

Ιαβέρης
ΣΧΟΛΗ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΜΑ

Συν-οδηγός ασφάλειας

Με την χορηγία των:



FIAT

SARANTOPOULOS
Μ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ



Κατά κόσμον Τάσος Μαρκουϊζος. Ταλαντούχος οδηγός αγώνων αυτοκινήτου, αναγνωρισμένος και αναγνωρίσιμος. Αναγνωρίσιμος από την μέχρι τώρα μακριά πορεία του στους αγώνες αυτοκινήτου. Αναγνωρισμένος από πολλά

περισσότερα. Από την κοινωνική ευαισθησία που τον διακρίνει. Από την μαχητικότητα που τον διέπει. Από την συνειδητοποιημένη στάση του απέναντι σε προβλήματα που άλλους τους αφήνουν αδιάφορους. Ο άνθρωπος που χρόνια προσπαθεί να μεταδώσει την εμπειρία του στο τιμόνι σε όλους. Γι' αυτό ιδρύθηκε η Σχολή Ασφαλούς Οδήγησης ΙΑΒΕΡΗΣ με μοναδικό αντικείμενο την μετάδοση της βαθιάς γνώσης σε όσους ενδιαφέρονται να γίνουν καλύτεροι.

ΟΔΗΓΟΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

ΜΕΡΟΣ 1^ο

Με την υποστήριξη των:



**Χαιρετισμός
από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Fiat Auto Hellas**

Σε μία κοινωνία έντονης δραστηριότητας οι συχνές και ταχείς μετακινήσεις αποτελούν σημαντικό μέρος της ζωής μας. Επομένως η εξασφάλιση άνετων συνθηκών και ασφαλών μετακινήσεων έχει αυξανόμενη σημασία ιδιαίτερα στη χώρα μας που διαχρονικά παρουσιάζει υψηλό δείκτη τροχαίων ατυχημάτων με πολλά θύματα. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν εφοδιάσει τα σύγχρονα οχήματα με κορυφαία συστήματα και προδιαγραφές ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας επιστρατεύοντας προηγμένες τεχνολογίες. Καμία τεχνολογία όμως δεν μπορεί ούτε καν να υποκαταστήσει την ασφάλεια που παρέχει η ορθή και συνειδητή οδική συμπεριφορά οδηγών και πεζών. Η γνώση και συνειδητοποίηση των υπαρκτών κινδύνων τροχαίων ατυχημάτων βοηθά τους οδηγούς οχημάτων να αποφεύγουν αυτούς τους κινδύνους προσαρμόζοντας την συμπεριφορά τους. Ο ανα χείρας οδηγός προσφέρει ακριβώς αυτό: την κατανόηση των κινδύνων, των νόμων που διέπουν την κίνηση (και την οδήγηση) των οχημάτων και τις σωστές πρακτικές οδήγησης αξιοποιώντας την γνώση και την μακρόχρονη εμπειρία ενός επιτυχημένου οδηγού αγώνων και κατόχου πολλών τίτλων, του κ. Ιαβέρη.

Η Fiat Auto Hellas ανέκαθεν ήταν ένθερμος υποστηρικτής παρόμοιων πρωτοβουλιών που παρέχουν ανεκτίμητο κοινωνικό όφελος. Μια τέτοια πρωτοβουλία είναι και η Σχολή Ασφαλούς Οδήγησης που σε συνδυασμό με τον παρόντα οδηγό εκπαιδεύουν την σωστή οδική συμπεριφορά.

Χαιρετίζω την λειτουργία της Σχολής Ασφαλούς Οδήγησης με την ελπίδα να την παρακολουθήσουν όσο γίνεται περισσότεροι οδηγοί με στόχο την δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Γ. Δόριζας



Διευθύνων Σύμβουλος Fiat Auto Hellas

FIAT

Εκπαίδευση συνείδησης ανθρώπων

Και όχι μόνον οδηγών, μια και η «Αυτοκινούμενη ζωή», αφορά την ύπαρξη όλων των Ελλήνων, που οδηγούν, συνοδηγούν, επιβαίνουν σε τροχοφόρα, περπατούν ή τρέχουν και γενικότερα συμμετέχουν σε δυστυχήματα ή ατυχήματα, που βέβαια προκαλούν οι ίδιοι. Επιβάλλεται! λοιπόν η εκπαίδευση Συνείδησης τους, ώστε να αντιληφθούν και να πιστέψουν ότι: ότι αγαπούν πιο πολύ, το πιο πολύτιμο τους αγαθό, η ζωή τους και η ακεραιότητα τους, κινδυνεύουν να χαθούν χωρίς λόγο και προειδοποίηση μέσα σε κάποια δέκατα του δευτερολέπτου! Δεν υπάρχει τίποτε πιο δραματικό και τραγικό, από το να συνοδεύουν οι γονείς τα λιτρευτά τους παιδιά, στην «τελευταία τους κατοικία» ή να τα βλέπουν ζωντανά μεν αλλήλ ανόητα, παραπληγικά και ανήμπορα για πάντα, σε μια σκοτεινή γωνιά του κελιού - τάφου, που έγινε το σπίτι τους μετά το «απίστευτο» και απρόσμενο τροχαίο. Δεν είναι λιγότερος ο πόνος βέβαια των ορφανών παιδιών, που οι γονείς τους χάθηκαν (ή ακρωτηριάστηκαν) στην άσφαλτο, γιατί δεν κατάλαβαν ότι τα «τροχαία» δεν ξεχωρίζουν κανέναν και κτυπούν αδιάκριτα όσους κυκλοφορούν «μαζί τους» (χωρίς να τα «βλέπουν») στους δρόμους. «Δεν θα συμβεί ποτέ σε εμάς» θα συμβεί μόνο στους άλλους. Δυστυχώς όμως όλοι είμαστε «εμείς και οι άλλοι» και αν δεν δείξουμε σεβασμό και φόβο θα έλεγα, για κάτι που πραγματικά εξοντώνει και καταστρέφει δεκάδες ζωές καθημερινά, είναι σίγουρο ότι το πιο «φρικτό», θα κτυπήσει και την δική μας πόρτα και τότε θα είναι πολύ αργά για μετάνοιες και «άλλες» πιο συμπεριφορές. Από τον «πρώτο πολίτη» έως τον τελευταίο αυτής της «ανόητης» χώρας, θα έπρεπε να έχει γίνει πιστευτό ότι το μόνο πραγματικά ΕΘΝΙΚΟ μας ΘΕΜΑ, είναι αυτό που το αφήνουμε δυστυχώς να γιγαντώνεται πάνω στην «εχθρική» για την ζωή μας άσφαλτο. «Φτάνει πια»!

Ιαβέρης

Εθνική τραγωδία

ΠΡΩΤΗ! (1η) Αιτία ΘΑΝΑΤΟΥ
στις ηλικίες 18-44 ετών
τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα.

Από το 1965-2000
σε 35 δηλαδή χρόνια έχουμε
στην Ελλάδα περισσότερους από
75.000 νεκρούς και πιά πολλούς από
1.200.000 τραυματίες
ΘΥΜΑΤΑ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ!

Σήμερα με:
10 νεκρούς
30 παραπληγικούς & 120 τραυματίες
ΚΑΘΕ ΗΜΕΡΑ:
(σαν να βυθίζεται ένα ferry boat ή να πέφτει
ένα μικρό αεροπλάνο της αεροπορίας
σε κατοικημένη περιοχή κάθε 24ωρο)
καταφέραμε να κάνουμε
ρεκόρ στην αύξηση θυμάτων από τα «τροχαία»
και να μείνουμε μακράν μόνοι στην μακάβρια κορυφή
του πόντιου του θανάτου και των τραυματισμών.

Εθνική τραγωδία

Την δεκαετία από το 1990 έως και 1999

η Ευρώπη πέτυχε **μείωση** των θυμάτων από
τα «τροχαία»

από **(-)14%** έως και **(45)%**.

Στην πατρίδα μας δυστυχώς είχαμε **αύξηση(!)**
μέχρι και **(+)60%**.

Έχουμε λοιπόν

300 νεκρούς

900 τετραπληγικούς και

περισσότερους από **3.600** τραυματίες **το μήνα**

(είναι σαν να βυθίζονται 2 μεγάλα ferry boat

ή να πέφτουν 2 Boeing

σε κατοικημένη περιοχή κάθε μήνα).



Εθνική τραγωδία

Έτσι λοιπόν με:

3.500 νεκρούς

10.000 τετραπληγικούς

45.000 τραυματίες

και **2.500** μικρά παιδιά με μόνιμες αναπηρίες

κάθε χρόνο από τα «τροχαία»

Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι (μακράν) πιο **επικίνδυνη (!)**
και δύσκολη καθημερινή μας δραστηριότητα είναι η κυκλοφορία

στους δρόμους ως:

- Πεζοί
- Ποδηλάτες
- Μοτοσυκλετιστές
- Οδηγοί αυτοκινήτων
- Επιβάτες αυτοκινήτων
- Συνεπιβάτες σε μοτοσυκλέτες

Το «**Τροχαίο**» είναι ο

ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟΣ ΤΡΟΠΟΣ

με τον οποίο μπορούμε

να «κλείσουμε» το σπίτι μας

μέσα σε ελάχιστα δέκατα του δευτερολέπτου.

Τι φταίει;

Μα βέβαια η **έλλειψη συνείδησης** των τρομακτικών κινδύνων και συνεπειών κατά την οδήγηση, που χαρακτηρίζει τον έλληνα και που τον οδηγεί σε άκρως επικίνδυνες και άσεμνες **συμπεριφορές!**

Υπεύθυνο γι' αυτό είναι βέβαια το **«σύστημα»** που μέσω των μηχανισμών ενημέρωσης, εκμάθησης, εκπαίδευσης και εξέτασης **δεν βελτιώνει** (ικανά) την **κυκλοφοριακή συμπεριφορά - αγωγή** και γενικότερα την **Αγωγή του πολίτη!**

Πρέπει λοιπόν

όλοι να πιστέψουμε ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα στη ζωή μας είναι το τροχαίο ατύχημα και η Πολιτεία, αφού το αναδείξει, πρέπει να «ζητήσει» από τον Πρωθυπουργό της χώρας να ονομάσει και να ανακηρύξει πλέον αυτό το κοινωνικό πρόβλημα

ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΜΑ

που αφορά 10.000.000 Έλληνες πολίτες («αγνοούμενους» από τον ίδιο τους τον εαυτό), δηλαδή **όλους** μας!

Εθνικό θέμα!

Ο Πρωθυπουργός όμως της χώρας ονόμασε το 1997, όταν μας ανετέθη από την Δ.Ο.Ε. η Ολυμπιάδα, εθνικό θέμα τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Λάθος βέβαια τραγικό!

Μέσα στα 7 αυτά χρόνια που μεσολάβησαν, με 3.500 νεκρούς ετησίως, **το 2004 υπήρξαν 25.000 συμπολίτες μας,** που εγκατέλειψαν τα εγκόσμια και οι οποίοι δεν είδαν τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

ΔΕΝ ΕΙΔΑΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ

Φανταστείτε την ημέρα της τελετής έναρξης των αγώνων **το 1/3 των θέσεων** του Ολυμπιακού Σταδίου **χωρίς φιλάθλους,** με τα καθίσματα **άδεια,** βαμμένα **μαύρα** και με ένα αναμμένο άσπρο κερί στο καθένα, ώστε να μας θυμίζει, ως μακάβριο θέαμα, την ανοησιά με την οποία αντιμετωπίζεται...

...ο θάνατος

από τα τροχαία δυστυχήματα στην πατρίδα μας.

Τότε πιά, ίσως συνειδητοποιήσει η Πολιτεία και ο Πρωθυπουργός, ποιο είναι πραγματικά το μοναδικό, πραγματικά τραγικό ΕΘΝΙΚΟ (μας) ΘΕΜΑ!

Τι φταίει;

Εμείς!

Τι πρέπει να κάνουμε;

Πρέπει να σκεφτόμαστε

και να συμπεριφερόμαστε αρμυτικά,

θεωρώντας ότι οι δρόμοι που κυκλοφορούμε

είναι ένας πραγματικός **εμπόλεμος χώρος**,

με θύματα πολύ περισσότερα από αυτά των πολέμων.

Έτσι λοιπόν επιβάλλεται να αυξήσουμε την «άμυνά» μας
και να μειώσουμε την **επιθετικότητά** μας και την **«ορμή»** μας,
μιάς και ο βασικός για την ασφάλειά μας νόμος της (φύσης)

ορμής

είναι αυτός που καθορίζει το **μέγεθος**

και το **σοκ** του τροχαίου που εμπλεκόμαστε.



Νόμοι της φύσης.

Ορμή = Μάζα x V ταχύτητα

Αυτό το **νόμο** να τον θυμόμαστε

ΠΑΝΤΟΤΕ!

Παράδειγμα: (θέμα: Τούρκος από τον 8ο όροφο
και 8 άνδρες της Πυροσβεστικής).

Στα δελητία ειδήσεων των ΜΜΕ πριν από αρκετούς μήνες
κάποιος απειλημένος Τούρκος πολίτης απειλούσε να «πηδήξει»
από τον 8ο όροφο στον δρόμο.

8 άνδρες της Πυροσβεστικής έχουν τεντώσει ένα τεντόπανο και
πιστεύουν (!;) ότι θα μπορέσουν να συγκρατήσουν
και να σώσουν τον υποψήφιο αυτόχειρα.

Αυτός τελικά πηδάει και διαλύεται στο λιθόστρωτο, καθώς επίσης
τραυματίζονται τα δάκτυλα και βγαίνουν τα νύχια των
περισσοτέρων πυροσβεστών.

Γιατί άραγε;

Νόμοι της φύσης.

Ο απειλησμένος Τούρκος
πέφτοντας από τον 8ο όροφο
ανέπτυξε ταχύτητα
περίπου **70χλμ./ώρα**
η οποία πολλαπλασιαζόμενη
(x) με τα **80** περίπου **κιλά** του δημιούργησε
μία ορμή **70 x 80 = 5.600** κιλών,
δηλαδή **5 1/2 τόνων!**

Είναι τουλάχιστον ανόητα αφελές,
οι άνδρες της Τουρκικής Πυροσβεστικής
να πιστεύουν ότι μπορούν να σηκώσουν
ένα «τεντόπανο» επάνω στο οποίο
έχει «παρκάρει» ένα φορτηγό 5 1/2 τόνων.
Θεώρησαν, δηλαδή, οι «αγαθοί»
αυτοί άνθρωποι ότι θα μπορούσαν
να σηκώσουν ο καθένας 700 κιλά!
«Τρέμε Καχιασβίλη με τα μόνο 240 κιλά σου...»

Στατιστική δυστυχημάτων.

**Πού και με ποιές ταχύτητες συμβαίνουν
τα περισσότερα σοβαρά τροχαία δυστυχήματα;**

Το **82%** με λιγότερο από 60 km/h
και σε απόσταση μικρότερη από 40 km από το σπίτι μας.
Δηλαδή στις πόλεις.

Το **8%** στην Εθνική οδό με μεγάλη ταχύτητα.

Το **10%** στους Επαρχιακούς δρόμους.

Πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής της Βουλής, ΚΕΠΠΑ (Παν/μιο Αθηνών)
καθώς και Πανευρωπαϊκή και Παγκόσμια «στατιστική».

Crash-test

Με αυτή βέβαια τη λογική τα **Crash-Test** των αυτοκινήτων γίνονται με **56-60 km/h**.

Ούτως ή άλλως ο ανθρώπινος οργανισμός **ΔΕΝ** αντέχει βίαιες επιβραδύνσεις και **G** που προκύπτουν από **άμεσους** μηδενισμούς ταχυτήτων μεγαλύτερων των 80 km/h (σε τοίχο, με αυτοκίνητο βέβαια).

Αποτέλεσμα: οι εσωτερικές αιμορραγίες που δημιουργούνται από τη **σύνθλιψη ζωτικών οργάνων**.

Ταχύτητα

Αλήθεια, τί είναι για εσάς η ταχύτητα των 30 km/h;

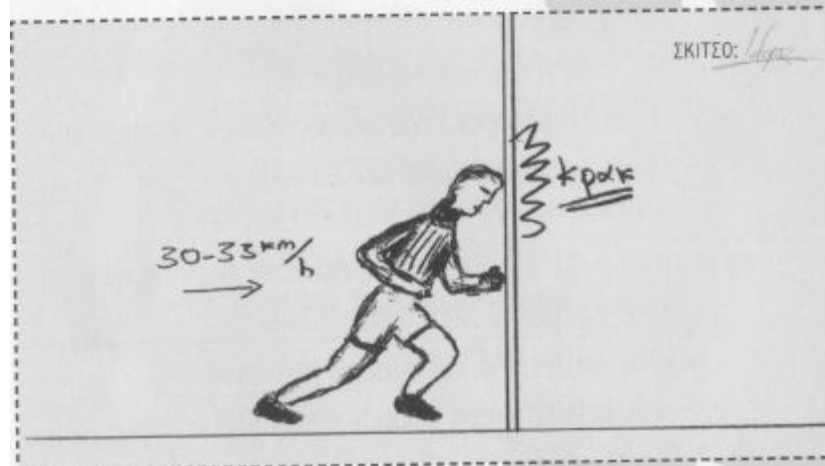
A) Η ταχύτητα εκκίνησης, τόσο μικρή που δεν τη «γράφει» καλή-καλά το κοντέρ σας;

B) Η ταχύτητα πρόσκρουσης στο λιθόστρωτο του πεζοδρομίου αν πηδήξουμε από τον 3ο όροφο.

Γ) Η ταχύτητα με την οποία ένας δρομέας 60μ. περνά και κόβει το νήμα του τερματισμού στον κλειστό Στίβο και που για να σταματήσει χρειάζεται 20 μέτρα «ομαλή» επιβράδυνση και βίαιη **επασφή** με τα αφροδέξ που υπάρχουν στις άκρες του σταδίου.

Ταχύτητα

Μπορείτε να φανταστείτε
τι θα **συνέβαινε** αν στο νήμα υπήρχε
ένα **αόρατο** για τους δρομείς
άθραυστο κρύσταλλο επάνω στο οποίο
θα «έσκαγαν» με την τελική ταχύτητά τους των 30+ km/h;
Θα συνθλίβονταν!



Θα μείνουμε λοιπόν στην ταχύτητα των **30km/h** (όριο ταχύτητας κατοικημένων περιοχών, που ανήκουν σε μερικούς **σοβαρούς** Δήμους) και θα αποδείξουμε γιατί εμπλεκόμαστε σε τροχαία ατυχήματα με τόσο «μικρές» ταχύτητες σε «γειτονιές».

Αρχικά, ένας λόγος εμπλοκής είναι ο υπερβολικός πια αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων, μοτοσικλετών, ποδηλάτων, πεζών, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλη συχνότητα «συνάντησης», βίαιης επαφής και σύγκρουσης μεταξύ τους.

Παράδειγμα

Ενα όχημα που κινείται με 30km/h διανύει
8,5m κάθε 1 sec.

Ακόμη: ο χρόνος αντίδρασης ενός φυσιολογικού ατόμου (σε
ετοιμότητα)

σε ένα απλό (όχι σύνθετο) οπτικό ερέθισμα
είναι στην καλύτερη περίπτωση **1 sec!**
(ο Schumacher εκκινεί σε 0,5 sec).

Άρα, αν μας προκύψει ξαφνικά και απρόβλεπτα κάποιο εμπόδιο,
καθώς εμείς «ταξιδεύουμε» με 30km/h, τί θα γίνει;
Θα χρειαστούμε 1 sec για να αντιδράσουμε.

Δηλαδή θα **αρχίσουμε (!)**

να φρενάρουμε μετά από 8,5 μέτρα!

Και ακόμη **5,5 μέτρα ωφέλιμο**

φρενάρισμα για να σταματήσουμε

(σε πολύ καλό ελληνικό οδόστρωμα με Σ προσφ.: 0,6).

**Συνολικά δηλαδή 14 ολόκληρα μέτρα
μέχρι να ακινητοποιηθούμε!**

Δύο οχήματα **A** και **B** που κινούνται αντίστοιχα με 60 και 30 km/h σε «γειτονιά» αντιμετωπίζουν ξαφνικά την παρουσία ποδηλάτη στα 14μ.

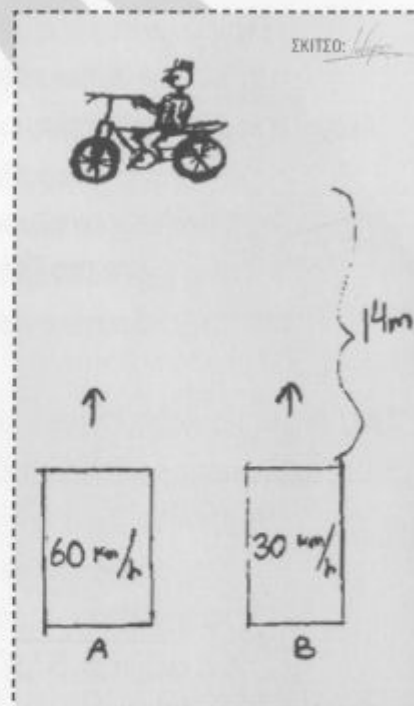
Τί θα συμβεί;

Το όχημα **B** που κινείται με 30 km/h σταματάει οριακά, «σύρριζα» στον ποδηλάτη, καθώς θα χρειασθεί 8,5m (1 sec) για να αρχίσει να φρενάρει και 5,5m ωφέλιμο φρενάρισμα για να σταματήσει.

Συνολικά δηλ. 14μ.

Όση και η απόσταση δηλαδή από το Νικολάκη.

Το **A** όχημα με **πόσα** km/h θα χτυπήσει το μικρό ποδηλάτη;



Φυσικά με 60km/h!

Με όλα του δηλαδή τα «χιλιόμετρα». Διότι ο οδηγός χρειάζεται στον ίδιο χρόνο (αντίδρασης) του 1 sec, με τα διπλά από τα 30km/h, που είναι τα 60 km/h, την **διπλή** απόσταση για να **αρχίσει** να φρενάρει, δηλαδή 17 m! (8,5x2) Αρα, θα χτυπήσει το ποδήλατο με 60 km/h και θα το «πάει» για 2 ακόμη μέτρα, χωρίς να αντιδράσει (μέχρι να ολοκληρωθεί το 1 sec).

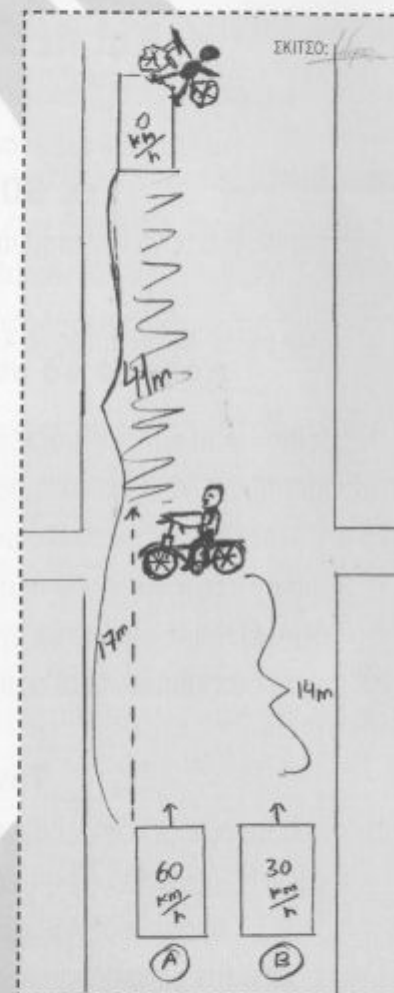
Ακόμη, το **ωφέλιμο φρενάρισμα** φθάνει στα:

24 μέτρα

(γεωμετρική αύξηση).

Συνολικά λοιπόν το όχημα **A** θα χρειασθεί **41** «ατελείωτα» μέτρα, μέχρι να ακινητοποιηθεί τελείως.

Τέλος ο Νικολάκης δυστυχώς, (θανατηφόρο) δυστύχημα.



Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Θυμάτων Κυκλοφορίας

Και λέει η FEVR

η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Θυμάτων Κυκλοφορίας

Αν χτυπήσουμε έναν **πεζό** (ή ποδηλάτη)

με 60 km/h,

τότε ο κίνδυνος να τον τραυματίσουμε θανάσιμα είναι **85%.**

Ενώ με 30 km/h αυτός (ο κίνδυνος) μειώνεται **στο 5%!**

Να λοιπόν γιατί εμπλεκόμαστε σε δυστυχήματα (δημιουργώντας τραυματισμούς και θανάτους σε άμαχους πεζούς και ποδηλάτες αρχικά) με ταχύτητες μικρότερες από **60km/h.**

Μόνο αν οδηγούμε πολύ προσεκτικά και σιγά, μπορούμε να περιορίσουμε σημαντικά την πιθανότητα να εμπλακούμε σε κάποιο πολύ σοβαρό τροχαίο ατύχημα!

Τονίζω

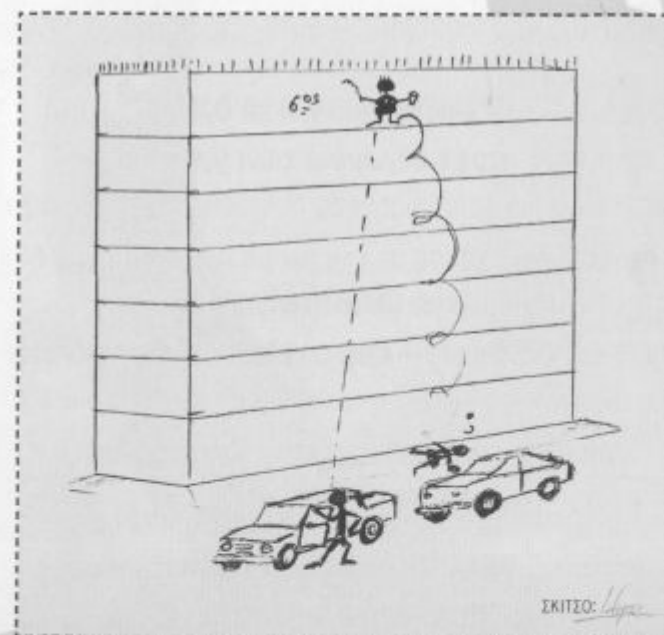
ότι καμία βιασύνη, πίεση, επαγγελματική ή κοινωνική υποχρέωση, συμφωνία, ραντεβού ή οποιαδήποτε καθημερινή ή νυχτερινή δραστηριότητα δεν είναι σημαντικότερη από την ακεραιότητα και τη ζωή των παιδιών μας, των δικών μας, των φίλων μας, των συνανθρώπων μας και τη δική μας.

Παράδειγμα

Έχετε πάει επίσκεψη σε ένα φίλο σας που μένει
στον 6ο όροφο μιας πολυκατοικίας...

...και καθώς είσαστε στο μπαλκόνι του διαμερίσματος διαπιστώνετε
ξαφνικά ότι κάποιος κλέφτης έχει διαρρήξει την πόρτα του
καινούριου σας αυτοκινήτου και ετοιμάζεται να το κλέψει. Τι κάνετε
για να τον προλάβετε;

Πηδάτε από τον 6ο όροφο;



Είναι τραγικά βλακώδες στις ζωτικής σημασίας προτεραιότητές σας
να βάζετε μπροστά από το πραγματικά **σημαντικό,**
το επικίνδυνο και ανόητο επείγον.

Φρενάρισμα

Το «**ωφέλιμο**» φρενάρισμα εξαρτάται από τον

$$\text{Συντελεστή τριβής} = \frac{\text{Δύναμη}}{\text{Βάρος}}$$

Π.χ.: Στην Ελλάδα ο καλύτερος συντελεστής τριβής είναι:

$$\Sigma T = \frac{\Delta}{B} = \frac{0,6}{1,0}$$

Με **βροχή** αυτό γίνεται **0,3**
και με παγωμένο χιόνι **0,1**

Άρα με πρωτοβρόχι - γλίσσα με ένα όχημα που κινείται με 60km/h «θέλουμε» για να το ακινητοποιήσουμε
17μ (1 sec αντίδραση) + **48μ** (ωφέλιμο φρένο) = **65μ**.

Αν τώρα έχει παγωμένο χιόνι ή αρχή πάγου,
τότε με **60 km/h** χρειάζομαστε:
Πόσο νομίζετε;

17μ (1 sec μέχρι να αρχίσουμε να φρενάρουμε)
+ **144** (ωφέλιμο φρενάρισμα)
ίσον **161** ολόκληρα «ατελείωτα» μέτρα!



Φρενάρισμα

Σκεφθείτε λοιπόν κατὰ που θα πρέπει (κάτω από τέτοιες συνθήκες)
να τοποθετήσετε το τρίγωνο Ασφαλείας (**Δ**) αν σας παρουσιασθεί κάποια βλάβη.

Να θυμάστε πάντα ότι στο

- A)** «στεγνό» με 60 km/h «θέλουμε» 24μ. ωφέλιμο φρένο
- B)** «βρεγμένο» με 60 km/h «θέλουμε» 48μ. ωφέλιμο φρένο
- Γ)** «παγόχιονο» με 60 km/h «θέλουμε» 144μ. ωφέλιμο φρένο

Έχουμε δηλαδή σε σχέση με το στεγνό οδόστρωμα,
διπλάσια απόσταση φρεναρίσματος με **βροχή** και
εξαπλάσια (!) απόσταση φρεναρίσματος με **χιόνι - πάγο**

Επιβάλλεται λοιπόν
να **μειώνουμε** την **ταχύτητα** μας στο 1/2 (κατά **50%**), όταν βρέχει
και στο 1/6 (κατά **85%**), όταν έχει χιόνι παγωμένο.
Για παράδειγμα, τα 60 km/h πρέπει να γίνονται:

30 km/h με βροχή
και 10 km/h με πάγο

Απόσταση ασφαλείας

Έτσι λοιπόν, έχοντας συνειδητοποιήσει αυτά τα φυσικά υπαρκτά μεγέθη, πρέπει να κρατάμε και τις λογικές και **ασφαλείς** αποστάσεις από το προπορευόμενο όχημα. Αυτές βασικά καθορίζονται **«χρονικά»** και μεταφράζονται σε αντίστοιχα **μέτρα**, ανάλογα με τις ταχύτητες που αναπτύσσουμε.

Αυτό που οπωσδήποτε είναι αναγκαίο και ασφαλές, **είναι** να κρατάμε πάντα τουλάχιστον **«απόσταση» 1sec** (χρόνος αντίδρασης) απο τον «προηγούμενο» **συν +3μ.** ακόμη
Π.χ.: με 60km/h το 1 sec (μεταφράζεται)
σε **17μ. + 3μ. = 20μ.**

Και με 30 km/h αυτή μεταφράζεται σε **8,5 μ.+ 3 μ. = 11μ.** περίπου.

Σε μέτρα το ωφέλιμο φρενάρισμα, που απαιτείται για να ακινητοποιηθεί ένα αυτοκίνητο, σε αναλογία με την ταχύτητά του και τον Συντελεστή Πρόσφυσης του Οδοστρώματος:

ΣΥΝΤ.	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	
ΠΡΟΣΦΥΣΗΣ									
ΚΜ/Η	30			5,50	6,50				40,00
	40	8,00	9,14	10,66	12,60	16,00	21,33	32,00	65,00
	50	12,50	14,00	16,66	19,00	25,00	33,30	50,00	100,00
	60	18,00	19,20	24,00	28,80	36,00	48,00	72,00	144,00
	70	24,00	28,00	32,60	38,20	49,00	65,00	98,00	196,00
	80	32,00	36,00	42,60	51,10	64,00	85,00	128,00	256,00
	90	40,00	46,30	54,00	64,50	80,00	108,00	162,00	324,00
	100	50,00	57,00	67,00	80,00	100,00	133,00	200,00	400,00
	120	72,00	83,00	96,00	115,00	144,00	192,00	288,00	576,00
	150	113,00	129,00	150,00	180,00	225,00	300,00	450,00	900,00

Ασφάλεια

Γιατί τώρα τραυματίζονται σοβαρά και σκοτώνονται σε ατυχήματα σε κατοικημένες περιοχές και οι επιβάτες (οδηγοί, συνοδηγοί, όλοι!) των αυτοκινήτων;

Φυσικά επειδή ΔΕΝ φοράνε (όλοι!) ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ!

Βλέπουμε δυστυχώς ότι στις πόλεις μόνο το 15% (το πολύ) των οδηγών

και «συνοδηγών» φοράει Ζώνη και το 0% των «πίσω» επιβατών.

Στα TAXI βέβαια το ποσοστό των επιβατών που φοράει ζώνες συμπεριλαμβανομένων και των οδηγών παραμένει στο 0%.

Στο 0% ακόμη παραμένει και το ποσοστό των πληρωμάτων των περιπολικών της Τροχαίας (άριστα πρότυπα!).

Ασφάλεια

Τραγικό επίσης είναι ότι τα μικρά παιδιά **ΔΕΝ** τοποθετούνται στα ειδικά **παιδικά καθίσματα**

και κινδυνεύουν να τραυματιστούν, ακόμη και θανάσιμα! Βέβαια, στην Εθνική οδό μετά τα διόδια το ποσοστό των οδηγών και «εμπρός» επιβατών που φοράνε ζώνη ανεβαίνει στο 50% περίπου.

Δυστυχώς όμως το ποσοστό των **«χρηστών ζώνης»** στις πίσω θέσεις παραμένει στο 0%, όπως το ίδιο γίνεται και με τα παιδικά καθίσματα.

Πρόσφατο (και πάντα επίκαιρο) λυπηρό παράδειγμα, αυτό του ζευγαριού με τα δύο μικρά παιδιά που, ταξιδεύοντας σε έναν περιφερειακό δρόμο, ενεπλάκησαν σε καραμπόλα.

Οι γονείς, φορώντας τις ζώνες ασφαλείας, έμειναν «ανέπαφοι» και **αυτόπτες** (δυστυχώς για αυτούς) μάρτυρες του θανάτου των δύο παιδιών τους, ενός επτάχρονου αγοριού και ενός πεντάχρονου κοριτσιού, τα οποία «κυκλοφορούσαν» ελεύθερα στα πίσω καθίσματα.

Έχει κάποιος να δώσει μια λογική εξήγηση για την **αιτία** που δημιούργησε αυτό το απίστευτα τραγικό γεγονός;
Η **«απουσία» συνείδησης** και μόνο (!) φίλοι μου.



Ασφάλεια

Πάμε όμως στα 30 km/h, χωρίς **Ζώνη Ασφαλείας**, μέσα στις πόλεις!

Αν το όχημά μας προσκρούσει με 30 km/h πάνω σε ένα λεωφορείο ή φορτηγό και ακινητοποιηθεί άμεσα και βίαια, τότε εμείς «πυρμένοι» θα συνεχίσουμε να ταξιδεύουμε με 30 km/h μέσα στο αυτοκίνητό μας και θα προσκρούσουμε στο τιμόνι, το ταμπλό ή το «παρμπρίζ» με μία Ορμή, που θα είναι το γινόμενο των κιλών μας επί (x)

την ταχύτητά μας
(για αυτό έλεγα στην αρχή να θυμάστε **πάντα** το νόμο της ορμής)

Δηλαδή $80 \text{ kg} \times 30 \text{ km/h} = \mathbf{2.400 \text{ κιλά}}$
 $2 \frac{1}{2}$ τόνους δηλαδή!

Βέβαια στα καινούργια αυτοκίνητα, με άριστη Παθητική Ασφάλεια (εξελιγμένη μέσα από τα αναρίθμητα crash test), λόγω «ζωνών ελεγχόμενης παραμόρφωσης» των άκρων του οχήματος, η Ορμή πρόσκρουσης μειώνεται:

Με 30 km/h κατά 1/4
Με 60 km/h κατά 1/8
Με 120 km/h κατά 1/16

Ασφάλεια

Βλέπουμε βέβαια ότι με πάνω από τις ταχύτητες των crash test, η μείωση αυτή τείνει με «γεωμετρικό ρυθμό» να γίνει ΟΧΙ σημαντική έως και ασήμαντη για μεγάλες ταχύτητες (1/16).

Έτσι λοιπόν με 30km/h, τα 2.400 κιλά μας γίνονται (-600)= **1.800 κιλά**

ΠΟΙΟΣ αντέχει (σηκώνει) 1.800 «κιλά»;

Ο Πύρρος Δήμας και ο Καχιασβίλι σηκώνουν με το ζόρι και με ειδική εξάσκηση και παημούς αντίστοιχα **μόνο (;) 230 και 245 κιλά.**

Εσείς μπορείτε;

Αν ναι, δε μένει παρά να τηλεφωνήσετε στον Ιακώβου για να σας πάρει στην «χρυσή» ομάδα του!

Θυμηθείτε τον άτυχο Γιάνκοβιτς, που «έσπασε» τον αυχένα του, με μόλις 3-4 km/h και έμεινε δυστυχώς μόνιμα παραπηληγικός, επάνω σε **αναπηρικό** καροτσάκι.

Ασφάλεια

Στην πράξη τώρα:

Δε φοράνε **«ΖΩΝΗ»** γιατί πιστεύουνε ότι :

A) δε θα τους συμβεί (;!)

B) μπορούν να κρατήσουν το βάρος του σώματός τους(!) με 30 km/h τεντώνοντας τα χέρια στο τιμόνι.

Ούτως ή άλλως βέβαια θα μείνουν με τεντωμένα χέρια (αν κάθονται λάθος βλ. θέση οδήγησης), λόγω μυϊκής σκαμψίας, που οφείλεται στον **ΠΑΝΙΚΟ!**

Αυτός δημιουργεί μπλοκάρισμα και μείωση των εγκεφαλικών λειτουργιών, από το γνωστό 7% αξιοποίησης του μυαλού στο **0%!** (Εδώ είναι που χρειάζεται πραγματικό ABS στο μυαλό).

Άρα τη σημαντική αυτή για τη ζωή στιγμή στο χρόνο, έχουμε γίνει (είμαστε)

ΒΛΑΚΕΣ.

Και ένας βλάκας βέβαια **δεν** μπορεί να δώσει καμία πια συνειδητή εντολή.

ΟΛΑ στηρίζονται πλέον στα ανεκπαίδευτα ένστικτα και αντανακλαστικά, τα οποία όμως ΠΑΝΤΑ λειτουργούν αντίθετα από το **σωστό.**

Ασφάλεια

Παράδειγμα:

- (I) Το ενστικτώδες τσαρούχωμα στα φρένα, χωρίς ABS, που οδηγεί το χωρίς έλεγχο πια αυτοκίνητο στο φαναριτζή. Ποιός σηκώνει το πόδι του (την στιγμή του πανικού) από το φρένο; Κανένας.
- (II) Το «αντανakηλαστικό» έντονο και απότομο με τρόπο στρίψιμο του τιμονιού (χωρίς DSC), σε κλειστή στροφή και γκρεμό, που μειώνει κατά πολύ την «**τριβή κύλισης**» (γι' αυτό είναι και στρογγυλά τα λάστιχα και όχι τετράγωνα!) των τροχών (αυξάνοντας τη γωνία ολίσθησης) και «οδηγεί» το όχημα στο γκρεμό.

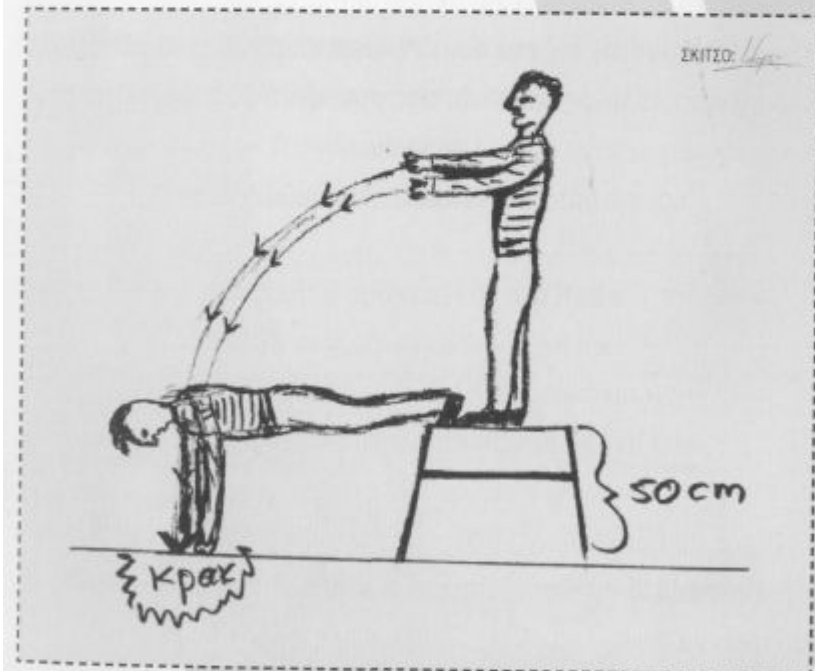
Ποιός λοιπόν στρίβει το τιμόνι προς το γκρεμό (αυξάνοντας την πρόσφυση λόγω τριβής κύλισης των εμπρός τροχών), για να μην πάει στο γκρεμό (και το KAT) Κανένας (!) φίλοι μου.

Τώρα όσον αφορά το **(Α)** αποδεικνύεται και στατιστικά βέβαια ακριβώς το αντίθετο, κρίνοντας από τα τραγικά νούμερα των «τροχαίων» και από τα αποδεδειγμένα συμπεράσματα, που ήνεε ότι όλοι μας θα εμπηλακούμε σε ένα τουλάχιστον πολύ σοβαρό ατύχημα στη ζωή μας. Και μην ξεχνάτε ότι **ζούμε μονάχα μία φορά.**



Ασφάλεια

Όσο για το **(Β)**, μπορούμε να σας αποδείξουμε στην πράξη ότι δεν μπορείτε να κρατήσετε με τα χέρια σας το βάρος του σώματός σας, ούτε καν με 6 km/h. «Ελάτε» και δοκιμάστε τις μυϊκές σας δυνάμεις και αντοχές των οστών σας στην **πτώση**, με **τεντωμένα** χέρια, από ένα σκαμπό ύψους 50 cm.



Κανένας («λογικός») δεν τοημάει να το κάνει, παρ' όλο που η ταχύτητα πρόσκρουσης δεν ξεπερνάει τα **6 km/h.**

Ασφάλεια

Η ορμή πρόσκρουσης, στην περίπτωση αυτή, θα είναι περίπου:

$$6 \text{ km} \times 70 \text{ kg} = 400 \text{ κιλά.}$$

Κανενός τα χέρια δεν μπορούν να αντέξουν τέτοια ορμή και είναι σίγουρο ότι μετά από ένα τέτοιο χτύπημα, θα **θρυμματιστούν** τα άκρα (των χεριών)

και θα **«βγουν»** οι ώμοι του!

Δοκιμάστε την αίσθηση

(χωρίς βέβαια την πτώση) που δημιουργεί οπτικοακουσθηματικά το μικρό αυτό ύψος και μόνοι σας συνειδητά θα νιώσετε ότι δεν μπορείτε

και για αυτό δεν τοημάτε (και ορθώς κάνετε).

«Δείξτε» το και στους φίλους σας

και πείστε τους να φοράνε ΖΩΝΗ

(όπως και εσείς πλέον) γλιτώνοντάς τους από ανόητους και «άσκοπους» τραυματισμούς.

