



PRITISAK NA RANU

Komadom gaze ili tkanine čvrsto pritisnete mjesto krvarenja. Ako je rana na ruci ili nozi, podignite ozlijeđeni ud i zadržite ga u povišenom položaju. Ako je u ranu zabodeno strano tijelo (nož, drvo, strijela), ne smijete ga vaditi. Krvarenje ćete zaustaviti pritiskom na rubove rane oko stranog tijela.



KOMPRESIVNI ZAVOJ

Pritisak na ranu može se ostvariti i kompresivnim zavojem:

- na ranu stavite sterilnu gazu,
- na gazu stavite zamotuljak zavoja ili tkanine, točno iznad mjesta krvarenja. Može poslužiti i komadić drveta ili kamen,
- kružnim zavojem čvrsto stegnite zamotuljak. Čvor napravite iznad zamotuljka
- ozlijeđenu ruku ili nogu treba držati u povišenom položaju.



PODVEZIVANJE UDA

Ovo je radikalni zahvat koji dovodi do prekida cirkulacije ispod mjesta podvezivanja što može dovesti do odumiranja tkiva i gubitka uda. Zato se podvezivanje smije primijeniti samo u slučajevima amputacijske ozljede (otrgnuća ili odsjecanja dijela ruke ili noge), jakog nagnječenja i drobljenja uda, a kada krvarenje nije moguće zaustaviti niti jednim drugim postupkom.

Za podvezivanje se koriste namjenski proizvedene široke gumene vrpce ili platnene vrpce s kopčom (Esmarch), ali može poslužiti i trokutasta marama složena na širinu od 5 cm, kravata ili debelo uže. Ne koristite tanke materijale jer se mogu usjeći u tkivo. Podvezica se stavlja na nadlakticu ili natkoljenu. Zateže se pomoću štapića dok krvarenje ne prestane. Zabilježite vrijeme stavljanja podvezice.

BORBA PROTIV ŠOKA

Šok u medicinskom smislu znači po život opasno stanje poremećene cirkulacije krvi koje može imati različite uzroke i mehanizme nastanka.

NAJČEŠĆI UZROCI ŠOKA

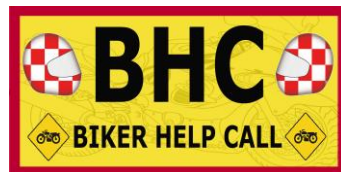
- Veliki gubitak krvi zbog vanjskog ili unutarnjeg krvarenja.
- Teške ozljede - prijelomi, opsežne opekline, prignječenja udova, strijelne ozljede, ozljede trbuha, prsnog koša i dr.
- Anafilaktička reakcija - vrsta alergijske reakcije koja se može javiti kod uboda insekata ili primjene nekih lijekova.
- Srčani infarkt.
- Sepsa - teška infekcija s pojavom bakterija u krvi.
- Veliki gubitak tjelesnih tekućina povraćanjem, proljevom i znojenjem.
- Bol i strah potpomažu razvoj šoka.

ZNAKOVI ŠOKA

- Koža je blijeda i hladna, orošena ljepljivim znojem.
- Usne i prsti mogu biti modri.
- Puls je ubrzan i teško opipljiv.
- Disanje je ubrzano i površno.
- Osjećaj hladnoće.
- Žeđ, mučnina i ponekad povraćanje.
- Nemir i uzbuđenost koji s pogoršanjem šoka prelaze u apatiju i nezainteresiranost. Bolesnik više ne zapomaže, a pogled mu je odsutan.

POSTUPAK

1. Zaustavite krvarenje, previjte rane, imobilizirajte prijelome.
2. Ozlijeđenik ili bolesnik u šoku treba ležati s lagano uzdignutim nogama. Pokrijte ga.
3. Ne ostavljajte ga samog, nastojte ga ohrabriti i pružiti mu osjećaj sigurnosti.
4. NE dajte mu hranu niti piće. Samo ako je prijevoz do bolnice dugotrajan i ako ste sigurni da nema ozljede trbuha niti krvarenja iz probavnih organa, možete mu povremeno davati manje količine vode ili čaja.
5. NE koristite izvore topline poput termofora ili toplog crijepa za zagrijavanje osobe u šoku.



12) BHC (BIKER HELP CALL)

BHC (BIKER HELP CALL) je projekt Udruge KARAVANA ZA ŽIVOT "bikeri na cesti" kojim se želi vozaču na dva kotača koji se negdje nađe u nevolji tj. dogodi mu se kvar ili slično, ponuđenim kontaktima pomoći.

BHC možete vidjeti na ovom linku:

http://www.karavanazazivot.com/menu/mapa_karta_bhc.htm

Kako je zamišljen BHC?

