

Θεωρία μοτοσυκλέτας για την πρακτική εξέταση

Το πρώτο στάδιο της εξέτασης είναι ο έλεγχος για την σωστή συντήρηση της μοτοσυκλέτας. Οι εξεταστές θα μας κάνουν κάποιες ερωτήσεις πριν ξεκινήσουμε τις δοκιμασίες στην πίστα. Πριν ξεκινήσουν τις ερωτήσεις ίσως μας ζητήσουν να μεταφέρουμε τη μοτοσυκλέτα με σβηστή μηχανή σπρώχνοντας τη με τα χέρια. Εμείς πρέπει να θυμόμαστε ότι κάνουμε τις ίδιες ενέργειες που θα κάναμε αν ανεβαίναμε να την οδηγήσουμε.

1. Φοράω κράνος με κλειστή ζελατίνα πάντα και λουράκι
2. Γυρίζω το κλειδί στο on και ανεβάζω το σταντ
3. Ανάβω αριστερό φλάς και γυρνάω το κεφάλι για έλεγχο της νεκρής γωνίας
4. Σταματάω όπου μου δείξουν οι εξεταστές με δεξί φλάς και γυρίζω κλειδί στο off
5. Βάζω την μηχανή στο σταντ και πάλι

Αφού φέραμε την μηχανή στην θέση που μας υπέδειξαν, ξεκινάμε με τις ερωτήσεις και τους ελέγχους. Προκειμένου να θυμάστε όλους τους ελέγχους με πρόσωπο στην μοτοσυκλέτα τους ξεκινάτε από μπροστά προς τα πίσω:

- Ελαστικά
- Φρένα
- Αναρτήσεις
- Φώτα, φλάς
- Κόρνα
- Καθρέπτες
- Τα υγρά της μοτοσυκλέτας (λάδια κ.λ.π)
- Την αλυσίδα

Πως ελέγχουμε τα ελαστικά της μοτοσυκλέτας

Ελέγχω την πίεση του αέρα των ελαστικών. Μπορώ να ελέγξω αν είναι ξεφούσκωτο το λάστιχο, πατώντας το με το πόδι στο κάτω μέρος του τροχού. Αν το λάστιχο κατεβαίνει εμφανώς, τότε θέλει αέρα. Για να διαπιστώσω ωστόσο αν έχει την σωστή πίεση πρέπει τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα να ελέγχω την πίεση σε ένα βενζινάδικο. Πρέπει να μετρήσω την πίεση ακριβώς όσο μου λέει ο κατασκευαστής της μοτοσυκλέτας. Συνήθως αναγράφεται σε αυτοκόλλητο στο καπάκι της αλυσίδας. Η σωστή μέτρηση γίνεται με κρύα ελαστικά πριν οδηγήσουμε.

Μετά θα ελέγξω τα ελαστικά μήπως χρειάζονται αντικατάσταση:

Θα ελέγξω αν έχει φαγωθεί (λιώσει) το πέλμα. Πρέπει να ελέγξω το βάθος των αυλακώσεων του πέλματος να μην είναι λιγότερο από **1mm (χιλιοστό)**. Αυτό μπορώ να το κάνω και με τους δείκτες φθοράς. Πρέπει να ελέγξω αν έχουν λήξει.

Τα ελαστικά λήγουν στα **3 χρόνια** από την ημερομηνία παραγωγής τους. Η ημερομηνία κατασκευής αναγράφεται σαν τετραψήφιος κωδικός. **Τα 2 πρώτα νούμερα αναφέρονται στην εβδομάδα και τα 2 δεύτερα στο έτος κατασκευής.**

Τέλος θα πρέπει να τα αντικαταστήσουμε αν έχουμε διανύσει **30.000 χιλιόμετρα** με τα ίδια ελαστικά, ακόμα κι αν δεν έχει παρέλθει η τριετία.

Πως ελέγχουμε τα φρένα της μοτοσυκλέτας

Το σύστημα των φρένων μπορεί να είναι υδραυλικό ή μηχανικό.

Το Υδραυλικό σύστημα το ελέγχουμε ως εξής:

Βασική προϋπόθεση για το σωστό έλεγχο των υδραυλικών φρένων είναι να τοποθετήσουμε την μοτοσυκλέτα σε οριζόντια θέση. Δηλαδή στο Διπλό σταντ και σε οριζόντιο επίπεδο έδαφος με το τιμόνι στην ευθεία.

Αρχικά κοιτάμε την στάθμη του υγρού των φρένων. Την στάθμη την ελέγχουμε από την οπή στο δοχείο των υγρών του φρένου. Δίπλα στην οπή έχει την ένδειξη lower που είναι το όριο.

Αν ελέγξω και τα υγρά βρίσκονται στο όριο ή πιο κάτω αυτό σημαίνει φθορά στα υλικά τριβής. Δηλαδή θέλουν αλλαγή τα τακάκια ή ο δίσκος γιατί έχουν φαγωθεί υπερβολικά.

Αν όμως παρατηρήσουμε πως η στάθμη του υγρού πέφτει γρήγορα (από μέρα σε μέρα π.χ) τότε υπάρχει σίγουρα κάποια διαρροή των υγρών.

Σε κάθε περίπτωση όταν υπάρχει πρόβλημα στα φρένα **δεν πάμε πουθενά**. Καλούμε την οδική βοήθεια ή το μάστορα επι τόπου να μας φτιάξει τη βλάβη.

SOS δεν συμπληρώνω μόνος μου υγρά φρένου και δεν οδηγώ με διαρροή (θα τα χάσουμε τελείως και δεν θα πιάνει το φρένο).

Στη συνέχεια πατάω το χειρομοχλό του φρένου και θα πρέπει να μην τερματίζει αλλά να έχει αντίσταση και μετά να επανέρχεται στη θέση του.

Πιο κάτω στη ρόδα θα ελέγξουμε το δίσκο να είναι καλά στερεωμένος και να μην είναι σκουριασμένος ή σπασμένος. Ο δίσκος με το φρενάρισμα τρίβεται και όταν το πάχος του φτάσει στο όριο π.χ. **3,5 mm** (το γράφει πάνω του) χρειάζεται αλλαγή. Τέλος θα ελέγξω και τα υλικά τριβής (τακάκια) που ακουμπούν στο δίσκο να μην έχουν λιώσει (φαγωθεί) τελείως.

Το μηχανικό σύστημα (Ταμπούρα) το ελέγχουμε ως εξής:

Το μηχανικό σύστημα δεν έχει υγρά άλλα μόνο ντίζες. Δηλαδή συρματοσχοίνα, βραχίονες και μεταλλικούς άξονες. Το φρένο αυτό είναι κλειστό και δεν μπορούμε να δούμε τα υλικά τριβής.

Για να διαπιστώσουμε αν υπάρχει φθορά κρατάμε πατημένο το φρένο και κοιτάμε τον δείκτη στον βραχίονα του ταμπούρου. **Ελέγξτε ότι ο δείκτης είναι στην καθορισμένη ζώνη. Τα τακάκια των φρένων πρέπει να αντικατασταθούν αν ο δείκτης υπερβαίνει το όριο φθοράς, που έχει σημαδευτεί πάνω στο ταμπλό του φρένου.**

Πατήστε το φρένο, πρέπει να φέρνει αντίσταση και μετά να επανέρχεται. Αν είναι πολύ μαλακό στο πάτημα χρειάζεται σφίξιμο από τη βίδα ρύθμισης του βραχίονα στην ρόδα.

Αναρτήσεις

Για τον έλεγχο των αναρτήσεων τους ασκώ πίεση. Η σωστή συμπεριφορά της ανάρτησης είναι να συσπειρώνεται και να επανέρχεται στην θέση της ομαλά. Επίσης παρατηρούμε αν υπάρχει διαρροή λαδιού από το αμορτισέρ.

Φώτα, φλάς

Βάζουμε τη μηχανή σε λειτουργία και ελέγχουμε αν λειτουργούν τα μπροστά φώτα **(φώτα διασταυρώσεως και πορείας)** και στη συνέχεια τα πίσω **(θέσεως και φρένου)**. **SOS τα φώτα είναι αναμμένα όλο το 24ωρο για να μας βλέπουν καλύτερα.** Με τον ίδιο τρόπο ελέγχω και τα φλάς μπροστά και πίσω.

Κόρνα

Ελέγχω με το κλειδί στη θέση ON αν λειτουργεί σωστά η κόρνα όταν την πατάμε.

Καθρέπτες

Πρέπει να είναι καθαροί και σωστά ρυθμισμένοι για καλή ορατότητα πίσω μας. Προσοχή χρειάζεται στις περιοχές που δεν φαίνονται (νεκρές γωνίες) και αυτός είναι ο λόγος που πάντα γυρνάμε κεφάλι πίσω.

Αλυσίδα

Πρώτα θα ελέγξουμε στη μέση της αλυσίδας για την ανοχή της **(τζόγο) πάνω – κάτω να είναι 2 με 3 cm περίπου**. Μετά θα δούμε αν είναι καθαρή και σωστά λαδωμένη. Η αλυσίδα χρειάζεται αλλαγή όταν τα δοντάκια του γραναζιού είναι μικρά (έχουν φαγωθεί). Σε πολλές μοτοσικλέτες υπάρχει ένδειξη αλλαγής αλυσίδας πάνω στον τεντωτήρα.

Για τον έλεγχο και την ρύθμιση της αλυσίδας κάνω τις παρακάτω ενέργειες:

Μετράω τον τζόγο της αλυσίδας στο κέντρο της, με ένα μέτρο. Αν η απόσταση είναι μεγαλύτερη από την κανονική πρέπει να την τεντώσω. Αν είναι μικρότερη να την χαλαρώσω. Ξεσφίγγω τον άξονα του πίσω τροχού. Βγάζω το ασφαλιστικό παξιμάδια από τον ρεγουλατόρο και με το ρυθμιστικό παξιμάδι τεντώνω ή χαλαρώνω την αλυσίδα ανάλογα. Παράλληλα παρακολουθώ τις γραμμούλες των ρεγουλατόρων ώστε να είναι στην μέση ο τροχός.

Έλεγχος των υγρών της μοτοσικλέτας

SOS - Βασική προϋπόθεση για το σωστό έλεγχο των υγρών είναι να τοποθετήσουμε την μοτοσικλέτα σε οριζόντια θέση. Δηλαδή στο Διπλό σταντ και σε οριζόντιο επίπεδο έδαφος με το τιμόνι στην ευθεία.

Λάδι μηχανής. Ξεβιδώνω τον δείκτη του λαδιού και αφού σκουπίσω με ένα πανί το ξαναβάζουμε χωρίς να βιδώσουμε για να πάρουμε μέτρηση και θα πρέπει να μας δείξει ότι το λάδι είναι στην πάνω γραμμή. Αν λείπει λίγο λάδι συμπληρώνουμε εμείς με το λάδι που προτείνει ο κατασκευαστής της μοτοσικλέτας

Υγρά ψυγείου (παραφλού). Υγρά ψυγείου υπάρχουν μόνο στην κατηγορία Α μεγάλο και βρίσκονται κάτω από τη σέλα. Στην κατηγορία Α1 (παπί) ο κινητήρας κρυώνει μόνο με τον αέρα και γι αυτό ονομάζεται αερόψυκτος.

Υγρά μπαταρίας . Η μπαταρία βρίσκεται κάτω από τη σέλα της μοτοσικλέτας για να προστατεύεται και είναι κλειστού τύπου (ξηράς μορφής) δηλαδή δεν έχει υγρά. Από πάνω υπάρχει ένα λαμπάκι που μας δείχνει σε τι κατάσταση βρίσκεται (σαν το κινητό μας). Αν είναι πράσινο είναι οκ, αν είναι πορτοκαλί θέλει φόρτιση και αν είναι κόκκινο θέλει αντικατάσταση. Πολλές μπαταρίες έχουν υγρά και ονομάζονται ανοιχτού τύπου. Σε αυτές πρέπει να ελέγχουμε τη στάθμη του υγρού και αν χρειάζεται να συμπληρώνουμε με απιονισμένο νερό.

Συχνές ερωτήσεις των εξεταστών

1. Πότε ανάβουμε τα φώτα στην μοτοσικλέτα;

Απάντηση: Πάντα όταν οδηγάμε. Για να είμαστε καλύτερα ορατοί πρέπει να έχουμε τα φώτα διασταύρωσης αναμμένα. Οι σύγχρονες μοτοσικλέτες με οδηγία της Ε.Ε. έχουν αναμμένα τα φώτα διασταύρωσης πάντα.

2. Που θα επιλέξω να τοποθετήσω μια μπαγκαζιέρα στην μοτοσικλέτα μου;

Απάντηση: Όσο πιο κοντά στο κέντρο βάρους της μοτοσικλέτας. Το καλύτερο σημείο είναι επάνω στο ρεζερβουάρ (Μαγνητική τσάντα).

3. Γιατί ο δίσκος του φρένου έχει τρύπες;

Απάντηση: Για να γίνεται ταχύτερα η ψύξη του δίσκου αλλά και να αποβάλλονται ρινίσματα ή σκόνες.

Αν ανοίξουμε περισσότερες τρύπες θα υπήρχε πρόβλημα;

Απάντηση: Βεβαίως γιατί ο δίσκος θα σπάσει.

4. Τι μπορεί να προκαλέσει μια φθαρμένη εξάτμιση;

Απάντηση: Δυνατό θόρυβο, απορρύθμιση του κινητήρα, αυξημένη κατανάλωση, πρόωρη φθορά του κινητήρα.

5. Αν χαλάσουν τα φλάς, μπορώ να πάω μέχρι το συνεργείο;

Απάντηση: Ναι, θα κάνω σήμα εκτείνοντας τους βραχίονες.

6. Τι έγγραφα πρέπει να έχει ο οδηγός μαζί του;

Απάντηση: Δίπλωμα για την συγκεκριμένη κατηγορία, Άδεια κυκλοφορίας, ασφαλιστήριο συμβόλαιο, τέλη κυκλοφορίας, ΚΤΕΟ.

7. Τι είναι ο διακόπτης εκτάκτου ανάγκης .

Απάντηση: Ο διακόπτης εκτάκτου ανάγκης βρίσκεται στο ύψος του αντίχειρα στο δεξί μας χέρι, προκειμένου να απενεργοποιείται ο κινητήρας άμεσα. Ο διακόπτης εκτάκτου ανάγκης διακόπτει την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος άμεσα. Το μόνο σύστημα το οποίο δεν απενεργοποιεί είναι τα φώτα.

8. Τι προσέχω όταν αγοράζω κράνος;

Απάντηση: Να είναι εγκεκριμένου τύπου, ευδιάκριτο, ελαφρύ και να διαθέτει κούμπωμα ασφαλείας.

9. Τι πρέπει να κάνει ο συνεπιβάτης όταν πηγαίνουμε ένα ταξίδι;

Απάντηση: Να κρατάει τον οδηγό από τη μέση και να ακολουθάει τις κινήσεις του σώματος του.

10. Κάθε πότε πρέπει να μετράμε την πίεση στα ελαστικά.

Μετράμε την πίεση μια φορά την εβδομάδα όταν τα ελαστικά είναι κρύα.

11. Σε τι χρειάζονται οι αυλακώσεις στο ελαστικό.

Οι αυλακώσεις χρειάζονται στο να περνάει το νερό (αυλάκια όπως το λέει και η λέξη) μέσα ώστε να μην γλιστρά το ελαστικό σε βρεγμένο δρόμο (υδρολίσθηση). Γι' αυτό ο ΚΟΚ επιβάλλει αλλαγή στα ελαστικά όταν το βάθος των αυλακώσεων φτάσει το 1mm (χιλιοστό).

12. Τι σύστημα φρένου έχει μπροστά και πίσω η μοτοσυκλέτα.

Για την κατηγορία Α μεγάλο η μοτοσυκλέτα έχει υδραυλικό σύστημα μπροστά και πίσω με δίσκους. Για την κατηγορία Α1 (παπί) μπροστά είναι υδραυλικό με δίσκο και πίσω μηχανικό (με συρματοσχοίνο) με ταμπούρο.

13. Γιατί υπάρχουν 2 ξεχωριστά συστήματα στα φρένα.

Στη μοτοσυκλέτα πάντα υπάρχουν 2 ξεχωριστά φρένα για να μπορώ να πραγματοποιώ διαφορετικούς συνδυασμούς φρεναρίσματος ανάλογα με το δρόμο και την ταχύτητα που κινούμαι κάθε φορά. Στο βιβλίο της θεωρίας μας ρωτάει σε τι ποσοστό συμμετέχει σε ένα ιδανικό φρενάρισμα το μπροστά και πίσω φρένο και η σωστή απάντηση είναι 75% μπροστά και 25% πίσω. Αυτό όμως μπορεί να αλλάξει όταν κινούμαστε σε βρεγμένο δρόμο ή με μικρές ταχύτητες και να γίνει 50 – 50%. Ένα δεύτερος λόγος που οι μοτοσυκλέτες διαθέτουν ξεχωριστά συστήματα φρένου είναι για να μπορούμε να σταματήσουμε με ασφάλεια σε περίπτωση που κάποιο από τα 2 φρένα (συστήματα) πάθει βλάβη και δεν λειτουργεί.

14. Αν ελέγξουμε τη στάθμη των υγρών φρένων και το υγρό είναι στο όριο (lower) ή πιο κάτω τι πρόβλημα υπάρχει και τι πρέπει να κάνουμε.

Υπάρχουν 2 περιπτώσεις που μπορεί να έχει πέσει η στάθμη των υγρών. Η πρώτη περίπτωση είναι να υπάρχει διαρροή από το σωληνάκι των υγρών και η δεύτερη είναι να θέλουν αλλαγή τα τακάκια (υλικά τριβής) των φρένων.

Σε περίπτωση που υπάρχει διαρροή υγρών το καταλαβαίνουμε είτε από την απότομη πτώση της στάθμης των υγρών (από μέρα σε μέρα ή και αμέσως), είτε από τη φθορά στα τακάκια (αν ελέγξω και δεν έχουν φαγωθεί από το δίσκο).

Αν διαπιστώσουμε ότι υπάρχει διαρροή θα καλέσουμε μάστορα να έρθει να επιδιορθώσει τη βλάβη, διότι δεν μπορούμε να ξεκινήσουμε με πρόβλημα στα φρένα. Σε καμία περίπτωση δεν συμπληρώνουμε μόνοι μας υγρά γιατί αν ανοίξουμε το δοχείο των υγρών θα μπει αέρας στο κύκλωμα και μετά θα πρέπει να κάνουμε εξαέρωση (ειδική εργασία που μόνο ο μάστορας μπορεί να κάνει). Επίσης με το να συμπληρώσουμε υγρά δεν λύσαμε το πρόβλημα αφού θα τα χάσουμε πάλι από το σωληνάκι που έχει τρυπήσει.

Σε περίπτωση που έχουν φαγωθεί τα τακάκια (υλικά τριβής) δεν χρειάζεται να ανησυχούμε (είναι φυσιολογικό), μπορούμε κανονικά να οδηγήσουμε, απλά θα προγραμματίσουμε άμεσα αλλαγή τους στο συνεργείο.

SOS - Δεν μπορούμε να βάλουμε μόνοι μας υγρά φρένων σε καμία περίπτωση.

15. Πότε χρειάζεται αλλαγή η δισκόπλακα (δίσκος) στα φρένα.

Ο δίσκος όσο πατάμε το φρένο τρώγεται μαζί με τα τακάκια (υλικά τριβής) αφού έρχονται σε επαφή και σιγά σιγά το πάχος του μικραίνει. Όταν το πάχος φτάσει στο όριο που αναγράφεται πάνω στο δίσκο π.χ. 3.5 mm (χιλιοστά) πρέπει να αλλάζεται για να μην σπάσει. Ο κάθε δίσκος γράφει διαφορετικό όριο (χιλιοστά) αναλόγως της κατασκευής του.

Πριν την εξέταση

Αν φοράτε γυαλιά είναι υποχρεωτικό να τα έχετε μαζί σας. Κατά την εξέταση πρέπει να φοράτε μποτάκια που καλύπτουν τον αστράγαλο. Αν έχετε ειδική στολή αναβάτη μπορείτε να την έχετε μαζί σας. **Να έχουμε μαζί μας ταυτότητα, η άδεια παραμονής και διαβατήριο και εάν έχουμε δίπλωμα να το έχουμε μαζί μας.**

Κατά την εξέταση

Μην ξεχνάτε να κατεβάσετε την ζελατίνη του κράνους κατά την εκκίνηση της εξέτασης.

Όταν κινούμαστε στην πίστα εξέτασης ανάβουμε φλάς και κάνουμε έλεγχο για κάθε ελιγμό σαν αν ήμασταν στην κυκλοφορία.

Οι ασκήσεις που θα πρέπει με άνεση να κάνετε είναι: ΖΙΚ ΖΑΚ ανάμεσα στους κώνους, Αργή πορεία, Γρήγορη πορεία, Άμεση ακινητοποίηση και Αποφυγή εμποδίου. Αν τα καταφέρετε με τις ασκήσεις ακολουθεί διαδρομή μέσα στην κυκλοφορία. Κατά τη διαδρομή θα σας ζητήσουν: Εκκίνηση στην ανηφόρα, σωστή θέση στο οδόστρωμα και τήρηση των κανόνων του κ.ο.κ.

Καλή επιτυχία

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΠΕΣΙΡΗΣ

Εκπαιδευτής οδηγών