Ποιός λοιπόν ανόητος, μετά από ένα τέτοιο παράδειγμα, όπου αρνείται συνειδητά «χτύπημα» με **6 km/h**, πιστεύει και νομίζει ότι μπορεί (να δεχτεί) να συγκρατηθεί χωρίς **«ΖΩΝΗ»** σε «χτύπημα»

με την δεκαπλάσια ταχύτητα των 60 km/h,

όπου και η ορμή του θα είναι πια

$$60 \times 80 = 4.800$$

(μείον 1/8 Παθ. Ασφάλεια) = 4.200 κιλά;

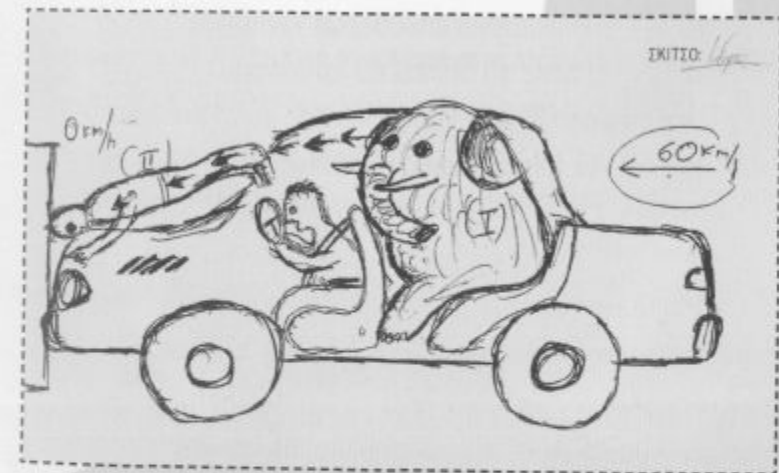
Μιλάμε για χτύπημα **4 τόνων** φίλοι μου.

Ασφάλεια

Αυτές οι Ορμές,

που αυξάνονται «γεωμετρικά» (δυσ)ανάλογα με την ταχύτητα, ισχύουν για όλους τους επιβάτες ενός οχήματος, ανεξάρτητα από το αν **«κάθονται»** εμπρός ή πίσω.

Οι «πίσω» τώρα, εκτός από τον κίνδυνο να τραυματιστούν θανάσιμα οι ίδιοι, εκτοξευόμενοι ακόμη και έξω από το αυτοκίνητο (καθώς έχουν 7 φορές μεγαλύτερες πιθανότητες να **«πετάξουν»** τρυπώντας το παρμπρίζ), **πηδούν με «μακριά γαϊδούρα»** επάνω στους εμπρός «δεμένους» επιβάτες, τους οποίους και τραυματίζουν ή σκοτώνουν με τα κιλά ενός μεγάλου ελέφαντα **4 τόνων!**



Κατόπιν καταλήγουν στο εμπρός καπό του αυτοκινήτου και ακόμη μακρύτερα στο ΚΑΤ ή το **νεκροταφείο.**

Ασφάλεια

Υπάρχει ένα **«ρητό»** που λέει ότι:
Μετά από μια **σφοδρή** σύγκρουση,
αυτοί που **φθάνουν** στα νοσοκομεία είναι
μόνο όσοι φοράγανε ΖΩΝΗ.
Οι υπόλοιποι δε φθάνουν καν στα νοσοκομεία,
γιατί τους πάνε κατευθείαν στα **νεκροτομεία**.

Ακόμη τονίζω ότι η Ζώνη Ασφαλείας, εκτός από παθητική
προστασία του χρήστη - οδηγού, βοηθά και στην **«ενεργητική
ασφάλειά»** του, καθώς τον συγκρατεί μετά από απότομα
στρίψιματα και **βίαια** φρεναρίσματα στο κάθισμα, σε σωστή
απόσταση από το τιμόνι και τα πεντάλη, δίνοντάς του
τη δυνατότητα ελεύθερων κινήσεων,
ώστε να μπορεί να «στρίψει»
και να «αποφύγει» και γενικότερα να διατηρήσει
τον έλεγχο του οχήματός του όπως στους αγώνες.



Ασφάλεια

Πάμε όμως τώρα στα μικρά **παιδιά**:

Ποτέ λυμένα στο αυτοκίνητο.

Πάντοτε στα παιδικά καθίσματα
(ανάλογα με την ηλικία) και πίσω.

Έγκλημα (!) όταν αυτά βρίσκονται στη «λυμένη» μητρική αγκαλιά,
η οποία είναι **ΦΟΝΙΚΗ** και ποτέ προστατευτική.

Κινδυνεύει το μικρό παιδί να παίξει το ρόλο του αερόσακου
για την ανόητη (και ανενημέρωτη) μαμά, **γλητώνοντάς την**
(πεθαίνοντας βέβαια αυτό) από θάνατο ή τραυματισμό.

Δεν υπάρχει τίποτε πιο
τραγικό από αυτό!

Ακόμη και όταν η μαμά είναι **«δεμένη»**, ακόμη και τότε, με 30 -
50 km/h μόνο, αυτή ΔΕΝ μπορεί να συγκρατήσει το παιδί της με τα
χέρια της, καθώς ένα παιδί 10 μόλις κιλών, με 30 ή 50 km,
«ζυγίζει» την στιγμή της σύγκρουσης 300 - 500 κιλά.

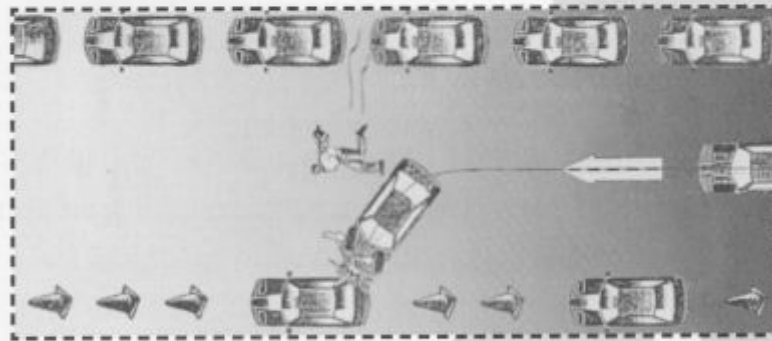
Καμία μαμά δεν έχει τέτοιες δυνάμεις, να κρατήσει δηλ. 1/2 τόνο,
όταν, όπως είπαμε, ο Καχιασβίλη **«κρατάει»** οριακά 240 κιλά.

Επίσης, αποκλείεται και η πιθανότητα το παιδί να είναι και αυτό
«δεμένο» μαζί με τη μαμά (με την ίδια ζώνη), γιατί τότε το τρυφερό
κορμάκι του θα **«πλωώσει»** επάνω στη μικρής επιφάνειας ζώνη,
κάτω από την πίεση των 3 τόνων της μαμάς.

Ασφάλεια

Ακόμη όσον αφορά την ζώνη Ασφαλείας, υπάρχει και μία άλλη **«διόσταση»** της **«μη χρήσης»** της. Είναι εκείνη της **πρόθεσης** τραυματισμού **«απροσάτευτων»** πεζών, λόγω επιλογής από το **«ληυμένο»** οδηγό αυτοκινήτου, του ακίνδυνου για τον ίδιο, χτυπήματος παιδιού σε γειτονιά, αντί της επικίνδυνης για την ακεραιότητά του (τραυματισμός του στο τιμόνι) πρόσκρουσης στα παρκαρισμένα αυ/τα του δρόμου (λόγω βέβαια αποφυγής).

βλ. Σχ. Ι



Αν φορούσε **«ζώνη»**, θα μπορούσε και να αποφύγει με (ABS) το παιδί και αυτός να μην τραυματιστεί.

Ασφάλεια

Τίποτε **«ελεύθερο»** και **«ασυγκράτητο»** μέσα στο αυτοκίνητο. Για παράδειγμα, ένα τενεκεδάκι coca cola με 60 km/h ζυγίζει, κατά το **«κτύπημα»** στο κεφάλι επιβάτη, 15 ολόκληρα κιλά, με τα γνωστά δυσάρεστα αποτελέσματα (χτύπημα με **«βαριοπούλα»** σε κρανίο).



ΕΚΙΤΣΑ: 1/1/2002

Κλείνοντας τέλος με τη ζώνη, θα ήθελα να σημειώσω ότι, χωρίς αυτήν και εφ' όσον το αυτοκίνητό μας έχει αερόσακους, το χτύπημα στο πρόσωπο από αυτόν,



μετά από σύγκρουση με **40 km/h**, μπορεί να προσομοιωθεί με... το «κροσέ» ενός δυνατού πυγμάχου, που μπορεί να φθάσει στιγμιαία και ακαριαία τα 350-400 κιλά **(10 κιλά κεφάλι x 40)**, σπάζοντας ακόμη και τον αυχένα, αντί τελικά (ο αερόσακος) να τον προστατέψει, πράγμα για το οποίο και τοποθετήθηκε.

Θυμίζω λοιπόν **πάντα, παντού και όλοι** ζώνη ασφαλείας και τα μικρά παιδιά στα ειδικά καθισματάκια!

Ασφάλεια

Ας δούμε όμως και μερικά ακόμη ανόητα αποτελέσματα της κακής σκέψης και ανάγωγης συμπεριφοράς, που οδηγούν σε τραγικά **δυστυχήματα** με θανάτους και τραυματισμούς.

Και ήβω **δυστυχήματα** γιατί έτσι πρέπει να χαρακτηρίζονται τα **«τροχαία»** που γίνονται μετά από **πρόκληση**.

Διότι δεν μπορούμε να ονομάσουμε **ατύχια** (ατύχημα) τους θανάσιμους και όχι μόνο τραυματισμούς, που **«προκλήθηκαν»** κάτω από την επήρεια αλκοόλ, χωρίς κράνος, χωρίς «ζώνη», από υπερβολική ταχύτητα και γενικά

μετά **από κατάργηση των κανόνων οδήγησης,**

του ΚΟΚ και της με «σεβασμό και ανθρωπιά» κοινής λογικής!

Δυστύχημα και μόνο ονομάζεται, μιας και από **«δυστυχισμένη»** νοοτροπία ξεκινάει και σε απόλυτη **δυστυχία** καταλήγει!

Κράνος

ΠΟΤΕ χωρίς **ΚΡΑΝΟΣ** σε μοτοσυκλέτα, παπί και γενικότερα δίκυκλο, συμπεριλαμβανομένου και του ποδηλάτου.

«Φοριέται πάνω από το μυαλό!»

ήβει κάποιο έξυπνο και **«μυαλωμένο»** σλόγκαν.

Αν δεν έχεις **«μυαλό»**, σημαίνει ότι δεν έχεις δα και τίποτε να προστατέψεις! Ορθόν! Και ο νοών νοείτω...

Η βλακώδης άποψη - θέση ότι «εγώ γουστάρω να αυτοκτονήσω» ή «δικαίωμά μου είναι να σκοτωθώ» ή η «ζωή μου μού ανήκει και την κάνω ό,τι θέλω» κ.λπ. δεν χρειάζεται να πω ότι αφορά δυστυχισμένους ανόητους.

Θα ήθελα βέβαια να τονίσω ότι το **κράνος** προστατεύει εκτός από το χρήστη και τους (τυχαίους) τρίτους που κυκλοφορούν και βαδίζουν κοντά του, στα πεζοδρόμια πηλαί στους δρόμους.

Π.χ.: Όταν κάποιος **άμυαλος** (βλάκας) οδηγεί μοτοσυκλέτα χωρίς κράνος και μια μύγα ή μέλισσα ή μπάμπουρας του μπει (or not to be) στο μάτι ή στο στόμα, τότε αυτός **χάνει τον έλεγχο** της «μηχανής» του και πέφτοντας **«παίρνει σβάρνα»** και τραυματίζει κάποιους άτυχους, ανύποπτους, αθώους πεζούς ή άηλους αναβάτες μοτοσυκλέτας που υπάρχουν γύρω του και που βέβαια δεν του φταίνει σε τίποτε!

Έτσι λοιπόν, η μη χρήση κράνους δημιουργεί, από τον αναβάτη, κακές και επικίνδυνες προϋποθέσεις για ατύχημα στους **«άηλους» με πρόθεση**, μιας και αυτός γνωρίζει ότι θα χάσει τον έλεγχο του δίκυκλου του αν

«του την πέσει ένα μεγάλο ακόμη και μικρό ζουζούνι».

Κράνος

Τώρα, ακόμη και αν σπάσει μόνο το δικό του κεφάλι,
ο μάγκας που θεωρεί γούστο του και μαγκιά του
να μη φοράει κράνος,
ε τότε γι' αυτό υπάρχει και η **νομική** άποψη, που λέει ότι
το κόστος **αποκατάστασής του** και θεραπείας του βαρύνει
το κοινωνικό σύνολο των συμπολιτών του,
την κοινωνία δηλαδή και έτσι δεν έχει κανένα δικαίωμα
να προκαλεί ακόμη και το δικό του τραυματισμό.

Λογικό βέβαια, μιας και κανένας τρίτος δεν είναι υποχρεωμένος
να πληρώνει για τις βλακείες
του κάθε ηλίθιου αναβάτη.

Ακόμη, οι Ασφαλιστικές Εταιρείες και τα Δικαστήρια σε τέτοιες
περιπτώσεις θανάσιμων τραυματισμών (λόγω μη χρήσης κράνους),
μετά από σύγκρουση με άλλο όχημα ας πούμε, καταλογίζουν
πλέον «συνυπευθυνότητα», θεωρώντας ότι οι κρανιοεγκεφαλικές
αυτές κακώσεις δεν θα υπήρχαν,
αν ο αναβάτης φορούσε κράνος.

Ποτό και οδήγηση

Δυστύχημα με **πρόθεση**
θεωρείται πθικά ο τραυματισμός ή θάνατος τρίτων
καθώς και των συνεπιβατών,
όταν ο οδηγός είναι κάτω από την **επήρεια Αλκοόλ**.

Και η πρόθεση βέβαια υπάρχει κατά την στιγμή που «ακουμπάς»
το πρώτο ποτήρι ποτού, αφού «ξέρεις» ότι
ΔΕΝ πρέπει και ΔΕΝ μπορείς
να οδηγήσεις με ασφάλεια (για όλους)
zahισμένος και **«κεφάτος»**.

Μετά... άμα έχεις πει, ΔΕΝ είσαι σε θέση πια να ελέγξεις τις
πράξεις σου και τις σκέψεις σου, με αποτέλεσμα και να οδηγήσεις
και να εμπλακείς σε **σοβαρό δυστύχημα**.

Να γνωρίζετε ότι ένας μεθυσμένος οδηγός έχει πολύ αργούς
χρόνους αντίδρασης, διπλάσιους ίσως και τριπλάσιους των
φυσιολογικών

(το 1 sec γίνεται 2 sec, ίσως και 3 sec),
καθώς επίσης και μειωμένη αντίληψη του χώρου.
Κάθε ποτό αυξάνει ευθέως ανάλογα τις πιθανότητες
να εμπλακούμε σε δυστυχήματα (δηλαδή με 4 ποτά
οι πιθανότητες για το Κ.Α.Τ. τετραπλασιάζονται).

Ακόμη, μετά από κάθε ποτό, οι δυνατότητες **«αντίστασης»** στο
επόμενο ποτήρι **υποπολλαπλασιάζονται** καθώς το κέφι φθάνει
στο «τσακίρ», οι αναστολές υποχωρούν, τα «εσωτερικά φρένα»
καταργούνται και η θέληση για το σωστό και ασφαλές εξασθενεί
και τελικά εξαφανίζεται.

Ποτό και οδήγηση

Αλήθεια, έχετε δει ποτέ ένα γιατρό, δικηγόρο, λογιστή, ποιητή, μηχανικό, δικαστικό, εφοριακό, υπάλληλο, διευθυντή, δημοσιογράφο, βουλευτή, μηχανικό, ηλεκτρολόγο και όχι μόνο να ξεκινάει την (ακίνδυνη για τη ζωή του) δουλειά του **τύφλα στο μεθύσι; ΟΧΙ βέβαια.**

Κι όμως, φίλοι μου, οι περισσότεροι από τους κυρίους (και κυρίες) αυτούς, σαν πραγματικοί Τζέκυλ και Χάιντ και ενώ ετοιμάζονται να κάνουν κάτι **πραγματικά επικίνδυνο**, όπως είναι το **«οδήγηση»**, συμπεριφέρονται απίστευτα ανάγωγα για το υποτιθέμενο επίπεδο και σοβαρότητα που τους χαρακτηρίζει και **μπεκρουλιάζουν**, οδηγούν και προκαλούν πραγματικό πανικό και θάνατο κατά το, επί τροχών χαλισμένο, διάβα τους.

Σύνεση

Ακόμη, η λήψη φαρμάκων όπως μυοχαλαρωτικά, αντιφλεγμονώδη, αντισταμινικά, αγχολυτικά κ.λπ., επηρεάζει σοβαρά την ικανότητα οδήγησης. Δεν πρέπει να οδηγούμε, όταν είμαστε άρρωστοι και σε κακή φυσική κατάσταση. Αυτήν την επηρεάζουν επίσης, καθοριστικά για την ασφάλειά μας, το ξενύχτι, η κούραση, ο εκνευρισμός κ.λπ.

- Δεν πρέπει να οδηγούμε όταν αισθανόμαστε **υπνηλίσια!** Επιβάλλεται το **άμεσο σταμάτημα** για ξεμούδισμα, καφέ, φρεσκάρισμα, ακόμη και λίγο ύπνο.
- Επίσης, μην αφήνετε (διακριτικά) τους ανθρώπους σας, της 3ης ηλικίας, να οδηγούν.

Δεν μπορούν να ελέγξουν με ασφάλεια το όχημά τους. Καλύτερα να γίνουν πια συνοδηγοί και επιβάτες στο αυτοκίνητο παρά οδηγοί σε «ξύλινο μονοθέσιο».

Όταν **βρέχει**, μειώστε κατά 50% τις ταχύτητές σας, γιατί οι δρόμοι στην πατρίδα μας γίνονται **«γυαλί» (!)** μετά τις πρώτες σταγόνες νερού.

Αν το αυτ/τό σας δεν έχει ABS και συστήματα ελέγχου πρόσφυσης CBC ή DSC, να φροντίζετε να **φρενάρετε απαλά**, νωρίς και να στρίβετε σιγά με λίγο «γκάζι».

Είναι σαν να έχετε ένα αυγό κάτω από το δεξί πόδι, για γκάζι - φρένο, και να πατάτε το πεντάλ τόσο απαλά, ώστε να μην τα κάνετε όλη **ομελέτα!**

Η βροχή σε κατοικημένες περιοχές επιβάλλει οδήγηση **«ΚΟΤΑΣ».**

Σύνεση

Στα Εθνικά και Επαρχιακά δίκτυα τώρα. Να έχετε στο μυαλό σας πάντα ότι τα πολύνεκρα εντυπωσιακά δυστυχήματα στους δρόμους υψηλής ταχύτητας οφείλονται σχεδόν πάντα σε **ΜΕΤΩΠΙΚΕΣ** συγκρούσεις.

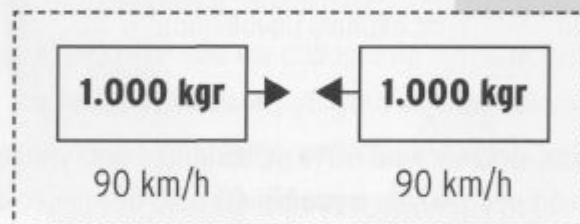
Δεν υπάρχει τίποτε πιο επικίνδυνο από τις δυνάμεις και τα G που αναπτύσσονται σε μία **κατά μέτωπο** σύγκρουση.

ΠΟΤΕ «ΜΕΤΩΠΙΚΗ»!

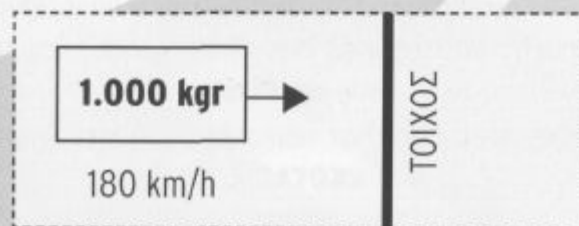
Δημιουργούνται απίστευτα G με το άθροισμα των Ορμών (και όχι ταχυτήτων) των αντίθετα ερχόμενων οχημάτων.

Π.χ.: Δύο ίδια αυτ/τα 1.000 kgr με 90 km/h

ΣΥΓΚΡΟΥΝΤΑΙ ΜΕΤΩΠΙΚΑ.

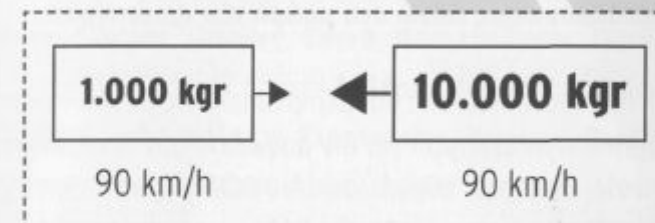


Η Ορμή της σύγκρουσης αυτής είναι ίδια με το να χτυπούσε μόνο του το ένα αυτ/το **με 180 km/h σε τοίχο.**



Σύνεση

Αν όμως συγκρουστεί ένα αυτοκίνητο 1.000 kgr με ένα φορτηγό 10.000 kgr που το κάθε ένα «τρέχει» με 90 km/h, τότε η Ορμή που θα προκύψει θα είναι **υπερ-5πλάσια** από την ορμή των δύο προηγούμενων ίδιων επιβατικών.



Θα έχουμε μian Ορμή σύγκρουσης τέτοια, που θα ήταν σα να χτυπούσε ένα μαχητικό πολεμικό αεροπλάνο με **1.000 km/h** σε βουνό. Νομίζω με **1,0 MAX** περίπου.



Πρέπει να είστε πάντα σε ετοιμότητα, ώστε να μπορείτε να φύγετε από την πορεία του αντίθετα ερχόμενου οχήματος, επιλέγοντας συνειδητά το «λιγότερο επικίνδυνο» που είναι η εκτροπή του αυτοκινήτου σας από το δρόμο (και από την πορεία της νταλίκας), προς τα χωράφια, τα δέντρα, τις ρεματιές κ.λπ., με τη δική σας μόνο ταχύτητα (π.χ. 90 km/h), ομαλά και προοδευτικά επιβραδυνόμενη (και όχι άμεσα και βίαια από το φορτηγό), από τις δυσκολίες της ανά περίπτωση φύσης.

Σύνεση

Αυτό βέβαια μπορεί, μερικές φορές, να μη σας το **«επιτρέψουν»** οι δεξιά και αριστερά, τοποθετημένες **εγκληματικά (!)** και άνευ λόγου, μπαριέρες που θα σας εγκλωβίσουν επάνω στο δρόμο, ώστε να γίνετε

«χαλκομανίες πάνω στη μούρη του φορτηγού».

Αυτό θα πει προνοητικότητα και μέριμνα των υπευθύνων άσχετων του κρατικού μηχανισμού για την ασφάλεια των πολιτών, που πληρώνουν για να εξολοθρευτούν από λάθη και κακοτεχνίες των **ειδικών (;)!**

Κύριοι των Υπουργείων, μπαριέρα δεξιά και αριστερά του δρόμου **ΔΕΝ μπαίνει** σχεδόν ποτέ, όταν **δεν υπάρχει αντίστοιχη κεντρική**, που χωρίζει αυτούς που πάνε, από αυτούς που έρχονται.

Εξαίρεση οι βουνίσιοι δρόμοι **μικρής ταχύτητας** και **μεγάλων γκρεμών** (Καιάδας, Κατάρτα, Πήλιο, Πάρνηθα κ.λπ.), όπου όμως δεν υπάρχουν ιδιαίτερα μεγάλες πιθανότητες «μετωπικών», παρά μόνο μεγάλες πιθανότητες πτώσης στα **βάραθρα!**

Φίλοι μου, τα μάτια σας και τα μυαλά σας 400, με πολλή προσοχή και σε πλήρη ετοιμότητα ώστε να μπορείτε να προβλέψετε τις επικίνδυνες κινήσεις των, από απέναντι ερχόμενων, **«εχθρών».**

Ακόμη, στις διαδρομές αυτές φροντίζετε το βράδυ με τα φώτα σας να μην τυφλώνετε τον αντιθέτως **«ερχόμενο»**, γιατί ένας **«τυφλός»** δε βλέπει που πάει και μπορεί να έρθει επάνω σας, σε ένα μετωπικό, καθόλου τρυφερό, μακάβριο **εναγκαλισμό.**



Θέση οδήγησης

Είναι η θέση της πιο **δύσκολης και επικίνδυνης «δουλειάς».**

Είναι το Α και το Ω της σωστής οδηγικής συμπεριφοράς.

Η «απόλυτη» θέση οδήγησης είναι αυτή «που έχουν» οι κορυφαίοι οδηγοί αγώνων **Ράιι**, όπως οι **Βατάνεν, Μακρέι, Μπερνς, Σάινθ, Βαλτεγκάρντ, Γκρόνχολμ** κ.λπ., καθώς και οι Έλληνες **Ιαβέρης, Μοσχούς, Σιρόκο, Τζίγγερ, «Λεωνίδας», Στρατισσίνο, Κύρκος, Βωβός**, όπως και οι νέοι **Ιαβέρης Αρης, Junior και Δημ., Μοσχούς Μανώλης και Παύλος, Χατζητσοπάνης Πάνος** και όχι μόνο.

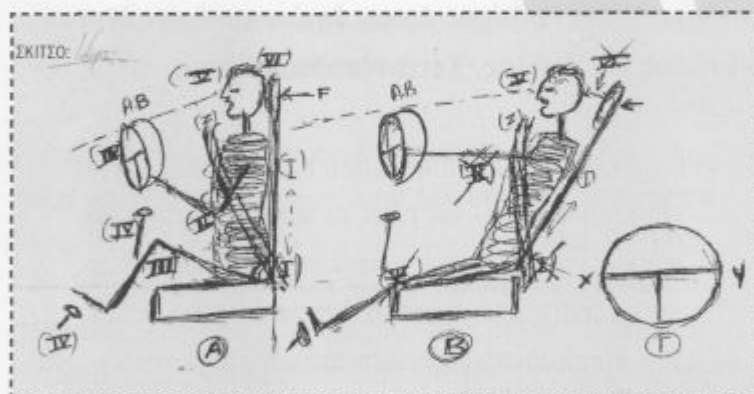
Η θέση αυτή δίνει τη δυνατότητα του πλήρους ελέγχου του αυτοκινήτου, ως προς το χώρο που κινείται, καθώς επιτρέπει στον οδηγό να συμπεριφέρεται, να κινείται και να **αντιδρά άμεσα** και αστραπιαία, χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια και κόπωση και την ίδια στιγμή να πετυχαίνει απίστευτες ταχύτητες με κορυφαία σιγουριά.

Θέση οδήγησης

Στη σωστή θέση οδήγησης πρέπει η πλάτη να είναι σχεδόν όρθια (Αεροπλάνου σε απογείωση 90°) (I).

Τα χέρια, όταν βαστάνε το τιμόνι **Γ** στα σημεία **Χ** και **Ψ**, θα πρέπει να έχουν γωνία 90° στους αγκώνες (II).

Επίσης το πόδι, όταν ακουμπάει στο πεντάλ του αμπραγιάζ, να είναι στην άρθρωση του γονάτου 90° (III) περίπου.



Η θέση αυτή προσφέρει μόνο πλεονεκτήματα στον οδηγό, όσον αφορά τους χειρισμούς του για ασφαλή οδήγηση.

Χαρακτηρίζεται δε ως

- | | |
|-------------------|-------------------------|
| 1. Λειτουργική | 4. «Δυναμική» |
| 2. «Εποπτική» | 5. Ταχύτητας σημαντική |
| 3. Οργανικά σωστή | 6. Παθητικά ασφαλής |
| | 7. Μνήμης σημαντικότητα |

Θέση οδήγησης

Ας δούμε λοιπόν μαζί τις «θέσεις» αυτές:

1. Μεγάλη ευκολία στους χειρισμούς των **χειριστηρίων** (IV) όπως το τιμόνι, λεβιές ταχυτήτων, πεντάλ.
2. Άριστη εποπτεία του δρόμου, καθώς το «όρθιο και ψηλό» δίνει μεγάλη οπτική γωνία, που φθάνει έως και πολύ κοντά στο εμπρός μέρος του αυτοκινήτου (V), δίνοντας στον οδηγό τη δυνατότητα να μπορεί να δει ένα μικρό παιδί, ακόμη και ένα **κατοικίδιο** ζώακι, που βγαίνει ανάμεσα από τα παρκαρισμένα, στο πλάι του δρόμου, αυτοκίνητα.
3. Αυτή τη θέση προτείνει και «επιβάλλει» και ο ορθοπεδικός για βελτίωση και πρόληψη πιθανών προβλημάτων μέσης, σπονδυλικής στήλης, αυχένα κ.λπ.
4. Λόγω υπομοχλίου, η προσπάθεια να στρίψουμε το τιμόνι είναι μικρή, παρότι η εφαρμοζόμενη δύναμη είναι μεγάλη.
5. Για τον ίδιο λόγο η ταχύτητα αντίδρασης είναι πολύ πιο μεγάλη, όταν τα χέρια είναι ηυγισμένα A (II), σε σχέση με τα τεντωμένα B (II).
6. Εδώ έχουμε τέσσερις περιπτώσεις **Παθητικής Προστασίας** μας, κάτι που ποτέ σχεδόν δε διδάσκεται, μιας και οι περισσότεροι δεν το ξέρουν.

Θέση οδήγησης

A) Φορώντας ζώνες ασφαλείας (βλ. Α και Β), αν καθόμαστε **«ξάπλω»** με τεντωμένα χέρια (Β) και εμπλακούμε σε σύγκρουση **«μπροστά μας»**, τότε πριν η **«ζώνη»** συγκρατήσει την Ορμή του σώματος, τα τεντωμένα χέρια, χωρίς ελαστικότητα, δέχονται πρώτα την **ορμή των 3 - 4 τόνων** του σώματος και γλιστρώντας με μεγάλη ταχύτητα από το τιμόνι που λυγίζει, τραυματίζονται (δάκτυλα - καρποί) στο ταμπλό ή το «παρμπρίζ».

B) Όταν καθόμαστε «όρθιοι» (Α), το κεφάλι μας είναι κοντά στο προσκέφαλο (VI α), οπότε αν δεχθούμε **«τρακάρισμα»** από πίσω (F), το κεφάλι συγκρατείται από αυτό.

Αν όμως είμαστε **«ξαπλωμένοι»** και έχοντας το κεφάλι στην κατακόρυφη θέση (ηαβύρινθος - ισορροπία), τότε αυτό απέχει πολύ από το προσκέφαλο (VI β), με αποτέλεσμα, μετά το **«οπίσθιο»** χτύπημα, να προλάβει ο αυχένas να **σπάσει** ή να πάθει **σοβαρή κάκωση**, πριν το κεφάλι φθάσει με καθυστέρηση και μεγάλη ταχύτητα να σταματήσει (βίαia) στο προσκέφαλο.

Γ) Εάν οδηγούμε ξαπλωμένοι όπως στο (B) φορώντας την **«ζώνη»** (z) και εμπλακούμε σε **«μετωπική»** σύγκρουση με 50 km/h, ας πούμε, θα συμβούν τα εξής τραγικά: αρχικά θα αρχίσουμε να **«γλιστράμε»** κάτω από τη Ζώνη (η οποία δεν μπορεί να μας στηρίξει στην «ηλιότη» του καθίσματος μετά τις 105 - 110°).



Θέση οδήγησης

Έτσι, καθώς γλιστράμε κάτω από τη ζώνη προς τα πεντάλη, τα πόδια μας θρυμματίζονται πάνω σ' αυτά (τα οποία μετά τη σύγκρουση συνήθως ανεβαίνουν προς τα πίσω και επάνω).

Ακόμη χειρότερα ακολουθεί το λεγόμενο **«πνίξιμο»** από το επάνω μέρος της ζώνης, όπου φθάνει με ταχύτητα ο λαιμός και καθώς «σκαλώνει» λόγω σαγονιού, αυτός τραυματίζεται σοβαρά (λόγω και της ευαισθησίας που χαρακτηρίζει το μέρος αυτό του σώματός μας).

Τονίζω ότι ακόμα και όταν καθόμαστε όρθια και σωστά, πρέπει να τραβάμε με τα χέρια μας προς τα επάνω τη ζώνη (το μέρος που ακουμπάει στο στήθος μας), **«σφίγγοντας»** έτσι το κάτω μέρος που εφάπτεται στην κοιλιά μας. Με αυτόν τον τρόπο περιορίζουμε εντελώς πια το οποιοδήποτε, κάτω από αυτήν, γλίστρημα.

Δ) Όταν υπάρχει αερόσακος, από τον οποίο προσδοκούμε την προστασία του αυχένas μας, καθώς αυτός θεωρητικά καλείται να συγκρατήσει το κεφάλι μειώνοντας προοδευτικά την ορμή του, η μεγάλη απόσταση του προσώπου από αυτόν δεν θα επιτρέψει **έγκαιρα**

τη συγκράτηση του κεφαλιού.

Αυτό πιθανότατα να δημιουργήσει κάκωση στον αυχένas, ο οποίος θα πρέπει να συγκρατήσει (με μεγάλη ελαστικότητα) κατά τη στιγμή της σύγκρουσης,

με **40 km/h x 10 Kgr (βάρος κεφαλιού) = 400 περίπου κιλά**, με μεγάλες βέβαια πιθανότητες να τραυματιστεί ακόμα και σοβαρά.

Θέση οδήγησης

7) Είναι σίγουρο ότι η **σωστή** θέση οδήγησης είναι για το μέσο Έλληνα οδηγό άβολη, μιας και αυτός την έχει ταυτίσει με τη θέση ανάπαυσης στον καναπέ, βλέποντας τηλεόραση και πίνοντας ούισκι ή φραπέ.

Ακριβώς αυτή η άβολη, σωστή και ασφαλή θέση, λόγω του **«διαφορετικού και ενοχλητικού»** σε σχέση με την ξάπλη -χαλαρή, συνηθισμένη «στάση ρουτίνας» του μεσοέλληνα «Λάουντα», θα του θυμίζει συνεχώς πόσο **επικίνδυνη** και δύσκολη είναι η οδήγηση, με αποτέλεσμα ίσως να οδηγεί πιο συνετά, «έτοιμος» και με περισσότερη ασφάλεια για αυτόν, αλλά και για τους **«άλλους»**.

Να θυμάστε λοιπόν πάντα να κάθεστε **ορθά**, ώστε να οδηγείτε σωστά και με ασφάλεια, αυξάνοντας την **ενεργητική** σας προστασία και «ο μη γένοιτο» και την παθητική σας.

Ελαστικά

Τώρα! Θέλω ιδιαίτερα να τονίσω το μοναδικής **ζωτικής** σημασίας ρόλο, που παίζουν τα λάστιχα στην **«ενεργητική»** ασφάλειά μας.

Είναι το **A** και το **Q** της ασφαλούς συμπεριφοράς τους αυτοκινήτου μας.

Βλέπετε, πάνω σε αυτά στηρίζεται και ακουμπάει κυριολεκτικά ολόκληρη η τεχνολογία του.

Αν αυτά δεν είναι κατάλληλα και καλή, τότε ΔΕΝ είναι καλή

και η οδική συμπεριφορά του οχήματός μας, με αποτελέσματα γνωστά,

όπως ο φαναρτζής, το ΚΑΤ και όχι μόνο.

Επειδή στην Ελλάδα, λόγω υψηλών μέσων θερμοκρασιών, ηλιοφάνειας, ακόμα και ξηρασίας, τα λάστιχα γερνάνε γρήγορα, ανεξάρτητα απο τα χλμ. που έχουν διανύσει, **πρέπει (!)**

να αντικαθίστανται μία φορά το χρόνο (κάθε φθινόπωρο)!

Στην χειρότερη περίπτωση κάθε 1 1/2 χρόνο και εφόσον αυτά δεν έχουν **«κάνει»** περισσότερα απο 30.000 χλμ.

Επίσης επειδή, όπως είχαμε πει, κατά τον **πανικό** συμπεριφερόμαστε σαν **βλάκες**, λόγω **«μυλοκαρίσματος»** των εγκεφαλικών λειτουργιών, θεωρώ ότι μαζί με τα λάστιχα κορυφαίο ρόλο για την ενεργητική μας ασφάλεια παίζει το ABS, όπως βέβαια και όλα τα μοντέρνα πια ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου πρόσφυσης, που αυξάνουν **«αισιόδοξα»** την ενεργητική ασφάλεια και συμπεριφορά των αυτοκινήτων μας.

Ας δούμε όμως σε τι μας βοηθάει αυτό το σύστημα **αντιμυλοκαρίσματος** των τροχών.

Κατά την στιγμή της ξαφνικής και απρόβλεπτης εμφάνισης εμποδίου είναι σίγουρο ότι, λόγω πανικού, αντιδρούμε **ενστικτωδώς**, πατώντας «τέρμα» (τσαρούχωμα) το (πιθανά χωρίς ABS) «φρένο».

Αποτέλεσμα αυτής της κίνησης είναι να **«μυλοκάρουν»** οι τροχοί μας και καθώς πια δεν «τροχάζουν» (τσαουλάνε), **δεν μπορούν να «κατευθυνθούν»** και συγχρόνως να κατευθύνουν το όχημα στην πορεία που εμείς θέλουμε απεληπισμένα και επιλέγουμε (αν μπορούμε), στρίβοντας το τιμόνι.

Αποτέλεσμα να συρθούμε **ίσια** στην εφαιτομένη που σχεδόν πάντα οδηγεί στο εμπόδιο, που θα έπρεπε και θα θέλαμε να αποφύγουμε. Αντίθετα, με το ABS οι τροχοί επιβραδύνουν άριστα και την ίδια στιγμή συνεχίζουν **τροχάζοντας** να κατευθύνονται όπου τους **υποδείξουμε**.

Έτσι λοιπόν το ABS είναι στην πραγματικότητα **εκτονωτής ενστίκτων**, που μας γλιτώνει από τα δυσάρεστα αποτελέσματα της επαφής με τον μη επιθυμητό στόχο, που τελικά καταφέρνουμε (πιθανώς) να αποφύγουμε στρίβοντας το τιμόνι μας.

- Ακόμη η απόσταση ακινητοποίησης, το **ωφέλιμο φρενάρισμα** δηλαδή, μειώνεται με το ABS κατά 25% τουλάχιστον, καθώς η **τριβή κύλισης** είναι μεγαλύτερη και ικανότερη από την τριβή ολίσθησης (σύρσιμο).

Αυτό είναι λογικό, καθώς ο τροχός που σέρνεται (χωρίς ABS) αναπτύσσει στο σημείο τριβής μεγάλες θερμοκρασίες, που λιώνουν και βουτυρώνουν το λάστιχο, με αποτέλεσμα να μειώνεται δραματικά και «γεωμετρικά» η ικανότητα φρεναρίσματος.

Έτσι λοιπόν έχουμε μεγαλύτερες αποστάσεις ακινητοποίησης, που γίνονται (δυσ)ανάλογα μεγαλύτερες με την (υψηλότερη) ταχύτητα του οχήματος.

Συνοψίζοντας λοιπόν, με ABS έχουμε πολύ πιο «αποτελεσματικό» (κατά 25%) φρενάρισμα και βέβαια πλήρη έλεγχο του αυτοκινήτου μας.

Κατά τη γνώμη μου, ένα αυτοκίνητο χωρίς ABS συγκρίνεται με ένα άλογο με τρία πόδια!

Παράγων: ΑΝΘΡΩΠΟΣ

Να έχετε πάντα στο μυαλό σας, αλλιά και την καρδιά σας (συναίσθημα), ότι υπεύθυνος κατά 100% για τα **«τροχαία»** είναι ο παράγων Άνθρωπος, σαν οδηγός, επιβάτης, πεζός, εργοστάβος, νομοθέτης, υπουργός, εκπαιδευτής, εξεταστής, βουλευτής, τροχονόμος, πρωθυπουργός, δάσκαλος, επίσκοπος, καθηγητής, παπάς, αρχιεπίσκοπος, νομάρχης, δήμαρχος, αξιωματικός, πολίτης και γενικά ο Άνθρωπος.

Αν ο άνθρωπος λοιπόν συνειδητοποιήσει ότι το **Πολυτιμότερο Αγαθό** που έχει είναι η Υγεία του, η Ακεραιότητα του και αυτή η ίδια η Ζωή του και ότι το τροχαίο είναι η **μοναδική καθημερινή αιτία** για να το **χάσει**, φοβάμαι **για πάντα**, τότε ίσως και μόνο τότε θα αλλιάξει τρόπους σκέψης, συμπεριφοράς, συναισθήματος και βέβαια αντιμετώπισης του σοβαρότερου και τραγικότερου προβλήματος που αντιμετωπίζουμε σαν **έθνος** τα τελευταία 30 τουλάχιστον χρόνια, του μοναδικού **ΕΘΝΙΚΟΥ** μας θέματος, του τροχαίου δυστυχήματος.

Ο ρόλος της Πολιτείας

Μέσα από τις προηγούμενες σελίδες φαίνεται έντονα η προσπάθεια της **«ΣΧΟΛΗΣ»**, ώστε να βελτιωθεί η έλλειψη κυκλοφοριακού προβληματισμού και αγωγής του Έλληνα πολίτη.

Για την ανάγνωση όμως αυτή συμπεριφορά του, επαναλαμβάνω ότι βασικά υπεύθυνο είναι το **«Σύστημα»**.

Ενα Σύστημα (Υπουργεία, Δημ. Υπηρεσίες, Νομαρχίες, Δήμοι) που είναι «επανδρωμένο» από πολίτες με μειωμένη γνώση και ευαισθησία πάνω στο θέμα **Οδική Ασφάλεια**.

Αυτό φαίνεται εξάλλου από τον τρόπο, που οι συγκεκριμένοι «άνθρωποι - στελέχη» συμπεριφέρονται κατά τη διάρκεια της **«κυκλοφορίας»** τους επί των δρόμων γενικά.

Έχετε δει, για παράδειγμα, ποτέ τον Πρωθυπουργό, τους Υπουργούς, τους Βουλευτές, τους οδηγούς των περιπολικών, τους αξιωματικούς, τους εκπαιδευτές, τους δασκάλους, τους καθηγητές, τον Αρχιεπίσκοπο, τους δικαστές, τους Νομάρχες, τους Δημάρχους και γενικά τα «επώνυμα» και υψηλόβαθμα στελέχη του «Κράτους» να φοράνε **ΖΩΝΕΣ Ασφαλείας** στα **«αυτοκίνητά»** τους ή **ΚΡΑΝΗ** στις **μοτοσυκλές** τους;

Ο ρόλος της Πολιτείας

Η απάντηση είναι: σαφώς ΟΧΙ.

Ο λόγος απλός: δεν «γνωρίζουν» οι συγκεκριμένοι κύριοι και κυρίες ότι το κυκλοφορείν με όχημα είναι «μακράν» η πιο δύσκολη και επικίνδυνη καθημερινή (τους) δραστηριότητα.

Αν οι άνθρωποι αυτοί **ευαισθητοποιηθούν** και συναισθανθούν πραγματικά την οδική επικινδυνότητα και ανασφάλεια, τότε ίσως να αρχίσουν, νοιαζόμενοι πρώτα για τον εαυτό τους, να ενδιαφέρονται και για τους συμπολίτες τους.

Έτσι λοιπόν θα πρέπει τα «συνυπεύθυνα», για τα «τροχαία» Υπουργεία (σχεδόν όλα!) να **δράσουν αμέσως** με πραγματικά μεγάλο ενδιαφέρον και φροντίδα και να εφαρμόσουν, από «χθές», γνωστούς τρόπους και λύσεις **για την αντιμετώπιση, «συνεργαζόμενα»** και με τους πολίτες του κράτους, του **«Μολώχ»** της ασφάλτου.

Έτσι λοιπόν:

Υπουργείο Παιδείας

Άμεσα μαθήματα κυκλοφοριακής Αγωγής στα Σχολεία, από κατάλληλα εκπαιδευμένους εκπαιδευτικούς, με έμφαση στην ευαισθητοποίηση των παιδιών στα θέματα οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς. Ακόμη, σεμινάρια στους μαθητές από ειδικούς και κατάλληλα επιμορφωμένους επώνυμους (είδωλα), που θα αφορούν στην Ασφαλή οδήγηση, κυκλοφορία και βέβαια νοοτροπία.

Πρέπει να εκπαιδευτούν και να μάθουν οι Άνθρωποι ν' αγαπάνε αληθινά τους δικούς τους, τα παιδιά τους και τον εαυτό τους.

Το βλέω αυτό και το υπογραμμίζω, γιατί στην πραγματικότητα, με το επίπεδο νόησης, αισθήματος και Συνείδησης που μας έχει φτιάξει το «Σύστημα», ΝΟΜΙΖΟΥΜΕ (!) ότι μας αγαπάμε, ενώ στην τραγική πραγματικότητα οι πράξεις μας δείχνουν και αποδεικνύουν ακριβώς το αντίθετο, ότι δηλαδή «μας μισούμε».

Για να μάθουμε όμως την «αλήθεια» χρειάζεται πληροφόρηση, ενημέρωση και γνώση. Έτσι λοιπόν κάθε ημέρα και με μεγάλη συχνότητα, σε ώρες Υψηλής Τηλεθέασης, θα πρέπει και επιβάλλεται να υπάρχουν Spot στην TV, που θα περνάνε άμεσα, σοκαριστικά και απλά (και όχι με ακατανόητες «κουητούρες») στον Πολίτη, εκπαιδύοντας δηλαδή τη Συνείδησή του, το μήνυμα του κινδύνου και του θανάτου, που караδοκεί κάθε στιγμή στους δρόμους.

Είναι ιερή υποχρέωση του «Κράτους» να ενημερώνει τον Έλληνα και να τον προβληματίζει, βάζοντας στο σπίτι του το «φόβο» και το σεβασμό για κάτι, που χωρίς καμία αμφιβολία, τον σκοτώνει και τον αφανίζει.

Το υπεύθυνο για την τρομοκρατία Υπουργείο είναι αυτό της Δημ. Τάξης. Αντίστοιχα, το υπεύθυνο για τα Τροχαία δυστυχήματα είναι πάλι το ίδιο Υπουργείο. Και εδώ είναι το θέατρο του παραλόγου!

Με είκοσι πέντε (25) δολοφονημένους από τρομοκράτες τα τελευταία 30 - 35 χρόνια, το Υ.Δ.Τ. ασχολείται και απασχολείται (και έτσι πρέπει!) συνεχώς με αυτό το κάκιστο φαινόμενο και την καταπολέμησή του. Όμως με **74.975** περισσότερους νεκρούς, «δολοφονημένους» από «τρομοκράτες» των δρόμων και 1.200.000 τραυματίες μέσα στο ίδιο χρονικό διάστημα, το Υ.Δ.Τ. ΔΕΝ ασχολείται ουσιαστικά, σχεδόν καθόλου, με το τραγικότερο φαινόμενο και την αντιμετώπισή του. Το **Μοναδικό** φαινόμενο που κυριολεκτικά αφανίζει τον αθώο Ελληνικό Πληθυσμό. «Εδώ» λοιπόν εκτός από την απουσία της Τροχαίας, έχουμε και το πρόβλημα της εκτός πραγματικότητας, τόπου και χρόνου αστυνόμευσης και καταστολής. Αντί να προστατεύουν τα όργανα, κάνοντας **πρόληψη**, παρατηρώντας, ελέγχοντας και αστυνομεύοντας τους πολίτες, ιδιαίτερα στις κατοικημένες περιοχές, όπου συντελείται κατά 82% το «τροχαίο», στήνονται στα Εθνικά Δίκτυα.

Εκεί, «πίσω από τις πικροδάφνες», βεβαιώνουν (πηδώντας μέσα στους δρόμους, κινδυνεύοντας οι ίδιοι και βέβαια οι οδηγοί) «ασήμαντες» τις περισσότερες φορές παραβάσεις, για είσπραξη χρημάτων βασικά και μόνο.

Ζώνες ασφαλείας, αλκοόλ, κράνη στις μοτοσυκλέτες, παιδικά

καθισματάκια, μωρά σε αγκαλιές, ταχύτητες πάνω από 30 km/h σε γειτονιές, κινητά τηλέφωνα, κάπνισμα τσιγάρου, «φραπέ», μουσική στη «διαπασών», υπερβολική ανοησία δηλαδή είναι οι παραβάσεις που πρέπει να αστυνομεύονται μέσα σε κατοικημένες περιοχές. Οι παραβάτες, αφού ενημερωθούν, να τιμωρούνται αυστηρά μετά για τις επικίνδυνες αυτές συμπεριφορές τους, «μπας» και ισχύσει τελικά το σοφό και αποτελεσματικό: «ο φόβος φυλάει τα έρρημα».

Εκπαίδευση στη συνείδηση των υποψηφίων για δίπλωμα οδήγησης και «ευαισθητοποίησή» τους μέσα από κατάλληλα και **«αληθινά»** προγράμματα εκπαίδευσης και εξέτασης πρέπει να είναι η βασική «φροντίδα» των υπευθύνων του Υπουργείου.

Τα μαθήματα και οι **«δυσκολίες»** στις οποίες «δοκιμάζονται» οι εκπαιδευόμενοι πρέπει να είναι **τόσο σημαντικές**, όσο είναι η ανθρώπινη ζωή και ακεραιότητα. «Τί δεν μπορούν να κάνουν», πρέπει να δουν και να πιστέψουν οι «μαθητές», ώστε, **ανασκαλύπτοντας τις αδυναμίες τους**, να συνειδητοποιήσουν και, με τον πρέποντα σεβασμό για τους τροχαίους κινδύνους, να συμπεριφέρονται στους δρόμους με προσοχή και ασφάλεια για όλους. Ακόμη, οι σωστοί έλεγχοι αυτοκινήτων στα ΚΤΕΟ, με έμφαση στα μπροστινά συστήματα, λάστιχα, φρένα, τιμόνια κ.λπ., θα ολοκληρώσουν τον κύκλο των αρμοδιοτήτων και ευθυνών του Υπουργείου στα θέματα της Οδικής Ασφάλειας.

ΥΠΕΧΩΔΕ, Νομαρχίες και Δήμοι

Δρόμοι, ασφαλήτητα, σήμανση, λακούβες,
μπαριέρες ασφαλείς στη «μέση», κλίσεις, λάθος σχεδιάσεις,
φωτισμός, όχι μπαριέρες στις άκρες (αν δεν υπάρχουν στη μέση),
παρά μόνο στα βουνά και στους γκρεμούς,
αξιόπιστη και συνεχής συντήρηση του οδικού δικτύου
είναι μερικά από αυτά, που θα έπρεπε να «κάνουν» σωστά και με
σεβασμό για τον άνθρωπο που «κυκλοφορεί»
οι αρμόδιες Υπηρεσίες, **αλλά δεν το κάνουν!**
Αποτελέσματα των λαθών, των κακοτεχνιών,
των επικίνδυνων κατασκευών και της πλήρους αδιαφορίας
για την οδική Ασφάλεια είναι ένα τεράστιο μέρος των «Τροχαίων»
που μας «ταλανίζουν» όλα αυτά τα χρόνια.
Να θυμάστε κύριοι και κυρίες των «αρμόδιων» αυτών υπηρεσιών,
ότι στους δρόμους αυτούς, εκτός από τους ψηφοφόρους σας
κυκλοφορούν τα παιδιά σας, οι δικοί σας, οι φίλοι σας, αλλά και
εσείς οι ίδιοι!

Υπουργείο Οικονομικών

1.000.000 ευρώ (κόστος «νεκρού»
από τροχαίο στην Ευρώπη) x 3.500 Έλληνες
(σκοτωμένους ετήσια στους δρόμους)
= 3.500.000.000 ευρώ.

Αυτό είναι το κόστος κάθε χρόνο στην πατρίδα από
τις χαμένες ανθρώπινες **ΖΩΕΣ!**

1 τρις(αλή), **200 δισ**(τυχία) δρχ. το ετήσιο κόστος του θανάτου
από τροχαία δυστυχήματα, για να το «αφομοιώσετε» και να το
συνειδητοποιήσετε κύριοι των Οικονομικών.

Τώρα βέβαια αν προστεθεί και το κόστος των **7.000** περίπου
παραπληγικών και **45.000** τραυματιών ετήσια, τότε μαζί με τις
υλικές ζημιές, το συνολικό μας κόστος σαν κράτος πρέπει να
υπερβαίνει

τα 3 τρισεκατομμύρια δρχ. κάθε χρόνο!

Να πως μπορείτε να εξοικονομήσετε χρήματα
για τα όξι γεμάτα ταμεία σας.

Βοηθήστε, οικονομικά, συνεργαζόμενοι και με τ' άλλα Υπουργεία,
τα «τροχαία» και αυτόματα θα μείνουν πολλή **«δισ»** στις «τσέπες»
σας (μας) και την ίδια **χαρμόσυνα** σημαντική στιγμή θα μας
«περισσέψουν» (!) και μερικές χιλιάδες Ανθρώπινες Ζωές
κοθώς και ακόμη περισσότερες χωρίς **«παραπληγίες»** και
αναπηρίες και χωρίς πια **δυστυχία**.

Ευρωπαϊκή **«οδηγία»** προς τους Ευρωπαίους (συν)πολίτες τους αποτρέπει να κάνουν με **όχημα** τουρισμό στην Ελλάδα. Ο λόγος **σαφής**: η ανασφάλεια και ο θάνατος που παραφυλάνε σε κάθε μέτρο των «επικίνδυνων» δρόμων μας. Εμπόλεμη περιοχή θεωρείται η Ελλάδα από τους κατοίκους της Γηραιάς Ηπείρου. Και καλά κάνουν και έτσι είναι φίλοι μου! Με 60% αύξηση των Τροχαίων, όταν η Ευρώπη έχει μείωση μέχρι και 45%, λογικό είναι «να μην στέλνουν οι **ομότιμοι** ούτε βουλημένο γράμμα» (με όχημα).

Κατά τα άλλα «κοιτίδα του πολιτισμού» και «μπουρμπούτσαλα» για να τα πουζόμαστε.

Τονίζω ότι ο τραυματισμός και ο θάνατος από τροχαίο δημιουργεί στα θύματα και στους συγγενείς τους, εκτός από δυστυχία, **στελείωτο** και **βαθύ** μίσος για τους «θύτες», κάτι που δεν προάγει τον πολιτισμό μας σε μια εποχή που όλοι «ποντάρουμε» και αναφερόμαστε σε αυτόν.

«Στους δρόμους οι μεγαλύτερες απώλειες του Στρατού μας!»

Έτσι γράφουν οι ημερήσιες εφημερίδες, αναφερόμενες στο πόρισμα της ημερίδας, που οργάνωσε το Υπ. Εθ. Αμ. στην Θεσσαλονίκη.

34% με ΙΧ, 31% με μοτό και 30% περίπου με στρατιωτικό όχημα.

Δηλαδή με 95% από τις **«στρατιωτικές»** μας απώλειες, στις μάχες της Ασφάλτου!

Το υπόλοιπο 5% είναι αυτό που «δικαιολογεί» ο Στρατός ως **άκρως επικίνδυνο**;

Καλά «λένε» λοιπόν ότι τα πιο αποτελεσματικά όπλα τα τελευταία χρόνια

είναι τα αυτοκίνητα και οι μοτοσυκλέτες.

Δεν **«χρειάζομαστε»** εμείς πολέμους, φίλοι μου, γιατί έχουμε τον **δικό μας** επί των δρόμων **«εμφύλιο»** που πραγματικά μας αφανίζει.

Και είναι τραγικό (!), γιατί αυτοί που σακατεύονται και αποδημούν εις «τόπους χλοερούς», είναι κατά το μέγιστο ποσοστό **ΝΕΟΙ!**

Τόσο δύσκολο είναι κύριοι της **«Άμυνας»** και Στρατηγοί μας να εκπαιδεύετε

«αμυντικά» για την **«μάχη της ασφάλτου»**

τους Νεαρούς στρατεύσιμους σας;

Αλήθεια, αν ήταν τα παιδιά σας, θα τα αφήνατε να πάνε στο **«μέτωπο»** χωρίς να έχουν εκπαιδευτεί στην σωστή και άριστη χρήση όπλων;

Μια φοβερή **«επιδημική»** ασθένεια, κάτι σαν την **πολιομυελίτιδα** ή την ευλογιά σε έξαρση είναι τα **«τροχαία»** μας.

Και αντί να τα αντιμετωπίσουμε με προληπτικούς τρόπους, με **«εμβόλια»** δηλαδή, επεμβαίνουμε κατά τη νόσηση ή μετά από αυτή,

προσπαθώντας να κάνουμε αποκατάσταση, χωρίς επιτυχία δυστυχώς...

Τουλάχιστον να είχαμε Α' Βοήθειες άμεσα και σωστά, ώστε να **«καλύπτεται»** αυτό που ονομάζουμε χρυσά ημετά, ασημένια ημίωρα

και αργυρές ώρες, πάει στο καλό!

Δυστυχώς όμως, τα τραγικά κρατικά και όχι μόνο οχήματα των πρώτων βοηθειών φτάνουν σχεδόν μαζί με τις νεκροφόρες και αυτό είναι μακάβρια ολέθριο φίλοι μου.

Μείωση των θανάτων από τραυματισμούς έως και **43%**, αν είχαμε την ποιότητα, αμεσότητα και αποτελεσματικότητα των άμεσων υπηρεσιών φροντίδας που θα πλησίαζε τον μέσο όρο εκείνου των χωρών της Ε.Ε.

Απόδοση **Δικαιοσύνης** στους παραβάτες του ΚΟΚ και τους εμπλεκόμενους σε «τροχαία» πολίτες.

Απο ποιούς;

Μα από (συνήθως) ανειδίκευτους και ανεκπαίδευτους πάνω στα θέματα της Οδικής Ασφάλειας

«Κριτές»!

Επειδή η επικίνδυνη για την Ζωή μας **«οδήγηση»** είναι **«πρόξη» Συνειδητή**, θεωρώ ότι οι δικαστές μας θα πρέπει να είναι πραγματικά **«Συνειδητοποιημένοι»** και γνώστες των **νόμων της φύσης** και των κανόνων που διέπουν την «επί τροχών» κίνηση, ώστε να μπορούν να αποδώσουν «δίκαια» τα του «Καίσαρος τω Καίσαρι»!

Ο Αριστοτέλης έλεγε:

Ο **Πολιτικός** (πολιτεία) πρέπει να φροντίζει την Δημοκρατία και τους θεσμούς - νόμους και να **διδάσκει (!)** στους πολίτες την υπακοή και τον σεβασμό σε αυτούς (χωρίς να τους χαϊδεύει τα αυτιά σαν λαοπλάνος), με πατρική **αυστηρότητα** και με ευαισθησία, όντας ο ίδιος

άριστο Πρότυπο!

Επάρκεια (σε ζωές)

Ο ρυθμός εξόντωσής μας στους δρόμους, με τους Νέους μας να **«προηγούνται»** με διαφορά στον αγώνα αυτόν, του επί των δρόμων Θανάτου, **ΔΕΝ** μας δίνει καθόλου περιθώρια για άσκοπους διαλόγους και καθυστερήσεις. Όλα πια πρέπει να γίνουν άμεσα, τώρα και έντονα και όχι μεσοπρόθεσμα, μακροπρόθεσμα και χαλαρά. Λάβετε υπ' όψιν σας ότι μας τελειώνουμε! Σε λίγο δεν θα υπάρχει επάρκεια σε νέους.

Επάρκεια (σε ζωές)

Ήδη μία παγκόσμια μελέτη μας δίνει ένα τραγικό νούμερο σε αυτό που λέμε **Δείκτης Επάρκειας**.

Για δείτε:

Παγκόσμια	1	ένας νεκρός
	20	σε είκοσι τραυματίες
Ενωμ. Ευρώπη	1	ένας νεκρός
	40	σε σαράντα τραυματίες
Βόρειες Χώρες	1	ένας νεκρός
	60	σε εξήντα τραυματίες

(πατρίδα των Βάτανεν, Μάκινεν, Μίκολα, Βαλντεγκάρντ, Τοϊβόνεν, Γκρόνχολμ, Μπλόμκβιστ)

Ελλάς	1	;
	13	; !

Βάλτε ολογράφως στον ονομαστή του κλάσματος νεκρούς και στον παρανομαστή τραυματίες και βγάλτε μόνοι σας το τραγικό συμπέρασμα του αφανισμού και της ανεπάρκειας σε ανθρώπινες ζωές που μας **χαρακτηρίζει**.

Εκκλησία

Επειδή τον θάνατο και τις αναπηρίες
των νέων και όχι μόνο
«ούτε ο Θεός δεν θέλει»,
πιστεύω ότι και η **«Εκκλησία»** θα πρέπει με συμβουλές,
προτροπές και νουθεσίες στο ποιμνίο της,
να προσπαθήσει να το κάνει να πιστέψει
ότι το μεγαλύτερό μας Αγαθό
ΔΕΝ πρέπει να το αφανίσουμε
αυτοκτονώντας στους δρόμους.

Ιαβέρης

ΟΔΗΓΟΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

ΜΕΡΟΣ 2^ο

Θέση οδήγησης

Δείξε μου τη ΘΕΣΗ σου να σου πω ποιος είσαι. Της οδήγησης βέβαια! Και όχι του σαλονιού σου για καφέ, ούισκι, τσιγάρο και TV σε φάση ψιλο-ύπτιας ύπνωσης. Νομίζω πάντως και διαψεύστε με (χα!), ότι η παραπάνω περιγραφή αρμόζει πιότερο στη σημερινή καθημερινή οδήγηση του μέσου Έλληνα οδηγού.

Προσθέστε τώρα και την άρνηση για χρήση ζώνης και το ετήσιο αποτέλεσμα των τριών χιλιάδων νεκρών και των σαράντα χιλιάδων τραυματιών, είναι απόλυτα δικαιολογημένο.

Γιατί απορείτε για τους τρείς χιλιάδες που λέω; Μήπως επειδή έχετε ακούσει για δυσόμιση χιλιάδες "μόνο"; (Μήπως και αυτοί θα ήταν λίγοι;)

Λάθος! Οι 2.500 είναι η πρώτη διάγνωση δυστυχώς. Μετά από λίγο καιρό όμως, πολλοί τραυματισμοί εξελίσσονται σε θάνατο με τη μορφή ανεπαρκειών, εμβολών και όχι μόνο, οι οποίοι ΔΕΝ χρεώνονται επίσημα στο ατύχημα, αλλά στην επιπλοκή.

Κακώς, γιατί αν γίνει σωστή καταγραφή - απογραφή του θανατικού, θα είμαστε μακράν πρώτοι για τουλάχιστον κάποιους αιώνες ακόμα από τον δεύτερο θερμοκέφαλο ανταγωνιστή μας, στο στίβο του αίματος και του ανταγωνισμού.

Τραγικά μήπως τα λέω; Θα προσθέσω τώρα και τις μόνιμες αναπηρίες, παραπληγίες, ακρωτηριασμούς, (10.000 το χρόνο), απόγνωση οικογενειακή, καταστροφή ψυχολογική και οικονομική και να το αποτέλεσμα. Μαύρο μετάλλιο διάκρισης τρόμου, φρίκης και θανάτου.

Κι εσύ Κράτος ανόητο, αδιάφορο, εγκληματικό, τι κάνεις για να μάθει ο πολίτης σου να συμπεριφέρεται με σοβαρότητα και να αμύνεται σκεπτόμενος στο Μολώχ που μας αφανίζει;
ΤΙΠΟΤΑ!

Κι εσείς βέβαια που είσατε το Κράτος, η Πολιτεία και που την ίδια τραγική στιγμή είσατε και Πολίτες με τις ίδιες αδυναμίες,

Θέση οδήγησης

ανικανότητες και άγνοια, έχοντας την αντίστοιχη πιθανότητα να γίνετε μακάβριο παρελθόν, μήπως νοιάζεστε για όλα αυτά τα σοβαρά προηγούμενα; Όχι βέβαια. Και το χειρότερο, είσατε επί το Ευρωπαϊκότερο και opinion leaders που παρασύρετε τους ανάγωγους κυκλοφοριακά ψηφοφόρους σας στο τραγικό λάθος. Δίκαια λοιπόν λένε ότι "το ψάρι βρωμάει από το κεφάλι".

Γιατί φίλοι μου; Μήπως έχετε δει ποτέ κάποιον από αυτούς τους κυρίους, είτε οδηγούν το δικό τους αυτοκίνητο, είτε όταν επιβαίνουν στο "υπουργικό", να φοράνε ζώνη; Ή κάποιους από τους "άνετους - ξενέρωτους" με δίκυκλο να φοράνε κράνος;

Στη θέση μας όμως, γιατί έφυγα από το θέμα και το θέμα μας δεν είναι αυτοί, αλλά εμείς. Το έχω ξαναπεί, αλλά θα το επαναλάβω και θα ξαναθυμίσω: **η θέση οδήγησης πρέπει να είναι εποπτική, λειτουργική και οργανικά σωστή για να μπορείτε να βλέπετε, να ελέγχετε και να αντιδράτε έγκαιρα και εύκολα με μικρή μυϊκή δύναμη χωρίς να ταλαιπωρείτε τους σπονδύλους σας, τον αυχένα σας, τη μέση σας και γενικότερα το σώμα σας.**

Πάνω από όλα όμως η σωστή (άβολη για ξάπλα) θέση, σας υποβάλλει και σας θυμίζει ότι το εγχείρημα που κάνετε, η οδήγηση δηλαδή του αυτοκινήτου, είναι η πιο δύσκολη κι επικίνδυνη δραστηριότητα της καθημερινής σας ζωής και επιβιβάζεται, καθώς "η καλή μέρα από το πρωί φαίνεται", να ξεκινάτε το καθημερινό σας οδήγημα με ασφάλεια και με σιγουριά. Μην ξεχνάτε ότι η "ξάπλα" στο αυτοκίνητο δε φέρνει απλώς γέλια στους άλλους, αλλά και κλάματα στους δικούς σας, μια και, εκ του ασφαλούς κάποια στιγμή, θα ξαπλώσετε για καλή και εύχομαι όχι για πάντα. Αν τώρα παρ'όλα αυτά υπάρχουν κάποιοι από εσάς που δεν κατάλαβαν και δεν πείστηκαν, τότε ξαναπροτείνω το ανακουφιστικό κάθισμα WC με προσκέφαλο NIAGARA και καλό βόθλι...

Ζώνη ασφαλείας

Ρωτήσαμε εκατό ανθρώπους και πήραμε εκατό απαντήσεις στο ερώτημα ποιο επάγγελμα χρειάζεται τη μικρότερη συμμετοχή μυσθού. Ο επαγγελματίας οδηγός αυτοκινήτου (ταξιτζής, οδηγός λεωφορείου, σχολικού, νοσοκομειακού, πυροσβεστικού κ.τ.λ.) ήταν η πιο δημοφιλής απάντηση σε ποσοστό 50%! περίπου.

Σκεφθείτε, αν μπορείτε, ότι το μανεκέν πήρε 30% αποδεικνύοντας ότι αυτό το κουνιστό επάγγελμα χρειάζεται περισσότερη νοημοσύνη. Αν είναι δυνατόν! Μετά και από αυτό βέβαια, δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία γιατί σκοτωνόμαστε.

Όταν θεωρούμε το οδήγημα απλό, εύκολο και ακίνδυνο, δεν υπάρχει λόγος να λαμβάνουμε προληπτικά ενεργητικά και παθητικά μέτρα ασφάλειας και βέβαια γι' αυτό γεμίζουν τα νεκροταφεία και τα νοσοκομεία.

Όλα συζητιούνται, από τη Βουλή μέχρι τα σαλόνια και τα καφενεία, σαν θέματα σοβαρά και επικίνδυνα. Όλα, εκτός από τα θέματα που αφορούν στην Οδική Ασφάλεια.

Από τον πρωθυπουργό έως τον τελευταίο πολίτη, η έννοια κίνδυνος κατά το οδήγημα είναι κάτι απόμακρο και αφηρημένο.

Και μετά υπάρχουν κάποιοι που "σπρώχνουν" απεγνωσμένα για τη χρήση ζώνης ασφάλειας και τη χρησιμότητά της. "Τί είναι πάλη αυτό;" λένε οι Έλληνες «μάγκες» και «γκισούρηδες» στη νοοτροπία. "Δεν θα προλάβω να πεταχτώ έξω" (από το παρμπρίζ βέβαια...). "Θα τσαλακώσω το ακριβό πουκάμισο", "αισθάνομαι δυσφορία", "θα μου κάνουν πλάκα" και δεκάδες άλλες γελοίες δικαιολογίες, που δείχνουν τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίζει ο Έλληνας «με IQ ραδικιού» την ασφάλειά του.

Άκου θα του κάνουν πλάκα! Δε σκέφτεται ο βλάκας ότι χειρότερα θα είναι όταν θα του φτιάχνουν την πλάκα με το όνομά του για το τελευταίο, μακρινό, στον αγύριστο, ταξίδι του;

Αλήθεια, έχετε δει ποτέ πλήρωμα αγωνιστικού αυτοκινήτου να

Ζώνη ασφαλείας

μη φοράει τις έξι σημείων ζώνες του, όχι μόνο στις ειδικές διαδρομές, αλλά και στις απλές μετακινήσεις στους δρόμους, μαζί με τα άλλα αυτοκίνητα των συμπολιτών - θεστών, πηγαίνοντας για τις χρονομετρημένες διαδρομές του;

"Έλα τώρα, με 30 - 40 χιλιόμετρα στην πόλη, δεν παθαίνεις τίποτα. Μπορείς μόνος σου να κρατηθείς στο κάθισμα".

Δεν δοκιμάζετε, λέω εγώ, όχι με τριάντα αλλά με δέκα, τρέχοντας δηλαδή με τα πόδια προς έναν τοίχο και το κεφάλι μπροστά να διαπιστώσετε τι θα γίνει;

Ξέρετε ότι το τρακάρισμα με ακίνητο φορτηγό ή λεωφορείο ή τοίχο με 30 έως 40 χιλιόμετρα, αντιστοιχεί με το πέσιμο από τον τρίτο ή τέταρτο όροφο; Αν πηδήξετε και δεν πάθετε τίποτα, τότε δικαιούστε να μη φοράτε ζώνη γιατί θα είσαστε supermen. Αν θέλετε πάλη, ρίξτε το παιδί σας από το δεύτερο όροφο για να καταλάβετε τι θα πάθει όταν με είκοσι χιλιόμετρα, αυτό θυμένο, σκάσει στο παρμπρίζ ή τα ραδιοκασετόφωνα και το ταμπλό.

Υπάρχει βέβαια και η περίπτωση που μπορείτε να βάλετε το μικρό σας ανάμεσα σε ένα φορτηγό 3,5 τόνων και έναν τοίχο και να το πιέσετε, οπότε θα διαπιστώσετε αμέσως τι θα υποστεί το αγγελούδι σας, αν η θυμένη μαμά 70 κιλών που το κρατάει μπροστά αγκαλιά, μετά από μία σύγκρουση με πενήντα χιλιόμετρα το πιέσει αντίστοιχα, με βάρος $70 \times 50 = 3.500$ κιλών, όσο δηλαδή το φορτηγό και το κάνει χαλκομανία!

Δε νομίζω βέβαια ότι η οποιαδήποτε μαμά δεν αγαπάει το μικρό της και θέλει να το χρησιμοποιήσει σαν "κρεατόσακο". ΔΕΝ ΞΕΡΕΙ! Γιατί κανένας δεν της το είπε και δεν της το έμαθε, όπως σε κανέναν μας δεν φρόντισε να μάθει η Πολιτεία, πόσο θανατηφόρα επικίνδυνο είναι το οδήγημα του αυτοκινήτου.

Γι' αυτό βέβαια έχουμε δέκα νεκρούς την ημέρα. Κοντά στους τρεις χιλιάδες το χρόνο.

Ζώνη ασφαλείας

Γι'αυτό έχουν γεμίσει τα νοσοκομεία με ανάπηρους και παραπηληγικούς. Βέβαια την έννοια και το μέγεθος του κινδύνου κατά την αυτοκίνηση ΔΕΝ έχει καταλάβει, ούτε ξέρει, το Κράτος των 300 της Βουλής (βλέπε πρόσφατη συμπεριφορά βουλευτών οδηγών). Και γι' αυτό χάνει κοντά στο ένα τρις δρχ. το χρόνο από τα οδικά ατυχήματα.

Αλήθεια μήπως έχετε δει ποτέ κάποιον από τους κυρίους των κομμάτων να φοράει ζώνη ή κράνος στις δημοσιοσχετικές εμφανίσεις του;

Μήπως έχετε δει τα πληρώματα των περιπολικών ή ακόμα πιο δραματικά τους μαθητές και τους δασκάλους στα εκπαιδευτικά για δίπλωμα αυτοκίνητα να διδάσκουν και να διδάσκονται το "δεμένοι με τη ζωή";

Φίλοι μου, επίσημες στατιστικές λένε ότι περισσότεροι από το 50% των θυμάτων θα ήταν ζωντανοί εάν φορούσαν ζώνη ή κράνος. Ας μην περιμένουμε τα πρόστιμα από την τροχαία για να χρησιμοποιούμε αυτά τα προστατευτικά για τη ζωή μας απαραίτητα εξαρτήματα.

Η ζωή των παιδιών μας, της οικογένειάς μας και η δική μας αξίζουν πολύ περισσότερο από οτιδήποτε άλλο.

Σκεφθείτε το καλό όσοι έχετε μωστό και κάντε την κίνηση: **βάλητε τη ζώνη για να έχετε καλές, πιο ευχάριστες και ασφαλέστερες διαδρομές.**
"Δεθείτε με τη ζωή".



Προβληματισμός μέσω θεωρίας και διαλόγου.

- Καλά, το μωρό πως το φέρατε ως εδώ; Δε βλέπω κανένα παιδικό, καλή στηριγμένο στο πίσω μέρος καθισματάκι.

"Το κρατούσε καλή η μαμά του που καθόταν πίσω" απάντησε ο Νίκος (ο μπαμπάς), "και βέβαια ερχόμουνα πολύ σιγά".

- Δηλαδή, ρωτάω, με πόσα πήγαινες;

- Αλήθεια, πουθενά δεν ξεπέρασα τα πενήντα χιλιόμετρα την ώρα.

Περίμενε να του πω μπράβο για το συνετό ρυθμό που οδηγούσε και έμεινε έκπληκτος όταν κατάλαβε ότι θύμωσα.

- Είχα την εντύπωση, σχεδόν του φώναξα, ότι έχω να κάνω με συνειδητοποιημένους και σοβαρούς πολίτες και γονείς, αλλά όταν ακούω ότι θεωρείς τα πενήντα χιλιόμετρα μικρή ταχύτητα για αυτοκίνητο με λυμένους τους πίσω επιβάτες και μάλιστα τη μαμά με το μωρό "χύμα", τότε φοβάμαι ότι πρέπει να αρχίσω από την αρχή.

Ησυχία, ντροπή και αμνηχανία από το σεμνό, κατά τα έληθα, συνομιλητή, μαθητή της Σχολής μας.

- Ξέρεις ότι η σύζυγος, καθώς δεν έχει χάσει τα περιττά κιλά της γέννας και ζυγίζοντας εβδομήντα κιλά, με τα λίγα, όπως νομίζεις, πενήντα χιλιόμετρα, αν τρακάρεις θα ζυγίσει εκείνη τη στιγμή 3.500 κιλά και θα πλώσει το μωρό επάνω στην πλάτη του εμπρός καθίσματος;

- Συνήθως φοράω τη ζώνη πίσω και σπάνια δεν το κάνω, ανταπάντησε η μαμά ψιλοενοχλημένη.

- Έστω, λέω εγώ, ακόμη και εάν έτσι είναι, πάλη το μωρό θα τραυματισθεί, γιατί θα σου φύγει από την αγκαλιά.

- Μα τι λέτε κύριε Ιαβέρη; Το κρατάω γερά, διαμαρτυρήθηκε η Έλενα (έτσι λένε τη μαμά).

- Δεν ήξερα ότι συνομιλούσα με το θηλυκό Πύρρο Δήμα, την "ειρωνεύθηκα" καλοπροαίρετα. Τι λες κοπέλα μου; Πως μπορείς

Προβληματισμός μέσω θεωρίας και διαλόγου.

να κρατήσεις ή μάλλον να σηκώνεις μόνο με τα χέρια σου, τετρακόσια κιλά; Ξέρεις ότι ο Ολυμπιονίκης μας, Παγκόσμιος Πρωταθλητής ο Πύρρος ο Δήμας, σηκώνει με ειδική τεχνική και χρησιμοποιώντας όλους του γυμνασμένους μυς του συμπαγούς σώματός του, με το ζόρι 230 κιλά; Εσύ ποια νομίζεις ότι είσαι και ισχυρίζεσαι ότι μπορείς να ξεπεράσεις τον Πύρρο κατά 180 κιλά;

- Δεν καταλαβαίνω, ψέλλισε η Έλενα, έκπληκτη και τρομαγμένη, πώς γίνεται αυτό; Μου φαίνεται αδιανόητο.

- Μα για όνομα του Θεού, με τον ίδιο τρόπο που εσύ ζυγίζεις 3,5 τόνους, το ίδιο και η Βίκυ (μωρό) των οκτώ κιλών, με πενήντα χιλιόμετρα, φθάνει τη στιγμή της ακινητοποίησης λόγω της σύγκρουσης, στο βάρος των τετρακοσίων κιλών.

Νομίζεις λοιπόν ότι τα λεπτά γυναικεία χέρια σου μπορούν να μην "ανοίξουν" από αυτό το βάρος και να το αντέξουν;

- Όχι, τραύησε η Έλενα και κοκκίνισε γεμάτη ενοχές για τον κίνδυνο που μέχρι τώρα είχε διατρέξει το αγαπημένο της αγγελλούδι.

Παιδικό καθισματάκι, σωστά στηριγμένο, πάντα. Για να προστατεύεται το μικρό και βέβαια να μαθαίνει (του αρέσει ή όχι) να μένει εκεί, χωρίς να κόβει βόλτες, όσο διαρκεί η μετακίνηση ή το ταξίδι.

- Αλήθεια, ρωτάει δυσπιστώντας κάποια στιγμή ο Νίκος, εγώ δεν μπορώ να κρατηθώ μακριά από το τιμόνι με τεντωμένα τα χέρια, όταν βλέπω το ατύχημα να έρχεται;

- Όχι απάντησα, απηυδισμένος πια, γιατί ακόμα και με 30 χιλιόμετρα να συμβεί αυτό, το βάρος σου των 80 κιλών θα φθάσει τους 2,5 τόνους ή μάλλον για να το καταλάβεις καλύτερα, πήδα από τον τρίτο όροφο, σαν βουτιά σε πισίνα, με τα χέρια τεντωμένα εμπρός κι αν δεν κομματιαστείς, ε, τότε δικαιούσαι να οδηγείς θυμμένος μια και θα είσαι... από τον πλανήτη Κρύπτον.

Προβληματισμός μέσω θεωρίας και διαλόγου.

Αλήθεια, μια και μπήκαμε σε μια τέτοια συζήτηση γνώσεων και νοοτροπίας, για πείτε μου, έχει ABS το αυτοκίνητό σας;

- Όχι, θα το περίμενα τρεις μήνες με ειδική παραγγελία, πληρώνοντας πολλά χρήματα επιπλέον.

- Και βέβαια άλλο που δεν ήθελες για να πειστείς από τον επιτήδειο πωλητή και να βάλεις ένα ακριβό ραδιοκασετόφωνο και κακόγουστες ζάντες, του αποκρίθηκα και αυτός ένιωσε για μια φορά ακόμη ένοχος που δεν επέμεινε για την ασφάλειά του και ενέδωσε στα χαζο εξαρτήματα που αφήνουν κέρδος στον έμπορο. Βλέπεις, κάποιοι από τους πωλητές δεν αντιμετωπίζουν τον πελάτη σαν άνθρωπο που χρειάζεται ενημέρωση για ασφάλεια και προστασία, για την οικογένειά του και γι' αυτόν. Εκτός εάν βέβαια ο συγκεκριμένος πελάτης είναι δικός του άνθρωπος και θα φρόντιζε να εφοδιάσει με ABS και αερόσακους και με οτιδήποτε άλλο θα εξασφάλιζε περισσότερο την ακεραιότητά του και τη ζωή του.

Ποιος όμως νοιάζεται για τους άλλους; Μήπως αυτοί που δεν ξέρουν να νοιαστούν ούτε για τον εαυτό τους;

Βλέπετε η γνώση και η νοοτροπία με την οποία έχουν γαλουχηθεί ολόκληρες γενιές, είναι αυτά που καθορίζουν τελικά τη βούληση, για άμυνα στο ατύχημα, των Ελλήνων και που δυστυχώς είναι ακριβώς ίδια με αυτά που χαρακτηρίζουν τη ΒΟΥΛΗ των Ελλήνων, με κορυφαίο γνώρισμα την ανάγωση κυκλοφοριακά και όχι μόνο, συμπεριφορά και αδιαφορία που στιγματίζεται από 10 νεκρούς και 150 τραυματίες την ημέρα, σα να είχαμε πόλεμο δηλαδή. Αν είναι δυνατόν!

Προβληματισμός μέσω θεωρίας και διαλόγου.

Ο δρόμος μας, το σπίτι μας, το σπιτάκι μας το φτωχοκαλυβάκι μας. Όλα αυτά τα γνωστά, φιλικά και γνώριμα σαν άψυχα όμως, αντικείμενα. Αντικείμενα που ορίζονται από αυλές, πεζοδρόμια, δένδρα, κορόνες της ΔΕΗ, μαντρότοιχους, συρματοπλέγματα και όλα αυτά που μέσα στα χρόνια που ζούμε μαζί τους, τα ξέρουμε και σχεδόν μας ξέρουν.

Ξεχνάμε όμως φίλοι μου τα "υποκείμενα". Τα ζωντανά με ψυχή και αίμα που κυκλοφορούν σε όλες αυτές τις γνώριμες και ήθελαν φιλικές συνθήκες.

Αυτά, ξέρετε, συμπεριφέρονται κάθε στιγμή διαφορετικά με έναν άγνωστο και απρόβλεπτο, τις περισσότερες φορές για εμάς και για αυτά, τρόπο.

Ποτέ δεν ξέρουμε πότε, στο δρομάκι μας η Μαιρούλλα, ο Βασιλάκης, ο Γιωργάκης ή ο μπάρμπα Νίκος και η γιαγιά Ιωάννα και γιατί όχι ο κύριος Λεωνίδας και η κυρία Ευανθία, θα αποφασίσουν πηγαίνοντας στο απέναντι σπίτι του γείτονα, στο μπακάλικο, στο περίπτερο, στο φούρνο, στην εκκλησία, στη στάση του λεωφορείου ή οπουδήποτε αλλού ήθελαν και έχουν δικαίωμα να πάνε, να διασχίσουν, ο καθένας για κάποιο λόγο, αφηρημένα ή ανέμελα το δρόμο, που έπειτα από τόσα χρόνια συμβίωσης μαζί του, τον θεωρούν και αυτοί, όπως κι εμείς, δικό τους χώρο φιλικό και ακίνδυνο.

Και τότε, την τραγική εκείνη στιγμή που αυτοί κι εμείς οδηγώντας το αυτοκίνητο με την ίδια ανέμελη χαλάρωση, αφηρημάδα και αδιαφορία και όχι μόνο, στο χώρο που χρόνια ζούμε και κυκλοφορούμε, συναντηθούμε, τι μπορεί να συμβεί;

Μα τίποτα περισσότερο ή λιγότερο από αυτό που στατιστικά ονομάζεται το 82% των τροχαίων θανατηφόρων και τραυματικών ατυχημάτων. Και μάλλον δεν θα τα ονόμαζα ατυχήματα γιατί δεν είναι "ατυχίες" τέτοια συμβάντα, μια και δεν είναι ή δεν πρέπει να

Προβληματισμός μέσω θεωρίας και διαλόγου.

είναι θέμα τύχης η ζωή μας ή η ακεραιότητά μας όπως και των άλλων αλλιά, συνέπειας, προσοχής, πρόβλεψης, φροντίδας, σωφροσύνης, ετοιμότητας, ανησυχίας, προβληματισμού, γνώσης και νοοτροπίας (ποιος την έχασε;).

Θα τα ονόμαζα λοιπόν: δυστυχήματα. Μια και η δυστυχία ακολουθεί τέτοια τραγικά γεγονότα.

Απλά λοιπόν, με πόσα χιλιόμετρα την ώρα διασχίζετε τις κατοικημένες γειτονιές όπως η γειτονιά σας; Μήπως με πενήντα (50) που λέει ο ΚΟΚ;

Θα έλεγα, με σιγουριά για τους πιο πολλούς, με περισσότερα, μια και κανένας δεν έχει την αίσθηση του κινδύνου που περικλείουν αυτά τα υπερβολικά, για τέτοιες συνθήκες δρόμων που κυκλοφορούν άνθρωποι και παίζουν παιδιά, τα παιδιά σας και τα παιδιά των γειτόνων σας.

Όχι, θα απαντήσουν λίγοι. Εμείς πάμε με πενήντα. "Για να στείλετε στο ΚΑΤ και στον τάφο στους γνωστούς σας" θα ανταπαντήσω εγώ και το εννοώ.

Για δοκιμάστε συνειδητά να περάσετε στενοσόκακα όπως της Κυψέλης, του Παγκρατίου, των Αιγάλεω, Γκύζη, Πεύκης κ.τ.λ. με πενήντα και θα διαπιστώσετε ότι είναι μόνο θέμα τύχης, να μην πάρете κάποιον από κάτω και τον στείλετε αδιάβαστο στον αγύριστο.

Δεν με πιστεύετε; Δε μένει παρά να έρθετε να σας αποδείξω όχι μόνο το αντίθετο αλλιά τραγικά πιο πολύ, ότι ούτε με τα μισά χιλιόμετρα θα μπορέσετε να τον αποφύγετε.

Πως; Μα απλά, δίνοντάς σας τη δυνατότητα σε ασφαλείς συνθήκες πίστας, οδηγώντας εσείς τα αυτοκίνητα της Σχολής, να διαπιστώσετε ότι όχι μόνο δεν μπορείτε αλλιά ότι ακόμα περισσότερο, σπέρνετε, αυτό που λέμε θάνατο, στο "δρόμο σας".

Όπως το ακούτε ή μάλλον όπως το διαβάζετε. **Κανένας ή**

Προβληματισμός μέσω θεωρίας και διαλόγου.

σχεδόν κανένας με περισσότερα από 30 χιλιόμετρα και κάτω από 50 (όσο επιτρέπει η αφέλεια του Κράτους) δεν μπορεί να αποφύγει το ατύχημα, συγγνώμη, το δυστύχημα.

Δέκα ετών εμπειρία στη συγκεκριμένη διαδικασία, μου έδειξε ότι κανένας δεν πέτυχε το επιθυμητό, χωρίς "κτύπημα" πέρασμα.

Βλέπετε, το απρόβλεπτο συνοδευμένο από τρομάρα, ενισχυμένο από πανικό και περιβεβλημένο από το ένστικτο, δημιουργεί συνταγή θανάτου και αίματος. Αίματος αθών ή υπευθύνων. Πάντως αίματος φίλων και παιδιών. Των παιδιών μας.

Σας τρόμαξα; Νομίζετε ότι υπερβάλλω; Δε μένει παρά αρχικά να βάλετε το μυαλό σας, την καρδιά σας και το συναίσθημά σας να δουλέψει. Αν και μετά από αυτό εξακολουθείτε να αμφιβάλλετε, τότε ιδού ο ΟΑΚΑ, ιδού και το οδήγημα, προσφορά της Σχολής και του Α.Μ. & Σ και ελάτε να δοκιμάσετε για να πεισθείτε και να μας χρωστάτε χάρη ζωής.

Γι' αυτό, όχι απλά θα διαπιστώσετε, αλλήλ αυτό που θα συνειδητοποιήσετε βαθιά, ως το κόκκαλο, ως την καρδιά σας.

Τότε, μια και η καρδιά νοιάζεται και πονά, τότε και μόνον τότε θα είσαστε σίγουρα καλύτεροι και ασφαλέστεροι για σας και τους συνανθρώπους σας.

Για να γινόμαστε και λίγο πρακτικοί βέβαια, θα νιώσετε και την απόλυτη ανάγκη για ABS καθώς αυτό θα σας συντροφεύει σε τέτοιες κακοτοπιές και θα σας βοηθάει να τις ξεπερνάτε, εκτονώνοντας τα ένστικτά σας, με περισσότερη επιτυχία, αλλήλ σημειώστε, ποτέ εντελώς, μια και οι νόμοι της φύσης και τα όρια που αυτή βάζει, δεν ξεπερνιούνται από κανένα τεχνολόγημα.

