



РЕПУБЛИЧКИ
СОВЕТ ЗА БЕЗБЕДНОСТ
НА СООБРАЌАЈОТ
НА ПАТИШТАТА

BMW Moto Club
Macedonia



ПРИРАЧНИК ЗА МОТОЦИКЛИСТИ



Горан Јандреоски

Содржина:

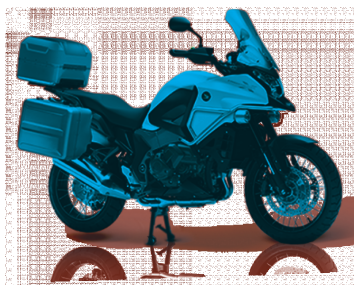
ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА	6
Категорија А	6
Подкатегорија А1	7
ЧУВСТВУВАЈТЕ СЕ УДОБНО, ВОЗЕТЕ СИГУРНО!	8
1.ПОДГОТОВКА ЗА ВОЗЕЊЕ	10
1.1 Подготовка за возење на оној кој управува со моторот и неговиот сопатник	10
1.1.1 Ментална подготовка	10
1.1.2 Облека	10
1.1.3 Заштитен шлем (кацига)	10
1.1.4 Заштита за очите	11
1.1.5 Ракавици	12
1.1.6 Обувки	12
1.1.7 Јакна, панталони и останата опрема	12
1.2 Проверка на мотоцикли	13
1.2.1 Гуми	13
1.2.2 Команди	13
1.2.3 Светла	14
1.2.4 Сирена	14
1.2.5 Синџир	14
1.2.6 Ретровизори	14
1.2.7 Гориво и масло	14
1.2.8 Дополнителни проверки на „непознат“ мотоцикл	15
2. РЕДОВНА КОНТРОЛА-ПОГОЛЕМА БЕЗБЕДНОСТ	16
2.1 Како да седнете на мотор	16
2.2 Вртење	17
2.3 Управување	17
2.4 Сопирање (кочење)	18
2.4.1 Прогресивно сопирање	18
2.4.2 Сопирање (кочење) на правец	19
2.4.3 Кочење во завој	19
2.4.4 Промена на степенот на пренос	20

2.4.5 Движење по нагорнина	20
3. КАКО ДА БИДЕТЕ ВИДЕН ОД ДРУГИТЕ ВОЗАЧИ	22
3.1 Поместување	22
3.2 Облека	22
3.3 Светло	22
3.4 Позиција во коловозната лента	23
3.5 Паркинг	24
3.6 Сирена	24
3.7 Сигнали	24
3.8 Трепкачи	24
3.9 Стоп светло	24
3.10 Големи возила	25
4. НОКНО ВОЗЕЊЕ	26
5. НЕПРЕДВИДЕНИ СИТУАЦИИ	28
5.1 Изненадно сопирање	28
5.2 Кочење во кривина	28
5.3 Пренасочување - избегнување на пречки	28
5.4 Контрола при „занесување“	29
5.5 Возење преку пречки	29
5.6 Летачки „објекти“	29
5.7 Животни	30
5.8 Механички проблеми	30
5.8.1 Пукање или дишење на гума	30
5.8.2 Заглавена гас	31
5.8.3 „Тресење“ на воланот	31
5.8.4 „Пукање“ на ланец	32
5.8.5 Блокирање на моторот	32
6. ВОЗЕЊЕ СО СОПАТНИК И ТОВАР (Багаж)	33
6.1 Сопатник	33
6.2 Возење со сопатник	33
6.3 Опрема	33
6.4 Обука за сопатникот	34
6.5 Странична приколка	34
6.6 Багаж (Товар)	34

7. ВОЗЕЊЕ ВО ГРУПА	35
7.1 Собирање	35
7.2 Припрема (пред собирањето)	35
7.3 Водич на патувањето „Leader“ и останатите	35
7.4 Цик – Цак возење	36
7.5 Претекнување	37
7.6 Паркирање	37
7.7 Сигнализација	38
8. ВАШИОТ МОТОР	39
8.1 Одржување на моторот	39
8.1.1 Вообичаени проверки	39
8.1.2 Начин на проверка	39
8.1.3 Сервисирање на моторот во рамки на редовно одржување.....	40
8.2 Опрема и модификации	41
9. ПРВА ПОМОШ	42
Вовед	42
Прва помош	43
9.1 Средства за укажување на прва помош	43
10. ОПШТИ ПОСТАПКИ ПРИ СООБРАЌАЈНА НЕЗГОДА	46
10.1 Обезбедување на просторот околу повредениот	46
10.1.1 Обезбедување на местото на сообраќајната незгода	46
10.2 Лична безбедност	47
10.3 Пристап и преглед на повредениот	47
10.4 Согласност за укажување прва помош	48
10.5 Психолошка поддршка на повредениот	48
10.6 Известување на службите и повик за помош	48
10.7 Преместување на повредениот од местото на незгодата	49
10.7.1 Преместување на повредениот на сигурно место	49
10.7.2 Извлекување на повредениот од моторното возило	49
10.8 Постапка со облеката на повредениот	50
10.9 Постапка при сообраќајна незгода со повеќе повредени	51
10.10 Отстранување на заштитниот шлем	51

ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА

Категорија А



Опис на категоријата: Во оваа категорија спаѓаат мотоцикли, трицикли и четирицикли чија работна зафатнина на моторот е поголема од 125 cm³ и чија сила на моторот е поголема од 11kW.

Потребни документи и услови:

- Наполнети 18 години возраст
- Доказ за завршено најмалку основно образование на кандидатот за возач (фотокопија заверена на нотар)
- Уверение за здравствената и психофизичката способност на кандидатот за управување со моторно возило, трактор и работна машина Потврда за извршено оспособување на кандидатот за возач (16 часа обука)
- Сертификат за извршено оспособување на кандидатот за возач за укажување прва помош на лица повредени во сообраќајна незгода Доказ за уплатен износ за трошоци поврзани со полагањето на возачкиот испит

Доколку кандидатот поседува возачка дозвола од „Б“ категорија:

- Фотокопија од возачка дозвола заверена на нотар
- Доказ за завршено најмалку основно образование на кандидатот за возач (фотокопија заверена на нотар)
- Уверение за здравствената и психофизичката способност на кандидатот за управување со моторно возило, трактор и работна машина
- Потврда за извршено оспособување на кандидатот за возач (16 м/ч)
- Доказ за уплатен износ за трошоци поврзани со полагање на возачкиот испит

Подкатегорија А1



Опис на категоријата: Спаѓаат мотоцикли, трицикли и четирицикли чија работна зафатнина на моторот не е поголема од 125 см³ и чија сила на моторот не е поголема од 11kW.

Потребни документи и услови:

- Наполнети 16 години возраст
- Доказ за завршено најмалку основно образование на кандидатот за возач (фотокопија заверена на нотар)
- Уверение за здравствената и психофизичката способност на кандидатот за управување со моторно возило, трактор и работна машина
- Потврда за извршено оспособување на кандидатот за возач (16 м/ч)
- Сертификат за извршено оспособување на кандидатот за возач од областа на укажување прва помош на лица повредени во сообраќајна незгода
- Доказ за уплатен износ за трошоци поврзани со полагање на возачкиот испит

Забелешка: Лицата кои се стекнале со право за управување со возило што спаѓа во поткатегоријата „А1“, по навршени 18 години возраст, се стекнуваат со право за управување со возило од категоријата „А“, без полагање возачки испит.

ЧУВСТВУВАЈТЕ СЕ УДОБНО, ВОЗЕТЕ СИГУРНО!

Од исклучителна важност за безбедно управување со моторно возило, е да сте посветени додека возите. Доколку почнете да размислувате за нешта кои не се поврзани со возење, веројатно е дека нема да бидете во можност да изреагирате правилно во одреден момент.

Алкохол

Статистички е потврдено дека поголем број од сообраќајните незгоди се предизвикани поради консумирање алкохол од страна на лицата кои ги управуваат моторните возила. Возењето мотор дополнително бара многу внимание и размислување, чувство за рамнотежа и возачот да е во добра кондициона состојба. Возењето мотор знае да претставува дејствие кое е напорно.

Не возете по консумирање алкохол!

Медицински препарати

„Истиот лек не го има истиот ефект кај секој човек“

Ефектот на лекот зависи од индивидуалните карактеристики на лицето (возраст, тежина, пол), како и од својствата на лекот (дозирање, земање во комбинација со други лекови, додатоци во исхраната, храна или алкохол) и несаканите ефекти кои тој лек може да ги предизвика.

Лековите кои лекарите ги препишуваат на рецепт и оние кои се купуваат без рецепт можат да влијаат на човечкиот разум и однесување (психо-физичките способности) и поради тоа имаат одреден ефект врз способноста за возење.

Не седнувајте на мотоцикл ако знаете дека земате лекови кои предизвикуваат:

- поспаност
- вртоглавица
- треска и слабост
- чувство на агресија или вознемиреност без посебна причина
- гадење
- заматен вид или двојно гледање
- зуење во ушите

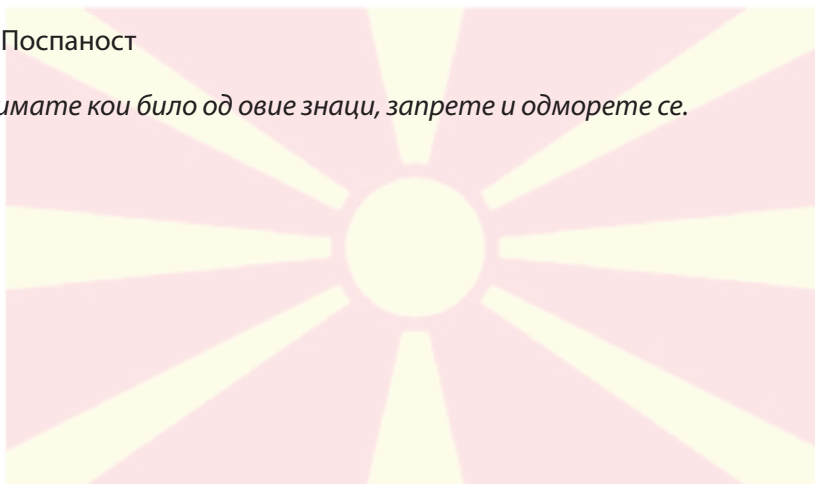
Замор

Управувањето мотор заморува многу повеќе од управувањето автомобил. Кога планирате одредена маршрута, размислете и за тоа како заморт ќе влијае на вашата контрола над моторот.

Неколку совети како мотоциклистот да избегне брзо заморување:

- Облечете се така што целосно ќе се заштитите од ветер, топлина, студ и дожд.
- Правилно наштелуван (наместен) ветробран на моторот може многу да помогне
- Ограничете ја должината и времето на патување до оној момент до кога се чувствувате удобно.
- Некои знаци на замор:
- Чувство на вкочанетост: обично во прстите, колената и задникот
- Тешко е да се концентрирате на возењето
- Солзење и уморни очи
- Поспаност

Доколку имате кои било од овие знаци, запрете и одморете се.



