

MITÄ MOOTTORIPYÖRÄILIJÖIDEN KUOLEMANKOLAREISTA VOIDAAN **OPPIA?**

MOOTTORIPYÖRÄILY 2000-LUVULLA

➤ MOOTTORIPYÖRÄILYN SUOSIO ON LISÄÄNTYNYT RÄJÄHDYSMÄISESTI

- Vuonna 2000 noin 90 000 pyörää ja vuonna 2008 noin 204 000 pyörää

➤ PYÖRÄT OVAT ISOMPIA JA TEHOKKAAMPIA KUIN ENNEN

➤ KUOLEMANKOLARIT OVAT LISÄÄNTYNEET

- 1990-luvulla 8-16 kuolonuhria/vuosi
- 2000-luvulla 20-30 kuolonuhria/vuosi

➤ MOOTTORIPYÖRÄILYSTÄ ON TULLUT MYÖS KESKI-ikäisten harrastus

➤ KESKI-ikäisiä motoristeja mukana onnettomuuksissa

- 2000-luvulla 37 % kuolonuhreista oli yli 35-vuotiaita
- Nuoremmat motoristit ovat edelleen usein uhreja

➤ LOUKKAANTUMISEEN JOHTANEET YKSITTÄISVAHINGOT OVAT KOLMINKERTAISTUNEET LYHYESSÄ AJASSA

- 551 vahinkoa vuonna 2003
- 1572 vahinkoa vuonna 2008



**SUOMESSA KAIKKI KUOLON-
KOLARIT TUTKITAAN. TÄMÄ
AINEISTO PERUSTUU LIIKEN-
NEONNETTOMUUKSIEN TUTKI-
JALAUTAKUNTIEN RAPORTTEI-
HIN MOOTTORIPYÖRÄILIJOIDEN
KUOLEMANKOLAREISTA KOLMEN
VUODEN AJALTA (72 KUOLE-
MANKOLARIA).**

**TUTKIMUKSISSA ETSITÄÄN
ONNETTOMUUKSIEN SYITÄ
JA PARANNUSEHDOTUKSIA
MONESTA NÄKÖKULMASTA.
RAPORTIT ANALYSOITIIN JA
ONNETTOMUUDET LUOKITELTIIN
TÄTÄ AINEISTOA VARTEN
SEURAAVASTI.**

> SUISTUMINEN VAUHDILLA (25 %)

- Ajonopeus tilanteeseen tai kuljettajan taitoihin nähden liian suuri
- Pyörä ohjautui tieltä yleensä kaarteessa
- Kuljettajat sekä kokemattomia että kokeneita
- Usein ”mutkatie”

> SUISTUMINEN/ TÖRMÄÄMINEN HUMALASSA (24 %)

- Useimmiten suistumisia
- Ajonopeudet useimmiten kohtuullisia, mutta tilanteeseen nähden liian suuria
- Ajoon lähtö humalaisen päähänpisto
- Kokeneita tai kokemattomia motoristeja

> MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMII OIKEIN TAI AITO VAHINKO (22 %)

- Usein vastapuoli vahingon pääasiallinen aiheuttaja
- Motoristit vähän iäkkäämpiä, kokeneita tai kokemattomia
- Isoilla teillä, jolloin nopeus pahensi seurauksia
- Useimmin risteyksissä

> KEULINTA/KAAHAUS/ KOHELLUS (15 %)

- Moottoripyöräilijän toiminta ei sopinut normaaliin liikenteeseen
- Hallinnan menetys jarrutuksessa tai wobblauksen seurauksena
- Wobblaus johtui kovasta nopeudesta tai keulimisesta

- Vastapuoli yllättyi moottoripyöräilijän toiminnasta
- Tyypillisesti alle 30-vuotiaita miehiä
- Kohtalaisen kokeneita tai kokeneita motoristeja
- Erittäin tehokas pyörä

> POIKKEAMINEN LIIKENTEEN RYTMISTÄ (13 %)

- Usein huomattava ylinopeus
- Tilanteeseen ja liikenteeseen nähden liian suuri nopeus
- Motoristin toiminta heikensi vastapuolen ja omia mahdollisuuksia toimia
- Pääasiallinen aiheuttaja joko vastapuoli tai moottoripyöräilijä itse
- Kokeneita ja kokemattomia motoristeja

SUISTUMINEN VAUHDILLA



31-vuotias mies

Honda CBR 1000RR

Mutkatie

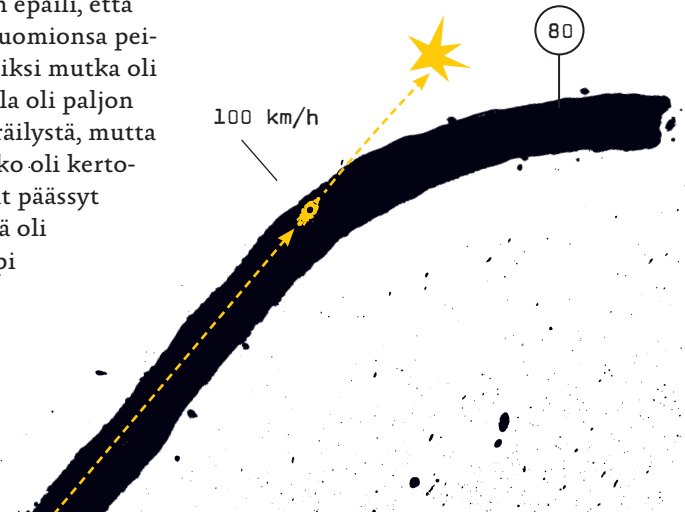
Kaverin kanssa

Jarkko ja Toni olivat ajelemassa päällystetyllä mutkatiellä. He pitivät pienen tauon ja jatkoivat sen jälkeen ajamista. He huomasivat sivutietä lähestyvän traktorin ja varmuuden vuoksi hidastivat nopeuden viiteen kymppiin; tien nopeusrajoitus oli 80 km/h. Traktori ei kuitenkaan tullut maantielle asti. Tällöin Jarkko väänsi kahvasta, kiihdytti nopeuden noin sataseen ja samalla ohitti Tonin. Edessä oli oikealle vievä jyrkkä mutka. Se ilmeisesti yllätti Jarkon, koska hän jarrutti voimakkaasti ja takapyörä lukkiutui. Pyörä kaatui ja suistui vasemmalle ulos tieltä. Jarkko iskeytyi tien reunan puihin. Kypärä pysyi päässä ja

esti pään vammat, mutta sisäelinvammat johtivat kuolemaan.

Takana ajanut Toni kertoi, että mutkan olisi helposti selvittänyt vain kallistamalla pyörää. Hän epäili, että Jarkko oli kiinnittänyt huomionsa peileihin tai mittareihin ja siksi mutka oli tullut yllätyksenä. Jarkolla oli paljon kokemusta moottoripyöräilystä, mutta tämä pyörä oli uusi. Jarkko oli kertonut, ettei hän oikein ollut päässyt sen kanssa sinuiksi. Pyörä oli paljon herkkäliikkeisempi kuin hänen aikaisemmat

pyöränsä. Hän oli edellisellä pyörällään käynyt usein harjoittelemassa radalla, mutta tällä pyörällä vain kerran.



AJAMISEN NAUTINTO JA RISKIT

Esimerkkitapauksen kuljettaja ei ollut vielä tottunut pyöräänsä. Tehot ja hienot ominaisuudet houkuttelevat myös kokeilemaan niitä. Voimakkaat kiihdytykset ja isot nopeudet pienentävät mahdollisuuksia kompensoida yllättäviä tilanteita. Pienikin tarkkaamattomuus voi johtaa hallinnan menetykseen. Liikenteessä on aina yllätyksiä kokeneellekin motoristille, eikä siellä ole turvavyöhykkeitä tai pehmusteita.

RYHMÄSSÄ AJAMINEN

Mutkateille lähdetään ajonautinnon takia ja siellä intohimot nousevat pintaan. Lisäksi ryhmässä ajaminen sitoo oman osansa huomiosta. Ryhmässä ajaminen on taitolaji. On tunnistettava ryhmän vaikutus ja osattava pitää

itsensä kurissa. Joskus muiden vaikutusta on vaikea vastustaa. Sitä vain menee mukaan ja tekee sellaisiakin asioita, joita ei yksin tekisi. Toiset meistä ovat herkempiä ryhmän vaikutuksille ja toisaalta toisten on helpompi niitä vastustaa. Ryhmän vaikutusten tunnistamista kannattaa harjoitella. Sopikaa aina porukalle pomo ja yhteiset pelisäännöt. Miettikää myös sitä, kenen mukaan ajetaan, jotta kokemattomamat eivät joudu puskemaan taitojensa ääri rajoilla.

KAARREAJON ONGELMALLISUUS

Tutustu pyörääsi. Kaarrejaota kannattaa käydä harjoittelemassa, erityisesti jos olet aloitteleva motoristi. Ajotekniikkaan on olemassa hyviä oppaita, joiden ohjeisiin kannattaa tutustua ja sitten kokeilla käytännössä. Radalla

on turvallista harjoitella myös muuta pyörän käsittelyä. Kokenutkin motoristi kaipaa harjoittelua, erityisesti jos pyörä on itselle uusi.

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄN SUOJATTOMUUS

Kahdessa kolmasosassa onnettomuuksista moottoripyöräilijä oli saanut kuolettavia rintakehän vammoja. Rintakehää suojaavia varusteita ei juurikaan käytetä. Rintakehävammojen yleisyys ja vakavuus kuitenkin osoittavat niiden tarpeellisuuden.

Kypärän käytön tyypillisin virhe on liian löysä kiinnittäminen, jolloin kypärä lentää päästä jossakin vaiheessa törmäystä.



POHDITTAVAA

MISTÄ OMA AJONAUTINTOSI SYNTYY?

OLETKO VALINNUKSESI AJOVARUSTEESI SITTEN,
ETTÄ NE TODELLA SUOJAAVAT SINUA?

MITEN KAVERISEURA
VAIKUTTAA AJAMISEESI?

"OLEN LUULLUT, ETTÄ ELÄ

MÄSSÄ SELVIÄÄ KAIKESTA."

SUISTUMINEN HUMALASSA



46-vuotias mies

Yamaha Drag Star 1100

Aamutossut

Tukeva humala

46-vuotias Jari oli perheensä kanssa mökillä viikonlopun vietossa. Jari oli hiltain ostanut Yamaha Drag Star 1100 -moottoripyörän, jolla hän oli ehtinyt ajaa noin 2000 km.

Työkaveri oli tullut käymään lastensa kanssa. Iltapäivä oli kulunut grillatessa ja kaljaa juodessa. Päivän mittaan Jari oli kyydinyt mökkitiellä omia ja työkaverin lapsia useaan kertaan uudella pyörälään. Kukaan ei ollut käyttänyt ajovarusteita, ei edes kypärää. Jarin ajokenkinä olivat aamutossut.

Jari oli ehtinyt tulla tukevaan humalaan iltaan mennessä, kun hän lähti ajeluttamaan työkaverinsa 11-vuotiasta Aleksi-poikaa, joka istui Jarin edessä.

Tällä kertaa he jatkoivatkin mökkitien päästä öljysorapäälysteiselle yhdystielle. Jari ehti ajaa puolisen kilometriä, kunnes pienen ylämäen harjanteella menetti pyörän hallinnan. Pyörä ajautui vasemmalle johtavassa loivassa kaarteissa pientareelle.

Jari yritti ohjata takaisin päällysteelle, mutta pyörä ajautui kuitenkin päin tienvarren puita ja kiviä noin 80 km/h vauhdilla. Törmäyksessä Jari ja Aleksi lensivät pyörän päältä. Jari putosi moottoripyörän viereen ja Aleksi iski päänsä tien sivuojan kiviin 9 metrin päässä moottoripyörästä. Hän menehtyi välittömästi aivovamman.

Jari sai törmäyksessä ruhjevammoja eri puolille kehoa sekä lukuisia luunmurtumia. Ohi kulkenut pariskunta huomasi pientareella lojuneen moottoripyörän ja Jarin, joka hoki tuskaisella äänellä: ”Poika, poika, auttakaa poikaa!”

MÄ VAAN VÄHÄN KOKEILEN

Moottoripyörällä rattijuopumusvahingot tapahtuvat miltei aina satunnaisesti pyörän kokeilussa. Jos seurueessa juodaan alkoholia, kannattaa varmistua etukäteen siitä, että moottoripyörä ei ole käytettävissä. Helposti tulee mieleen, että vähän kokeillaan ja homma lähteekin käsistä. Pyörän omistajan kannattaa vaikka kätkeä avaimet tai irrottaa sytytystulpat! Moottoripyöräänkin voi asentaa alkolukon.

SELVÄNÄ EN OLISI AJANUT HUMALASSA

Humalaisen päätökset eivät ole selvänä tehtyjen veroisia. Esimerkkitapaus kuvaa hyvin tällaista tilannetta. Juuri hankittu uusi pyörä houkutteli ajamaan. Toinen tyyppilinen piirre humalassa ajetuille onnettomuuksille on turva-

varusteiden puuttuminen. Kun vain hieman kokeillaan, ei turvavarusteitaakaan käytetä. Ei edes kypärää. Tämä kuvaa toiminnan harkitsemattomuutta. Esimerkkitapauksen motoristi tuskin olisi kuljettanut matkustajaa edessään, mikäli olisi lähtenyt selvänä ja ”kunnonolla” ajamaan.

MOOTTORIPYÖRÄILY ON RIITTÄVÄN HAASTAVAA SELVÄLLEKIN

Rattijuopumusvahingoissa nopeudet olivat useimmiten kohtuullisia, mutta siitä huolimatta törmättiin esteeseen tai suistuttiin. Tämä osoittaa selvästi, että moottoripyörä ei kerta kaikkiaan ole humalaisen lelu. Arviointivirheet lisääntyvät, harkintakyky heikkenee ja pyörän hallinnan virheet lisääntyvät.



POHDITTAVAA

MITEN VARMISTAT, ETTÄ KUKAAN EI EDES KOKEILE PYÖRÄÄSI HUMALASSA?

MIKÄ OLISI SOPIVA PROMILLERAJA MOOTTORIPYÖRÄN KULJETTAJALLE?

MOOTTORIPYÖRÄN TURVALLISUUS



ABS-JARRUT

Onnettomuusaineistosta näkyy, että äkkitilanteessa kokenutkin motoristi kaatuu helposti pyörien lukkiutuessa. Useissa motoristien kuolemaan johtaneissa yhteentörmäyksissä kuljettaja on jarruttanut renkaan lukkoon ja moottoripyörä on kaatunut ennen törmäystä. Tämä on aiheuttanut sen, että törmäysnopeus on ollut suurempi kuin tehokkaasti jarruttamalla.

ABS-jarrut pitävät pyörän pystyssä lähes kaikissa jarrutustilanteissa. ABS lyhentää yleensä jarrutukseen tarvittavaa matkaa, koska jarruja voidaan käyttää tehokkaasti koko jarrutuksen ajan. Tekniikka estää jarrutusvirheitä.



LUISTONESTO

Järjestelmä seuraa etu- ja takapyörän välistä nopeuseroa ja avustaa pidon säilyttämisessä. Se rajoittaa moottorin tehoa tien pitävyyden perusteella niin, että vetävä pyörä ei pääse luistamaan hallitsemattomasti. Käytössä on myös tekniikka, joka rajoittaa moottorijarrutusta ja auttaa säilyttämään pidon.



RENKAAT

Renkaiden tulee olla pyörään ja käyttötarkoitukseen sopivat. Kulutus pintaa on hyvä olla useita millimetrejä. Huolehdi oikeista rengaspaineista. Muista, että osa renkaista alkaa pitää hyvin vasta jonkin matkaa ajettua.



ALKOLUKKO

Alkolukko on ajonestolaite, joka estää moottoripyörällä liikkeelle lähdön humalaiselta - myös muilta kuin pyörän omistajalta. Moottoripyörässä laite on vielä harvinainen, mutta olisi ollut varsin tarpeellinen sille neljäosalle, joka ajoi kuolemaan johtaneen onnettomuutensa humalassa.



SOPIVA MOOTTORIPYÖRÄ MINULLE?

Moottoripyörän hankinnassa on otettava huomioon kuljettajan ajokokemus, fyysiset mitat sekä pyörän käyttötarkoitus. Tehokkain ja hienoin malli ei ole aina sopivin. Sopiva pyörä tekee koko harrastuksesta mukavampaa ja turvallisempaa. Turvallisuusvarusteisiin kannattaa kiinnittää erityistä huomiota. ABS-jarrut helpottavat jokaisen moottoripyöräilijän toimintaa äkkitalanteessa. Pyörän hankittuasi se on säädettävä omille mitoillesi sopivaksi (jarruvivut, jousitus, korkeus jne.).

MOOTTORIPYÖRÄILIJÄ TOIMII OIKEIN TAI AITO VAHINKO



.....
39-vuotias mies

.....
Suzuki Bandit 1200 S

.....
Kaunis kesäpäivä

.....
Valtatien risteys

Juha oli tulossa töistä pitkän työpäivän jälkeen. Kesäisin hän teki työmatkat mielellään moottoripyörällä. 50 kilometrin kotimatkasta oli taittunut jo 30 km. Satasen rajoitusalueella Juha saavutti edellään ajaneen perävaunullisen kuorma-auton ja lähti ohittamaan sitä. Nopeus nousi reiluun sataseen. Samaan aikaan oikealta sivutieltä lähestyi Marko tyttöystävänsä kanssa Nissan-henkilöautolla. Tullessaan risteykseen hän näki vasemmalta lähestyvän kuorma-auton, mutta arvioi ehtivänsä hyvin ennen sitä. Marko ei kuitenkaan havainnut Juhaa ja pyörää. Juha oli jo ehtinyt palata omalle ajokaistalleen huomattaessaan Nissanin

tulevan eteen. Äkkitilanteessa hän lähti jarruttamatta väistämään sitä vasemmalta. Kuorma-auton kuljettaja kertoi myöhemmin, että väistö oli tehokas ja hallittu. Pyörä osui kuitenkin vasemmalle kääntymässä olleen Nissanin oikeaan etukulmaan. Juha sinkoutui pensaikkeen yhdeksän metrin päähän tien vasemmasta reunasta. Ilmalento oli 30-metrinen. Juhan kuolinsyynä olivat pään ja vartalon vammat. Kypärä pysyi

päässä ja oli oikein kiinnitetty. Muita erityisiä suojavarusteita ei Juhalla kevyen ajopuvun lisäksi ollut.



HAVAITTAVUUS

Moottoripyörä kuljettajineen jää helposti auton peilien, pilareiden ja muiden näkemäesteiden katveeseen. Ajovalot ovat havaittavuuden perusasia. Kirkasväriset ajovarusteet, kypärä tai huomioliivit parantavat näkymistä. Ajovarusteiden väri on monille imagokysymys, mutta havaittavuudesta ei kannata tinkiä.

SIJOITTUMINEN

Oma sijoittuminen vaikuttaa näkymiseen. Voit vähentää toisten tienkäyttäjien havaintovirheitä jättämällä selkeän turvavälin ja välttämällä autojen katvealueella ajoa. Motoristi tekee itselleen ansan myös ajamalla liian lähellä edellä ajavaa. Varsinkin iso ajoneuvo peittää näkyvyyden ja

tekee ennakkoinnin mahdottomaksi.

Ohittamaan lähtö kannattaa aloittaa riittävän kaukaa ohitettavasta, jolloin näkyvyys paranee ja esimerkiksi ohittamisesta luopuminen on helpompaa. Useiden sekuntien turvaväli tekee ajamisesta myös nautittavampaa. Liian lähellä ajettaessa joutuu koko ajan toimimaan edellä ajavan ehdoilla. Tämä on rasittavaa ja stressaavaa.

ENNAKOINTI

On tärkeää hallita tehokas jarrutus ja väistö, mutta yllättyessään kokenutkaan motoristi ei välttämättä pysty toimimaan oikein tai siihen ei ole aikaa. Törmäyksessä motoristi on haavoittuvainen.

Moottoripyöräilijän toimintaohje

numero yksi on ennakointi. Motoristin on ajettava niin, että muiden tienkäyttäjien on helppo ennakoida hänen toimintansa. Tärkein asia on oikean tilannenopeuden valinta. Toisten tekemiä havainto- ja arviointivirheitä ei kannata lisätä ajamalla liian kovaa. Vaikka oma toiminta olisi kunnossa, on muiden virheisiin silti varauduttava. Risteyksissä on tarkkailtava ja tulkittava muiden aikomuksia, millaisen ajolinjan valitsevat, hidastavatko ajoissa, katsovatko kohti jne.

Paras tapa varautua epäilyttävässä tilanteessa on pudottaa nopeutta.



POHDITTAVAA

NÄYTKÖ SINÄ?

MITEN VARAUDUT MUIDEN VIRHEISIIN?

KULJETTAJAN TURVAVARUSTEITA



KYPÄRÄ

Kypärä on moottoripyöräilijän tärkein turvavaruste. Ulkonäkö, keveys tai edullisuus eivät saa jäädä ainoiksi kriteereiksi kypärää valittaessa. Kypärän hinnassa ei kannata säästää.

Monista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista olisi selvitty hengissä, mikäli kypärä olisi ollut kunnolla kiinni. Kypärän tulee sopia tiiviisti päähän.

Kypärän väri vaikuttaa siihen havaitaanko sinut ja ajetaanko eteesi. Muitakin värejä on kuin musta. Kirkas yksivärinen kypärä on paras valinta.



MUUT AJOVARUSTEET

Ajovarusteiden tärkein tehtävä on suojata motoristia onnettomuudessa. Niiden pitää ottaa iskut vastaan ja olla hankauksenkestäviä. Moottoripyöräilyyn tarkoitetuilla ajohanskoilla ja -kengillä sekä erilaisilla suojilla voidaan ratkaisevasti lieventää vammoja onnettomuuden sattuessa. Erityisesti ylävartalon suojaaminen on tärkeää, sillä rintakehän vamma on yleinen motoristin kuolinsyy. Suojapaidat, selkápansarit ja munuaisvyöt ovat hyödyllisiä kaaduttaessa tai

törmätessä. Turvavarusteita kehitetään jatkuvasti.

Ajamisen turvallisuuteen ja nautittavuuteen vaikuttavat myös varusteiden veden- ja tuulenpitävyys, hengittävyys, lämmöneristävyys jne. Ajovarusteiden suojaavuusominaisuuksien lisäksi niillä voidaan lisätä havaittavuutta. Valkoinen tai kirkkaan värinen kypärä erottuu hyvin. Fluoresoivat värit ja heijastimet ajovarusteissa parantavat motoristin näkymistä.

KEULINTA/KAHAUS/KOHELLUS



22-vuotias mies

Kawasaki ZX-10R

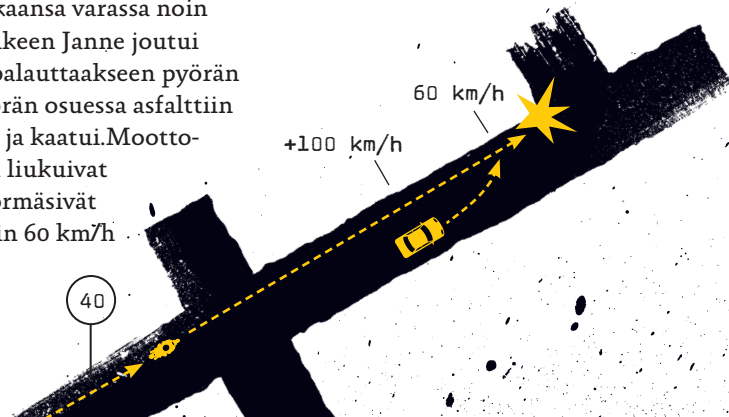
Kiihdytys
liikennevaloista

22-vuotias Janne ajeli taajamassa Kawasaki ZX-10R -moottoripyörällä. Hän kierteli kaupunkikortteleita kiihdytellen ja aikaa kuluttaen. Hän pysähtyi kaksikaistaisella yksisuuntaisella kadulla valoihin. Niiden vaihtuessa vihreiksi Janne kiihdytti voimakkaasti, vaihtoi kakkosvaihteelle ja keuli yli satasen nopeudella useita kymmeniä metrejä.

Samaan aikaan 44-vuotias perheenäiti Seija ajoi Skoda-farmarilla lastensa kanssa moottoripyörän edellä yksisuuntaisen kadun oikeaa kaistaa. Hän valmistautui vaihtamaan kaistaa kääntyäkseen vasemmalle ja laittoi vilkun päälle. Peileissä ei näkynyt muuta liikennettä, joten Seija lähti siirtymään vasemmalle kaistalle.

Laskiessaan pyörän eturenkaan alas Janne näki kaistaa vaihtavan auton tulevan omalle ajolinjalleen. Hän aloitti välittömästi voimakkaan jarrutuksen molemmilla jarruilla. Moottoripyörän takarengas kohosi ilmaan ja pyörä nousi miltei pystysuoraan asentoon. Pyörä kulki eturenkaansa varassa noin 15 metriä, minkä jälkeen Janne joutui löysäämään jarrua palauttaakseen pyörän hallintaan. Takapyörän osuessa asfalttiin pyörä alkoi ravistaa ja kaatui. Moottoripyörä ja kuljettaja liukuivat asfalttia pitkin ja törmäsivät Skodan kylkeen noin 60 km/h nopeudella.

Seija ja hänen lapsensa saivat onnettomuudessa mustelmia. Jannen kaularanka murtui ja sisäelimiin tuli murskavammoja. Janne kuoli törmäyspaikalla, vaikka ensihoitoyksikkö oli tapahtumapaikalla 3 min kuluttua hälytyksestä. Jannea yritettiin elvyttää, mutta tuloksetta.



OMA ENNAKOITAVUUS

Moottoripyörällä voi tehdä sellaisia temppeja, joita toiset eivät voi edes käsittää, saati varautua niihin. On ymmärrettävää, että normaaliliikenteessä ajaminen voi olla turhauttavaa. Pyörän tehoista ja ominaisuuksista on käytössä vain murto-osa. Mikäli pyörän tehot otetaan käyttöön, muiden mahdollisuudet varautua ovat jokseenkin nolla!

OMAN ITSENSÄ HALLINTA

Mikäli tunnistaa itsessään intohimoa pyörän ominaisuuksien testaamiseen, se kannattaa tehdä radalla. Normaaliliikenteessä on aina yllätyksiä, jotka

johtavat katastrofiin, mikäli ajetaan jo valmiiksi ääri rajoilla. Esimerkkitapauksen motoristi huvitti itseään kiihdytteleillä ja keulimalla. Nautinto lähtee hallinnan tunteesta haastavassa tilanteessa. Jos ei kykene hillitsemään itseään, kannattaa hankkia sellainen pyörä, jolla tempuilu ei ole niin houkuttelevaa.

Moottoripyöräily on harrastus, jossa yhdistyvät ajamisen vaatavuus ja tehon houkutukset, liikenteen riskit sekä suojattomuus. Moottoripyörän kuljettaminen vaatii pyörän teknistä hallintaa ja oman itsensä hallintaa.



POHDITTAVAA

MITEN SINÄ MALTAT MIELESI?

"SELVÄNÄ EN OLISI

AJANUT KÄNNISSÄ."

LIIKENTEEN RYTMISTÄ POIKKEAMINEN



24-vuotias mies

Ducati Monster

Taajama

Kova tilannenopeus

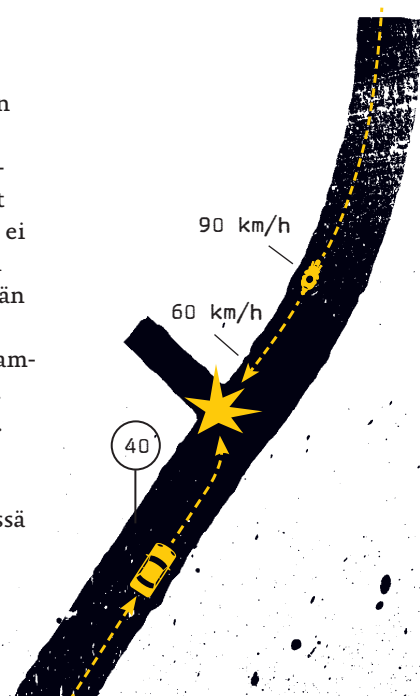
21-vuotias Niko oli kaverinsa Jeren kanssa tulossa koulusta vanhalla Sierralla. He päättivät poiketa Nikon luona kahvilla ja kääntyivät vasemmalla olleen kerrostalon pihaan.

Samaan aikaan vastakkaisesta suunnasta lähestyi 24-vuotias Anssi pari viikkoa aikaisemmin hankitulla Ducati Monsterilla. Hän ajoi noin yhdeksäkymppiä. Kadun nopeusrajoitus oli 40 km/h.

Katu kaartui loivasti oikealle ja oikeassa reunassa olevat puut häirtäsivät näkyvyyttä. Anssi havaitsi eteensä kääntyvän Sierran sen ollessa noin 100 metrin päässä. Noin 38 metrin päässä autosta hän aloitti voimakkaan jarru-

tuksen takajarrulla ja noin 20 metrin päässä etujarrulla. Etupyörä kuitenkin lukkiutui 14,5 metriä ennen autoa ja Anssi kaatui. Moottoripyörä ja kuljettaja liukuivat päin autoa ja törmäsivät siihen noin 60km/h nopeudella. Niko ei ollut havainnut lähestyvää pyörää sen kovan vauhdin ja puiden takia, eikä hän ehtinyt väistää.

Anssi menehtyi vakaviin sisäelinvamoihin. Lisäksi raajoista murtui luita. Hän käytti kypärää, joka pysyi päässä. Niko ja Jere eivät loukkaantuneet. Onnettomuuden jälkeen järkyttynyt Niko totesi: "Olen luullut, että elämässä selviää kaikesta"



OMA TOIMINTA VAIKUTTAA MUIHIN

Poikkeamalla muun liikenteen rytmistä motoristi vaikeuttaa muiden tienkäyttäjien mahdollisuuksia tehdä oikeita havaintoja ja arviointeja. Usein moottoripyöräilijän nopeus on yllättänyt autoilijan. Myös voimakas kiihdytys voi yllättää toiset. Erityisesti taajamissa nopeudet nousevat helposti suuremmiksi kuin autoilla. Moottoripyöräilijän suojattomuudesta johtuen kaikenlaiset törmäykset ovat vakavia.

HALLINNAN MENETYS JARRUTUKSESSA

Äkkitilanteessa moottoripyörän tehokas jarruttaminen on vaikea tehtävä. Se on vaikeaa jopa harjoittelutilanteessa. Yllätyessään kokenutkin motoristi tekee helposti virheitä. Useissa tapauksissa

moottoripyöräilijä oli äkkitilanteessa tehdyn jarrutuksen jälkeen kaatunut ja törmännyt autoon. Kaatuminen johtui jommankumman pyörän lukkiutumisesta. Pystyssä pysyminen olisi voinut lieventää seurauksia. Tästä syystä kannattaa vakavasti harkita sellaista pyörää, jossa on ABS-jarrut. Niistä olisi iso apu kaikille moottoripyöräilijöille.

MOOTTORIPYÖRÄ EI PYSÄHDY HETKESSÄ

Monet moottoripyöräilijät luulevat, että moottoripyörä pysähtyy nopeammin kuin auto. Se ei kuitenkaan pidä paikkaansa. Normaalilla nykyaikaisella henkilöautolla pystyy helposti jarruttamaan tehokkaammin kuin moottoripyörällä. Kannattaa myös pitää mielessä, että moottoripyörällä ei pysty jarruttamaan tehokkaasti kaarteissa.



POHDITTAVAA

**MILLAISILLA NOPEUKSILLA
SINÄ AJAT LIIKENTEEN SEASSA?**

**OSAATKO JARRUTTAA
TEHOKKAASTI JA HALLITUSTI?**

**HYÖTYISITKÖ SINÄ
ABS-JARRUISTA?**

ENNAKOINTI



VÄLTÄ VAARATILANTEITA

Ennakoiva ajaminen moottoripyörällä tarkoittaa liikenteen riskien tunnistamista ja sellaista omaa toimintaa, että vaaratilanteita ei edes pääse syntymään. Osa ennakointia on myös oma, muiden kannalta helposti ennustettava toiminta. Aikaa ja tilaa on.

Selviytymiskeinoista vaaratilanteiden välttäminen on tärkein, koska moottoripyörän hallinta hätätilanteessa on vaikeaa ja onnettomuuteen joutuessaan motoristilla ei ole suojaavaa koria eikä turvavöitä, kuten autoilijoilla.

Motoristin yleisin kuolemaan johtanut onnettomuus on yksittäisonnettomuus, jossa liian suuri nopeus on ollut suurin aiheuttaja. Taitava motoristi voi selvitä tilanteista, joihin ennakoiva motoristi ei edes joudu!

2.

TOIMI OIKEIN VAARATILANTEESSA

Vaaratilanteen syntyessä pahimmat virheet on jo tehty. Onnettomuuden voi välttää hätätoimenpiteellä, kuten jarrutuksella tai väistöllä. Näitä taitoja kannattaa harjoitella, mutta epäonnistumisen vaara on silti suuri. Aikaa ja tilaa on vain vähän.

3.

LIEVENNÄ ONNETTOMUUDEN SEURAUKSIA

Onnettomuudessa turvalaitteet, kuten kunnollinen kypärä ja ajovarusteet nousevat suureen rooliin. Aikaa ja tilaa ei enää ole.



LIKENNETURVA

WWW.LIKENNETURVA.FI