Μόνο η σοβαρότητα, η πρόβλεψη, η ετοιμότητα και ο σεβασμός, μπορούν προληπτικά να βοηθήσουν στη μείωση των πιθανοτήτων εμπλοκής μας σε αυτό που λέμε τραγικό γεγονός, που μπορεί να σημαδέψει τη ζωή μας και των άλλων για πάντα.

Η τελευταία εικόνα της ζωής σας.

ΜΕΤΩΠΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

Ακούγεται μακάβριο; Μα είναι φίλοι μου! Χωρίς καμιά δόση δράματος και υπερβολής η γεμάτη δέος τεράστια φιγούρα του φορτηγού με κορνίζα το πλαίσιο του μπροστινού παρμπρίζ σας, σίγουρα και χωρίς καμιά αμφιβολία θα είναι η εικόνα που θα αντικρύσετε το τελευταίο εκατοστό του δευτερολέπτου πριν αποδημήσετε εις Κύριον.

Δεν ξέρω πόσο σας σοκάρει η περιγραφή αλλήλ όσο πιο πολλή σας ταρακουνάει, τόσο πιο προβληματισμένοι και συνειδητοποιημένοι για την οδική ασφάλεια και ακεραιότητά σας είσαστε.

Θα είναι τραγικό, εάν κάποιοι από εσάς θεωρήσουν την προηγούμενη υποθετική κατάσταση σαν κάτι απίθανο ή σαν κάτι που αποκλείεται να τους συμβεί.

Αλθόμονο αν περιμένετε, αφού αποκτήσετε μια τέτοια εμπειρία πραγματικού θανάτου, να προβληματισθείτε.

Να προβληματισθείτε, δηλαδή να σκεφθείτε και να πάρετε ζωτικής σημασίας, για τη ζωή των παιδιών σας, της οικογένειάς σας ή των φίλων σας, αλλήλ και τη δική σας, αποφάσεις.

Αποφάσεις για πράξεις που αποκλείεται να πάρετε την ώρα του τρόμου και του πανικού που δημιουργεί η απρόβλεπτη (;) επέλαση ενός σιδερένιου τέρατος, μιας νταλίκας ας πούμε, που σίγουρα θα ποτοποιήσει, θα λιώσει, θα αποσυνθέσει το άτυχο όχημά σας και εσάς που δεν θα τοημήσετε για το λιγότερο επικίνδυνο.

Και λέω λιγότερο επικίνδυνο, γιατί το αποτέλεσμα της κίνησης για τη λύτρωση από το σίγουρο θάνατο που δημιουργεί η σύγκρουση με τουλάχιστον ογδόντα συν ογδόντα χιλιόμετρα αθροιστικά, θα έχει σαφώς λιγότερες πιθανότητες θανάτου και τραυματισμού.

Η τελευταία εικόνα της ζωής σας.

Δηλαδή, **αποφεύγοντας τη μετωπική και επιλέγοντας το σίγουρα πιο φιλικό, χωράφι, χαντάκι, πλαγιά, κόψιμο δένδρων, ακόμη και γκρεμό ή ό,τι άλλο μπορεί να συναντήσετε εκεί έξω, έχετε, εφόσον φοράτε ζώνες, απίστευτα περισσότερες πιθανότητες να επιζήσετε** σε σχέση με το βέβαιο διαμελισμό που σας επιφυλάσσει η επερχόμενη νταλικά.

Βλέπετε, με 160 χιλιόμετρα είναι τέτοια τα "G" που κανένας ζωντανός οργανισμός δεν μπορεί να αντέξει και να μη γίνει χαλκομανία. Είναι σα να πέφτετε από αεροπλάνο ή στον Καιάδα ή να σας χτυπάει ένα τρένο. Είναι αυτό που ονομάζεται "θάνατος επί τόπου".

Θα μου πείτε τώρα, ποιος έχει την ψυχραιμία, το θάρρος και την αποφασιστικότητα την τρομακτική εκείνη στιγμή να αντιδράσει με τέτοιο σωστό τρόπο.

Μα αυτός που θα το έχει ξανακάνει, θα πω εγώ. Όχι βέβαια πραγματικά. Αυτό το ξεκαθάρισα λίγο πριν. Αλλά "στα ψέματα" όπως λέγαμε παιδιά. Ή, αν θέλετε, για τους πιο εγκεφαλικούς, με υψηλό IQ και όχι ραδικιού, στο μυαλό σας και στη γόνιμη φαντασία σας.

Ας αρχίσω όμως από το δεύτερο. Δε μένει παρά να φαντάζεστε συνεχώς μια τέτοια τραγική στιγμή μετωπικής καθώς και την κίνηση αποφυγής της. Με πολύ όμως συναίσθημα, τόσο που να σας ανεβαίνει η αδρεναλίνη και να μπορεί να χαραχθεί στο υποσυνείδητό σας η κίνηση αυτή ζωής.

Με τη συχνή επανάληψη τέτοιων εικόνων και κινήσεων είναι σίγουρο ότι θα έχετε προετοιμασθεί αρκετά για μια τέτοια σωτήρια αντίδραση.

Το αποτελεσματικότερο όμως είναι να ζήσετε στις συνθήκες της σχολής, χωρίς κανένα πραγματικό κίνδυνο, την εμπειρία που βγαίνει από τα γεμάτα δέος συναισθήματα που

Η τελευταία εικόνα της ζωής σας.

δημιουργεί η αποφυγή "μετωπικής" με αληθινά, πάντα, οχήματα.

Κι εδώ βέβαια η επανάληψη των τρομακτικών εικόνων σας βοηθάει να εκτοξεύσετε στα ύψη την αδρεναλίνη σας με αποτέλεσμα να "μαρκάρεται" στον εγκέφαλό σας και να βγαίνει το κρίσιμο εκατοστό, ο χειρισμός αποφυγής ταξιδιού εις τόπον χλοερών.

Όλα όμως αυτά τα δυσνόητα και δύσκολα να εφαρμοσθούν, χάνουν την αποτελεσματικότητά τους, όταν οδηγώντας δεν συμμετέχετε, δηλαδή δεν είσαστε εκεί, μια κι έχετε αφήσει το μυαλό σας να τρέχει αλλού.

Τότε δυστυχώς αποκλείεται να βοηθηθείτε από την πρόβλεψη, ανίχνευση και ενεργή προστασία που ένας "παρών" εγκέφαλος μπορεί να προσφέρει.

Σκεφθείτε λοιπόν καλά, αυτά όλα ή αν θέλετε, ελάτε να σας τα δείξουμε και να σας εκπαιδεύσουμε ασκώντας το μυαλό σας και όχι τα χέρια σας. **Πάνω από όλα όμως, οδηγείτε συνειδητά, προσεκτικά, με όλο το είναι σας εκεί: στο ασφαλές οδήγημα, για να μη βρεθείτε αλλού, θωρώντας τα κυπαρίσσια ανάποδα.**

ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

3500 νεκροί το χρόνο και 50.000 τραυματίες σε «τροχαία» στην Ελλάδα, ένας πραγματικά δραματικός απολογισμός.

Αν ο πληθυσμός της πατρίδας μας ήταν γύρω στα 100.000.000 κατοίκους, ίσως τότε το αναλογούν ποσοστό θνησιμότητας των τραυματισμών να μην ήταν εντυπωσιακό, τώρα όμως είναι «καταπέλτης»!

Για να γίνει κατανοητό το μέγεθος του «θανατικού» και της καταστροφής που επιτελείται καθημερινά στους δρόμους μας θα σας πω ότι σε 10 χρόνια με αυτόν τον ρυθμό «τροχαίων» ο αριθμός των νεκρών θα αντιστοιχεί με τον πληθυσμό μιας μεγάλης πόλης, όπως η Κοζάνη και των τραυματισμένων με το 1/3 του πληθυσμού της Αθήνας.

Αν είναι δυνατόν!

Τελικά όμως τι φταίει;

Τι άλλο από την Ελληνική νοοτροπία που χαρακτηρίζει τον Έλληνα από τον πιο απλό πολίτη έως τον πιο ψηλά ιστάμενο υπεύθυνο στην πολιτεία.

Έλλειψη αγωγής, ανευθυνότητα, επιπολαιότητα κοντοφθαλμία, ρουσφέτι, παντελής έλλειψη αξιοκρατίας κ.λπ., κ.λπ.

«Ο ακατάλληλος άνθρωπος στην κατάλληλη θέση» η απαραίτητη προϋπόθεση για σίγουρη πρόσληψη σε θέση συμβούλου, σε δημόσια υπηρεσία.

Άντε τώρα να τους εξηγήσεις, ότι οι δρόμοι είναι απαράδεκτα επικίνδυνοι, το Εθνικό οδικό δίκτυο σκέτη Εθνική συμφορά, η σήμανση εκτός τόπου, χρόνου και πραγματικότητας, η αστυνόμευση ανύπαρκτη (υπαρκτή μόνο για κλήσεις στάθμευσης) σαν προσασία και ότι το κόστος της μπαριέρας που θα ξεχωρίζει τα αυτοκίνητα που πάνε από αυτά που έρχονται και όλα μαζί από τις

χαράδρες (που χάσκουν στις άκρες του δρόμου) κοστίζει ΤΙΠΟΤΕ!, μπροστά στο κόστος του αίματος, του θανάτου και των ακρωτηριασμών. Το έχουμε ξαναπεί, είμαστε μόνοι μας: η πολιτεία δεν κάνει τίποτε για να προστατέψει τους πολίτες της πρέπει εμείς να βρούμε τρόπους να επιβιώσουμε στα «χαρακώματα» και τα «οδοφράγματα» της κυκλοφορίας. Η λύση στο πρόβλημα, φίλοι μου, είμαστε εμείς.

Ας μην ξεχνάμε ότι είμαστε άνθρωποι με νοημοσύνη, αισθήματα και προσαρμοστικότητα. Γνωρίζοντας τις απαράδεκτες συνθήκες που επικρατούν στην κυκλοφορία πρέπει να προσαρμοζόμαστε συνεχώς σ' αυτές για να επιβιώσουμε (μέχρι η Πολιτεία φροντίσει να τις βελτιώσει;)

Μην ξεχνάτε ποτέ ότι «η ζωή μας με το αυτοκίνητο», «η αυτοκίνηση» που λέμε είναι «θέμα» σοβαρό και πάνω από όλα επικίνδυνο!!

Ας φροντίσουμε, λοιπόν να τηρούμε κάποιους (άγραφους) ανθρώπινους κανόνες για να μπορέσουμε επιτέλους να βελτιώσουμε τις συνθήκες συνύπαρξης μας στην «αυτοκινούμενη» ζωή.

1. ΣΥΝΕΙΔΗΣΗ

Η συνειδητοποίηση δηλαδή της σοβαρότητας της έννοιας «αυτοκίνηση» ή απλώς, πόσο δύσκολο και επικίνδυνο είναι το οδήγημα του αυτοκινήτου.

2. ΦΥΣΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Νομίζω ότι ο καθένας καταλαβαίνει ότι δεν μπορεί να οδηγεί μεθυσμένος, ξενυχτισμένος, κουρασμένος, με βαρύ στομάχι και άρρωστος ή κάτω από την επήρεια φαρμάκων.

Είναι αυτονόητο ότι πρέπει να βλέπουμε, να ακούμε και να μην είμαστε τουλάχιστον υπέργηροι με το ένα πόδι στον τάφο και

το άλλο στο αμπραγιάζ.

Είναι εγκληματικό να συντρέχει κάτι από τα προηγούμενα και να αποφασίσουμε να οδηγήσουμε.

3. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ (ΠΡΟΣΟΧΗ)

Η κατάσταση «αφηρημάδα» αποκλείεται και απαγορεύεται στο αυτοκίνητο. Ακόμη η απόσπαση της προσοχής από τον «δρόμο» (οδήγημα) είτε από εσωτερικούς παράγοντες (καβγάδες, φωνές, γέλια, δυνατή μουσική, κολλασιό, κάπνισμα, κ.λπ.), ή από εξωτερικούς (τοπία, θουλουδία, παραλίες, κοπέλες κ.λπ.), μπορεί να αποβεί μοιραία

4. ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ (ΗΡΕΜΙΑ)

Ένας εκνευρισμένος και θυμωμένος άνθρωπος δεν μπορεί να κάνει ΤΙΠΟΤΕ σωστά και ειδικά όταν αυτό το «τίποτε» είναι το επικίνδυνο οδήγημα του αυτοκινήτου

Πρέπει μπαίνοντας στο αυτοκίνητο να είμαστε ήρεμοι, νηφάλιοι ώστε να αντιδράσουμε γρήγορα και σωστά (ρεφλέξ) σε οποιοδήποτε αναπάντεχο περιστατικό προκύψει.

Ένας εκνευρισμένος οδηγός δεν μπορεί ούτε να εκτιμήσει σωστά τις συνθήκες που επικρατούν στην κυκλοφορία εμπρός του και πλάι του, ούτε να ελέγξει τις κινήσεις του από τις οποίες εξαρτάται, τελικά η ασφάλεια και ακεραιότητα του, των συνεπιβατών του και των άλλων συνανθρώπων του.

5. ΠΡΟΒΛΕΨΗ.

Η ικανότητα αντίληψης κάποιου περιστατικού ή κάποιας όχι νορμάλ κατάστασης πριν αυτή εξελιχθεί και συμβεί. Αυτό βέβαια δεν μπορεί να γίνει αν δεν τηρούνται οι τρεις προηγούμενοι όροι: συγκέντρωση, ηρεμία και φυσική κατάσταση, ώστε να έχει τη

δυνατότητα ο οδηγός να αντιληφθεί μία όχι φυσιολογική εξέλιξη των πραγμάτων στην κυκλοφορία (π.χ. κάποιον που κάνει υπέρβαση στο απέναντι διάζωμα ή ένα τρακτέρ έτοιμο να «μπουκάρει» στην Εθνική οδό κ.λπ.) ή ακόμη μια επικίνδυνη στροφή ή κάποια «φόλλα» του δρόμου.

6. ΕΜΠΕΙΡΙΑ.

α) «Πραγματική» που αποκτάται από πολλές ώρες (συνειδητής) οδήγησης και όχι σαν τις νταλίκες που πηγαινοέρχονται στη Γερμανία, αλλά δεν μιλάνε Γερμανικά.

β) «Φανταστική», που αποκτάται με πολύ σκέψη και συχνό «δουλέμα» στο μυαλό «φανταστικών» φάσεων (που αν γίνουν πραγματικότητα χωρίς να είμαστε «φανταστικά» έτοιμοι τότε θα γίνουμε εμείς θέμα στις στήλες των εφημερίδων και αφορμή στους άλλους για τέτοιες εμπειρίες).

Για να γίνω όμως πιο αντιληπτός, να ένα παράδειγμα.

Τι θα κάνουμε αν μια νταλίκα (που δεν μιλάει ούτε Ελληνικά ούτε Γερμανικά) ερχόταν αντίθετα στο δικό μας διάζωμα; Η μόνη σωστή κίνηση είναι: έξω από την πορεία της «μετωπικής» σύμφωράς χωρίς άλλη σκέψη «βούρ» στο χωράφι, ό,τι κι αν είναι αυτό, θα είναι καλύτερο από το «πάτημα» της νταλίκας.

Αυτή βέβαια την κίνηση επιβίωσης πρέπει να την έχουμε «μάθει» και δουλέψει στο μυαλό μας μέχρι του σημείου της συνειδητοποίησης, ώστε, αν ποτέ συμβεί, να αντιδράσουμε «μηχανικά»; σωστά, και να μην περιμένουμε να τη μάθουμε αφού μας πατήσει 2-3 φορές η νταλίκα!!

7. ΕΥΓΕΝΕΙΑ (ΑΝΘΡΩΠΙΑ).

Χωρίς αυτήν, τα περισσότερα από τα προηγούμενα χάνουν πολύ από την αποτελεσματικότητά τους.

Εάν έχουμε κακή προδιάθεση για τους συνανθρώπους μας, έλλειψη κατανόησης και σεβασμού (αμοιβαίου), τότε είναι αδύνατη η «συνεργασία» απαραίτητη προϋπόθεση για ομαλή (ειρηνική) συνύπαρξη σ' αυτό που είναι «ομαδικό» και ονομάζουμε «αυτοκινούμενη» ζωή.

8. ΤΥΠΙΚΟΤΗΤΑ.

Ως προς τον Κ.Ο.Κ. που έστω κι αν δεν είναι τέλειος και χρειάζεται και βελτιώσεις δεν παύει να είναι η «ΒΙΒΛΟΣ ΛΥΣΑΡΙ».

Ακόμη, υπακοή και προσπάθεια !! για σεβασμό στα όργανα της τάξης.

9. ΓΝΩΣΗ.

Γύρω από τη λειτουργικότητα εξαρτημάτων του αυτοκινήτου. Πως λειτουργεί, τι κάνει, πώς πρέπει και γιατί να το χρησιμοποιούμε με κάποιο συγκεκριμένο τρόπο (π.χ. πεντάλη φρένου: όχι «τσαρούχωμα» κ.λπ.)

Ακόμη γνώσεις ενεργητικής Ασφάλειας (π.χ. θέση οδήγησης, πιέσεις ελαστικών κ.λπ.)

10. ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.

Πάντα !!! Ζώνες ασφαλείας ΟΛΟΙ!!!

Τα παιδιά πίσω.

Αν φθάσουμε λοιπόν στο σημείο και όλα τα προηγούμενα δεν αρκούν να αποτρέψουν κάποιο ατύχημα, ας είμαστε, "παθητικά" τουλάχιστον, προετοιμασμένοι γι' αυτό. Ανακεφαλαιώνοντας λοιπόν και επιγραμματικά

1. ΣΥΝΕΙΔΗΣΗ
2. ΦΥΣΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
3. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ
4. ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ
5. ΠΡΟΒΛΕΨΗ
6. ΕΜΠΕΙΡΙΑ
7. ΑΝΘΡΩΠΙΑ
8. ΤΥΠΙΚΟΤΗΤΑ
9. ΓΝΩΣΗ
10. ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

με την ελπίδα, ότι η πολιτεία θα φροντίσει για όλα τα άλλα αίτια των "τροχαίων" (δρόμοι, σήμανση, αστυνόμευση, εκπαίδευση, εξέταση, κ.α.), ευχές σε όλους για αναίμακτη και χωρίς ατυχήματα "αυτοκινούμενη" ζωή.

Αγώνες αυτοκινήτου

ΣΩΖΟΥΝ ΖΩΕΣ.

Αγώνες αυτοκινήτου: μία συνεχής κοινωνική προσφορά. Το μόνο άθλημα που από τότε που εμφανίσθηκε έως σήμερα επιτελεί έργο κοινωνικό.

Αεριζόμενα δισκόφρενα, αναρτήσεις, αεροδυναμική, ελαφριές και ανθεκτικές ζάντες, λάστιχα με άριστο «κράτημα», μπλοκέ διαφορικά, κιβώτια με πολλαπλές και σωστές σχέσεις, τετρακίνηση, τετραδιεύθυνση, φώτα ιωδίου, καθίσματα τύπου bucket, άκαμπος χώρος επιβατών, πλευρικές δοκοί, πυρόσβεση, κράνη, ζώνες ασφαλείας και γενικά ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗ και ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ: Το Α και το Ω για τη διατήρηση του ανθρώπινου γένους που κινείται πάνω σε τέσσερις ή δύο τροχούς.

ΟΛΑ στην υπηρεσία της ανθρωπότητας.

Ο ανταγωνισμός των κατασκευαστών (αυτοκινήτων), η προσπάθεια για διακρίσεις, νίκες και τελικά διαφήμιση, έφεραν αυτή τη ραγδαία εξέλιξη στα αγωνιστικά αυτοκίνητα, εφαρμογές της οποίας μεταφέρθηκαν αυτούσιες στα νορμάλ καθημερινά αυτοκίνητα «βόλτας», στα αυτοκίνητά μας, στα δικά σας αυτοκίνητα!

Δεν τοιμώ να σκεφθώ πόσοι περισσότεροι νεκροί και τραυματίες θα υπήρχαν παγκόσμια από «τροχαία», αν τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν σήμερα δεν είχαν όλες της «ζωτικής» σημασίας για την ασφάλειά μας, βελτιώσεις αυτές.

Σκεφθείτε οι 3.500 νεκροί το χρόνο και οι 50.000 τραυματίες στην Ελλάδα, πόσοι θα ήταν, αν τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν τώρα ήταν σαν αυτά της προηγούμενης εικοσαετίας. Λούνα πάρκ τρόμου, φρίκης, και θανάτου με «συγκρουόμενα» και «γύρους θανάτου», θα ήταν η αυτοκινούμενη ζωή μας.

Ποδόσφαιρο, μπάσκετ, βόλεϊ, τένις, στίβος, πάλη και μποξ και δεκάδες άλλα αθλήματα που επινόησε ο άνθρωπος για να ψυχα-

Αγώνες αυτοκινήτου

γωγείται και να εκτονώνεται (σα θεατής βέβαια). Μαζί τους, πιο εντυπωσιακό το σπορ αυτοκίνητο, με θέαμα πιο πλούσιο και συγκλονιστικό από τα άλλα, συναγωνίζεται παγκόσμια σε θεαματικότητα για την πρώτη θέση με το ποδόσφαιρο.

Η σύγκριση όμως του αθλήματος του αυτοκινήτου με τα άλλα τελειώνει εδώ!

Τι άλλο προσφέρουν όλα αυτά τα αθλήματα στους ανθρώπους; Ποιο είναι το πραγματικό κοινωνικό τους όφελος; Τίποτα και κανένα. Εκτός βέβαια αν θεωρείται κοινωνική προσφορά η βελτίωση του «παισιού» της μπάλας ή της ανταχής του «φιλέ» του βόλεϊ, ή ίσως ακόμη της απορροφητικότητας (ιδρώτα) της κορδέλας μαλλιών των παικτών του τένις.

Το άθλημα του αυτοκινήτου όμως πραγματικά Σώζει ζωές!

Και μετά από όλα αυτά σκέφτομαι: γιατί αυτό το καταπληκτικό σε θέαμα και κοινωνική προσφορά άθλημα, δεν προβάλλεται σωστά στην Ελλάδα από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης (ΜΜΕ) ώστε να γίνει πιο σωστό, «προσιτό» και να μπει στα σπίτια όλων των Ελλήνων; (Και να σκεφθείτε, ότι ένα μεγάλο μέρος της ζωής μας το περνάμε μέσα στο αυτοκίνητο).

Μα για τον ίδιο λόγο που δεν μπαίνουν προστατευτικές μπαριέρες στους δρόμους, σωστή σήμανση, καλή άσφαλτος. Για τον ίδιο λόγο που δεν υπάρχει σωστή εκπαίδευση, εξέταση, κυκλοφοριακή αγωγή, «προστατευτική» αστυνόμευση, καθημερινή ενημέρωση. Για τον ίδιο λόγο που δεν κατασκευάζεται μία πίστα αγώνων αυτοκινήτου και ασφαλούς οδήγησης, για τον ίδιο λόγο που οι «φειλοί» επιπλέουν: απλά - απλά, για να σκοτωνόμαστε!

Ποιος ενδιαφέρεται όμως; Μήπως η πολιτεία; Ούτε καν εμείς οι ίδιοι!

Είμαι απόλυτα σίγουρος, ότι εάν οι Έλληνες οδηγοί είχαν λίγη

Αγώνες αυτοκινήτου

από την ικανότητα και τη νοοτροπία ενός οδηγού αγώνων (συγκέντρωση, ετοιμότητα, προσοχή, γνώση, φυσική κατάσταση κ.λπ.) και ακόμη «εκτίμηση» στην ενεργητική και παθητική ασφάλεια και όχι στα «πουλ μουρ» χαζά αξεσουάρ, τα ατυχήματα στην πατρίδα μας θα ήταν ελάχιστα (σε συνδυασμό βέβαια με ένα ασφαλέστερο οδικό δίκτυο).

Έφτασε η στιγμή που η πρώτη Σχολή Ασφαλούς και γρήγορης Οδήγησης, επανδρωμένη από οδηγούς αγώνων, λειτούργησε και είμαι σίγουρος πως για μια ακόμη φορά οι αγώνες αυτοκινήτου θα προσπαθούν να «ΣΩΣΟΥΝ ΖΩΕΣ».

CRASH TEST «Αγωνιστικού»

ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.

Κυριακή πρωί, επόμενη Πρωτομαγιάς. Η εορταστικά ντυμένη φύση, κάτω από την «υπερήφανη» Οίτη στα Λουτρά Υπάτης «θορυβήθηκε» από τις εξατμίσεις των αγωνιστικών αυτοκινήτων που ετοιμάζονταν να ξεκινήσουν το Ράλι Φθιώτιδος, τον τέταρτο αγώνα του Ελληνικού Πρωταθλήματος.

Ήταν 9 και 10 περίπου το πρωί όταν ξεκίναγα με την κατακίτρινη Camel Lancia του AM & S για την πρώτη ειδική Αναδρομή στο Αρχάνι.

Ο «Λώρης» κάνοντας τον τελευταίο του αγώνα σαν συνοδηγός μιας και επαγγελματικές ασχολίες δεν του επιτρέπουν την «αγωνιστική» πλέον εμπλοκή, συμμαζευε και τακτοποιούσε τα τελευταία πράγματα μέσα στο αυτοκίνητο, ενώ την ίδια στιγμή μου έδινε το χρόνο και το σίγμα μας πάνω στην διαδρομή, που ακολουθούσαμε. Συνωστισμός θεατών, service, και αγωνιστικών στην αφετηρία της Ε.Δ. και η πρώτη πηχτή σκόνη φάνηκε στις βουνίσιες φιδωτές στροφές, καθώς το Νο 1 είχε ήδη αρχίσει την «προσπάθειά» του.

Σε 3 λεπτά μπαίνουμε, ακούστηκε ξαφνικά η φωνή του EL-EM και «αφού σφίξαμε τις ζώνες, αρχίσαμε να φοράμε τις άφλεκτες κουκούλες και τα κράνη.

Το κουμπί της ενδοσυνεννόησης μας έφερε σε άμεση ακουστική επαφή και είναι εύκολο μέσα στο πανδαιμόνιο θορύβων της 16V μηχανής μας άκουσα τον «Co Pilot» να «με» κατευθύνει στο Control.

Τρία λεπτά μετά, η αντίστροφη μέτρηση του αφέτη με προετοίμαζε για την εκτόξευση τη στιγμή του «GO» στη στενή ευθεία.

Κάποιο πρόβλημα «τραβήγματος» αριστερά και μίας ασάφειας που δημιουργούσε η κακή απόδοση της μπροστινής δεξιάς

CRASH TEST «Αγωνιστικού»

«μπουκάλας» (αμορτισέρ) με έκανε να είμαι ιδιαίτερα προσεκτικός στα κομμάτια με τα πολλή χιλιόμετρα, και τα βαθιά γιαιμπ.

Ο πολύ γρήγορος ρυθμός του καθαρόαιμου 4κίνητου, Gr A αυτοκινήτου ήταν αλήθεια απολαυστικός. Οι αστραπιαίες αλλαγές οπτικών εικόνων, ο ήχος του μοτέρ συνδυασμένος με τον ξερό «κρότο» του 6 τάχυτου ασυγχρόνιστου σασμάν πλαιοιωμένα από τους θορύβους των χαλίκιων και πετρών που κτυπούσαν και εξοστρακίζονταν στο μεταλλικό αμάξωμα δημιουργούσε, ένα κρεσέντο οδηγικής ευτυχίας, αλλά και θεάματος στους πολλούς θεατές της διαδρομής.

Κοντεύσαμε προς το τέλος της, όταν η ηλεκτρονική ανάφλεξη πεισματικά σταμάτησε να στήνει ρεύμα στα μπουζί, με αποτέλεσμα την ευχαρίστηση να την διαδεχθεί η λύπη, ο εκνευρισμός και η απογοήτευση.

Μετά από 25 λεπτά περίπου προσπαθειών και εντελώς ξαφνικά, όπως και σταμάτησε άρχισε πάλι, να λειτουργεί προς μεγάλη μας ευχάριστη έκπληξη και χαρά.

Πηδώντας μέσα, οδηγήσαμε το «θηριάκι» στο υπόλοιπο «κομμάτι» και βρεθήκαμε σύντομα να βγαίνουμε από την Ε.Δ. χωρίς όμως πια κανένα ενδιαφέρον για την «Γενική» κατάταξη.

Η επιθυμία μας για οδηγήματα, απόκτηση εμπειριών, γνώσεων, και δοκιμή του αυτοκινήτου, στις Ακροποδικές κοινές με το «Λαμιώτικο» διαδρομές, μας έκαναν να αποφασίσουμε ότι πρέπει να συνεχίσουμε. Γρήγορος ανεφοδιασμός, έλεγχος (χωρίς αποτέλεσμα) της ηλεκτρονικής και σβέλτα για Μακρυράχη.

5, 4, 3, 2, 1, 0 φώναξε ο θύμιος (αφέτης) και για δεύτερη φορά η Integrale μας όρμησε στα πρώτα γρήγορα κομμάτια της «ειδικής».

Οι αναπηδήσεις της εμπρός δεξιάς ανάρτησης έγιναν έντονες προειδοποιώντας μας για τις δυσκολίες ευστάθειας που δημι-

CRASH TEST «Αγωνιστικού»

ουργούνταν.

Φθάνοντας στην κλασική πια διασταύρωση των Λουτρών Καϊτης η φωνή του συνοδηγού ακούστηκε προειδοποιητική, «πρόσεχε το jump πηδάει άσχημα!».

Μια ταχύτητα κάτω, η μείωση «τελικής», η γνώση της διαδρομής και η οπτική άνεση που δημιουργούσε το πλάτος του δρόμου, και η έλλειψη γκρεμού, οδήγησαν στην λάθος εκτίμηση ότι η Lancia θα «μπορούσε» άνετα!

Δυστυχώς όμως «δεν» και μετά από ένα τύπου καγκουρό πήδημα, το βαθύ χαντάκι στα δεξιά του δρόμου υποδέχθηκε τη «χαμένη» Lancia.

Τα, όσο και αν είχαν μειωθεί προληπτικά, χιλιόμετρα ήταν πάλη πολλή αλλά και ο συνδυασμός του «φρακαρίσματος» στο αφράτο υγρό χώμα με τα 140 + χλμ. «δούλεψε» σα μοχλός.

Το αυτοκίνητο σηκώθηκε στον αέρα και αφού έκανε τις πρώτους του τούμπες «μύτη- ουρά», στράφηκε πλάγια σαν αρνί στη σούβλα όπου ξέσπασε σε μια σειρά πλαισίων γρήγορων γύρω από τον διαμήκη άξονά του, περιστροφών πάνω στο γειτονικό χωράφι διαλύοντας πραγματικά όλες τις λαμαρινένιες επιφάνειές του.

Κάποια σπώιλερ, η πίσω δεξιά ανάρτηση μαζί με τον τροχό και διάφορα άλλα εξαρτήματα που εκτοξεύοντο στον αέρα, τρόμαξαν ακόμη περισσότερο τους ήδη έντρομους «και ενθουσιώδεις μέχρι εκείνη τη στιγμή» από το ανατριχιαστικό αυτό θέαμα, θεατές.

Έχοντας αντίστοιχες τέτοιες εμπειρίες από το αγωνιστικό μου παρελθόν, αυτόματα πήρα θέση ασφαλείας (position, securite) σφίγγοντας τους μύες του λαιμού μου, ώστε αυτοί πλέον να κρατήσουν το βάρος και τις ταλαντώσεις του κεφαλιού + κράνους, για να μην ξανατραυματισθεί ο πολυπαθής αυχένας μου.

Το σπάσιμο των τζαμιών, ο ήχος των λαμαρινών που τσαλακωνόντουσαν και το ζαλιστικό, ονειρικό συναίσθημα της περι-

CRASH TEST «Αγωνιστικού»

στροφής (Λούνα παρκ), κράτησε (έτσι νόμιζα) πολύ.

Μετά πουςία.

Το αυτοκίνητο έμεινε ακουμπισμένο στο πλάι από την πλευρά του EL-EM

«Είσαι εντάξει;» ακούσθηκε ο Λώρης, που με το αριστερό του χέρι έκλεισε το γενικό διακόπτη ρεύματος.

«Ναι» απάντησα και με μια κίνηση έλυσα την έξι σημείων ζώνη ασφαλείας.

- «Πρόσεχε μη σε πατήσω» είπα στον από κάτω «ευρισκόμενο» συνεπιβάτη μου και αφού πιάστηκα από τις προστατευτικές μπάρες κατέβηκα προσεκτικά πάνω στη δεξιά πόρτα (που ακουμπούσε στο έδαφος) και στάθηκα όρθιος.

Για μια στιγμή και μόνον «θορυβήθηκα», καθώς μυρίζοντας βενζίνη δεν έφθανα να ανοίξω την (επάνω) αριστερή πόρτα, κάτι που έληξε αστραπιαία, καθώς οι αγαπημένοι μας φίλαθλοι - θεατές που έφθασαν κουτρουβαλώντας άνοιξαν την μπουκαπόρτα, από όπου και βγήκαμε άθικτοι, υγιέστατοι και ασκόνιστοι προς μεγάλη έκπληξη (ευχάριστη) των παρισταμένων, που φοβόντουσαν ότι θα ζουν κάποιο άηλο δυσάρεστο ίσως και μακάβριο θέαμα.

Όμως τα αγωνιστικά αυτοκίνητα φίλοι μου δεν αφήνουν (εύκολα) περιθώρια για τραυματισμούς.

Τα άριστα μέτρα παθητικής ασφάλειας (τα οποία μεταφέρονται και στα καθημερινά μας σωστά νορμάλ αυτοκίνητα) όπως τα Roll Bar, τα Bucket, τα συστήματα πυρόσβεσης, οι άφλεκτες φόρμες, τα προστατευτικά κράνη και όχι μόνο, σε συνδυασμό με τις «σωτήριες» ζώνες ασφαλείας, δίνουν τη δυνατότητα στα πληρώματα αγώνων, να αντιμετωπίζουν ανώδυνα τέτοιες ακραίες, σοβαρές και επικίνδυνες καταστάσεις.

Ίσως σκηνές, γραμμένες σε video από τέτοια κραυγαλέα εντυ-

CRASH TEST «Αγωνιστικού»

πωσιακά ατυχήματα θα πρέπει να βλέπουν οι πολίτες σε ενημερωτικά ασφαλούς οδηγήσις προγράμματα της TV ώστε να μπορέσουν να συνειδητοποιήσουν κάποτε την τεράστια προστασία που προσφέρουν οι ζώνες ασφαλείας (όταν βέβαια τις φοράμε)! Μπορεί βέβαια να ήταν δυσάρεστο το συναίσθημα που μου δημιουργήθηκε από την εμπλοκή μου στο ατύχημα αυτό, αλλή στην πράξη η απόδειξη της προστασίας που μας εξασφάλισαν οι ζώνες και οι υπόλοιπες προδιαγραφές παθητικής ασφάλειας, με έκαναν ακόμη πιο ένθερμο υποστηρικτή τους, τόσο, που από εδώ και πέρα και σε κάθε ευκαιρία θα σας «πρήζω» πραγματικά το «κεφάλι» με προτροπές και συμβουλές ακόμη και πιεστικές, ώστε αν ποτέ (ω μη γένοιτο) εμπηακείτε και εσείς σε κάποιο σοβαρό ατύχημα να έχετε τη χαρά να βγείτε από τα συντρίμια και να περπατήσετε μόνοι σας σώοι και αβλαβείς, όπως ο συνοδηγός μου και εγώ, με μοναδικά θύματα τις λαμαρίνες και ίσως τον εγωισμό σας.

Δείξε μου το αυτοκίνητό σου
να σου πω ποιός είσαι.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

«Η καλή μέρα από το πρωί φαίνεται» λέει και η γνωστή λαϊκή παροιμία. Και το πρωί φίλοι μου ξεκινάει με την αγορά του αυτοκινήτου μας!

Ανεξάρτητα από το κόστος **το πρώτο και μοναδικό κριτήριο στην επιλογή του τετράτροχου μας, πρέπει να είναι η ασφάλεια** και ακεραιότητα των επιβαινόντων, δηλαδή η δική μας!

Είναι λογικό, ότι οι βασικές μας επιθυμίες και ανάγκες είναι αυτές που μας οδηγούν στο ξεδιάλεγμα, από τα πολλά, κάποιου οχήματος. Ποιές είναι όμως τώρα οι ζωτικής σημασίας ανάγκες και επιθυμίες ενός λογικού ανθρώπου;

Μα η υγεία του, η ακεραιότητά του και πάνω απ' όλα η ζωή του!

Και εδώ φίλοι μου αρχίζει το θέατρο του παραλόγου.

Ενώ όλοι ξέρουμε την αξία της ζωής σχεδόν κανένας δεν την εκτιμάει.

Αντί να επιλέγουμε λοιπόν αυτοκίνητα με καλό κράτημα, άριστα φρένα με ABS, συστήματα αντιολίσθησης, ελεγχόμενες ζώνες παραμόρφωσης του αμαξώματος, άκαμπτους χώρους επιβατών, πλευρικές δοκούς, αυτόματα συστήματα διακοπής ρεύματος και καυσίμου, ζώνες ασφαλείας με προεντατήρες, αερόσακους εμπρόσθιους αλλά και πλευρικούς και δεκάδες άλλα σοβαρά εξαρτήματα που θα μας γλίτωναν την ζωή, πέφτουμε με τα μούτρα ακριβώς στο αντίθετο.

Έτσι, οι ξύλινες (όπως και στις νεκροφόρες) επενδύσεις, οι δερμάτινες ταπετσαρίες, τα special κλιματιστικά, τα πανάκριβα στερεοφωνικά ηχοσυστήματα, οι αεροτομές και σπόιλερ, τα φαντεζί μεταλλικά χρώματα, οι τεμπέληδες για τους αγκώνες, οι θήκες για αναψυκτικά, οι ηλεκτρικές καρέκλες (νομίζω χρειαζό-



Δείξε μου το αυτοκίνητό σου
να σου πω ποιός είσαι.

μαστε μερικές τέτοιες), οι μπαλαντζέζες και καθρεφτάκια μακιγιάζ, τα μίνι μπαρ ακόμη και τηλεοράσεις για να «στραβωνόμαστε» αντί να κοιτάμε το δρόμο και δεκάδες άλλες άχρηστες έως επικίνδυνες πολυτέλειες είναι τα κριτήρια των περισσότερων Ελλήνων για την επιλογή του αυτοκινήτου που θα επιβαίνει η οικογένεια του. Τόσο τους αγαπάει!

Και μετά από όλα αυτά συνδυασμένα με την αδιαφορία του Κράτους περιμένουμε να επιβιώσουμε; Ε όχι βέβαια φίλοι μου. Ούτε στα πιο αισιόδοξα όνειρα και παραμύθια δεν μπορούν να συμβούν αυτά!

«Δείξε μου το αυτοκίνητό σου να σου πω ποιος είσαι», λέει το σύγχρονο σοφό λαϊκό ρητό».

Μυαλό έχετε σίγουρα και βάλτε το να δουλέψει. Πιστέψτε ότι το οδηγημα είναι δύσκολο και επικίνδυνο και αποδείξτε αυτό που επιβλήεται να είστε, αγοράζοντας το σωστό και ασφαλές για εσάς, την οικογένεια σας, αλλά και για όλους μας αυτοκίνητο.

Φυσική κατάσταση οδηγού

Μάστιγα καταστροφική για την οδική μας ασφάλεια.

Συνέχεια και απόρροια και αυτή της έλλειψης οδηγικής συνείδησης. Μεθυσμένοι, ξενύχτηδες, άρρωστοι κάτω από την επήρεια φαρμάκων, με κακή όραση(μέχρι και γκαβοί), με στομάχι «τουμπανο» από φαΐ, υπέργηροι με παράνομες ανανεώσεις διπλώματος (θαδώματα) και όχι μόνο αυτό που λέμε κουτσοί στραβοί και ετοιμοπαράδοτοι στον «Αγ. Παντελεήμονα».

Τέρμα όμως τα θαύματα, φίλοι μου, όσο παντελεήμων κι αν είναι ο αρμόδιος για την οδική ασφάλεια Άγιος, ο γνωστός σε όλους μας Χριστόφορος (ίσως ο μόνος πραγματικά αρμόδιος μια και ο αντίστοιχος Υπουργός και οι περί αυτόν είναι για τα πανηγύρια,) έχει και αυτός τα όριά του. Όσα και εικονοστάσια και εάν φτιάξουμε στην Εθνική οδό για να τον καλοπιιάσουμε και να τον εξευμενίσουμε για το ξεφτίλισμα, που του κάνουμε εγκλημάτωντας προς τους συνανθρώπους μας συνειδητά (μάλιστα) ή και αθέλητα (λόγω βλακείας και ανικανότητας) δεν αρκούν.

Ακόμη και αν, όπως έχω γράψει και παλιά, φθάσουν τα εικονοστάσια αυτά τοποθετημένα πηλίο - πηλίο να φτιάξουν μία μακάβρια μπαριέρα σ' όλο το μήκος των Εθνικών οδών θυμίζοντάς μας έτσι τον άθλιο και ηλίθιο τρόπο, που αντιμετωπίζεται η ασφάλεια στο κράτος μας.

Και φοβάμαι φίλοι μου ότι πρώτα θα τελειώσει αυτή η Grand Giniol μπάρα από την πολυσυζητημένη και «ατέλειωτη» τύπου «Γεφύρι της Άρτας» μπαριέρα, που τα αρμόδια αδιάφορα Υπουργεία και υπηρεσίες αδυνατούν να κατασκευάσουν, εδώ και πολλή χρόνια αφήνοντάς μας να κουτουλάμε μεταξύ μας τα τετράτροχά μας σαν τετράποδα κριάρια και να δίνουμε δουλειά στο ΚΑΤ και στα γραφεία κηδειών.

Στο θέμα μας όμως. Μην νομίζετε ότι όταν λέω καλή φυσική

Φυσική κατάσταση οδηγού

κατάσταση εννοώ Rambo, Σβαρτζενέγκερ ή Κουταλιανό! **Είναι «ζωτικά» απαραίτητο όμως όταν δεν είστε ή δεν αισθάνεστε καλά** για κάποιους από τους προηγούμενους λόγους **να μην οδηγείτε!** Μπορεί να οδηγήσει κάποιος άλλος που είναι σε καλή και φυσιολογική κατάσταση ή ο ταξιτζής με εσάς ξαπλωμένους άνετα ξεκούραστα και σίγουρα στο πίσω κάθισμα, ή ακόμη και να μείνετε στους φίλους σας ή συγγενείς που επισκεφθήκατε.

Στο κάτω - κάτω της γραφής γι' αυτό υπάρχουν και τα ξενοδοχεία και όλα αυτά βέβαια είναι προτιμότερα από το να οδηγείτε εσείς το αυτοκίνητό σας σα νεκροφόρα ή ακόμη από το να φιλοξενηθείτε για πάντα σε κάποιο νοσοκομείο ή νεκροταφείο.

Τέρμα βέβαια και στα κρασιά - ποτά σφηνάκια γενικά και αλκοόλ αν πρέπει να οδηγήσετε.

Ακόμη αν έχετε πάρει φάρμακα που επηρεάζουν τις αντιδράσεις σας (αντισταμινικά, μυοχαλαρωτικά, κ.λπ.) καθόσαστε «στα αυγά» σας μπροστά στο τζάκι σας τρώγοντας σουπες, πίνοντας ζεστά και περιμένοντας να γίνετε καλά πριν ξαναπιάσετε τιμόνι.

Φροντίστε να βλέπετε καλά διορθώνοντας (αν πρέπει) με τα κατάλληλα σωστά γυαλιά την όρασή σας και ακόμη εσείς οι μικρότεροι (δεν απευθύνομαι στους υπέργηρους, γιατί κανένας τους δεν παραδέχεται ότι γέρασε και δεν μπορεί πια) φροντίστε με «τακτ» να απομακρύνετε από την θέση του οδηγού τους ανήμπορους παππούδες και γιαγιάδες, αν θέλετε να τους έχετε κοντά σας απ' ενός και απ' ετέρου, να μην τους αφήνετε να σπέρνουν τον πανικό και το θάνατο στους δρόμους, δείχνοντας έτσι το ενδιαφέρον και την αγάπη σας για τους συνανθρώπους σας.

Υπάρχουν βέβαια και για τους «φυσιολογικούς» και Ο.Κ. οδηγούς μέθοδοι «συντήρησης» σε μεγάλα ταξίδια όπως συχνές στάσεις, ασκήσεις, κινήσεις, και ελαφρά γυμναστική για ξεμού-

Φυσική κατάσταση οδηγού

διασμα και καλή κυκλοφορία του αίματος παντού και σωστά. Αν τώρα νυστάξετε, υποχρεωτικά! λίγος ύπνος ώστε να μην κοιμηθείτε οδηγώντας και ξυπνήσετε στο ΚΑΤ ή δεν ξυπνήσετε καθόλου! Φροντίστε λοιπόν και προσέξτε να μη γίνετε πρωταγωνιστές, στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων και ειδήσεων, χάνοντας βέβαια δωρεάν «διαφήμιση» και προβολή, από τα ΜΜΕ, κερδίζοντας όμως τη ζωή σας.



Αλκοόλ και οδήγηση

Ξέρετε έστω και ένα σοβαρό άνθρωπο επιχειρηματία, συνειδητοποιημένο εργαζόμενο, βιοπαλαιστή που πριν πάει στην δουλειά του μπεκροπίνει; Έχετε δει κάποιον από τους υπαλλήλους Δημόσιας ή ιδιωτικής επιχείρησης να προσέρχεται στην εργασία του μεθυσμένος, ή για να μην θεωρηθώ υπερβολικός, με «φτιαγμένο» κεφάλι ή κέφι;

Μπορείτε να φανταστείτε έναν δικηγόρο, συμβολαιογράφο, δικαστικό, κομμωτή, γιατρό και γενικά οποιασδήποτε ειδικότητας πολίτη να έχει μπεκρουλιάσει ώστε να «τη βρει» κατά τη διάρκεια της εξάσκησης της επαγγελματικής του υποχρέωσης; Σίγουρα όχι!

Όμως όλους αυτούς τους κυρίους και κυρίες που κατά τη διάρκεια της καθημερινής απλής και ακίνδυνης επαγγελματικής τους απασχόλησης τους βλέπουμε νηφάλιους και με 100% επαφή με την πραγματικότητα σοβαρούς και προσγειωμένους, τους συναντούμε να συμπεριφέρονται σα σύγχρονοι «τζέκυλ» κάτω από την επήρεια οίνοπνεύματος «έχοντάς την καταβρεί» και να οδηγούν κάνοντας, ό,τι πιο ρίσκο και επικίνδυνο για τον εαυτό τους, τις οικογένειές τους και τους άλλους αδιαφορώντας για το θανατικό που θα σπείρουν στο διάβα τους και το αίμα που θα χύσουν ολόγυρα τους σαν «τυφλά εκτελεστικά αποσπάσματα» σαν βρυκόλακες της ασφάλτου.

Ας πιάσουμε όμως το θέμα από την αρχή του. Τι είναι αλκοόλ; Τι είναι κρασί; Όπως φαίνεται και από την ετυμολογία της λέξης κρασί: κάραν -σείει (κουνάει δυνατά το κεφάλι) είναι ένας τρόπος να «φύγει» κάποιος από την πραγματικότητα και να πληνθεί στον κόσμο της ψευδαίσθησης, του ονείρου, του ροζ σύννεφου και του κεφίου.

Ανέμελος, χαζοχαρούμενος, παραμυθισμένος, με θολούρα στο μάτι και στο μυαλό, βλέπει τα κακά σαν καλά, τα όσχημα σαν όμορφα, τα αληθινά σαν ψεύτικα και τις στροφές σαν ευθείες.

Αυτή βέβαια τη συγκεκριμένη πια ώρα, είναι ανίκανος να πάρει μια πραγματική και σωστή απόφαση, καθώς δεν μπορεί να ξεχωρίσει και να αντιληφθεί τον κίνδυνο στον οποίο εκτίθεται και εκθέτει και όλους τους άλλους. Εκείνη τη σημαντική στιγμή, θα πρέπει κάποιος λογικός, κάποιος πραγματικός άνθρωπος, να του μιλήσει, να του επιβληθεί και να του απαγορεύει το «θέρισμα» με δρεπάνι το αυτοκίνητο, ανθρωπίνων ζώων!

Πως θα ήταν δυνατόν κάτω από τέτοια «ψευδαίσθηση» και «παραληυσία» που προκαλεί η μέθη οποιοσδήποτε άνθρωπος να οδηγήσει αυτοκίνητο, κάτι για το οποίο χρειάζεται απόλυτη παρουσία και ικανότητα.

Φόνος εκ προθέσεως χωρίς αμφιβολία είναι και πρέπει να χαρακτηρίζεται κάθε θανατηφόρο οδικό ατύχημα που προκαλεί μεθυσμένος οδηγός.

Μη σας φαίνεται σκληρό και υπερβολή. Σκεφθείτε πώς θα νιώσετε αν κάποιος σκοτώσει το παιδί σας, τον άνθρωπό σας με αυτοκίνητο και ζητήσει συγχώρεση και έλεος, επειδή δήθεν δεν το έκανε σκόπιμα, καθώς γυρίζοντας από τα μπουζούκια, τα BAR ή τα σκυλάδικα που διασκέδαζε «τύφλα στο μεθύσι» δεν κατάλαβαν τι έκανε και που πήγαινε. Αυτός καλὰ γλύνταγε, οι άλλοι στα «τσακίδια» και στα θυμαράκια;

Δεν είναι έτσι φίλοι μου!

Η αδιαφορία για την ευτυχία, την ακεραιότητα και τη ζωή των άλλων και μετέπειτα η επίκληση της απώλειας συνείδησης λόγω «σεισμού του κεφαλιού» από κρασokatανύξεις, μόνο σαν εγκλη-

ματικές ενέργειες μπορούν να χαρακτηρισθούν και κανένα ελαφρυντικό δεν υπάρχει γι' αυτούς που προξένησαν «θανατηφόρο» κάτω από το «κράτος μέθης».

Δεν μας έφθαναν όλα τα άλλα κακά που μας έχουν βρει στην αυτοκινούμενη ζωή μας, όπως οι φριχτοί δρόμοι, η πλήθια σήμανση, η κακή αστυνόμευση και προστασία από την Τροχαία, η έλλειψη αγωγής και ικανότητας οδήγησης, η ανύπαρκτη ενημέρωση και φροντίδα από το κράτος, ή υποτυπώδης εκπαίδευση, η γελοία εξέταση που βγάζει στους δρόμους το «χάρο παγανιά» και τόσα άλλα σοβαρά και επικίνδυνα, έως θανατηφόρα για την πάνω σε ρόδες υγεία μας, έχουμε και τους μεθύστακες, τους ζηλωμένους, εξολοθρευτές, για το συνετισμό των οποίων η πολιτεία και βέβαια η τροχαία ΔΕΝ κάνει και πολλά. «Οι Έλληνες δεν οδηγούν μεθυσμένοι» λέει κάποιο «ανέκδοτο» στατιστικό στοιχείο της Τροχαίας, τα όργανα της οποίας απασχολημένα με απδίες και μακράν «ζηλωμένα» ΔΕΝ υποβάλλουν σε σοβαρά αλκοτέστ έξω από τα σκυλάδικα και τα νυκτερινά κέντρα διασκέδασης στις παραλιακές λεωφόρους τους «καθώς πρέπει» πολίτες που κυκλοφορούν και οπλοφορούν «τύφλα», τύφλα στα μούτρα τους!

Με τέτοιους υπεύθυνους για την προστασία μας, τύφλα να 'χουν οι νεκροθάφτες μας.

«Δεν λένω» και κρασάκι να πίνετε και μπίρα και ούισκι και οινόπνευμα και βενζίνη αν θέλετε, ΑΛΛΑ μην οδηγείτε!

Υπάρχουν και ταξί και κρεβάτια να κοιμηθείτε, που σίγουρα είναι προτιμότερα και από τις νεκροφόρες και τους τάφους, όπου μετά από ένα «μεθυσμένο» οδήγημα μπορεί μόνιμα να φιλοξενηθείτε.

Φάρμακα και οδήγηση

Για το θέμα της ασφάλειάς μας πήρα σαν αφορμή τη γρίπη, που σέρνεται και κυκλοφορεί.

Βέβαια και τα κρυώματα, τα συναχώματα, τα μπουκώματα, οι πονοκέφαλοι, τα πιασίματα και όχι μόνο είναι σε ημερησία διάταξη.

Τι γίνεται λοιπόν όταν αρρωσταίνουμε, ανεβάζουμε πυρετό και εξαντλούμαστε;

Μα συνήθως παίρνουμε φάρμακα με τη χούφτα. Εδώ λοιπόν είναι και το σοβαρό πρόβλημα, που ευθύνεται για τα πολλὰ από τα ατυχήματα στους δρόμους. Εκτός από τις zahάδες, tremούλες και κομμάρες από αυτή καθ' αυτή την αρρώστια, έχουμε και τα δυσάρεστα αποτελέσματα από την φαρμακοληψία κομπογιαννίτικα ή και με συνταγή γιατρού.

Σε κάθε περίπτωση πάντως δημιουργούνται καταστάσεις ανεξέλεγκτες καθώς ο οργανισμός αντιδρά στις ουσίες δημιουργώντας υπνηλίες, μειωμένη όραση, πεσμένες αντιδράσεις, στονίες, ψευδαισθήσεις (τύπου αλκοόλ), αστάθειες και πολλὰ άλλα συμπτώματα, ικανά να μας δημιουργήσουν προϋποθέσεις ατυχήματος λόγω απώλειας ελέγχου του αυτοκινήτου μας.

Ακόμη και τα πιο απλά φάρμακα, όπως τα αποσυμφορητικά, αντιγριπικά, αντιπυρετικά, μυοχαλαρωτικά, αντιφλεγμονώδη, δυνατά παυσίπονα, αντιβιώσεις κ.λπ., δημιουργούν στον οργανισμό παρενέργειες, που δεν πρέπει να τις παίρνουμε στην πλάκα γιατί είναι ικανές να μας οδηγήσουν λόγω «τροχαίου» πραγματικά κάτω από την κρύα κι άσπρη πλάκα!

Καλύτερα λοιπόν κάποιες μέρες ξάπλω στο σπίτι, ή εάν αυτό δεν γίνεται στη θέση του συνοδηγού παρά οδηγοί σε ξύλινο μονοθέσιο.

Θέση οδήγησης

Ένα από τα πρώτα πράγματα που θα πρέπει να διδάσκονται και να εξετάζονται για την απόκτηση της άδειας εισόδου στον καθημερινό «γύρο του θανάτου», είναι η σωστή θέση οδήγησης.

Οι μισοί περίπου Έλληνες οδηγοί είναι ξαπλωμένοι (έτοιμοι για ύπνο) χωρίς να φθάνουν σωστά ούτε το τιμόνι, ούτε τα πεντάλ και οι άλλοι μισοί κολλημένοι μπροστά με τη μύτη να ακουμπάει στο βοιάν και το δεξί γόνατο στο pioneer.

Είναι οι... άνετοι και οι φοβισμένοι. Είναι οι «ξερόλες», με το χέρι έξω από το παράθυρο (αιωρούμενο και έτοιμο για φάσκελο), τη μουσική «τέντα», το τσιγάρο κρεμασμένο στο στόμα (αλλά Λούκυ Λουκ παλαιότερα) και τη μαγκιά στη μούρη. Είναι και οι άλλοι. Οι Κυριακάτικοι. Με το Ν στο κούτελο (και όχι στο τζάμι), τον τρόπο στο μάτι και την βρισιά έτοιμη για όποιον τους προσπεράσει.

Υπάρχει βέβαια και ένα μικρό ποσοστό. Οι υπόλοιποι οδηγοί. Οι πραγματικοί οδηγοί. Αυτοί που έχοντας συνειδητοποιήσει τη δυσκολία της οδήγησης του αυτοκινήτου, σεβόμενοι τον εαυτό τους και τους συνανθρώπους τους, γνωρίζοντας καλὰ το αντικείμενο, παίρνουν τη θέση που θα έπαιρναν κάνοντας πραγματικά κάτι σοβαρό, δύσκολο και επικίνδυνο.

Για παράδειγμα, ένας αρχιτέκτονας δεν κάνει το σχέδιο ενός κτιρίου ξαπλωμένος ανάσκελα ούτε με την κοιλιά του να ακουμπάει στο χαρτί και στο χάρακα. Ή ένας χειριστής computer δεν δουλεύει το πληκτρολόγιο από μακριά με ξεμασχαλισμένο χέρι και ξάπλω και βέβαια ούτε με τη μούρη κολλημένη στην οθόνη. Ακόμα και ένας χαρτοπαίκτης που παίζει μια «σοβαρή» παρτίδα ούτε σε ύπτια θέση βρίσκεται ούτε πάνω στο τραπέζι σέρνεται αλλά και όλοι μας όταν τρώμε παίρνουμε μία θέση βοιική και

Θέση οδήγησης

λειτουργική θα έλεγα, έτσι ώστε να μπορούμε να «χειριστούμε» τα πιρούνια, τα κουτάλια και τις «παπάρες» χωρίς να μπαίνει η γραβάτα μας (αν φοράμε) μέσα στη σούπα ή χωρίς να πρέπει να γίνουμε «τιραμόλη» για να φθάσουμε τη σαλάτα από τη μέση του τραπεζιού.

Έτσι, είναι αυτονόητο, ότι στο οδήγημα του αυτοκινήτου που είναι δυσκολότερο (;) και πιο επικίνδυνο (;) από όλα τα άλλα, η **θέση μας πρέπει να είναι σωστή και λειτουργική**. Φροντίστε λοιπόν τα χέρια σας να πιάνουν το τιμόνι στα πλευρά (ανατολή και δύση), μισοδηγισμένα και στην κορυφή (βοράς) τουλάχιστον όχι τεντωμένα.

Η πλάτη του καθίσματος (αεροπλάνο σε απογείωση) σχεδόν σε όρθια θέση, για σωστή στήριξη της πλάτης, της σπονδυλικής στήλης, λειτουργίας του λαβύρινθου (ισορροπία) και απόλυτης εποπτείας του χώρου που κινούμεθα.

Αντίστοιχα τα πόδια δεν πρέπει να τεντώνονται στο πάτημα του πεντάλ, ούτε βέβαια και να σκαλώνουν στο κάτω μέρος του τιμονιού.

Όσο πιο σοβαρά και υπεύθυνα αντιμετωπίζετε το οδήγημα, τόσο πιο σωστή και λειτουργική θέση οδήγησης θα αναζητάτε και θα (την) βρίσκετε.

Καλύτερο παράδειγμα, η θέση των οδηγών αγώνων Ράλι, των ανθρώπων που χρειάζονται άνεση κινήσεων, θέση ετοιμότητας, πλήρη εποπτεία και βέβαια ευκολία και μεγάλη ταχύτητα χειρισμών, η θέση αυτή είναι η θέση που περιέγραψα.

Φροντίστε λοιπόν για τη δική σας ασφάλεια και των δικών σας, να κάθεστε σωστά έχοντας «αίσθηση» και έλεγχο του αυτοκινήτου σας.

Παιδιά στο αυτοκίνητο

Είναι απίστευτο και όμως ελληνικό και μόνον (δυστυχώς), να βλέπεις μικρά αθώα απροστάτευτα παιδάκια να «κάθονται» ή μάλιστα να πλέουν χαρούμενα και ανέμελα πάνω στα μπροστινά καθίσματα αυτοκινήτων, χωρίς ζώνες ή κάποια τέλος πάντων παθητική προστασία (καθισματάκια κ.λπ.) έτοιμα να εκτοξευθούν και να τραυματισθούν έως και να «πλωσουν» πάνω στο ταμπλό ή το παρμπρίζ, με το πρώτο δυνατό φρενάρισμα (τσαρούχωμα) ή με κάποια συνηθισμένη, καθημερινή πια σύγκρουση.

Εγκληματική ενέργεια τουλάχιστον χωρίς κανένα ελαφρυντικό εκ μέρους των γονέων και γενικά των μεγάλων, είναι η «παρουσία» των μικρών «αγγελικών βελζεβούληδων» στο μπροστινό μέρος οποιουδήποτε τροχοφόρου και υπό οποιεσδήποτε συνθήκες.

Η ανοησία, άγνοια, επιπολαιότητα, η μαγκιά και όχι μόνο του νεοέλληνα σε όλο τους το μεγαλείο.

Τα χωρίς αμφιβολία τραγικά και δραματικά αποτελέσματα από την ύπαρξη και «παραμονή» παιδιών στα μπροστινά καθίσματα, αποδεικνύουν για μία ακόμη φορά την έλλειψη σοβαρότητας, με την οποία αντιμετωπίζεται από τους «γκιασούρηδες» οδηγούς η αυτοκίνηση στη χώρα μας.

Κανένας ή σχεδόν κανένας δεν έχει συνειδητοποιήσει πόσο σοβαρό και επικίνδυνο είναι το οδήγημα του αυτοκινήτου.

Βέβαια γι' αυτό τη μεγαλύτερη ευθύνη την έχει η πολιτεία με τα ανύπαρκτα ενημερωτικά της προγράμματα. Αντί, ας πούμε, το υπουργείο Συγκοινωνιών να προειδοποιεί ότι «το κακό οδήγημα βλάπτει σοβαρά την υγεία», απλά φροντίζει μόνο να εισπράττει φόρους και εισφορές για οποιαδήποτε βέβαια άληθη χρήση ΕΚΤΟΣ από τη βελτίωση των συνθηκών της οδικής ασφάλειας, ξεκινώντας από την εκπαίδευση και καταλήγοντας στη σωστή εν-

Παιδιά στο αυτοκίνητο

μέρωση και όχι μόνο.

Έτσι λοιπόν, χωρίς καθόλου ενημέρωση ο έλληνας, γνήσιος απόγονος του Καραγκιόζη που όλα τα ξέρει, κάνει τον πονηρό, αδιαφορεί για τα γύρω του προβλήματα δημιουργώντας συνεχώς θανάσιμους κινδύνους στους συνανθρώπους του και στον εαυτό του και στο τέλος, όταν ο «τρόμος των δρόμων» μπει στο δικό του αυτοκίνητο, ρίχνει τις κατάρες και τις ευθύνες στους άλλους και στην ατυχία του βέβαια.

Καμία πρόβλεψη για παθητική προστασία, ιδιαίτερα για τα μικρά παιδιά. Αντίθετα η νοοτροπία του «έτσι μ' αρέσει», «δεν πειράζει», πάμε σιγά σιγά κ.λπ., σκοτώνει εκατοντάδες αθώες ψυχούλες κάθε χρόνο.

Αλήθεια, αν δείτε κάποιον να κακοποιεί ένα παιδάκι ή να του δημιουργεί προϋποθέσεις θανάσιμου κινδύνου ή κινδύνου γενικά δεν θα επέμβετε για να προσπαθήσετε να το βοηθήσετε με κάθε τρόπο, ζητώντας ακόμα βέβαια και την επέμβαση της αστυνομίας;

Αυτό έκανα και κάνω συχνά όταν βλέπω παιδιά «μπροστά». Προσπαθώ βέβαια να μη γίνω αγενής και με ευγένεια και «τακτ» υπενθυμίζω στους μεγάλους των άλλων αυτοκινήτων, ότι είναι απόλυτα επικίνδυνο να αφήνουν τα αγγελούδια τους μπροστά.

Σχεδόν πάντα αν και κάπως ενοχλημένοι λόγω υπόδειξης, οι περισσότεροι με κάποιο χαμόγελο αμηχανίας και ένα «ευχαριστώ» συμμορφώνονται.

Πολύ σπάνια υπάρχουν ανόητες εγωιστικές αντιδράσεις όπως, για παράδειγμα, κάποιας «κυρίας» με κούρσα η οποία καπνίζοντας (ηάθος και επικίνδυνο) σαν φουγάρο και βαμμένη σαν «κλόουν» (επειδή είχα θυμώσει με ενοχλούσαν όλη!) μου

Παιδιά στο αυτοκίνητο

είπε να κάνω «τη δουλειά μου». Όταν είπα ότι αυτό κάνω σαν καλός συνάνθρωπός της, με «διασολόστειλε». Η αλήθεια είναι ότι με το ζόρι κρατήθηκα να μην της ανταποδώσω τη φιλοφρόνηση και την ευγένεια της ή να της σβήσω το τσιγάρο στη φαρμακερή και γαϊδουρινή της γλώσσα. Βέβαια δεν έκανα τίποτα από αυτά, απλά επιτάχυνα γρήγορα, προσπαθώντας να βρω ένα όργανο της τάξης, έναν τροχονόμο για να τον ενημερώσω για την εγκληματική ηλιθιότητα της «αριστοκράτισσας» μπας και αυτός μπορέσει να σώσει το δύστυχο «ξανθούλι» από κάποιο πιθανό τραυματισμό.

Ατυχώς για το μικρό και ευτυχώς για την επικίνδυνη χαζή, δεν βρήκα κάποιο περιπολικό στο δρόμο (όλοι ήταν απασχολημένοι με το παράνομο παρκάρισμα και άλλες σοβαρές ασχολίες) και λίγο πιο κάτω έχασα και την επαφή με την πρωταθλήτρια της ευγένειας, καθώς μάλλον θα πήγε για ψώνια σε κάποια μπουτίκ όπως εξάλλου κάνουν και εκατοντάδες άλλες κυρίες που κάθε πρωί μπλοκάρουν τους μισούς δρόμους της Αθήνας κόβοντας βόλτες άσκοπα στα κοσμικά στέκια.

Ποιο νέφος και πράσινα άλογα; Φθάνει να κυκλοφορούν και ποιος ενδιαφέρεται για την ρύπανση και το θανατικό που αιωρείται πάνω από τα κεφάλια μας στην έρμη πρωτεύουσα; Προτεραιότητα στις κοσμικές, κουλουριάρικες, δεκατιανές εμφανίσεις για κουτσομπολιά, μόδα και μπούρδες και άσε τους άλλους να κουρεύονται.

Το ότι πιάνουν ζωτικές για εργαζόμενες θέσεις παρκάρισματος, ότι μοιλιάρουν με την καταπληκτική άσχετη και επικίνδυνη οδήγηση τους τους δρόμους, ότι φθομώνουν χωρίς λόγο την ήδη επιβαρυσμένη ατμόσφαιρα με δηλητηριώδη μόχλα, δεν τους λείει τίποτα.

Τσιγαράκι, μουσική, κοίταγμα στον καθρέπτη μόνο για τη διόρ-

Παιδιά στο αυτοκίνητο

θωση του μακιγιάζ, ζώνες ασφαλείας ΠΟΤΕ (αυτές είναι για τους πληβείους), σκυλιά που αλωνίζουν πάνω στα καθίσματα και δυστυχώς (πολλές φορές) μωρά και μικρά παιδιά «χυμα» μπροστά, έτοιμα για το ΚΑΤ ή το «Παίδων».

Η τροχαία τι κάνει λοιπόν εκτός από το να βεβαιώνει ανόντες και ασήμαντες για την ασφάλεια των πολιτών παραβάσεις;

Πού είναι τα όργανα της τάξης να «κόψουν αυτιά» όταν οι επιβάτες δεν φοράνε ζώνες ασφαλείας και κεφάλια όταν υπάρχουν παιδιά μπροστά εκτιθεμένα στο χειρότερο και πιο συνηθισμένο κίνδυνο, τον κίνδυνο του ακρωτηριασμού ή του θανάτου σε τροχαίο ατύχημα;

Νέες τιμές και ποινές προβλέπει ο ΚΟΚ για όλες τις παραβάσεις (και για τις σοβαρές) όμως, συνήθως τα όργανα της τάξης δεν «είναι εδώ» για την βεβαίωσή τους. Είναι αηλού και γράφουν ραβασάκια στα παρκαρισμένα ή κυνηγάνε τους παραβάτες των «στημένων» ορίων ταχύτητας, σίγουρα βέβαια όχι για προστασία.

Βέβαια φίλοι μου, δεν πρέπει να περιμένουμε την τροχαία να «μπει» μέσα στο δικό μας αυτοκίνητο, να μας κανακεύει, να βάζει τα παιδιά μας στο πίσω κάθισμα, να τα δέσει, να τους αηλάξει babyliño και να αφήσει και ένα όργανο να κάνει τον φύλακα άγγελο πάνω από τον ώμο μας σαν τον παπαγάλο του Ροβινσώνα Κρούσου.

Είναι αυτονόητο και επικίνδυνο να μη φροντίζουμε εμείς οι ίδιοι να προστατεύουμε τα αγγελοΐδια μας, την οικογένειά μας γενικά και τον εαυτό μας βέβαια, λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, τη στιγμή μάλιστα που αυτά είναι απλά, εύκολα, γρήγορα και αποτελεσματικά (αρκεί να τα κάνουμε)

Επειδή λοιπόν είναι σίγουρο ότι όλοι αγαπάτε πολύ τα γλυκά

Παιδιά στο αυτοκίνητο

αγγελοΐδια σας και θα λυπηθείτε «μέχρι θανάτου» εάν πάθουν κάτι σοβαρό - για το οποίο μάλιστα θα ευθύνεστε εσείς - να θυμάστε: **ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΠΑΝΤΑ ΠΙΣΩ στα ειδικά καθισματάκια τους ή δεμένα (τα μεγαλύτερα) με τις ζώνες ασφαλείας.** Όπως εξάλλου και όλοι οι επιβάτες.

Να θυμάστε λοιπόν ότι ειδικά (και πάνω από όλα) τα παιδιά δε φταίνε σε τίποτα.

Οπλοφορία - κυκλοφορία στην πόλη

Μόνον έτσι θα μπορούσε να χαρακτηρίσει κάποιος τη σχέση, επικοινωνία και συνεννόηση ανάμεσα στους οδηγούς που κυκλοφορούν με τα αυτοκίνητα τους καθημερινά μέσα στα μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Αθήνα.

Μηλοκαρισμένες διασταυρώσεις, ανόητα μπουτιλιαρίσματα, καμία τήρηση προτεραιότητας, στάθμευση όπου και όπως να 'ναι, επιτόπιες απαγορευμένες στροφές, έλλειψη κατανόησης, αλληλεξυπηρέτησης, σεβασμού και όχι μόνον!

Απεληψία, άγχος, χάσιμο χρόνου, εργατώρες πεταμένες, άσκοπη καθυστέρηση έχει καταντήσει η μετακίνησή μας μέσα στις πόλεις.

Περιστέρι - Μιχαλακοπούλου μιάμιση ώρα (με πολύ τύχη) και Παραλία - Γαλάτσι (μέσω Κατεχάκη) άλλο τόσο, έχουμε φθάσει στο σημείο να χρειαζόμαστε λιγότερη ώρα να πάμε στην Αταλάντη ίσως και τη Λαμία (παρ' όλη τα ανόητα όρια ταχυτητας), από το να φθάσουμε στο Αιγάλεω ξεκινώντας από την Παιανία.

Εκνευρισμός, ταλαιπωρία, κατανάλωση (καυσίμων) μεγάλη ρύπανση, κινητήρες σε υψηλές θερμοκρασίες, τρακαρίσματα, «κυνήγημα» δικύκλων, ένα συνεχές «αθλητούμ» για το οποίο ευθύνεται η Πολιτεία και οι πολίτες της.

Καλύτεροι δρόμοι, συγχρονισμένοι σηματοδότες, χώροι παρκαρίσματος, καλύτερες συγκοινωνίες, ανισόπεδες διαβάσεις, έξυπνα έργα διευκόλυνσης της κυκλοφορίας, (όχι βέβαια όπως το τρίγωνο των Βερμούδων στην Μεσογείων - Μιχαλακοπούλου - Φειδιππίδου), λωρίδες μικρών δικύκλων και ποδηλάτων, παρουσία της τροχαίας στους προβληματικούς κόμβους και διασταυρώσεις, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής, σωστή ραδιοφωνική ενημέρωση (των οδηγών) για μπηλοκαρισμένους δρόμους και χαλασμένους

Οπλοφορία - κυκλοφορία στην πόλη

σηματοδότες και βέβαια καλύτερη εκπαίδευση και ενημέρωση (βλ. ουσιαστική εκπαίδευση) για βελτίωση της κυκλοφοριακής αγωγής και της ψυχολογίας στην «κίνηση» (Traffic psychology) κ.λπ. που είναι υποχρεώσεις της πολιτείας με σκοπό την ανακούφιση της επιβαρυμένης «γόρδιας» αστικής κυκλοφορίας.

Εμείς τώρα, οι οδηγοί τι κάνουμε; Είμαστε αθώοι και αμέτοχοι σε αυτό το καθημερινό μπουρδούκλωμα.

Ε! βέβαια, εμείς δεν φταίμε σε τίποτε. Γιατί να αφήσουμε, για παράδειγμα, ελεύθερη τη διασταύρωση να περάσει ο άηλος συμπολίτης μας και να μην τον «φρακάρουμε» και αυτόν να μας κάνει παρεούλα; «και άστον να βουρλίζεται».

Είναι βέβαια αυτό χαρακτηριστικό του Έλληνα που δεν θέλει τον εαυτό του να επιτυγχάνει αλλήλ τον άλλον να αποτυγχάνει, δεν θέλει να βελτιώνεται αλλήλ τον άλλον να μένει στάσιμος, δεν θέλει να «μαθαίνει» αλλήλ τον άλλον «ντουβάρ».

Στόχος του νεοέλληνα η διάκριση μέσα από χαμηλό «στάνταρτς» φθάνει να σκεπτόμαστε περισσότερο από έναν βλάκα για να θεωρηθούμε έξυπνοι, ή να οδηγούμε καλύτερα από ένα «Νικολάκη» άσχετο για να «κάνουμε» τον Βάτανεν.

Η νοοτροπία του «αρπακόλα» και του «εύκολου» χωρίς υποδομή και προοπτικές σ'όλο της το μεγαλείο, κατά τ' άλλα είμαστε έτοιμοι για τον σκληρό ανταγωνισμό της ΕΟΚ.

Για να μην θεωρηθώ όμως πολύ «σοφιστικέ» ας τα πούμε απλά και έξω από τα δόντια.

Φίλοι μου, δείξτε υπομονή και κατανόηση, μη μπηλοκάρτε τις διασταυρώσεις, όταν πρόκειται να στρίψετε δείξτε το με το φλας έγκαιρα και «πάρτε» τη σωστή λωρίδα, χωρίς να σκορπάτε πανικό και εκνευρισμούς, διασχίζοντας για «πλάκα» τις λωρίδες,

Οδηγοφιλία - κυκλοφορία στην πόλη

δώστε τις προτεραιότητες που καθορίζει ο ΚΟΚ στους άλλους οδηγούς, αφήστε να περάσουν στη διάβαση πεζών, παιδιά, γέροι, συνάνθρωποί σας, μην παρκάρετε όπου βρείτε, μην κυκλοφορείτε άσκοπα, **μην εκθρεύεσθε τους οδηγούς των άλλων αυτοκινήτων, δεν έχετε να χωρίσετε τίποτε μαζί τους, δείξτε τους αγάπη και σεβασμό όπως θα θέλατε και οι άλλοι για εσάς.** Είναι στο χέρι μας, να βελτιώσουμε τις συνθήκες της «αυτοκινούμενης» ζωής μας, μην κάνουμε τα πράγματα πιο δύσκολα απ' ό,τι είναι και ας μην καταντήσουμε την «αυτοκινούμενη ανθρώπινη σχέση μας «Βαβέλ» χωρίς επιστροφή»!

Αυτο - κινήτη τηλεφωνία

Δε μας έφταναν όλη τ' άλλα ευτράπελα και τραγικοδραματικά με τους 3.500 νεκρούς και δεκάδες χιλιάδες τραυματίες των τροχαίων ατυχημάτων, έχουμε τώρα και την εν κινήσει των οχημάτων, ανόητη χρήση, των - όνομα και πράγμα - κινητών τηλεφώνων.

Εδώ δεν ξέρουν και δε μπορούν να οδηγήσουν και με τα δύο χέρια και εμφανίζονται στο τέλος του αιώνα μας οι κορυφαίοι στην οδηγική ανικανότητα και ασχετοσύνη Έλληνες «πιλότοι» να πιλοτάρουν με το ένα, έως κανένα θα έλεγα εγώ, χέρι. Το ένα στο ξυστό, το άλλο στο τηλέφωνο και το μυαλό στο βρόντο, στην επιταγή, στο θηλυκό, στην επιχείρηση, στις τρίχες, στο τίποτα κι όποιον πάρει ο χάρος.

Δεν είναι έτσι φίλοι μου. Φωνάζουμε χρόνια ότι **το πρόβλημα των θανατηφόρων και όχι μόνο ατυχημάτων οφείλεται βασικά στην έλλειψη συνειδητοποίησης της επικινδυνότητας και δυσκολίας της οδήγησης του αυτοκινήτου.** Αυτό έχει σαν επακόλουθο να μην εκπαιδεύονται ούτε να εξετάζονται σωστά και κατά συνέπεια να μη μαθαίνουν τα της σωστής ασφαλούς οδήγησης, παραμένοντας και κυκλοφοριακά ανάγωγοι, οι Έλληνες πολίτες.

Βέβαια ούτε προληπτικά και τίμια αστυνομεύονται, ούτε προστατεύονται, καθώς το κράτος θα έλεγε κανείς ότι σκόπιμα φροντίζει (ακόμα και με γενοκτονία) για τον αφανισμό του πληθυσμού του.

Μοιραία έχουμε καταλήξει λοιπόν, ότι μόνοι μας εμείς και μόνο εμείς πρέπει να φροντίζουμε για την ασφάλεια των δικών μας, των παιδιών μας και τη δική μας. Το οδήγημα λοιπόν με ένα χέρι και χωρίς μυαλό, μόνο σε θάνατο ή φρικτό τραυματισμό μπορεί να οδηγήσει.

Αυτο - κινητή τηλεφωνία

Δε ήλω, και τηλέφωνο μπορούμε να έχουμε και να μιλάμε όταν πρέπει αλλιά όπως πρέπει. Δε χάνουμε τίποτα εάν σταματήσουμε το αυτοκίνητο μας σε μια σίγουρη άκρη και μιλήσουμε μια και κάτι πραγματικά συμβαίνει. Αντίθετα όμως κινδυνεύουμε και τη ζωή μας να χάσουμε και τη συνείδησή μας και την ελευθερία, μας, κτυπώντας άδικα έναν συμπολίτη μας.

Πιστεύω ακόμη ακράδαντα ότι **ούτε τα carkits λύνουν το πρόβλημα της τηλεφωνικής ασέλγειας, καθώς την κρίσιμη στιγμή της οδήγησης, όπου χρειάζεται πλήρης συμμετοχή λείπει το σπουδαιότερο κομμάτι, το μυαλό μας, η προσοχή μας.**

Βέβαια αν ο χωρόχρονος δεν προσφέρεται για άμεση τάση τη στιγμή της κλήσης πρέπει η συνδιάλεξη να είναι σύντομη και από εμάς επιβάλλεται η γρήγορη διακοπή της πάρλας.

Θα θυμάστε βέβαια τις mini TV που μπαίνουν στα αυτοκίνητα και που σαν πλθίθιοι οι οδηγοί τις κοιτούσαν και τις παρακολουθούσαν οδηγώντας κατ' ευθείαν στο ΚΑΤ και το φαναρτζή.

Μη φτάσουμε στο ίδιο σημείο σήμερα και μετατρέψουμε ένα πραγματικά χρήσιμο εργαλείο επικοινωνίας σε φυτάρι ανοίγματος τάφων ή σε νυστέρι χειρουργείων.

Η σωστή χρήση την κατάλληλη στιγμή δεν έβλαψε κανέναν. Η ασύστολη κατάχρηση όμως πολλούς.

Θα προσθέσω ακόμη και τους "μηχανικούς προβληματισμούς" που συνεπάγεται η κατά την κίνηση του αυτοκινήτου χρήση του ασύρματου τηλεφώνου.

Τα ABS ας πούμε μπορεί να μην δουλέψουν όπως θα έπρεπε, ίσως ακόμη και κάποιοι τύποι airbags μπορεί παράξενα να ενοχληθούν, όπως και κάποια ακόμη ευαίσθητα ηλεκτρονικά των

Αυτο - κινητή τηλεφωνία

μοντέρνων μας αυτοκινήτων από την αιωρούμενη ενεργοσυχνότητα.

Ο νοών νοείτω βέβαια τι θα μπορούσε να συμβεί σε τέτοιες περιπτώσεις. Μετά μην ξεχνάτε και τους βηματοδότες που μπορεί να μπερδευτούν και να «σκοντάψουν» σταματώντας καρδιές αλλιά και άλλων αθών τις ζωές.

Ας μη καταλήξουμε λοιπόν φίλοι μου πάλι στη λύση της (ανύπαρκτης) τιμωρίας και καταστολής από τα όργανα της πολιτείας.

Εμείς πρέπει να μην κάνουμε ασύστολη χρήση των τόσο χρήσιμων αυτών συσκευών, ώστε αξιοποιώντας αυτές σωστά και με λογική να συνδυάζουμε πια το τερπνόν μετά του ασφαλούς ωφέλιμου.

Εύλογη νομίζω απορία.

Οι περισσότεροι, λογικό βέβαια λόγω ανύπαρκτης κυκλοφοριακής αγωγής, ζητάνε εκτός από ηλεκτρικές μπουρδες στα αυτοκίνητά τους, να μάθουν και σε πόσα δευτερόλεπτα επιταχύνει το υποψήφιο για αγορά αυτοκίνητο από 0 στα 100 χλμ.

Λες και αυτό είναι το ζητούμενο, λες και όλοι ετοιμάζονται να σπινάρουν και να αφήσουν λαστιχιές στα φανάρια ή να κάνουν εκκινήσεις τύπου φόρμουλα 1, λες και είναι οδηγοί με super licence!

Απορώ με όλους αυτούς τους δυστυχισμένους που αντί να κοιτάνε τι φροντίζει να εξασφαλίζει την ασφάλεια τους ψάχνονται για ανόητα εφόδια, εξοπλισμούς και «γκάζια» τη στιγμή που δεν ξέρουν καν να οδηγούν με ασφάλεια.

Αντί λοιπόν να προβληματίζονται με τις επιδόσεις και επιταχύνσεις προσπεράσματος με 4η ή 5η ταχύτητα στο κιβώτιο και από τα 60 στα 100 ή από τα 80 στα 120-130 ώστε με σιγουριά να ξεπερνούν τις νταλίκες και τους «στόκους» οδηγούς που μπλοκάρουν τις γρήγορες ηωρίδες, ερωτούν απλά πόσα άλογα βγάζει ο κινητήρας, ακόμα και αν αυτά έρχονται «ξεντερισμένα» στα αγωνιστικά σχεδόν επίπεδα των πάνω από 5.500 στροφών (βλ. Γιαπωνέζικα).

Ακόμα, και εδώ είναι το άκρον άωτον έλλειψης συνείδησης του τεράστιου κινδύνου του οδηγήματος, κανένας (μα κανένας) δεν ρωτάει **πόσα ζωτικά δευτερόλεπτα χρειάζεται ένα αυτοκίνητο να επιβραδύνει από τα 100 χλμ. στα 0** σταματώντας βέβαια με σιγουριά (όχι να κουρνιάξει σε κανένα ντουβάρι).

Βέβαια οι άνθρωποι δεν ενδιαφέρονται αν τα παιδιά τους ηυμένα αλωνίζουν το αυτοκίνητο, έτοιμα ακόμα και στο δυνατό

φρενάρισμα να τραυματιστούν σοβαρά μέχρι και να γίνουν αγγελάκια ή αν οι επιβάτες γενικά στο πρώτο τρακάρισμα αποδημήσουν εις τόπους χλοερούς ή σε τόπους γύψων και ακρωτηριασμών τουλάχιστον.

Εκνευρίζομαι ιδιαίτερα όταν ακούω μόνιμα ερωτήσεις για a/c ή ηλεκτρονικούς κλιματισμούς και stereo πολλών watt και χρημάτων διαπιστώνοντας τη φαιδρότητα που χαρακτηρίζει τους νεοέλληνες φιγουρατζήδες καταναλωτές που ψάχνουν την καταξίωση μέσα από το τετράτροχο τους, αντί τη σιγουριά και ακεραιότητα τους.

Βέβαια όταν τους τα πεις και μάλιστα «χοντρά» τότε μερικοί (λίγοι δυστυχώς) αρχίζουν να συνειδητοποιούν ότι προέχει η ζωή από το «ΠΟΥΛ ΜΟΥΡ» (πούλημα μούρης) και προβληματιζόμενοι ανεβάζουν πυρετούς και θερμοκρασίες σκέψης (συμβαίνει κι αυτό σπάνια).

Για να μη θεωρηθώ όμως μεροληπτικός θα καταφερθώ και κατά των αντιπροσωπειών που θα έπρεπε πρώτα αυτές να ξεχάσουν την «ανοησία» των 0-100 **τονίζοντας τη σημασία των προδιαγραφών ασφάλειας παθητικής τε και ενεργητικής και δη των «σίγουρων» επιβραδύνσεων θεσιζοντας πιο τη μέτρηση - επίδοση 100-0.**

ΜΕ ΤΟΝ ΦΑΝΑΡΤΖΗ

Θα θυμάστε βέβαια τα γαλλικά τραγούδια «ραντεβού τον Σεπτέμβρη» και τα «νεκρά φύλλα» (les feuilles mortes) με την μελαγχολική τους μουσική και τον ρομαντικό θλιμμένο στίχο.

Θα θυμάστε όμως (οι πιο πολλοί) στιγμές φόβου και πανικού που σας δημιουργήθηκαν όταν το αυτοκίνητό σας έκανε «πατινάζ» χωρίς να μπορείτε να το ελέγξετε πάνω στους βρεγμένους άθλιους και λαδωμένους δρόμους της Ελληνικής επικράτειας.

Θα θυμάστε τον ήχο του τρακαρίσματος και μετά από λίγες ημέρες την ορχήστρα με τα «κρουστά» του φαναρτζή, όπου είχατε μεταφέρει με τον γερανό το αυτοκίνητάκι σας, καθώς και τους «γλυκούς» στίχους του κόστους της επισκευής και του βαψίματος που σε συνδυασμό με τις χορωδίες των λεωφορείων και τις άριες στις πιάτσες των ταξί να συνθέτουν την προσωπική σας «μελωδία της ευτυχίας».

- Φθινόπωρο - χαμένες, δύσκολες εποχές για τους Έλληνες οδηγούς που εκτός από τη μειωμένη οδηγική τους ικανότητα (εκπαίδευση - εξέταση) και την κακή τους κυκλοφοριακή αγωγή έχουν να αντιμετωπίσουν βροχή, λάσπη, λάδια, χιόνι, ομίλην, περισσότερο νύκτα κ.λπ. ως βέβαια για να κλείσει ο κύκλος (του παραλόγου) κακά προετοιμασμένα αυτοκίνητα με φθαρμένα και άχρηστα λάστιχα και ανύπαρκτες «αναρτήσεις».

Πριν από οτιδήποτε άλλο που θα αφορά απλές συμβουλές τεχνικής οδήγησης σε δύσκολες συνθήκες και ψυχολογία θυέλλης θα τονίσω «ηράγματα» που αφορούν την «προετοιμασία», σωστή συντήρηση και εξοπλισμό του αυτοκινήτου μας και που έχουν πολλή να προσφέρουν στην ασφάλειά μας.



Πρώτο πράγμα λοιπόν που πρέπει να κάνουμε κάθε Φθινόπωρο είναι η αλλαγή ελαστικών. Η ζέστη και η ξερή «ατμόσφαιρα» της «πατρίδας» καταστρέφουν και ξεραίνουν μέσα σ' ένα χρόνο το λάστιχο των αυτοκινήτων μας.

Μη σκεφτείτε ότι κοστίζουν πολύ, γιατί θα πρέπει να συγκρίνετε το κόστος τους αυτό με το κόστος του φαναρτζή, του νοσοκομείου, των φαρμάκων, και «ο μη γένοιτο» του νεκροθάφτη.

Φροντίστε τα λάστιχα που αγοράζετε να είναι «φρέσκα» και όχι «μπαγιατούρες» μερικών ετών φυλαγμένες και σε λάθος συνθήκες, που θα σας πησάρουν επιτήδειοι λαστιχάδες.

Πάρτε τη γνώμη κάποιων ειδικών, ακόμη τηλεφωνήστε στα περιοδικά ειδικού τύπου ή ρωτήστε γνωστούς σας που έχουν σχέση με αγώνες αυτοκινήτου, **η αγορά ελαστικών είναι πολύ σοβαρό θέμα από το οποίο εξαρτάται η ασφάλειά σας και η ακεραιότητά σας στην «καθημερινή οδήγηση».**

Ευκαιρία βέβαια είναι με την αλλαγή ελαστικών και επιβάλλεται ένας καλός έλεγχος γεωμετρίας (λειτουργίας) του αυτοκινήτου.

Στους αγώνες ένα «αμέτρητο» αγωνιστικό αυτοκίνητο είναι «άχρηστο» (για επιδόσεις) - όχημα.

Τα αμορτισέρ! μην ξεχάσετε να ελέγξετε αν είναι «ουσαρισμένα» (πεσμένα) τα «αποσβεστήρια» των ταλαντώσεων. Τα αυτοκίνητα πρέπει να κυλάνε και όχι να μπιστάνε σαν τόπια.

Αλλάξτε τα λάστιχα των καθαριστήρων βάζετε καθαριστικό στο ταγκ των πιτσιλιστήρων και βέβαια κάντε και μία σωστή ρύθμιση και έλεγχο στα φώτα (εμπρός και πίσω) για να βλέπετε και να σας βλέπουν όταν οι συνθήκες δεν είναι «καθαρές».

Στο δρόμο τώρα, ή μάλλον στην πίστα πατινάζ που χρόνια

Ραντεβού το Φθινόπωρο

τώρα η πολιτεία δε φροντίζει να βελτιώσει αφήνοντας τους πολίτες της, να παίζουν τα «συγκρουόμενα» (δυστυχώς με μεγάλο κόστος) η «απαράδεκτη» υποδομή και ποιότητα του ασφαλιστάτητος έχει σαν αποτέλεσμα με τις πρώτες βροχές να έρχονται στην επιφάνεια ελαφριά, γλιστερά υλικά, όπως λάδι, γράσα και πετρέλαιο που κάνουν το δρόμο φοβερά γλιστερό. Σε αυτές τις καταστάσεις που είναι και οι χειρότερες, πρέπει να οδηγούμε με τεράστια προσοχή και ηρεμία.

Η ανύπαρκτη αποχέτευση και οι λάθος κλίσεις των Ελληνικών δρόμων δημιουργούν ακόμα ένα σοβαρό πάθημα. Το πρόβλημα των λιμναζόντων νερών που «φέρνουν» την υδρολίπηση (aquaplaning). Εδώ τα λάστιχα μη προλαβαίνοντας να διώξουν από το πέδημα τους όλη την «υποκείμενη» ποσότητα νερού ανεβαίνουν επάνω της σαν σε (υδάτινο) μαξιλάρι (που λειτουργεί σαν μια «χούφτα» μπίζιες) και παύουν να έχουν κατευθυντικότητα, grip (πιάσιμο), φρενάρισμα, traction (ελκτική δύναμη) και κράτημα.

Ο καλύτερος τρόπος (έχοντας βέβαια πάντα καινούργια λάστιχα) να αντιμετωπισθεί αυτό το επικίνδυνο φαινόμενο, είναι η μείωση της ταχύτητας τουλάχιστον κατά 40% περίπου, έτσι ώστε να προλαβαίνουν τα συλάκια του πέδηματος του ελαστικού να εκτοξεύουν γρήγορα τις «ανεπιθύμητες» ποσότητες νερού.

Τώρα αν βρεθούμε σε τέτοια κατάσταση, και είναι ευθεία πρέπει κρατώντας σταθερά το τιμόνι (ίσια) και με απαλές κινήσεις χωρίς φρεναρίσματα και επιταχύνσεις να περιμένουμε να αμβλυνθεί το φαινόμενο με την ελπίδα ότι μπροστά μας δεν θα υπάρχει άλλο αυτοκίνητο ή εμπόδιο (στροφή, τοίχος, κ.λπ.).

Τώρα αν το φαινόμενο εμφανισθεί (έντονο) πάνω σε στροφή τότε το μόνο που μπορώ να ευχηθώ είναι να έχετε ικανότητες

Ραντεβού το Φθινόπωρο

«Βατάνεν» τουλάχιστον μήπως και μπορέσετε να βγείτε σώοι και αβλαβείς από την «βρεγμένη» σας (με κάθε τρόπο!) περιπέτεια.

Το πιθανότερο βέβαια είναι ότι θα έχετε συμβάλλει στα συμπεράσματα και εμπειρίες ενός «Crash Test».

Γι' αυτό επιμένω! σιγά όταν βρέχει, ούτε οι δρόμοι, ούτε οι ικανότητες (δεν είμαστε Φιλανδοί) προσφέρονται για «ηρωικά ντριφταρίσματα».

Αντίστοιχα περίπου προβλήματα δημιουργεί και η λάσπη όπου εκτός των άλλων (για τους λάτρεις του χώματος και του κυνηγιού) χρειάζονται ειδικά τρακτερωτά λάστιχα με ειδική σχεδίαση πέδηματος ώστε να ξεπερνιούνται οι δυσκολίες της.

Όπως και στο χιόνι έτσι και στην λάσπη και τη βροχή χρειάζονται, ήρεμες, σταθερές και «ντελικάτες» κινήσεις.

Ποτέ «τσαρούχια» στα φρένα, απότομες τιμονιές ή επιταχύνσεις.

Τώρα που χειμωνιάζει και η νύκτα διαρκεί όλο και περισσότερο (καλά που δεν είμαστε στους πόλους και να έχουμε 6 μήνες νύκτα) πρέπει να **εξοικειωθούμε στο νυκτερινό οδήγημα**, μια και ο «δημόσιος» φωτισμός είναι ανύπαρκτος, μαθαίνοντας να εκτιμούμε αποστάσεις και αντικείμενα, βλέποντας τα κάτω από ένα άλλο «σκοτεινό πρίσμα».

Τα σωστά ρυθμισμένα φώτα και καθαρά τζάμια, η καλή όραση, το «έξυπνο» κοίταγμα του δρόμου (να μην κοιτάμε τα φώτα των άλλων σαν λαγοί και στραβωνόμαστε) και η καλή φυσική κατάσταση σε σχέση πάντα με την μειωμένη ταχύτητα, θα μας βοηθήσουν αρκετά ώστε να μη πλέμε ότι η νύκτα «έπεφτε» (στα κεφάλια μας) «βαριά»!

Η κατάσταση ομίχλης ευτυχώς είναι σπάνιο φαινόμενο στη

Ραντεβού το Φθινόπωρο

χώρα μας χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν τη συναντάμε αρκετές φορές.

Μικρές ταχύτητες, φώτα ομίχλης, (ή μόνο χαμηλά φώτα, ποτέ προβολείς), κίτρινα γυαλιά ομίχλης, και ακόμη έξυπνη ανίχνευση του δρόμου (καθώς δεν βλέπουμε μακριά) κοιτάζοντας την άκρη της ασφάλτου, τα κολονάκια, το ρείθρο κ.λπ. είναι οι μοναδικοί τρόποι αντιμετώπισης του «θαμπού αυτού φαινομένου».



Ματωμένες γιορτές

Έφθασε και πάλι το μαχαίρι στο κόκκαλο! Κακή συμπεριφορά, νοοτροπία, αγωγή, γνώση, ταμπεραμέντο του Έλληνα, όχι μόνο είναι οι λέξεις που μασάει η πολιτεία μετά από κάθε εορταστικό θανατικό.

Και βέβαια δε διαφωνώ καθόλου, απλώς επικρίνω και κατακρίνω ακόμη περισσότερο τους διοικούντες, καθώς για όλα αυτά και πολλά ακόμη κακά των πολιτών τη μεγάλη ευθύνη την έχει και πάλι το Κράτος!

Το ανόητο Κράτος με τα κοιμώμενα (σε σοβαρά θέματα) Υπουργεία, που δε φροντίζουν να προσπαθήσουν τουλάχιστον να μειώσουν το τερατωδέστερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει αυτά τα χρόνια η χώρα μας. Με 10 νεκρούς την ημέρα και περισσότερους από 100 τραυματίες, θα έπρεπε η βουλή των Ελλήνων να έχει μόνιμα στα θέματα ημερησίας διάταξης το οδικό ατύχημα! Κι όμως, δεν ασχολούνται καθόλου, ούτε καν για δείγμα.

Αντίθετα βέβαια με την άγνοια και την εγκληματική τους αδιαφορία ωθούν τον νεαρό και όχι μόνο, ελληνικό πληθυσμό σε αφανισμό! (Τι ανησυχούν λοιπόν οι Τούρκοι;) Το είχα πει και παλαιότερα, θα έπρεπε οι αρμόδιοι και υπεύθυνοι για το θανατικό που συντελείται στους δρόμους να κάθονται στο скаμνί απολογούμενοι σε λαϊκό δικαστήριο με κατηγορούς τους συγγενείς των νεκρών και τους τραυματίες και παραπληγικούς. Ποιοι είναι όμως οι υπεύθυνοι;

Μα όλοι ή σχεδόν όλοι!

Το Υπουργείο Παιδείας, για την ανύπαρκτη κυκλοφοριακή αγωγή, ένα μάθημα ζωτικής σημασίας για τους μαθητές των σχολείων.

Το Υπουργείο Συγκοινωνιών για τη μη αλλαγή του ηλίθιου

Ματωμένες γιορτές

συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης που βγάζει άχρηστους, ανόητους και επικίνδυνους οδηγούς στους δρόμους.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ για τους άθλιους και επικίνδυνους χωρίς μπαριέρες δρόμους, τις κακοτεχνίες και τη βλακώδη σήμανση.

Το Υπουργείο Τύπου για τη μηδενική φροντίδα στην ενημέρωση του πολίτη μέσω των Μ.Μ.Ε. για τη δυσκολία και επικινδυνότητα της οδήγησης.

Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης για την παντελή έλλειψη πρόληψης και προστασίας των οδηγών με εξαίρεση βέβαια την καταστολή των επιβατών.

Το Υπουργείο Οικονομικών που νομίζει ότι κάνει οικονομία αφήνοντας να σκοτώνονται χιλιάδες νέοι και στους δρόμους τρις και περισσότερο το κόστος των ατυχημάτων κάθε χρόνο. Ας υπολογίσουν τουλάχιστον αυτό μια και τη ζωή μας είναι σίγουρο ότι δεν τη υπολογίζουν καθόλου.

Το Υπουργείο Πολιτισμού και ο ΕΟΤ που οι σοβαροί τουρίστες με αυτοκίνητα αρνούνται να ρισκάρουν την ακεραιότητα και τη ζωή τους στην πιο επικίνδυνη χώρα της Ευρώπης.

Το Υπουργείο Υγείας που κάποια φροντίδα για άμεση βοήθεια και αποκατάσταση των λαβωμένων στις μάχες των δρόμων δεν έχει λάβει. Μήπως χρειαζόμαστε τον Ερυθρό Σταυρό;

Μας τελείωσαν όμως τα Υπουργεία φίλοι μου. Ή μάλλον όχι, καθώς υπάρχει και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

Αλήθεια, αν ο Υπουργός του είχε εκτιμήσει ότι το θανατικό στους δρόμους δεν πρόκειται κανένα θερμό επεισόδιο, μάχη ή πόλεμος να το πλησιάσει αριθμητικά τότε θα φρόντιζε κάποια κονδύλια εξοπλισμών να πάνε για την αντιμετώπιση του εμφυλίου, επάνω στην άσφαλη πολεμίου.

Ματωμένες γιορτές

Και ο πρωθυπουργός και οι σύμβουλοι του τι κάνουν;

Μα... εκτός από τις απαράδεκτες χωρίς ζώνες ασφαλείας, όπως και οι Υπουργοί και Βουλευτές εμφανίσεις τους, δηλώσεις για μεγαλεπήβολα σχέδια αμελέτητα, που αφορούν τους δύστυχους πολίτες του Κράτους που καθημερινά βέβαια αφανίζονται.

Ίσως μόνο ένα συντονιστικό όργανο, ένα Ινστιτούτο οδικής ασφάλειας, με απεριόριστες και απόλυτες αρμοδιότητες να μπορούσε να βοηθήσει, συντονίζοντας τα Υπουργεία σε μια σειρά κινήσεων, αποφάσεων και πράξεων ζωτικής σημασίας που θα έφερναν καλύτερες μέρες, σε όλους όσους μπαίνουν στα αυτοκίνητα. Δηλαδή όλους μας.

Ίδωμεν!

Τροχαία - δόκανο ενέδρες τροχαίας - καταστολή

Μάλιστα! αυτό είναι η πιο αγαπημένη και συνηθισμένη δραστηριότητα της τροχαίας, το στήσιμο «δόκανου» η γνωστή ενέδρα χωρίς προειδοποίηση (πινακίδα ότι η ταχύτητα ελέγχεται με ραντάρ) με ύπουλο τρόπο κρυμμένοι πίσω από τις πικροδάφνες και τα δένδρα οι άνδρες και γυναίκες (χωρίς δίπλωμα οδήγησης πολλές φορές) της τροχαίας και παίζοντας τους «κλέφτες και αστυνόμους» βεβαιώνουν με μοτορόλες χρονόμετρα και διάφορα άλλα μηχανήματα υπερβάσεις των ανόητα χαμηλών ορίων ταχύτητας που διαπράττονται από τους ανύποπτους πολίτες - οδηγούς που πηγαίνουν στις δουλειές τους, όντες την ίδια στιγμή πραγματικά απροστάτευτοι από τις χιλιάδες παγίδες και κινδύνους που караδοκούν στο απαράδεκτο οδικό μας δίκτυο (γλιστερή ασφαλτός, έληψη μπαριέρας, ανύπαρκτη σήμανση, στενές γέφυρες, ισόπεδες ανοικτές διαβάσεις στην εθνική οδό, ζώα στο δρόμο εγκαταλελειμμένα, δημόσια έργα, επικίνδυνες στροφές, λάθος κλίσεις κ.λπ.).

Και βέβαια, αντί η τροχαία του κράτους μας να φροντίζει και να προφυλάσσει τους πολίτες του (που πληρώνουν γι αυτό) από όλα αυτά τα προηγούμενα με την παρουσία της και τις συμβουλές της στήνεται πολλές φορές μετά (εγκληματικό) από αποδεδειγμένα επικίνδυνα σημεία του εθνικού δικτύου και ποτέ πριν από αυτά (που έτσι θα έπρεπε για λόγους ασφαλείας των πολιτών). Και τις περισσότερες φορές σε εντελώς ανόητα και ακίνδυνα σημεία και τιμωρεί τους οδηγούς που έφθασαν σώοι και αβλαβείς στο μηλόκο μια και γλίτωσαν (στα επικίνδυνα σημεία) κατά τύχη από τον «χάρο» που караδοκούσε, βεβαιώνοντας παραβάσεις «υποχρεωτικά στημένες» λόγω των εξωπραγματικά χαμηλών ηλιθίων ορίων ταχύτητας με μοναδικό βέβαια σκοπό την είσπραξη χρημάτων για το δημόσιο. Χρήματα που ουδόλως χρησιμοποιούνται για βελτίωση των συνθηκών της οδικής ασφάλειας(!).

Τροχαία - δόκανο ενέδρες τροχαίας - καταστολή

Προστασία στους πολίτες βέβαια διατείνονται ότι παρέχουν τοιουτοτρόπως τα όργανα της τάξης, αλλά δυστυχώς (για όλους μας) θυμίζουν μπουζούκια που προσπαθούν να παίξουν Μπετόβεν, Μπαχ ή Μότσαρτ.

Κύριοι της τροχαίας, πριν φθάσει η στιγμή της τιμωρίας, πρέπει να υπάρξει σωστή ενημέρωση, δημόσιες σχέσεις, παρουσία και προστασία και αν βέβαια κάποιοι «κακοί» πολίτες - οδηγοί συνεχίσουν να μη συμμορφώνονται, τότε και μόνο τότε και δίκαια βέβαια, θα πρέπει να υποστούν τις συνέπειες της πραγματικής και επικίνδυνης ακόμη παράβασής τους.

Ήρθε ποτέ τροχονόμος στα διόδια κατά την έξοδο του Σαββατοκύριακου, ή των τριημέρων να μας θυμίσει χαμογελώντας να φορέσουμε τη ζώνη μας, να βάλουμε τα παιδιά πίσω ή να μας δώσει κάποιο φυλλάδιο συμβουλών και προτροπών οδικής συμπεριφοράς και ασφαλούς οδήγησης (σαν αυτές που μοιράστηκαν κάποιο Πάσχα από την Σχολή Ιαβέρης) προσφέροντας έτσι ουσιαστικά και θετικά στην ανύπαρκτη οδική ασφάλεια;

Με τέτοιες ενέργειες θα μπορούσε να αποκατασταθεί σιγά σιγά και ο χαμένος σεβασμός των πολιτών προς τα όργανα της τάξης, τα οποία βέβαια εφαρμόζοντας κατά γράμμα εντολές του Υπουργείου (που ανεγκέφαλοι έχουν προτείνει και άσχετοι έχουν εγκρίνει) και έχοντας την άμεση επαφή με τον πολίτη, έχουν υποστεί φθορά ακόμα και σε επίπεδο αντιπάθειας και αποστροφής από τους οδηγούς.

Πιστεύω ότι η Τροχαία εκτός από την είσπραξη χρημάτων για το δημόσιο (που γίνεται πιο αποκάλυπτα) **έχει υποχρέωση και καθήκον να φροντίζει να προστατεύσει και να αστυνομεύσει σωστά τον πολίτη** (εξάλλου αυτή είναι και η βασική αρμοδιότητά της) με μια σειρά ενεργειών όπως προτάσεις στα αρμόδια Υπουργεία για αναπροσαρμογή των ορίων ταχύτητας και αντικατά-

Τροχαία - δόκανο ενέδρες τροχαίας - καταστολή

σταση των πινακίδων με άλλες με σωστά, πραγματικά, αντικειμενικά όρια που να μπορούν πλέον να τα εμπιστευθούν οι οδηγοί. Επίσης για βελτίωση του οδικού δικτύου, ενημέρωση και συμβουλές στους πολίτες από τα ΜΜΕ και με φυλλάδια.

Να συμμετέχει στα προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής του Υπουργείου και το σπουδαιότερο να εντείνει την προστατευτική παρουσία της στα οδικά δίκτυα. Να συνεχίζει και να τιμωρεί τους αμετανόητα και επικίνδυνα οδικά συμπεριφερόμενους.

Πρέπει ακόμη να γίνει μια πραγματική αξιολόγηση της επικινδυνότητας των παραβάσεων και της πραγματικής συμμετοχής τους στο θανατικό των 3.500 νεκρών, 10.000 αναπήρων και 40.000 τραυματιών το χρόνο που μαστίζει τη χώρα μας τα τελευταία χρόνια. Διότι δεν είναι δυνατόν να θεωρείται επικίνδυνη παράβαση, για παράδειγμα, η παραβίαση του χαζού ορίου των 80 χιλιομέτρων στην ευθεία της Τραγάνας ή των 120 στην ευθεία των διόδων του Σχηματαρίου (με τρεις λωρίδες και με μπαριέρα) και να μη θεωρείται εγκληματική παράβαση η μόνιμη κίνηση στην αριστερή λωρίδα που παρεμποδίζει τους από πίσω και τους αναγκάζει σε υπέρβαση και «έκθεση» σε μετωπική ή παραβίαση του ερυθρού σήματος και της προτεραιότητας ή μεγάλη ταχύτητα σε κατοικημένες περιοχές ή στάθμευση πάνω στην Εθνική (συμφορά) οδό, ή κακή και σκόπιμη χρήση εκτυφλωτικών φώτων, ή προσπέραση και υπέρβαση σε σημεία χωρίς ορατότητα. Όπως ακόμη και η οδήγηση κάτω από την επιρροή οινόπνευματος ή γενικά με κακή φυσική κατάσταση (νύστα, κόπωση, κ.λπ.)

Αν τώρα φίλοι μου η Τροχαία εξακολουθεί να «αξιολογεί» με το δικό της λανθασμένο και επικίνδυνο για μας τους πολίτες τρόπο, ίσως - ή έω ίσως! - θα πρέπει να βρούμε κι εμείς λύσεις του τύπου αντιραντάρ για να προστατευόμαστε από το στήσιμο του ανόητου δόκανου!

Ο Άνθρωπος ή το Χρήμα;

"Τα λεφτά σου ή την ζωή σου" φώναζαν οι γνωστοί μας από τα βιβλία και τους κλέφτες και κουρσάροι "εποχής" στα άμοιρα και απροστάτευτα θύματα τους.

"Τα λεφτά σου και την ζωή σου" λένε σήμερα οι μοντέρνοι δικοί μας ληστές που λησmaίνονται του Εθνικού μας δικτύου (οδικού) μεταμφιεσμένοι σε προστάτες μας αστυνομικούς της Τροχαίας.

Και τα χρήματα μας παίρνουν σα σύγχρονοι Νταβέλληδες βεβαιώνοντας ασήμαντες και ακίνδυνες (πολλές φορές) πραγματικά παραβάσεις και δήθεν υπερβάσεις των εξωπραγματικών και πλιθίων ορίων ταχύτητας αλλιά και τη ζωή μας και ακεραιότητά μας ΔΕΝ προστατεύουν.

"Συλλογή" χρημάτων κατ' εντολήν άνωθεν UFO ισταμένων, για τα άδεια ταμεία και μόνον κάνουν σαν γνήσιοι φοροεισπράκτορες οι άνθρωποι της αστυνομίας των δρόμων αντί να συμβουλεύουν να προειδοποιούν και βέβαια να προστατεύουν "πράγμα" για το οποίο και υπάρχουν αλλιά και πληρώνονται από τους Έλληνες πολίτες.

Τα έχω πει και γράψει και διεκδικήσει, πολλές φορές "face to face" με υψηλά ιστάμενα όργανα "της τάξης" ακόμη και με στελέχη υπηρεσιών αντίστοιχων Υπουργείων αλλιά "στου κουφού την πόρτα όσο θέλεις βρόντα".

Και δεν μας έφθαναν όλα αυτά τα γελοία ευτράπελα και ανόητα δόκανα και η παντελής έλλειψη (επικίνδυνη για τον Υγεία μας) προφύλαξης και φροντίδας, διατρέχουμε και θανάσιμους κινδύνους από αυτές καθ' εαυτές τις "παγάνες" - παγίδες της τροχαίας, καθώς τα άμυαλα όργανα δημιουργούν πραγματικό κυκλοφοριακό κομφούζιο στην προσπάθεια τους να γραπώσουν τους παραβάτες.

Ο Άνθρωπος ή το Χρήμα;

Η έλλειψη οργάνωσης, γνώσης, ευθύνης, και άσφαhtος σ' όλο τους το μεγαλείο! Η Ελληνική "ΛΕΒΕΝΤΙΚΗ - εξουσία" σε δράση. Σαν άγριοι κουρσάροι με τα μπλοκ στα χέρια και τα στυλό στα δόντια πετάγονται από το πουθενά ξαφνικά και απροειδοποίητα στην τρίτη λωρίδα στη μέση του δρόμου προσπαθώντας να ακινητοποιήσουν τον φοβερό εγκληματία - παραβάτη πολίτη (που τόλημσε στην ευθεία της Βεϊκου να ξεπεράσει τα 70 km/h) αδιαφορώντας αν τα ταξιδεύοντας εκείνη την στιγμή και στις τρεις λωρίδες κυκλοφορίας, πολλή αυτοκίνητα σβαρνιστούν μεταξύ τους και γίνουν κομμάτια (σκόνη και θρύψαλα), προσπαθώντας να αποφύγουν εκτός από τον έντρομο "εγκληματία" που "τσαρουχώνει" πανικόβλητος και το πλήθιο όργανο που κουνιέται στη μέση της λεωφόρου μεγάλης κυκλοφορίας σε σκιάχτρο που φοβίζει πουλιά ή σαν "κάου - μπόϋ" που απειλησμένα πασχίζει να σταματήσει κοπάδι από άλογα.

Βέβαια "παίζοντάς το" χαζο-ήρωας βάζει σε θανάσιμο κίνδυνο "την ίδια του την ζωή και ακεραιότητα" αλλά και την ίδια σημαντική στιγμή εκθέτει τους ανύποπτους, πολίτες - οδηγούς στον κίνδυνο να κατηγορηθούν (αν τον "πάρουν σβάρνα") για φόνο (ζωοκτονία) εξ' αμελείας με τα γνωστά τραγικά αποτελέσματα και συνέπειες που θα συνεπάγονται από αυτό το "συμβάν" (έκφραση τροχαίας)!!

Τα χρήματα να μαζέψουνε κι άσε τους άλλους να "βουρλίζονται" καθώς σπέρνεται ο πανικός εν αιθρία.

Ήμουν μάρτυρας και παρ' ολίγον θύμα μιας τέτοιας "άνανδρης" χαζής και επικίνδυνης ενέδρας που συνηθίζουν να στήνουν πολλή πρωινά οι "Προστάτες" μας στην Βεϊκου. Πραγματικά επιστράτευσα όλες τις "Ιαβερικές" ικανότητές μου, για να μπορέσω να αποφύγω την καραμπόλα που πήγε να δημιουργήσει η

Ο Άνθρωπος ή το Χρήμα;

βλακεία ενός αστυνομικού.

Το θράσος βέβαια ήταν μετά όταν ζήτησα εξηγήσεις και αντιμετώπισα θυμό και αγένεια (με τακτ) με ερωτήσεις του τύπου "ποιός είσθε εσείς κύριε" και προτροπές όπως "πηγαίνετε (τραβάτε) στη δουλειά σας" και αφήστε μας να κάνουμε τη δική μας! (Ποια είναι αλήθεια η δουλειά τους;).

Για κακή τους τύχη (και το εννοώ) είχα χρόνο και "διάθεση" αλλά και υποχρέωση (στους ταλαίπωρους συμπολίτες μου) να ασχοληθώ με τις επικίνδυνες αυτές ενέργειες της τροχαίας μας.

Έτσι λοιπόν όταν συνέχισα διαμαρτυρούμενος να σημειώνω τα στοιχεία των οχημάτων και των οργάνων που συμμετείχαν στην απαράδεκτη ενέδρα, και οι τόνοι έπεσαν και ο υπεύθυνος της "ομάδας" έχοντας αναγνωρίσει τον γράφοντα αρκετά διαληλεκτικός πλέον παρεδέχθη ότι το μόνο που ΔΕΝ κάνουν είναι ουσιαστική προστασία και ότι εκτελώντας άνωθεν εντολές εισπράττουν χρήματα για τα άδεια ταμεία και μόνον.

Ούτε η πρώτη ούτε η τελευταία περίπτωση πλημμελούς και λανθασμένης συμπεριφοράς της τροχαίας. Καθημερινά δόκανα στήνονται και παραβάσεις βεβαιώνονται και χρήματα συγκεντρώνονται μόνον οδική ασφάλεια και προστασία στους δύστυχους πολίτες του εγκληματικά αδιάφορου (για όλη) κράτους ΔΕΝ παρέχονται.

Και δεν μας έφθαναν και όλα αυτά και τα αντίστοιχα που συμβαίνουν σ' ολόκληρη την επικράτεια καθημερινά τα δραματικά ανόητα και γελοία που διαπράττονται εις βάρος μας από την "εξουσία" έχουμε και τα πλημμελειοδικεία και πταισματοδικεία (υποτίθεται αρμόδια να κρίνουν τροχαίες παραβάσεις) που επανδρωμένα με άσχετους με το αντικείμενο της οδικής ασφάλειας δικαστές και εισαγγελείς, επιβεβαιώνουν και προσυξάνουν

Ο Άνθρωπος ή το Χρήμα;

"πολλάκις" τις ποινές στους "παράνομους" των δρόμων επισφραγίζοντας έτσι και πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια την εγκληματική έλλειψη προστασίας του πολίτη από την πολυτεία.

Και διερωτώμαι εύλογα "από πού και ως που" αυτοί οι κύριοι και κυρίες (χωρίς δίπλωμα οδήγησης πολλές φορές) που κάθονται πίσω από την δικαστική έδρα είναι σε θέση να κρίνουν ουσιαστικά, για θέματα που αφορούν άμεσα την ασφάλεια των πολιτών, και να αποδώσουν δικαιοσύνη λαμβάνοντας υπ' όψιν όλες τις παραμέτρους οδικής ασφάλειας και αγωγής, καθώς και τα πιθανά ελαφρυντικά που "πηγάζουν" από την ικανότητα, κυκλοφοριακή αγωγή και υπευθυνότητα του οδηγού καθώς και από τον οδικό χαρακτήρα και την ενεργητική και παθητική ασφάλεια που παρέχει το κάθε αυτοκίνητο;

Ποιες εμπειρίες πάνω σε αυτά τα σοβαρά θέματα και γνώσεις και από πού και πώς μπορεί να απέκτησαν οι "κρίνοντες" (εκ του ασφαλούς) πίσω από τα βλοσυρά τους έδρανα; Εγώ προσωπικά αμφιβάλλω και πιστεύω ότι οι δικαστές θα πρέπει μόνον μετά από ειδική εκπαίδευση σε αντίστοιχα σεμινάρια να αποκτούν τη γνώση και ειδικότητα να κρίνουν "αρμόδιες" υποθέσεις.

Ποιος τους είπε ότι η υπέρβαση του ορίου των 120 km/h, κατά 6 km από ένα μοντέρνο ασφαλές και γρήγορο αυτοκίνητο, με τον οδηγό του προσεκτικό, συνειδητοποιημένο και γνώστη της οδήγησης, "δεμένο" με ζώνη ασφαλείας και που κινείται στη ΔΕΞΙΑ λωρίδα τιμωρείται για λόγους προστασίας (Χα!) σε σχέση με φορτηγό ανοικτό που μεταφέρει 5 γύφτους στην καρότσα να "χοροπηδάνε" και άλλους τέσσερεις εμπρός (τον ένα πάνω στον άλλον) που κινείται με 119 km/h στην αριστερή λωρίδα και βέβαια περνάει ελεύθερα και ατιμώρητα μια και τυπικά δεν παραβίασε το σημείο όριο ταχύτητας.

Ο Άνθρωπος ή το Χρήμα;

Βέβαια ουσιαστικά παραβίασε τα ανθρώπινα δικαιώματα για ασφάλεια, ακεραιότητα και κίνδυνο απώλειας ζωής μπροστά στα μάτια των ανεύθυνων αστυνομικών που "εθελοτυφλούν" στις εγκληματικές (ουσιαστικά) ενέργειες ασυνείδητων πολιτών ενώ αντίθετα "ανοιχτοματούν" μόλις ο "βλάκας" του ραντάρ απλά διαπιστώσει (επιδερμικά) το out of limits κατά 2-3 km σπάσιμο της ταχύτητας του ήχου.

Κύριοι των Υπουργείων Δικαιοσύνης, όπως και εσείς του Υπουργείου Συγκοινωνιών φροντίστε να βελτιώσετε και να προσαρμόσετε (στις δραματικές ανάγκες του σήμερα) νέα προγράμματα προστατευτικής αστυνόμευσης και απόδοσης πραγματικής δικαιοσύνης, οργανώστε σεμινάρια και φροντίστε να μάθουν οι αστυνομικοί και οι αρμόδιοι δικαστές τα της οδικής ασφάλειας, ασφαλούς οδήγησης, κυκλοφοριακής αγωγής και γενικά ασφάλειας της αυτοκινούμενης ζωής των Ελλήνων Πολιτών ώστε να εκτελούν το λειτούργημά τους τίμια, δίκαια, ηθικά με πραγματική γνώση και αξιολογικά κριτήρια και να πιάσουν πια να είναι φοροεισπράκτορες του Δημοσίου και μόνο.

Την ίδια τώρα σημαντική (για όλους μας) στιγμή αποδίδοντας τα του Καίσαρος τω Καίσαρι να απαλλοκληθούν αφ' ενός τους ουσιαστικά και πραγματικά δικαιολογημένους (με ελαφρυντικά) και αφ' ετέρου να «συνετίσουν» τους αδιόρθωτα επικίνδυνους και απροσάρμοστους που με την εγκληματική συμπεριφορά τους δημιουργούν τις προϋποθέσεις αφανισμού, σε επίπεδο εμφυλίου, του πληθυσμού της πατρίδας μας. Οψόμεθα.

Τους θυμάστε πιστεύω από το σχολείο. Ήταν το επίλεκτο τάγμα των Περσών στο οποίο πολύ πίστευε ο Ξέρξης μέχρι που οι Μακεδόνες του Μέγα Αλεξάνδρου σε χρόνο μηδέν τους μετέλλαξαν σε θνητούς βορά των πεινασμένων ορνέων και κορακιών.

Τα χρόνια περνάνε, οι αθάνατοι όμως ακόμα και στην εποχή μας εξακολουθούν να υπάρχουν έχοντας τα ίδια τραγικά στοιχεία εκείνων των δυστυχισμένων, που νομίζοντας ότι ήταν σπουδαίοι αψήφησαν τους άλλους, τις συνθήκες και τις αντιξοές, για αυτούς, καταστάσεις και έπεσαν θύματα λογμών.

Οι σημερινοί «αθάνατοι» φαίνονται και ξεχωρίζουν πάνω (όχι στ' αλήθεια) στα αυτοκίνητά τους καθώς έχουν τη στάση και τα στοιχεία εκείνα που από μόνα τους, φωνάζοντας, τους χαρακτηρίζουν.

Χωρίς ζώνες, στην αριστερή πλευρά, με τα παιδιά χύμα στην «καρότσα», μπαγκάζια μέχρι τις γέφυρες, τσιγάρα αναμμένα, κοίτασιό σύννεφο, θέση οδήγησης ύπνου, αριστερό χέρι αιωρούμενο ή στους νεροχύτες, μουσική σκυλάδικη τέντα, κινητό τηλέφωνο, καυγάδες ή γέλια, υπερβάσεις επικίνδυνες, σταμάτημα, για... κατούρημα (τουλάχιστον) πάνω στην εθνική και όχι μόνο.

ΑΘΑΝΑΤΟΙ Έλληνες, ηρωικοί, ανόητοι, που ο θάνατος χιλιάδων κάθε χρόνο δεν σας συνετίζει, θύματα της οικονομίας της φύσης (!) ίσως αν και λίγο τραβηγμένο. Σίγουρα όμως θύματα της εγκληματικής αδιαφορίας της Πολιτείας και της γκισούρικης νοοτροπίας του λαού.

Κανένας, μα κανένας δεν πιστεύει ή υποψιάζεται ότι μπορεί να είναι το επόμενο θύμα της ασφάλτου. ΟΛΟΙ πιστεύουν ότι σ' αυτούς ΔΕΝ πρόκειται να συμβεί ποτέ αυτό το τραγικό. ΟΛΟΙ νιώ-

θουν ικανοί, σίγουροι, ασφαλείς, πραγματικά Αθάνατοι.

Είναι κρίμα όμως φίλοι μου οικογένειες να ξεκληρίζονται και παιδιά να μένουν ορφανά. Ανάπηροι, σκάτηδες, διαμελισμένοι άνθρωποι, επειδή κανένας δεν τους είπε και κανένας δεν τους «ΕΠΕΙΣΕ» ότι το οδήγημα του αυτοκινήτου είναι δύσκολη και θανάσιμα επικίνδυνη υπόθεση. Τι κάνει επί του θέματος αυτού το κοιμώμενο κράτος;

Με τι ασχολούνται όλη την ημέρα οι άσχετοι κυβερνώντες μας, παραμελώντας το σοβαρότερο: την οδική μας ασφάλεια; Τι παραπάνω από 3.500 νεκρούς και 50.000 τραυματίες το χρόνο χρειάζονται οι «απίστευτα» ανόητοι ηγέτες μας για να ευαισθητοποιηθούν και να λάβουν τα μέτρα τους;

Τα θύματα από τα τροχαία δυστυχήματα φίλοι μου είναι περισσότερα από εκείνα του εμφυλίου πολέμου και ακόμη περισσότερα από αυτά που θα προέκυπταν από την πτώση δύο σεροπλάνων το μήνα, για να μην πω ακόμη, πιο πολλή από τα θύματα των μακελειών στις Αφρικανικές τριτοκοσμικές περιοχές που όλους μας συγκλονίζουν.

Οι συμπολίτες μας όμως που εξολοθρεύονται στην ασφαλτομάς αφήνουν αδιάφορους. Τίποτε δεν μάς πτοεί. Γνωστοί χαζοήρωες οδεύουμε στο πεπρωμένο που μόνοι μας - Λαός και Πολιτεία - διαλέξαμε επειδή πιστέψαμε ότι ο θάνατος πάει μόνο στους άλλους. Επειδή αποφασίσαμε ότι είμαστε αθάνατοι!

Της νύχτας τα καμώματα...

Ίσως να γινόμεουν «υπερβολικός» αν έλεγα ότι οι Έλληνες οδηγοί είναι «σπασιαλίστες» στη νυκτερινή οδήγηση καθώς οι γνώσεις τους η εκπαίδευσή τους, η νοοτροπία τους και οι ικανότητες τους τους κατατάσσουν παγκόσμια στους πρώτους «μακράν νυχτωμένους» στο οδήγημα και όχι μόνον!

Σκεπτόμουνα τι κωμικοτραγικές καταστάσεις έως δραματικές θα συνέβαιναν αν θα έπρεπε κάποιοι «κορυφαίοι» στο τιμόνι συμπολίτες μας υπεροδηγοί «της συμφοράς» να πάνε στις βόρειες χώρες με τους 6 μήνες νύκτα κάτω από το βόρειο σέλας. Ανέκδοτα ποντιακά και βελγικά θα χωριούσαν μπροστά στα απίστευτα κατορθώματα (οδηγικά) της Ελληνικής φυλής.

Τέλος πάντων ας σοβαρευτούμε.

Εδώ δεν μπορούν να οδηγήσουν ήμερα και θα οδηγήσουν νύχτα; πως; μεθυσμένοι τύφλα, με μουσική (γύφτικη) τέντα, με φώτα ρυθμισμένα για κυνήγι νυχτερίδας με παρμπρίζ γεμάτο αιθάλη από το ατελείωτο φουμάρισμα σέρτικων τσιγάρων, με την ατμόσφαιρα του «κοκ-πιτ» φλωμεωμένη τσατζίκιλα, και τους πιλότους ξαπλωμένους νωχελικά με το γεμάτο καδένες χέρι τεντωμένο (μπας και φθάσει το τιμόνι) και τη σπονδυλική στήλη παραμορφωμένη από την πολύ μαγκιά όπως σε προχωρημένη σκολίωση;

Τι να ξαναγράψω για συμβουλές νυκτερινής οδήγησης και ποιος θα τις ακούσει και θα τις καταλάβει, όταν ακόμη δε φοράει ζώνες ασφαλείας, αφήνει τα παιδιά εμπρός και διαλέγει αυτοκίνητο με γνώμονα τα ηλεκτρικά λιλά και μπουρδες και όχι την ενεργητική και παθητική ασφάλεια και προστασία (του);

Παρ' όλα αυτά και για τους μόνο λίγους (δυστυχώς) «εκλεκτούς» θα ξαναθυμίσω ότι **η νυκτερινή οδήγηση δεν είναι**

Της νύχτας τα καμώματα...

τίποτε άλλο από μια οδήγηση ακόμη πιο δύσκολη και επικίνδυνη λόγω των παράξενων και ιδιόμορφων συνθηκών που δημιουργεί η νύκτα και βέβαια η «κακή» ορατότητα.

Πρέπει να εντείνουμε την προσοχή μας, να «φροντίσουμε» την πρεμία μας. Να προσέχουμε τη φυσική μας κατάσταση και ιδιαίτερα την όρασή μας και βέβαια να μην υπερβάλλουμε τις οδηγικές μας ικανότητες, φροντίζοντας πάντα να μην κινούμεθα προκλητικά και επικίνδυνα γρήγορα, εκτός βέβαια αν είμαστε οδηγοί αγώνων που οδηγούν μια νυκτερινή ειδική διαδρομή με όλες βέβαια τις απαραίτητες και σωστές για νυκτερινό οδήγημα προϋποθέσεις.

Ακόμη απλά φροντίστε να έχετε σωστά ρυθμισμένα φώτα, καθαρό «τζάμι», πολιτισμένο περιβάλλον και βέβαια να κάθεστε σωστά και ψηλά ώστε να έχετε άριστη πανοραμική άποψη της διαδρομής που ακολουθείτε, ώστε να μη «συμβεί» το γνωστό: «της νύκτας τα καμώματα, τα βλέπει η μέρα και (θρηνεί) γελά».

ΤΡΙΤΗ ΗΛΙΚΙΑ

Η λαϊκή σοφία αναφέρει ότι ο καθένας είναι τόσο νέος όσο αισθάνεται και ακόμη ότι με το πέρασμα των χρόνων όλο και περισσότερα μαθαίνει ("γνράσκω αεί διδασκόμενος"). Βέβαια όλα εξαρτώνται από τις συνειδητοποιημένες γνώσεις, τις πληροφορίες, τον τρόπο σκέψης, ύπαρξη αγωγής και τη "νοοτροπία" κατά τη νεαρότερη ηλικία.

Είναι αυτονόητο ότι ένας ανάγωγος μάγκας μετά από χρόνια γίνεται ένας γερο-παράξενος μάγκας με επιπλέον μειωμένες φυσικές δυνατότητες όρασης, αντίληψης, αντίδρασης κ.λπ. που όταν βγαίνει να κυκλοφορήσει τότε "βγαίνει ο χάρος παγανιά".

Στην εποχή μας ο μέσος όρος ηλικίας, έχει αυξηθεί πολύ σε σχέση με τα πενήντα προηγούμενα χρόνια καθώς το βιοτικό επίπεδο (διατροφή, κατοικία, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη κ.λπ.) ευτυχώς έχει βελτιωθεί σημαντικά.

Έτσι σήμερα ένας άνδρας 60 ετών είναι μεσήλικας και πάνω από τα 70 του χρόνια πια μπαίνει στην τρίτη ηλικία.

Θυμάμαι όταν ήμουν μικρός στις αρχές του γυμνασίου 12-13 ετών (πριν 35 χρόνια περίπου), ότι οι άνθρωποι των 45 ετών ήταν ήδη μεσήλικες και κουρασμένοι (αυτή η γενιά ας μην ξεχνάμε πέρασε δύο πολέμους, κακουχίες, στερήσεις, πείνα, δυστυχία κ.λπ.) και στα 60-65 γέροι που συνήθως δε ζούσαν και πολύ περισσότερο.

Σήμερα όμως τα πράγματα είναι αλλιώς, ο μέσος όρος ζωής αυξήθηκε πολύ, τόσο που ένας σαρανταπεντάρης να είναι "νέος άνθρωπος".

Ας μην ξεχνάμε ότι μερικοί από τους καλύτερους οδηγούς



αγώνων Ράλι στον κόσμο είναι μεταξύ 45 και 55 ετών. Κανένας δε μπορεί να αμφισβητήσει την ταχύτητα (+εμπειρία) των Blongrist, Mikkola, Eklund Valdigard, Mac Ray κ.λπ. οι οποίοι είναι καθοληρωμένοι επαγγελματίες και πρωταγωνιστές στο χώρο τους.

Στην Ελλάδα ο αείμνηστος Τζώνη Πεσματζόγλου, ένα πραγματικό "ιατρικό φαινόμενο" έτρεχε μέχρι τα 70 του.

Ο Γιώργος Ραφτόπουλος που έχει γράψει χρυσές σελίδες σε εθνικούς και διεθνείς αγώνες "πήρε" το πρωτάθλημα αυτοκινήτων 4X4 με VW Transporter !! σε αγώνες off Road που είναι από τους πιο σκληρούς και "χρειάζονται" καλή φυσική κατάσταση.

Οι Γ. Μοσχούς, Ιαβέρης, Μ. Μοσχούς, Σάκης Παπαδημητρίου (έτρεξε τον Ιανουάριο του 1992 στον αγώνα Παρίσι- Κέϊν Τάουν 13.000 χλμ.)

Αλ. Μανιατόπουλος, Κ. Αποστόλου και αρκετοί άλλοι, έχοντας περάσει τα 50 και ίσως τα 55 τους, εξακολουθούν να συμμετέχουν, να αγωνίζονται και να πρωταγωνιστούν στους αγώνες αυτοκινήτου που συμμετέχουν. Αυτό το γεγονός, ιδιαίτερα στην Ελλάδα, ίσως να έχει δύο εξηγήσεις ή ότι αυτοί οι οδηγοί της παλιάς φρουράς ήταν και είναι πολύ καλοί ή ότι δεν υπάρχουν πολλοί καλοί νέοι οδηγοί (Rally) να διαδεχθούν με απαιτήσεις τους προηγούμενους. Αυτό ίσως να είναι δυσάρεστο, καθώς στο εξωτερικό βλέπουμε η διαδοχή αυτή να γίνεται με μεγάλη συχνότητα καθώς "καθημερινά βγαίνουν" νέοι ταλαντούχοι οδηγοί αγώνων Rally οι οποίοι συνυπάρχουν στην αρχή με τους "παλιούς" και σιγά σιγά τους βάζουν στο περιθώριο.

Ας επανέλθουμε όμως στο "καθημερινό". Η νομοθεσία προ-

Οδηγός σε ξύλινο μονοθέσιο

βλέπει ότι μετά τα 65 χρόνια πρέπει να περνάει ο οδηγός ανά 3 χρόνια ιατρικούς ελέγχους αν θέλει να διατηρήσει το δίπλωμα οδήγησής του. Βέβαια εδώ πρέπει να τονίσω την "παράξενη" ανανέωση διπλώματος χωρίς πραγματικό ιατρικό έλεγχο, κάτι που είναι απαράδεκτο και επικίνδυνο και γι' αυτούς που παίρνουν την (παράνομη) παράταση και για όλους τους άλλους που κυκλοφορούν μαζί τους στους δρόμους και στα πεζοδρόμια.

Βέβαια ακόμη και εάν έχει γίνει σωστά η ανανέωση διπλώματος θα πρέπει οπωσδήποτε, τουλάχιστον οι άνθρωποι του άμεσου περιβάλλοντος, οι συγγενείς και φίλοι να φροντίζουν με "τακτ" (καθώς κανένας δεν παραδέχεται ότι γέρασε ή ότι έχει μειωμένη ικανότητα οδήγησης και φυσική κατάσταση), να βοηθούν τους ανθρώπους τους ώστε να μην εκτίθενται σε προκλητικές, επικίνδυνες καταστάσεις (κόπωσης, νυκτερινής οδήγησης, μεγάλων διαδρομών, ομίχλης, βροχής κ.λπ.) και βέβαια σιγά - σιγά να τους πείθουν να μειώνουν το "οδήγημα" αυτοκινήτου μέχρι να το σταματήσουν εντελώς, διότι πιο καλά συνεπιβάτης και ζωντανός παρά "οδηγός" σε "ξύλινο μονοθέσιο"!

Τι φταίει;

**3.500 νεκροί
10.000 ανάπηροι και 40.000 τραυματίες
τον χρόνο στα τροχαία ατυχήματα.**

- Μα η αδυναμία του Έλληνα να συνειδητοποιήσει, να πιστέψει δηλαδή ότι το οδήγημα του αυτοκινήτου και μότο είναι πολύ δύσκολο και πάνω από όλα επικίνδυνο!

Από τη στιγμή που κανένας ή σχεδόν κανένας από τον Πρωθυπουργό, τους Υπουργούς μέχρι και τον πιο απλό πολίτη δεν νοιώθει ανησυχία και δεν προβληματίζεται από τους 10 νεκρούς, 30 αναπήρους και 100 τραυματίες την ημέρα, είναι τραγικά λογικό και δραματικά αυτονόητο να αντιμετωπίζεται η οδική μας ασφάλεια με τέτοια ανοησία και εγκληματική αδιαφορία από:

A) Το Κράτος, και γι' αυτό:

1) Δεν διδάσκεται καν έφηβη και στο μήκος κύματος σκέψης των παιδικών ηλικιών η κυκλοφοριακή αγωγή (και όχι μόνο) στα σχολεία.

2) Δεν υπάρχει ενημέρωση και πληροφόρηση εμπειριστωμένη και συνεχής στα ΜΜΕ, που να αφορά την ασφαλή «αυτοκίνηση» ώστε να γίνει αντιληπτό ότι κινδυνεύουμε όταν οδηγούμε! (Αυτά τα δύο ευθύνονται για τη νοοτροπία, μαγκιά και άγνοια που χαρακτηρίζουν τον νεοέλληνα επικίνδυνο οδηγό).

3) Δεν αληθάει το ανόητο και επικίνδυνο σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης που θέλει το παρκάρισμα ή το ξεκίνημα σε ανηφόρα με 1η ταχύτητα σε βασικό κριτήριο ικανότητας των «υποψηφίων» για δίπλωμα οδηγών (ήες και έχουν σκοτωθεί πολλοί την ώρα που παρκάρizαν!) και όχι εξεταστικές δυσκολίες ουσίας που ευθύνονται για το ατύχημα όπως η κίνηση σε γλιστερούς δρό-

Τι φταίει;

μους, η αποφυγή πεζού, η αντιμετώπιση «μετωπικής», η θέση οδήγησης, η νυκτερινή οδήγηση, το οδήγημα με βροχή, η κίνηση σε επικίνδυνους επαρχιακούς δρόμους με στρόφες, το σωστό φρενάρισμα και στρίψιμο και γενικότερα τεχνικές καθημερινής ασφαλούς οδήγησης.

4) Η τροχαία βεβαιώνει πίσω από μικροδάφνες ασήμαντες συνήθως παραβάσεις εισπράττοντας ποσά για το δημόσιο και μόνο αντί να προστατεύει, να καθοδηγεί, να βοηθάει και να νουθετεί (ακόμη και με την παρουσία της) τον ανενημέρωτο και ανάγλωγο πολίτη και στο τέλος πια εφόσον αυτός είναι «ανεπίδεκτος» να το συνετίζει τιμωρώντας τον.

5 Δεν υπάρχουν δρόμοι ασφαλείς: με αντιολισθητικό τάπητα, σωστές κλίσεις, χωρίς κύματα και λακκούβες, με μπαριέρες, με αξιόπιστη και ασφαλή σήμανση, φωτισμό, διαβάσεις, ανισόπεδες κ.λπ.

6) Τα εξαρτήματα και ανταλλακτικά ασφάλειας που θα γλιτώναν ζωές όπως ABS, Air Bags, αντιολισθητικά συστήματα ASR, λαστιχα!!, κράνη, ζώνες με προένταση κ.λπ. ΔΕΝ εξαιρούνται ή τουλάχιστον δεν έχουν μειωμένους δασμούς (ώστε να προστατευθούν και οι φτωχοί πολίτες .και επίσης να κερδίσει λεφτά το κράτος από τη μείωση των ατυχημάτων.

7) Δεν υπάρχει άμεση φροντίδα για βοήθεια στους τραυματίες των δρόμων και αποκατάσταση των σωματικών βλαβών.

8) Φορολογούνται και μπαίνουν τα τεκμήρια με βάση τα κυβικά και όχι την αξία C.I.F. των αυτοκινήτων.

9) Υπάρχουν τα γνωστά «λαδώματα» για απόκτηση διπλώματος και την ανανέωση του.

10) Δεν αλληλίζει η νομοθεσία για τα νέα αυτοκίνητα (όπως

Τι φταίει;

στην Ευρωπαϊκή Ένωση) ώστε να πεταχτούν οι σακαράκες και να αντικατασταθούν με μοντέρνα, ασφαλή, οικονομικά και αντιρρυπογόνα σωστά αυτοκίνητα.

11) Η Ελλάδα κατέχει μακράν την πρώτη θέση στα ατυχήματα, στους θανάτους και στους τραυματισμούς με αποτέλεσμα να πλήττεται ο τουρισμός μια και κανένας αξιόλογος εύπορος με όχημα τουρίστας δεν πατάει στη χώρα μας.

12) Κάνουν χρυσές δουλειές οι νεκροθάφτες, τα νοσοκομεία και οι εισαγωγείς τεχνητών μελών!

Β) Τους πολίτες, οι οποίοι:

1) Λαδώνουν για να πάρουν ή να ανανεώσουν το δίπλωμα οδήγησης.

2) Δε φροντίζουν να μάθουν να οδηγούν σωστά.

3) Δεν επιλέγουν το νέο τους αυτοκίνητο με μοναδικό κριτήριο την ενεργητική και παθητική προστασία που τους προσφέρει.

4) Δε φοράνε ζώνες ασφαλείας (όλοι).

5) Δεν βάζουν τα παιδιά στα ασφαλή παιδικά καθισματάκια τους.

6) Κάθονται λάθος, με το κάθισμα ξάπλα και μακριά έτοιμοι να κοιμηθούν (για πάντα).

7) Οδηγούν αφηρημένοι, εκνευρισμένοι μιλώντας στο κινητό, καπνίζοντας σαν αράπηδες, πίνοντας φραπέ, χαϊδευόμενοι, με μουσική τέντα και όχι μόνο.

8) Φορτώνουν λάθος τα αυτοκίνητά τους.

9) Δεν κάνουν σωστούς προληπτικούς ελέγχους.

10) Δεν αλληλίζουν κάθε χρόνο λαστιχα.

11) Μπεκρουλιάζουν ασύστολα πριν οδηγήσουν και τσακίζουν εαυτούς και τους άλλους.

Τι φταίει;

12) Οδηγούν σε κακή φυσική κατάσταση, ξενύχτηδες, άρρωστοι, υπό την επιρροή φαρμάκων με πλήρη απώλεια συγκέντρωσης.

13) Κάνουν καθημερινά δεκάδες επικίνδυνες παραβάσεις.

14) Τρέχουν γρήγορα σε κατοικημένες, γεμάτες παιδιά που παίζουν, γειτονιές.

15) Κινούνται συνεχώς και ενοχλητικά στην αριστερή λωρίδα.

16) Μπλοκάρουν τις διασταυρώσεις.

17) Κλαίνε και καταριούνται τις τύχες τους όταν έλθει (που θα έλθει!) η σειρά και η ώρα τους να «δαγκωθούν» από τον Μολώχ της ασφάλτου (τότε βέβαια είναι πια πολύ αργά).

18) Δεν προσπαθούν να βελτιώσουν τις γνώσεις τους και τον τρόπο σκέψης, διαβάζοντας ειδικά περιοδικά και άρθρα ή αναζητώντας εκπαίδευση σε Σχολές Ασφαλούς Αμυντικής οδήγησης.

Κ.ΛΠ...

Προτείνω σαν

α) Πρωθυπουργό, τον Άγιο Χριστόφορο τον προστάτη των οδηγών και επιβατών (όλων δηλαδή των Ελλήνων) μια και οι προηγούμενοι δεν ένοιωσαν ότι το μεγαλύτερο και τραγικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε σαν Κράτος είναι οι 3.500 νεκροί, 10.000 ανάπηροι παραπληγικοί & 40.000 τραυματίες τον χρόνο. Ο ΠΟΛΕΜΟΣ της ασφάλτου δηλαδή, με τι μυαλό όμως;

β) Ιδανικό οδηγό τον Σουμάχερ με τα 10 δευτερόλεπτα του μια και τον επέλεξε και η ΕΛΠΑ για; να βοηθήσει ουσιαστικά στο οδικό ατύχημα. Είναι δυνατόν;

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

Φίλοι μου, μέσα από αυτές τις σελίδες του οδηγώντας έχω «μιλήσει» σχεδόν για τα περισσότερα θέματα που αφορούν την οδική μας ασφάλεια.

Είπαμε για τα φάρμακα και τη δυσάρεστη επιρροή τους στο οδήγημα, για τη σωστή θέση οδήγησης, το άγχος (στρες), την τρίτη ηλικία, για την προσφορά των αγώνων στην «αυτοκίνηση», για τη μεγάλη ευθύνη της πολιτείας, την κυκλοφοριακή αγωγή, την παρουσία και υποχρεώσεις της τροχαίας, την εκπαίδευση, την εξέταση, τον Κ.Ο.Κ., για την «αριστερή λωρίδα», το άγχος της κυκλοφορίας στην πόλη, την ενεργητική ασφάλεια, τη σωστή και συχνή ενημέρωση, για τις βροχές του Φθινοπώρου, την παθητική ασφάλεια και βέβαια για τις τεράστιες ευθύνες του ανθρώπου – οδηγού και τον «άγραφο» δεκάλογο της ασφαλούς οδήγησης.

Τα θέματα αυτά, όχι πάντα ευχάριστα για τον γράφοντα, αρκετά «δύσκολα» και ίσως μερικές φορές άχαρα, δυσάρεστησαν μερικούς ανόητους αλλό την ίδια στιγμή άρεσαν και ικανοποίησαν πολύ περισσότερους, αποδεικνύοντας σε κάθε περίπτωση ότι ήταν ζωτικής σημασίας και «εντός θέματος».

Δεν θα πάψω να γράφω και να επαναλαμβάνω στο μέλλον και ανάλογα με την περίπτωση κάποια από τα επικαλούμενα, καθώς πιστεύω ότι η επανάληψη είναι ο καλύτερος τρόπος για τη συνειδητοποίηση (βαθιά γνώση) ενός θέματος και η ενημέρωση, η αρχή της πρόληψης.

Η πρόληψη ακόμη επιτυγχάνεται με τη γνώση αλλό και τη σωστή οδήγηση, που εξαρτάται βέβαια άμεσα από το επίπεδο της ικανότητας και της «τεχνικής» του κάθε οδηγού.

Τι είναι όμως η σωστή και ασφαλή οδήγηση;

Είναι μια σειρά σωστών χειρισμών του αυτοκινήτου μέσω των χειριστηρίων του (τιμόνι, λεβιές ταχυτήτων, πεντάλ) προσαρμοσμένων στις συνθήκες που επικρατούν με απώτερο σκοπό την

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

μετακίνησή του (και των επιβατών του βέβαια) μέσω μιας διαδρομής σε κάποιο τόπο, γρήγορα και με σιγουριά.

Για να μπορέσει λοιπόν ένας άνθρωπος να μάθει να οδηγεί σωστά γνωρίζοντας να κάνει τους σωστούς αυτούς χειρισμούς πρέπει να διδαχθεί την ανάλογη τεχνική ή πιο απλά, την τέχνη του «οδηγείν»

Είναι γνωστό βέβαια ότι η τεχνική διδάσκεται από «ειδικούς» στους ενδιαφερομένους ξεκινώντας από τη θεωρία και καταλήγοντας στην πράξη.

Οι χειριστές Computer, οι πιλότοι αεροπλάνων, οι παίκτες του τένις και του σκακιού, οι αθλητές, οι κολυμβητές, οι ναυαγοσώστες, οι οδηγοί αγώνων αυτοκινήτου και γενικά οι άνθρωποι κάποιων επαγγελμάτων μαθαίνουν την ανάλογη τεχνική αρχικά στη θεωρία και μετά εξασκούνται ανάλογα με το βαθμό δυσκολίας του «αντικειμένου» λιγότερο ή περισσότερο μέχρι οι υπεύθυνοι εκπαιδευτές – ειδικοί να κρίνουν ότι οι «εκπαιδευόμενοι» έχουν αποκτήσει την ικανότητα να χειρίζονται σωστά τον «εαυτό» τους ή το όργανο και γενικότερα το μέσον που θα χρησιμοποιούν στην οποιαδήποτε δραστηριότητά τους.

Αυτό σημαίνει ότι είναι πλέον γνώστες της ανάλογης τεχνικής που θα τους εξασφαλίσει την επίτευξη των λόγων είτε αυτοί είναι επαγγελματικοί (εργασία) είτε "hobby" (ψάρεμα, τένις, κ.λπ.) ή είναι αθλητικών διακρίσεων και επιδόσεων (στίβος, αγώνες αυτοκινήτου κ.λπ.) ή τέλος καθημερινών σοβαρών δραστηριοτήτων (κοθύμβηση), απλή οδήγηση αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας κ.λπ.).

Το σημερινό μας θέμα αφορά την τεχνική της σωστής καθημερινής οδήγησης αυτοκινήτου με προτάσεις και συμβουλές που απευθύνονται στους απλούς οδηγούς οι οποίοι πρέπει να κυκλοφορούν με ασφάλεια στους επικίνδυνους Ελληνικούς δρόμους.



Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

Οι παράγοντες τώρα που επηρεάζουν πολλές φορές δραματικά την καθημερινή οδήγηση είναι α) η τεχνολογία και η κατάσταση του αυτοκινήτου (μέσον), β) η Συνείδηση, το «πνεύμα», και η προσωπικότητα του οδηγού (ανθρώπινος παράγων), γ) η ποιότητα δρόμου, οι στροφές, τα νερά κ.λπ. (συνθήκες κυκλοφορίας) και δ) η τεχνική της οδήγησης, οι γενικές οδηγικές γνώσεις στην θεωρία και η εμπειρία του οδηγού (ικανότητα).

Ας τους πάρουμε όμως έναν έναν χωριστά:

α) είναι αυτονόητο ότι ένα μοντέρνο με προηγμένη τεχνολογία αυτοκίνητο εφοδιασμένο με καλές αναρτήσεις, αμορτισέρ, δισκόφρενα (αεριζόμενα) ABS, χαμηλόροπο κινητήρα, σωστή αεροδυναμική, ηλεκτρονικά ελέγχου grip κ.λπ., «πράγματα, που τα βρίσκουμε πλέον σε πολλά σημερινά καλά αυτοκίνητα (είδες οι αγώνες!) θα βοηθήσει σημαντικά τον «οδηγό του» στην «σωστή οδήγηση».

Ακόμη μην ξεχνάμε ποτέ, ό,τι αυτοκίνητο και να έχετε, να το φροντίζετε και να το συντηρείτε προληπτικά ελέγχοντας το μπροστινό του σύστημα, τα αμορτισέρ τα λάστιχα (ιδιαίτερα) και γενικά τα «ζωτικής» σημασίας για τη οδική σας (ενεργητική) ασφάλεια μηχανικά του εξαρτήματα, να θυμάστε βέβαια πάντα ότι το σπουδαιότερο κριτήριο (μαζί με την «ενεργητική» ασφάλεια) για την επιλογή του νέου σας αυτοκινήτου είναι η παθητική του ασφάλεια (εντατήρες στις ζώνες, δοκοί τύπου Roll bar, αερόσακοι, προδιαγραφές «σύγκρουσης» Crash test κ.λπ.) η οποία θα σας προφυλάξει από το «χειρότερο» αν έχετε την ατυχία να εμπλακείτε σε ατύχημα από δικό σας ή όχι λάθος.

β) Έχω γράψει σε προηγούμενο άρθρο του «οδηγώντας» στο «άνθρωπος και αυτοκίνητο» για τις συγκεκριμένες εκείνες ιδιότητες του καλού οδηγού που επηρεάζουν δραματικά τη σωστή οδήγηση. Η συγκέντρωση (προσοχή) η φυσική κατάσταση, η πρε-

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

μία (εσωτερική ισορροπία), η (δυνατότητα για) πρόβλεψη, η εμπειρία, η ευγένεια, η κυκλοφοριακή αγωγή, η τυπικότητα, ο αυτοσεβασμός, ο σεβασμός (όσο γίνεται) στους άλλους και πάνω από όλα η συνειδητοποίηση τού πόσο δύσκολο και επικίνδυνο είναι η οδήγηση του αυτοκινήτου, συνθέτουν τον δεκάλογο της ασφαλούς οδήγησης που χαρακτηρίζει τον σωστό οδηγό.

γ) Καταλαβαίνετε βέβαια ότι η γλιστερή άσφαλτος, οι «απότομες» στροφές με ανάποδη κλίση, οι έντονες κατηφόρες, οι λακκούβες, τα χώματα, τα νερά και λάδια πάνω στο δρόμο, οι στενοί επαρχιακοί, γεμάτοι «ελιγμούς» δρόμοι, οι δύσκολες κλειστές φουρκέτες, τα απανωτά S κ.λπ., υπαρκτές, συνηθισμένες και καθημερινές καταστάσεις στο εθνικό μας (απαράδεκτο) οδικό δίκτυο, δημιουργούν σοβαρές δυσκολίες στο «οδήγημα» μας και ανάλογα με τις ικανότητες και το επίπεδο τεχνικής επηρεάζουν λιγότερο ή περισσότερο την οδική μας ασφάλεια στην καθημερινή οδήγηση.

δ) Ο οδηγός, ο σπουδαιότερος, και πιο καθοριστικός παράγων.

Η ικανότητα, το επίπεδό του στην τεχνική της οδήγησης και η εμπειρία του είναι ικανά στοιχεία για να αποτρέψουν κατά ένα τεράστιο ποσοστό το «ατύχημα».

Ένας άριστος οδηγός έξω από τις αναμφισβήτητες οδηγικές του δυνατότητες έχει και την ικανότητα να αναγνωρίζει τις όχι «νορμάλ» καταστάσεις που επικρατούν ή δημιουργούν οι «γύρω» του και έτσι να μην πέφτει θύμα του «απρόβλεπτου». Φανταστείτε ένα «τέλειο» αυτοκίνητο με έναν «άνθρωπο στο τιμόνι υπόδειγμα συμπεριφοράς και αγωγής» όπως ο Super Χριστόφορος (από φαντασία όμως!) και με ικανότητες κορυφαίου οδηγού αγώνων, του Γιούχα Κάνκουνεν ας πούμε ή γιατί όχι του Αλντν Προστ. Θα είχαμε τότε τις ιδανικές (για τον πλανήτη μας)

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

παραμέτρους που καθορίζουν την σωστή και ασφαλή οδήγηση. Πολύ καλά, θα μου πείτε ότι δεν γίνονται όμως προσπάθειες για βελτίωση του δικού μας, εφ' όλης της ύλης, οδηγικού επιπέδου, κάτι που κάνουμε μέσα από τις σελίδες αυτές του περιοδικού και συνεχίζουμε και θα συνεχίζουμε.

Θα αρχίσω με προτάσεις και συμβουλές που αφορούν τους απλούς και καθημερινούς οδηγούς (σε επίπεδο τεχνικής και τρόπου σκέψης) και σε επόμενα «οδηγώντας» θα συνεχίσω με δυσκολότερες και πιο ειδικές που θα αφορούν το γρήγορο (sport) και αγωνιστικό οδήγημα.

Θέση οδήγησης (έχω γράψει και γι' αυτό).

Η πλάτη του καθίσματος σχεδόν σε όρθια θέση και όχι «ξαπλωμένη» (στο αυτοκίνητο οδηγούμε, δεν κοιμόμαστε). Η απόσταση του καθίσματος τέτοια, που όταν τα πόδια «τελειώνουν» τη διαδρομή των πεντάλ να μην τεντώνονται εντελώς και να μην πιέζονται στο κάθισμα.

Ακόμη τα χέρια όταν πιάνουν το επάνω μέρος του τιμονιού πρέπει να είναι «μισοδυσγισμένα» έχοντας έτσι και μεγαλύτερη (μοχλικά) δύναμη.

Το τιμόνι το βαστάμε πάντα και με τα δύο χέρια (σαν ακριβό σπάνιο αμφορέα) στη θέση ανατολή - δύση και δεν αλλιάζουμε το «πιάσιμο» αυτού παρά μόνο σε πολύ κλειστές στροφές σαν φουρκέτες ή πέταλα (μειωμένη η ταχύτητα) όπου τότε πρέπει να περιστραφεί πάνω από μισή στροφή.

Ο τρόπος αυτός πιασίματος μας δίνει και τη δυνατότητα να ξέρουμε πάντα την κατεύθυνση των (μηπροστινών) τροχών του αυτοκινήτου μας.

Μην ξεχνάτε ότι η θέση οδήγησης είναι μία πραγματικά δύσκολη και επικίνδυνη «θέση εργασίας» που πρέπει να είναι απόλυτα λειτουργική, «ανατομική» και όχι κουραστική.

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

Να φοράτε πάντα τη ζώνη ασφαλείας γιατί εκτός από παθητική ασφάλεια, σας στηρίζει στο κάθισμα ώστε να μην μετακινείστε στις στροφές (και βέβαια να χάνετε τον έλεγχο και τον μπούσου-λα).

Το παρμπρίζ πρέπει να είναι καθαρό για να βλέπετε καλά μπροστά σας, οι καθρέπτες σωστά ρυθμισμένοι όπως και τα φώτα για νυχτερινή βέβαια οδήγηση. Όλες σας οι κινήσεις – χειρισμοί να είναι ήρεμες, απαλές μέχρι «ντελικάτες» και ποτέ απότομες ή άγριες.

Μην αηλιάζετε ποτέ ξαφνικά και απότομα την κατεύθυνση και την κινητική κατάσταση του αυτοκινήτου, γιατί έτσι μετατοπίζεται βίαια και πολύ το κέντρο βάρους του με αποτέλεσμα την πλάγια ολίσθηση, το μπλοκάρισμα ή σπινάρισμα των τροχών και βέβαια το χάσιμο του ελέγχου.

Να θυμάστε πάντα (όσοι δεν έχετε ABS) ότι απαγορεύεται «διαροπάου» το απότομο και δυνατό πάτημα του φρένου (τσαρούχωμα) για να μη μπλοκάρουν τους τροχούς του αυτοκινήτου σας και γίνει έρμαιο της φυγόκεντρου και της αδράνειας του, χωρίς κατευθυντικότητα, μια και οι ρόδες του δεν περιστρέφονται, με αποτέλεσμα να ακολουθήσει την πορεία προς το φαναριτζή!

Για να αποφύγετε το «τσαρούχωμα» και τα πολύ δυσάρεστα επακόλουθά του, να πείσετε τον εαυτό σας ότι ανάμεσα στο πόδι σας και το πεντάλ του φρένου υπάρχει ένα εύθραυστο (για την ασφάλεια σας) αυγό! που πρέπει να μην κάνετε ομελέτα.

Με τον ίδιο τρόπο δεν πρέπει να αφήνετε τώρα το πεντάλ του γκαζιού ξαφνικά και απότομα (ειδικά όταν έχετε «στρίψει» το αυτοκίνητο) γιατί οι φυγόκεντρος (που επιδρά πλάγια στην στροφή) βρίσκοντας σε αδυναμία το πίσω μέρος του αυτοκινήτου, ελαφρώμενου λόγω μετατόπισης του κέντρου βάρους και μειωμένης της τριβής των τροχών, τού δημιουργεί υπερστροφή (τετ-α-κε) τη

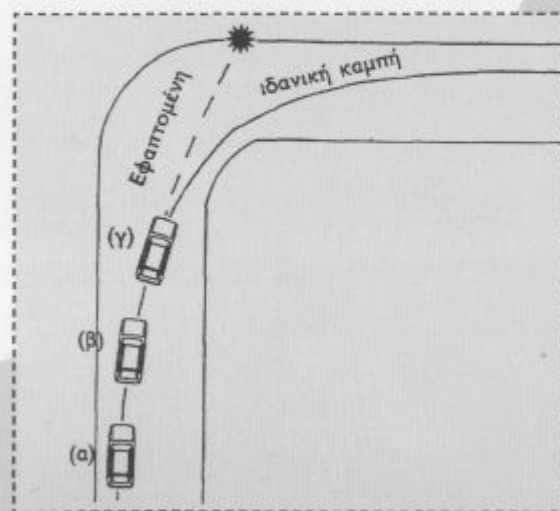
Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

γνωστή «σβούρα».

Πρόβλημα δημιουργείται με το «γκάζι» και όταν το πατάμε «άγρια» μεταφέροντας έτσι απότομα στη γλιστερή ελληνική άσφαλτο μεγάλη ισχύ με αποτέλεσμα βέβαια το σπινάρισμα και το χάσιμο της ελκτικής δύναμης των τροχών (traction).

Αυτό σημαίνει γλίστρημα του μπροστινού μέρους προς τα έξω (υποστροφή) για μπροστοκίνητα, γλίστρημα με «γύρισμα» ουράς (υπερστροφή ισχύος) για πίσωκίνητα αυτοκίνητα και δε σημαίνει σχεδόν τίποτε για τετρακίνητα αυτοκίνητα καθώς η τετρακίνηση δεν επηρεάζεται σχεδόν καθόλου από τέτοιες λανθασμένες από τον οδηγό ενέργειες.

Για να ολοκληρώσω με το φρενάρισμα, να έχετε στο μυαλό σας, ότι η διαδικασία επιβράδυνσης αρχίζει και τελειώνει [σημείο (α)] στην ευθεία πριν «αρχίσει» η στροφή διότι αλλιώς υπάρχει κίνδυνος (μειωμένη τριβή και Grip λόγω ολίσθησης) να μπλοκάρουν οι μπροστινοί τροχοί (γ) και το αυτοκίνητο να κινηθεί στην εφαπτόμενη της καμπής και βέβαια εκτός δρόμου βλ. Σχ. 1.



Σχ 1. Η απότομη επιβράδυνση πάνω στη στροφή μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα την έξοδο από τον δρόμο

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

Η ταχύτητα εισόδου τώρα σε μια στροφή πρέπει να είναι μικρότερη από τη μέγιστη δυνατή, που καθορίζεται από το άνοιγμα - όριο της, ώστε να μπορείτε να ελέγχετε το αυτοκίνητο σας.

Αν τώρα είναι ίση, χρειάζεται ικανότητα οδηγού αγώνων για να αντιμετωπισθεί το πέρασμα αυτό στο όριο και αν είναι μεγαλύτερη... έ, τότε εναποθέστε τις ελπίδες σας στην παθητική ασφάλεια του αυτοκινήτου σας.

Αντίστοιχα τώρα με τη διαδικασία φρεναρίσματος πρέπει να ολοκληρώνονται και οι χειρισμοί αλλαγής ταχύτητας, δηλαδή πρέπει πριν την είσοδο στην στροφή να έχετε επιλέξει στα κιβώτιά σας τη σωστή για τις «συνθήκες» ταχύτητα με την οποία θα διαγράψετε ισοταχώς όλη την καμπή χωρίς αλλαγές και αυξομειώσεις της κινητικής κατάστασης, κάτι που θα σας επιτρέψει να ακολουθήσετε πιο εύκολα και την ιδανική για την στροφή γραμμή.

Να εκμεταλλεύεσθε λοιπόν όλο το πλάτος του «δικού» σας δρόμου (και όχι των άλλων) κάνοντας όσο μπορείτε πιο αμβλείες (ανοικτές) τις στροφές που περνάτε με αποτέλεσμα να μειώνετε τις δυνάμεις της φυγοκέντρου (κεντρομόλου), οι οποίες είναι αντιστρόφως ανάλογες της ακτίνας δηλαδή τα ανοίγματα των στροφών.

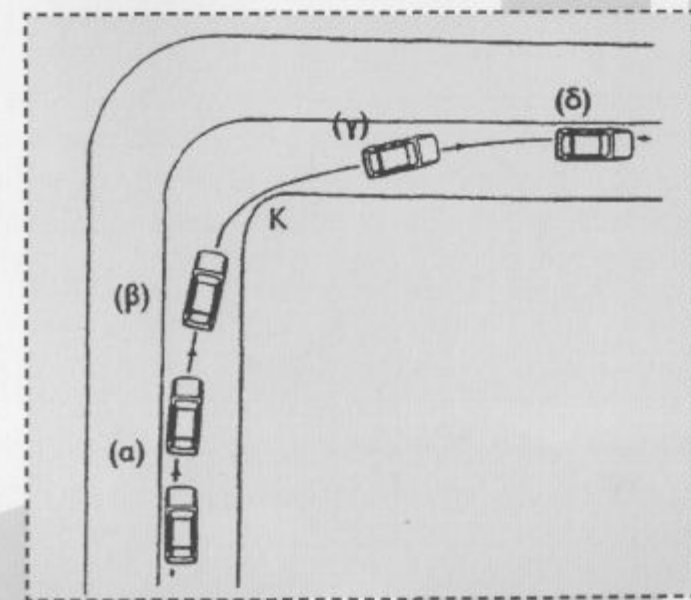
Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

Υπάρχουν βασικά τέσσερα (4) είδη στροφών

α) οι κλειστές, β) οι ανοικτές, γ) οι παρατεταμένες (φουρκέτες διαρκείας) και δ) τα S δηλαδή αντίθετες συνεχόμενες στροφές.

Ας δούμε λοιπόν μαζί, τους καλύτερους θεωρητικά τρόπους, για να τις «στρίψετε σωστά».

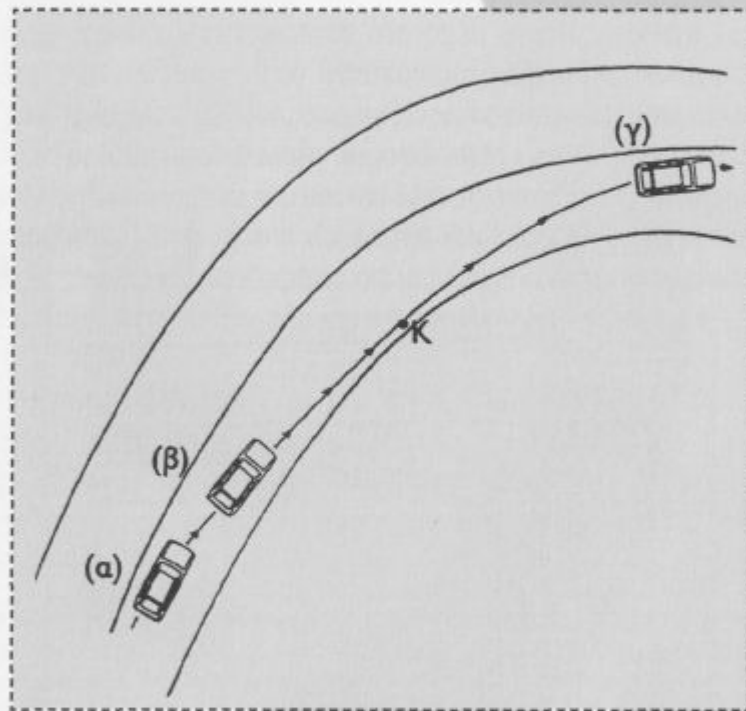
α) Κλειστή. Πάντα μέσα στο διάζωμα σας. Πλησασρισμένοι και εντελώς αριστερά (α). Αρχίζετε να στρίβετε με μια μικρή καθυστέρηση (β) μετατοπίζοντας προς την έξοδο της στροφής το σημείο κλεισίματος (κ) έτσι ώστε να μπορείτε από αυτό το σημείο και μετά να επιταχύνετε δυνατά και ελεύθερα [κάτι που δεν γίνεται αν το (κ) είναι στην είσοδο] καθώς η καμπή πλέον αμβλύνεται και δεν υπάρχουν προβλήματα τριβών και ολίσθησης. (Σχ 2)



Σχ 2. Η σωστή τροχιά ενός αυτοκινήτου πάνω σε μια στροφή χωρίς μάλιστα να μπαίνει στην αντίθετη λωρίδα

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

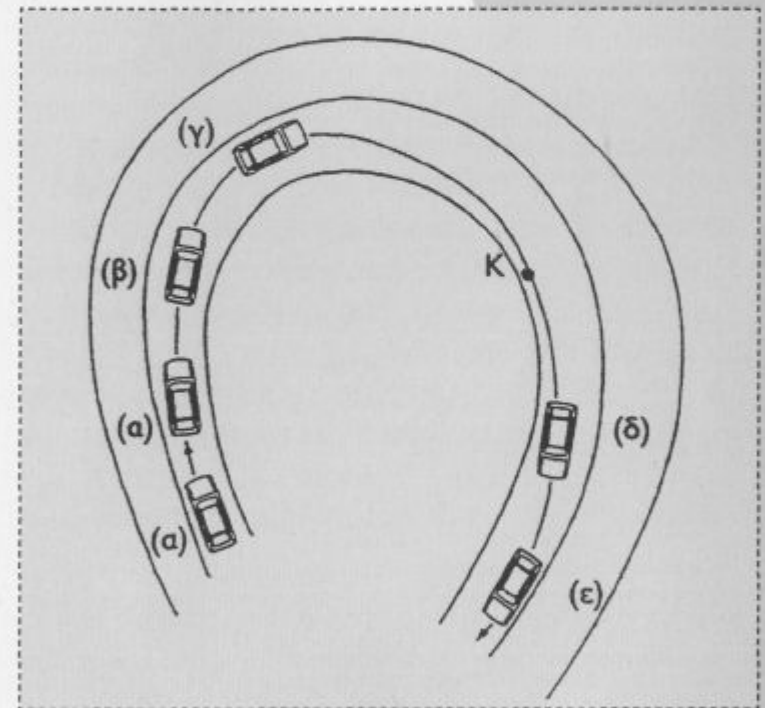
β) Ανοικτή. Η διαφορά είναι στο σημείο κλεισίματος (κ) το οποίο δεν είναι μετατοπισμένο προς την έξοδο της στροφής αλλά βρίσκεται στο θεωρητικό κέντρο της. Οι υπόλοιπες θέσεις (α) (β) και (γ) καθορίζουν την κίνηση του αυτοκινήτου σε όλο το πλάτος του δρόμου. (Σχ. 3)



Σχ 3. Η ιδανική πορεία σε μια ανοικτή καμπή όπου η τροχιά κλείνει στην κορυφή της στροφής

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

γ) Στροφές μεγάλης διάρκειας (φουρκέτες ή πέταλα)
Ισχύει η φιλοσοφία της κλειστής, έχοντας λίγο περισσότερο μετατοπισμένο το σημείο κλεισίματος (κ) προς την έξοδο της στροφής για τους ίδιους λόγους. (Σχ. 4)

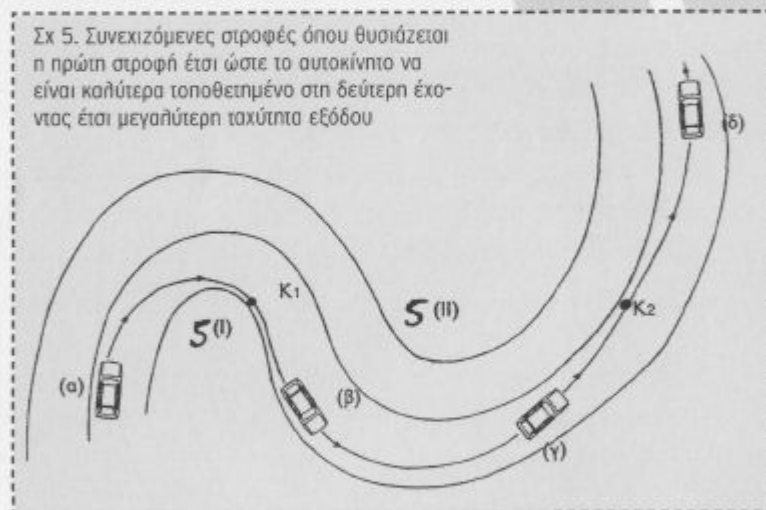


Σχ 4. Στροφή μεγάλης διάρκειας με το σημείο «κλεισίματος» μετατοπισμένο περισσότερο προς την έξοδο

Τεχνική σωστής καθημερινής οδήγησης

δ) Αντίθετες στροφές

Στην τελευταία αυτή περίπτωση του S, η ιδανική γραμμή των δύο αυτών συνεχόμενων στροφών προσαρμόζεται στην ιδανική γραμμή της δεύτερης ή όπως λέμε στη γήλωση των αγώνων χαλάμε την ιδανική γραμμή της πρώτης (I) ώστε να στρίψουμε ταχύτερα και σωστά την δεύτερη (II) και να βγούμε στην ευθεία που ακολουθεί με πλήρη ισχύ και ταχύτητα. (Σχ. 5)



Όπως είπα και στην αρχή, η τεχνική της οδήγησης (όπως και όλες οι «τεχνικές») εκτός από γνώση στη θεωρία χρειάζεται και εξάσκηση στην «πράξη», εδώ όμως εντοπίζεται και η δυσκολία καθώς δεν υπάρχει κάποιος κατάλληλος χώρος κρατικός για πρακτική εξάσκηση με την παρουσία ειδικών εκπαιδευτών.

Είχα γράψει και θα το ξαναπώ ότι μία κρατική σχολή ασφαλούς και γρήγορης οδήγησης θα βοηθούσε εκπληκτικά στη βελτίωση του επιπέδου της τεχνικής της σωστής και ασφαλούς (και ιδιαίτερα της «καθημερινής») οδήγησης των Ελλήνων πολιτών!

Εγώ κάνω προσπάθειες.

Ρυμούλκηση Έλκοντας με ασφάλεια

Πολλήμερες διακοπές ή Σαββατοκύριακα εκτόνωσης και δροσιάς στις παραλίες. Με τα αυτοκίνητα να ρυμουλκούν σκάφη μικρά, μεγάλα, φουσκωτά πάνω σε τρέιλερ ή μπαγκαζιέρες γεμάτες με τον εξοπλισμό της εξοχής ή τροχόσπιτα που τα τελευταία χρόνια όλο και πληθαίνουν. Αν τώρα σ' όλα αυτά προστεθεί η λανθασμένη έως επικίνδυνη φόρτωση των αυτοκινήτων θα γίνει αντιληπτό γιατί κάθε καλοκαίρι στα «κλασικά» (πια) ατυχήματα έρχονται να προστεθούν και αυτά που προέρχονται από λανθασμένους χειρισμούς, κακή φόρτωση, ελλιπή συντήρηση ή έλλειψη στοιχειώδους γνώσης και ικανότητας οδήγησης «ρυμουλκού» μετά «ρυμουλκούμενου».

Ας δούμε τι πρέπει να κάνουμε όταν σέρνουμε ρυμούλκα για να μην πάθουμε αυτά που οι περισσότεροι θα έχουμε δει, όπως ταλαντούμενα τροχόσπιτα, «χορεύοντα» τρέιλερ που αφού «διπλώσουν» καταλήγουν σε καταστροφή από συγκρούσεις και «φούντα» εκτός δρόμου το λιγότερο.

Αρχικά τα τροχόσπιτα και τα τρέιλερ (μετά από ένα χρόνο ακινησίας) χρειάζονται ένα καλό service τουλάχιστον στα φρένα, τα λάστιχα, τον κοιτσάδο (γρασάρισμα) και τα φώτα πορείας φλας και στοπ.

Όταν είμαστε για το μεγάλο ταξίδι φροντίζουμε (την προηγούμενη ημέρα) το φόρτωμα να γίνεται χωρίς να αλλιάξει η αναλογία βάρους (εμπρός - πίσω) του τροχόσπιτου σε σχέση με αυτήν που έχει άδειο.

Συνήθως πρέπει τα τρέιλερ και τα τροχόσπιτα να σηκώνονται και να «κοτσάρονται» από έναν μόνο άνθρωπο (όχι βέβαια Σβαρτσενέγκερ) και χωρίς ιδιαίτερα μεγάλη προσπάθεια έτσι ώστε να μην πιέζεται από το βάρος το πίσω μέρος του ρυμουλκού αυτοκινήτου για να μη «χάνεται το τιμόνι», η κατευθυντικό-

Ρυμούλκηση Έλκοντας με ασφάλεια

τητα και (για τα προσθιοκίνητα) και η ελκτική τους ικανότητα. Καλό θα ήταν ακόμη να τοποθετείται ένα σετ σταμπιλιζατέρ που θα μειώνει πολύ τις ταλαντώσεις του ρυμουλκούμενου. Είναι αυτονόητο ότι βάζουμε μεγάλους καθρέπτες για να βλέπουμε πίσω, δεν φορτώνουμε πολύ το ΙΧ μας, ρυθμίζουμε το κάθισμα (του οδηγού) σωστά (όχι ξάπλα για να μπορούμε να διορθώνουμε σωστά πιθανές ταλαντώσεις), φοράμε τις ζώνες ασφαλείας (όλοι!) και ξεκινάμε ομαλά και ήρεμα χωρίς απότομες κινήσεις και αυξομειώσεις της κινητικής και κατάστασής μας (όχι απότομα φρεναρίσματα, τιμονιές και επιταχύνσεις).

Πηγαίνουμε πάντα «δεξιά» και όχι γρήγορα (το «σετ» είναι δυσκολοδήγητο). Ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα στη ρυμούλκηση του τροχόσπιτου είναι η έντονη ταλάντωση που δημιουργείται όταν μας προσπερνάει όχημα μεγάλου όγκου (ηλωφορείο, φορτηγό) λόγω της έλξης που ασκείται ανάμεσα στα δύο οχήματα. Η έλξη αυτή οφείλεται στην υποπίεση που δημιουργείται λόγω της αύξησης ταχύτητας (της ροής) του αέρα ανάμεσα στους δύο κινούμενους όγκους (νόμος του Μπερνούλι).

Σ' αυτήν την περίπτωση που συμβαίνει μάλιστα στην Εθνική οδό, πρέπει από την στιγμή που το μεγάλο όχημα αρχίζει να μας προσπερνά (το βλέπουμε από τους καθρέπτες μας) να επιταχύνουμε αυξάνοντας συνεχώς την ισχύ του κινητήρα μας (μέχρι να τελειώσει το προσπέρασμα), ώστε να βοηθήσουμε το ρυμουλκούμενο όχημα μας να ξεπεράσει την ταλάντωση καθώς λόγω αύξησης του «τραβήγματος» (έλξης) του, δημιουργούμε μια τελική συνισταμένη προς τα εμπρός. Προσοχή ποτέ μην αφήνετε το γκάζι όταν ταλαντώνεται το τροχόσπιτο ή το τρέιλερ, ούτε να φρενάρετε, διότι τότε οι μοναδικές δυνάμεις που θα μείνουν να

Ρυμούλκηση Έλκοντας με ασφάλεια

ενεργούν πάνω στο ρυμουλκούμενο θα είναι αυτές της πηλαϊνής παλινδρόμησης (χωρίς πια την ελκτική) με αποτέλεσμα το συντονισμό και τελικά το χάσιμο ελέγχου και το «δίπλωμα». Γι' αυτό πρώτα θα ισορροπείτε έλκοντας το και μετά αν θέλετε θα επιβραδύνετε ομαλά.

Ακόμη: αποφεύγετε τα δύσκολα προσπεράσματα που διαρκούν και μην αφήνεστε εκτεθειμένοι στους απέναντι οδηγώντας ένα σύνολο δυσκίνητο, ασαφές και επικίνδυνο.

Απαγορεύεται δια «ροπάλου» να υπάρχουν άνθρωποι μέσα στα τροχόσπιτα!

Βέβαια όσο μεγαλύτερο σε ισχύ και βάρος είναι το ρυμουλκικό τόσο περισσότερη ασφάλεια υπάρχει και αν μάλιστα είναι 4Χ4 ακόμη καλύτερα.

Μην ξεχάσετε πριν ξεκινήσετε να ελέγξετε αν είναι «κλειστό» το υγραέριο και τα αντικείμενα στο ρυμουλκούμενο καλά στερεωμένα.

Όλοι οι άλλοι τώρα που δεν έχετε ρυμούλκα θα πρέπει να μην δυσκολεύετε αυτούς που «τραβάνε» πλησιάζοντας τους πολύ ή κάνοντας ενοχλητικούς ελιγμούς που θα τους προβληματίσουν.

Ακόμη για την δική σας ασφάλεια μην προσπερνάτε ρυμουλκούμενα σε ταλάντωση, μείνετε μακριά τους και κάντε το μόνο όταν θα έχουν ισορροπήσει εντελώς γρήγορα και από μακριά.

Μην ξεχνάτε ποτέ βέβαια τους κανόνες ασφαλών οδήγησης και συμπεριφοράς που τώρα μάλιστα λόγω των ιδιαίτερα δύσκολων συνθηκών κατά τη ρυμούλκηση γίνονται πραγματικά απόητοι.

Έτσι, λοιπόν η σωστή θέση οδήγησης, η καλή φυσική κατάσταση (με συχνά σταματήματα για ξεκούραση), και ΟΧΙ η χρήση

Ρυμούλκηση Έλκοντας με ασφάλεια

αλκοόλ, το λογικό φαγοπότι, η ησυχία στο χώρο των επιβατών και η (μη) απόσπαση της προσοχής του οδηγού, οι ζώνες ασφαλείας και γενικά όλα όσα αφορούν την ακεραιότητα και ασφάλειά μας, πρέπει να τηρούνται «κατά γράμμα».

Κλείνοντας ξαναθυμίζω: σωστό φόρτωμα/καλή συντήρηση και προετοιμασία, ήρεμη και ντελικάτη οδήγηση με πολλή προσοχή.

Ποτέ φρένο σε ταλάντωση, μόνο γκάζι και διορθώσεις απλές με το τιμόνι. Οδηγήστε λοιπόν τα τροχόσπιτά σας σε τόπους μακρινούς και ονειρεμένους με νηφαλιότητα, προσοχή και καλές διακοπές.

Τεχνική οδήγησης εκτός δρόμου 4x4

Δεν είναι σπάνιο φαινόμενο πια καθώς κάθε ημέρα όλο και περισσότεροι άνθρωποι αποζητώντας λίγη ηρεμία και «καθαρό αέρα» καταφεύγουν βαθιά μέσα στη φύση.

Εκδρομές οργανωμένες ή απλές στα όμορφα (όσα δεν κάηκαν) δάση, στα βουνά ή τις παραλίες με στόχο βέβαια την περιπέτεια ή την εδώ και για λίγο απαλλογή από το άγχος, είναι πια κάτι συνηθισμένο.

Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που έχουν «ξεφυτρώσει» τόσες εταιρείες που οργανώνουν τέτοια τριήμερα ή ποδηύμερα αναψυχής. Η εποχή βέβαια αυτή μέσα στο καταχείμωνο είναι ότι πιο ωραίο αλλά και δύσκολο συνάμα.

Οι βροχές, η λήσπη και τα χιόνια χρειάζονται εκτός από το κατάλληλο 4X4 όχημα, αντίστοιχο εξοπλισμό αλλά και γνώση γύρω από την εκτός δρόμου οδήγηση.

Η τεχνική σωστής 4X4 οδήγησης δηλαδή οι κατάλληλοι χειρισμοί του αυτοκινήτου μέσω των χειριστηρίων του (τιμόνι, λεβιές, πεντάλ, «κοντό-μακρύ», free wheel κ.λπ.) ώστε να μπορέσουμε να κινηθούμε με ασφάλεια σε τέτοιες δύσκολες «καταστάσεις» θα είναι το θέμα με το οποίο θα ασχοληθούμε στο σημερινό «οδηγώντας». Αυτό που πρέπει αρχικά να συνειδητοποιήσετε είναι ότι τα οχήματα «εκτός δρόμου» τύπου «τζιπ» τείνουν πιο πολύ προς τη συμπεριφορά των φορτηγών παρά των επιβατικών με αποτέλεσμα η οδήγηση τους να είναι δυσκολότερη, πιο επίπονη ακόμη και επικίνδυνη.

Με βάρος που στα περισσότερα αγγίζει τους δύο τόνους, κέντρο βάρους περιπτερού και ανύπαρκτη αεροδυναμική. Τα αυτοκίνητα αυτά που βέβαια έχουν «φτιαχτεί» για «χωμάτινη» χρήση δεν προσφέρονται για γρήγορη (sport) και ασφαλή οδήγηση στους κανονικούς δημόσιους δρόμους.

Η μετακίνηση με προσοχή, σεβασμό και γνώση επιβάλλεται

Τεχνική οδήγησης εκτός δρόμου 4x4

ακόμη και στην ευθεία όπου μια δυνατή ριπή ανέμου θα μπορούσε να στείλει το 4X4 στα χωράφια όπου και το φυσικό του περιβάλλον.

Σε καλούς χωμάτινους δρόμους τώρα τα αυτοκίνητα αυτά θυμίζουν τετρακίνητα επιβατικά αυτοκίνητα από πλευράς οδικής συμπεριφοράς βέβαια (βλ. τεχνική οδήγησης), κινούμενα σε πολύ πιο αργούς ρυθμούς όμως.

Εκεί που εμφανίζονται οι πραγματικές βέβαια δυνατότητες τους είναι στην κίνηση "off road".

Αν είχατε τη δυνατότητα να παρακολουθήσετε τις προκριματικές και τεχνικές δοκιμασίες αυτοκινήτου 4X4 στις οποίες υποβάλλονται και «εξετάζονται» οι υποψήφιοι για να προκριθούν και να συμμετέχουν στο Camel Trophy θα μπορούσατε να αντιληφθείτε και να πιστέψετε τις πραγματικά απίστευτες (για τους περισσότερους οδηγούς) «ικανότητες» των καλών 4X4 οχημάτων «εκτός δρόμου».

Θέλω να διευκρινίσω ότι το οδήγημα πάνω σε πλαγιές, δάση, λόφους, άμμο, κ.λπ. δεν έχει καμία σχέση με «ταχύτητα». Αυτό που «μετράει» εδώ είναι οι κινήσεις ακριβείας, η ηρεμία και η υψηλή ολίσθηση (feeling) που έχει ο οδηγός ώστε «νοιώθοντας» να περνάει σαν ένα σώμα με το αυτοκίνητο (τροχοκένταυρος) τις δυσκολίες «έρποντας» σχεδόν σα φίδι, ομαλά χωρίς συντονισμούς και «βροντήματα».

Ακόμη οι ξαφνικές και απότομες αλλαγές στην ομαλή και προγραμματισμένη κίνηση του ιζιπ, όπως δυνατό φρενάρισμα, πολύ «γκάζι», «δυνατές τιμονιές». Το λιγότερο που θα δημιουργήσουν είναι «κόλλημα», ακινησία ίσως και ανατροπή ή τρεκάρισμα (με βράχο ή δένδρο) και με βάση ότι αυτό θα συμβεί μακριά από τον πολιτισμό, γίνεται αντιληπτό το μέγεθος της ταλαιπωρίας της κούρασης και της απογοήτευσης μέχρι κάποια

Τεχνική οδήγησης εκτός δρόμου 4x4

έξωθεν βοήθεια λύσει το «τελματούμενο» πρόβλημα. Αυτός εξ' άλλου είναι και ο πρώτος και βασικός λόγος που εκδρομές τύπου «Trial» σε απόμακρες περιοχές όπως και οι καταδύσεις και οι αντίστοιχες εκδρομές με μοτοσικλέτες πρέπει να γίνονται ομαδικά και ποτέ μεμονωμένα, ώστε να υπάρχει άμεση και ουσιαστική βοήθεια για ό,τι ήθελε προκύψει.

Ακόμη αν η διαδρομή είναι άγνωστη επιβάλλεται η «αναγνώρισή» της με τα πόδια ώστε να διαληχτεί μία πορεία βατή, ακίνδυνη και ασφαλή για το αυτοκίνητο και τους επιβάτες του. Θα ήταν επικίνδυνο και ανόητο να σκαρφαλώσετε «οδηγώντας» για παράδειγμα στην κορυφή ενός λόφου χωρίς να έχετε ελέγξει αν το τέλος του ανεβάσματος το «διαδέχεται» ένας γκρεμός, οπότε θα διαπιστώσετε και την αντοχή (και προστασία των επιβατών ελπίζω) του αμαξώματος σε Crash Test ελεύθερης πτώσης.

Ένας βέβαια σημαντικός παράγοντας που καθορίζει το μέγεθος της δυσκολίας εκτέλεσης κάποιας off road διαδρομής είναι σαφώς το γλιστερό έδαφος.

Επειδή η εποχή αυτή είναι επιρρεπής στις βροχές είναι σχεδόν σίγουρο ότι η λάσπη και η βρεγμένη χλωρίδα θα είναι το μόνιμο «οδόστρωμα» σας.

Οι συνθήκες αυτές είναι ό,τι δυσκολότερο για «ανέπαφη» τουλάχιστον ανάμεσα στους κορμούς και βράχους οδήγηση που βέβαια σημαίνει αυτόματα ότι οποιαδήποτε άλλη «στεγνή κατάσταση» θα είναι σαφώς προσπελάσιμη και ευκολότερη.

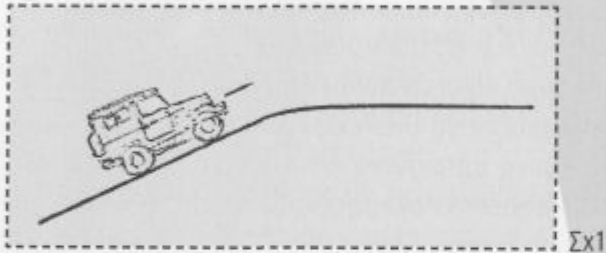
Θα σας ξαναθυμίσω βέβαια ότι η σωστή θέση οδήγησης και η χρήση (πάντα) της ζώνης ασφαλείας είναι απαραίτητες και αναγκαίες προϋποθέσεις για το ασφαλές και σωστό «περιπετειώδες» οδήγημα.

Πάμε όμως στην τεχνική αυτής της τόσο όμορφης αλλά και ιδιόμορφης «slow motion» οδήγησης.

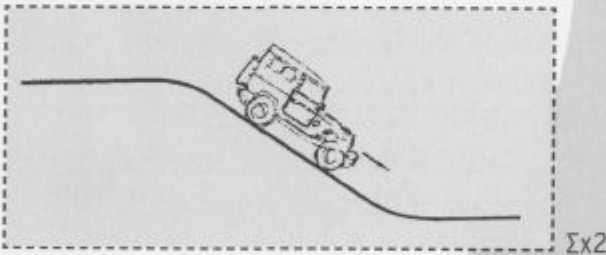
Τεχνική οδήγησης εκτός δρόμου 4x4

Τρεις (3) είναι οι βασικές «δυσκολίες» που μπορεί κάποιος να αντιμετωπίσει στην εκτός δρόμου κίνηση.

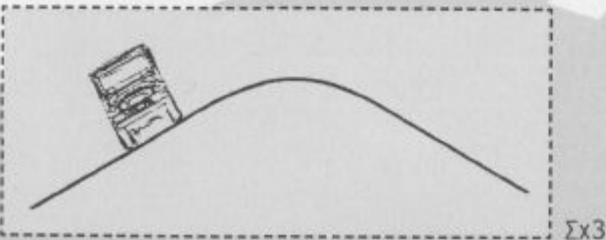
I. Ανέβασμα έντονο μεγάλης διάρκειας



II. Κατέβασμα απότομο διαρκείας

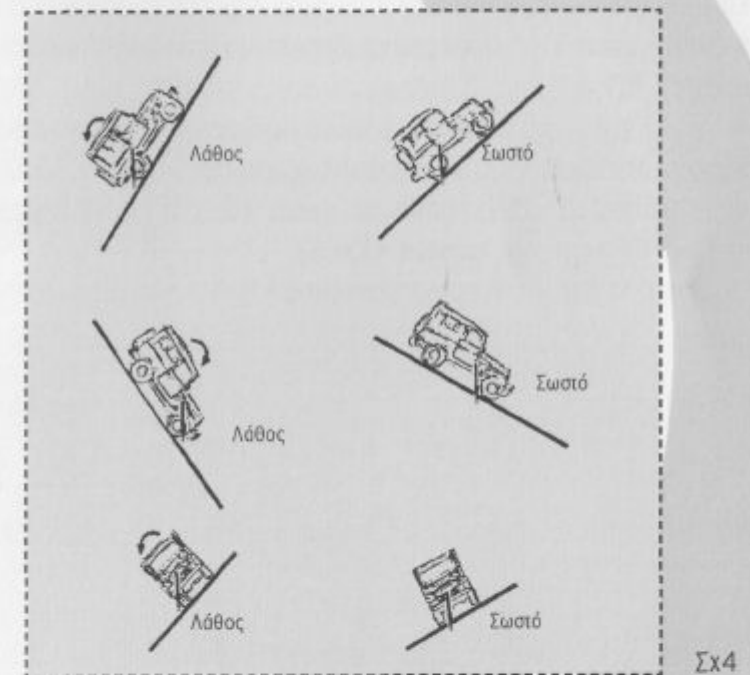


III. Πλάγια κίνηση δηλαδή οριζόντια μετακίνηση στην «πληγιά» μιας επικλινούς επιφάνειας



Τεχνική οδήγησης εκτός δρόμου 4x4

Σημειώνω ότι βασικός κανόνας για να μη δημιουργηθούν συνθήκες ανατροπής (τούμπας) στο αυτοκίνητο με τις γνωστές δυσάρεστες συνέπειες είναι το «ίχνος» του κέντρου βάρους στο έδαφος να μη βγαίνει ποτέ έξω από το τετράπλευρο που σχηματίζεται από το πάτημα των τεσσάρων τροχών (Σχ. 4).



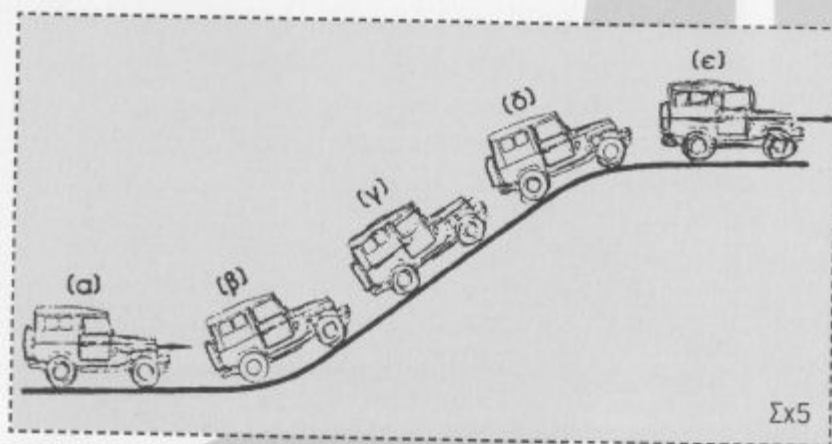
Για να μην υπάρχει κίνδυνος ανατροπής, πρέπει η κατακόρυφος από το κέντρο βάρους του (φορτωμένου) αυτοκινήτου να μην βγαίνει ποτέ έξω από το τετράπλευρο που ορίζουν τα ίχνη των 4 τροχών.

Βέβαια αυτό εξαρτάται και από το φορτίο (του τζίπ) που ανεβάζοντας το κέντρο βάρους πιο ψηλά βοηθάει το όχημα να πάει στον φαναρτζή !! γι' αυτό πρέπει να ελέγχετε προσεκτικά την κλίση του εδάφους που πρόκειται να «περάσετε» και βέβαια να μην το «παρακάνετε».

Ανέβασμα

Αφού βάλουμε την «κοντή σχέση» ώστε να μην υπάρχει απώλεια στροφών(κινήτηρα) και χάσιμο ροπής από αλλαγή ταχύτητας, επιταχύνουμε προσπαθώντας να αποκτήσουμε (πετύχουμε) κάποια ικανή «κεκτημένη» ταχύτητα και χρησιμοποιώντας μια μεγάλη «ταχύτητα» (β,γ) στο κιβώτιο (2η ή 3η) να αποφύγουμε κάποιο σπινάρισμα και την απώλεια traction (ελκτική δύναμη τροχών) ώστε να μπορέσει το όχημα να «σκαρφαλώσει» στην κορυφή (ε).

Αν τώρα προς το τέλος καθώς μειώνεται η ταχύτητα αρχίσει κάποιο σπινάρισμα, ο μόνος τρόπος για να βγούμε επάνω είναι να μειώσουμε ελεγχόμενα το γκάζι (δ) αυξάνοντας έτσι την ελκτική δύναμη των τροχών. (Σχ. 5)

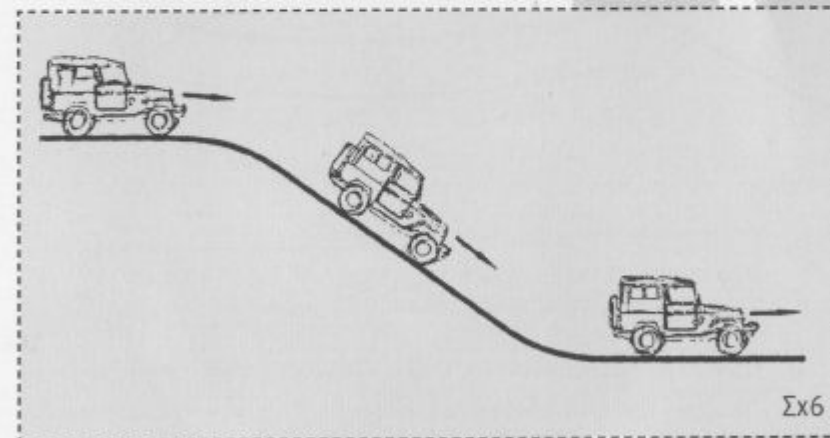


Η τεχνική της σωστής ανάβασης (βλ. κείμενο)

Κατέβασμα

Βάζουμε στο κιβώτιο την πιο κοντή ταχύτητα, δηλαδή 1η και αρχίζουμε την κάθοδο αφήνοντας βασικά τον κινήτηρα να «φρενάρει» το βαρύ αυτοκίνητο χωρίς να χρησιμοποιούμε καθόλου το φρένο (το αντίθετο θα δημιουργούσε μπλοκάρισμα των τροχών στο γλιστερό έδαφος αφήνοντας το όχημα να γλιστράει προς τα κάτω ακυβέρνητο) (Σχ. 6)

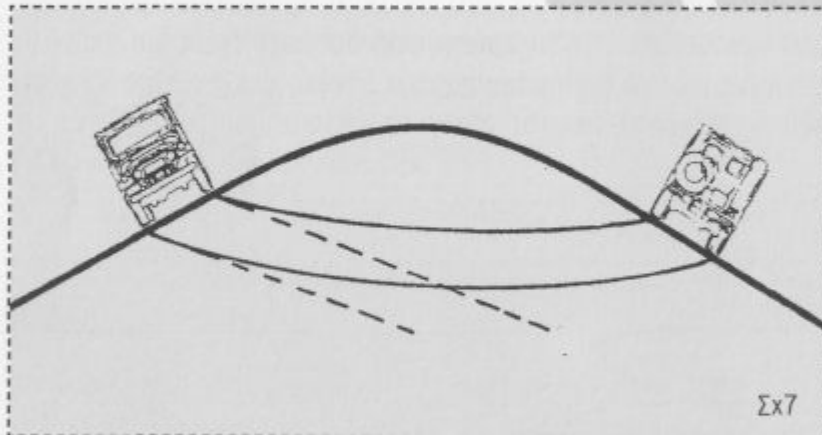
Βέβαια, αν η ταχύτητα που θα αναπτύξει το αυτοκίνητο είναι μεγάλη για τις συνθήκες που επικρατούν, τότε μόνο με «γκαστό-φρενο» δηλαδή με τη χρήση φρένου μαζί όμως με γκάζι θα μπορέσουμε να διατηρήσουμε τον έλεγχο και να φθάσουμε στο τέλος της κατηφόρας.



Η τεχνική της ασφαούς κατάβασης (βλ. κείμενο)

Πλάγια κίνηση

Στην περίπτωση αυτή εκτός από ιδιαίτερη προσοχή στις κλίσεις του αμαξώματος θα πρέπει να εφαρμόζουμε ελεγχόμενη ισχύ στους τροχούς ώστε να διατηρηθούν το max του Grip, traction και κατευθυντικότητα τους και ακόμη να μην επιβραδύνουμε απότομα όποτε το μπλοκάρισα των τροχών θα μετατρέψει το κυλιόμενο ελεγχόμενο όχημα σε αντικείμενο που θα γλιστρήσει χωρίς έλεγχο προς τα κάτω. (Σχ. 7)



Η οριζόντια κίνηση σε πλάγια χρειάζεται προσοχή για να μην γλιστρήσει το αυτοκίνητο ανεξέλεγκτα προς τα κάτω

Πλάγια κίνηση

Ακόμη θα ήθελα να «πω» ότι ο «εργάτης» (Βίντσι) θα μπορούσε πολλές φορές να σας «βγάλει» από δύσκολες καταστάσεις και τελειώνοντας να τονίσω και πάλι ότι η γνώση δρόμου, οι ήρεμες και «ντελικάτες» κινήσεις, το «feeling» και η άνεση είναι οι απαραίτητες προϋποθέσεις για «ατσαλάκωτη» off road περιήγηση και ότι οι ζώνες ασφαλείας και τα roll over bars είναι η φροντίδα και η εγγύηση για την ακεραιότητα και την ασφάλεια σας γενικά.

Η αυτού μεγαλειότητα «ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ»

Δείγμα ενός υψηλού επιπέδου γνώσης και συνείδησης των κινδύνων που караδοκούν κατά την οδήγηση και γενικότερα την κυκλοφορία στους δρόμους είναι η ΕΠΙΛΟΓΗ του αυτοκινήτου μας.

Αν δεν πιστέψουμε ότι τα ποιο πολύτιμα αγαθά: η ζωή των παιδιών μας ή η δική μας, η ακεραιότητα της οικογένειάς μας (και των συνανθρώπων μας) και γενικότερα η ευτυχία μας μπορούν για πάντα να χαθούν ανόητα και απρόβλεπτα μέσα σε δέκατα του δευτερολέπτου σε ένα «απίστευτο» τροχαίο...

ΔΕΝ πρόκειται ποτέ να «δούμε» ότι το οικογενειακό μας ΙΧ είναι! το χρηματοκιβώτιο των αξιών της ΖΩΗΣ μας.

Ετσι λοιπόν πάνω και πριν από οτιδήποτε άλλο επιβάλλεται να έχουμε σαν βασικό και μοναδικό κριτήριο για την επιλογή του τη ενεργητική και παθητική του βέβαια Ασφάλεια.

Το πρώτο είναι η ικανότητα του μέσω των συστημάτων του να «αμύνεται» σε αυτό που λέμε απώλεια ελέγχου η οποία θα οδηγούσε σε ατύχημα, δηλαδή να βοηθάει ουσιαστικά και αποτελεσματικά τον οδηγό να αποφύγει την «εμπλοκή» του στο δυστύχημα αυτό.

Το δεύτερο τώρα, αν το πρώτο δεν καταφέρει να «ολοκληρώσει», φροντίζει στο αναπόφευκτο ποια συμβάν, να προστατεύσει τούς επιβάτες του όσον το δυνατόν περισσότερο απο θανάσιμους και σοβαρούς τραυματισμούς.

Το μεν ένα λοιπόν προσπαθεί απεγνωσμένα ώστε να μην πέσουμε θύματα «τροχαίου» το δε άλλο πολυεμάει ώστε άμα πέσουμε θύματα «τροχαίου» το δε άλλο πολυεμάει ώστε άμα πέσουμε να «πέσουμε στα μαλακά»

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Με τον όρο "Ενεργητική Ασφάλεια", περιγράφονται τα χαρακτηριστικά εκείνα του αυτοκινήτου, τα οποία συμβάλλουν στην αποτροπή, από την εμπλοκή του σε ατύχημα.

Τέτοια δηλαδή συστήματα και τεχνολογικές καινοτομίες που εφαρμόζονται στο σύστημα των φρένων, στην ισχύ του κινητήρα-απαραίτητη σε περιπτώσεις προσπεράσματος-, ή όπως είναι η αποτελεσματικότητα των φώτων την νύχτα, ακόμη και η ικανότητα του κλιματισμού να εξασφαλίζει στον οδηγό συνθήκες τέτοιες που να του επιτρέπουν να συγκεντρώνεται στην οδήγηση.

• ABS: Συντομογραφία των λέξεων Antilock Braking System

Το Antilock Braking System, γνωστό πλέον και ως ABS, είναι ένα σύστημα το οποίο συνεργαζόμενο με τα προηγμένης τεχνολογίας συστήματα πέδησης αποτρέπει το μπλοκάρισμα των τροχών κατά το φρενάρισμα, με σκοπό την διατήρηση της προκαθορισμένης πορείας και την ελαχιστοποίηση της απόστασης του ωφέλιμου φρεναρίσματος.

• TC: Συντομογραφία των λέξεων Traction Control

Αποτρέπει το "σπινάρισμα" των κινητήριων τροχών.

Η λειτουργία του συγκεκριμένου συστήματος χρησιμοποιεί τους αισθητήρες του ABS, όπου είτε επενεργεί στα δισκόφρενα των κινητήριων τροχών, και αποτρέπει το σπινάρισμα, είτε "συγκρίνει" την γωνιακή ταχύτητα του κάθε κινητήριου τροχού, καθώς και εκείνη μεταξύ των εμπρός και πίσω τροχών, και εφόσον διαγνώσει διαφοροποίηση πάνω από μία προκαθορισμένη τιμή, δίνει εντολή επέμβασης στο δισκόφρενο του συγκεκριμένου τροχού βοηθώντας παράλληλα και το διαφορεικό να "μοιράσει" μεγαλύτερο ποσοστό της ροπής του κινητήρα, στον τροχό με την καλύτερη - τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή - πρόσφυση.

• EVA: Συντομογραφία των λέξεων Electronic Valve Assist.

Το συγκεκριμένο σύστημα (χρησιμοποιώντας όχι μόνο τους αισθητήρες, αλλά και ολόκληρο το σύστημα του ABS) "αντιλαμβάνεται" τις περιπτώσεις φρεναρίσματος πανικού, και διασφαλίζει την μέγιστη - και σωστή χρονικά - πίεση στο πεντάλ των φρένων, διορθώνοντας παράλληλα και την στιγμιαία μείωση - σε πολλές περιπτώσεις - στην πίεση του πεντάλ, από την πλευρά του οδηγού.

• EBD: Συντομογραφία των λέξεων Electronic Brakeforce Distribution

Ο ηλεκτρονικός κατανομτής δύναμης πέδησης, (χρησιμοποιώντας και αυτός τους αισθητήρες του ABS) φροντίζει για την ιδανική κατανομή της δύναμης πέδησης μεταξύ του εμπρός και του πίσω άξονα των τροχών, λαμβάνοντας υπόψη τις εκάστοτε συνθήκες πρόσφυσης αλλά και την πιθανή διαφορετική φθορά στα τακάκια των φρένων, με αποτέλεσμα την ελαχιστοποίηση του φαινομένου του "τετ - α - κέ" σε περιπτώσεις όπου υπάρχει αισθητή διαφοροποίηση των δυνάμεων πέδησης μεταξύ εμπρός και πίσω άξονα.

• ASR: Συντομογραφία των λέξεων Anti-Slip Regulation

Το σύστημα ASR, αποτρέπει το σπινάρισμα των κινητήριων τροχών, το ξεπέρασμα της ελκτικής πρόσφυσης τους επεμβαίνοντας στον κινητήρα και μειώνοντας στιγμιαία την ροπή, μέχρι να επανακτήσουν πρόσφυση.

• MSR: Συντομογραφία των λέξεων Modulate System Regulation

Το σύστημα MSR είναι ένα σύστημα με αντίθετη ουσιαστικά λειτουργία από εκείνη του ABS. Αυξάνει στιγμιαία την παρεχόμενη από τον κινητήρα ροπή προς τους τροχούς, στην περίπτωση που "διαγνώσει" μπλοκάρισμα στη φάση της απότομης επιβράδυνσης (επιβράδυνση με παράλληλο κατέβασμα ταχύτητας).

• ESP: Συντομογραφία των λέξεων Electronic Stability Program

Πρόκειται για ένα σύστημα το οποίο εξασφαλίζει τον έλεγχο της δυναμικής συμπεριφοράς του αυτοκινήτου κατά την οδήγηση. Το συγκεκριμένο σύστημα, με τη βοήθεια αισθητήρων "γνωρίζει" και συγκρίνει ανά πάσα στιγμή την επιθυμητή από τον οδηγό, πορεία του αυτοκινήτου, με εκείνη που τελικά αυτό ακολουθεί και "επεμβαίνει" σε ελάχιστα χιλιοστά του δευτερολέπτου (m sec) σε περιπτώσεις όπου "παρατηρεί" σημαντικές μεταξύ τους διαφοροποιήσεις, είτε φρενάροντας κάποιο τροχό, είτε μειώνοντας κατά περίπτωση την ισχύ του κινητήρα, είτε και τα δυο με σκοπό πάντα την αποφυγή της από-σταθεροποίησής του.

ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Τα αυτοκίνητα της FIAT / LANCIA κατασκευάζονται με γνώμονα πάντα την οδική ασφάλεια, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στον τομέα της σταθερότητας και του κρατήματος στο δρόμο, με στόχο την πρόληψη και αποτροπή ενός ενδεχόμενου ατυχήματος.

Στην περίπτωση όμως που το ατύχημα είναι αναπόφευκτο, είναι το αμάξιμα εκείνο το οποίο διαδραματίζει τον κυριότερο ρόλο στην ελαχιστοποίηση του τραυματισμού. Η προστασία των επιβαινόντων επιτυγχάνεται κυρίως λόγω των μεθόδων κατασκευής του («σταδιακή παραμόρφωση») με τη χρήση χάλυβα υπερ-υψηλής αντοχής καθώς και με τις τεχνολογίες αντιδιαβρωτικής προστασίας με τις οποίες είναι κατασκευασμένο. Επιπλέον σημαντικό ρόλο παίζει και η κατασκευή των επιμέρους εξαρτημάτων του αμαξώματος (κλειδαριές, πόμοθα, ταμπλώ, επενδύσεις, καθίσματα). Τα εξαρτήματα αυτά πέραν των εξαντλητικών δοκιμών αντοχής που υποβάλλονται, θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από υλικά τα οποία να διασφαλίζουν και την προστασία των επιβατών, αλλά και την απροβλημάτιστη λειτουργία τους σε περίπτωση σύγκρουσης.

Τα υψηλής τεχνολογίας συστήματα προστασίας των επιβατών, όπως είναι οι ζώνες ασφαλείας με προεντατήρες και περιοριστή φορτίου, οι μετωπικοί, πλευρικοί και αερόσακοι τύπου «κουρτίνας», έχοντας υποβληθεί στο σύνολό τους, σε εξαντλητικές δοκιμές, βάσει ιδιαίτερα αυστηρών προδιαγραφών, παρέχουν στους επιβάτες την μέγιστη δυνατή προστασία σε κάθε μορφή ατύχημα.

Ιδιαίτερη μέριμνα έχει δοθεί και στην προστασία των παιδιών, είτε με τη δυνατότητα απενεργοποίησης του αερόσακου του συνοδηγού, είτε μέσω των ειδικών συνδέσμων ISOFIX, για την ασφαλή πρόσδεση του ειδικού παιδικού καθίσματος.



ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Αερόσακοι (Airbags / SRS)

Συντομογραφία των λέξεων Supplementary Restraint System, των οποίων ο ρόλος είναι καθαρά υποβοηθητικός, και η αποτελεσματικότητά τους στην προστασία των επιβαινόντων, θα πρέπει πάντοτε να συνδυάζεται με τη χρήση των ζωνών ασφαλείας.

Κάθε μοντέλο είναι εφοδιασμένο με έναν αριθμό αερόσακων, που ελέγχονται όλοι από μία κεντρική μονάδα και σκοπό έχουν την προστασία των επιβατών από τραυματισμούς σε περιπτώσεις σύγκρουσης. Εκτός από τους ήδη γνωστούς μετωπικούς και πλευρικούς αερόσακους, διατίθενται πλέον και οι αερόσακοι τύπου «κουρτίνας» των οποίων η αρχή λειτουργίας είναι να "εκτείνονται" με φορά προς τα κάτω, σε όλη την πλευρά της καμπίνας καλύπτοντας ολόκληρη την επιφάνεια των πλευρικών τζαμιών, ώστε να παρέχουν την μέγιστη δυνατή προστασία στα κεφάλια και στην αυχενική μοίρα των επιβαινόντων, είτε από βίαιο χτύπημα στην πλευρά της καμπίνας, είτε από θραύσματα κρυστάλλων σε περιπτώσεις πηαγίων συγκρούσεων.

• Μπροστινοί / μετωπικοί αερόσακοι (Front Airbags)

Οι δύο συγκεκριμένοι αερόσακοι - συνδυαζόμενοι πάντα με τη χρήση των ζωνών ασφαλείας - έχουν σαν αποστολή την προστασία του θώρακα, του κεφαλιού και του αυχένα του οδηγού και συνοδηγού σε περιπτώσεις μετωπικών ή πηαγιομετωπικών συγκρούσεων. Έχει αποδειχθεί στατιστικά ότι ο αριθμός των τραυματισμών από μετωπικές / πηαγιομετωπικές συγκρούσεις έχει μειωθεί κατά 65% χάρη στους αερόσακους αυτούς.

Οι αερόσακοι στο σύνολό τους δεν αποτελούν ανεξάρτητα συστήματα ενός αυτοκινήτου, αλλά βρίσκονται πάντα σε συνεχή "επικοινωνία" και συνεργασία και με άλλα εξαρτήματα όπως οι προεντατήρες των ζωνών ασφαλείας, η κεντρική μονάδα ελέγχου, καθώς και διάφοροι περιφερειακοί αισθητήρες.

Οι μηχανισμοί προστασίας σε ένα αυτοκίνητο περιλαμβάνουν συστήματα

όπως οι ζώνες ασφαλείας με προεντατήρες και οι αερόσακοι, η ενεργοποίηση των οποίων γίνεται μόνο κατά τη στιγμή της πρόσκρουσης, έχοντας πρώτα δεχθεί εντολή από την ηλεκτρονική μονάδα. Η συγκεκριμένη ηλεκτρονική μονάδα ανταλλάσσει συνεχώς πληροφορίες με πληθώρα αισθητήρων και μέσω ενός πανίσχυρου μικροεπεξεργαστή, καταγράφει την στιγμιαία επιβράδυνση του αυτοκινήτου και συγκρίνοντάς την με προκαθορισμένες τιμές που έχουν καταχωρηθεί στην μνήμη (για κάθε μοντέλο ξεχωριστά), "αποφασίζει" - αξιολογώντας όχι μόνον από την σφοδρότητα, αλλά και από το είδος / τύπο της σύγκρουσης - σε ποιούς, - και αν απαιτείται - μηχανισμούς προστασίας θα "δώσει εντολή ενεργοποίησης".

Ο χρόνος που μεσολαβεί μεταξύ της ανίχνευσης της σύγκρουσης, της "απόφασης" της μονάδας για την ενεργοποίηση, και του ανοίγματος των μπροστινών αερόσακων είναι μόλις μερικά χιλιοστά του δευτερολέπτου (msec), ώστε να αποφευχθεί - ή έστω να περιοριστεί στο ελάχιστο δυνατό - η βίαια πρόσκρουση ζωτικών μερών του σώματος των επιβατών (κεφάλι, θώρακας, αυχένας) με το τιμόνι ή το ταμπλό αντίστοιχα.

Οι αερόσακοι είναι τοποθετημένοι, ή μέσα στο τιμόνι (του οδηγού) ή μέσα στο δεξί μπροστινό μέρος του ταμπλό (του συνοδηγού).

Ο αερόσακος είναι κατά τέτοιο τρόπο διπλωμένος, ώστε να διασφαλίζεται ότι η κατεύθυνση εκτόνωσης να μην είναι ποτέ απευθείας προς τον επιβαίνοντα, και να μην αποτελέσει αυτό το γεγονός, αιτία τραυματισμού.

Το κάλυμμα του αερόσακου είναι κατασκευασμένο από ειδικό πλαστικό ώστε να παρέχει την απαραίτητη προστασία και να εξασφαλίζει την απρόσκοπτη λειτουργία του ακόμη και σε ακραίες συνθήκες θερμοκρασίας.

Δεδομένης της ταχύτητας ανοίγματος (εκτόνωσης) ενός αερόσακου, οι κατασκευαστές προχώρησαν ακόμα περισσότερο στην εξέλιξή τους, ώστε να παρουσιάσουν

την 2η γενιά αερόσακων, οι οποίοι ονομάστηκαν και "πολλοστάθιων σταδίων" (multistage airbags). Σύμφωνα με την αρχή λειτουργίας αυτού

του τύπου, το εκρηκτικό φορτίο είναι χωρισμένο σε 2 μέρη 60-40, ανάλογα δε με τη σφοδρότητα της σύγκρουσης, διαφοροποιείται η χρονική καθυστέρηση μεταξύ των δύο. Η κεντρική μονάδα "καταγράφει", την σφοδρότητα της σύγκρουσης, και υπολογίζει, βάσει στοιχείων που έχει στην μνήμη της, την ταχύτητα κίνησης του σώματος προς το τιμόνι (ή το ταμπλό αντίστοιχα), δίνοντας την κατάλληλη εντολή για πλήρη ή για σταδιακή ενεργοποίηση, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανότητες τραυματισμού από τον ίδιο τον αερόσακο, στις περιπτώσεις λιγότερο σφοδρής σύγκρουσης.

• Πλευρικοί αερόσακοι (Side Airbags)

Στις περιπτώσεις πλάγιων συγκρούσεων - οι οποίες έχει καταγραφεί ότι ποσοστιαία υπολείπονται των μετωπικών - οι περιπτώσεις σοβαρού ή ακόμη και θανατηφόρου τραυματισμού είναι μεγαλύτερες δεδομένου του γεγονότος ότι:

1ον η πλευρική δομή του οχήματος είναι λιγότερο στιβαρή από την μετωπική, και

2ον το σώμα του επιβάτη βρίσκεται σε πολύ μικρότερη απόσταση από μέρη του αυτοκινήτου με τα οποία η επαφή / πρόσκρουση μπορεί να προκαλέσει τραυματισμό.

Η δομή και φιλοσοφία λειτουργίας των πλευρικών αερόσακων διαφοροποιείται από εκείνη των μετωπικών, ως προς τον τρόπο ενεργοποίησής τους.

Οι πλευρικοί αερόσακοι δεν γεμίζουν από τα αέρια της έκρηξης όπως οι μετωπικοί, αλλά είναι εφοδιασμένοι και με μία φιάλη εκτόνωσης αδρανούς αερίου (άζωτο υπό πίεση) το οποίο απελευθερώνεται με την "εντολή" από την κεντρική μονάδα και γεμίζει τον αερόσακο. Βρίσκονται στην πλάτη του καθίσματος, έχουν δε σαν σκοπό την προστασία του άνω μέρους του σώματος του επιβάτη, απορροφώντας την κινητική ενέργεια την οποία εκείνο αποκτά με την σύγκρουση, και αποτρέποντας ταυτόχρονα και την επαφή του, με τις πλευρικές επιφάνειες του αυτοκινήτου.

ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η σημαντική καινοτομία στο κεφάλαιο των αερόσακων βρίσκεται στην εφαρμογή των λεγόμενων αερόσακων "τύπου κουρτίνας" ή "window bags" ή head bags, όπως είναι πλέον διαδεδομένοι σήμερα.

Είναι γεγονός, ότι το περισσότερο εκτεθειμένο - και ευάλωτο - σε τραυματισμούς, μέρος του ανθρώπινου σώματος είναι το κεφάλι. Ο συγκεκριμένος τύπος αερόσακου βρίσκεται τοποθετημένος μέσα σε ένα σωληνοειδές στην οροφή του αυτοκινήτου, και εκτείνεται με φορά προς τα κάτω, καλύπτοντας ολόκληρη την πλευρική επιφάνεια των τζαμιών, προστατεύοντας τα κεφάλια των επιβαίνόντων (και μπροστά και πίσω) είτε από χτυπήματα σε μέρη του αυτοκινήτου, είτε από θραύσματα τζαμιών.

• Σύστημα πρόληψης πυρκαγιάς (FPS)

Συντομογραφία των λέξεων Fire Prevention System
Ο μηχανισμός του FPS διακόπτει αυτόματα την παροχή καυσίμου στον κινητήρα σε περίπτωση ατυχήματος, έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος πυρκαγιάς από διαρροή καυσίμου.



ΣΥΝΕΙΔΗΣΗ

Βάλτε λοιπόν όλα αυτά βαθιά και καλά μέσα στο μυαλό σας και την συνείδηση σας και επιλέξτε τα, χωρίς κανένα δισταγμό, μπας και δούμε Καλύτερες και Ασφαλέστερες μέρες στην τραγικά επικίνδυνη «Αυτοκινούμενη» ΖΩΗ μας.

Ιαβέρης