1. ПОДГОТОВКА ЗА ВОЗЕЊЕ

1.1 Подготовка за возење на оној кој управува со моторот и неговиот сопатник

1.1.1 Ментална подготовка

Пред воопшто да отпочнете со возење, исфрлете ги сите мисли кои не се поврзани со возењето. Агресија, фрустрација, работа, домашни проблеми... и вниманието и мислите можат да ви бидат одвлечени од безбедното возење.

1.1.2 Облека

Што сте по-упадливо облечени, тоа е поголема веројатноста дека ќе ве забележат другите возачи. Кога возите во ноќни услови, задолжително на себе носете некој рефлектирачки материјал. Соодветниот избор на облека може да влијае на:

- Дрastiчно намалување на повредите при падови
- Заштита од временски (не)прилики

1.1.3 Заштитен шлем (кацига)

Елемент од опремата кој е со најголема важност е кацигата (заштитниот шлем). Постојат три основни видови заштитни шлемови: интегрален или класичен затворен заштитен шлем, заштитен шлем за мотокрос и „Enduro“ мотори и отворен или џет тип заштитен шлем. Четвртиот тип заштитен шлем е „флип“ или модуларен кој е комбинација од интегрален и џет заштитен шлем. Џет заштитните шлемови се полесни, но нудат помалку заштита. За подолги патувања интегралните и модуларните заштитни шлемови се најудобни за носење, како и најбезбедни.

Согласно Законот, возачот и совозачот за време на патувањето, задолжително е на главата да имаат хомологиран (во согласност со Регулативите), правилно ставен и прицврстен заштитен шлем.

Контрола на заштитните шлемови:

- Заштитниот шлем не би требало да биде постар од пет години
- Заштитниот шлем треба да биде „кнап“, но не да стега премногу (изберете заштитен шлем кој лесно се поставува на главата)
- Прилагодете го копчето на ременот така што заштитниот шлем да не може „да се движи“. Ако не сте го закопчале правилно заштитниот шлем, тој може

да испадне во случај возачот да падне

- Заменете го заштитниот шлем по евентуална незгода или по пад со истиот на цврста површина
- Никогаш не купувајте користен заштитен шлем *
- Заменете го вашиот заштитниот шлем, ако најдете пукнатина, лабава постава, искинат ремен или гол метал
- Најдобар начин да го исчистите заштитниот шлем е со топла вода и сапун
- Никогаш не користете масло (или кој било друг нафтен дериват) на заштитниот шлем бидејќи тоа може да ја ослабне неговата структура (ова посебно се однесува на заштитни шлемови со оклоп од поликарбонат)
- Не го пребојувајте заштитниот шлем со бои што можат да ја ослабнат неговата структура

Заштитниот шлем е дизајниран да го апсорбира ударот (во случај на удар или пад) на тој начин што композитните влакна од кои е составен пукаат и ја губат својата структура. Значи, ако заштитниот шлем претрпи посилен пад или удар, иако однадвор изгледа здраво, одвнатре му е нарушена структурата и постанува „трула“.

Кога ќе купите нов заштитен шлем тој треба да биде припиен до главата и лицето, дури малку може и да „стега“. Сепак, по неколку носења, внатрешноста на заштитниот шлем која е направена од еден вид пена се формира по обликот на главата и на тој начин станува „уникатен“.

Затоа, заштитниот шлем што некој го носел извесен период, па сакајќи да го смени и да купи нов сега го продава, сигурно не е добар „пазар“ за вас бидејќи тој нема да одговара на обликот на вашата глава.

1.1.4 Заштита за очите

Вашите очи потребно е да се заштитат од ветер, прашина, дожд, инсекти и камчиња. Заштитници за очите на мотоциклистот се:

- Стакло/Визир (ако го има) на заштитниот шлем
- Очила (се однесува на мотоциклически очила)
- Некои ветробрани кај мотоциклите го префрлаат ветерот преку глава. Но и покрај добрите ветробрани, доколку немате заштитен шлем со визир, сепак носете очила

Доколку некој инсект или камен падне на вашето лице, може моментално да

ви посмета или пак да ве повреди.

Стаклото или очилата секогаш би требало да бидат:

- Чисти и без гребаници
- Стабилно поставени
- Отпорни на удар и пукнатини
- Да не се замаглуваат
- Дизајнирани да ги заштитат очите од прав, инсекти, прашина, вода и други објекти
- Направени од просирен материјал за да може без поголеми потешкотии да се користат и ноќно време.

Под визирот може да носите очила за сонце или диоптриски очила. Но, само очила за сонце, или пак, диоптриски очила без дополнителна заштита, не гарантираат доволна сигурност за очите.

1.1.5 Ракавици

Доколку паднете, природна реакција е да се заштитите со раце и со нив прво да го удриете тлото. За да се намали ризикот од повреди на дланката носете ракавици специјално дизајнирани за мотоциклисти, дури и на пократки дестинации. Ракавиците треба да бидат „кнап“, но никогаш не треба да ве стегат кога ги држите рацете на управувачот.

Еден добар совет: Кога врне, над ракавиците навлечете уште еден пар квалитетни ракавици за миеење садови. На овој начин, површината на мотоциклистичките ракавици останува сува.

1.1.6 Обувки

Тешки повреди на стапалото или зглобовите, исто така, може да се случат и при навидум ситни падови. Најдобра заштита се чизмите кои ги штитат стапалата. Не возете со патики или уште полошо со апостолки или боси.

Обувките со врвки може да се зафатат на преносот на моторот или на нешто друго што може да доведе до губење на контролата над моторот.

1.1.7 Јакна, панталони и останата опрема

Соодветната облека нè штити од губење на телесната температура и од несакани повреди на кожата. Ако сте облечени во вообичаена облека, нема да се чувствувате удобно. Облеката би требало да биде:

- Комфорна
- Да го сочува вашето тело топло и суво
- Целосно да ги покрива рацете, нозете и телото.

Јакните кои се припиени за телото најдобро ја одржуваат топлината. Дури и кога е жешко, ако сте постојано изложени на ветер, ќе ви биде ладно. Оваа состојба, позната како хипотермија, може да ја намали вашата способност за возење и да ги забави реакциите. Поради овие причини, ветронепропустливата облека е незаменлива.

Еве уште некои додатоци што можат да ве заштитат:

- Заштита за 'рбетот со соодветни заштитници (при евентуална незгода)
- Појас за бубрезите кој ги спречува вибрациите во пределот на бубрезите и ви помага да не ја губите телесна температура
- Подкапа
- Заштитници за колена, лакти и рамена.

1.2 Проверка на мотоцикли

Постојат многу работи на патот што би можеле да предизвикаат проблеми, но ваша одговорност е да бидете сигурни дека вашиот мотоцикл нема да биде една од нив. Ако нешто не е во ред со мотоциклот, подобро е да се открие пред да се тргне на пат. Следниве работи би требало да се проверат пред патување:

1.2.1 Гуми

Чувајте ги во добра состојба!

Притисок. Вашиот мотоцикл нема да можете лесно да го управувате ако притисокот е пренизок. Бидете сигурни дека притисокот на воздухот во гумите на вашиот мотоцикл е во согласност со предвидениот од производителот.

Шара. Потрошена гума или вдлабнатост која не се гледа го прави вашиот мотоцикл тежок за управување, особено на влажни и лизгави патишта.

Оштетувања. Проверете дали има оштетувања или пукнатини на газната површина. Какво било оштетување на гумите може да предизвика пукање на истите. Ова може да биде крајно опасно.

1.2.2 Команди

Пред да започнете со возење треба да бидете сигурни дека сите контроли на мотоциклот функционираат правилно!

Сопирачки. Пробајте ја предната и задната сопирачка пред секое возење за да

бидете сигурни дека се исправни.

Квачило и гас. Овие команди би требало да работат без отпор. Кога ќе се ослободат командите, тие треба самостојно да се вратат во првобитната положба.

Сајли. Проверете дали се подмачкани сајлите за гас, за сопирачките и за квачилото. Може да биде опасно ако една од сајлите пукне за време на возењето.

1.2.3 Светла

Одржувајте ги чисти и проверувајте ги често!

Трепачки. Проверете ги сите четири пред поаѓање. Бидете секогаш сигурни дека работат и дека се доволно силни за да ги забележат и другите учесници во сообраќајот.

Предно светло. Проверка на исправноста на предните светла и позицијата. Во текот на ноќта, секогаш проверувајте го долгото и средното светло. Ако има таква можност на мотоциклот, проверете дали работи и блиндирањето.

Стоп светло. Кога ќе притиснете на предната или на задната кочница, стоп светлото треба да светне.

1.2.4 Сирена

Пробајте ја! Мора да бидете сигурни дека ќе работи кога ќе ви треба.

1.2.5 Синџир

Бидете сигурни дека синџирот е правилно прилагоден (во упатството за вашиот мотор има прецизно објаснување) и подмачкан. Кога го подмачкувате, направете го тоа по возење или по миење на моторот и внимавајте средството за подмачкување да не дојде во контакт со гумата.

1.2.6 Ретровизори

Исчистете ги и подесете ги двата ретровизори пред возење бидејќи може да биде опасно да ги подесувате ретровизорите додека возите. Прилагодете ги така што ќе можете да видите половина од својата лента зад себе и колку може повеќе од лентата до вас. Контролирајте ги често.

1.2.7 Гориво и масло

Проверете го нивото на гориво и на масло пред да тргнете. Не возете на резерва, освен ако не морате. Со недостаток на масло се изложувате на опасност моторот да ви „зариба“. Зарибување на моторот значи блокирање на задното тркало што доведува до губење на контролата над моторот. Ако ви зариба моторот, веднаш

притиснете го квачилото (ова му овозможува на задното тркало да продолжи со вртење) и држете го додека не застанете.

1.2.8 Дополнителни проверки на „непознат“ мотоцикл

Запознајте го мотоциклот пред да почнете да го возите. Ако е позајмен извршете дополнителни проверки:

- Осигурајте се дека мотоциклот е регистриран и е со исправни документи
- Осигурајте се дека има сообраќајна дозвола која одговара на позајмениот мотоцикл
- Направете ги сите проверки кои би ги направиле и на ваш мотоцикл
- Лоцирајте каде се наоѓаат прекинувачите за трепкачи, сирени, светла и за исклучување на моторот
- Обидете се да ги користите овие прекинувачи, не гледајќи во нив
- Проверете ги командите
- Запознајте се со менувачот (која е шемата на префрлување брзини)
- Употребете го педалот за гас, квачилото и сопирачките неколку пати пред да тргнете
- Иако два мотоцикли се слични, чувствителноста на командите може да биде значајно различна

Возете многу внимателно додека не се запознаете со управливоста на мотоциклот. Возете побавно од вообичаеното и оставете поголемо растојание со возилото пред тебе.

2. РЕДОВНА КОНТРОЛА-ПОГОЛЕМА БЕЗБЕДНОСТ

Добрата контрола над моторот може да спаси животи и да се избегнат повреди. Потребно е да бидете способни за безбедни промени на правецот на движење, како и за запирање на моторот. Овој водич има цел да ве потсети на сè она кое го знаете, а за оние кои сега започнуваат да возат мотор да ви укаже што сè треба да знаете за контролата, за брзината или за стабилноста при управување мотор. Овој водич ќе ви помогне со некои совети за тоа како да ја задржите контролата над моторот, со цел да се избегне сообраќајна незгода.

2.1 Како да седнете на мотор

За да имате контрола над моторот вашето тело треба да биде во правилна позиција: Седнете во близина на резервоарот и задржете ја тежината правилно распределена помеѓу предните и задните тркала

Грбните и стомачните мускули треба да бидат доволни за да се одржи горниот дел од телото без помош на рацете. Ова овозможува горниот дел од телото да ви биде слободен, а со тоа ќе бидете во можност да се наслоните под различни агли кога е потребно.

Претпочитајте да ги користите вашите раце за да го контролирате моторот, а не за да се придржувате.

Добрата позиција за возење треба да ви дава чувство за удобност, овозможувајќи ви да се движите и да ги користите сите контроли без да се загрози стабилноста на моторот.

Не го стегајте управувачот на моторот. Започнете така што дланката на раката да е малку пониска од прстите. На овој начин, додека учите да управувате нема да додадете премногу гас. Тоа е, исто така, удобна позиција и за долги патувања. За да се досегнат рачките за сопирачките и за куплунгот зглобот не треба да се движи.

Рацете треба да ви бидат опуштени и свиткани во лактите така што воланот да го движат рацете, не рамениците. Оваа положба му овозможува на вашето тело да го апсорбира ударот што доаѓа од предното тркало, предизвикан од нерамнините на газната површина. Доколку вашите лакти се испружени, на нерамен пат брзо ќе ја изгубите контролата над моторот.

Колената држете ги што е можно поблиску до резервоарот. Ова ви помага да имате подобра контрола и полесно да управувате со вашиот мотор.

Средината од стапалото наслонете ја на држачот за нозе (fudraster). Фиксната позиција на ногата помага во одржување на рамнотежата. Не се обидувајте да ги отстраните нозете од носачите додека возите бидејќи тоа може да ја загрози стабилноста на моторот. Нозете треба да бидат опуштени и блиску до командите. Ова ви овозможува да ги користите командите брзо, ако е потребно. Не ги

користете прстите во кривини за да проверите колку сте навалени. Доколку ги спуштите премногу ниско може да се потфатат меѓу патот и држачите за нозе.

2.2 Вртење

Новите возачи имаат повеќе проблеми при вртење во споредба со искусните возачи. Единствениот начин да се научи добро и безбедно вртење е само преку вежба:

- Завртете полека. Новите возачи вообичаено вртат премногу нагло. Доколку свртите премногу нагло и остро, може да се најдете во спротивната лента, да излезете од патот или нагло да кочите, при што се губи контролата над моторот
- На вртењето пристапете му со големо внимание, забавете при вртење, а зголемете ја брзината за да излезете од кривина

2.3 Управување

Постојат неколку начини да се промени правецот на движење на моторот. Во ова упатство ќе бидат споменати само неколку основни начини.

Кога возите многу бавно-менувањето правец се одвива така што тркалото се врти кон страната на која сакате да одите. Оставете го моторот да биде навален на страната на која сакате да се движите и само одржувајте ја рамнотежата.

За брз пат-моторот мора да биде навален кон внатрешноста на свиокот и нормално и вие треба да се навалите во насоката во која се навалува моторот. На пример, ако има крива кон десно:

- Ќе ја повлечете десната страна на воланот за да започнете пренасочување
- Потоа, кога сте стигнале до саканиот агол на наклон, ќе го намалите притисокот врз воланот
- И на крај, ќе се исправите од наведната позиција кон десно и нежно ќе притиснете на левата страна од воланот.

Колку повеќе завоите се поостри, толку повеќе е потребно моторот да е понавален, а со самото тоа и самиот управувач (возач) треба да е понавален. Управувачот (возачот) на моторот и моторот мора да работат заедно за да се одржува рамнотежа. Понекогаш треба да се потпреме врз моторот, а понекогаш помалку. Ова може да се случи и во ситуации кога сакате да го промените правецот на движење во кривина. Додека се навалува моторот важно е да ја задржите вашата глава хоризонтално и очите да ви бидат во хоризонтално ниво. Ова помага да ја одржувате рамнотежата и да гледате каде се движите. Држете ја главата насочена во правецот во кој се движите без да ја менувате нејзината позиција. Насоката на движење пратете ја само со очите.

2.4 Сопирање (кочење)

Сопирањето е директно зависно од „грипот“ на гумата на моторот. Кога кочите потребна е што е можно поголема површина на грип (контакт помеѓу газната подлога и гумата). За најдобро сопирање моторот треба да е во исправена позиција и да се движи по права линија. При правилно сопирање и со голема сила, предната гума има максимална можна површина на адхезија на газната површина, а истовремено овозможува поголема сила за сопирање. Без оглед на условите на патот, автомобилите или камионите имаат подобри карактеристики при сопирање од моторот.

Мотоциклот има две сопирачки:

- Предна кочница-се активира со повлекување на рачката за кочење на воланот
- Задна кочница-се активира со нога

Кај скутерите потребно е да се напомене дека двете сопирачки се на управувачот (воланот) и воедно функциите и нивното користење не се разликуваат од користењето кај моторите кои имаат менувач.

Предната сопирачка е многу посилна од задната, но во секој случај потребни ни се и двете сопирачки за безбедно запирање.

Потребно е да се биде внимателен кога се користи предната сопирачка. Доколку одеднаш се притисне на рачката, може да се блокира предното тркало, а со самото тоа да се предизвика незгода. Ова обично се случува кога нешто ќе нè изненади на патот или на лизгави и нерамни површини. Блокирано предно тркало може да се деблокира ако се олесни притисокот врз рачката на сопирачката. Потоа повторно да се притисне рачката на сопирачката, но нежно. Патем, доколку се научите да ги користите сопирачките правилно, нема да се доведете во опасна ситуација. Поновите модели на мотори имаат вграден систем за анти-блокирање на сопирачки т.н. ABS со кој се зголемува стабилноста на моторот и кој овозможува пократко растојание за запирање на влажни и лизгави патишта.

2.4.1 Прогресивно сопирање

Прогресивното сопирање е најдобар начин да се запре моторот и за таа цел потребно е:

подготовка - брзо, но нежно, се притискаат двете кочници и на тој начин го пренасочуваме фокусот на предниот дел на моторот, а со тоа се зголемува контактната површина на предните гуми со газната површина. На предната страна моторот „ќе потоне“.

потисок - поради зголемената контактна површина, сега на предните сопирачки може да се притисне посилно. Притиснете постепено за предните сопирачки да имаат подобар контакт со газната површина и гумата да го зголеми контактот. Во

зависност од времето, подлогата и оптоварувањето на задната кочница на моторот, не е потребен дополнителен притисок сè до завршување на кочењето.

ослободување - ослободете го притисокот на сопирачките пред да запре моторот или сопирачките ќе блокираат и на тој начин моторот ќе проклизне. Доброто прогресивно сопирање ви овозможува да кочите брзо и сигурно на најкратко можно растојание.

Некои важни работи кои е потребно да се запаметат околу сопирањето:

- моментот кога тркалото ви блокирало е момент кога ја губите контролата над тркалото
- вежбајте прогресивно запирање секогаш кога ќе застанувате
- подготовката мора да биде брза, со користење четири прсти, со постепено притискање
- со постојано вежбање станувате поспретен за запирање на брз начин, без да се доведете во ситуација тркалото да блокира
- користете ги двете кочници секогаш кога ќе сакате да го запрете или успорите моторот. Доколку ги користите само задните сопирачки во текот на забавувањето, можно е да се доведете во ситуација (ако немате доволно вештини) да не можете да ги искористите предните сопирачки кога навистина ќе ви биде потребно
- подготовката за сопирање применете ја на двете кочници во исто време, а потоа притиснете на сопирачката според условите на патот.

2.4.2 Сопирање (кочење) на правец

Доколку правилно се користи кочницата, моторот има огромен потенцијал за сопирање. За најдобро користење на кочниците моторот мора да биде во исправена позиција и да се движи по права линија. Не треба да има разлика во техниката на сопирање меѓу вообичаено застанување и нагло сопирање.

2.4.3 Кочење во завој

Најважното што треба да го имате на ум е тоа дека најдобро е да се забави пред наведување во кривина. Користете прогресивно сопирање за да се забави моторот пред навалување. Доколку треба да се кочи во кривина имајте на ум дека постои помала контактна површина на гумата и газната површина, поради наваленоста на моторот. Доколку сфатите дека сте влегле во кривината премногу брзо, подготовката и потисокот се исти; само што силата на потисокот се менува. За да бидете сигурни во сопирањето и во кочењето моторот мора да се исправи

и да се движи по права линија. Бидете сигурни дека имате доволно простор за да направите сè што е опишано. Исправете го моторот, подготовка и потисок. Сопирањето и кочењето во кривина бараат многу чувствителност бидејќи сте навалени, а со тоа повеќе од веројатно е дека ќе скршнете од патот. Доколку треба да кочите во кривина, користете ги сопирачките ограничено додека моторот е навален. Стискање на која било од сопирачките премногу силно би значело губење на контролата над моторот.

2.4.4 Промена на степенот на пренос

Степените на пренос треба да се менуваат без моторот да трпи големи вибрации.

2.4.4.1 Промена на брзините кон понизок степен на пренос

Префрлањето кон помал степен на пренос е многу важно при успорување на моторот. На овој начин моторот секогаш ќе биде во вистинската брзина и секогаш ќе има доволно моќ да се забрза ако е потребно. Бидете сигурни дека имате доволно време да успорите пред да префрлите во помала брзина. Ако возите премногу брзо, моторот ќе излезе од траекторијата на движење и задното тркало може да блокира. Ова може да се случи кога одиме надолу. Моторот ќе се движи побрзо со самото тоа што е надолница и поради физичките закони. Префрлете во прва брзина (на многу мотори, првата брзина е во најниската положба).

Во овие околности ќе мора да ги користите сопирачките за да успорите доволно и да префрлите во понизок степен на пренос.

2.4.4.2 Промена на степен на пренос при вртење

Немојте да менувате степени на пренос, ни кон пониски, ни кон повисоки степени на пренос, додека совладувате кривини. Ненадејна промена во силата на задното тркало може да предизвика блокирање или лизгање. Најправилно е степенот да се менува пред почне да се совладува кривината.

2.4.5 Движење по нагорнина

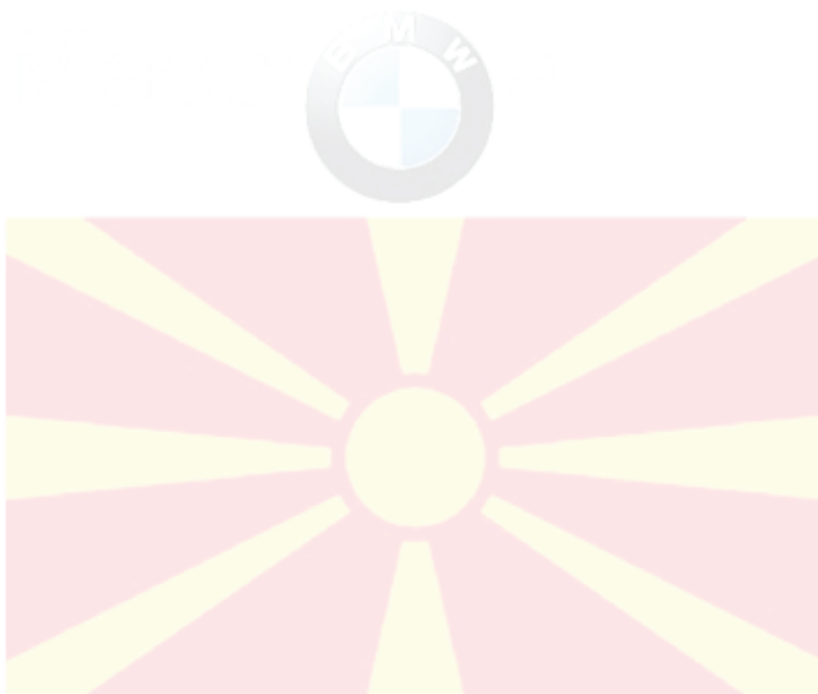
Потешко е да се движите со мотор по нагорна површина, во споредба со рамна површина, затоа што лесно може да се лизнете и да повредите некој зад вас. Еве што е потребно да направите кога се движите по нагорнина:

- користете ја задната или предната сопирачка при стартување на моторот
- притиснете на предната кочница и преносот на брзини поставете го во прва брзина
- потоа притиснете на задната кочница (ова ви овозможува слободно да

управувате со гаста и кумплунгот)

- додадете малку гас додека сè уште ја држите ногата на сопирачките
- полака пуштајте го кумплунгот сè додека не се спои менувачот со моторот, без поместување на моторот
- држете го кумплунгот и понатака во таа позиција сè додека ја пуштате папучата на сопирачката
- кога ќе започнете да се движите, почекајте малку до целосно ослободување на кумплунгот и ставете ги вашите нозе на држачот.

BMW Moto Club



3. КАКО ДА БИДЕТЕ ВИДЕН ОД ДРУГИТЕ ВОЗАЧИ

Возачите кои имале судир со мотоцикл, најчесто велат дека не го виделе моторот. Од предна или од задна страна, моторот е само една третина од ширината на возилото.

Без оглед на ситуацијата, никогаш не ни помислувајте дека другиот учесник во сообраќајот ве видел. Во зависност од вашите вештини поставувајте си ги на себе овие прашања се додека се возите на мотор:

- Дали можам да видам доволно далеку за брзината со која се движам?
- Дали сум скриен од погледот?
- Дали другите учесници во сообраќајот можат лесно да ме забележат?
- Дали сум сигурен во оваа позиција каде што сум сега?

3.1 Поместување

Поместување на положбата во коловозната лента, од време на време, може да ви помогне другите возачи полесно да ве видат.

3.2 Облека

Светлата или флуоресцентната облека и заштитниот шлем ќе ви овозможат другите возачи полесно да ве забележат во ноќни услови на возење. Рефлексивни ленти или добро полиран мотоцикл, исто така, може да им помогне на другите полесно да ве забележат.

Доколку не носите светло обоена облека, носете рефлексивен елек во текот на ноќта (така сте многу позабележливи за возачите кои доаѓаат одзади, отколку само со позициони задни светла). Обрнете внимание на боите кои се присутни во околината. Доколку боите на вас се поклопуваат со бојата која преовладува во околината ќе се претопите во околината. На пример, ако црно комбе е зад вас, а вие возите црн мотор и сте облечени во црно, можно е некој од учесниците во сообраќајот кои доаѓаат од спротивен правец да не ве забележат. Што и да облечете и какво и да е опкружувањето, ако сте во контраст со околината, полесно ќе бидете видливи.

3.3 Светло

За да бидете видливи за возила кои доаѓаат од спротивен правец секогаш имајте вклучено позиционно светло. Не користете долго светло за да не им пречите на возачите кои доаѓаат од спротивен правец. Блендирајте само во ситуации кога сметате дека другите не ве забележале, но бидете внимателни, другите возачи

можат да ве сфатат сосема поинаку отколку што мислите.

3.4 Позиција во коловозната лента

Користете ја целата коловозна лента. Во зависност од ситуацијата, запрашајте се:

- Дали ме забележуваат другите возачи каде што сум сега?
- Дали гледам доволно прегледно од позицијата каде што сум сега?
- Доколку се поместам во самата лента дали сум повпечатлив?
- Дали возам во нечија „слепа точка“?

Кога возите зад некое возило бидете сигурни дека ви се „сретнале погледите“ во ретровизорот, така вашите шанси да бидете забележани се поголеми.

Кога ќе најдете на пат со намалена видливост, обидете се да возите подалеку од потенцијалната опасност.

На пример, ако на коловозот има приклучок на спореден пат од вашата десна страна и не може да се види дали некој „ќе ви го пресече патот“ (поради објекти, ридови, препреки...), преместете се на левата страна од вашата лента. Ако и од оваа позиција немате доволно добра прегледност, успорете!

Кога возилото кое се движи од спротивен правец, сака да влезе во вашата патека на движење:

- Во ретровизорите проверете ја ситуацијата зад вас и полека забавете додека возилото ви се приближува. Ова, на возачот од спротива, му дава повеќе време да ве забележи, го намалува растојанието на кочење во случај да треба да запрете и го предупредува возилото зад вас да забави.
- Не се потпирајте на фактот дека ако ви се „сретнале погледите“ возачот од спротива навистина ве видел. Ова обично создава забуна кај возачите и кај мотоциклистите какви се намерите на едниот наспроти намерите на другиот.
- Доколку некое друго возило ја блокира прегледноста на возачот, бидете екстремно внимателни.

Постојат и други ситуации кога ќе мора да ја промените позицијата на патот за ваша безбедност, тие зависат од густината на сообраќајот и од квалитетот на коловозот.

3.5 Паркинг

Кога се паркирате:

- задниот дел на моторот треба да биде што поблиску до работ на патот - да се усмери моторот во правец на сообраќајот
- кога е паркиран, моторот не треба да излегува надвор од линијата на паркинг местото бидејќи може да смета на други паркирани возила и учесници во сообраќајот.

3.6 Сирена

Сирената на моторот нема да привлече многу внимание, но подобро е да ја има, отколку да недостига во одредени ситуации. Бидете секогаш подготвени да ја користите во ситуации на опасност. Ако веќе ја користите сирената, во истиот момент бидете подготвени да ги користите и сопирачките. На пример, ако возилото од соседната лента се престојува во вашата и сметате дека не ве забележал возачот, свирете. По проверка во огледалата забавете, забрзајте или променете ја позицијата во вашата лентата. Не двоумете се да ја користите сирената, ако имате какво било сомневање за тоа што планираат да направат другите учесници во сообраќајот, а тоа вас директно би ве загрозило.

3.7 Сигнали

Сигналите кои ги користат мотоциклистите се слични со оние кои ги користат возачите на автомобили. Но, давањето сигнали, како возач на мотор, многу е поважно за вас како учесник во сообраќајот бидејќи мотоциклите/скутерите се помали возила и со давање светлосен сигнал ќе бидете повпечатливи за останатите учесници во сообраќајот.

3.8 Трепкачи

Секогаш погледнете одзади во огледалата пред да го вклучите трепкачите.

Со користење на трепкачите им давате до знаење на останатите учесници во сообраќајот кои се вашите намери. Секогаш користете трепкач кога се исклучувате или кога менувате лента на движење. Вклучете го трепкачот некое време пред да го промените правецот на движење, така на време ќе им дадете на знаење на другите учесници во сообраќајот за вашите намери, па и тие ќе имаат доволно време да изреагираат.

3.9 Стоп светло

Стоп светлото на моторот не е толку видливо како тоа кај автомобилите. Прилагодете ги стоп светлата да реагираат и на најмал допир на рачката на кочницата и на тој

начин стоп светлото ќе светне и пред да почнете воопшто да кочите. Исто така, може да направите учтив гест со лесно допирање на кочницата неколку пати кога планирате да сопрете. Користете го стоп светлото како сигнал кога сакате да успорите, во следниве ситуации:

- возилото позади вас е премногу блиску
- свртувате десно од брзата лента
- успорувате на место каде што другите учесници во сообраќајот тоа и не го очекуваат.

3.10 Големи возила

Возачите многу полесно ги забележуваат, гледаат, автомобилите, камионите или автобусите, отколку моторите. Кога поминувате раскрсница, заобиколувате некое возило или правите други „ризични“ маневри, бидете сигурни дека возач на тешко теретно возило нема да ве забележи. Трудете се да не поминувате на раскрсница додека сте во „мртов агол“ на некој возач. Во тој случај, припремете се за кочење. Не возете паралелно со возило од неговата лева страна (освен ако не сте во соседната лента) и внимавајте дали возилото ќе сврти лево.



4. НОЌНО ВОЗЕЊЕ

Во текот на ноќта бидете екстремно внимателни бидејќи вниманието на другите учесници во сообраќајот е намалено.

Со цел сигурно да се вози ноќе, треба да бидете:

- да бидете внимателни и да бидете спремни на грешките кои може да ги направат останатите учесници во сообраќајот
- користете долгото светло кога нема возило пред вас или кога не се разминувате со друго возило
- намалете ја брзината кога возите ноќе, дури и на патишта кои добро ги познавате. Ако на патот има нешто, што би можело да претставува потенцијална опасност, нема да можете да го видите додека не се доближите.
- користете ги светлата на автомобилот пред вас за да ја оцените состојбата на патот. Однесувањето на автомобилот укажува за состојбата на патот, на пример, ако светлата на автомобилот се движат нагоре-надолу, тоа значи дека се движите по нерамна површина.
- зголемете го растојанието. Потешко е и за вас и за другите возачи да го оцените точното растојание ноќе
- не возете непосредно зад возилото
- направете си за себе поголем простор за маневрирање
- не носете валкан или изгребан визир. Тоа е навистина опасно во секакви временски услови бидејќи го спречува/намалува визуелното собирање информации кои можат да ви користат за безбедно возење.

Бидете сигурни дека сте видени

Ако носите темна мотоциклистичка опрема, најдобриот начин на кој ќе им помогнете на другите да ве забележат во текот на ноќта е:

- носете рефлектирачка облека
- осигурајте се дека вашиот мотор е опремен со „мачкино око“, рефлексивни ленти на двете страни и на „опашката“.

Доколку долгото светло ви прегори, користете го средното. Поправете го долгото светло при првата прилика. Ако ви прегори средното светло користете долго, но наместете го така што ќе „фрла“ светлина подолу за да не им пречи на други учесници во сообраќајот. Ако ви прегорат и средното и долгото светло веднаш застанете бидејќи покрај тоа што е опасно, забрането е возење ноќе без

светла. Носете резервна сијаличка со вас и веднаш заменете ја. Подоцна набавете нова резервна сијаличка и тоа што е можно поскоро. Ако ви изгори задна позиција, наместете ја сијаличката така што стоп-светлото да свети нон-стоп, или возете со лесно притиснати задни сопирачки.

BMW Moto Club



5. НЕПРЕДВИДЕНИ СИТУАЦИИ

Колку внимателно и да возите, секогаш ќе имате непредвидени ситуации. Во тие моменти, би било добро да знаете што прво да направите. Вежбањето ќе ви помогне да се стекнете со вештини и со самодоверба со кои ќе го контролирате мотоциклот во непредвидливи ситуации.

5.1 Изненадно сопирање

Во непредвидливи ситуации, прво што треба да направите е да го насочите вашето внимание на сопирањето (подготовка и стисок), а потоа и на патот за да ја избегнете пречката. Се менува во различна брзина само кога ситуацијата е под контрола.

5.2 Кочење во кривина

Кочењето во кривина е особено опасно и треба да се избегнува секогаш кога е можно. Ако баш мора да кочите во свиоци, видете како овој метод е објаснет претходно. На влажна површина на патот или на нерамнини, кочењето во кривина е уште потешко и лесно може да доведе до губење на контролата врз моторот. Најдобар начин да се избегнат непредвидени ситуации кај свиоците, во услови на ниска видливост, е да верувате дека она што не го гледате од другата страна не може да ви наштети сериозно. Затоа прилагодете ја брзината на моторот пред да влезете во кривина.

5.3 Пренасочување - избегнување на пречки

Пренасочувањето може да биде неопходно за да се избегнат одредени непредвидени ситуации. Можеби не сте го забележале парчето гума или оштетениот асфалт на вашата лента, или автомобилот пред вас одеднаш застанал... Во таков случај единствениот начин да се избегне незгода е брзо да се сврти. За да свртиме нагло мора прво да го навалиме моторот на онаа страна на која сакаме да свртиме. Колку е поостар аголот на вртење, толку моторот треба повеќе да го навалиме. „Counter steering“ е термин кој се користи за безбедно брзо заобиколување на пречка. За да се направи брзо свртување на десно турнете ја нанапред десната рачка и моторот ќе се навали на десна страна. Кога моторот ќе почне да се навалува, престанете да притискате и повлечете се наназад за да се исправите. За да свртите кон лево процесот е обратен. Вежбајте го ова маневрирање на безбедно место, така што ќе ви стане рутина кога ќе ви затреба.

Колку е побрзо повлекувањето на рачката, толку е побрза промена на правецот. Останете во вашата лента при непредвидливи ситуации, освен ако не сте сигурни дека опкружувањето е безбедно за да ја промените лентата. Тоа е една од ситуациите кога „големината“ на мотоциклот е всушност предност. И да ви попречи некој автомобил сè уште имате многу простор во лентата да се движите

покрај него.

5.4 Контрола при „занесување“

Занесувањето на задното тркало може да биде неприметно некое време или пак ненадејно и остро. Ако предното тркало занесе, резултатот е ненадеен и груб. Важно е тркалата секогаш да се тркалаат, така што ќе им се обезбеди тракција и стабилност. Премногу гас или претерано нагло кочење на едното или на двете тркала е најчеста причина за пролизгување. Ако предното тркало блокира, веднаш пуштете ја предната сопирачка, а ако задното тркало блокира, полака попуштајте ја сопирачката додека тркалото не почне повторно да се врти. Ако сте пролизгале поради премногу гас, ослободете ја рачката за гас. При пролизгување губите контрола над моторот како и при „блокирање“ на тркало.

5.5 Возење преку пречки

Понекогаш ќе немате друг избор освен да поминете преку пречката што е на вашиот пат. Возењето преку пречки е слично со возењето на нерамен терен. Еве што треба да направите:

- фатете ги рачките доволно цврсто, така што нема да ги испуштите кога предното тркало ќе ја „удри“ пречката
- држете права траекторија на движење. Ова му помага на мотоциклистот да е исправен и ги намалува шансите да ја загуби контрола кога ќе се „удри“ во пречката
- намалете ја вашата брзина колку што е можно повеќе пред да стигнете до пречката
- подстанете од седиштето и полака додадете гас додека преминувате преку пречката. Нозете, рацете и предните амортизери апсорбираат поголем дел од енергијата кога моторот ќе удри во пречката. Ова помага да се задржи контролата над моторот и да се спречи евентуална повреда при ударот на задното тркало во пречката.

Овие четири чекори опишани погоре ќе ви овозможат безбедно да преминете преку можните препреки кои би можеле да ви се најдат на патот.

Еден добар совет - после таков настан прегледајте внимателно дали гумите и рамот на моторот претрпеле некои оштетувања.

5.6 Летачки „објекти“

Од време на време, може да бидете погодени од некој инсект, бубачка, пикавец фрлен од автомобил или камен кој е отфрлен од возилото пред себе. Ако

немате заштита за лицето, може да бидете погодени во око, во уста или во лице. Со заштитено лице штетата би бил минимална или само испукан визир, но без заштита. Таков удар може да предизвика оштетување на очите или уште полошо. Што и да се случува, обидете се тоа да не влијае врз вас бидејќи може да ја изгубите контролата над моторот. Секогаш држете го погледот на патот и рацете на воланот. Ако треба да застанете, направете го тоа како што треба, безбедно.

5.7 Животни

Треба да сториме сè што е во наша можност за да избегнеме судир со животно. Сепак, ако сте во сообраќаен метеж, не свртувајте нагло во друга лента за да избегнете судир со животно. Имате поголеми шанси да преживеете судир со мало животинче, отколку судир со автомобилот од другата лента.

5.8 Механички проблеми

Ненадејното расипување на моторот може да предизвика непредвидливи проблеми.

5.8.1 Пукање или дишење на гума

Пукање на предна гума може да биде особено опасно бидејќи тоа директно влијае врз управливоста со моторот, а вие мора да бидете во можност да управувате со него и да ја држите ситуацијата под контрола. Не секогаш може да слушнете кога гумата пука. Треба да знаете да почувствувате дека гумата пукнала по начинот на кој моторот реагира:

- доколку предната гума издишува, прецизното управување ќе се намали и моторот нема да може „лесно“ да се управува. Ако ова не го забележиме порано, моторот ќе станува се потешок за управување и на крајот ќе изгубиме секаква контрола врз него.
- доколку задната гума издишува, моторот ќе почне да ни „игра“ лево-десно.

Еве што да направите во такви ситуации:

- фатете ги рачките цврсто, концентрирајте се на возење по права линија, не користете сопирачка на тркало кое има „дефектна гума“. Подобро само одземете гас полека и оставете го моторот сам да успори
- доколку е издишана предната гума, префрлете се што е можно повеќе наназад, а ако е издишана задната гума, обидете се да се поместите што е можно повеќе кон резервоарот. На овој начин ја префрлате тежината од дефектната гума
- како се намалува брзината со која се движи моторот, така тој ќе биде помалку стабилен. Концентрирајте се на управувањето со моторот и

застанете на некое сигурно место покрај патот.

5.8.2 Заглавена гас

Ако се обидувате да ја намалите гаста и забележувате дека не успевате во тоа, ќе мора да размислувате брзо, со цел да спречите сообраќајна незгода. Еве што да направите:

- веднаш притиснете го квачилото
- исклучете го моторот на копчето
- започнете со кочење

На овој начин, го одвојувате задното тркало од моторот и го запираете понатамошното забрзување.

Доколку вашиот мотор има автоматско квачило (скутери), исклучете го мотоциклот од прекинувачот и стиснете на сопирачките. Бидете сигурни дека рачката за гас работи правилно пред да продолжите. Најдете ја причината за настанатиот проблем. Ако не можете сами да ја увидите причината, консултирајте се со механичар/стручно лице. Не ни помислувајте дека проблемот ќе се реши сам од себе.

5.8.3 „Тресење“ на воланот

Понекогаш воланот одеднаш може да почне да се тресе и тоа обично значи проблем со управувањето. Единственото нешто што можете да го направите во овие ситуации е да продолжите со возење на следниов начин:

- цврсто стиснете ги рачките
- полека ослободете ја педалата за гас и нежно стиснете на сопирачките да се забави моторот.

Најдете ја причината за проблемот. Најчести причини кои предизвикуваат тресење на воланот се:

- управувачката глава не е добро подесена
- недоволен притисок во гумите
- тркалата не се избалансирани
- премногу товар на задното тркало
- ветробранот не е правилно монтиран или не е наменет за тој тип на мотоцикл

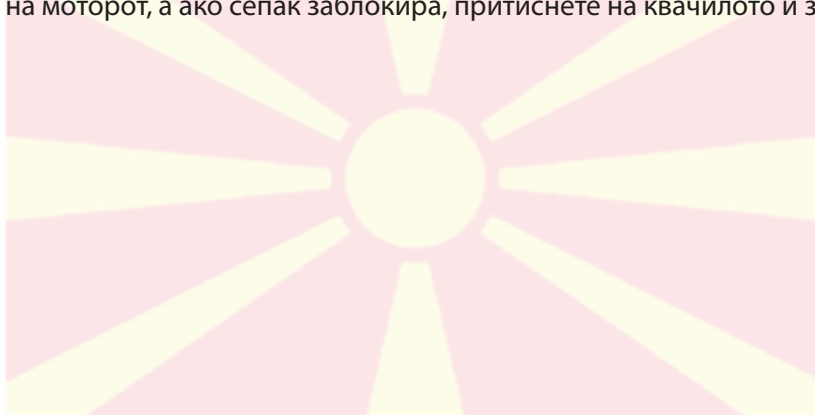
- лабаво налегнување на тркалата
- лабав ланец или лошо монтирани гуми
- условите на патот

5.8.4 „Пукање“ на ланец

Ако ланецот пукне, важно е да се реагира брзо. Притисни квачило, намали гас и кочи додека не сопнеш. Пукањето на ланецот е резултат на истрошен или лабав ланец кој не налегнува на забците правилно или на истрошени запченици. Кога ланецот ќе пукне, веднаш ќе изгубите пренос на задното тркало, а моторот ќе почне да се движи побрзо. Ланецот може да го блокира задното тркало и на тој начин ја губите контролата врз моторциклот. Кога ќе го заменувате ланецот, добар совет е да ги промените и запчениците.

5.8.5 Блокирање на моторот

Блокирање на моторот значи дека моторот запира одеднаш и ефектот е ист со оној кога имате блокирање на задното тркало. Ова обично не се случува одеднаш, ќе имате предупредување (предзнаци) дека такво нешто би можело да се случи. Блокирање на моторот обично се јавува поради губење масло. Поради недостаток на масло деловите во моторот не се подмачкуваат како што треба и моторот ќе прегрее. Прво предупредување може да биде губење на моќта или промена на звукот на моторот, а ако сепак заблокира, притиснете на квачилото и запрете го моторот.



6. ВОЗЕЊЕ СО СОПАТНИК И ТОВАР (Багаж)

6.1 Сопатник

Доколку сте неискусен возач не треба да возите патници или тешки товари. Дополнителен товар го менува начинот на реакција, стабилност, забрзување и застанување на моторот. Кога возите сопатник, претпочитајте да одберете некој кој е полесен, отколку некој кој е потежок.

Сопатничкото седиште е ваша одговорност. Бидете сигурни дека сопатникот е заштитен како и вие.

6.2 Воzeње со сопатник

Кога возите сопатник моторот реагира побавно. Потребно е повеќе време да се забрза, забави или да се заврти. Колку е потежок сопатникот или багажот, толку е потешко и управувањето. За да се приспособи сопатникот потребно е:

- возете полека, особено на вртење, свиоци и надолници
- намалувајте ја вашата брзина порано од вообичаеното кога ќе сакате да застанете
- зголемувајте го растојанието меѓу вас и другите возила
- барајте поголем простор кога престигнувате и кога се вклучувате или исклучувате од сообраќај
- избегнувајте нагли маневри кои можат да го изненадат вашиот сопатник
- сведете ги разговорите на минимум, така што нема да бидете расеани додека возите
- избегнувајте да се докажувате. На тој начин може да влезете во опасна ситуација, да го обесхрабрите вашиот сопатник и да има одбивност да седне со вас на мотор во иднина.

6.3 Опрема

За да возите сопатник мора да имате соодветно седиште. Седиштето треба да биде доволно големо за да ви биде удобно и вам и на вашиот сопатник. Кога имате сопатник не би требало да се движите напред, треба да сте во онаа положба што вообичаено ја имате на мотор. Сопатникот не треба да „виси“ надвор од седиштето. Сопатникот треба да поседува свои наслони за нозе. Законот предвидува дека сопатникот мора да има заштитен шлем како и оној кој го управува моторот, под истите критериуми за безбедност во сообраќајот.

6.4 Обука за сопатникот

Немојте да се колебате на сопатникот да му ги објасните основните правила, дури и тој/таа да е мотоциклист. На сопатникот треба да му се објасни:

- како да се качи на мотор, но само откако вие веќе сте на мотор и сте го запалиле моторот
- да седи што е можно понапред
- да се држи за вашата половината или во делот на мотоциклот кој е дизајниран за тоа
- секогаш да ги држи нозете на носачите, дури и кога моторот стои
- да седи поблиску непосредно зад вас, да се навалува кога ќе се навалите и вие и да избегнува какви било непотребни движења. Треба да се прилагоди на задната суспензија, огледалата и светлата (ако имате намера да возите ноќе).

Ако возите сопатник, добар совет е малку да го зголемите притисокот во гумата (Следете ги инструкциите за вашиот мотор).

6.5 Странична приколка

Немојте да ја претоварате страничната приколка. Дополнителна тежина значи драстична разлика во управувањето и сопирањето на моторот. Вежбајте возење со странична приколка пред да поканите сопатник. Погрижете се сопатникот да биде удобно сместен и безбеден. Сопатникот треба да има заштитен шлем.

6.6 Багаж (Товар)

Мали товари може безбедно да се возат на мотор доколку се правилно сместени и обезбедени. Доколку куферите, носачите за куфери и другите торби се монтирани (наместени) по насока на производителот, тогаш сме сигурни дека товарот е сигурно и правилно поставен. **Тешките работи** поставувајте ги пониско за да се избегне високо поставување или зад задното тркало. **Товарот поставувајте го во предниот дел на задната осовина на тркалото.** Страничните куфери се идеални и ја осигуруваат безбедноста на товарот. Доколку имате товар зад задната оска на тркалото, тој може да има влијание на стабилноста, исто така, може да предизвика и тресење на воланот. **Распределете го товарот рамномерно.** Ако имате странични куфери, распоредете го товарот така што и од едната страна и од другата страна тежината да е скоро иста. Нееднаквиот товар може да влијае на тоа моторот да привлекува на едната страна. **Обезбедете го товарот** со еластични конци да стои цврсто. Лабав товар може да биде зафатен од тркалото или од ланецот. Багажот би требало периодично да го проверувате. Кога ќе застанете проверете дали нешто се поместило и дали товарот е безбеден.

7. ВОЗЕЊЕ ВО ГРУПА

Група мотори се нарекува кога три или повеќе мотори се движат во иста насока и на тој начин прават мото колона. Кога се вози во мото колона многу е важно да се задржи потребното растојание (тоа е најмалку две должини на моторот) и да се употребува потребната сигнализација (секогаш запалени светла и при вртење да се користат трепкачи).

7.1 Собирање

За да отпочне возењето возачите на мотори треба да се договорат за времето и за местото на собирање. Секогаш е добро местото на собирање да им е познато на сите и се разбира да е место каде што не постои проблем да се почека некое време бидејќи секогаш има поединци на кои точноста не им е доблест. Поаѓањето треба да се планира 30-тина минути по закажаното време на собирање за да може сите да стасаат, да се поздрават и во тимски дух да тргнат понатака. Доколку доцните, јавете се или испратете SMS порака да ги известите останатите да ве почекаат и да се прилагодат на вашето доцнење.

7.2 Припрема (пред собирањето)

Пред да пристигнете на зборното место бидете сигурни дека сте целосно подготвени за возење т.е. проверете дали ви е наполнет резервоарот, проверете го моторот и опремата за да избегнете непотребни одложувања и да тргнете без нервоза. Наполнете ги мобилните телефони, а и сметката на истите нека не биде празна. Во случај на каква било поделба на колоната, одложување или застој да можете да ги известите лидерот на патувањето.

7.3 Водич на патувањето „Leader“ и останатите

Кој ќе биде водич или „лидер“ на патот, најдобро е да се договори пред собирање и тргање на пат, или тоа да се направи на самото собирање и секако да се одреди патот по кој ќе се патува, местата на кои ќе се запира, местата на кои ќе се точи гориво (утврдено според моторот кој троши најмногу, односно моторот кој може да помине најмало растојание со полн резервоар), како и брзината со која ќе се вози.

Лидерот на патот треба да биде искусен возач и познавач на патот и мора да го држи темпото, да ја прати колоната во ретровизорот и да предвиди кога треба да се забави или да се забрза, сè со цел да не дојде до застој и до ненадејно кочење, а оние кои се поспори да ја стасаат колоната.

Оние поединци на кои не им се вози со темпото кое го наложува лидерот на патот, треба на сигурен и безбеден начин, со користење светлосна и звучна сигнализација, да поминат од лева страна (или лева трака доколку има место за

претекнување во траката во која се движи колоната), да го известат лидерот на колоната дека се одвојуваат од неа и дека ќе чекаат на однапред договореното место за средба или на крајната дестинација.

**ПЛАНИРАЊЕТО НА ПАТОТ, СОБИРАЊЕТО И ДОГОВАРАЊЕТО ПРЕД ВОЗЕЊЕ
СЕ ЗАВРШЕНИ И МОЖЕ ДА ТРГНЕМЕ НА ПАТ СО ПРАВИЛНО ВОЗЕЊЕ КОЕ ЌЕ
ЈА ЗГОЛЕМИ НАШАТА БЕЗБЕДНОСТ И СИГУРНОСТА НА ДРУГИТЕ УЧЕСНИЦИ
ВО СООБРАЌАЈОТ.**

7.4 Цик – Цак возење

Без оглед на бројот на мотори во мото колоната, најдобро е да се практикува цик-цак возењето на тој начин што првиот возач - лидерот вози од левата страна на коловозната лента во која се движи (непосредно до централната линија), вториот возач долж десниот раб на патот, третиот повторно од левата страна на сообраќајната лента итн...

Настојувајте и на останатите во колоната да оставате доволно простор за сопирање и маневрирање во непредвидени ситуации. Во случај на нагло сопирање, настојувајте да дојдете во паралелна положба со возачот пред вас, да не е директно пред вас.

Кога возите во колоната не е дозволено да се претигнува лидерот на патот, ниту кој било друг возач пред вас, освен ако не се одвојувате од колоната или не ви одговара возењето на возачот пред вас (заземете место зад друг возач во колоната). Кога претекнувате користете звучен и светлосен сигнал да го известите возачот дека претекнувате и правете го тоа од левата страна-претекнувај по лента наменета за претекнување.

При цик-цак возење имате поголема прегледност на она што се случува пред вас и на тој начин подобро се дејствува во непредвидени ситуации.



7.5 Претекнување

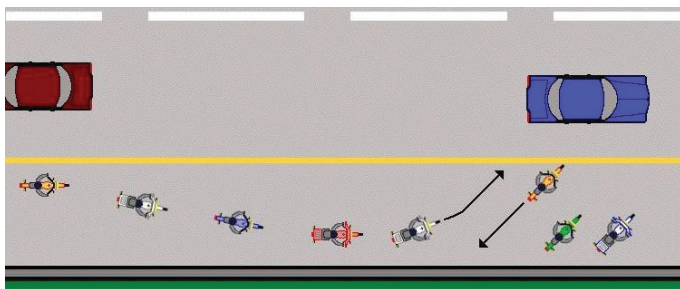
За време на возењето во мото колона ќе се сретнувате со различни препреки. Претекнување на побавните возила е една од нив. Во вакви ситуации неопходно е да се покаже меѓусебна дисциплина за време на претекнувањето, да се оди на варијанта „еден по еден“ и да се почитува редот. Секој возач треба да почека возачот пред него да заврши со претекнување и потоа да тргне да претекнува. Ова е особено важно кога возачот пред него (првиот) мора нагло да заочи, вториот возач нема да може безбедно да претекне затоа што може да му најде возило од спротивната насока. По претекнувањето, лидерот на патувањето обезбедува доволно простор повторно да се формира мото колона во сообраќајната лента во која колоната се движела пред претекнувањето. Забавете го моторот за да се надоврзат и останатите.

Друг начин да се претекнува, а се користи претежно на автопат, е по методот „задна блокада“ и се применува на следниот начин: последниот возач се поместува од сообраќајната лента во која вози во левата лента, а потоа целата мото колона почнувајќи од последниот (од назад кон напред) излегува на левата лента сè до лидерот на патот, кој после претекнувањето на побавните возила обавезно ја зголемува брзината така што сите мотори во колоната ќе можат да се приклучат и ќе продолжат да го следат лидерот на патот.

7.6 Паркирање

Паркирањето на една мото колона е исклучително важно, без разлика која е причината за паркирање. Од особена важност е да се избегнат можните „натрпувања“ на мотори, блокирање на одредени мотори, како и безбедноста на моторите од „сериски“ пад на истите. Доколку мото колоната врти десно за на некое одмаралиште, „лидерот“ на колоната задолжително ја намалува брзината на движење до целосно запирање, дава насока за „лесно полукружно десно“, определува место на кое по него ќе застане целата мото колона, почнува со „лево“ вртење под агол од 45 степени и го враќа моторот „назад“ до тротоарот. Истата постапка ја следи секој следен возач и трпеливо чека неговиот претходник од колоната да заврши со паркирање.

Од безбедносни причини, најмалото растојание меѓу два мотоцикли треба е 150 cm, така ќе се избегне сериски пад.



7.7 Сигнализација

Водачот на патот-лидерот следи сè што се случува на патот и ги известува другите учесници од колоната. Сигнализацијата која при тоа се „користи“ е специфична и е видлива за возачот на моторот зад него, а можеби и за другите возачи ако колоната е кратка и е составена само од неколку мотори.

Добиената сигнализација од лидерот треба да се проследи на секој нареден возач позади вас, од таа причина што сите во колоната треба да знаат што следува додека се дел од неа.

Споменатата сигнализација не само што покажува што се случува на патот, туку и ги известува сите возачи во колоната за намерите на лидерот и укажува на потребата сите да се придржуваат кон мото колоната.

МОТОЦИКЛИ

ПРАВИЛА НА СИГНАЛИЗАЦИЈА



Вртење лево

Раката е исправена, со дланката свртена надолу.



Вртење десно

Раката е свиткана нагоре под агол од 90°, а дланката е во тупаница.



Застанување

Раката е спуштена надолу, а дланката е свртена наназад.



Забрзување

Раката е исправена со дланката свртена нагоре и се движи од долу нагоре.



Успорување

Раката е исправена со дланката свртена надолу и се движи од горе надолу кон телото.



Следење

Раката е исправена нагоре во линија со рамото, а дланката е свртена нанапред.



Давање предност

Раката е исправена за 45°, со показалецот кон напред и се движи во лак од назад кон напред.



Опасност на патот

Ако е на лево, се покажува со левата рака. Ако е на десно, се покажува со десното стапало.



Возење во една лента

Раката и показалецот се исправени нагоре.



Возење во две ленти

Раката, показалецот и средниот прст се исправени нагоре.



Пауза

Подлактицата е исправена, а дланката во тупаница се движи горе-долу.



Пауза за освежување

Прстите се свиткани и со палецот се покажува кон устата.



Уклучи светла

Отворање и затворање на прстите на дланката.



Застанување

Раката е исправена како за вртење десно, а подлактицата е придвижена кон рамото.



Полиција на патот

Со отворена дланка се потчукува горниот дел на кацигата.



Гориво

Раката е исвадена нанадвор и со показалецот се покажува кон резервоарот за гориво.

8. ВАШИОТ МОТОР

8.1 Одржување на моторот

Постојат многу работи на патот што може да предизвикаат проблеми. Одговорноста вашиот мотор да не е една од нив е ваша.

Навидум бенигните механички дефекти на моторот можат да предизвикаат сообраќајна незгода во која возачот или другите учесници во сообраќајот ќе се здобијат со сериозни повреди или последицата да е смрт. Еден мотор бара почести инспекции отколку еден автомобил бидејќи моторот има повеќе вибрации и поголема можност некои навртки или завртки да се олабават.

8.1.1 Вообичаени проверки

(инспекција) Упатството за користење ги објаснува деталите за редовно рутинско одржување и има сервисен распоред, со цел вашиот мотор да е во совршена форма. Исто така, возачот има можност да ги види сите важни делови за време на перење на моторот.

Раното откривање проблеми, олабавени завртки и навртки, може да се однесува на проблеми во начинот на кој се чува моторот во состојба подготвен за возење.

8.1.2 Начин на проверка

Со соодветни проверки се намалува ризикот од повреди предизвикани од механички дефект. Овој систем на проверка може да се примени на кој било мотор:

8.1.2.1 Проверка пред возење:

- проверка на притисокот во пневматиците (гумите)
- проверка на затегнатоста на ланецот (не важи за екардански пренос или кај скутери)
- проверка на исправноста на светлата и трепкачите
- проверка на останатите команди
- проверка на исправноста на сирената
- проверка на положбата на ретровизорот

8.1.2.2 Проверка пред стартање на моторот:

- проверка на нивото на масло во моторот
- проверка на нивото на разладна течност (доколку е таква е концепцијата на моторот)
- проверка колку гориво има во резервоарот

8.1.2.3 Проверка после стартување на моторот:

- проверка на сите сијалици на таблата дали се исправни
- проверка како работи моторот

8.1.2.4 Периодични проверки:

- проверка на затегнатоста на ланецот и редовно подмачкување, особено после возење на воден пат или пат со прашина
- проверка на нивото на електролит во акумулаторот и состојбата на контактите
- проверка на состојбата на филтерот за воздух
- проверка на длабочината на шарите на гумите, како и на притисокот
- проверка дали се добро наместени и подмачкани држачите за нозе и останатите контроли

8.1.3 Сервисирање на моторот во рамки на редовно одржување

Ова е општо упатство како да се одржува моторот и тоа не треба да биде заменето со упатството за употреба. Производителот најдобро знае што е потребно за одржување на вашиот мотор. Треба да бидете запознаени со ова упатство, а особено за основни работи:

- временски циклус за замена на маслото и филтерот
- временски циклус за замена на течноста за ладење и на маслото за копирачките
- сервисирање на суспензијата
- големина на гумите и препорачан притисок

- препорачан број на вртежи на моторот
- безбедносни предупредувања и совети

ДОКОЛКУ НЕШТО НЕ ЗНАЕТЕ – НЕ ДОПИРАЈТЕ!



8.2 Опрема и модификации

Доколку додадете лошо дизајнирано парче опрема или направите некои промени на вашиот мотор, истите можат да предизвикаат сериозни потешкотии врз контролата над моторот.

Обрнете внимание на следново: високо подигнати држачи за нозете и на полугата за менувачот; високо подигнат управувач, волан- доколку рачките се над рамениците, моторот тешко се управува, а може и да го попречат погледот. Поширока гума не значи подобрување на перформансите и подобрување во ракувањето. Направените измени кај моторот може да влијаат врз другите негови делови и да дојде до нивна деформација. Инженерите, обично, трошат многу време на дизајнот на моторот за тој да функционира правилно. Не вршете никакви измени ако не сте сигурни како тие ќе влијаат на однесувањето на моторот.



9. ПРВА ПОМОШ

Вовед

Како витална иницијална интервенција, дадена прва помош во ситуации каде животот на поединци или на група луѓе е во опасност, помага да се зголемат шансите да се преживее и ги намалува последиците од настанатите повреди. Црвениот крст секогаш настојува да биде достапен за секого и најмалку по едно лице од секое семејство да има можност да се стекне со вештините за давање прва помош. Целта е секој граѓанин без разлика на неговата вера, националност, професија, социо-економски статус и.т.н. да има можност да се стекне со практично знаење за давање прва помош.

Свесноста кај луѓето за вистинската вредност на првата помош е многу мала. Без разлика со која брзина интервенираат службите за итна медицинска помош, кога сте сведок на сообраќајна незгода или друг вид незгода, ВИЕ сте тие кои можете да направите разлика меѓу животот и смртта на повредениот. Доколку на некој повреден не му дадете прва помош, без разлика дали крвари или се задушува, кога службите ќе пристигнат на местото на незгодата, може да констатираат само смрт кај повредениот.

Предизвикот да ја разбереме и вреднуваме првата помош во секојдневниот живот, останува пред нас. Секој има одговорност да придонесе средината во која живее да е побезбедна и посигурна. Затоа, Црвениот крст ќе продолжи со заложбите првата помош да го заземе вистинското место во нашето општество.

Црвениот крст ги вложува сите расположливи ресурси и вложува големи напори да стане дел од секого и со заемна соработка со сите релевантни владини и невладини институции, организации и поединци, да може да ја направи разликата и да спаси човечки живот.

Во продолжение на Прирачникот кој е пред вас, следи компилација составена од добрите практики кои Црвениот крст ги има од досегашната долгогодишна работа во областа на првата помош, знаењето на стручните лица од оваа област, како и препораките од Меѓународната Федерација на друштвата на Црвениот крст и на Црвената полумесечина и Европскиот Референтен Центар за прва помош на Црвениот крст и на Црвената полумесечина.

Истиот, на многу едноставен и на сликовит начин ги објаснува постапките кои треба да се преземат во случај на сообраќајни и други незгоди, од страна на затекнатите лица на местото на незгодата, за правилно давање прва помош. Во него ги има сите информации кои ви се потребни за внимателно да дадете прва помош, да ја осигурате вашата безбедност, да ја процените состојбата на повредените, како и кои постапки треба да ги примените при одредени итни здравствени состојби за да спасите нечиј живот. Правилно и навремено дадена прва помош го спречува или намалува инвалидитетот, а многу често спасува и човечки живот. Иако овој прирачник содржи насоки за почетно давање прва помош

кај повреден, сепак истиот не може да биде замена за практична обука која е неопходна за да дејствувате во случај на сообраќајна незгода.

Прва помош

Првата помош преставува укажување почетна грижа на повреденото лице на самото место на незгодата. Грижата се состои од навремено преземање внимателни мерки и постапки со цел:

- *Да се зачува животот на повредениот*
- *Да се заштити од понатамошно повредување*
- *Да се намали болката и стравот*
- *Да се спречат можни компликации*
- *Да се подобри општата состојба на повредениот*

Грижата започнува од моментот на пронаоѓање на повредениот и трае сè до моментот кога повеќе не му е потребна прва помош или до преземање на повредениот од стручно медицинско лице (пристигнување на ИМП).

Состојбите кои најдиректно го загрозуваат животот (итни состојби) бараат брз одговор.

Во тие моменти, судбината на повредениот е во рацете на луѓето од непосредната близина.

Евентуалните случајни, несакани грешки, при давање прва помош не се санкционираат со закон.

9.1 Средства за укажување на прва помош

При санирање на повредите може да се користат прирачни или стандардни средства.

А. Прирачни средства за укажување прва помош

Прирачни средства преставуваат сите материјали и предмети кои може да се најдат во непосредна околина и кои може да се користат (прилагодат) за давање прва помош.

Прирачните средства најчесто се користат за имобилизација (делови од облека, крпа, ќебе, чадор, весник, даска), но може да се користат и за преврзување и запирање на крварењето (шал, вратоврска, марами за коса и др.).

Б. Стандардни средства за укажување прва помош

Кутија за прва помош. Кутијата е задолжителен реквизит во секое моторно возило. Таа мора редовно да се одржува.

Препорачана содржина на кутијата за прва помош е:

- Завои во различна димензија – намотана лента од памучна ткаенина во форма на цилиндар. Завоите имаат различна широчина (во зависност од деловите на телото што се преврзуваат) и се употребуваат за прицврстување на стерилната газа при преврзување, за компресивна преврска и за имобилизација.
- Стерилните гази (компреси) – поретко ткаена памучна ткаенина, стерилно пакувана во поединечни пакувања во различна големина. Се поставува директно врз раната, а страната која се нанесува не треба да се допира со прсти.
- Стерилен завој – однапред подготвен стерилно спакуван завој, на кој е прикачено перниче од газа. Се користи при преврска на рана или при запирање на крварење.
- Триаголнести марами – платнена крпа со триаголна форма која се користи за преврзување, имобилизација, сопирање на крварење со подврзување и т.н.
- Леплива трака (фластер) – се користи за завршување на преврската, фиксирање на стерилната газа и т.н.
- Ханзапласт во различна големина – за прекривање на помали рани.
- Вата – бел памук, кој се користи при компресивни преврски и имобилизација. Не се поставува директно на раната.
- Безопасни игли – за завршување на преврска, за прицврстување на краевите на завојот, за триаголната марама, за облеката и т.н. Ножици – за сечење на завоен материјал, леплива трака, делови од облека и за пристап до рана. За поголема безбедност најчесто се користат ножици со заоблен врв.
- Прирачник за прва помош

В. Дополнителни корисни материјали

Ракавици за еднократна употреба – се користат за преврзување рани или кога постои можност за контакт со крв и телесни течности од повредениот. На тој начин се врши заштита од болести кои се пренесуваат преку крв и преку телесни течности.

