



- Εκπαίδευση Υποψηφίων οδηγών
- Μετεκπαίδευση
- Περιοδική Κατάρτιση οδηγών
- Κυκλοφοριακή Αγωγή
- Οδική Ασφάλεια



Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης

ATV's και QUAD's (δηλαδή όπως λέμε στην χώρα μας Γουρούνες.)

Είναι η γουρούνα επικίνδυνη ή οι οδηγοί; Το παρακάτω κείμενο προσπαθεί να απαντήσει σε αυτό το ερώτημα.

Ανεξάρτητα με την κατηγοριοποίηση στο τεχνικό αρχείο οχημάτων τα οχήματα αυτά λογίζονται ως τρίκυκλα (ΚΟΚ άρθρο 2, Ορισμοί, Τρίτροχο όχημα) , υπάρχουν δυο είδη τετράτροχων οχημάτων ανάλογα με την χρήση:



QUAD

Τα μοντέλα αυτά είναι προορισμένα για αγωνιστική χρήση σε χωμάτινες διαδρομές, με στόχο την οδηγική απόλαυση, με μεγάλη υποδύναμη, αντίστοιχα με τα καθαρόαιμα δίκυκλα enduro. Τα περισσότερα έχουν ταχύτητες και συμπλέκτη. Κάποια από αυτά δεν ταξινομούνται και είναι μόνο για χρήση εκτός δρόμου. Κάποια έχουν έγκριση τύπου και ταξινομούνται κανονικά με αριθμό κυκλοφορίας. Συνήθως έχουν υψηλή ποιότητα και αυξημένη τιμή.



Τα μοντέλα αυτά είναι κατάλληλα για όλους τους τύπους οδοστρωμάτων, άλλωστε προκύπτει και από το όνομα τους (All-Terrain Vehicle). Είναι οχήματα «εργάτες» πολύ χρήσιμα σε αγροτικές δουλειές και παρέχουν πρόσβαση σε δύσβατες περιοχές σε όλη την διάρκεια του χρόνου. Σχεδόν πάντα έχουν αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων, συνήθως φυγοκεντρικό CVT και συνεπώς η οδήγηση τους είναι εύκολη και παρόμοια με τα γνωστά scooter. Τέτοια είναι τα οχήματα που συνήθως χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις ενοικιάσεων. Υπάρχει μεγάλη γκάμα ανάλογα με την ιπποδύναμη, τον κυβισμό, την ποιότητα και την τιμή. Κάποια από αυτά μπορούν με ειδικά λάστιχα ή ερπύστριες να κινηθούν παντού ακόμα και στο πολύ χιόνι!

Μέσα από την εμπειρία των μελών μας σαν εκπαιδευτές οδήγησης προκύπτουν τα εξής:

Η τετράτροχη μοτοσικλέτα δεν είναι μοτοσικλέτα! Είναι ένα μικρούλι αυτοκίνητο που το «καβαλάς» σαν μοτοσικλέτα. Η χρήση κράνους επιβάλλεται υποχρεωτικά και οι οδηγοί πρέπει να έχουν εξοπλιστεί με τον ίδιο εξοπλισμό όπως σε μια μοτοσικλέτα.

Πρόκειται για ένα όχημα με μια σημαντική ιδιαιτερότητα στην τεχνική οδήγησης και στην οδική συμπεριφορά, που όσοι δεν την γνωρίζουν και προσπαθήσουν να οδηγήσουν αντιμετωπίζουν πρόβλημα. Τουλάχιστον στην αρχή μέχρι να καταλάβουν πως οδηγείται το όχημα. Οι περισσότεροι χρήστες-κάτοχοι τέτοιων οχημάτων, έχουν αποκτήσει πείρα και δεν αντιμετωπίζουν κανένα πρόβλημα ικανότητας οδήγησης και είναι κρίμα να χάσουν την δυνατότητα χρήσης τους. Σε αντίθεση με τους χρήστες - ενοικιαστές, που έρχονται σε επαφή με το όχημα για πρώτη ή δεύτερη φορά.

Η γουρούνα στρίβει με το τιμόνι και όχι με το σώμα όπως ένα δίκυκλο. Η γουρούνα δεν χρειάζεται ισορροπία για να την οδηγήσεις. Δεν πλαγιάζει στις στροφές. Η θέση οδήγησης και το τιμόνι όμως είναι ίδια με την θέση οδήγησης και το τιμόνι ενός δίκυκλου, το οποίο χρειάζεται ισορροπία και πλαγιάζει στις στροφές. Όσοι οδηγούν χρόνια δίκυκλα, από συνήθεια προσπαθούν να εφαρμόσουν τις τεχνικές οδήγησης του δίκυκλου, ενώ αυτό δεν είναι εφικτό, με αποτέλεσμα να χάνουν τον έλεγχο του οχήματος και να προκαλούν επικίνδυνες καταστάσεις. Πιο εξειδικευμένα συμβαίνει το εξής:

Σε κάθε δίκυκλο ακόμα και στα ποδήλατα παρατηρείται η ανάπτυξη του γυροσκοπικού φαινομένου, το οποίο είναι η θεμελιώδης διαφορά που αφορά την ικανότητα οδήγησης ανάμεσα στα δίκυκλα και στα υπόλοιπα οχήματα. Δηλαδή πχ στρίβοντας το τιμόνι αριστερά αυτό πλαγιάζει δεξιά, και συνεπώς στρίβει δεξιά. Αντίθετα σε κάθε άλλο τρίκυκλο η τετράκυκλο, δεν αναπτύσσεται το γυροσκοπικό φαινόμενο. Δηλαδή σε έναν αντίστοιχο χειρισμό, στρίβοντας το τιμόνι με τον ίδιο τρόπο πχ αριστερά αυτό στρίβει χωρίς να πλαγιάζει αριστερά. Άρα η γουρούνα στρίβει με παραπλήσιο τρόπο όπως ένα αυτοκίνητο με κρεμαγιέρα.

Αυτό που προκαλεί λοιπόν την δυσκολία στους χρήστες όταν προσπαθούν να στρίψουν μια γουρούνα, κάνουν αυτό που θα έκαναν και στο δίκυκλο, στρίβουν το τιμόνι ελάχιστα και ασυναίσθητα προς τα αριστερά και περιμένουν να πλαγιάσει και να στρίψει δεξιά. Όμως η γουρούνα στρίβει αριστερά πολύ λιγότερο από το αναμενόμενο με αποτέλεσμα ο οδηγός να εκπλαγεί και αντιδρά στρίβοντας το τιμόνι απότομα αντίθετα και περισσότερο από το κανονικό και χάνει τον έλεγχο. Χρειάζεται προσοχή στις μεγάλες ταχύτητες γιατί όσο πιο γρήγορα πηγαίνεις τόσο πιο μαλακά και προσεκτικά πρέπει να ενεργείς στο τιμόνι. Επειδή όμως το τιμόνι είναι σαν μοτοσικλέτας και είναι λιγότερο σαφές και ακριβές από ένα κοινό τιμόνι αυτοκινήτου, μία κατά λάθος κίνηση λίγο περισσότερο μπορεί να προκαλέσει σοβαρή αστάθεια που μπορεί να προκαλέσει ακόμα και ανατροπή. Φανταστείτε μια αντίστοιχη περίπτωση να οδηγείς αυτοκίνητο με 100 km/h και να στρέψεις ξαφνικά το τιμόνι απότομα 25°. Συνήθως οι γουρούνες έχουν περιορισμό στην ταχύτητα γύρω στα 80 km/h. Είναι μια πολύ καλή συμβουλή όσοι οδηγούν γουρούνα να μην ξεπερνούν τα 50 km/h.

Μεγάλο ρόλο παίζει στην οδική συμπεριφορά αν η γουρούνα είναι με πίσω κίνηση ή είναι τετρακίνητη. Οι τετρακίνητες συνήθως έχουν διαφορικό και στον μπροστά και στον πίσω άξονα. Αυτό βελτιώνει πολύ την συμπεριφορά και στην άσφαλτο και στο χώμα. Όμως οι πιο πολλές έχουν μόνο πίσω κίνηση με διαφορικό ή χωρίς. Όταν η γουρούνα δεν έχει διαφορικό χρειάζεται περισσότερο προσοχή στις στροφές αφενός σε συνθήκες μειωμένης πρόσφυσης γιατί παρουσιάζει έντονη υπερστροφή και αφετέρου σε κανονικές συνθήκες πρόσφυσης έχει την τάση να ανασηκώνεται από την εξωτερική πλευρά της στροφής, ειδικά σε μεγάλες ταχύτητες. Εδώ η τοποθέτηση του σώματος και οι διορθώσεις με το τιμόνι μπορούν να αποτρέψουν την γουρούνα να ανασηκωθεί. Προφανώς έχει μεγάλη σημασία τι λάστιχα φοράει η γουρούνα. Μπορούμε να επιλέξουμε λάστιχα χωμάτινα, ασφάλτινα ή ενδιάμεσα, ανάλογα την χρήση.

Επίσης οι γουρούνες έχουν πρόσφυση! Πολύ πρόσφυση!! Αυτό οφείλεται στο ότι έχουν φαρδιά λάστιχα, πιο φαρδιά και από ένα τυπικό αυτοκίνητο, και μάλιστα χαμηλής πίεσης (3 έως 5 psi). Μάλιστα πολύ συχνά οι περισσότεροι δεν φαντάζονται πως μπορεί να βάζεις τόσο μικρή πίεση αέρα και οδηγούν με πολύ περισσότερη πίεση στα λάστιχα, πράγμα που κάνει την γουρούνα πολύ πιο ασταθή και επικίνδυνη. Επίσης οι γουρούνες έχουν πολύ καλά φρένα! Στα μοντέλα QUAD, συνήθως υπάρχουν ανεξάρτητα φρένα παρόμοια με μια συνηθισμένη μοτοσικλέτα. Δηλαδή στην δεξιά μανέτα στο τιμόνι το μπροστινό φρένο και ένα ποδόφρενο που ενεργεί στις πίσω ρόδες. Στα μοντέλα ATV, υπάρχουν ανεξάρτητα φρένα στο τιμόνι όπως ένα σκούτερ αλλά και ένα συνδυασμένο ποδόφρενο 60/40. Ο συνδυασμός της πρόσφυσης με τα δυνατά φρένα σταματάει απίστευτα καλά. Δηλαδή έχεις πολύ μεγάλη ενεργητική ασφάλεια. Αυτό κάνει τους οδηγούς των οχημάτων αυτών να οδηγούν επιθετικά και πιο γρήγορα από το σύννητες, πράγμα που είναι μεγάλο λάθος που οδηγεί αργά ή γρήγορα σε ατύχημα.

Συμπερασματικά για να είσαι οδηγός τέτοιου οχήματος κατά την άποψη μας πρέπει να έχεις άδεια οδήγησης και αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας. Η οδήγηση των οχημάτων αυτών χρειάζεται γνώσεις και δεξιότητες οδήγησης που απαιτούνται ταυτόχρονα σε αυτοκίνητα και δίκυκλα. Σύμφωνα με τον ΚΟΚ ο οδηγός κάθε οχήματος πρέπει να μεριμνά έτσι ώστε να μπορεί να διατηρεί πάντα τον έλεγχο του. Ακόμα περισσότερη προσοχή χρειάζεται στα οχήματα αυτά. Θεωρούμε ότι κάποιος που θέλει να οδηγήσει τέτοιο όχημα για πρώτη φορά πρέπει να περάσει από εκπαίδευση και να αποκτήσει κάποιο είδος πιστοποίησης. Θεωρούμε ότι οι μη εκπαιδευμένοι οδηγοί ευθύνονται περισσότερο από το ίδιο το όχημα για την επιβάρυνση της οδικής ασφάλειας, παρόλο που δεν προβλέπεται τεχνικός έλεγχος των οχημάτων αυτών. Η νομοθεσία που αφορά την άδεια οδήγησης για τα τετράτροχα είναι ασαφής και χρειάζεται άμεσα ξεκαθάρισμα.

Το ακριβώς αντίθετο συμβαίνει με τα γνωστά τρίκυκλα που έχουν δυο ρόδες μπροστά και μια πίσω, που ενώ είναι ξεκάθαρα μια τρίτροχη μοτοσικλέτα, οδηγούνται με δίπλωμα δίκυκλου ή με δίπλωμα αυτοκινήτου, ανάλογα την περίπτωση. Στην ιστοσελίδα του ΥΜΕ «Οδική Κυκλοφορία και Ασφάλεια» υπάρχει ένας πίνακας με τα δικαιώματα ανά κατηγορία Ελληνικής άδειας οδήγησης, όπου αναφέρεται ότι οι παλαιοί οδηγοί που έχουν ημερομηνία χορήγησης άδειας οδήγησης πριν την εφαρμογή του πδ51 18/01/2013, μπορούν να οδηγούν τα τρίκυκλα αυτά με άδεια οδήγησης Β κατηγορίας.



Είμαστε σε θέση να σας διαβεβαιώσουμε ότι το όχημα αυτό χρειάζεται ισορροπία όπως κάθε δίκυκλο και ανατρέπεται αν σταματήσει χωρίς να το στηρίξεις με επαφή του ποδιού στο έδαφος. Επίσης παρατηρείται η ανάπτυξη του γυροσκοπικού φαινομένου όπως σε κάθε δίκυκλο. Σαφέστατα τα εν λόγω οχήματα συμπεριφέρονται σαν μια μοτοσικλέτα και συνεπώς χρειάζονται τις οδηγικές γνώσεις και δεξιότητες μιας τέτοιας, όπως περιγράφονται στην σχετική νομοθεσία (πδ 51/27-04-2012 παράρτημα II σημείο 3,6 και παράρτημα VI- ΥΑ Α3/ οικ.50984/7947 άρθρο 19 παρ 1β, άρθρο 21, άρθρο 24.) Άρα λοιπόν επιτρέπεται σε κάποιον με δίπλωμα αυτοκινήτου να οδηγεί μια τρίκυκλη μοτοσικλέτα χωρίς την πιστοποίηση που απαιτείται αν θα οδηγούσε δίκυκλη μοτοσικλέτα. Αυτό και μόνο αρκεί για να εξάγει κανείς το συμπέρασμα ότι υφίσταται αυξημένος κίνδυνος για ενδεχόμενα ατυχήματα με αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Άρα κάποιος με δίπλωμα αυτοκινήτου, που δεν έχει ενδεχόμενα είτε καμιά, είτε πολύ μικρή, εμπειρία από την οδήγηση δίκυκλου ακόμα και ποδήλατου, μπορεί να αγοράσει νόμιμα μια τέτοια τρίτροχη μοτοσικλέτα και στην πρώτη δύσκολη στροφή να έχει ενδεχόμενα ατύχημα με σωματικές βλάβες ή για αυτόν ή για άλλον χρήστη της οδού. Αυτό είναι και το σημαντικότερο πρόβλημα! Ακόμα και αν κάποια από τα οχήματα αυτά πιθανόν να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές (μετατρόχιο εμπρός/πίσω τροχών) από το εργοστάσιο κατασκευής, για να λογίζονται ως τετράκυκλα, δηλαδή σαν γουρούνα, ώστε να οδηγούνται με άδεια οδήγησης κατηγορίας Β, αυτό δεν αλλάζει το γεγονός ότι το όχημα αυτό είναι μια μοτοσικλέτα. Κατά την άποψη μας στο άρθρο 19 παρ2 του πδ 51, οι μεταβατικές διατάξεις αφορούν ξεκάθαρα θέματα που αφορούν την διοικητική ισχύ των αδειών αυτών και όχι την παραμονή των προϋποθέσεων της ικανότητας οδήγησης που είχαν οι πριν την 19/01/2013 άδειες οδήγησης. Άλλωστε ξεκάθαρα αναφέρεται στο πδ 51 άρθρο 4 παρ.4. **Συμπερασματικά θεωρούμε ότι τα οχήματα αυτά απαιτούν γνώσεις και δεξιότητες όπως όλα τα δίκυκλα, και πρέπει να οδηγούνται με άδεια οδήγησης κατηγορίας Α1 ή Α ανάλογα με την ισχύ.**

Η ερμηνεία του άρθρου 19 παρ.2 του πδ 51, είναι υπεύθυνη για το απτό φαινόμενο της επιβάρυνσης της οδικής ασφάλειας όπως περιγράφεται παραπάνω. Μετά από μελέτη χρειάζονται παρεμβάσεις από την πολιτεία στο θέμα. Όλοι συμφωνούμε ότι ο κυρίαρχος στόχος είναι η ασφάλεια των πολιτών και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας.