

Αγαπητοί Οδηγοί,



Η **INFOTE**, πιστή στο κοινωνικό της έργο και θεωρώντας την **εταιρική κοινωνική ευθύνη** καθήκον της, έχει πάντα ως γνώμονα την ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας. Σε αυτά τα πλαίσια, συμπεριλαμβάνει κάθε χρόνο στο **Χρυσό Συν-Οδηγό**, μια ειδική έκδοση που στόχο έχει να αφυπνίσει τους πολίτες σε ό,τι αφορά την ασφάλεια στις μετακινήσεις και στο δρόμο.

Ο **«Οδηγός Οδικής Ασφάλειας»** που κρατάτε στα χέρια σας, περιέχει χρήσιμες και κυριολεκτικά ζωτικής σημασίας συμβουλές, οι οποίες αποβλέπουν στην ουσιαστική μείωση των ατυχημάτων και στην ανάπτυξη μιας οδικής κουλτούρας που οφείλουμε όλοι να υιοθετήσουμε και να μας γίνει συνείδηση. Η δημιουργία του Οδηγού Οδικής Ασφάλειας είναι μια πρωτοβουλία της INFOTE και του **Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς»**, το οποίο δραστηριοποιείται ενεργά σε θέματα που αφορούν την οδική ασφάλεια.

Η INFOTE, μέλος του Ομίλου ΟΤΕ, έχει ως όραμα να γίνει **μια Ελληνική Διεθνής Εταιρεία στο χώρο της γνώσης και της πληροφορίας**, παρέχοντας κάθε μορφή δομημένης επαγγελματικής πληροφορίας και αξιοποιώντας όλα τα σύγχρονα έντυπα και ηλεκτρονικά μέσα. Σε αυτά τα πλαίσια και ανησυχώντας για τη ζωή και την ακεραιότητα του καθενός, η INFOTE προάγει μέσω των ειδικών εκδόσεών της, όπως ο Οδηγός Οδικής Ασφάλειας, το είδος της πληροφόρησης που θα συμβάλει στη δόμηση μιας σωστής Οδικής Συμπεριφοράς.

Είμαστε όλοι συνυπεύθυνοι για την οδική ασφάλεια και οφείλουμε να συντελέσουμε στη μείωση των ατυχημάτων στη χώρα μας, αναπτύσσοντας εκείνη την οδική κουλτούρα που μπορεί να σώσει ζωές.

Με εκτίμηση,



Δρ. Ι. Βασιλαράς
Δ/νων Σύμβουλος INFOTE



ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ

Η ΑΡΧΗ

Δεν υπάρχει τίποτα χειρότερο από τον αιφνίδιο, άδικο θάνατο ενός νέου ανθρώπου σε τροχαίο δυστύχημα. Ο πόνος για τους γονείς και τους ανθρώπους που βιώνουν την απώλεια δεν μπορεί να ξεπεραστεί σε όλη την υπόλοιπη ζωή. Μόνο όσοι το βίωσαν μπορούν να αντιληφθούν το μέγεθος της οδύνης και της καταστροφής.

Στη χώρα μας, που έχει τη θλιβερή πρωτιά σε θανάτους από τροχαία δυστυχήματα στην Ευρώπη, ο θάνατος των νέων στην ασφαλτο έχει πάρει τη μορφή γενοκτονίας. Το κοινωνικό και οικονομικό κόστος είναι τεράστιο.

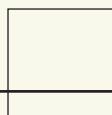
Κανείς όμως δεν μπορεί να αποτιμήσει τον πόνο, το κόστος της απώλειας του αγαπημένου μας παιδιού, αδελφού, γονέα, συζύγου, φίλου, πίσω από τις στατιστικές και τα νούμερα. Πίσω από κάθε αριθμό κρύβεται μια τραγωδία...

Ο Πάνος Μυλωνάς, τεταρτοετής φοιτητής του Τμήματος Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών και δημοσιογράφος του ειδικού Τύπου του αυτοκινητού (ο νεότερος διαπιστευμένος στην Ευρώπη) είχε όλα τα εφόδια για να διακριθεί στο χώρο της επιστήμης, της έρευνας και της τεχνολογίας.

Είχε να προσφέρει πολλά στην οικογένειά του, αλλά και στην κοινωνία. Το νήμα της ζωής του κόπηκε όμως ξαφνικά, στα 22 του χρόνια, στις 22 Μαρτίου του 2004, στο δρόμο Κορίνθου-Πατρών, ενώ πήγαινε να παρακολουθήσει τα μαθήματά του.

Όσοι τον γνώρισαν, γοητεύτηκαν από το χαρακτήρα, το ήθος και τα προτερήματά του και συγκλονίστηκαν από την απώλειά του, γεγονός που αποτέλεσε την αφορμή για την καθιέρωση στη μνήμη του υποτροφίας από το Πανεπιστήμιο Πατρών και την ίδρυση του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς». Με το θάνατό του - ένα τραγικό γεγονός πόνου και οδύνης για την οικογένειά του, τους φίλους του και τους συνεργάτες του - ο Πάνος έγινε σύμβολο. Ένα σύμβολο ελπίδας για τους νέους που έχουν δικαίωμα στη ζωή, για όλους εμάς που θέλουμε να πάψουμε να θρηνούμε σ' αυτόν τον τόπο την απώλεια νέων, αγαπημένων ανθρώπων, που φεύγουν από τη ζωή πρόωρα και άδικα, θύματα της αδιαφορίας φορέων που ολιγωρούν και της εγκληματικής συμπεριφοράς ή της «μαγκιάς» επιπόλαιων ή ασυνείδητων οδηγών.

Οδηγικό τέστ του MAZDA RX8 από τον Πάνο Μυλωνά



ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Ι.Ο.ΑΣ. ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ



Το «Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη και Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων “Πάνος Μυλωνάς”» με το διακριτικό τίτλο «Ι.Ο.ΑΣ. (Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας) Πάνος Μυλωνάς» συστάθηκε το Μάιο του 2005. Αποτελεί μη κερδοσκοπικό Οργανισμό με ιδρυτικά μέλη του Πανεπιστημιακά Ιδρύματα (Πανεπιστήμιο Πατρών, Οικονομικό

Πανεπιστήμιο Αθηνών - Διατμηματικό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα MBA), φορείς του επιχειρηματικού κόσμου (ΕΛΜΑ Α.Ε.Β.Ε.Α., Motor Press Hellas Α.Ε., GlaxoSmithKline Α.Ε.Β.Ε., Ελεγκτική Εταιρεία Συνεργαζόμενοι Ορκωτοί Λογιστές Α.Ε., INFOTE ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ Α.Ε.) καθώς και φυσικά πρόσωπα.

Σκοπός του Ινστιτούτου είναι η ανάληψη, υποστήριξη και προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, τη μελέτη, την έρευνα, την ενημέρωση και την εκπαίδευση, στοχεύοντας στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Κύριοι άξονες δράσης του Ινστιτούτου είναι τόσο η εκπαίδευση, ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μαθητών, των οδηγών και γενικότερα όλων των πολιτών της χώρας, όσο και η γενικότερη αλλαγή νοοτροπίας σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής.

Στα πλαίσια αυτά δημιουργήθηκε ο Οδηγός Οδικής Ασφάλειας που κρατάτε στα χέρια σας με τη συνεργασία Μελών και υποστηρικτών του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) Πάνος Μυλωνάς και ειδικών της οδικής ασφάλειας και της εκπαίδευσης. Η προσπάθειά μας αυτή έχει ως στόχο την ενημέρωση με απλό τρόπο για την οδική ασφάλεια, ένα θέμα που μας αφορά όλους και που απαιτεί σοβαρότητα, συνέση και προσοχή ώστε να αποφύγουμε τις τραγικές συνέπειες των τροχαίων δυστυχημάτων.

Με στόχο να γίνει η απώλεια του Πάνου Μυλωνά αφορμή για λιγότερους θανάτους στο δρόμο, με σεβασμό στον άνθρωπο και αγάπη για τη ζωή, το Ινστιτούτο έχει ξεκινήσει τη δράση του σε συνεργασία με ενώσεις και φορείς του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα, καθώς και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελώντας ήδη μέλος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών.

Ας σημάνει ο άδικος χαμός ενός ακόμη νέου ανθρώπου την έναρξη της ενεργού συμμετοχής όλων μας σε μια νέα εποχή για την οδική ασφάλεια.

ΓΙΑ ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά
Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου





Ι.Ο.ΑΣ. ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ
 Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας
 Νεμέσεως 2, Αθήνα 112 53
 Τηλ.: 210-8620150
 FAX: 210-8620007

e-mail: info@ioas.gr
 website: www.ioas.gr
www.rsi-panosmylonas.gr



INFOTE ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ Α.Ε.

Λ.Συγγρού 15-17, 11743 Αθήνα
 Τηλ.: 800-11-01888,
 Fax : 210 9204172

e-mail: customerservice@infote.gr
 website: www.infote.gr

Για τον Οδηγό Οδικής Ασφάλειας συνεργάστηκαν:

Σύνταξη Κειμένων:
 Αλέξανδρος Καμπάς

Αρχισυνταξία:
 Άρης Κόκκας

Επιμέλεια Ύλης,
Επιμέλεια Έκδοσης:
 Ιωάννα Ζηριμπούλου
 Διεύθυνση Marketing INFOTE

Δημιουργικό - DTP:
 Ιωάννης Αλέξης
 Διεύθυνση Παραγωγής INFOTE
 Γραφείο Μακετών

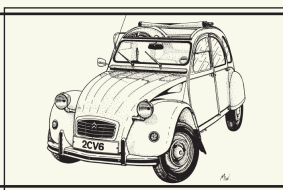
Σκίτσα:
 Γιώργος Μυλωνάς

Φιλολογική Διόρθωση Κειμένων:
 Ευαγγελία Στροπωνιάτη – Καμβύση

Ευχαριστούμε το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων (Α.Π.Ε.) για τις φωτογραφίες που μας παρέιχε.

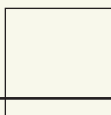
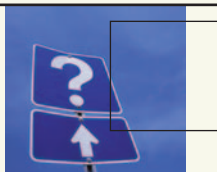
Copyright © 2006
Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς»
INFOTE ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ Α.Ε.

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση, αναπαραγωγή, ολική ή μερική ή περιληπτική ή κατά παράφραση ή διασκευή απόδοση του περιεχομένου του έργου αυτού με οποιονδήποτε τρόπο, μηχανικό, ηλεκτρονικό, φωτοτυπικό, ηχογράφηση ή αλλιώς, κατά τα ΝΔ 3565/1956, 4254/1962, τους Νόμους 100/1975, 2121/1993 και τους λοιπούς γενικά κανόνες Διεθνούς Δικαίου, χωρίς προηγούμενη γραπτή άδεια της INFOTE ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ Α.Ε. και του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» (ΙΟΑΣ).
 All rights reserved. No part of this publication may be reproduced by any means, without prior permission of the publisher.



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Χαιρετισμός	Κίνηση σε βρεγμένο δρόμο	40
Διευθύνοντας Συμβούλου INFOTE	Κίνηση σε χιονισμένο και παγωμένο δρόμο	41
Πάνος Μυλωνάς – Η αρχή	Σαμαράκια – Λακκούβες	42
Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας	Πεζοδρόμια	43
(Ι.Ο.Α.Σ.) Πάνος Μυλωνάς	Χώροι στάθμευσης	44
Ταυτότητα	Οδικά έργα – Καιρικά φαινόμενα	45
Περιεχόμενα	Οι «άλλοι»	46
Αυτοκίνητο	Μετά το ατύχημα	47
Ενεργητική ασφάλεια	Ερωταπαντήσεις	48 – 49
Παθητική ασφάλεια	Άνθρωπος	50
Ειδικές Επισημάνσεις	Οδηγός – Οδηγικές απαιτήσεις	50
Παιδί στο αυτοκίνητο	Δίπλωμα	50 – 51
Ειδικές επισημάνσεις	Εμπειρία – Απειρία	52
Νέες τεχνολογίες ασφαλείας	Αγωγή	53
Διαδικασία επιλογής αυτοκινήτου	Φιλοσοφία οδήγησης	54
και ασφάλεια	Αντίληψη περιβάλλοντος	55 – 56
Συντήρηση	Καθημερινή οδήγηση	57
Ειδικές Επισημάνσεις	Άγχος – Ψυχική κατάσταση	58
Ερωταπαντήσεις	Συνθήκες οδήγησης	59
Δρόμος	Κακές συνθήκες	60
Ο Κ.Ο.Κ. και η ελληνική	Οδήγηση και οινόπνευμα / φάρμακα	61 – 62
πραγματικότητα	Αίσθημα ευθύνης	63 – 64
Οδήγηση στους ελληνικούς δρόμους	Τρόποι συμπεριφοράς	65
Κίνηση στα στενά της πόλης	Αντιμετώπιση καταστάσεων	66 – 67
Κίνηση στις κεντρικές αρτηρίες	Συνοδηγός	68
και λεωφόρους της πόλης	Επιβάτης	69
Στάθμευση σε δρόμο με κίνηση	Πεζός	70 – 71
Κίνηση στις Εθνικές Οδούς	Δικυκλιστής	72 – 73
Κίνηση στους επαρχιακούς δρόμους διπλής κατεύθυνσης	Ερωταπαντήσεις	74 – 76
	Ο δεκάλογος του οδηγού	77 – 78
	Ερωτηματολόγιο Ινστιτούτου	79 – 80



Αυτοκίνητο

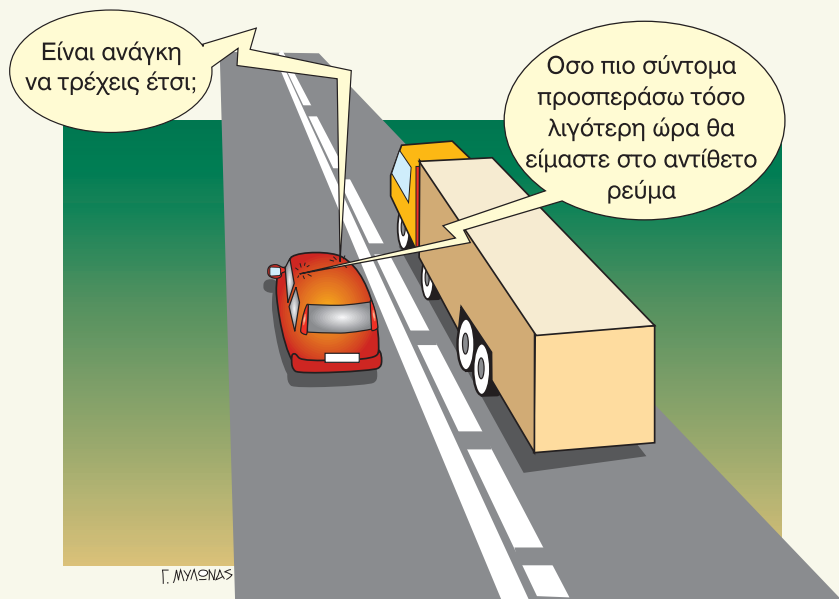
6

Προσφορά: Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» & INFOTE

Ενεργητική ασφάλεια

Τι είναι

- Με τον όρο **ενεργητική ασφάλεια** εννοούμε την ασφάλεια που παρέχουν τα συστήματα εκείνα του αυτοκινήτου που μας βοηθούν να αποφύγουμε ένα ατύχημα. Όπως είναι γνωστό, η καλύτερη θεραπεία είναι η πρόληψη.





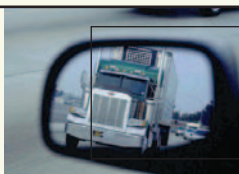
Επικίνδυνες προσπεράσεις

Τι περιλαμβάνει

- ❑ Η ενεργητική ασφάλεια περιλαμβάνει τις δυνατότητες του αυτοκινήτου που μας εξασφαλίζουν τη μικρότερη δυνατή έκθεση σε κίνδυνο. Αυτές είναι: οι **καλές επιδόσεις** (συνδυασμός ισχύος-βάρους οχήματος), τα **ισχυρά φρένα** και το **ABS**, η **καλή οδική συμπεριφορά** (αμορτισέρ, ελαστικά, σύστημα διεύθυνσης), το **ηλεκτρονικό σύστημα ευστάθειας (ESP)**, η **καλή ορατότητα** (μεγάλες γυάλινες επιφάνειες, μικρά τυφλά σημεία, επαρκής και σωστός φωτισμός), ακόμη και η παρεχόμενη άνεση στην οδήγηση.

Πώς λειτουργεί

- ❑ Ο χρόνος της έκθεσής μας στο αντίθετο ρεύμα κατά τη διάρκεια ενός προσπεράσματος εξαρτάται από το **πόσο γρήγορα μπορεί να επιταχύνει εν κινήσει το αυτοκίνητό μας**. Όσο μικρότερος είναι αυτός ο χρόνος, τόσο **μικρότερος είναι και ο κίνδυνος μετωπικής σύγκρουσης** με αντίθετα ερχόμενο όχημα. Σε συνθήκες ολισθηρότητας τα χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου θα βοηθήσουν τον οδηγό να το διατηρήσει στην τροχιά του. Ο ρόλος των φρένων στην ασφάλεια είναι εύκολα αντιληπτός, αφού ακόμη και 1 μέτρο λιγότερο στην απόσταση ακινητοποίησης μπορεί να κάνει τη διαφορά. Επιπλέον, **ένα ανεμπόδιστο, πανοραμικό οπτικό πεδίο επιτρέπει στον οδηγό να έχει πλήρη πληροφόρηση** για το τι συμβαίνει γύρω του, ενώ τα σωστά φώτα εξασφαλίζουν καλή ορατότητα σε συνθήκες χαμηλού φωτισμού. Ακόμη και η **παρεχόμενη άνεση** στην οδήγηση μπορεί να θεωρηθεί πως συντελεί στην ενεργητική ασφάλεια, αφού **βοηθάει τον οδηγό στην απρόσκοπτη συγκέντρωσή του**.



Πώς χρησιμοποιείται

Στο προσπέρασμα:

- ❑ Κατεβάζουμε ταχύτητα (σχέση) στο κιβώτιο (π.χ. από 5η σε 4η), ανάλογα με την ταχύτητα που κινούμαστε, για να φέρουμε τον κινητήρα στο ωφέλιμο φάσμα στροφών (αυτό το αντιλαμβανόμαστε από την άμεση επιτάχυνση του αυτοκινήτου, μόλις πατήσουμε το γκάζι) πριν βγούμε στο αντίθετο ρεύμα, ώστε να έχουμε τη μέγιστη δυνατή επιτάχυνση.

Στο φρενάρισμα:

- ❑ **Φρενάρουμε με τη μέγιστη δύναμη.** Δε βλάπτει ποτέ το να σταματήσουμε νωρίτερα. Το αργότερα μπορεί να αποδειχθεί επιζήμιο ή και μοιραίο. Το ABS δεν επιτρέπει στους τροχούς να μπλοκάρουν, με αποτέλεσμα ο οδηγός να διατηρεί την ικανότητα αλλαγής πορείας. Εάν το αυτοκίνητό μας δε διαθέτει ABS, μπορούμε με λίγη εξάσκηση, να πιέζουμε το πεντάλ των φρένων, τόσο όσο χρειάζεται, ώστε να μην μπλοκάρουν οι τροχοί. Έτσι, και στις δύο περιπτώσεις, μπορούμε φρενάροντας να ελιχθούμε, ώστε να αποφύγουμε το εμπόδιο.



Επικίνδυνες προσπεράσεις



Στη στροφή:

□ Ένα αυτοκίνητο με ουδέτερη οδική συμπεριφορά, σωστά συντηρημένη ανάρτηση και καλά λάστιχα θα ακολουθήσει εύκολα την επιθυμητή τροχιά, χωρίς απαιτήσεις διόρθωσης από τον οδηγό σε οριακές συνθήκες. Ένα «φιλικό» αυτοκίνητο θα προειδοποιήσει τον οδηγό πριν εκτραπεί από την επιθυμητή πορεία, υπερστρέφοντας (κλείνοντας την τροχιά του) ή υποστρέφοντας (ανοίγοντας την τροχιά του), ώστε αυτός να δράσει αναλόγως, πριν παρουσιαστεί το φαινόμενο. Το ηλεκτρονικό σύστημα ευστάθειας (ESP), εφόσον υπάρχει, θα διορθώσει την πορεία του αυτοκινήτου, αν αυτή εκτραπεί από την επιθυμητή.

- Ενεργητική ασφάλεια προσφέρουν όλα τα συστήματα του αυτοκινήτου που συνεισφέρουν στην αποφυγή ενός ατυχήματος.
- Οι καλές επιδόσεις, τα ισχυρά φρένα με ABS, η καλή οδική συμπεριφορά και το ηλεκτρονικό σύστημα ευστάθειας (ESP) παρέχουν ενεργητική ασφάλεια.

Πρακτικές συμβουλές:

- Η κακή συντήρηση ενός αυτοκινήτου έχει άμεσο αντίκτυπο στην ενεργητική του ασφάλεια. Η κακή λειτουργία του κινητήρα μειώνει την απόδοσή του, ενώ φρένα, αμορτισέρ και ελαστικά σε κακή κατάσταση αυξάνουν την απόσταση φρεναρίσματος και μειώνουν την ευστάθεια του αυτοκινήτου.
- Το αυξημένο βάρος αλλά και η χρήση του κλιματισμού αυξάνει τις αποστάσεις φρεναρίσματος και τη διάρκεια του προσπεράσματος, μειώνοντας την ενεργητική ασφάλεια.
- Η φορτωμένη (ή και άδεια) σχάρα οροφής αυξάνει τις αεροδυναμικές αντιστάσεις και, σε συνδυασμό με το βάρος που φέρει, μειώνει τις επιδόσεις και την ευστάθεια του αυτοκινήτου, αφού φέρνει το κέντρο βάρους του ψηλότερα.
- Εξοικειωνόμαστε με τη χρήση των συστημάτων του αυτοκινήτου σε συνθήκες ασφάλειας και φροντίζουμε να κάνουμε σωστή χρήση των φώτων (μισή ώρα μετά τη δύση του ηλίου και μισή ώρα πριν την ανατολή) και των δεικτών πορείας (φλας).



Παθητική ασφάλεια

Τι είναι

- Ο όρος **παθητική ασφάλεια** περιγράφει όλα τα συστήματα του αυτοκινήτου, που προστατεύουν τους επιβαίνοντες σε περίπτωση ατυχήματος.

Τι περιλαμβάνει

- Η παθητική ασφάλεια περιλαμβάνει κυρίως τη **σχεδίαση του αυτοκινήτου**, με **ζώνες παραμόρφωσης** και διάφορες **ενισχύσεις** στη δομή του αμαξώματος, καθώς και τις **ζώνες ασφαλείας**, τους **αερόσακους**, την **εργονομία του εσωτερικού** και τα **υλικά** του.

Πώς λειτουργεί

- Ολόκληρο το αμάξιμο λειτουργεί σαν μαξιλάρι κατά τη διάρκεια της πρόσκρουσης, μειώνοντας τις δυνάμεις που δέχονται οι επιβάτες. Προκειμένου όμως να γίνει αυτό, πρέπει οι επιβάτες να παραμείνουν στις θέσεις τους κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης και, τουλάχιστον, μέχρι τη στιγμή που θα ανοίξουν οι αερόσακοι. Αυτό το εξασφαλίζει η πρόσδεσή τους με τις ζώνες ασφαλείας. Έτσι, η κίνησή τους είναι ελεγχόμενη και οι αερόσακοι θα τους προστατεύσουν.

Πώς χρησιμοποιείται

- Η λειτουργία των συστημάτων παθητικής ασφάλειας **είναι αυτόματη**. Αυτό που πρέπει να κάνουν ο οδηγός και οι επιβάτες είναι να έχουν προετοιμαστεί, ώστε να μην ακυρώσουν τη λειτουργία αυτών των συστημάτων. Να φορούν δηλαδή τη ζώνη ασφαλείας και να έχουν το κάθισμά τους σε θέση αρκετά όρθια. Επιπλέον, να μην έχουν μέσα στο αυτοκίνητο αντικείμενα που κατά την πρόσκρουση θα κινηθούν ανεξέλεγκτα και πιθανώς θα τους τραυματίσουν.

- Η παθητική ασφάλεια που παρέχει ένα όχημα έχει να κάνει με τη σχεδίαση και κατασκευή του και με συστήματα όπως οι αερόσακοι και οι ζώνες ασφαλείας.
- Ολόκληρο το αυτοκίνητο λειτουργεί σαν μαξιλάρι γύρω από τους επιβάτες, ώστε να απορροφηθούν οι δυνάμεις που αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια μιας σύγκρουσης.
- Η ζώνη ασφαλείας είναι απαραίτητη προϋπόθεση, για να προστατευτούμε και η παράλειψη της χρήσης της ακυρώνει εντελώς το επίπεδο παθητικής ασφάλειας που προσφέρει το αυτοκίνητο.



Πρακτικές συμβουλές:

- Ακόμη και το ασφαλέστερο αυτοκίνητο αδυνατεί, σε περίπτωση ατυχήματος, να προστατεύσει επιβάτη που δε φοράει ζώνη ασφαλείας.
- Οι αερόσακοι προστατεύουν ΜΟΝΟ σε συνδυασμό με τις ζώνες ασφαλείας. Αν δεν τις φοράμε, σε μία σύγκρουση, ο αερόσακος θα ανοίξει καταπάνω μας με τεράστια ταχύτητα και υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να είναι αυτός που θα μας τραυματίσει ή ακόμη και θα μας σκοτώσει.
- Οι έφηβοι και τα άτομα μετρίου αναστήματος καλό είναι να κάθονται στα πίσω καθίσματα. Αν είναι απαραίτητο να καθίσουν εμπρός, τότε καλό είναι το κάθισμα να σύρεται όσο γίνεται πιο πίσω.



Γ. ΜΥΛΙΝΑΣ



Ειδικές επισημάνσεις

Η ζώνη ασφαλείας

Τι συγκρατεί:

- ❑ Η ζώνη ασφαλείας κρατάει τα πόδια μας στο κάθισμα και τον κορμό μας όρθιο. Για να το κάνει αυτό πρέπει να είναι σωστά ρυθμισμένη.

Η σωστή θέση:

- ❑ Η ζώνη **έρχεται πίσω από τον ώμο ακουμπώντας τον** (ούτε από πολύ χαμηλά ώστε να κάμπτεται πίσω ούτε από πολύ ψηλά ώστε να μην τον ακουμπά και να φτάνει στο λαιμό μας). **Το κάτω τμήμα της πρέπει να περνάει πάνω από τα πόδια μας** και κάτω από την κοιλιά μας. Έτσι, μας συγκρατεί από το θώρακα και τη λεκάνη και όχι από μαλακά σημεία, όπως ο λαιμός και η κοιλιά. Ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό πρέπει να δίνουν **οι έγκυες γυναίκες**.

Τα μαξιλαράκια των καθισμάτων

Ο ρόλος τους:

- ❑ Τα μαξιλαράκια των καθισμάτων βρίσκονται εκεί για προστασία, όχι για ξεκούραση. Η ρύθμισή τους σε ύψος πρέπει να είναι τέτοια, ώστε σε περίπτωση σύγκρουσης, είτε από εμπρός, είτε (και κυρίως) από πίσω, το κεφάλι να υποστηριχθεί προφυλάσσοντάς μας από τραυματισμό του αυχένα.

Η σωστή θέση:

- ❑ Το πάνω μέρος του μαξιλαριού πρέπει να βρίσκεται στο ύψος των αυτιών μας και κοντά στο κεφάλι μας. Καθισμένοι στη θέση μας, το φέρνουμε με τα δύο χέρια σε αυτό το ύψος και μετά του δίνουμε τη σωστή κλίση, ώστε να είναι όσο πιο κοντά μας γίνεται.



Πότε τα ρυθμίζουμε:

- ❑ Ο κάθε επιβάτης φροντίζει μαζί με τη ζώνη ασφαλείας του να ρυθμίσει και το ύψος του μαξιλαριού του.

Απενεργοποίηση αερόσακου

- ❑ Ο αερόσακος του συνοδηγού μπορεί να απενεργοποιείται, όταν δεν υπάρχει συνοδηγός, ώστε να αποφεύγεται η άσκοπη χρήση του σε περίπτωση σύγκρουσης ή αν υπάρχει παιδικό καθισματάκι στη θέση του συνοδηγού. (Φυσικά, είναι προτιμότερο το παιδικό καθισματάκι να είναι στο πίσω κάθισμα). Εφόσον στο όχημα επιβαίνει συνοδηγός, ο αερόσακος του πρέπει υποχρεωτικά να είναι ενεργοποιημένος.



Παιδί στο αυτοκίνητο

Τι αλλάζει

- ❑ **Τα παιδιά είναι πιο ευάλωτα από τους ενήλικες σε περίπτωση ατυχήματος.** Ο σωματότυπός τους, δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τις δυνάμεις που αναπτύσσονται σε μία σύγκρουση, με τα ίδια μέτρα προστασίας που τις αντιμετωπίζει ένας ενήλικας. **Οι ζώνες ασφαλείας είναι σχεδιασμένες για σώματα με ύψος άνω του 1,50 μέτρου.** Η ηλικία που θέτουν οι κατασκευαστές ως κατώτερη για ικανοποιητική προστασία από τη ζώνη ασφαλείας είναι τα 12 χρόνια.

Πώς προστατεύονται

- ❑ **Τα παιδιά πρέπει να ταξιδεύουν μέσα στο αυτοκίνητο με συστήματα συγκράτησης,** τα κοινώς λεγόμενα παιδικά καθισματάκια. Αυτά φέρνουν το παιδί στο σωστό ύψος και το συγκρατούν, μοιράζοντας τα σημεία πίεσης από τρία που είναι στις ζώνες ασφαλείας, σε τέσσερα ή πέντε (ζώνες τεσσάρων ή πέντε σημείων). Επιπλέον, διατηρούν τη σωστή κλίση της σπονδυλικής στήλης και συγκρατούν το κεφάλι σε πλάγιες μετατοπίσεις. Μωρά έως 12 μηνών πρέπει να ταξιδεύουν σε παιδικά καθισματάκια τοποθετημένα **αντίθετα με τη φορά κατεύθυνσης του αυτοκινήτου.**

Πώς ΔΕΝ προστατεύονται

- ❑ Είναι σύνηθες, δυστυχώς, το φαινόμενο ο επιβάτης **να κρατάει το παιδί στην αγκάλια του,** είτε στο πίσω είτε και στο εμπρός (!) κάθισμα. Είναι τουλάχιστον **εγκληματική αμέλεια!** Σε μία σύγκρουση αναπτύσσονται τόσο μεγάλες δυνάμεις που **είναι φυσικώς αδύνατον να αντιμετωπιστούν από ανθρώπινα χέρια.** Ακόμη και αν ο επιβάτης φοράει ζώνη, είναι αδύνατον να συγκρατήσει το παιδί με τα χέρια του σε περίπτωση σύγκρουσης. Το παιδί εκτοξεύεται μέσα σε ένα συνθλιβόμενο αυτοκίνητο, έρμαιο της αδράνειας, εξαιρούμενο από την προστασία κάθε συστήματος παθητικής ασφάλειας που διαθέτει το αυτοκίνητο. Αν

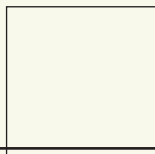


τώρα ο συνοδός δε φοράει ζώνη, τότε θα κινηθεί μαζί με το παιδί και όπου τελικά προσκρούσουν, θα το συνθλίψει με το βάρος του.

- Η παράλειψη πρόσδεσης των παιδιών με ειδικά συστήματα συγκράτησης (καθισματάκια) στο αυτοκίνητο είναι ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΗ ΑΜΕΛΕΙΑ.
- Η ζώνη ασφαλείας προστατεύει αποτελεσματικά ανθρώπους με σωματότυπο ηλικίας άνω των 12 ετών.
- Το παιδί στην αγκαλιά συνοδού δεν προστατεύεται, αφού οι δυνάμεις που αναπτύσσονται κατά την πρόσκρουση δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν από ανθρώπινα χέρια.

Πρακτικές Συμβουλές:

- Δεν επιτρέπουμε σε ΚΑΜΙΑ περίπτωση το παιδί να μην είναι δεμένο σωστά στο καθισματάκι του, ακόμη και όταν πρόκειται να διανύσουμε μικρή απόσταση.
- Στερεώνουμε καλά το παιδικό καθισματάκι πιέζοντας με το γόνατό μας, ώστε να πάρουμε το «μπόσκο» και μετά σφίγγουμε τη ζώνη ασφαλείας γύρω του.
- Αλλάζουμε καθισματάκι, όσο το παιδί μεγαλώνει, ώστε να ταιριάζει στο σωματότυπό του.
- Το καθισματάκι, όπως και οι ζώνες ή οι αερόσακοι, είναι αναλώσιμο: μετά από ατύχημα, το καθισματάκι, εφόσον είχε παιδί πάνω του, πρέπει να αντικατασταθεί.
- Ενεργοποιούμε το ειδικό κλείδωμα της πόρτας, ώστε να μην ανοίγει από μέσα.



Ειδικές Επισημάνσεις

Παιδί στη μοτοσυκλέτα

- ☐ Μπορούμε να μεταφέρουμε με ασφάλεια το παιδί μας με μοτοσυκλέτα υπό μερικές προϋποθέσεις:
 - Το παιδί να έχει την **αίσθηση της ισορροπίας** και να μπορεί να σταθεί στη μηχανή, χωρίς να κρέμεται από τον οδηγό εμποδίζοντάς τον.
 - Το παιδί να έχει **πλήρη εξοπλισμό ασφαλείας: κράνος, μπότες, γάντια, μπουφάν και παντελόνι**. Όλα αυτά πρέπει να είναι **στα μέτρα του**. Το κράνος ενός ενηλίκου είναι **ακατάλληλο** για ένα παιδί!
 - Το παιδί, εφόσον είναι **μικρότερο των 5 ετών**, θα πρέπει να συγκρατείται με **εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης**, κατάλληλο για την **ηλικία**, το **ύψος** και το **βάρος** του.

Το παιδικό καθισματάκι

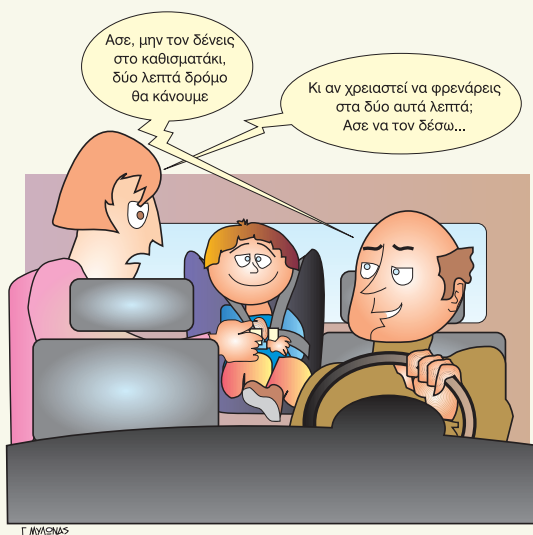
Επιλογή

- ☐ Το παιδικό καθισματάκι πρέπει να αγοράζεται καινούριο και να αντικαθίσταται μετά από ατύχημα, ακόμη και αν δε δείχνει να έχει πάθει ζημιά.
- **Χρησιμοποιημένο καθισματάκι** από φίλους ή συγγενείς **δεν είναι ασφαλές**, αφού δεν ξέρουμε το ιστορικό του.
- Εφόσον ο ρόλος του είναι να **παραμορφωθεί** απορροφώντας την ενέργεια της σύγκρουσης, δεν είμαστε σίγουροι κατά πόσον η κατάστασή του, μετά από μία σύγκρουση, θα είναι τέτοια ώστε να αντέξει και σε **δεύτερη σύγκρουση**. Επομένως επιβάλλεται να το αντικαθιστούμε. Η ασφάλεια προηγείται πάντοτε έναντι του κόστους.
- Πρέπει να φέρει την **πορτοκαλί σφραγίδα** με την ένδειξη **E44.03**, σήμα έγκρισης για την ποιότητά του.
- **Αλλάζουμε** το καθισματάκι, όσο το παιδί μεγαλώνει σε **βάρος** και **ηλικία**.
- **Δοκιμάζουμε** το καθισματάκι στο αυτοκίνητό μας **πριν από την αγορά του**, ειδικά αν έχει σύστημα **Isofix**.



Παιδί στο καθισματάκι

- ❑ Το καθισματάκι πρέπει να στερεώνεται στη θέση του αυτοκινήτου, όσο πιο σφικτά γίνεται, ώστε να μην κινείται ανεξάρτητα.
- Διαβάζουμε τις **οδηγίες** του κατασκευαστή για το **σωστό δέσιμο** του παιδιού.
- Δένουμε το παιδί **αφήνοντας το πολύ ένα δάχτυλο «μπόσικο»** από τη ζώνη στο στήθος του.
- Μωρά **έως και 12 μηνών** πρέπει πάντα να ταξιδεύουν σε καθισματάκια τοποθετημένα στο κάθισμα **αντίθετα με την κατεύθυνση** του αυτοκινήτου, πράγμα που ενδείκνυται ακόμη και για νήπια έως 3 ετών.
- Τα παιδιά μεγαλώνοντας μαθαίνουν να **λύνουν τις ζώνες τους**, πράγμα που κάνουν για παιχνίδι. **Προσοχή!**
- **Απενεργοποιούμε τον αερόσακο** του συνοδηγού, αν παρά τις αντίθετες οδηγίες, το καθισματάκι βρίσκεται στην εμπρός θέση.



Νέες τεχνολογίες ασφαλείας

Ποιες είναι

- ❑ Τα τελευταία χρόνια η χρήση της τεχνολογίας στα αυτοκίνητα έχει φέρει στη διάθεση των κατασκευαστών πολλά ηλεκτρονικά συστήματα, που συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση της ασφαλείας. Τα κυριότερα είναι τα εξής:

ABS: Antiblock Braking System

- ❑ Σύστημα που αποτρέπει το μπλοκάρισμα των τροχών κατά το φρενάρισμα. Ο σκοπός του είναι να μειώνει την απόσταση ακινητοποίησης του αυτοκινήτου και να επιτρέπει στο σύστημα διεύθυνσης να λειτουργεί κατά το φρενάρισμα, ώστε να μπορούμε να αλλάξουμε πορεία και να αποφύγουμε τυχόν εμπόδιο. Το νιώθουμε από τους κραδασμούς που προκαλεί στο πεντάλ των φρένων, όταν ενεργοποιείται. Σήμερα εντάσσεται στο βασικό εξοπλισμό σχεδόν όλων των νέων αυτοκινήτων.

Πώς λειτουργεί:

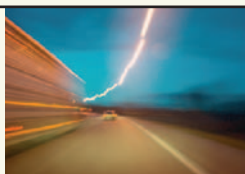
- ❑ Αισθητήρες σε κάθε τροχό αντιλαμβάνονται πότε αυτός μπλοκάρει στη διάρκεια του φρεναρίσματος και τότε το σύστημα μειώνει αυτομάτως τη δύναμη πέδησης στον τροχό, ώστε αυτός να ξανακυλήσει. Η διαδικασία επαναλαμβάνεται έως ότου σταματήσει το όχημα.

Πώς χρησιμοποιείται:

- ❑ Σε περίπτωση κινδύνου φρενάρουμε κανονικά με όλη τη δύναμή μας και, αν χρειαστεί, στρίβουμε ταυτόχρονα το τιμόνι, ώστε το αυτοκίνητο να αλλάξει πορεία και να αποφύγει το εμπόδιο. Πάντως το ABS δεν είναι πανάκεια για την υπερβολική ταχύτητα!

EBD: Electronic Brakeforce Distribution

- ❑ Ηλεκτρονικός καταναμητής δύναμης πέδησης. Το EBD, ο ηλεκτρονικός καταναμητής δύναμης πέδησης, χρησιμοποιώντας τους αισθητήρες του ABS, κατανέμει τη δύναμη πέδησης στους δύο άξονες των τροχών του αυτοκινήτου με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται η ομοιόμορφη πέδηση των τροχών και η ευστάθεια του αυτοκινήτου.





ASR: AntiSpin Regulator

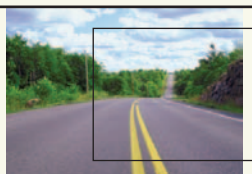
- Ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου της ελκτικής πρόσφυσης. Δεν επιτρέπει στους κινητήριους τροχούς να σπινάρουν λόγω ισχύος, διατηρώντας έτσι την πρόσφυση και τη λειτουργικότητα του συστήματος διεύθυνσης, επιτρέποντάς μας να στρίψουμε χωρίς φόβο εκτροπής από την πορεία μας.

Πώς λειτουργεί:

- Κάνοντας χρήση των ίδιων αισθητήρων με το ABS και συγκρίνοντας την ταχύτητα περιστροφής του τροχού με αυτή που κινείται το αυτοκίνητο, αντιλαμβάνεται πως αυτός σπινάρει (περιστρέφεται πιο γρήγορα). Τότε χαμηλώνει τις στροφές του κινητήρα, ώστε να μειωθεί η δύναμη που φτάνει στον τροχό και τον σπινάρει.

Πώς χρησιμοποιείται:

- Διατηρούμε το πόδι στο γκάζι σα να μη συμβαίνει τίποτα. Το σύστημα αναλαμβάνει να περάσει τόση δύναμη στον τροχό, όσο επιτρέπει το οδόστρωμα, για να κυλήσει χωρίς να σπινάρει και άρα να μείνει στην επιθυμητή τροχιά.





ESP: Electronic Stability Program

- ❑ Ηλεκτρονικό σύστημα σταθερότητας. Παρεμβαίνει στον κινητήρα και στα φρένα, για να μειώσει την ισχύ και να φρενάρει, όσο χρειάζεται, κάθε τροχό ξεχωριστά, με σκοπό να διορθώσει την πορεία του αυτοκινήτου που παρεκκλίνει και να το επαναφέρει στην τροχιά που θέλει ο οδηγός.

Πώς λειτουργεί:

- ❑ Το ESP λειτουργεί με τους αισθητήρες του ABS, αλλά και με πρόσθετους στο τιμόνι, ώστε να αντιλαμβάνεται την επιθυμητή πορεία του αυτοκινήτου και, συνδυάζοντας τις λειτουργίες του ABS και του ASR, να μειώνει τη δύναμη που φτάνει στους τροχούς ή και να φρενάρει όποιον χρειάζεται, ώστε να επαναφέρει το αυτοκίνητο στην πορεία που «δείχνει» ο οδηγός με το τιμόνι.



Πώς χρησιμοποιείται:

- ❑ Το ESP δεν υπερβαίνει τους νόμους της φυσικής και δε βελτιώνει τα εγγενή οδηγικά χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου. Αν στρίψουμε πολύ γρήγορα σε μια στροφή, το σύστημα θα επέμβει αυτόματα, αλλά δεν είναι σίγουρο ότι θα καταφέρει να αποτρέψει το ατύχημα. Δεν αποτελεί πανάκεια και δε διορθώνει τα σοβαρά λάθη των οδηγών. Συμβάλλει όμως, σε οριακές περιπτώσεις, στη μείωση των ατυχημάτων.

Brake Assist:

- ❑ Σύστημα πέδησης πανικού. Αντιλαμβανόμενο την πρόθεσή μας να φρενάρουμε όσο το δυνατόν πιο γρήγορα, αυξάνει τη δύναμη στο φρένο, ακόμη και αν εμείς σαστίσουμε και δεν πιέσουμε το πεντάλ αρκετά.

Πώς λειτουργεί:

- ❑ Στο πεντάλ του φρένου υπάρχει ένας αισθητήρας που αντιλαμβάνεται πόσο γρήγορα αφήνουμε το γκάζι και πατάμε το φρένο και από αυτό κρίνει αν η κίνηση γίνεται με πανικό. Τότε η δύναμη πέδησης μεγιστοποιείται.

Πώς χρησιμοποιείται:

- ❑ Δεν απαιτεί δική μας εντολή, επεμβαίνει όποτε κρίνει αυτό σωστό. Καλό είναι πάντως, όταν φρενάρουμε, να μη διστάζουμε (με προσοχή σε όσους ακολουθούν), αφού, για κάθε δευτερόλεπτο που περνά, διανύουμε, ανάλογα με την ταχύτητα, σημαντικές αποστάσεις.

AWD: All Wheel Drive

- ❑ Κίνηση στους τέσσερις τροχούς. Συμβάλλει στη σταθερότητα των αυτοκινήτων, αφού η δύναμη του κινητήρα μοιράζεται και στους τέσσερις τροχούς.

Isofix:

- ❑ Τυποποιημένο σύστημα στερέωσης συμβατών παιδικών καθισμάτων στο αυτοκίνητο με χρήση ειδικών άγκιστρων αντί της ζώνης ασφαλείας. Εξασφαλίζει έτσι ιδανική, σίγουρη και εύκολη συγκράτηση του καθίσματος.



Διαδικασία επιλογής αυτοκινήτου και ασφάλεια

- ❑ Μόλις τα τελευταία χρόνια έχουμε αξιολόγηση αυτοκινήτων ως προς την παθητική ασφάλεια που αυτά προσφέρουν. Οι δοκιμές του EuroNCAP (Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αξιολόγησης Καινούριων Αυτοκινήτων) δίνουν μια πρώτη **ένδειξη της συμπεριφοράς του αυτοκινήτου σε μία σύγκρουση**. Δεδομένου ότι **η οδική ασφάλεια πρέπει να είναι η απαραίτητη προϋπόθεση σε κάθε μας μετακίνηση**, θα πρέπει τα χαρακτηριστικά παθητικής και ενεργητικής ασφάλειας του αυτοκινήτου που εξετάζουμε προς αγορά να βρίσκονται ψηλά στη διαδικασία επιλογής μας.

Κριτήρια επιλογής

Η παρεχόμενη ασφάλεια ως κριτήριο επιλογής

- ❑ Μπορεί τα αποτελέσματα του EuroNCAP να είναι μόνο ενδεικτικά, αφού τα αυτοκίνητα υποβάλλονται σε συγκεκριμένες δοκιμασίες, είναι όμως γνώμονας για την παρεχόμενη παθητική ασφάλεια. Επιλέγοντας τα μοντέλα που μας ενδιαφέρουν, πρέπει να επιδιώκουμε να έχουν αποκομίσει τη μεγαλύτερη βαθμολογία σ' αυτές τις δοκιμασίες. Αυτές περιλαμβάνουν **προστασία επιβατών και παιδιών** (βαθμολογούνται με άριστα τα 5 αστέρια), αλλά και πεζών (βαθμολογείται με άριστα τα 4 αστέρια).
- ❑ Πέρα από την παθητική ασφάλεια, τα αυτοκίνητα δοκιμάζονται και για τα ενεργητικά τους χαρακτηριστικά. Μπορεί οι επιδόσεις να μην είναι το πρώτο κριτήριο στην επιλογή μας, θα πρέπει όμως να λαμβάνουμε υπόψη μας ότι ένα μεγάλο και βαρύ αυτοκίνητο θέλει και δυνατό κινητήρα για να είναι ασφαλές. Σημασία τέλος πρέπει να δώσουμε και στα φρένα, που πλέον μετρώνται όπως και οι άλλες επιδόσεις.

Προτεραιότητα εξοπλισμού

Εξοπλίζοντας το νέο μας αυτοκίνητο με βάση την ασφάλεια

- ❑ Με γνώμονα την ασφάλειά μας προχωράμε και στον εξοπλισμό του αυτοκινήτου. **Δε μειώνουμε τον αριθμό των αερόσακων προς χάριν κάποιου άλλου στοιχείου εξοπλισμού**. Προτεραιότητα πρέπει να έχουν πάντοτε τα στοιχεία που **αυξάνουν την ασφάλειά μας**.
- ❑ Τον ίδιο κανόνα ακολουθούμε και στην επιλογή του κινητήρα. **Ο μεγαλύτερος κινητήρας παρέχει καλύτερες επιδόσεις και άρα μεγαλύτερη ασφάλεια**. Επίσης, προτιμούμε βοηθήματα όπως το ESP, έναντι ενός διζωνικού κλιματισμού εφόσον τίθεται θέμα επιλογής.



Βοηθητικός εξοπλισμός (ανάγκης – ασφαλείας)

Επιπρόσθετα συστήματα ασφαλείας

- Στα έξοδα αγοράς του αυτοκινήτου πρέπει να συνυπολογίσουμε και τα έξοδα για τα περιφερειακά βοηθήματα, όπως π.χ. τα παιδικά καθίσματα. Επιπλέον, πρέπει να βεβαιωθούμε πως **το αυτοκίνητο που παραλαμβάνουμε φέρει εξοπλισμό ανάγκης**, όπως προβλέπει ο Κ.Ο.Κ., δηλαδή φαρμακείο, πυροσβεστήρα και τρίγωνο.

- Η επίδοση ενός αυτοκινήτου στις δοκιμές του EuroNCAP πρέπει να είναι από τα πρώτα κριτήρια επιλογής.
- Προτιμούμε εξοπλισμό ασφαλείας (αερόσακο, ESP) έναντι εξοπλισμού άνεσης.
- Προτιμούμε τις εκδόσεις των αυτοκινήτων που παρέχουν τις καλύτερες επιδόσεις, αφού αυτές συνεισφέρουν σημαντικά στην ενεργητική ασφάλεια.



Γ. ΜΥΛΩΝΑΣ



Συντήρηση

- Η συντήρηση του αυτοκινήτου μπορεί να έχει το χαρακτήρα της διατήρησης και της παράτασης της ζωής του ή ακόμη και της προστασίας της περιουσίας μας. Ο σημαντικότερος όμως ρόλος της είναι να **διατηρεί τα συστήματα του αυτοκινήτου σε άριστη λειτουργία**, ώστε να παρέχουν ασφάλεια στη μετακίνησή μας.

Τακτικά σέρβις

- Η καλή λειτουργία του κινητήρα, χωρίς απώλειες, διασφαλίζει την απόδοσή του στην κρίσιμη στιγμή που εμπιστευόμαστε το αυτοκίνητό μας. Κατά τη διάρκεια μιας προσπέρασης, όπου κάνουμε χρήση όλων των δυνατοτήτων του κινητήρα, η **έλλειψη τακτικής συντήρησης μπορεί στην καλύτερη περίπτωση να μειώσει την απόδοσή του, ενώ στη χειρότερη να οδηγήσει σε δυσλειτουργία.**

Κατά τη διάρκεια της προγραμματισμένης συντήρησης (σέρβις) το αυτοκίνητο, συν τοις άλλοις, ελέγχεται ώστε να προληφθεί οποιαδήποτε πιθανή βλάβη. Εξασφαλίζεται έτσι η σωστή λειτουργία όλων των συστημάτων του (σύστημα φρένων, διεύθυνσης, ανάρτησης, ηλεκτρικά και κινητήρας).

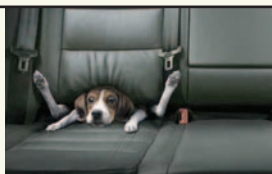


Προετοιμασία ταξιδιού

Έλεγχος, φόρτωση αλλά και σχεδιασμός

□ Πριν από ένα μεγάλο ταξίδι, όπου θα εκτεθούμε στους κινδύνους των δρόμων για πολλές ώρες και με υψηλές σχετικά ταχύτητες, το αυτοκίνητο πρέπει να ελέγχεται διεξοδικά σε μια σειρά σημείων:

- **Έλεγχος στάθμης υγρών:** το **λάδι του κινητήρα**, το **υγρό του ψυγείου** αλλά και τα **υγρά των φρένων** και του τιμονιού πρέπει να είναι στη σωστή στάθμη, ενώ γεμάτο πρέπει να είναι και το δοχείο του **υγρού της πλύσης του παρμπρίζ**.
- **Έλεγχος ιμάντα:** το «λουρί» πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση **χωρίς «μπόσικα» και φθορές**. (Εάν το περιστρέψουμε με το χέρι πρέπει να επιτρέπει το μέγιστο μισή στροφή. Σε ένα σωστά συντηρημένο αυτοκίνητο δεν υπάρχει λόγος ελέγχου.)
- **Έλεγχος ελαστικών και πίεσης ελαστικών:** με κρύα λάστιχα ελέγχουμε και συμπληρώνουμε τη **σωστή πίεση αέρα** σύμφωνα με τον κατασκευαστή. Μην ξεχνάμε τη **ρεζέρβα**. Επιπλέον ελέγχουμε για σφηνωμένες πέτρες ή ακόμη για καρφιά / βίδες που μπορεί να έχουν τρυπήσει το λάστιχο. Εάν παρατηρήσουμε **ανομοιόμορφη φθορά** στο πέλμα, πρέπει να κατευθυνθούμε αμέσως στο συνεργείο.
- **Καθαρισμός παρμπρίζ και καθρεπτών:** η ορατότητα προς κάθε κατεύθυνση πρέπει να είναι ανεμπόδιστη.
- **Απομάκρυνση αντικειμένων από τους αερόσακους:** πρέπει να είναι ελεύθερος ο χώρος μπροστά τους, ώστε να αναπτυχθούν, όπως προβλέπεται, αν παραστεί ανάγκη.
- **Σωστή φόρτωση:** Φορτώνουμε **τα βαριά αντικείμενα όσο χαμηλότερα γίνεται**, για να μη μετατοπίσουμε το κέντρο βάρους του αυτοκινήτου. Ογκώδη αντικείμενα στη σκάρα πρέπει να στερεώνονται καλά και με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργούν την ελάχιστη δυνατή αντίσταση (π.χ. φουσκωτές βάρκες ανάποδα με την καρίνα προς τα πάνω και με την πλήρη εμπρός).



Εποχές

Υγρά, λάστιχα, αλυσίδες για σίγουρες μετακινήσεις ανεξαρτήτως καιρού.

- ☐ Ο καιρός επιδρά στο αυτοκίνητό μας. Επιπλέον της τακτικής συντήρησης του οχήματός μας, πρέπει να έχουμε υπόψη μας τα εξής:

Φθινόπωρο:

- ☐ Ιδανική εποχή για **καινούργια ελαστικά** που θα αντεπεξέλθουν στην ολισθηρότητα λόγω βροχών τους επόμενους μήνες. Προτείνονται επίσης **νέοι υαλοκαθαριστήρες**. Μετά τη σκόνη του καλοκαιριού, καλό είναι να αλλαχτεί ή να καθαριστεί και το φίλτρο αέρα του κινητήρα.

Χειμώνας:

- ☐ Το **κύκλωμα ψύξης** του κινητήρα πρέπει να λειτουργεί και στις πολύ χαμηλές θερμοκρασίες. Ίσως χρειάζεται αλλαγή ή συμπλήρωση με **αντιπηκτικό**. Εάν κινούμαστε ή πρόκειται να κινηθούμε σε περιοχές με **χιόνια**, πρέπει το αυτοκίνητό μας να έχει **αλυσίδες** ή κατάλληλα **λάστιχα**.

Άνοιξη:

- ☐ Μεταξύ άνοιξης και φθινοπώρου καλύπτουμε συνήθως τα περισσότερα χιλιόμετρα (λόγω καλύτερου καιρού). Είναι η καλύτερη εποχή για αλλαγή **λαδιού κινητήρα**, ώστε να αντιμετωπισθούν οι επερχόμενες υψηλές θερμοκρασίες και οι αυξημένες μετακινήσεις. Για τον ίδιο λόγο προτείνεται **έλεγχος του κυκλώματος ψύξης και φρένων**.

Καλοκαίρι:

- ☐ Έλεγχος του συστήματος κλιματισμού και αλλαγή του φίλτρου του.



Ειδικές επισημάνσεις

Απόδοση αμορτισέρ

- ❑ Τα **πεσμένα αμορτισέρ** δεν αλλάζουν μόνο τα οδικά χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου προς το χειρότερο, αλλά **αυξάνουν** πολύ και την **απόσταση φρεναρίσματος**.

Λάθος πίεση ελαστικών

- ❑ Η **ψηλότερη ή χαμηλότερη πίεση του αέρα** στα λάστιχα τα εμποδίζει να λειτουργήσουν σωστά στο κρίσιμο έργο τους, την επαφή του αυτοκινήτου με το δρόμο.
- Η **λάθος πίεση** αλλάζει τα χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου, ενώ μπορεί να είναι αιτία και για **απότομο κλατάρισμα**.
- **Μόνο 1 στα 3** αυτοκίνητα έχει σωστή πίεση στα ελαστικά του.
- Κάθε μήνα τα **λάστιχα χάνουν αρκετό αέρα** και γι' αυτό χρειάζονται συμπλήρωση.
- **Έλεγχος κάθε εβδομάδα** ή τουλάχιστον κάθε μήνα είναι απαραίτητος.
- **Πριν από κάθε ταξίδι** ελέγχουμε και συμπληρώνουμε την πίεση των ελαστικών **ανάλογα με το φορτίο** και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του αυτοκινήτου.
- Ένας δικός μας **μετρητής πίεσης** είναι ίσως καλύτερος από αυτούς των βενζινάδικων που πολλές φορές δίνουν λανθασμένες τιμές.
- **Μετράμε** την πίεση με **κρύα λάστιχα**, δηλαδή αφού έχουν μείνει σε ακινησία τουλάχιστον 3 ώρες ή έχουν διανύσει το πολύ 2 χιλιόμετρα. Σε ζεστά λάστιχα προσθέτουμε 1 p.s.i (μονάδες πίεσης) περισσότερο από αυτό που προτείνει ο κατασκευαστής στο εγχειρίδιο του αυτοκινήτου.
- Ελέγχουμε την πίεση και στη **ρεζέρβα**.



Ερωταπαντήσεις

Η σύνοψη του κεφαλαίου μέσα από ερωταπαντήσεις.

Ερώτηση: Τι είναι ενεργητική ασφάλεια, τι μας την παρέχει και πώς μας ωφελεί;

Απάντηση: Ενεργητική ασφάλεια είναι η δυνατότητα που μας δίνει το αυτοκίνητο να προλάβουμε ή να αποφύγουμε ένα ατύχημα. Παρέχεται από τις καλές επιδόσεις του κινητήρα, των φρένων και της οδικής συμπεριφοράς και μας ωφελεί κατά την προσπέραση, το φρενάρισμα και τις στροφές, εκθέτοντάς μας το λιγότερο δυνατό σε κίνδυνο.

Ερώτηση: Τι είναι η παθητική ασφάλεια και πώς λειτουργεί ώστε να μας προστατέψει;

Απάντηση: Παθητική ασφάλεια είναι η προστασία που παρέχει το όχημα στους επιβαίνοντες σε περίπτωση ατυχήματος, απορροφώντας ένα μεγάλο μέρος της ενέργειας της σύγκρουσης.

Ερώτηση: Είναι απαραίτητη η ζώνη ασφαλείας σε ένα αυτοκίνητο που έχει αερόσακους;

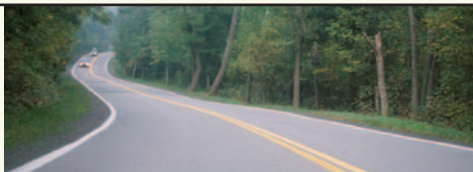
Απάντηση: Όχι απλά απαραίτητη αλλά υποχρεωτική, αφού οι αερόσακοι λειτουργούν σωστά μόνο σε συνδυασμό με τις ζώνες ασφαλείας. Σε περίπτωση που δε φοράμε τη ζώνη, όχι μόνο καταργούμε τα οφέλη των αερόσακων, αλλά και όλης της σχεδίασης παθητικής ασφαλείας του αυτοκινήτου, ενώ εκθέτουμε τον εαυτό μας σε επιπλέον κινδύνους από τους ίδιους τους αερόσακους.

Ερώτηση: Χρειάζεται η ζώνη ασφαλείας, αν κάθομαι πίσω;

Απάντηση: Απολύτως. Χωρίς τη ζώνη, σε περίπτωση ατυχήματος, εκτινασσόμαστε ανεξέλεγκτα μέσα στο αυτοκίνητο, με μεγάλη πιθανότητα σοβαρού τραυματισμού. Ακόμη χειρότερα, βάζουμε σε κίνδυνο τον μπροστινό μας, αφού θα συντριβούμε στην πλάτη του καθίσματός του, συνθλίβοντας συγχρόνως και αυτόν.

Ερώτηση: Τα παιδιά προστατεύονται από τη ζώνη ασφαλείας;

Απάντηση: Όχι. Οι ζώνες ασφαλείας είναι σχεδιασμένες για άτομα με σωματότυπο άνω των 12 ετών. Χρειάζονται ειδικά καθίσματα, τοποθετημένα με ειδικό τρόπο, ανάλογα με την ηλικία.



Ερώτηση: Αν κρατώ το παιδί σφιχτά στα χέρια μου και κάθομαι πίσω, δεν το προστατεύω;

Απάντηση: Όχι. Οι δυνάμεις που αναπτύσσονται κατά τη σύγκρουση υπερβαίνουν κατά πολύ τη δύναμη των χεριών. Το παιδί θα εκτιναχθεί μέσα στην καμπίνα και αν βρεθεί ανάμεσα σε μας και κάποιο εμπόδιο, το βάρος μας θα το συνθλίψει.

Ερώτηση: Οι έφηβοι μπορούν να κάθονται μπροστά;

Απάντηση: Όχι. Μελέτες έχουν δείξει ότι, σε περίπτωση ατυχήματος, διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο, αν κάθονται μπροστά.

Ερώτηση: Ποιες τεχνολογίες αυξάνουν την ασφάλεια του αυτοκινήτου μας;

Απάντηση: Το ABS που διατηρεί τη δυνατότητα αλλαγής πορείας κατά το φρενάρισμα και μικραίνει την απόσταση φρεναρίσματος, το ESP που διορθώνει την τροχιά του αυτοκινήτου και οι αερόσακοι, που λειτουργούν ως «μαξιλάρι» σε περίπτωση σύγκρουσης, είναι οι σημαντικότερες.

Ερώτηση: Υπάρχουν περισσότερο και λιγότερο ασφαλή αυτοκίνητα;

Απάντηση: Ναι, τουλάχιστον έτσι φαίνεται από τη διαδικασία δοκιμών σύγκρουσης του EuroNCAP. Επιπλέον, το ίδιο αυτοκίνητο με διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας παρέχει και διαφορετικό επίπεδο προστασίας.

Ερώτηση: Υπάρχει κίνδυνος από ελλιπή συντήρηση του αυτοκινήτου μας;

Απάντηση: Ναι, αφού τα συστήματα που παρέχουν ασφάλεια, κυρίως ενεργητική, μπορεί να μη λειτουργήσουν όπως πρέπει την κρίσιμη στιγμή. Κινητήρας, φρένα, τιμόνι και φώτα που υπολειπονται μας θέτουν άμεσα σε κίνδυνο.

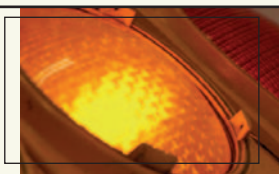
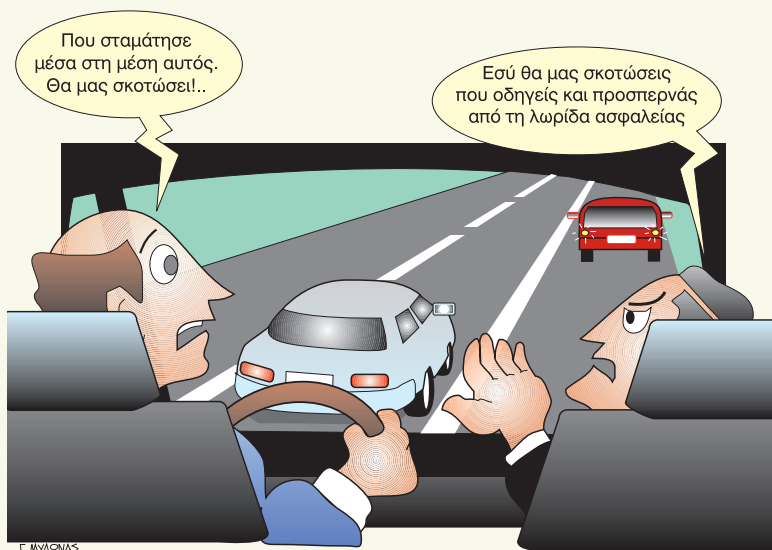


Δρόμος

30

Προσφορά: Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» & INFOTE

- ❑ **Το οδικό δίκτυο της χώρας**, διαμορφωμένο πριν από πολλά χρόνια (κατά το μεγαλύτερο μέρος), πολύ **απέχει σήμερα από το να προσφέρει την αναγκαία ασφάλεια στους οδηγούς που το χρησιμοποιούν**. Κακή σχεδίαση, χειρότερη εκτέλεση και πλημμελής συντήρηση έχουν συνεργαστεί χρόνια τώρα, ώστε να εμφανίζεται ως ένα από τα χειρότερα οδικά δίκτυα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κλειστές στροφές με λανθασμένη κλίση, φθαρμένο οδόστρωμα, με λακκούβες και χαμηλό συντελεστή τριβής (που αυξάνει την ολισθηρότητα), έλλειψη διαχωριστικών στηθαίων, ανεπάρκεια οριζόντιας και κάθετης σήμανσης και απρόσμενες παρόδιες προσβάσεις είναι μερικά από τα αρνητικά χαρακτηριστικά των δρόμων πάνω στους οποίους κινούμαστε. Εάν θέλουμε να επιβιώσουμε θα πρέπει ή **να σταματήσουμε να κυκλοφορούμε πάνω σε αυτό το δίκτυο** ή - εφόσον τούτο είναι αδύνατο - να τηρούμε τον Κ.Ο.Κ. και να καταβάλλουμε τη μέγιστη δυνατή προσοχή κατά την οδήγηση, ώστε να είμαστε ανά πάσα στιγμή έτοιμοι να αποφύγουμε τις παγίδες που θα βρίσκουμε μπροστά μας, συνειδητοποιώντας την πικρή αλήθεια ότι **οι δρόμοι αυτοί δε θα συγχωρήσουν ούτε το παραμικρό μας λάθος**.



Ο Κ.Ο.Κ. και η ελληνική πραγματικότητα

- ❑ Η ιδιαιτερότητα των ελληνικών δρόμων έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη μιας οδικής συμπεριφοράς που παρεκκλίνει σαφώς του Κ.Ο.Κ. και εγκυμονεί κινδύνους. **Το πιο επικίνδυνο όμως είναι πως, λόγω αυτής της πραγματικότητας, πολλές φορές τείνουμε να πιστέψουμε πως ο Κ.Ο.Κ. «υπερβάλλει», πως «δε γίνονται αυτά τώρα» και πως ο λανθασμένος τρόπος που πλέον συνηθίσαμε είναι και ο σωστός.**
- ❑ **Η υπερβολική ταχύτητα είναι η πρώτη αιτία δυστυχημάτων.** Οι πινακίδες ορίων ταχύτητας στους δρόμους δεν είναι μόνο ενδεικτικές.
 - Μπορεί η πολιτεία να έχει επιτρέψει τον ευτελισμό τους με αδικαιολόγητα χαμηλά όρια σε διάφορα σημεία, όμως πρέπει να τα τηρούμε όπως προβλέπει ο Κ.Ο.Κ. Το ότι η υπερβολική ταχύτητα είναι η υπ' αριθμόν ένα αιτία θανατηφόρων δυστυχημάτων σημαίνει πως **δε μπορούμε να θέτουμε εμείς αυτά τα όρια.**
- ❑ **Η διπλή διαχωριστική γραμμή προειδοποιεί για κινδύνους.** Οι διπλές διαγραμμίσεις απαγόρευσης προσπέρασης στους δρόμους διπλής κατεύθυνσης δεν είναι συμπτωματικές ούτε και τυχαίες.
 - Μπορεί το οδικό δίκτυο να βασίζεται ακόμη σε πολλούς τέτοιους δρόμους, το ότι είναι όμως στενοί υπαγορεύει την ανάγκη απαγόρευσης της προσπέρασης.
- ❑ **Οι μονοδρομήσεις πρέπει να τηρούνται,** δεν γίνονται από τους δήμους αυθαίρετα.
 - Ο μονόδρομος, εφόσον έχει σήμανση, είναι μονόδρομος και οι οδηγοί που κινούνται κανονικά δεν περιμένουν να δουν αντίθετα ερχόμενο όχημα με συνέπεια, αν κάτι τέτοιο συμβεί, να είναι σχετικά απροετοίμαστοι.
- ❑ **Η σωστή στάθμευση συμβάλλει στην ασφάλεια.** Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης δε σημαίνει πως μπορούμε να σταθμεύουμε όπου βρούμε, είτε πρόκειται για πεζοδρόμιο, είτε για στροφή ή στάση λεωφορείου, είτε, ακόμη χειρότερα, για διάβαση ατόμων με ειδικές ανάγκες (AMEA).
 - Κλείνοντας τα πεζοδρόμια και τις ειδικές διαβάσεις **εκθέτουμε τους πεζούς (και τους εαυτούς μας δηλαδή) σε κίνδυνο,** αφού τους αναγκάζουμε να περπατούν στο οδόστρωμα, αποκλείουμε δε παντελώς την πρόσβαση στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Στις στροφές περιορίζουμε το οπτικό πεδίο των οδηγών των διερχομένων οχημάτων θέτοντάς τους σε άμεσο κίνδυνο, ενώ στις στάσεις αναγκάζουμε τα λεωφορεία να σταματούν στη μέση του δρόμου, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την κυκλοφορία και για τους επιβάτες που αποβιβάζονται ή επιβιβάζονται.



❑ **Η υπακοή στους σηματοδότες είναι υποχρεωτική.** Τα φανάρια στους δρόμους δεν προειδοποιούν απλά για τη διέλευση άλλων οχημάτων. Ακόμα κι αν ο δρόμος είναι κενός, δεν επιτρέπεται να περάσουμε.

- **Στο κόκκινο σταματάμε απαραίτητως.** Ακόμη και τα ξημερώματα με ελάχιστη κίνηση περιμένουμε μέχρι να ανάψει το πράσινο. Όσο απίθανο και αν φαίνεται, μπορεί να υπάρξει όχημα που σωστά θα περάσει από τη διασταύρωση, χωρίς να μειώσει ταχύτητα, αφού θα έχει πράσινο.

❑ **Σταματάμε στις αφύλακτες διαβάσεις.** Οι αφύλακτες διαβάσεις των τρένων είναι αρκετά επικίνδυνες, αφού τα τρένα δεν μπορούν να σταματήσουν εγκαίρως.

- **Τα τρένα χρειάζονται εκατοντάδες μέτρα για πλήρη ακινητοποίηση λόγω τεράστιας αδράνειας.** Η ευθύνη για τη διάβαση των γραμμών του τρένου ανήκει μόνο σ' εμάς τους οδηγούς των αυτοκινήτων. Εμείς πρέπει να ελέγξουμε και, αν δούμε τρένο να έρχεται, όσο μακριά και αν είναι, θα πρέπει να περιμένουμε να περάσει πρώτα αυτό και μετά, με ασφάλεια, εμείς.



Οδήγηση στους ελληνικούς δρόμους

Κίνηση στα στενά της πόλης

❑ Μέσα στις πόλεις η κίνηση στα στενά είναι συχνά πολύ επικίνδυνη λόγω της **μικρής ορατότητας και των πολλών διασταυρώσεων**. Πρέπει λοιπόν να προσέχουμε.

- Τα σταθμευμένα αυτοκίνητα μπορεί να **κρύβουν πεζούς** και παιδιά που δε φαίνονται.
- Αυτοκίνητα σταθμευμένα πολύ κοντά στις διασταυρώσεις, κάδοι απορριμμάτων και πινακίδες **περιορίζουν την ορατότητα** και μας αναγκάζουν να βγούμε πιο έξω για να ελέγξουμε την κίνηση.
- Αυτοκίνητα σταθμευμένα εκατέρωθεν του δρόμου αφήνουν **στενό πέρασμα** για τα διερχόμενα. Το χτύπημα σε έναν καθρέφτη από μόνο του, πέραν της ζημιάς, δεν αποτελεί κίνδυνο, **μπορεί όμως να μας τρομάξει** οδηγώντας μας σε απότομες κινήσεις, με αποτέλεσμα να χτυπήσουμε και άλλα αυτοκίνητα ή ακόμη να παραλείψουμε τον έλεγχο στην επόμενη διασταύρωση.
- **Οι μοτοσυκλετιστές συχνά στριμώχνονται** στην προσπάθειά τους να προσπεράσουν στα στενά θέτοντας σε κίνδυνο τον εαυτό τους αλλά και τους άλλους οδηγούς.
- **Πεζοί και μοτοσυκλετιστές συχνά έρχονται στο πλάι των αυτοκινήτων** στις διασταυρώσεις περιορίζοντας περισσότερο την ορατότητα του οδηγού.
- Η μικρή ορατότητα επιβάλλει **πολύ χαμηλή ταχύτητα στα στενά**.
- **Μία μπάλα πιθανότατα ακολουθείται από ένα παιδί**. Σταματάμε αμέσως.
- **Η προτεραιότητα από δεξιά ισχύει πάντοτε**, εκτός και αν υπάρχει σήμανση για το αντίθετο.
- **Ακόμη και αν έχουμε προτεραιότητα μειώνουμε την ταχύτητα υποχρεωτικά σε κάθε διασταύρωση**. Μπορεί εμείς να ξέρουμε ποιος πρέπει να περάσει πρώτος, δεν είμαστε όμως σίγουροι πως το ξέρει και ο άλλος.