Завои од еластична ткаенина–за компресивна преврска, имобилизација.

ALU пласт–специјална готова преврска за изгореници.

Двострана метализирана фолија–овозможува одржување на телесната температура на повредениот.

Вентилационо марамче, овозможува ефикасно изведување на срцево–белодробно оживување и вештачко дишење, без опасност од пренос на инфекција.

Вентилациона џебна маска

Ќебе

Свирче

Рачна светика

Бележник

Совет: Доколку одредени постапки ги надминуваат Вашите вештини и знаења, Ваша морална обврска е да ја препуштите грижата на поквалификувано лице. Секогаш има друг начин на кој можеме да помогнеме!



10. ОПШТИ ПОСТАПКИ ПРИ СООБРАЌАЈНА НЕЗГОДА

10.1 Обезбедување на просторот околу повредениот

10.1.1 Обезбедување на местото на сообраќајната незгода

Местото на сообраќајната незгода е опасна зона за учесниците во сообраќајот, повредените и лицата кои укажуваат помош на повредените.

Обезбедете го местото на сообраќајната незгода. Со тоа се заштитувате себе, повредените и останатите учесници во сообраќајот.

Местото на сообраќајната незгода се обезбедува со: **сигурносен триаголник, светлосна сигнализација и со други безбедносни мерки.**

А. Сигурносен триаголник се поставува за да се предупредат учесниците во сообраќајот за постоење на незгода. Сигурносниот триаголник поставете го:

- На коловоз: околу 70 сантиметри од банкината
- На автопат: 100 метри зад местото на незгодата
- На кривина: пред почетокот на кривината
- На двонасочен пат: 30 метри пред и зад местото на незгодата

Б. Светлосната сигнализација вклучете ја доколку видливоста е ограничена.

Паркирајте го возилото со запалени светлосни уреди околу 10 метри зад местото на незгодата.

Како да постапите доколку наидете на сообраќајна незгода:

1. Исклучете го моторот на оштетеното возило.
2. Закочете го возилото со помош на рачната сопирачка.
3. Поставете тврди предмети под тркалата.
4. Доколку поседувате апарат за гаснење пожар, изгаснете го пожарот на оштетеното возило.
5. Доколку пожарот е со поголем интензитет, повикајте ја противпожарната служба.

10.2 Лична безбедност

Вашата лична безбедност е основен приоритет. Просторот околу повредениот обезбедете го од различни потенцијални опасности, на пример: пожар, електричен удар, тврди и остри предмети, отрови, корозивни средства и др.

Употребувајте заштитни ракавици. Избегнувајте контакт со крв, плунка, пот, повратени маси и секрети од носот и устата на повредениот. При изведување на вештачко дишење употребувајте џебни маски со филтер.

10.3 Пристап и преглед на повредениот



Пристапете внимателно кон повредениот. Исклучете постоење на опасност за вас, за повредениот или за останатите присутни лица.

Повредениот фатете го за рамениците, внимателно протресете го и прашајте го гласно: ДАЛИ СТЕ ДОБАР!?

Доколку повредениот одговори–тој е свесен.

- Преставете се, кажете му на повредениот дека сте подготвени да му помогнете и побарајте нова согласност
- Утврдете што не е во ред со повредениот, охрабрете го и смирете го
- Побарајте помош од друго лице што е во близина или викнете гласно за да привлечете внимание; или телефонски повикајте ја итната медицинска помош
- Во регуларни временски интервали проверувајте ја состојбата на повредениот



Доколку повредениот не одговори – тој не е при свест.

Кај повреден без свест јазикот запаѓа кон назад и го затвора дишниот пат и постои опасност од задушување.

Дишниот пат се отвора со зафрлување на главата кон назад и со подигање на долната вилица. При тоа, јазикот се повлекува кон напред и дишниот пат се отвора. (Постапката е опишана на страна 15)

10.4 Согласност за укажување прва помош

Пред да започнете со помагање, треба да добиете согласност од повредениот.

Доколку повредениот е без свест и не може да даде согласност, се претпоставува дека тој се согласил. Доколку повредениот е малолетен во придружба на родител или друго полнолетно лице, тогаш побарајте согласност од родителот, односно од полнолетниот придружник. Доколку малолетниот повреден е сам, се претпоставува дека ја прифаќа укажаната помош.

10.5 Психолошка поддршка на повредениот

Психолошката поддршка на повредениот е важен дел од првата помош. Во некои случаи е единственото нешто кое треба да го направите. Употребувајте утешителни зборови, храбрете го и смирувајте го лицето.

10.6 Известување на службите и повик за помош

Повикајте помош кога ќе утврдите дека повредениот е без свест и не дише. Викнете гласно кон присутните лица, ако ги има, со надеж дека некое лице во близина ќе го слушне повикот и ќе одговори.

Телефонски повикајте ја службата на итна медицинска помош. Телефонскиот број е 194.

Преставете се, кажете го своето име, што се случило, местото на незгодата, колку лица се повредени, каква е состојбата на повредените.

Телефонски број на противпожарна служба-193

Телефонски број на полиција-192

10.7 Преместување на повредениот од местото на незгодата

10.7.1 Преместување на повредениот на сигурно место

Доколку повредениот лежи надвор од моторното возило, а е во животна опасност, преместете го на сигурно место на следниот начин:

1. Пристапете кон главата на повредениот.
2. Лесно исправете го трупот на повредениот и потпрете го на вашите колена.
3. Рацете поставете ги под пазувите на повредениот.
4. Главата и горниот дел од телото на повредениот потпрете ги на вашите гради.
5. При извлекување, движете се кон назад.

10.7.2 Извлекување на повредениот од моторното возило

Доколку повредениот во моторното возило не е во животна опасност, почекајте ја стручната екипа која ќе го извлече повредениот од возилото. Доколку повредениот во моторното возило е во животна опасност, извлекете го од моторното возило со методот или зафатот Раутек

(Rautek-griff):

1. Ослободете го повредениот од заштитниот колан.
2. Проверете дали нозете на повредениот се слободни и подвижни.

(доколку нозете на повредениот се заглавени не се обидувајте да го извлекете повредениот, почекајте итна медицинска помош)

Ако повредениот не е заглавен во возилото и може да го извадите од него, постапете по следниов редослед:

1. Пристапете кон повредениот од страната на грбот и поставете ги рацете

под пазувите.

2.Едната рака свиткајте ја во лактот и цврсто фатете ја подлактицата од горната страна притиснувајќи ја кон телото на повредениот во висина на стомакот.

3.При извлекување, навалете се кон назад така што тежината на повредениот ќе се пренесе на вашите натколеници.

4.Главата и горниот дел од телото потпрете ги на вашите гради.

5.При извлекувањето, движете се кон назад.



10.8 Постапка со облеката на повредениот

Принципи при отстранување облека

Принцип 1: При отворена повреда на горен екстремитет прво соблечете ја облеката од здравата страна, а потоа од болната

Принцип 2. Панталоните соблечете ги со истовремено извлекување на двете ногавици

Принцип 3. Доколку повредата не дозволува соблекување на облеката, облеката од повредената страна остранете ја со сечење и распарување по рабовите

Принцип 4. По отстранување на облеката, заштитете го повредениот од изладување.

10.9 Постапка при сообраќајна незгода со повеќе повредени

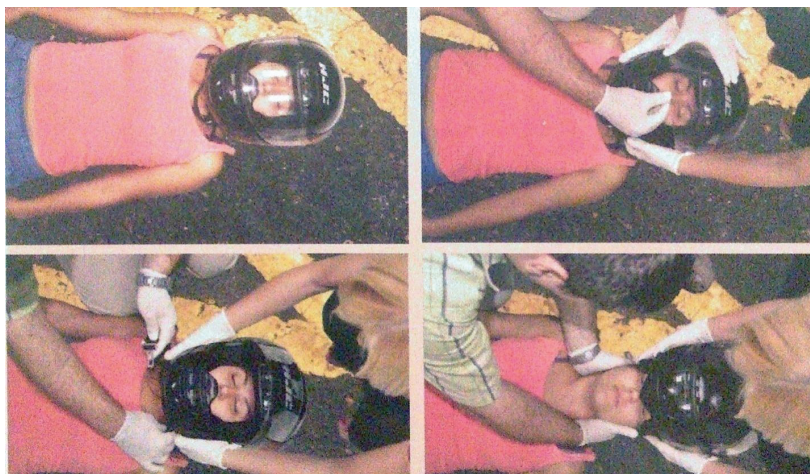
Доколку во незгодата има повеќе повредени, направете тријажа, односно селектирајте ги повредените според степенот на загрозеност на нивните животни функции. Повредените кои се во животна опасност „лежат мирно“ и не бараат помош. Најдете ги овие повредени и прво нив укажете им помош!!!

10.10 Отстранување на заштитниот шлем

Доколку повреденото лице не е во животна опасност (свесно е, дише правилно, не повраќа) не се обидувајте да го отстраните заштитниот шлем. Оставете го тоа на стручната екипа која ќе дојде на местото на незгодата! Заштитниот шлем отстранете го само ако повредениот е во животна опасност (состојба на бессознание, отежнато и неправилно дишење, повраќање).

За правилно отстранување на заштитниот шлем потребна ви е помош од друго лице, затоа побарајте помош од друго лице во околината.

1. Седнете на колена зад главата на повредениот.
2. Фатете ја долната вилица на повредениот и долниот раб на заштитниот шлем.
3. Другото лице седнува на колена од страната на повредениот, го отвора прозорчето на заштитниот шлем и го ослободува кланот на заштитниот шлем.
4. Другото лице ги држи главата и вратот на повредениот, додека вие го извлекувате заштитниот шлем.
5. Откако ќе го извадите заштитниот шлем, фатете ја главата на предниот дел со дланките од двете страни во пределот на ушите и поставете ја на подлогата.



СО ПОДДРШКА ОД:

„Караван за Живот - Бајкери на Честа“
Загреб



KARAVANA ZA ŽIVOT
«bikeri na cesti»

Републички Совет за Безбедност на Сообраќајот на Патиштата



BMW Мото Клуб Македонија

BMW Moto Club
Macedonia



Веспа Клуб Македонија



Љупчо Ѓорѓиоски
Андреј Ангеловски
Марија Ѓорѓиева