



## BIZIKLETA

Gaur egun ohikoa da bizikletak gure kaleetan eta errepideetan ikustea; izan ere, leku batetik bestera joateko oso ibilgailu praktikoa baita. Osasuntsua ere bada, bizikleta erabiltzean kirola egiten baitugu, txirrindularitza. Inguru giroa errespetatu egiten du, ez baitu kerik eta gai kutsakorrik igortzen. Hots, abantaila ugari ditu, baina, eragozpen batzuk ere.

Bizikletak dituen desabantailarik handienak segurtasunaren ingurukoak dira. Batetik, ez dute txirrindularia babestuko duen exoeskeleto, kabina edo karrozeriarik; ondorioz, gure gorputzak jasoko ditu kolpeak talketan. Bestetik, askotan, beraiek baino sendoagoak eta handiagoak diren ibilgailuen ( auto, autobus, kamioien eta abarren) artean ibili behar izaten dute, honek dituen arriskuekin. Eta azkenik, bizikleta gidatzea erraza da, hori abantaila bada ere, maiz, txirrindularia arriskuaren pertzepzio oker bat izatera darama, eta pertzepzio horrek txirrindularia bere buruari arriskua sortzen dioten ekintzak egitera eraman dezake. Beraz, zer egin arriskuak ekiditeko bizikletan gabiltzanean?

Bizikleta egoera onean eduki behar dugu, honek gure segurtasunari asko lagunduko baitio. Txirringa egoera onean edukitzeko, sarritan gurpilaren itxierak ondo estututa ditugun begiratu dugu, eta pneumatikoaren presioa egokia den. Gurpilen egoera oso garrantzitsua da ,horregatik, bere itxierak eta presioa begiratzear gain, hilerro, estalkien eta pneumatikoen egoera begiratu dugu, eta gurpila ondo zentratua dugun ere bai.

Gurpilak, ordea, ez dira bizikleten pieza bakarrak. Hori dela eta, balazten tentsioa eta takoen higadura kontrolatu ditugu; bai eta, argi sistemaren egoera ere. Urtean behin, gutxi gorabehera, bizikleta mekanikoarengana eramatea gomendatzen da BATa (Bizikletaren Azterketa Mekanikoa ) egin diezaion.

Bizikletetan ere, beste ibilgailuetan bezala, gure segurtasunerako pieza batzuk eramatea derrigorrezkoa da, esaterako: ohartarazle akustikoak ( txirrina), balazta sistema, argi sistema (kokapen argiak), dinamo (argi sistema pilekin ez dabilenean) eta kaskoa. Azken hori, ondo ipinita eta egokitua eraman behar da, eta aireztapen egokia edukiko du; gainera, kaskoa derrigorrezkoa da hiriarreko bideetan.

Orain arte aipaturiko gauza guztiez gain, ordeko pieza batzuk ere eraman behar ditugu; azken batean, ibilgailu eta tresna guztiak bezala, bizikletak ere matxuratu egiten baitira. Matxurarik ez izateko, onena txirringa egoera onean edukitzea da, baina, aldean eramango ditugu beti puzgailua eta aire ganbara bat edo bi; ordeko bonbillak eta gurpila koadrotik askatzeko giltza egokia.

Gure ingurunea ere kontuan hartu beharko dugu, gure segurtasunean bere eragina baitu. Ezin da bizikleta gauez, euriarekin edo eguzkiarekin berdina gidatu; hots, ingurune fisikoak, ibilgailu guztietan gertatzen den moduan, badu bere eragina.

Gauez, argiaren eskasiagatik, argi sistema egokia eduki behar dugu: katadioptriko gorriak pedaletan eta atzealdean, material isladatzaileko jantziak, eta aurreko argia eta atzeko argiak. Gainera, gauez gure erreferentziak aldatzen direnez, ikus-eremua murrizturik gelditzen baita, kontu handiz ibiliko gara eta besteok ikusteko moduko lekuetan kokatuko gara, hots, aparkaturiko autoetatik berezirik eta argi handiegia duten kaleetatik at – argiok nahasi eta itsutu baititzaizkete autoetako gidariak-. Euritan aldiz, balaztatze distantzia luzeagoa behar da; ikusgarritasuna ere, gauean gertatzen den lez, zeru urdindun egunetan baino txikiagoa da. Kasu honetan argi sistemak ere erabili ditzakegu; eta era berean interesgarria da lohi-babesak jartzea, gure arropak eta ingurukoak ez zikintzeko.



Errepide, bidegorri eta espaloiek ingurune fisiko horren parte ere badira, eta horien guztien inguruan zenbait gauza argitu behar ditugulakoan gaude. Lehenengo eta behin, bizikletako erreia -bidegorri deritzoguna- dagoenean txirringulariek nahitaez bide horiek erabili beharko ditugu; bigarrenik, bizikletentzako bide berezirik ez dagoenean galtzadaren eskuineko aldetik zirkulatu beharko dugu -bazterbidetik-, edo, bazterbidea egoera onean ez dagoenean galtzadaren eskuineko ertzetik ahal bezain hurbil; hirugarrenik, ezin dugu autobia eta autopistetatik bizikletan ibili, ezin baitugu lortu bide hauek eskatzen duten gutxieneko abiadura; eta azkenik, **ESPALOIETATIK ERABAT DEBEKATUTA DAGO BIZIKLETAN IBILTZEA**, oinez -bizikleta eskuan hartuta- ibili beharko baikara bertatik.

Espaloietatik bizikletaz ibiltzea debekatuta badago, gure herrian bidegorritik -eta hori ez badago- galtzadatik ibili beharko dugu. Herri barruan zirkulatzea oso erraza dela iruditu arren, arriskuz beteriko ekintza da; arretaz egin beharrekoa beti!

Batetik, oinezkoak gure bidean sartu daitezke, edo behar ez duten tokitik gurutzatu dezakete errepidea. Arreta areagotu behar dugu aiton-amonen bat gure parean suertatzen bada, beraien mugikortasun arazok istripu bat izatera eraman gaitzakete eta. Hori gertatzean, abiadura murriztuko dugu; eta txirrina erabiliko dugu gure presentzia adierazteko.

Bestetik, atentzio handia jarriko dugu estolda eta bideko asfaltoari, bidezuloak agertu baitaitezke. Bideko koska batek lurrera bota gaitzake eta kolpea zuk jasoko duzu.... Gainera, errepidetik joan behar badugu adi-adi begiratuko diegu gure ondoan ibiliko diren autoei.

Azkenik, Autoak bezala bizikletak ibilgailuak direnez, trafiko araudia bete beharra daukagu bizikletan gabiltzanean. Gure maniobrak, guzti-guztiak, alde aurretik seinaleztatu behar ditugu. Trafikoa antolatzen duten seinaleei kasu egin behar diegu, batik bat bide gurutzeetan eta biribilguneetan. Azken horietan, sartu ostean, eta bidegurutzeko seinaleari kasu eginez sartu behar dugu beti, gure karriletik jarraituko dugu beti gure irteera hartu arte.

Aholku haiek jarraitzeaz gain, zenbait teknika ere ikasi beharko ditugu gure segurtasuna handiagotu izateko. Orain arte, bizikletek paraleloan zirkulatzea debekatuta bazuten ere, orain paraleloan zirkulatzeko aukera dute. Beste ibilgailuek aurreratu gaitzaten, zirkulazio hau bazterbidetik edo bidegorriko eskuinaldetik egingo dugu.

Aurreratu nahi duena geu bagara, ziurtasun osoz egin behar dugu. Zalantza izpirik izanez gero, hobe da ez aurreratzea; eta maniobra hasi eta arriskuren bat ikusten badugu, abiadura murriztu eta aurreko posiziora itzuliko gara. Kontuan hartu beti; herriz kanpoko bideetan bizikletek ,gehienez jota, 45 km/h-ko abiaduraz zirkulatu ahal duela eta herri barruan abiadura seinaleek agindutakoa bete behar dela.

Jakin beharreko beste teknika berezi bat ere badago: ezkerretara biratzea. Horrek bere zailtasunak baditu. Ezkerrera biratzeko erreil berezirik ez badago, eskuinaldean kokatuko gara eta ahal den neurrian galtzadatik at. Autorik datorren ondo begiratuko dugu, eta segurtasun osoa dugunean, maniobra seinalizatuz, ezkerretara ekingo diogu.



Aurreraketa, ezkerretara biratzea, eskuinetara biratzea eta abar maniobrak dira, eta edozien maniobra egin nahi badugu hurrengo araua bete beharko dugu: **Begiratu-Seinalatu-Egiaztatu-Egin.** Hau da, arreta handi begiratu egingo diogu trafikoaren egoerari, aurretiaz seinalizatuko dugu egin nahi duguna, maniobra egiteko arriskurik ez dagoela egiaztatuko dugu, eta maniobra beteko dugu inolako zalantza izpirik izan gabe.

Orain arte azaldutako guztia bizikletan gure segurtasuna bermatzeko zenbait aholku baino ez dira. Gaia luzeagoa eta konplikatuagoa ere bada, baina, bizikletaren mundu hori zuei gerturatzeko ideiaz osatu dugu gaurkoa, honekin guztiarekin gure bizi kalitatea hobetzea baitugu helburu.