

ΔΙΠΛΩΜΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

ΠΩΣ ΝΑ ΤΟ ΠΑΡΕΤΕ

ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ



L

ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΘΕΩΡΙΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ & ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ



ΔΕΙΤΕ ΜΙΑ ΜΙΚΡΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ

Στο πλήρες βιβλίο πατώντας στο θέμα του ευρετηρίου συνδέεστε με την ανάλυση του

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ	
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	Σελ. 3
Γενικές παρατηρήσεις	5
Απόψεις υποψηφίων οδηγών για το εγχειρίδιο	5
Βιογραφικό Συγγραφέων	6
Κανονισμός σχολής	6
Κωδικοί διπλωμάτων	7
Κεφάλαιο 1	
Έρευνα για την σωστή ΣΧΟΛΗ ΟΔΗΓΩΝ	12
Εκπαιδευτικό πρόγραμμα και κανονισμός εκπαίδευσης	13
Απαιτήσεις και υποχρεώσεις των ΣΧΟΛΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ	16
Παραβατικές συμπεριφορές σχολών οδήγησης και υποψηφίων οδηγών.	17
Κεφάλαιο 2	
Νομοθεσία για την εξέταση των υποψηφίων ΜΟΤΟ-ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ-ΦΟΡΤΗ-ΛΕΩΦΟ -ΠΕΙ	20
Υποχρεώσεις και απαιτήσεις των εξεταστών, παραβατικές συμπεριφορές, τρόπος εξέτασης	28
Ανάλυση των εντολών των εξεταστών	33
Πως θα διεκδικήσετε τα δικαιώματά σας	34
Διαδικασίες εξετάσεων Θεωρητικά-Πρακτικά	34
Τι οδηγείτε με κάθε ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΟΤΟ-----ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ	37
Υποβολή ΑΝΑΦΟΡΩΝ από Εξεταστές -Εκπαιδευτές-ΥΠΟΨΗΦΙΟΥΣ	38
Κεφάλαιο 3	
Προφορικές ερωτήσεις εξεταστών για επιβατικό -μοτοσυκλέτες - φορτηγό	41
Ερωτήσεις εξεταστών στα ΑΓΓΛΙΚΑ- EXAMINERS' ORAL QUESTIONS IN ENGLISH	53
Πληροφορίες για ατύχημα	57
Κεφάλαιο 4	
Ενέργειες σε πτώση σε βαθιά ύδατα	58
Έξοδος από αυτοκινητόδρομο	59
Επιθετική και αμυντική οδήγηση	61
Οδήγηση σε αυτοκινητόδρομο	63
Τι είναι το ΠΤΑΙΣΜΑ και το ΠΛΗΜΜΕΛΗΜΑ	65
Χρήση φλας-αλαρμ κλάξον	65

Κεφάλαιο 5 Επεξηγήσεις ΘΕΩΡΙΑΣ και ΑΣΚΗΣΕΩΝ	
Γενικά περί εξετάσεων	67
Συντήρηση και επισκευή. 1-50, 51-88	68
Σήμανση 1-30, 31-60, 61-90, 91-120, 121- 150, 151-180, 181-210, 211-234, 235-261	92
Διασταυρώσεις 1-10, 11-40, 41-70 , 71-90, 91-118	161
Αποστάσεις	190
Κεφάλαιο 5 ΣΥΝΕΧΕΙΑ	
Εγκατάσταση στην θέση του οδηγού	198
Κύρια όργανα του οχήματος	202
ΑΛΚΟΟΛ (Οινοπνευματώδη ποτά)	209
Προσπεράσεις	214
Θέση στο οδόστρωμα	231
Διαδρομές 1-25, 26-32, 33-47	241
Αυτοκινητόδρομος	255
Έκτακτες καταστάσεις	265
Οδήγηση σε βουνό	271
Οικονομική οδήγηση	277
Μειωμένη πρόσφυση και οδήγηση	280
Διοικητικοί κανόνες	285
Ορατότητα και οδήγηση	290
Στροφές	295
Στάση στάθμευση	301
Συμπεριφορά σε ατύχημα	314
Συνύπαρξη 1-31, 31-69	318
Ταχύτητα	335

ΑΘΗΝΑ 2015

ISBN: 978-960-93-6827-8

Copyright © Απόστολος Μπουγατσάς

Σπύρου Λέκκα 6, Μαρούσι 15124

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του, χωρίς την έγγραφη έγκριση του συγγραφέα Άρθρο 3 του ν. 2121/1993

1^η ΕΚΔΟΣΗ 2015

Διάθεση-Πληροφορίες Απ. Μπουγατσάς

Κέντρο Εκπαίδευσης Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής
ΣΧΟΛΗ ΟΔΗΓΩΝ

Σπύρου Λέκκα 6, Μαρούσι 15124

50 μ από ΗΣΑΠ Αμαρουσίου

Τηλ. 210-6121210

Φαξ 210-6121067 Κιν. 6947-999033

ΑΠΟΨΕΙΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ

Οι μαθητές μας υπήρξαν οι εμπνευστές μας, προκειμένου να διαμορφωθεί αυτό το εγχειρίδιο στην παρούσα μορφή του.

Η ύλη του εγχειριδίου ξεκίνησε ως διδακτέα ύλη των μαθημάτων θεωρίας, που διδασκόταν –και συνεχίζει να διδάσκεται ακόμη– στην αίθουσα διδασκαλίας της σχολής. Σε κάθε επόμενη διδασκαλία ελάμβαναν χώρα οι απαραίτητες βελτιώσεις και αλλαγές, μέχρις ότου το εγχειρίδιο να πάρει την τελική του σημερινή μορφή.

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις των υποψηφίων οδηγών ήταν πολύ σημαντικά στο να βελτιωθεί ο τρόπος απόδοσης του κειμένου, με στόχο τη βέλτιστη μεταδοτικότητα.

Θα αναφερθούμε σε μερικά από τα σχόλια που μας έχουν κάνει κάποιοι υποψήφιοι:

«Η πληθώρα εικόνων, παραστάσεων και σχημάτων κάνει το εγχειρίδιο κατανοητό και από τον πιο αδαή περί το αυτοκίνητο, δηλαδή αυτόν που δεν γνωρίζει τίποτα για το αντικείμενο».

«Διαβάζοντας το εγχειρίδιο, είμαι σε θέση να αντιμετωπίσω πολλά βασικά προβλήματα που παρουσιάζονται κατά την οδήγηση του οχήματός μου.

«Θεωρώ τον εαυτό μου τυχερό που έπεσε στα χέρια μου αυτό το εγχειρίδιο. Μπορώ να κατευθύνω τις δυνατότητές μου αποτελεσματικά, γιατί έχω πλήρη ενημέρωση».

«Ως γυναίκα απέκτησα μια τέτοια αίσθηση του χώρου, που με κάνει ανίκητη ακόμη και από το καλύτερο αρσενικό. Στο εγχειρίδιο αναφέρονται πολλοί πρακτικοί κανόνες για κάθε γούστο».

«Ως πτυχιούχος οδηγός διάβασα το εγχειρίδιο και απέβαλα όλες τις φοβίες που είχα σχετικά με την οδήγηση του αυτοκινήτου, δηλαδή πήρα γνώσεις σημαντικές και απλουστευμένες, που δεν τις είχα σκεφτεί, και τις εφάρμοσα στην καθημερινότητα.

«Απόλαυσα την πληροφόρηση σχετικά με την ασφαλή και γρήγορη οδήγηση σε ακραίες συνθήκες, τετ α κε, σταμάτημα χωρίς φρένα, φρενάρισμα μέσα στη στροφή, οδήγηση σε βροχή και χιόνι, αγωνιστική οδήγηση, σφήνες κλπ.».

«Με χαροποίησε και με ενθουσίασε ιδιαίτερα το γεγονός ότι κάποιος επαγγελματίας του συγκεκριμένου κλάδου μίλησε ξεκάθαρα με γνώμονα το συμφέρον του πολίτη και όχι το συμφέρον των συντεχνιών».

Τα σχόλια των υποψηφίων και των οικογενειών τους μας βοήθησαν να τελειοποιήσουμε το εγχειρίδιο και την εκπαίδευση των οδηγών. Τους ευχαριστούμε όλους, όπως και εσάς που επιλέξατε να προμηθευτείτε το εγχειρίδιο.

Σας ευχόμαστε καλή ανάγνωση και πολλά χιλιόμετρα χωρίς ατυχήματα.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Η Σχολή Οδηγών είναι μία οικογενειακή επιχείρηση και απασχολούνται σε αυτήν ο Απόστολος Μπουγατσάς και ο Ιωάννης Μπουγατσάς μαζί με συνεργάτες.

Βιογραφικό Αποστόλου Μπουγατσά

Ημερομηνία Γέννησης 13/05/1943

Πτυχιούχος Οικονομικού Πανεπιστημίου Πειραιά.

Έχει εργασθεί στο Καναδά για 7 συνεχή χρόνια στην IBM International και στην Ελλάδα για 8 συνεχή χρόνια στην GOODYEAR ελαστικά, με την ειδικότητα του οικονομικού αναλυτή.

Από το 1986 διατηρεί τη δική του επιχείρηση (ΣΧΟΛΗ ΟΔΗΓΩΝ-ΚΕΘΕΥΟ) στο Μαρούσι, οδός Πλαστήρα 12.

Βιογραφικό Ιωάννη Μπουγατσά

Ημερομηνία Γέννησης 05/02/1981

Είναι Πτυχιούχος του ΤΕΙ Μηχανολογίας Κοζάνης.

Πτυχιούχος ΙΕΚ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΣ ΟΔΗΓΩΝ.

Έχει εργασθεί για 2 χρόνια σε γραφείο μηχανολογικών μελετών και εδώ και έξι χρόνια απασχολείται στη ΣΧΟΛΗ ΟΔΗΓΩΝ, με όλες τις αρμοδιότητες του εκπαιδευτή: διδασκαλία θεωρητικών και πρακτικών μαθημάτων για όλα τα οχήματα, ΠΕΙ κλπ.

Μαρούσι 31 Μαΐου 2015

Για τη ΣΧΟΛΗ ΟΔΗΓΩΝ-ΚΕΘΕΥΟ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΞΕΤΑΣΤΩΝ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

Οι εμπλεκόμενοι στις εξετάσεις υποψηφίων οδηγών (υποψήφιοι, εκπαιδευτές, εξεταστές) πρέπει να γνωρίζουν ότι έχουν υποχρεώσεις αλλά και απαιτήσεις, κανόνες που θα εξασφαλίσουν την επιτυχή εξέταση του υποψηφίου.

Στο μέρος αυτό θα αναφερθούμε στις υποχρεώσεις και απαιτήσεις των εξεταστών.

Να κάνω μια σημαντική εισαγωγική παρατήρηση εδώ. Όλα όσα στηλιτεύω στη συνέχεια δεν σημαίνει ότι ισχύουν για όλους τους εξεταστές, υπάρχει μια μικρή μειοψηφία που λειτουργεί αρνητικά, η οποία όμως αρκεί για να δημιουργήσει, για το σύνολο του κλάδου, πολύ αρνητικές εντυπώσεις στους υποψηφίους και στην κοινωνία γενικότερα, με τα γνωστά σχόλια περί χρηματισμού κ.λ.π., οι οποίοι (υποψήφιοι) βλέπουν τους εξεταστές για μία φορά και τους θεωρούν μπαμπούλες, ενώ οι εκπαιδευτές τους βλέπουν καθημερινά, κατά συνέπεια γνωρίζουν τους χαρακτήρες τους. Ωστόσο, η ευθύνη βαρύνει όλους τους εξεταστές αλλά και τους εκπαιδευτές, γιατί δεν καταγγέλλουν τις παραβατικές συμπεριφορές.

Δείτε πολύ περισσότερα μέσα στο βιβλίο

ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΕΝΤΟΛΩΝ ΕΞΕΤΑΣΤΩΝ

Ποιος είναι υπεύθυνος για την εξέταση;

Υπεύθυνος της εξέτασης είναι ο παρών εκπαιδευτής. Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση ατυχήματος υπόλογος είναι ο εκπαιδευτής και όχι ο υποψήφιος, εκτός και αν ο υποψήφιος αρνηθεί **πεισματικά** να εκτελέσει τις εντολές του εκπαιδευτή ή κάνει το δικό του, γιατί κρίνει ότι είναι το σωστό.

Επομένως οι εντολές του εκπαιδευτή έχουν προτεραιότητα από τις εντολές των εξεταστών, που σημαίνει ότι, εάν ο εκπαιδευτής δίνει διαφορετική εντολή από αυτή των εξεταστών, οι υποψήφιοι θα πρέπει να εκτελέσουν την εντολή του εκπαιδευτή και η διαφορά θα λυθεί μεταξύ του εκπαιδευτή και των εξεταστών.

Οι εξεταστές δεν δικαιούνται να δίνουν παράνομες εντολές στους υποψηφίους, παρά μόνο αφού ενημερώσουν τους εκπαιδευτές πρώτα και με την προϋπόθεση ότι θα το εγκρίνει ο εκπαιδευτής. Υπάρχουν πάρα πολλά παραδείγματα παράνομων εντολών, τα οποία αναφέρω σε άλλο κεφάλαιο αυτού του βιβλίου.

ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ ΤΑΧΕΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ- ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΥΣ-ΠΟΛΕΩΣ

A. Να διευκρινίσουμε τα χαρακτηριστικά της κάθε οδού:

1. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ: Όριο ταχύτητας 130 χλμ./ώρα. Έχει 3 λωρίδες κυκλοφορίας, λωρίδα ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ και κεντρικό υπερυψωμένο διάζωμα. Έχει επίσης ειδικούς χώρους για στάθμευση. Αυτοκινητόδρομος είναι ο Αθηνών-Λαμίας, στα σημεία όπου υπάρχουν πράσινες πινακίδες, και ταχείας κυκλοφορίας, όπου υπάρχουν μπλε πινακίδες.
2. ΤΑΧΕΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Όριο ταχύτητας 110 χλμ./ώρα. Έχει 2 λωρίδες κυκλοφορίας, λωρίδα εκτάκτου ανάγκης και υπερυψωμένο διάζωμα στη μέση. Τέτοιο δρόμοι είναι ο Αθηνών-Πατρών και Αθηνών-Λαμίας, όπου έχει μπλε πινακίδες.
3. ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ: Όριο ταχύτητας 90 χλμ./ώρα. Έχει 1 ή 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και μπορεί να έχει κεντρικό διάζωμα στη μέση ή όχι. Δεν έχει ωστόσο λωρίδα ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ αλλά έρεισμα, το οποίο είναι λίγο πιο στενό από τη λωρίδα εκτάκτου ανάγκης (βλέπε διαφορές πιο κάτω). Επαρχιακός δρόμος θεωρείται ο δρόμος από Διόνυσο προς Νέα Μάκρη, και έχει μπλε πινακίδες.
- 4- ΤΟΠΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ. Είναι οδοί που συνδέουν πόλεις οι χωριά στην επαρχία και έχει ασπρόμαυρες πινακίδες. Το όριο ταχύτητας θα καθορίζεται με πινακίδες και αν δεν υπάρχουν θεωρείστε το όριο των επαρχιακών δηλ 90 χιλ/ώρα
4. ΤΑΧΕΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΟΛΕΩΣ: Όριο ταχύτητας 70 χλμ./ώρα. Έχει τις ίδιες προδιαγραφές που έχουν και οι οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας εκτός πόλεως. Τέτοιοι δρόμοι υπάρχουν σε μεγάλες πόλεις, π.χ. στην Αθήνα είναι η Κηφισίας, η Συγγρού, η Μεσογείων, ο Παραλιακός κ.ά., και σημαίνονται με πινακίδες μπλε χρώματος.
5. ΟΔΟΙ ΠΟΛΕΩΝ. Όριο ταχύτητας 50 χλμ./ώρα. Πρόκειται για οδούς με 1 ή 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωριστικό στη μέση. Είναι δρόμοι που θα έχουν μπλε πινακίδες.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ μεταξύ λωρίδας ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ, που τη συναντάμε σε αυτοκινητόδρομους και ταχείας κυκλοφορίας, και του ΕΡΕΙΣΜΑΤΟΣ, που το συναντάμε σε επαρχιακούς δρόμους:



ΛΩΡΙΔΑ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ (ΛΕΑ, βλέπε εικόνα 6, κόκκινο βέλος) υπάρχει για να διευκολύνει τους οδηγούς που επιθυμούν να αλλάξουν ελαστικό, να επισκευάσουν κάποια μηχανική βλάβη ή να επικοινωνήσουν με το τηλέφωνο εκτάκτου ανάγκης. Δεν επιτρέπεται να οδηγείτε στη ΛΕΑ για οποιονδήποτε λόγο, παρά μόνο για λίγα μέτρα, για να σταματήσετε για τη διόρθωση της ζημιάς. Εάν έχετε επιβάτες στο όχημά σας, τους ζητάτε να περάσουν πίσω από τις μπάρες και να μην κυκλοφορούν μέσα στη ΛΕΑ. ΠΡΟΣΟΧΗ! Υπάρχουν πολλοί ασυνείδητοι οδηγοί, οι οποίοι οδηγούν μόνιμως μέσα στη ΛΕΑ. Δεν επιτρέπεται επίσης να σταματήσετε στη ΛΕΑ για να απαντήσετε στο κινητό ή να ξεκουραστείτε, υπάρχουν ειδικοί χώροι γι' αυτόν τον σκοπό. Όσοι θέλουν να οδηγήσουν αργά, θα πρέπει να χρησιμοποιούν τη δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας και

όχι τη ΛΕΑ. Μην ξεχνάτε ότι ισχύει ο κανόνας που επιτάσσει ότι, όταν έχουμε συνεχή γραμμή, δεν μπορούμε να οδηγούμε δεξιά της, παρά μόνο σε ανάγκη (παρακάμψη ή ατύχημα) και για πολύ λίγο. Η ΛΕΑ χρησιμοποιείται και πάρα πολύ συχνά από οχήματα εκτάκτου ανάγκης (Πυροσβεστικά και Πρώτων βοηθειών).



ΕΡΕΙΣΜΑ. Υπάρχει για τον ίδιο λόγο που υπάρχει και η ΛΕΑ (βλέπε Εικόνα 5,). ΠΡΟΣΟΧΗ! Από τη στιγμή που το έρεισμα έχει συνεχή γραμμή, απαγορεύεται να οδηγείτε δεξιά της. Παρά ταύτα, για να διευκολύνετε την κυκλοφορία, και ιδιαίτερα τα προσπεράσματα άλλων οχημάτων, και με την προϋπόθεση ότι αριστερά από το έρεισμα χωράει μόνο ένα όχημα (όπως στην εικόνα 5), μπορείτε να χρησιμοποιήσετε στιγμιαία το έρεισμα για να σας προσπεράσουν και στη συνέχεια να επανέλθετε στη λωρίδα κυκλοφορίας ΑΜΕΣΑ, αυτό δείχνει πολύ καλή κυκλοφοριακή αγωγή. Προσέξτε, γιατί στο έρεισμα οδηγούν πολύ

συνά στην επαρχία αγροτικά μηχανήματα ή και μικρές μοτοσυκλέτες, παράνομα μιν, αλλά το κάνουν.

Τα όρια ταχύτητας που παρέθεσα πιο πάνω είναι τα μέγιστα. Εάν υπάρχουν πινακίδες που δείχνουν κάποια άλλα όρια, θα ακολουθείτε αυτές τις πινακίδες μέχρι να υπάρξει πινακίδα που να καταργεί την ήδη υπάρχουσα.

Ο ΚΟΚ δίνει κάποιους ορισμούς για τις ανωτέρω οδούς, ωστόσο εμείς δεν θα επικεντρωθούμε στη διευκρίνιση των νομικών ορισμών και θα ασχοληθούμε με τη συμπεριφορά που πρέπει να έχετε σε πραγματικές συνθήκες.

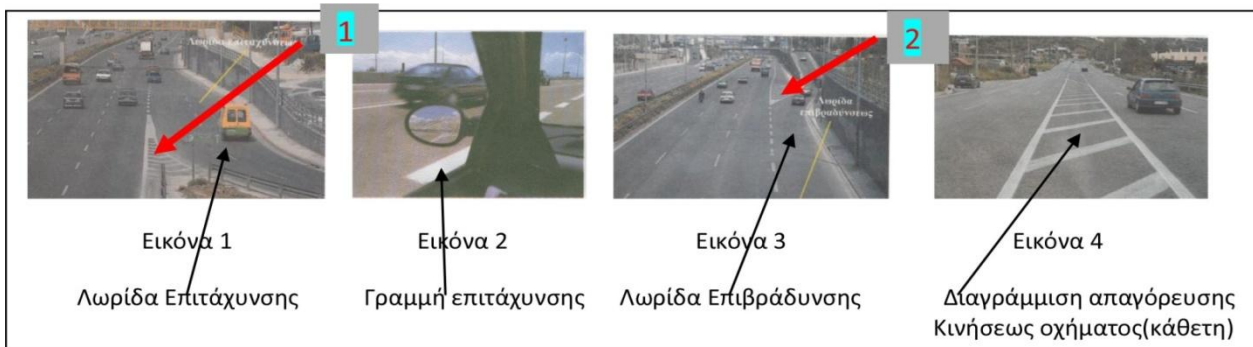
ΠΩΣ ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΣΤΟΥΣ ΑΝΩΤΕΡΩ ΔΡΟΜΟΥΣ:

Καταρχήν να διευκρινίσουμε ότι στον ΚΟΚ υπάρχουν μόνο οι διακρίσεις που ανέφερα πιο πάνω. Η λέξη ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ δεν αναφέρεται πουθενά στον ΚΟΚ. Μια Εθνική Οδός, όπως συνηθίζουμε να λέμε, για τον ΚΟΚ μπορεί να είναι αυτοκινητόδρομος, ταχείας κυκλοφορίας ή και επαρχιακός δρόμος.

ΕΙΣΟΔΟΣ

ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΕΩΝ:

Στην εικόνα 1 πιο κάτω βλέπετε έναν αυτοκινητόδρομο, ο οποίος έχει και λωρίδα επιτάχυνσης. Η λωρίδα επιτάχυνσης διαφέρει από τις υπόλοιπες λωρίδες κυκλοφορίας ως προς το πάχος της γραμμής και ως προς την απόσταση που υπάρχει από κόψιμο σε κόψιμο. Προσέξτε στην εικόνα 2 πόσο πιο παχιά είναι η γραμμή της λωρίδας επιτάχυνσης, συγκρινόμενη με τη την γραμμή της λωρίδας κυκλοφορίας. Το ίδιο ισχύει και για τη λωρίδα επιβράδυνσης της εικόνας 3. Στην εικόνα 4 βλέπετε μια διαγράμμιση, την οποία σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται να την πατήσετε, εκτός και εάν έχει γίνει ατύχημα. Τη διαγράμμιση της εικόνας 4 θα τη συναντήσετε στο ξεκίνημα της λωρίδας επιτάχυνσης και στο τελείωμα της λωρίδας επιβράδυνσης (δείτε εικόνα 1 και 3, σημείο 1 και 2 αντίστοιχα), που σημαίνει ότι δεν μπορείτε στα σημεία αυτά να πατήσετε τη συγκεκριμένη διαγράμμιση, πολύ δε περισσότερο να σταματήσετε, εκτός και αν υπάρχει μεγάλη ανάγκη.





Όταν εισέρχεστε σε έναν αυτοκινητόδρομο, θα πρέπει να κινηθείτε στη λωρίδα επιτάχυνσης, μέχρι να επιταχύνετε για να φθάσετε τα χιλιόμετρα των οχημάτων που κινούνται μέσα στον αυτοκινητόδρομο (δηλ στην δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας, βλέπε και σχήμα 1), και ιδιαίτερα όσο η αριστερή γραμμή είναι διακεκομμένη (βλέπε εικόνα 1).

Στο σημείο που ξεκινάει η συνεχής διαγράμμιση θα πρέπει να έχετε εισέλθει στην αμέσως αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας (βλέπε σχήμα 1, πορεία οχήματος).

Για να έχετε μια επιτυχημένη και απρόσκοπτη είσοδο, θα πρέπει η ταχύτητα του οχήματός σας να είναι λίγο μεγαλύτερη από την ταχύτητα του οχήματος μπροστά από το οποίο προτίθεστε να εισέλθετε.

Εάν ωστόσο δίπλα σας υπάρχει μόνο ένα όχημα, δεν υπάρχει νόημα να μπειτε μπροστά του.

Επομένως, εάν ο διπλανός σας οδηγεί με 130 χλμ./ώρα, τότε εσείς πρέπει να παραβιάσετε το όριο, για να έχετε επιτυχημένη είσοδο, διαφορετικά είναι καλύτερα να περιμένετε να φύγει ο διπλανός και μετά να συνεχίσετε την προσπάθεια εισόδου.

Σε κάθε περίπτωση φροντίστε να ρυθμίσετε την ταχύτητα, έτσι ώστε να μην αναγκαστείτε να σταματήσετε.

Στην περίπτωση που υπάρχει πυκνή κυκλοφορία (μποτιλιάρισμα), τοποθετήστε τον αριστερό τροχό του οχήματός σας στην αριστερή γραμμή της λωρίδας επιτάχυνσης και, αφού έχετε ενεργοποιήσει τον αριστερό δείκτη κατεύθυνσης, αρχίστε να μπαίνετε βήμα-βήμα στην αμέσως αριστερή λωρίδα – με την προϋπόθεση ότι θα σας το επιτρέψουν – και δώστε χρόνο και χώρο στον πίσω και διπλανό σας να αντιδράσει.

Είμαι βέβαιος ότι κάποιος ευγενής θα σας δώσει τη δυνατότητα να μπειτε στη λωρίδα του. Προσοχή όμως, γιατί η ευθύνη είναι δική σας.

Μην ξεχάσετε να ενεργοποιήσετε τον αριστερό δείκτη κατεύθυνσης αμέσως μόλις μπειτε στη λωρίδα επιτάχυνσης και τη στιγμή που είστε έτοιμος να μπειτε στην πρώτη δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας γυρίστε το κεφάλι για να καλύψετε το σκοτεινό σημείο του καθρέφτη σας.

Εδώ θα ήθελα να σας εντοπίσω και να σας συστήσω ότι, εάν οδηγείτε στον αυτοκινητόδρομο, και προκειμένου να διευκολύνετε αυτούς που εισέρχονται από κάποια διασταύρωση, καλό θα είναι να μετακινείστε στη μεσαία λωρίδα (σχήμα 1, θέση οχήματος στην μεσαία λωρίδα) μέχρι να περάσετε τη διασταύρωση, προκειμένου οι εισερχόμενοι να μουν στη δεξιά λωρίδα του αυτοκινητόδρομου χωρίς δυσκολία, και μετά να επανέλθετε στη δεξιά λωρίδα. Μια τέτοια ενέργεια φανερώνει πολύ καλή κυκλοφοριακή αγωγή.

ΧΡΗΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ (ΦΛΑΣ)
ΦΩΤΩΝ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ (ΑΛΑΡΜ)
ΚΑΙ ΗΧΗΤΙΚΗΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ (ΚΛΑΞΟΝ ή ΚΟΡΝΑ)

ΦΩΤΑ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ

Τα φώτα εκτάκτου ανάγκης τα χρησιμοποιούμε για να προειδοποιήσουμε του άλλους χρήστες του δρόμου ότι κάποια έκτακτη και επικίνδυνη κατάσταση υπάρχει μπροστά τους.

Οι προϋποθέσεις για τη χρήση των φώτων εκτάκτου ανάγκης είναι οι κάτωθι:

1. Όταν υπάρχει βλάβη στο όχημα και έχει ακινητοποιηθεί σε οποιονδήποτε δρόμο, είτε εμποδίζει τους άλλους χρήστες του δρόμου είτε όχι.
2. Όταν κινείται το όχημα με μειωμένη ταχύτητα λόγω βλάβης (και όχι γιατί χαλαρώνουμε ή τεμπελιάζουμε) όχι μόνο σε δρόμο που αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες, αλλά σε οποιονδήποτε δρόμο. Προσοχή! Εάν η ενέργεια αυτή θέτει σε κίνδυνο τη ζωή των άλλων χρηστών του δρόμου, δεν θα το κάνετε.

3. Όταν οδηγούμε σε δρόμους εκτός πόλεων και υπάρχουν συνθήκες χαμηλής ορατότητας (βράδυ, ομίχλη κλπ.) και πυκνής κυκλοφορίας, που ξαφνικά επιβραδύνεται. Για παράδειγμα, οδηγείτε στον αυτοκινητόδρομο βράδυ με τα φώτα αναμμένα και είσαστε τελευταίος σε μια σειρά των αυτοκινήτων, που πηγαίνουν με κανονική ταχύτητα. Ξαφνικά τα μπροστινά οχήματα επιβραδύνουν για κάποιον λόγο. Τότε εσείς, που είστε τελευταίος, θα πρέπει να ενεργοποιήσετε αμέσως τα αλάρμ, παράλληλα με το πάτημα των φρένων, γιατί οι ακολουθούντες οδηγοί, ίσως να μην αντιληφθούν ότι άναψαν τα φώτα των φρένων λόγω δικής σας επιβράδυνσης. Μην ξεχνάτε ότι έχετε ήδη τα φώτα θέσης αναμμένα (κόκκινα).

4. Όταν έχετε σταθμεύσει ή σταματήσει (άλλο το σταματάω και άλλο το σταθμεύω) κάπου και απαιτείται να είσαστε ορατοί από άλλους χρήστες του δρόμου. Όταν για παράδειγμα χρειάζεται να παραλάβετε ή να παραδώσετε επιβάτες ή αποσκευές ή έχετε κάποιον άλλο δικαιολογημένο λόγο, ώστε να πρέπει να εμποδίσετε την οποιαδήποτε κυκλοφορία.

ΑΥΣΤΗΡΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Δεν ενεργοποιείτε τα ΑΛΑΡΜ σε περιπτώσεις που σταθμεύετε ή κάνετε οποιονδήποτε ελιγμό(βλέπε λεπτομέρειες πιο κάτω). Να χρησιμοποιείτε τους δείκτες κατεύθυνσης ανάλογα με το προς ποια κατεύθυνση ελίσσόσαστε. ΠΡΟΣΟΧΗ! Είναι **μέγα και ανόητο λάθος** να χρησιμοποιείτε φώτα εκτάκτου ανάγκης για οποιονδήποτε ελιγμό, και ιδιαίτερα για στάθμευση.

Θα μου πείτε «η πλειοψηφία των οδηγών χρησιμοποιεί για τη στάθμευση τα ΑΛΑΡΜ, εγώ πώς θα χρησιμοποιήσω τα ΦΛΑΣ;» Νομίζω ότι έχει έλθει η ώρα να μάθετε, και να μάθει και η πλειοψηφία των οδηγών, ποιες είναι οι σωστές ενέργειες. **Σκεφτείτε αυτό που θα σας πω: Εγώ και αυτοί που γνωρίζουν τον ΚΟΚ τι φταίνε που τους μπερδεύετε με τις ενέργειές σας και είναι πιθανόν να προκαλέσουν και ατύχημα. Εάν γίνει ατύχημα, η ευθύνη θα είναι δική σας.**

ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

Τους δείκτες κατεύθυνσης τους χρησιμοποιείτε όταν θέλετε να αλλάξετε κατεύθυνση γενικώς και στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1. Όταν θέλετε να στρίψετε αριστερά ή δεξιά. Τους ενεργοποιείτε 30-40 μέτρα πριν από το σημείο του ελιγμού.

2. Όταν θέλετε να παρακάμψετε οποιοδήποτε εμπόδιο. Τους ενεργοποιείτε όσο γίνεται πιο νωρίς πριν από το σημείο της παρακάμψης. Το φλας το σβήνετε αμέσως μόλις μετακινήσετε το όχημα στη διπλανή ελεύθερη λωρίδα, και όχι όταν θα περάσετε το όχημα που σας εμποδίζει, διότι υπάρχει ενδεχόμενο να νομίζουν ότι θα στρίψετε ή θα σταθμεύσετε, επειδή έχετε το φλας αναμμένο.

3. Όταν θέλετε να κάνετε ελιγμό για στάθμευση, επιτόπου στροφή ή γωνία δεξιά ή αριστερά, ΠΡΟΣΟΧΗ!!!

ΔΕΙΤΕ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

1. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ

Ερώτηση 1



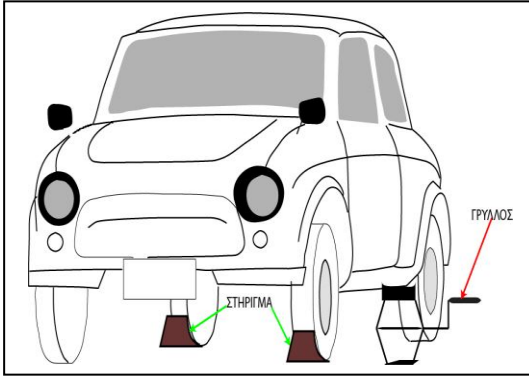
Σε περίπτωση αλλαγής ελαστικού πρέπει:

Να ξεσφίζετε ελαφρά τις βίδες (μπουλόνια) πριν σηκώσετε τον τροχό. Σ

Να βιδώσετε πολύ σφιχτά τον καινούριο τροχό πριν κατεβάσετε τον γρύλο. Λ

Όταν πρόκειται να αλλάξετε ελαστικό, πρέπει να γνωρίζετε ότι θα πρέπει πρώτα να ξεσφίζετε τα μπουλόνια του τροχού (βίδες) και μετά να σηκώσετε το όχημα στον γρύλο, διαφορετικά ο τροχός θα γυρνάει ελεύθερα, και επομένως δεν θα είστε σε θέση να ξεσφίζετε τα μπουλόνια. Άλλα μέτρα που θα χρειαστεί να πάρετε, προκειμένου να αλλάξετε ελαστικό είναι:

1. Εάν το όχημα είναι σε κατηφόρα-ανηφόρα, βάλτε έναν τάκο ή μια πέτρα στον τροχό που **δεν θα σηκώσετε** της ίδιας ή της αντίθετης πλευράς (εμπρός ή πίσω), έτσι ώστε να συγκρατεί το όχημα από την κύλιση. Προτιμήστε την αντίθετη πλευρά, εκτός και αν δεν είναι δυνατόν να γίνει (βλέπε πράσινα βέλη).
2. Προσοχή, τοποθετήστε τον γρύλο κοντά στον τροχό που πρόκειται να αλλάξετε (βλέπε κόκκινο βέλος).



3. Μην ενοχλείτε τα άλλα οχήματα. Τοποθετήστε το όχημά σας όσο πιο δεξιά γίνεται, όπου υπάρχει λωρίδα εκτάκτου ανάγκης χρησιμοποιήστε την.

4. Ανάψτε τα φώτα εκτάκτου ανάγκης (ημέρα ή νύχτα).

Πριν ξεκινήσετε το ταξίδι σας, βεβαιωθείτε ότι υπάρχουν στον χώρο των αποσκευών τα ακόλουθα που σχετίζονται με την αλλαγή ελαστικού:

-Ρεζέρβα φουσκωμένη σωστά (ελέγξτε περιστασιακά όπως όλα τα ελαστικά).

-Γρύλος.

-Μπουλονόκλειδο για το ξεβίδωμα των μπουλονιών.

-Τρίγωνο εκτάκτου ανάγκης για τα άλλα οχήματα.

-Καλό επίσης θα ήταν να έχετε κι ένα ζευγάρι γάντια, για να μη λερώνεστε.

Εάν έχετε οδική βοήθεια, χρησιμοποιήστε την. Να έχετε πάντα το τηλέφωνο της εταιρείας μαζί σας.

Ερώτηση 4



Ένα υπερπληρωμένο (παραφουσκωμένο) ελαστικό:

Μειώνει την πρόσφυση του ελαστικού και την αποτελεσματικότητα της αναρτήσεως.

Φθαίρεται λιγότερο.

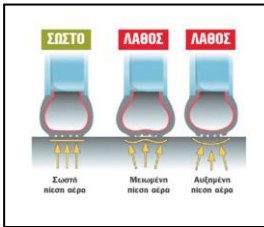
Σ

Λ

Ένα παραφουσκωμένο ελαστικό **εφάπτεται λιγότερο από όσο απαιτείται με την άσφαλο**, με αποτέλεσμα να μειώνεται η πρόσφυση αλλά και τα αμορτισέρ να μη λειτουργούν σωστά, δηλαδή στα φρεναρίσματα το όχημα θα σταματάει σε μεγαλύτερες αποστάσεις ή μπορεί και να ολισθαίνει, γιατί εφάπτεται μικρότερη επιφάνεια (του πέλματος) στην άσφαλο.

Αντιθέτως, όταν οδηγείτε σε πάγο, χιόνι, λάσπη και θέλετε να ξεκινήσετε πιο εύκολα, **τότε επιβάλλεται να έχετε πιο πολύ αέρα στα ελαστικά σας, γιατί ξεκινάει πιο εύκολα.**

Προσοχή όμως, εννοείται μόνο για το ξεκίνημα, στη συνέχεια, για να είστε ασφαλής, πρέπει να βάζετε τον κανονικό αέρα ή και λιγότερο από το κανονικό, εάν ο δρόμος είναι πολύ γλιστερός. Έτσι, θα είστε πιο ασφαλής στην πέδηση. Δείτε το σωστό και λάθος στην εικόνα δίπλα.



Ερώτηση 13



Μετά την εκκίνηση του οχήματος με τσοκ, και προκειμένου να φροντίσετε για την εξοικονόμηση καυσίμων, συνιστάται:

Να επαναφέρετε όσο το δυνατόν συντομότερα τον διακόπτη (τσοκ) σε ουδέτερη θέση.

Να οδηγείτε με κινητήρα σε αυξημένες στροφές.

Σ

Λ

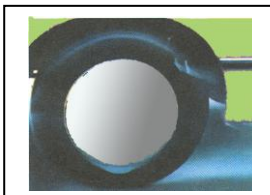
Να εξηγήσουμε τι είναι το ΤΣΟΚ και τι δουλειά κάνει. Είναι ένας μηχανισμός που διευκολύνει τον κινητήρα να ξεκινήσει όταν είναι κρύος –κατά τα πρωινά τα μέταλλα είναι διψασμένα–, επομένως ένα μέρος από τη βενζίνη που πηγαίνει στον θάλαμο καύσης απορροφάται από τα μέταλλα λόγω δίψας, με αποτέλεσμα να μην περισσεύει αρκετή βενζίνη για καύση, κι έτσι ο κινητήρας να μην ξεκινάει.

Ανοίγοντας το ΤΣΟΚ, κλείνουμε τον αέρα και επιτρέπουμε να μπει περισσότερη βενζίνη στον θάλαμο καύσης, ώστε ένα μέρος να απορροφηθεί από τα μέταλλα και το εναπομένον να χρησιμοποιηθεί για την καύση.

Προσέξτε ωστόσο, εάν έχετε χειροκίνητο ΤΣΟΚ και το έχετε ενεργοποιήσει, πρέπει αμέσως μόλις ξεκινήσει ο κινητήρας να αρχίσετε να το κλείνετε δόντι - δόντι, διότι διαφορετικά και καταναλώνει πολύ καύσιμο και μπουκώνει ο κινητήρας, με αποτέλεσμα να σβήσει. Εννοούμε δηλαδή ότι από ένα έως δύο λεπτά μετά το ξεκίνημα πρέπει να έχετε απενεργοποιήσει τον μηχανισμό του ΤΣΟΚ.

Αυτό συμβαίνει στα συμβατικά αυτοκίνητα, δηλαδή στα κατασκευασμένα πριν από το 1990. Μετά από το 1990 όλα τα αυτοκίνητα είναι καταλυτικά και έχουν αυτόματο ΤΣΟΚ (ονομάζεται αισθητήρας θερμοκρασίας), κατά συνέπεια ο οδηγός δεν χρειάζεται να κάνει κάτι.

Ερώτηση 18



Όσο περισσότερο έχουν φθαρεί τα ελαστικά τόσο πιο πολύ αυξάνει ο κίνδυνος υδρολισθήσεως:

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Σ

Λ



Όταν λέμε φθείρονται τα ελαστικά, εννοούμε ότι φθείρεται το πέλμα, με αποτέλεσμα τα τακούνια του ελαστικού να εξαφανίζονται και το ελαστικό να μη φρενάρει αποτελεσματικά, αλλά και να σπινάρει στο ξεκίνημα. Ιδιαίτερα όταν φρενάρετε σε νερά, το όχημα δεν σταματάει με τίποτα.

Προσέξτε την εικόνα 1 δίπλα, αυτό που βλέπετε είναι το παχύμετρο, που μετράει το βάθος του πέλματος, δηλαδή πόσο τακούνι έχει το ελαστικό. Τακούνι είναι η σχισμή στην οποία έχει εισέλθει το παχύμετρο.

Όταν το βάθος πέσει κάτω από τα 1,6 χιλιοστά, τότε απαιτείται αλλαγή ελαστικού. Μέχρι να την κάνετε, προσαρμόστε τον τρόπο που οδηγείτε (χαμηλότερες ταχύτητες κλπ.).



Εξήγηση γιατί τα ελαστικά υδρολισθαίνουν (γλιστρούν):

Όταν βρέχει και το όχημα κινείται, το νερό κυκλοφορεί μεταξύ το πέλματος του ελαστικού και του οδοστρώματος (βλέπε κόκκινο βέλος), επομένως, εάν οι σχισμές (τακούνι) έχουν το θεμιτό βάθος, απορροφούν ένα μεγάλο μέρος του ύδατος, εάν έχουν μικρό βάθος, απορροφούν ένα μικρό μέρος του ύδατος. Όσο πιο πολύ βρέχει, τόσο πιο πολλή ποσότητα δεν απορροφάται από τις σχισμές, και κατά συνέπεια το ελαστικό δεν φρενάρει αποτελεσματικά, διότι το

νερό παραμένει μεταξύ πέλματος και οδοστρώματος και γίνεται σαν γυαλί. Βλέπε επίσης ερώτηση 25 πιο κάτω.

Ερώτηση 24

Η ευθυγράμμιση και η ζυγοστάθμιση των τροχών είναι εργασίες που ο ίδιος ο οδηγός μπορεί να πραγματοποιήσει:
 ΝΑΙ Λ
 ΟΧΙ Σ

Καταρχήν να εξηγήσουμε τι είναι η ευθυγράμμιση και η ζυγοστάθμιση:

Η ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗ σχετίζεται με το σύστημα διεύθυνσης (τιμόνι) και, αν δεν είναι σωστή, αυτό είναι πολύ επικίνδυνο.

Η ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ σχετίζεται με την κατανομή του βάρους του ελαστικού επάνω στη ζάντα και δεν είναι επικίνδυνη. Ευθυγράμμιση και ζυγοστάθμιση έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό ότι τα ελαστικά φθείρονται δυσανάλογα. Για να ελέγξετε εάν το σύστημα διεύθυνσης είναι σωστά ευθυγραμμισμένο, έχοντας σταθερή ταχύτητα (περίπου 70 χλμ./ώρα), αφήστε το τιμόνι σε μια ευθεία και, στην περίπτωση που το οδόστρωμα δεν έχει κλίση, θα πρέπει το όχημά σας να μην παρεκκλίνει αριστερά ή δεξιά αλλά να παραμένει στην ευθεία. Για ακριβή έλεγχο αποταθείτε σε ειδικό συνεργείο, μια ενέργεια που επιβάλλεται να γίνεται σε τακτά διαστήματα (κάθε 2 χρόνια τουλάχιστον).

Συνήθως η ευθυγράμμιση καταστρέφεται, εάν χτυπήσουν οι τροχοί δυνατά σε πεζοδρόμιο ή χτυπήσει το μπροστινό σύστημα (κάτω από το όχημα) σε κάποια λακκούβα ή εξόγκωμα.

Κακή ζυγοστάθμιση έχουμε, όταν το βάρος του ελαστικού δεν είναι κατανομημένο ισομερώς επάνω στη ζάντα.

Τότε το τιμόνι υφίσταται ταλάντωση (κοσκίνισμα), δηλαδή αισθάνεστε ταλαντώσεις (κραδασμούς) στα χέρια σας και νιώθετε δυσφορία –αυτό θα γίνεται σε υψηλές ταχύτητες, δηλαδή στα 90 χλμ./ώρα, στα 120 χλμ./ώρα και όχι στα ενδιάμεσα. Προσοχή!!! Εάν υπάρχουν κραδασμοί και στα ενδιάμεσα χιλιόμετρα, π.χ. στα 110, και συνοδεύονται και από κάποιον περιεργο και ασυνήθιστο θόρυβο, υπάρχει άλλου είδους σοβαρή βλάβη (πιθανώς στα ρουλεμάν ή κάπου αλλού), και το όχημα πρέπει να πάει συνεργείο αμέσως.

Η κακή ζυγοστάθμιση έχει ως συνέπεια την άνιση και πιο γρήγορη φθορά του ελαστικού και το τράνταγμα (ταλάντωση), κάτι που δεν είναι επικίνδυνο, είναι όμως ενοχλητικό.

Η ορθή ζυγοστάθμιση μπορεί να καταστραφεί, εάν φύγουν από τον τροχό κάποια αντίβαρα που τοποθετούνται γι' αυτόν τον σκοπό ή αν στραβώσει η ζάντα ή το ελαστικό. Ωστόσο δεν είναι κάτι το ανησυχητικό.

Και οι δυο αυτές εργασίες πρέπει να γίνουν σε ειδικό συνεργείο, διότι απαιτούνται ειδικές εγκαταστάσεις. Επιβάλλεται όμως να είσαστε σε θέση να ενημερώσετε το συνεργείο για το τι πρόβλημα υπάρχει. Ζητήστε από τον εκπαιδευτή σας να σας κάνει μια επίδειξη.

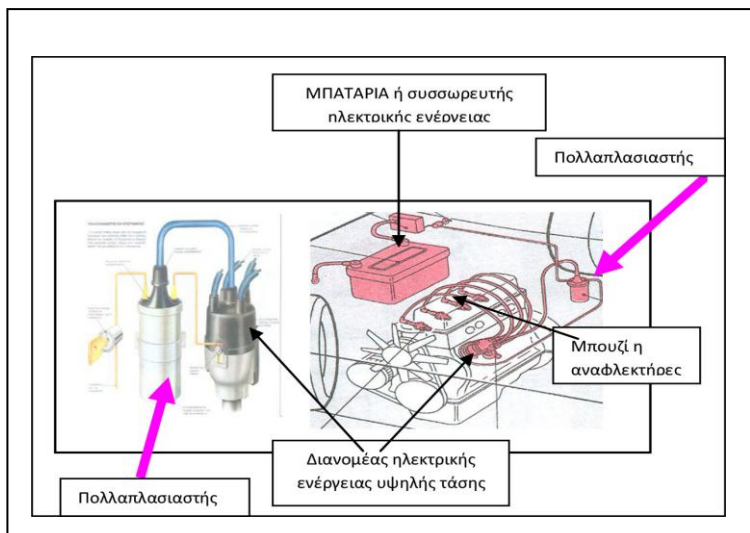
Ερώτηση 50

Τι είναι ο πολλαπλασιαστής:

- Μία συσκευή που μετατρέπει την τάση του ρεύματος από χαμηλή σε υψηλή.
- Μία συσκευή που διανέμει το ρεύμα υψηλής τάσεως στους σπινθηριστές (μπουζί).
- Μία συσκευή που καταστέλλει τα παράσιτα.

Σ
Λ
Λ

Ο πολλαπλασιαστής είναι ο μηχανισμός που ανορθώνει το ρεύμα. Το ρεύμα δίδεται από τον συσσωρευτή (μπαταρία) σε 12 βολτ και ο πολλαπλασιαστής το ανορθώνει σε 15.000 έως 30.000 βολτ. Τα μπορντό βέλη δείχνουν τον μηχανισμό. Στη συνέχεια ο πολλαπλασιαστής μεταφέρει το ρεύμα στον διανομέα και ο διανομέας το κατανέμει στα μπουζί (αναφλεκτήρες), οι



οποίοι με τη σειρά τους το διανέμουν στους κυλίνδρους (θαλάμους καύσης). Για να λειτουργήσουν τα μπουζί, χρειάζεται ρεύμα υψηλής τάσης. Τα μπουζί με τη σειρά τους δημιουργούν τον σπινθήρα στον θάλαμο καύσης. Παρατηρήστε ότι το καλώδιο που φεύγει από τον πολλαπλασιαστή πηγαίνει στο διανομέα και από εκεί στα μπουζί.

Ερώτηση 52

Πότε παθαίνει ζημιά ο συσσωρευτής:

- Όταν παραμένει για πολύ καιρό ακρησιμοποιήτος.
- Όταν χρησιμοποιείτε (συμπληρώνετε) το κατάλληλο υγρό.
- Όταν το υγρό καλύπτει τελείως τις πλάκες του συσσωρευτή.

Σ
Λ
Λ

Ο συσσωρευτής (μπαταρία) αποθηκεύει χημική ενέργεια και αποδίδει ηλεκτρική. Όταν το όχημά σας παραμένει σε ακινησία –αν για παράδειγμα έχετε έναν μήνα να βάλετε μπροστά τον κινητήρα–, η μπαταρία χάνει την ενέργειά της. Αυτό ισχύει για όλες τις μπαταρίες κλειστού ή ανοιχτού τύπου.

Τι μπορείτε να κάνετε:

- Να θέτετε εσείς ή κάποιος άλλος τον κινητήρα σε λειτουργία σε μεσαίες στροφές (περίπου 3.000) δύο φορές την εβδομάδα και για δύο λεπτά, χωρίς να κινείτε το όχημα. Αυτό θα κρατήσει την μπαταρία φορτισμένη. ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ, εάν υπάρχουν οι προϋποθέσεις.
- Να φορτίσετε την μπαταρία σας πλήρως, πριν ακινητοποιήσετε το όχημά σας, οδηγώντας το κάποια χιλιόμετρα με μέσες έως υψηλές στροφές και, όταν θα το ακινητοποιήσετε, να αφαιρέσετε τους πόλους (αρνητικό-θετικό). Όταν αποφασίσετε να το χρησιμοποιήσετε ξανά, το πιθανότερο είναι να λειτουργήσει, εκτός και αν διαμένετε σε περιοχή με κρύες καιρικές συνθήκες (π.χ. Θεσσαλονίκη, Δράμα κ.α.), οπότε, εάν μεν έχετε φορτιστή μπαταριών, φορτίστε την μπαταρία και θα λειτουργήσει ή μεταφέρετε την μπαταρία σε έναν ηλεκτρολόγο, για να τη φορτίσει σε ειδικό φορτιστή.
- Εάν τα ανωτέρω σας φαίνονται δύσκολα ή αδύνατα, μεταφέρετε την μπαταρία σε έναν ηλεκτρολόγο και θα τη συντηρήσει εκείνος κατά την περίοδο της ακινησίας, το κόστος δεν θα είναι απαγορευτικό.

ΣΗΜΑΝΣΗ

ΓΕΝΙΚΑ

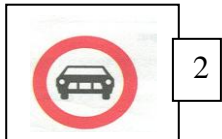
Οι πινακίδες αποτελούν ένα μεγάλο μέρος των ερωτήσεων. Δώστε ιδιαίτερη προσοχή, διότι σε αυτό το κεφάλαιο θα εξηγηθεί το μεγαλύτερο μέρος της θεωρίας.

Να διευκρινίσουμε ότι, όταν βλέπετε πινακίδες, δεν αρκεί να γνωρίζετε τι σημαίνει το σήμα που βλέπετε, αλλά θα πρέπει να γνωρίζετε και τι θα πρέπει να κάνετε εσείς και οι άλλοι χρήστες των δρόμων, πώς δηλαδή θα αντιδράσετε σε κάθε περίπτωση.

Οι πινακίδες χωρίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

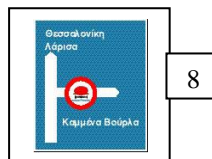
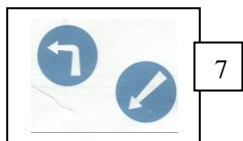
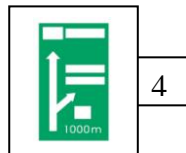


1. **Αναγγελίας κινδύνου:** είναι σχήματος τριγωνικού, με κόκκινο περίγραμμα και κίτρινο φόντο, και σας προειδοποιούν ότι κάποιος κίνδυνος υπάρχει πολύ κοντά σας. Ελαττώστε ταχύτητα και προσέξτε τι απεικονίζει το σήμα (βλέπε εικόνα 1).



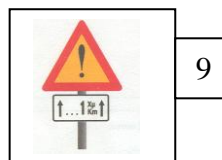
2. **Πινακίδες απαγορευτικές:** έχουν κόκκινο περίγραμμα και άσπρο φόντο και υποδηλώνουν απαγόρευση. Όταν βλέπετε αυτές τις πινακίδες, πρέπει να γνωρίζετε ότι υπάρχει κάποια απαγόρευση μπροστά σας, η οποία θα απεικονίζεται μέσα στο σήμα (βλέπε εικόνα 2).

3. **Πινακίδες πληροφοριακές:** είναι πινακίδες τετράγωνες, είτε χρώματος μπλε, που τοποθετούνται σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας, όπου το μέγιστο όριο είναι 110 χλμ./ώρα (βλέπε εικόνα 3) και σε όλο το υπόλοιπο δίκτυο, δηλαδή επαρχιακό με όριο 90 χλμ./ώρα και πόλεων με 50 χλμ./ώρα, και σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας πόλεων π.χ. Κηφισίας, όπου το όριο είναι 70 χλμ./ώρα, είτε πράσινες, που τοποθετούνται σε αυτοκινητόδρομους όπου το μέγιστο όριο είναι 130 χλμ./ώρα (βλέπε εικόνα 4). Ακόμη υπάρχουν είτε ασπρόμαυρες πινακίδες τις οποίες θα τις συναντήσετε σε δρόμους τοπικού δικτύου (από την μια κωμόπολη στην άλλη), στις οποίες το όριο θα καθορίζεται με πινακίδες και αν δεν υπάρχουν το όριο θα το θεωρήσετε 90 χλμ/ωρα. Τελευταία είτε πινακίδες τουριστικού ενδιαφέροντος χρώματος καφέ (βλέπε πινακίδα 6), όπου το όριο θα καθορίζεται με πινακίδα και εάν δεν υπάρχει πινακίδα θεωρείστε το όριο της πόλης 50 χλμ/ώρα



4. **Πινακίδες υποχρέωσης (αριστερά):** είναι στρογγυλές, χρώματος μπλε, (βλέπε εικόνα 7), που τοποθετούνται σε όλους τους δρόμους, όπως και απαγορευτικές, χρώματος κόκκινου, που τοποθετούνται μέσα σε τετράγωνες μπλε, οι οποίες θεωρούνται και αυτές υποχρέωσης (βλέπε εικόνα 8).

6. **Πινακίδες πρόσθετες:** είναι χρώματος ασπρόμαυρου (άσπρος φόντος, μαύρο σήμα), που τοποθετούνται μαζί με άλλες πινακίδες και όχι μόνες τους. Οι πινακίδες αυτές θα πρέπει να ερμηνεύονται ως ζευγάρι (βλέπε στην εικόνα 9 την ασπρόμαυρη πινακίδα που είναι κάτω από το τρίγωνο με το θαυμαστικό).



Ερώτηση 1

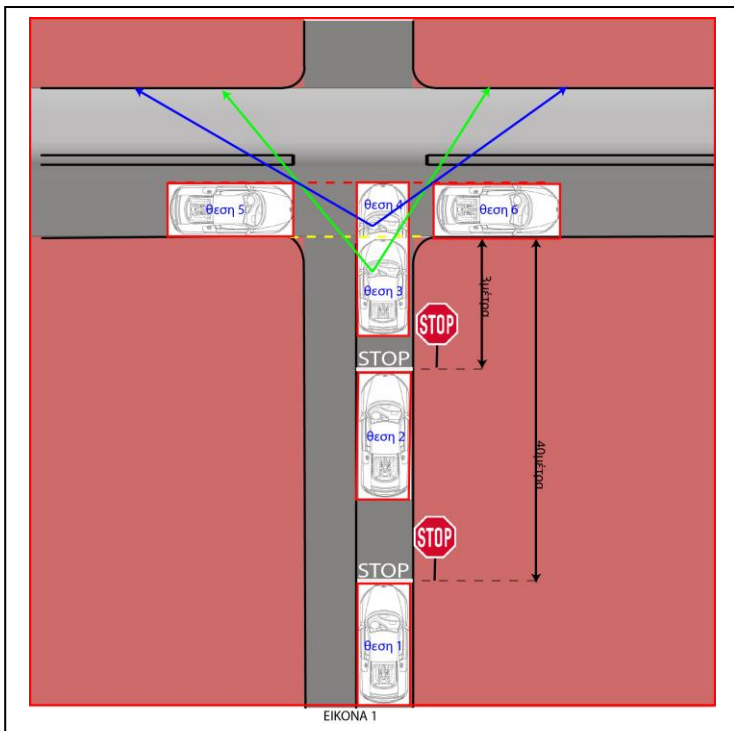


Τι πρέπει να κάνετε βλέποντας αυτό το σήμα σε άλλη θέση πλην κόμβου:

Να σταματήσετε στο ύψος της πινακίδας και να ξεκινήσετε, όταν μπορείτε να το πράξετε χωρίς κίνδυνο.

Να περάσετε με προσοχή, χωρίς να σταματήσετε.

Σ
Λ



Όταν λέει ότι βλέπετε την πινακίδα σε άλλη θέση πλην κόμβου, δεν εννοεί 4 ή 5 μέτρα πριν από τον κόμβο, αλλά τουλάχιστον 30-40 μέτρα πριν από τη διασταύρωση (βλέπε εικόνα αριστερά, θέση οχήματος 1).

Πρέπει να διευκρινίσω ότι, όταν βλέπετε πινακίδα STOP, πρέπει να σταματήσετε ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ, ακόμη και αν δεν έρχεται κάποιο όχημα ή πεζός, και όχι να ελαττώσετε ταχύτητα και, αφού ελέγξετε τη διασταύρωση, να ξεκινήσετε.

Το σημείο στο οποίο σταματάτε εξαρτάται από το σημείο όπου είναι τοποθετημένο το σήμα του ΣΤΟΠ και από το αν υπάρχουν και άλλες διαγραμμίσεις.

1η Περίπτωση: Μπορεί να είναι τοποθετημένο 40 μέτρα πριν από τη συμβολή των πεζοδρομίων. Οπότε θα σταματήσετε εκεί που είναι το ΣΤΟΠ (θέση οχήματος 1, στην άσπρη γραμμή) ακόμη και αν δεν υπάρχει γραμμή ακινητοποίησης. Ο λόγος που είναι τοποθετημένο το στοπ εκεί είναι διότι

κινούνται στο σημείο εκείνο οχήματα και πεζοί, και πρέπει να τους παραχωρήσετε προτεραιότητα. Το ΣΤΟΠ αυτό δεν αφορά τη συγκεκριμένη διασταύρωση, που σημαίνει ότι δεν είναι υποχρεωτικό να σταματήσετε εκ νέου στη διασταύρωση (θέση 3).

Αυτά τα σήματα τα τοποθετούν συνήθως μπροστά από τις οικίες κάποιων επωνύμων (πολιτικών κλπ.), για να μπορούν να βγαίνουν με άνεση και για να μην είναι υπεύθυνοι σε περίπτωση ατυχήματος, καθώς και σε κάποια επικίνδυνα σημεία όπου κινούνται κυρίως πεζοί.

2η Περίπτωση: Μπορεί να είναι τοποθετημένο στη θέση 4-5 του σχήματος, πριν από τη συμβολή των πεζοδρομίων, εκεί όπου είναι σταματημένο το όχημα 2.

Εδώ μπορεί να συμβαίνουν τα εξής:

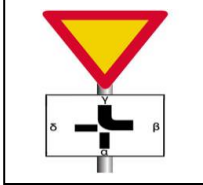
1. Να υπάρχει γραμμή ακινητοποίησης άσπρη (βλέπε άσπρη, συνεχή γραμμή στη βάση της πινακίδας ΣΤΟΠ, θέση οχήματος 2), οπότε θα κάνετε το πρώτο σταμάτημα στην άσπρη γραμμή που βλέπετε και θα κάνετε και ακόμη ένα σταμάτημα στη συμβολή των πεζοδρομίων (εκεί που είναι η διακεκομμένη άσπρη γραμμή βλέπε θέση οχήματος 3), για να ελέγξετε για ερχόμενα οχήματα. Εάν στη θέση του οχήματος 2 υπάρχει γραμμή ΣΤΟΠ με γραμμένη πάνω της τη λέξη ΣΤΟΠ και δεν υπάρχει κάθετη σήμανση (ΣΤΟΠ), δεν είναι υποχρεωτικό και απαραίτητο να σταματήσετε. Σε περίπτωση ατυχήματος δεν θεωρείται ότι έχετε παραβιάσει ΣΤΟΠ, πρέπει να υπάρχει η κάθετη σήμανση (πινακίδα).

2. Να μην υπάρχει καθόλου άσπρη γραμμή ή να είναι τοποθετημένη εκεί όπου είναι η κίτρινη διακεκομμένη (θέση οχήματος 3), οπότε θα σταματήσετε μόνο στη συμβολή των πεζοδρομίων, για να ελέγξετε για ερχόμενα οχήματα.

3. Να υπάρχουν σταθμευμένα οχήματα αριστερά και δεξιά στον δρόμο (οχήματα 5 και 6) που πρόκειται να εισέλθετε, με αποτέλεσμα να μην έχετε καλή ορατότητα (δείτε τις γραμμές ορατότητας, πράσινες και μπλε), οπότε θα σταματήσετε στην προέκταση των πεζοδρομίων (κίτρινη διακεκομμένη, θέση οχήματος 3), στη συνέχεια θα σταματήσετε και στην κόκκινη διακεκομμένη (θέση οχήματος 4), για να κάνετε ενδελεχή έλεγχο, και αμέσως θα βάλετε πρώτη και θα προχωρήσετε σιγά - σιγά έξω, πατινάροντας τον συμπλέκτη, ώστε να ελέγξετε για ερχόμενα οχήματα και, όταν βεβαιωθείτε ότι δεν έρχονται οχήματα, φεύγετε όσο γίνεται πιο γρήγορα μπορείτε.

Δείτε τις γραμμές ορατότητας, για να διαπιστώσετε πόσο σοβαρή μπορεί να είναι η κατάσταση. Δείτε πόσο μεγαλύτερη ορατότητα από τις πράσινες σας εξασφαλίζουν οι μπλε γραμμές. Φανταστείτε τα οχήματα 5 και 6 να ήταν φορτηγά, πόσο περιορισμένη ορατότητα θα είχατε. Για το ποιος θα φταίει σε περίπτωση ατυχήματος αναφέρουμε σε άλλο κεφάλαιο του βιβλίου.

Ερώτηση 2



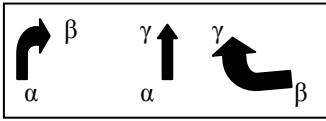
Όταν συναντάτε αυτόν τον συνδυασμό πινακίδων, οδηγείτε σε δρόμο με προτεραιότητα:

ΝΑΙ

ΟΧΙ

Λ

Σ



Να διευκρινίσουμε ότι η τριγωνική πινακίδα από μόνη της σας ενημερώνει ότι πρέπει να παραχωρήσετε προτεραιότητα σε όλα τα οχήματα που κινούνται στη διασταύρωση, εκτός και αν υπάρχουν ίδια σήματα, οπότε ισχύει η εκ δεξιών προτεραιότητα. Τοποθετώντας την πρόσθετη (ασπρόμαυρη πινακίδα) κάτω από την τριγωνική, ο νομοθέτης, αλλάζει εντελώς την ερμηνεία της και τη σημασία της. Συγκεκριμένα, δίνει προτεραιότητα στα οχήματα που κινούνται στη διαδρομή β προς γ (παχιά μαύρη λωρίδα).

Εσείς είστε το όχημα α, και επομένως παραχωρείτε προτεραιότητα στα οχήματα δεξιά και απέναντί σας, δηλαδή στη διαδρομή β προς γ και αντίστροφα (γ προς β). Εάν θέλετε να κινηθείτε στη διαδρομή α προς γ, θα έχετε προτεραιότητα όταν εισέλθετε στη διαδρομή που δείχνει η παχιά λωρίδα, εάν θέλετε να κινηθείτε από την α προς δ, δεν έχετε προτεραιότητα. Ερμηνεύστε αναλόγως και τις άλλες διαδρομές. Όταν πλησιάζετε σε τέτοιες διασταυρώσεις, απαιτείται γρήγορη σκέψη και αντίδραση, εάν δεν μπορείτε να το επιτύχετε, σταματήστε να σκεφθείτε τι πρέπει να κάνετε ή παραχωρήστε προτεραιότητα σε όλους, ως νέοι οδηγοί είναι αναμενόμενο να έχετε τέτοια προβλήματα.

ΔΕΙΤΕ ΠΟΛΥ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΣΤΟ ΒΙΒΛΙΟ