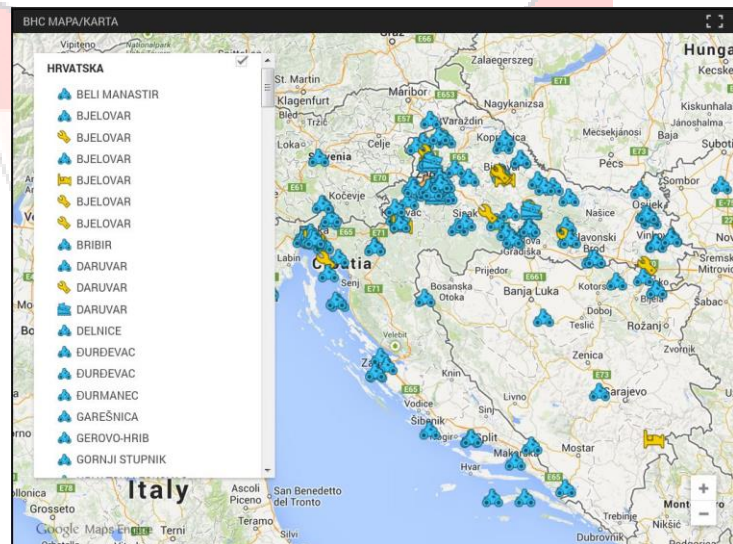
BHC je zamišljen kao kontakt baza podataka, brojeva telefona, imena pojedinaca ili klubova neovisno o „boji“, narodnosti ili bilo kojoj drugoj pripadnosti jer znamo da vrlo često tragedija tu istu „kategoriju“ ne poznaje. U bazi je vidljivo koji oblik pomoći pojedinac ili klub mogu ponuditi, bilo da se radi o prijevozu motora, mehaničarskim uslugama, smještaju, vulkanizerskim uslugama, servisu ili jednostavno pomoći motociklistu u nevolji.

Zašto BHC?

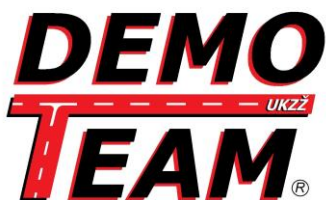
Jer smo svi više manje vozeći se cestama Hrvatske ali i šire naišli na problem od nedostatka informacija do nedostatka dijelova, skupih prenoćišta, nekvalitetne usluge ili jednostavno nepotrebno napravili ... loš potez radi neinformiranosti.

Ukoliko se i Vi želite prijaviti za pomoć motociklistu u nevolji na službenim stranicama KARAVANE ZA ŽIVOT "bikeri na cesti" www.karavanazazivot.com ispunite obrazac za prijavu na BHC http://www.karavanazazivot.com/menu/bhc_prijava.htm

Aplikaciju **Biker Help Call (BHC)** možete pratiti na Android operativnom sustavu i Apple operativnom sustavu (iOS)



13) DEMO TEAM



DEMO TEAM je projekt Udruge KARAVANA ZA ŽIVOT "bikeri na cesti" koji u teoriji i praksi prezentira sigurnije, pravilnije i lakše upravljanje motociklima različitih vrsta te simulira razne situacije u prometu.

DEMO TEAM demonstrira slijedeće:

- pravilno kočenje (prednjom, stražnjom i s obje kočnice),
- kočenje u zavoju,
- kocenje na pijesku i skliskoj podlozi,
- kočenje u zavoju na pijesku,
- tehnike upravljanja, obrnuto upravljanje (countersteering),
- izbjegavanje prepreka,
- izbjegavanje prepreka u zavoju,
- prolazak osnovnih elemenata na poligonu,
- umijeće kontrolirane i spore vožnje,
- vožnja slaloma tehnikom obrnutog upravljanja,
- simulacija potencijalnih (čestih) situacija u prometu,
- tehnika pravilnog podizanja motocikla,

Poligone u organizaciji DEMO TEAM-a, diljem RH, možete pratiti na našim službenim stranicama www.karavanazazivot.com

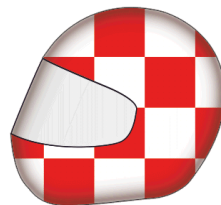
Na poligone se možete prijaviti ispunjavanjem obrasca na web stranicama ili poslati upit na email demoteam@karavanazazivot.com



14) O NAMA

Što je KARAVANA ZA ŽIVOT „bikeri na cesti“?

Ideja pretočena u djelo još 2011. godine kada je odlučnim DOSTA rečeno STOP stradavanju motociklista, zaljubljenika vožnje na 2 kotača, bikerima.



Zašto?

Jer se oduzetom prednošću, nepotrebnim forsiranjem „jačih“ sudionika u prometu vrlo često uz prednost oduzima i život - najvrijednije što imamo.

Kako?

Jednogaodišnjem okupljanjem svih motociklista iz Hrvatske, ali i iz susjednih zemalja koje nam daju potporu, poput Slovenije, BiH, Mađarske, Italije, Njemačke, Švicarske, ... želimo javnosti pokazati da nismo zanemarivi sudionici u prometu, da smo najranjivija motorizirana skupina u prometu te da iznad svega imamo jednakovrijedno pravo na život. Baš kao i svi ostali.

Kako je vrijeme prolazilo bili smo svjesni i vlastitih slabosti, vlastitih nedostataka kao i znanja koje je potrebno da bi našu strast, želju i volju za vožnjom pretvorili u što sigurniji povratak našim obiteljima.

Što smo učinili?

Povezali smo se sa strukom, svim relevantnim subjektima koji mogu, žele i znaju pomoći svojim savjetima, znanjem i sredstvima, nama motociklistima, da prepoznamo vlastite slabosti, usavršimo tehnike upravljanja motociklom i rizik stradanja svedemo na najmanju moguću mjeru.

Zalaganjem na projektima iz sigurnosnog aspekta, aktivnom i pasivnom prevencijom, doprinjeli smo uvođenju novih prometnih znakova u zakonsku regulativu, elastičnih odbojnika na prometnicama koji će svojom primjenom spriječiti učestalo stradavanje i izlijetanje sa kolnika, primjenu boja na kolniku koje svojim atestima dokazuju da imaju svojstvo otpornosti na proklizavanje pneumatika.

Dan motociklista 05.05. definiran je upravo održavanjem 1. KARAVANE ZA ŽIVOT. Osnovali smo DEMO TEAM koji svojim stečenim znanjem isto prenosi na mlađe, ali i starije naraštaje kako bi vlastita iskustva prezentirao na svima prihvatljiv način.

Ispravljanjem mnogih nelogičnosti u zakonskoj regulativi između kojih su visoka davanja za motocikle u smislu obveznog osiguranja kao i godišnjeg poreza na CMV koja nas stavljaju u neravnotežan položaj sa ostalim sudionicima u prometu.

U 2012. godini podršku nam je dalo 2500 motociklista, u 2013. godini 4500 motociklista. Pred nama je 03.05.2014. - datum održavanja 3. KARAVANE ZA ŽIVOT „bikeri na cesti“ na ŠRC JARUN-ZAGREB...

Budite dio nas, budite jedinstveni, solidarni sa motociklistima na barem jedan dan ...budite solidarni sa nama i pridružite nam se u zajedničkoj organiziranoj vožnji kroz cijelu Republiku Hrvatsku do konačnog odredišta te zajedno sa nama pošaljite poruku svim sudionicima u prometu ... da smo i mi motociklisti ljudi ... ljudi koji imaju svoj specifičan način života, imaju svoje stavove, vole i žive život na 2 kotača i jedino što žele je ... stići u zagrljaj svojih najbližih ... živi i neozljeđeni.

Molimo sve, baš sve, baš sve ... kao što ste ovo pročitali dva puta, dva puta ... da kada vidite svjetla motocikla, mopeda, skutera ... pogledate DVA PUTA prije nego li mu oduzmete prednost jer nigdje Vam se toliko ne žuri ... da bi zavili u crno jednu obitelj motociklista!

15) LITERATURA I IZVORI:

1. Motorcycle Riders' Handbook –RTA (Roads and Traffic Authority),
ISSN 0728-4985; preveo i prilagodio Predrag Popović
2. Zavod za hitnu medicine grada Zagreba, www.hitna-pomoc-zg.hr;
3. MUP, Ravnateljstvo policije, Služba za sigurnost cestovnog prometa
3. Fotografije - Željka Grabner;
4. Ilustracije i crteži – odabrao Predrag Popović, Željka Grabner, Željko Marinović;
5. službena stranica udruge KARAVANA ZA ŽIVOT “bikeri na cesti”

www.karavanazazivot.com

Moto priručnik u elektronskom obliku možete pogledati na službenim stranicama Udruge KARAVANA ZA ŽIVOT “bikeri na cesti” www.karavanazazivot.com te na aplikaciji **Biker Help Call (BHC)** na Android operativnom sustavu i Apple operativnom sustavu (iOS)



Više o Udruzi KARAVANA ZA ŽIVOT “bikeri na cesti” projektima, akcijama, DEMO TEAM-u, BHC-u možete čitati na:



Kontakt:

organizacija@karavanazazivot.com

info@karavanazazivot.com

marketing@karavanazazivot.com

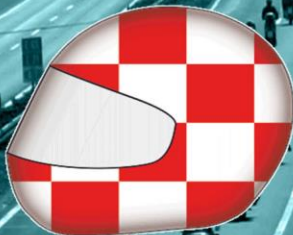
demoteam@karavanazazivot.com

karavanazazivot@gmail.com

U Zagrebu, ožujak 2014 g.

**POKROVITELJ:
NACIONALNI PROGRAM SIGURNOSTI
CESTOVNOG PROMETA**

NACIONALNI
PROGRAM
SIGURNOSTI
CESTOVNOG
PROMETA



**UDRUGA
KARAVANA ZA ŽIVOT "BIKERI NA CESTI"**

www.karavanazazivot.com

SJEDIŠTE: ZAGORSKA 48, 10000 ZAGREB

MB:04007484

OIB:60477273150

IBAN: HR8023600001102338067



**KARAVANA ZA ŽIVOT
BIKERI NA CESTI**



TISAK: