

1^ο Εσπερινό ΕΠΑΛ Ταύρου
Ερευνητική εργασία Α΄ Λυκείου. Τμήμα Α3.
Σχολικό Έτος 2018-2019

Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΚΑΙ ΑΛΟΓΟΥ.

Περιεχόμενα

| | |
|--|----|
| Μια προσέγγιση για την εκτίμηση των αιτιών επικινδυνότητας της οδήγησης μηχανών..... | 3 |
| Παραπομπές / Βιβλιογραφία | 5 |
| Εικόνες | 6 |
| Επίμετρο: Η μαρτυρία ενός αναβάτη ιπποδρομιών | 8 |
| Στατιστικά στοιχεία | 10 |
| Ομάδα Εργασίας..... | 36 |

Μια προσέγγιση για την εκτίμηση των αιτιών επικινδυνότητας της οδήγησης μηχανών.

Η παρούσα εργασία προσπαθεί να εξάγει κάποια συμπεράσματα σε σχέση με την επικινδυνότητα της οδήγησης μιας μοτοσυκλέτας και της αιτίας των θανατηφόρων δυστυχημάτων που σχετίζονται με το συγκεκριμένο όχημα. Ειδικότερα, εστιάζει στην ευθύνη του ίδιου του μοτοσυκλετιστή και αν τελικά ισχύει η στερεότυπη αντίληψη ότι δεν είναι τόσο η μοτοσυκλέτα επικίνδυνη όσο ο οδηγός της που οδηγεί επικίνδυνα. Κάτι τέτοιο ως άποψη υπάρχει, αφού στη συνείδηση πολλών ο «μηχανόβιος» είναι ο ατίθασος, ο επαναστάτης, ο πολεμιστής κατά κάποιο τρόπο του δρόμου και όχι ο φιλήσυχος και ήρεμος οδηγός. Και πώς βέβαια να μην υπάρχει έντονη αυτή η αντίληψη, αφού η μοτοσυκλέτα, ίσως και εσκεμμένα για να μπορέσει να αποκτήσει απήχηση, συνδέθηκε με το άλογο. Αρκεί να σκεφτούμε και μόνο την κοινή ορολογία: ίππος και ιπποδύναμη της μηχανής, σέλα και αναβάτης της μοτοσυκλέτας. Γλαφυρή ως προς αυτήν την προσέγγιση σύνδεσης αλόγου και μοτοσυκλέτας είναι και η μαρτυρία παλιού επαγγελματία αναβάτη ιππικών αγώνων που ταυτόχρονα και μάλλον αναπόφευκτα αγάπησε και την οδήγηση μηχανών¹.

Ως γνωστόν ο άνθρωπος από τα αρχαία χρόνια προσπάθησε και κατάφερε να τιθασεύσει το άλογο προς όφελός του. Έτσι από την αρχαιότητα χρησιμοποιούνταν στη μάχη είτε για τη μεταφορά αρμάτων (βλ. εικόνα 1, σελ. 6) είτε για υποστήριξη της φάλαγγας που ήταν το κύριο μέσο μάχης. Με το πέρασμα των χρόνων και όσο ο άνθρωπος εξέλιξε τον τρόπο μάχης του, άρχισε να φτιάχνει πανοπλίες για την προστασία του και μακρύτερα όπλα, τόσο το άλογο έχανε την αξία του στο πεδίο της μάχης, αλλά παρέμενε ένα μέσο που έδινε κύρος στους αναβάτες του, για αυτό και όλοι οι βασιλείς ανά την ιστορία είχαν τα δικά τους άλογα, και για αυτό χρησιμοποιήθηκαν από ευγενείς σε διάφορα αγωνίσματα και σε επιδείξεις².

Το να αφήσει ο άνθρωπος το άλογο ανεκμετάλλευτο δεν έγινε ποτέ φυσικά, και έτσι άρχισε να το χρησιμοποιεί σε διάφορες εργασίες για τη διευκόλυνσή του, όπως στη μεταφορά γραμμάτων ή μικρών δεμάτων, όπου μείωσε το χρόνο παράδοσης κατά πολύ, χρήση ιδιαίτερα διαδεδομένη στη ρωμαϊκή και βυζαντινή εποχή³.

Καθώς η τεχνολογική εξέλιξη προχωρούσε και γίνονταν μεγάλες εφευρέσεις και ανακαλύψεις, στο τέλος του 19^{ου} αιώνα κατασκευάζεται η πρώτη μοτοσυκλέτα, ένα δίτροχο μηχανοκίνητο όχημα πάνω στη χρηστική φιλοσοφία ενός αλόγου, με σκοπό να βοηθήσει στις καθημερινές εργασίες και μετακινήσεις.

Αργότερα οι μοτοσυκλέτες χρησιμοποιήθηκαν και από το στρατό διαφόρων χωρών (βλ. εικόνα 2, σελ. 6), σαν βοηθητικό μέσο στον πόλεμο όπως και τα άλογα, μπήκαν στην μεταφορά γραμμάτων για το ταχυδρομείο όπως και τα άλογα, δημιουργήθηκαν αγώνες και διάφορες επιδείξεις για μοτοσυκλέτες όπως υπήρχαν από την αρχαιότητα μέχρι και τη σύγχρονη εποχή διάφορα αγωνίσματα και επιδείξεις για άλογα⁴.

Όμως παρότι η μοτοσυκλέτα είναι κυρίως εμπνευσμένη από τον ίππο και παρά το γεγονός ότι μέσα από τον κινηματογράφο κυρίως έγινε σύμβολο ελευθερίας και επανάστασης (βλ. εικόνα 3 και 4, σελ. 7), δεν μπόρεσε ποτέ να αποκτήσει το κύρος του αλόγου και να χρησιμοποιηθεί από τον «αφρό» της εκάστοτε κοινωνίας. Αντίθετα, έγινε κυρίως εργαλείο εξυπηρέτησης και δουλειάς των μεσαίων κοινωνικών τάξεων.

Η στατιστική εκτίμηση βάσει ερωτηματολογίου που σε τυχαίο δείγμα δόθηκε, αυτήν την άποψη επιβεβαιώνει (βλ. Στατιστικά στοιχεία, σελ. 10 κ.εξ.). Οι περισσότεροι μοτοσυκλετιστές δεν συσχετίζουν τη μηχανή με το άλογο στη διάσταση που το τελευταίο είχε ως πολεμικό-αγωνιστικό σύμβολο μιας άρχουσας τάξης αριστοκρατών. Κάτι τέτοιο θα διαφαινόταν αν η αφορμή για τη χρήση της μοτοσυκλέτας ήταν κυρίως η ευχαρίστηση ή αν η οδήγησή της συνδεόταν με το αίσθημα αρχοντιάς, υπεροχής και ελευθερίας. Αντίθετα, οι περισσότεροι την αντιλαμβάνονται ως χρηστικό όχημα. Πιθανόν, γιατί και οι εικόνες που είχαν από τα άλογα, κυρίως στην επαρχία, είναι της χρήσης τους στην καθημερινότητα των κατοίκων, και όχι ως μέσο επίδειξης των αρχόντων. Άρα και η ψυχολογία τους ως οδηγών μπορεί να θεωρηθεί ότι πιθανότατα δεν είναι επιθετική ή κυριαρχική στο δρόμο, κάτι που στερεοτυπικά οι περισσότεροι άνθρωποι πιστεύουν ότι ισχύει για τον μοτοσυκλετιστή. Αυτό φαίνεται και από το ότι δεν ταυτίζεται στο μυαλό του οδηγού μοτοσυκλέτας η μηχανή με την ταχύτητα, πάντα βάσει της στατιστικής μας εκτίμησης.

Υπάρχει βέβαια και η γενιά των οδηγών ηλικίας σήμερα 30-45 ετών, που άρα έμαθαν να οδηγούν μοτοσυκλέτα τη δεκαετία του '80 και του '90, οι οποίοι θεωρούν κατά πλειοψηφία ότι η μηχανή είναι έκφραση ελευθερίας και που ξεκίνησαν να την οδηγούν για συναισθηματικούς λόγους, επειδή τους άρεσε και τους εντυπωσίαζε η ιδέα. Αυτή η γενιά μπορεί να θεωρηθεί ότι συνδέει τη μηχανή με το άλογο στη χρήση του στον πόλεμο και στους αγώνες, αν και κατόπιν αναγνωρίζει τον κύριο χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας ως χρηστικού οχήματος. Η γενιά αυτή πιθανότατα επηρεάστηκε από την προβολή της μηχανής ως επαναστατικού, σχεδόν αναρχικού τρόπου ζωής από τον κινηματογράφο αυτές τις δεκαετίες. Βέβαια, ήδη από τη δεκαετία του '60 αλλά και του '70 προβάλλονταν στην Αμερική και την Ευρώπη ταινίες τέτοιου περιεχομένου και με αφορμή ιστορικές περιόδους όπως το Βιετνάμ και ο Μάης του '68 αντίστοιχα. Όμως η γενιά των 45-60 ετών που τότε θα έβλεπαν κινηματογράφο και θα επηρεάζονταν να οδηγήσουν για πρώτη φορά μοτοσυκλέτα, έζησε στην Ελλάδα σε μια περίοδο που ο κινηματογράφος είχε άλλο χαρακτήρα, οι ταινίες τέτοιου περιεχομένου δεν ήταν διαδεδομένες, ενώ και η περίοδος της δικτατορίας δεν συνέτεινε στο να είναι κοντά η χώρα μας στα διεθνή τεκταινόμενα. Και αυτή η γενιά πιθανότατα ήλθε σε επαφή με τις ταινίες τέτοιου χαρακτήρα από τη δεκαετία του '80 και εξής. Έτσι μπορεί ίσως να αιτιολογηθεί, λοιπόν, η απόκλιση στις προτιμήσεις των ανδρών μοτοσυκλετιστών της γενιάς 30-45 ετών, που όμως δεν επηρεάζει καθοριστικά τη συνολική εικόνα που έχουν οι μοτοσυκλετιστές για τη μηχανή.

Εκτιμητέα είναι και τα στατιστικά στοιχεία σε σχέση με όσους δεν έχουν επιλέξει να οδηγήσουν μοτοσυκλέτα. Αυτοί, στην πλειοψηφία τους, απέφυγαν τη μηχανή γιατί δεν τους άρεσει να την οδηγούν και σε συνδυασμό με την έλλειψη ασφάλειας, που προφανώς τους επηρεάζει στις προτιμήσεις τους. Πιθανόν θεωρούν ότι κινδυνεύουν όχι με δική τους ευθύνη, για αυτό και φοβούνται περισσότερο. Τείνουν, λοιπόν, στην άποψη ότι τα όποια δυστυχήματα προκύπτουν για τους μοτοσυκλετιστές είναι ανεξάρτητα από την ικανότητα ή την ευθύνη των ίδιων των οδηγών των μηχανών, αλλά προφανώς ευθύνονται οι άλλοι. Έτσι επιβεβαιώνουν εμμέσως την εικόνα του μοτοσυκλετιστή που έχουμε στατιστικά και από τους ίδιους τους οδηγούς των μηχανών, ότι δηλαδή δεν έχουν την ψυχολογία του επιθετικού οδηγού, όσο αυτό θα μπορούσε να καλλιεργηθεί λόγω του χαρακτήρα της ίδιας της μοτοσυκλέτας και των γνωρισμάτων που πλησιάζουν στα αντίστοιχα πολεμικά/αγωνιστικά των αλόγων. Δεν είναι αυτή η αιτία των δυστυχημάτων των μοτοσυκλετιστών.

Ίσως, οι λόγοι των δυστυχημάτων των μοτοσυκλετιστών, λοιπόν, να πρέπει να αναζητηθούν στην οδηγητική συμπεριφορά των οδηγών άλλων οχημάτων ή στο γεγονός ότι η μοτοσυκλέτα αφήνει τον οδηγό της σχετικά έκθετο λόγω της μορφής της σε συνθήκες ατυχημάτων που έτσι μπορούν να αποβούν μοιραία. Πάντως, το στερεότυπο του επιθετικού, κυριαρχικού, «αλήτη» οδηγού μοτοσυκλέτας μάλλον καταρρίπτεται, αφού τελικά και η σύνδεση της μηχανής με το άλογο δεν εξυπακούεται ότι παραπέμπει στην πολεμική-αγωνιστική χρήση του ίππου.

Σπύρος Μαθιούδης (Τμήμα Α3)

Παραπομπές / Βιβλιογραφία

¹ Βλ. παρακάτω, σελ. 8 κ.εξ., Επίμετρο, όπου παρατίθεται αυτούσια η μαρτυρία του μαθητή του τμήματος Α3 Χρήστου Βενιχάκη

² Βλ. Μανακίδου Ε., *Ομοιώματα και παραστάσεις αμαζών στα αρχαϊκά και κλασικά χρόνια: χρήσεις και συμβολισμοί*. Αλογα και άμαξες στον Αρχαίο κόσμο. Πρακτικά Επιστημονικής Συνάντησης, Ορεστιάδα, 30 Σεπτεμβρίου 2006 (2010), σελ. 177-197 (στην ιστοσελίδα <http://www.mikridoxipara-zoni.gr/publications/PDF/HorsesAndWagons.pdf>). Βλ. επίσης και την εργασία του 42^{ου} ΓΕΛ Αθηνών, με θέμα «Ο Πόλεμος στον Αρχαίο Κόσμο», Ιανουάριος 2013 (στην ιστοσελίδα <http://42lyk-athin.att.sch.gr/autosch/joomla15/images/cosmos.pdf>).

Για τη χρήση του αλόγου σε αγώνες επίδειξης με τη μορφή κονταρομαχιών από τη βυζαντινή εποχή μέχρι και το μεσαίωνα βλ. http://www.stougiannidis.gr/byz_giostra.htm.

³ Βλ. λήμμα από Wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/Cursus_publicus) όπου γίνεται αναφορά στην οργάνωση του ρωμαϊκού ταχυδρομείου με ευρεία χρήση ενδιάμεσων σταθμών και γρήγορων, ξεκούραστων αλόγων.

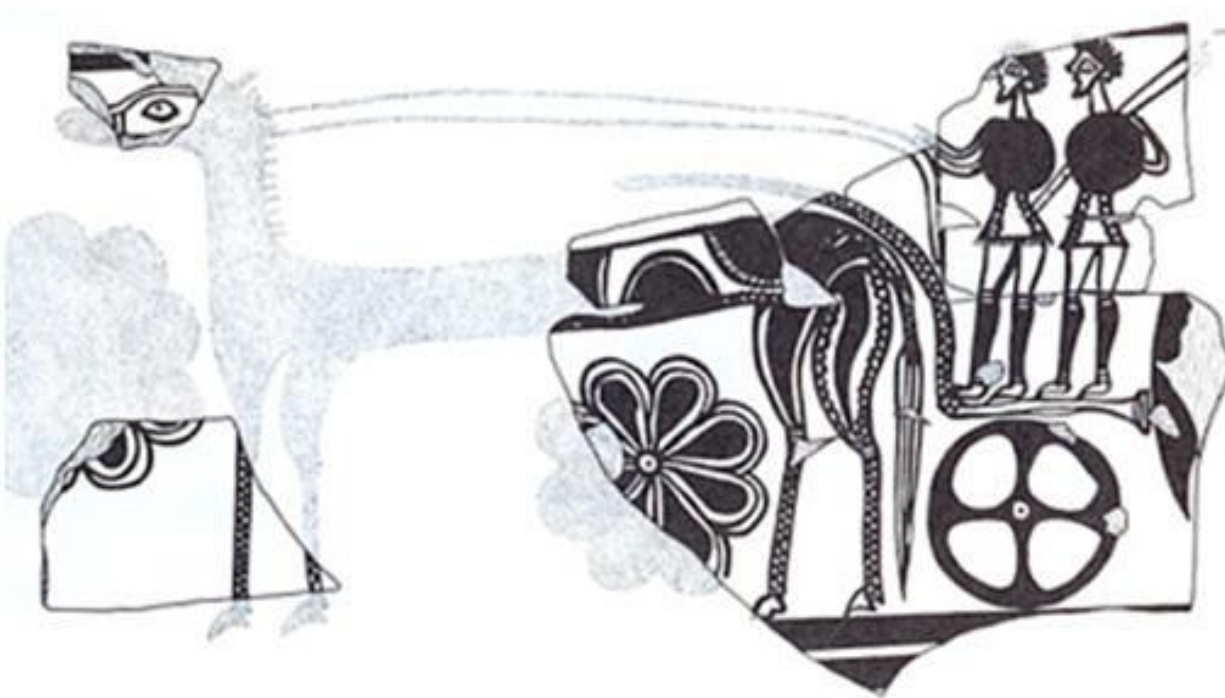
Βλ. και λήμμα από Wikipedia

(https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%BF%CF%8D%CE%BD%CE%B4%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%BF%CF%82_%CE%AF%CF%80%CF%80%CE%BF%CF%82), όπου γίνεται αναφορά στους κούντουρους ίππους, άλογα γρήγορα με χρήση στο βυζαντινό ταχυδρομείο.

⁴ Βλ. άρθρο σε επίσημη σελίδα ιπποδρομιών (<https://www.ippodromia.gr/vivliothiki/genika/1128-i-istoria-ton-ellinikon-ippodromion.html>) για αναφορά σε ιππικούς αγώνες της νεότερης εποχής. Βλ. και <https://www.youtube.com/watch?v=-ckM4qV14yY>, όπου σε αρχαιακό υλικό του Μουσείου Μοτοσυκλέτας φαίνονται αντίστοιχοι αγώνες μοτοσυκλετών, αλλά με εμφανή την απήχηση των αγώνων μοτοσυκλέτας κυρίως σε λαϊκά στρώματα.

Εικόνες

Εικόνα1: διακόσμηση μυκηναϊκού αγγείου. Πηγή σχεδίου: <http://www.hellinon.net/ANEOMENA/Opla2.htm>



Εικόνα 2: περίοδος μεσοπολέμου. Πηγή φωτογραφίας: <https://www.motonaked.com/how-to-norton-motorcycles-return-of-commando/>



Εικόνα 3: από την ταινία «Ο Ατίθασος», 1953, με τον Μάρλον Μπράντο



Εικόνα 4: από την ταινία «Easy Rider», 1969, με τους Πίτερ Φόντα, Τζακ Νίκολσον και Ντένις Χόπερ.



Επίμετρο: Η μαρτυρία ενός αναβάτη ιπποδρομιών

«Γεννημένος το 1975 στο Βύρωνα, αλλά από δύο ετών δίπλα στον ιππόδρομο στις Τζιτζιφιές, δεν θα μπορούσα να ξεφύγω από το περιβάλλον των αλόγων. Η μητέρα μου και τα αδέρφια της γεννημένοι στην Αίγυπτο, στην Αλεξάνδρεια, όπου οι εικόνες του ιπποδρόμου ήταν έντονες. Ήλθαν εδώ, με οικονομικές δυσκολίες, και στις Τζιτζιφιές η διεξοδος ήταν ο ιππόδρομος.

Από μικρό παιδί άκουγα τους θείους μου που μιλάγανε για τα άλογα και τον ιππόδρομο και θαύμαζα τον τρόπο ζωής τους. Λίγο αργότερα είδα έναν ξάδελφό μου να πηγαίνει στη σχολή αναβατών του ιπποδρόμου και ήθελα να δω πώς είναι να είσαι πάνω σε ένα άλογο και ζήτησα από τον ξάδελφό μου να με πάρει μαζί του και έτσι και έγινε. Με πήρε ένα πρωί και πήγαμε στον ιππόδρομο. Όταν είδα τον τρόπο ζωής και πώς ήταν πάνω στα άλογα οι άλλοι αναβάτες αλλά και το πόσο όμορφα ήταν τα άλογα, ζήλεψα και αποφάσισα ότι θέλω να γίνω αναβάτης στα άλογα. Ζήτησα από τον αδελφό της μάνας μου που ήταν παλιός αναβάτης να με μάθει να ιππεύω.

Σε ηλικία 15 χρονών μπήκα στη σχολή αναβατών ιπποδρόμου για να γίνω τζόκεϊ (έτσι ονομάζονται στον κύκλο του ιπποδρόμου οι αναβάτες) και παρά τις δυσκολίες που είχα γιατί ήμουν πολύ ψηλός για αυτή τη δουλειά, κατάφερα και βγήκα από τη σχολή και άρχισα να τρέχω σε κούρσες αλόγων. Από την πρώτη μέρα την αγάπησα τη δουλειά μου, θες η αδρεναλίνη της τα λεφτά που ήταν καλά, την συνέχισα, παρόλο τα πολλά ατυχήματα και τα σπασίματα χεριών, ποδιών, εγώ συνέχισα μέχρι τα 35 μου. Μετά αποφάσισα να σταματήσω γιατί είχα κουραστεί από τις πολλές δίαιτες και τα ατυχήματα.

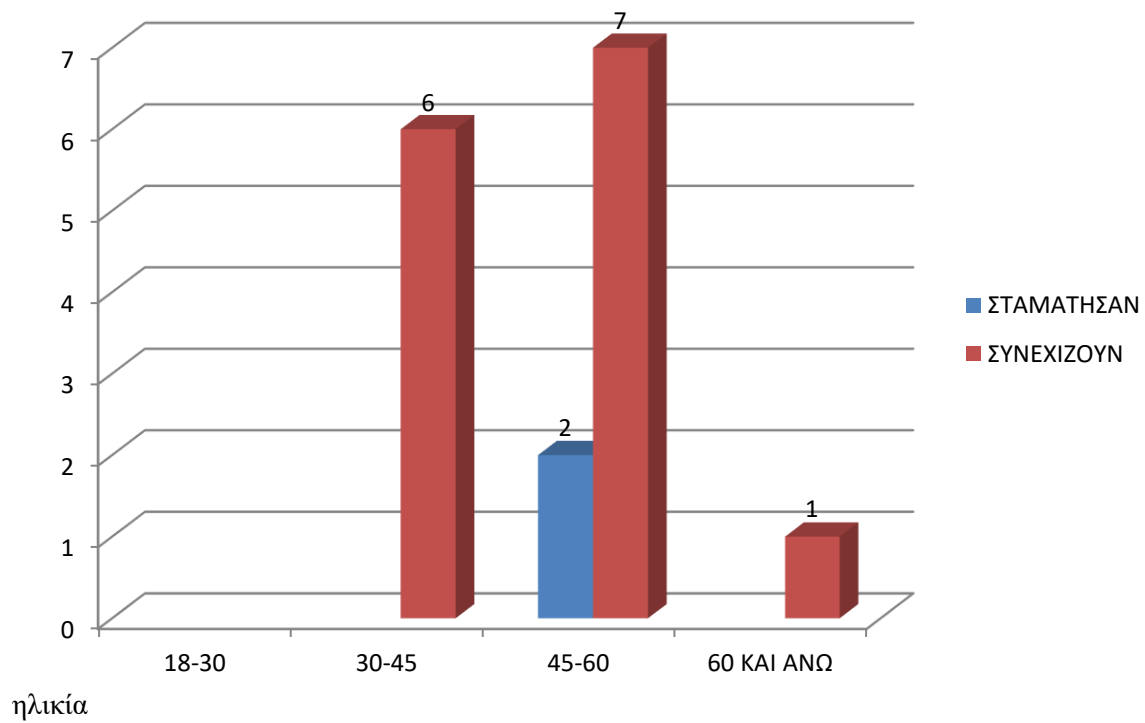
Από τις πρώτες μέρες στον ιππόδρομο, ως άπειρος αναβάτης, θυμάμαι που κινδύνεψα να πλακωθώ από ένα τεμπέλικό άλογο που μπήκε στο μποξ (box) για να ξαπλώσει με μένα πάνω του! Στην αρχή δενόμουν συναισθηματικά με τα άλογα, όταν ειδικά τα αποχωρίζομαι λόγω τραυματισμών ή άλλων ζητημάτων της υγείας τους από την πίεση των αγώνων. Μετά ήμουν πια ψυχρός. Μια ιστορία πάντως που θα μου μείνει είναι με ένα άλογο που ενώ ήταν φαβορί, έχασε την κούρσα, αφού ένιωσε μια έντονη μυρωδιά από γυναικείο άρωμα. Ξέρω, θα λέτε ότι ζαλίστηκε, αλλά εγώ το είδα να δακρύζει, σαν πληγωμένος άντρας με παλιές θύμισες. Όταν στο σχολείο που είμαι τώρα είπαμε για μια ιστορία με το άλογο του Καραϊσκάκη¹ που από διαίσθηση δεν ήθελε να πάει στη μάχη τον σύντροφό του οπλαρχηγό γιατί κάτι κακό διαισθάνθηκε ότι θα συμβεί, και τελικά πήγε με άλλο άλογο ο ήρωας και σκοτώθηκε, αμέσως θυμήθηκα την ιστορία μου. Τα άλογα είναι σαν τους ανθρώπους.

¹ Βλ. αναφορά της ανέκδοτης αυτής ιστορίας στην ιστοσελίδα <https://olympia.gr/2012/03/21/%CF%84%CE%BF-%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BA%CE%B1%CF%81%CE%B1%CF%8A%CF%83%CE%BA%CE%AC%CE%BA%CE%B7-%CE%B5%CE%BD%CE%B1-%CF%89%CF%81%CE%B1%CE%AF%CE%BF-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%83/>

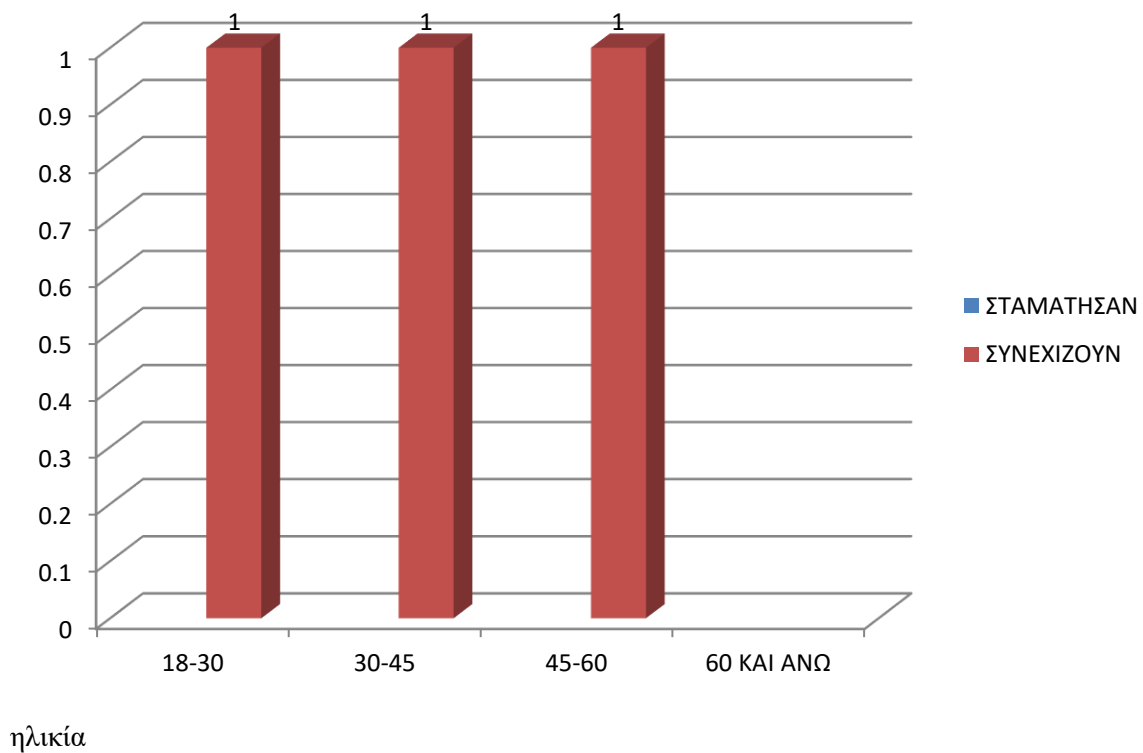
Όσο για τις μηχανές, πάλι από μικρός είμαι κοντά στα μηχανάκια για το λόγο του ότι είναι πολλές οι ομοιότητες με το άλογο, έτσι ένιωθα καβαλώντας τα, η ταχύτητα, η αδρεναλίνη, ακόμη και η σέλα. Ο μεγάλος μου αδελφός είχε πάντα μηχανές και με έβαζε να τις πηγαίνω βόλτα για να μαθαίνω να οδηγώ. Η έλλειψη του φόβου που μου είχε δημιουργηθεί από τα άλογα βοήθησε πολύ στο να συνεχίσω πάνω σε μηχανές μέχρι και σήμερα».

Χρήστος Βενιχάκης (Τμήμα Α3)

ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ



ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ



ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ
ΗΛΙΚΙΑ: 18-30

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΓΙΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ■ ΓΙΑ ΔΟΥΛΕΙΑ
■ ΓΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 18-30

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΔΕΝ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

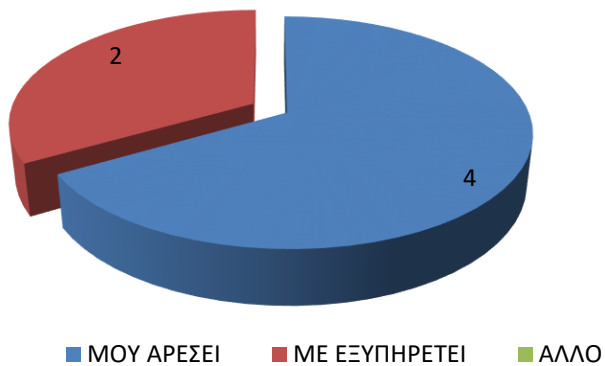
■ ΛΟΓΩ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
■ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ
■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ

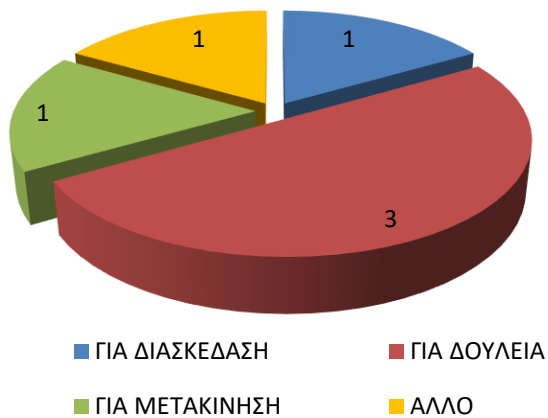


ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 30-45

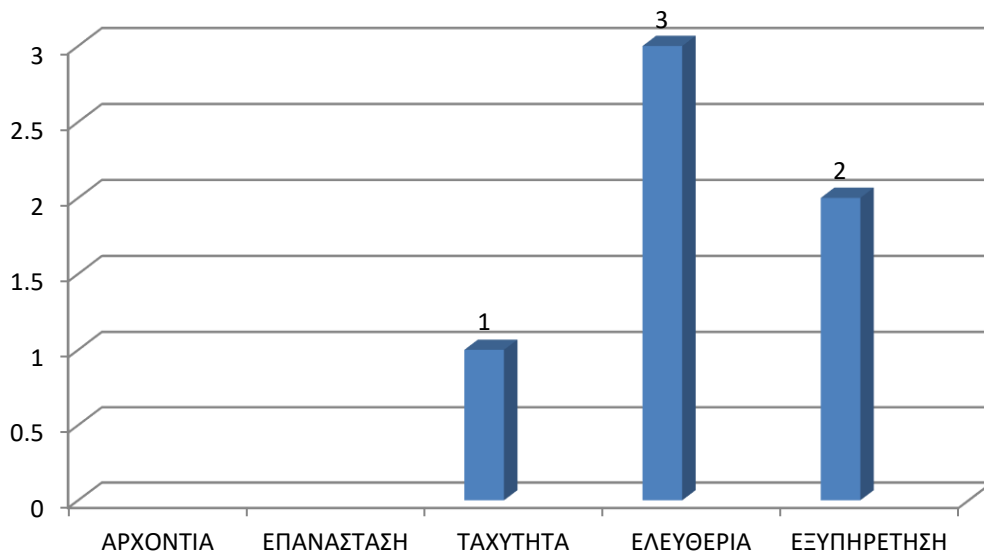
ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 30-45

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΔΕΝ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΛΟΓΩ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
■ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ
■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ

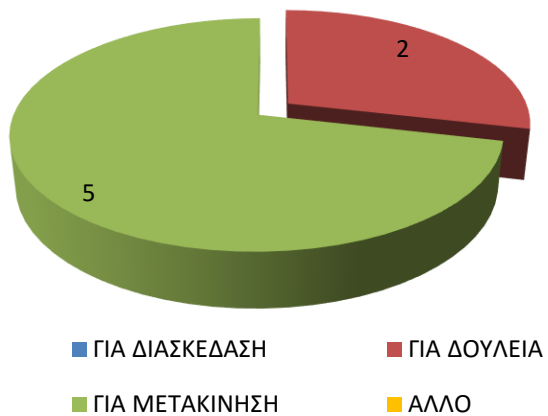


ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 45-60

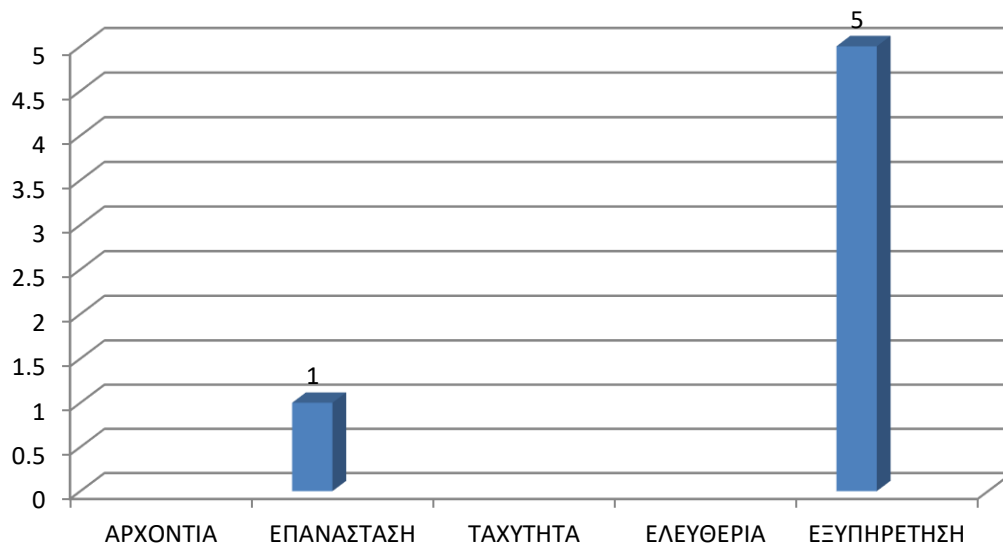
ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

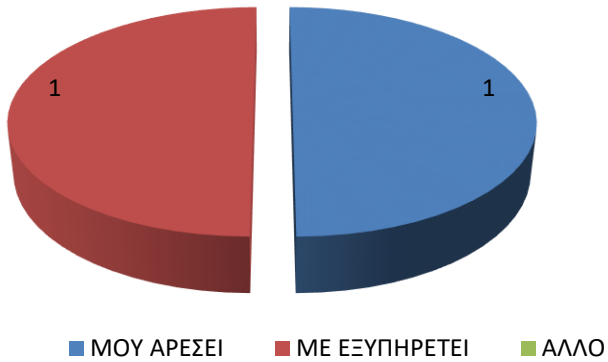


ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 45-60

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΔΕΝ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

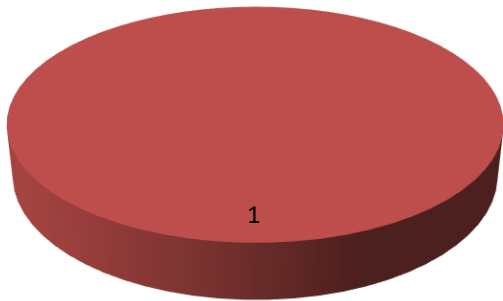


ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



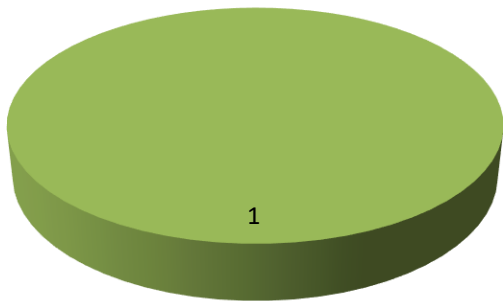
ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 60 ΚΑΙ ΑΝΩ

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



■ ΓΙΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ■ ΓΙΑ ΔΟΥΛΕΙΑ
■ ΓΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΑΝΔΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 60 ΚΑΙ ΑΝΩ

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΔΕΝ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΛΟΓΩ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
■ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ
■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



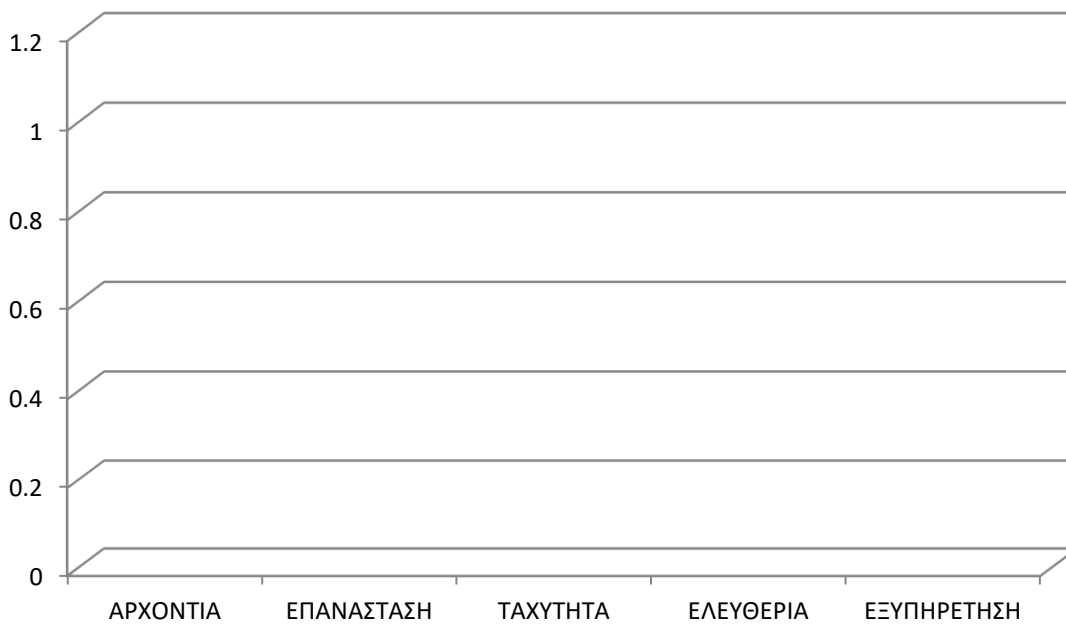
ΑΝΔΡΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

ΗΛΙΚΙΑ: 18-30

ΔΕΝ ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΓΙΑΤΙ

- ΔΕΝ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ
- ΔΕΝ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ
- ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΑΝΔΡΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΛΙΚΙΑ: 30-45

ΔΕΝ ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΓΙΑΤΙ



ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ

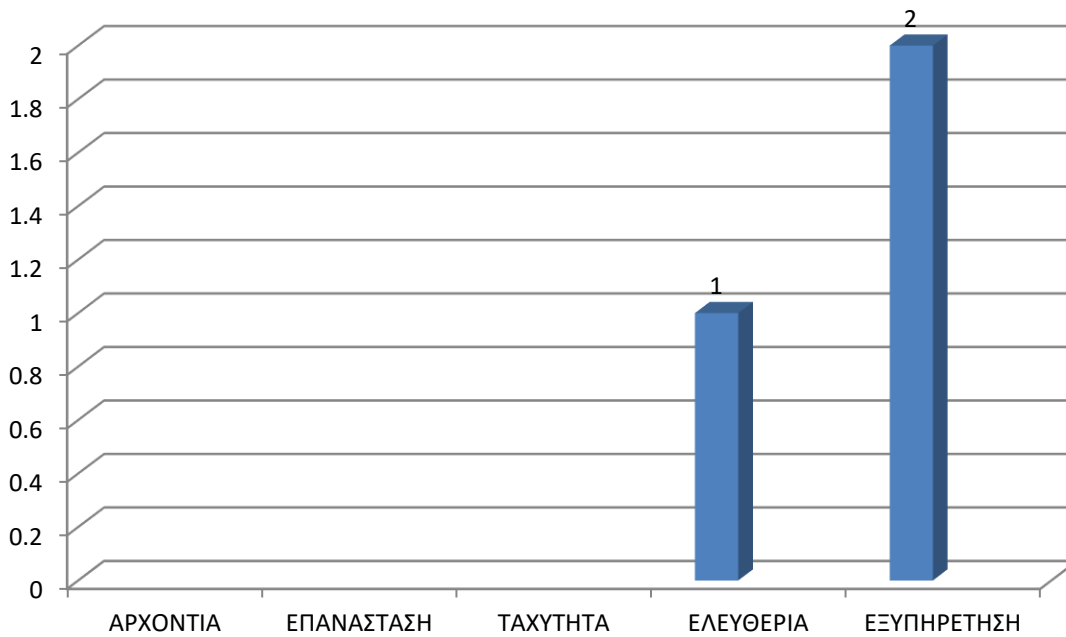


ΑΝΔΡΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΛΙΚΙΑ: 45-60

ΔΕΝ ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΓΙΑΤΙ

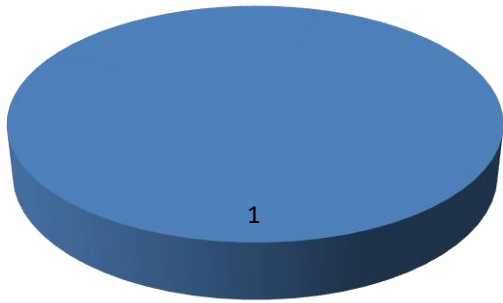


ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



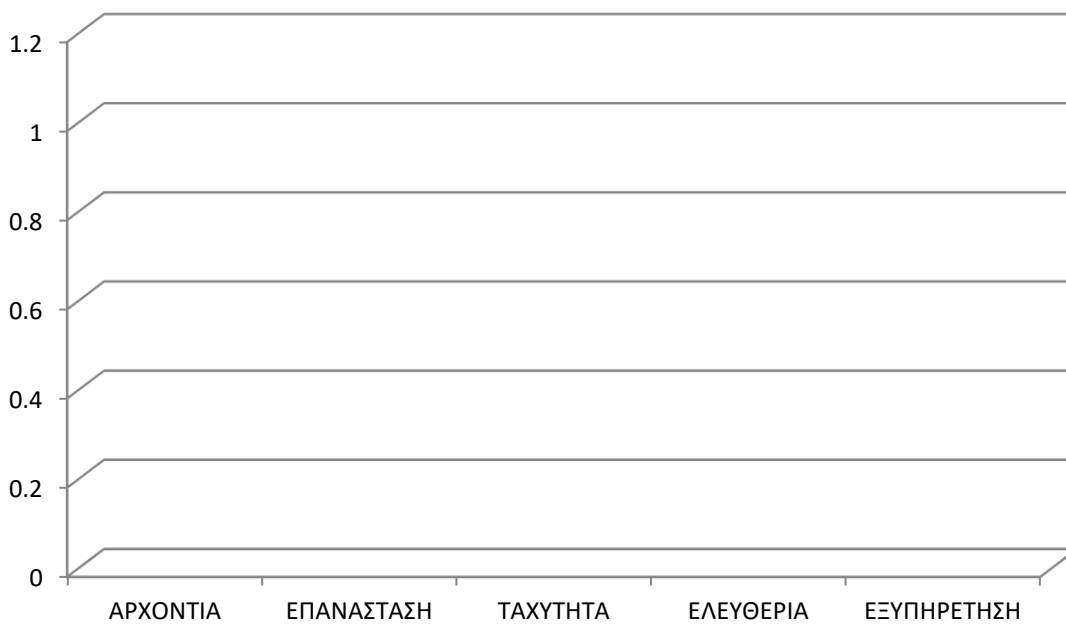
ΑΝΔΡΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΛΙΚΙΑ: 60 ΚΑΙ ΑΝΩ

ΔΕΝ ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΓΙΑΤΙ



- ΔΕΝ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ
- ΔΕΝ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ
- ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



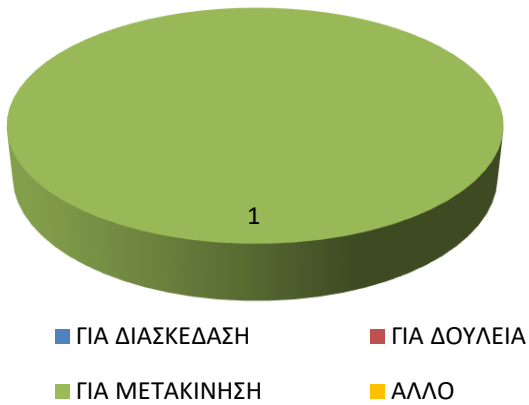
ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ

ΗΛΙΚΙΑ: 18-30

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 18-30

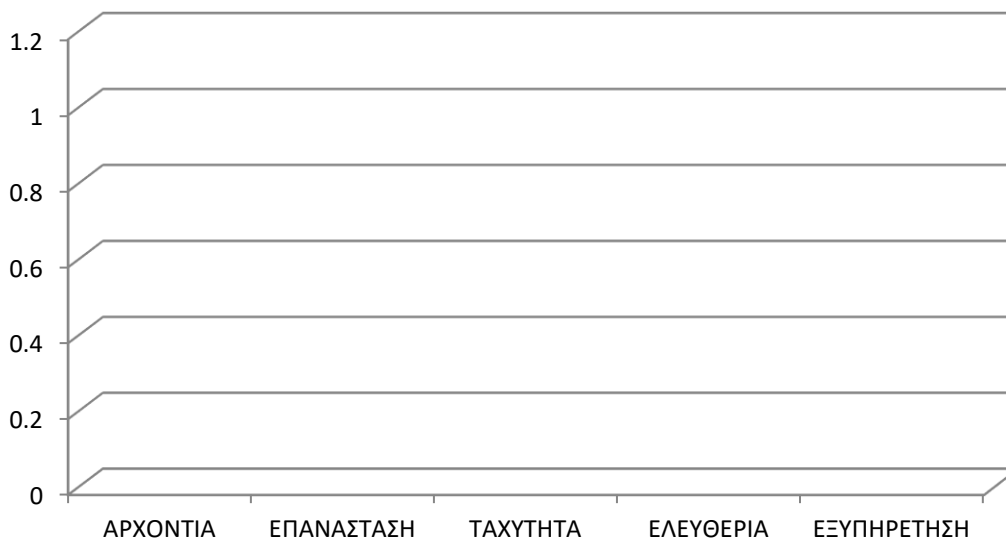
ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΔΕΝ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΛΟΓΩ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
■ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ
■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ

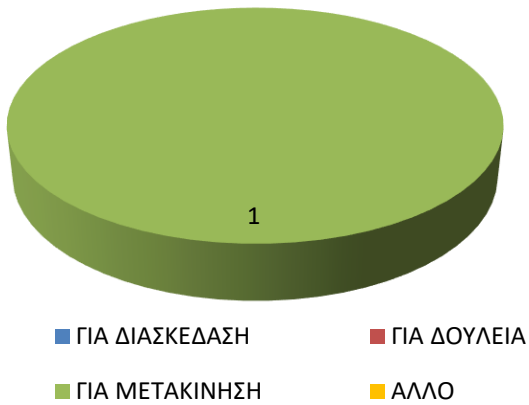


ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 30-45

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 30-45

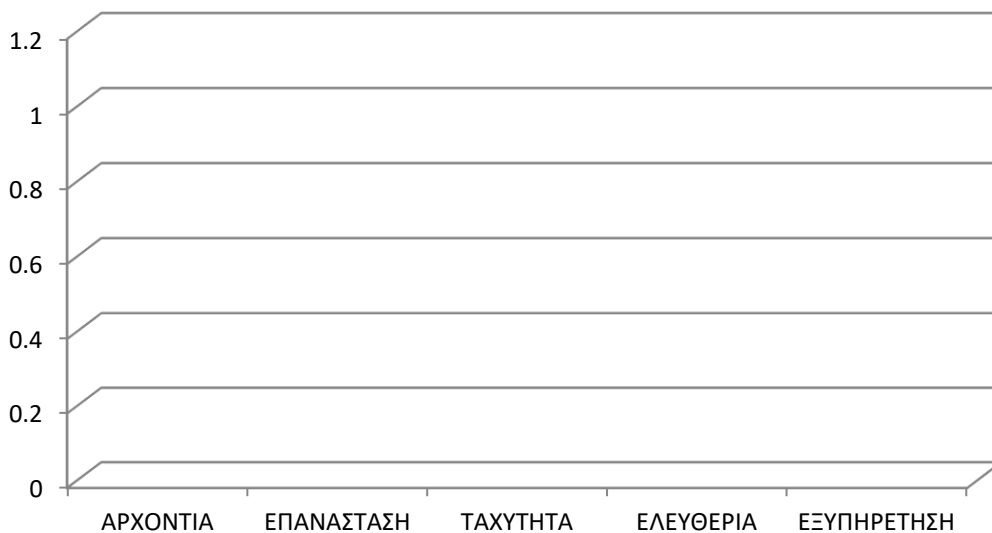
ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΔΕΝ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΛΟΓΩ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
■ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ
■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



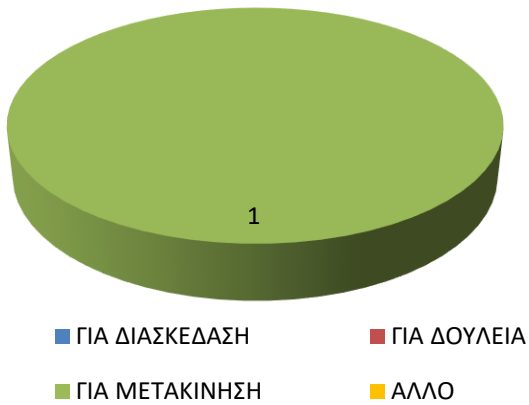
ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ

ΗΛΙΚΙΑ: 45-60

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ



ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 45-60

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΔΕΝ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΛΟΓΩ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
■ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ
■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 60 ΚΑΙ ΑΝΩ

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΓΙΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ■ ΓΙΑ ΔΟΥΛΕΙΑ
■ ΓΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ ΗΛΙΚΙΑ: 60 ΚΑΙ ΑΝΩ

ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΔΕΝ ΣΥΝΕΧΙΖΩ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΓΙΑΤΙ

■ ΛΟΓΩ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
■ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ
■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ

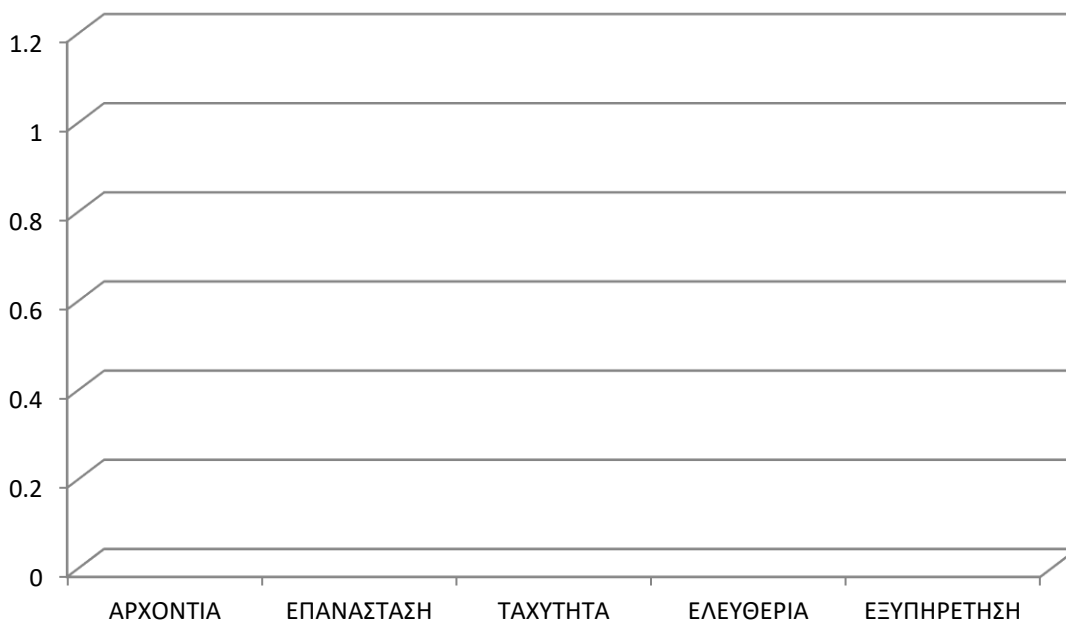


ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΛΙΚΙΑ: 18-30

ΔΕΝ ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΓΙΑΤΙ

- ΔΕΝ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ
- ΔΕΝ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ
- ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ

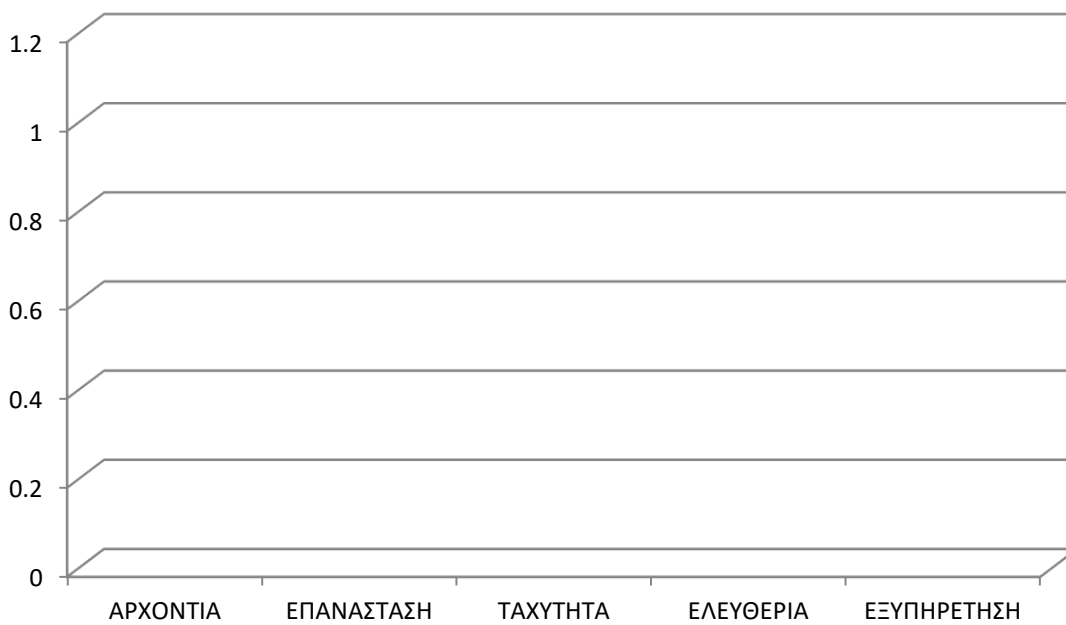


ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΛΙΚΙΑ: 30-45

ΔΕΝ ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΓΙΑΤΙ

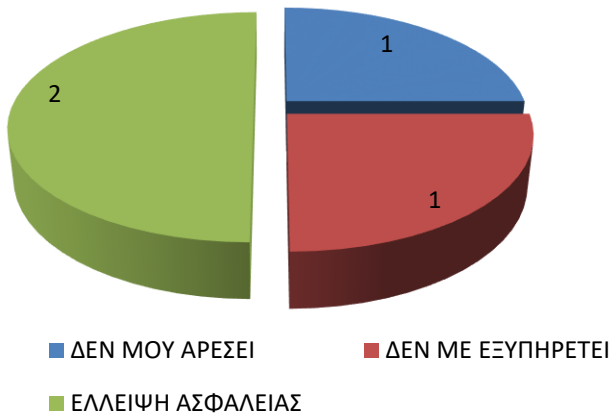
- ΔΕΝ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ
- ΔΕΝ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ
- ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ

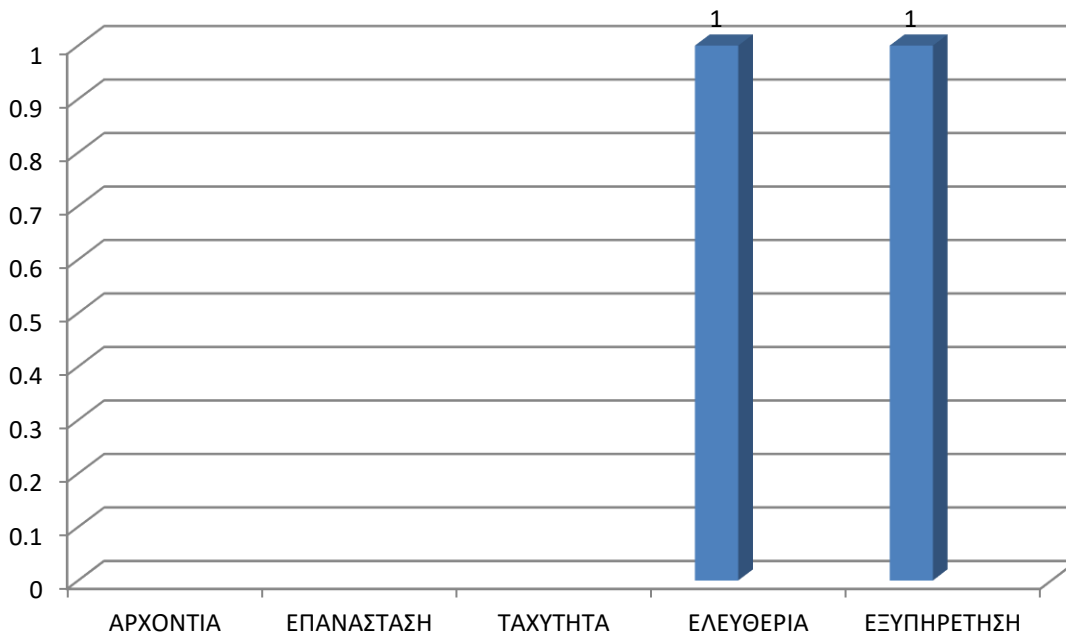


ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΛΙΚΙΑ: 45-60

ΔΕΝ ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΓΙΑΤΙ



ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ

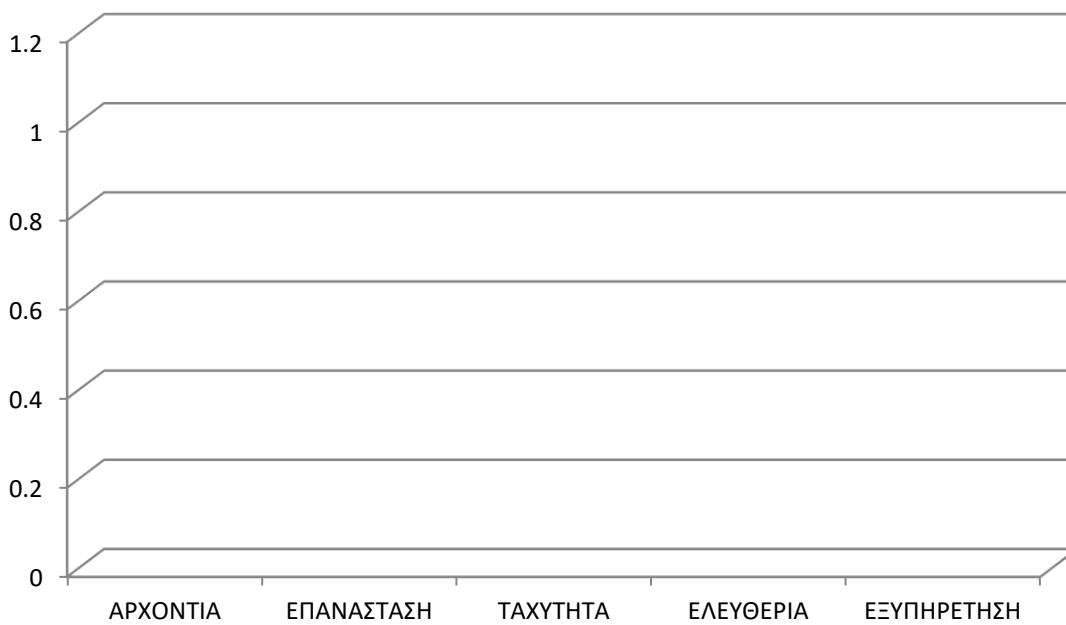


ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΟΔΗΓΟΥΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΛΙΚΙΑ: 60 ΚΑΙ ΑΝΩ

ΔΕΝ ΕΜΑΘΑ ΝΑ ΟΔΗΓΩ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΓΙΑΤΙ

■ ΔΕΝ ΜΟΥ ΑΡΕΣΕΙ ■ ΔΕΝ ΜΕ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ■ ΑΛΛΟ

ΑΝ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΗΤΑΝ ΜΙΑ ΛΕΞΗ



Ομάδα Εργασίας:

Τμήμα Α3:

Σύνταξη κειμένου: Σπύρος Μαθιούδης

Προφορική μαρτυρία: Χρήστος Βενιχάκης

Συγκέντρωση υλικού: Μαϊλίντα Καραμουτσά-Γκέκα, Σοφία Παντελή-Φλάκη

Διαχείριση ερωτηματολογίου: Νίκος Τζίκας, Αντώνης Μιχαηλίδης, Αλέξανδρος Σαντοριναίος, Γκας Ισουφάι

Ηλεκτρονική μορφοποίηση: Όλντι Σπυρολλάρι

Συντονισμός: Θοδωρής Καρβουνίδης, Γιώργος Τερζής