Κίνηση στις κεντρικές αρτηρίες και λεωφόρους της πόλης

❑ Από τους κεντρικούς δρόμους και τις λεωφόρους των πόλεων περνούν **χιλιάδες αυτοκίνητα με σχετικά μεγάλες ταχύτητες.**

- Όπως στις εθνικές οδούς, έτσι και στις λεωφόρους τηρούμε τον κανόνα: **οδηγούμε δεξιά, προσπερνάμε από αριστερά.**
- **Αλλάζουμε λωρίδα μόνο όταν σκοπεύουμε να στρίψουμε** και αυτό όχι την τελευταία στιγμή. Πάντοτε χρησιμοποιούμε τα φλας.
- Η αίσθηση πως τα αυτοκίνητα στις άλλες λωρίδες κινούνται πιο γρήγορα είναι συνήθως ψευδής. Μένοντας στη δική μας λωρίδα θα κινηθούμε με την ίδια ταχύτητα και δε θα θέσουμε σε κίνδυνο τους **μοτοσυκλετιστές που περνούν ανάμεσα στα αυτοκίνητα.**
- Όπου δημιουργούνται ουρές, τις ακολουθούμε υπομονετικά, εφόσον εκεί είναι η πορεία μας. Το προσπέρασμα και η «σφήνα» την τελευταία στιγμή, εκτός του ότι **δημιουργούν δυσκολίες και στα οχήματα που κατευθύνονται αλλού**, είναι επικίνδυνα, αφού δεν είναι σίγουρο πως κάποιος θα μας αφήσει να μπούμε στη σειρά. Επιπροσθέτως, μια τέτοια συμπεριφορά χαρακτηρίζεται ως εγωϊστική και αγενής.
- Κινούμαστε **ανάμεσα στις διαγραμμίσεις** και όχι πάνω τους. Κλείνοντας δύο λωρίδες εκνευρίζουμε τους άλλους οδηγούς και εμποδίζουμε την κυκλοφορία.
- Σταματώντας στα φανάρια **στεκόμαστε πίσω από τη διαγράμμιση των πεζών** (ζέβρα), ώστε αυτοί να διασχίζουν το δρόμο χωρίς εμπόδια.
- **Πορτοκαλί φανάρια** που αναβοσβήνουν μας εφιστούν την προσοχή για **άλλα οχήματα ή πεζούς που έχουν προτεραιότητα.** Τους αφήνουμε να περάσουν πρώτοι.
- **Οι αναστροφές στις λεωφόρους απαγορεύονται**, γιατί δεν έχουν προβλεφθεί από τη λειτουργία των φαναριών. Όσο άδεια και να δείχνει μια διασταύρωση, όταν αναστρέφουμε παράνομα, δεν ξέρουμε από πού και με τι ταχύτητα μπορεί να έρθει κάποιο αυτοκίνητο.



Στάθμευση σε δρόμο με κίνηση

❑ Πολλές φορές ο εντοπισμός ενός χώρου **στάθμευσης δεν εξασφαλίζει πως μπορούμε και να σταθμεύσουμε**, αφού μπορεί να μας εμποδίσει η κίνηση, αλλά και τα άλλα σταθμευμένα αυτοκίνητα.

- Εντοπίζοντας το χώρο όπου θα σταθμεύσουμε, πρέπει το συντομότερο **να ειδοποιήσουμε τους άλλους με τα αλάρμ** ή με τους δείκτες πορείας για την πρόθεσή μας να σταθμεύσουμε.
- **Δεν κόβουμε ποτέ κάθετα ένα δρόμο** «βγαίνοντας» ξαφνικά μπροστά από άλλους για να πιάσουμε μια θέση, όσο πολύτιμη και αν είναι, γιατί έτσι δεν αφήνουμε καθόλου χρόνο αντίδρασης στους άλλους.
- **Μειώνουμε την ταχύτητα βαθμιαία και αισθητά**, πάντα με τα αλάρμ αναμμένα, ώστε να προλάβει και ο πίσω μας να κάνει το ίδιο, πριν ακινητοποιηθούμε για να σταθμεύσουμε.
- Κάνοντας τον ελιγμό στάθμευσης πρέπει πάντοτε να **ελέγχουμε αν υπάρχει πεζός** στην κατεύθυνση που σκοπεύουμε να κινηθούμε.
- **Οι πεζοί δεν είναι απαραίτητα εξοικειωμένοι με τα φώτα της όπισθεν**, ώστε να ξέρουν προς τα πού θα πάμε. Βεβαιωνόμαστε για τις προθέσεις τους και μετά προχωρούμε.
- Δικυκλιστές αλλά και αυτοκίνητα συνηθίζουν, αν χωρούν από δίπλα, **να προσπερνούν την ώρα που εμείς σταθμεύουμε**. Μπορεί αυτό να μη μας διευκολύνει, οφείλουμε όμως να τους προσέξουμε.
- Ολοκληρώνοντας τη στάθμευσή μας, **ανοίγουμε την πόρτα με πολλή προσοχή**, αφού πρώτα έχουμε ελέγξει για διερχόμενα οχήματα από τον καθρέφτη.
- Ξεκινώντας να φύγουμε από θέση στάθμευσης **βγάζουμε πρώτα το φλας** και με τη βοήθεια του καθρέφτη, προσέχοντας πάλι για πεζούς, **ελέγχουμε για διερχόμενα οχήματα** πριν βγούμε στο δρόμο.



Κίνηση στις Εθνικές Οδούς

❑ Μπορεί οι περισσότερες εθνικές οδοί να χαρακτηρίζονται έτσι κατ'ευφημισμόν, σε αυτές όμως κινούμαστε για τα **μεγάλα ταξίδια μας και μάλιστα με μεγάλες ταχύτητες**. Δεν τις υποτιμούμε.

- Ο τρόπος που πραγματοποιούμε ένα ταξίδι ιεραρχείται ως εξής: **Ασφάλεια, Οικονομία, Χρόνος**. Μπορεί τα δύο τελευταία να εναλλαχθούν αναλόγως της προτεραιότητάς μας, **η ασφάλεια όμως πρέπει να είναι πάντα πρώτη**. Χωρίς αυτήν, εξάλλου, ακυρώνουμε το λόγο του ίδιου του ταξιδιού.
- **Οδηγούμε στα δεξιά, προσπερνάμε από αριστερά.**
- **Διατηρούμε σταθερή ταχύτητα.** Η άσκοπη αυξομειώσή της, εκτός του ότι αυξάνει την κατανάλωση του αυτοκινήτου, δημιουργεί και νευρικότητα.
- **Συμμορφωνόμαστε με τα όρια ταχύτητας.** Ναι, πολλά από αυτά είναι ξεχασμένα ή πολύ χαμηλά. Με πρώτη αιτία θανάτων στο δρόμο την υπερβολική ταχύτητα, φαίνεται πως σίγουρα δεν έχουμε την ικανότητα να προσαρμόσουμε με σύνεση την ταχύτητά μας στις εκάστοτε συνθήκες των δρόμων.
- **Κρατάμε τις αποστάσεις.** Σε μεγάλες ταχύτητες, ο χρόνος που θα μεσολαβήσει από τη στιγμή που θα αντιληφθούμε τον κίνδυνο μέχρι να αντιδράσουμε, προσθέτει πάρα πολλά μέτρα, ενώ και από τη στιγμή που θα πατήσουμε το φρένο, όσο πιο πολύ τρέχουμε, τόσο πιο αργά θα σταματήσουμε.
- Με ταχύτητα 120 χλμ./ώρα (το ανώτατο όριο στις εθνικές οδούς), **θέλουμε περίπου 100 μέτρα (65 μ. φρενάρισμα και 35 μ. απόσταση αντίδρασης) για να ακινητοποιηούμε** σε ένα δρόμο με κανονικό συντελεστή τριβής. Η απόσταση μπορεί να αυξηθεί από την κακή κατάσταση των ελαστικών και το φορτίο του αυτοκινήτου μας. Η ίδια απόσταση διπλασιάζεται ή τριπλασιάζεται, αν το οδόστρωμα είναι ολισθηρό.
- **Προσέχουμε τους πίσω μας εξίσου με τους μπροστινούς μας.** Αν φρενάρουμε, πρέπει να τους ειδοποιήσουμε με τα αλάρμ, ώστε να μην πέσουν πάνω μας.



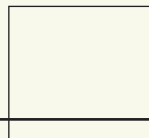
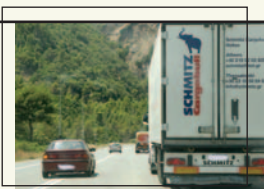
- **Διευκολύνουμε όποιον θέλει να μας προσπεράσει**, χωρίς να του στεκόμαστε εμπόδιο, ακόμη και αν παρανομεί. Μειώνουμε έτσι τον κίνδυνο και για μας και για εκείνον.
- **Δε χρησιμοποιούμε τη βοηθητική λωρίδα** (τελευταία δεξιά), παρά μόνο σε περίπτωση ανάγκης. Δεν προσπερνάμε ποτέ από εκεί, αφού υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να βρούμε ακινητοποιημένο κάποιο όχημα.
- **Το φλας δεν υποχρεώνει, αλλά προειδοποιεί.** Το χρησιμοποιούμε για να δείξουμε στους άλλους τις προθέσεις μας και αλλάζουμε πορεία μόνο αφού βεβαιωθούμε πως υπάρχει χώρος προς τούτο.



Κίνηση στους επαρχιακούς δρόμους διπλής κατεύθυνσης

❑ Πολλοί από τους δρόμους διπλής κατεύθυνσης χαρακτηρίζονται ως Εθνικές Οδοί, όπως ο δρόμος Αθηνών – Πατρών, ή Αντιρρίου – Ιωαννίνων κλπ. Εδώ πρέπει να δώσουμε **επιπλέον προσοχή**.

- Ασχέτως χαρακτηρισμού, οι δρόμοι αυτοί έχουν πολλές στροφές. Άρα η ταχύτητά μας πρέπει να είναι ανάλογη με τις περιστάσεις.
- Η σήμανση για τις στροφές δεν προειδοποιεί και για το **πόσο κλειστές είναι**.
- Πρέπει να **μειώνουμε την ταχύτητα πριν από τη στροφή**, ώστε να την περνάμε χωρίς να χρειαστεί να πατήσουμε φρένο μέσα σ'αυτή αποσταθεροποιώντας το αυτοκίνητο.
- **Η διπλή διαχωριστική γραμμή απαγορεύει το προσπέρασμα**. Δεν προσπερνάμε.
- Η ορατότητα του δρόμου περιορίζεται τόσο από τις στροφές, όσο και από τις **υψομετρικές μεταβολές**.
- Προσπερνάμε μόνον όταν η **διακοπτόμενη γραμμή μας το επιτρέπει, το αντίθετο ρεύμα είναι ελεύθερο και βλέπουμε αρκετά μακριά**, ώστε να βεβαιωθούμε ότι δεν έρχεται άλλο αυτοκίνητο.
- Ο υπολογισμός της απόστασης προσπεράσματος είναι πολύ δύσκολος. Αυτοκίνητα φορτωμένα, με ανοικτά παράθυρα ή με κλιματισμό σε λειτουργία **απαιτούν αυξημένη απόσταση προσπεράσματος** που πρέπει να συνυπολογίζεται.
- **Το προσπέρασμα γίνεται όσο το δυνατόν συντομότερα**. Εκμεταλλευόμαστε τις δυνατότητες του αυτοκινήτου μας στο έπακρο, ώστε να εκτεθούμε το λιγότερο δυνατόν στον κίνδυνο μετωπικής με αντίθετα ερχόμενα οχήματα.
- Αν δε σκοπεύουμε να προσπεράσουμε, **αφήνουμε χώρο από το προπορευόμενο όχημα**, ώστε να χωρέσει ανάμεσά μας όποιο άλλο μας προσπεράσει.
- **Διευκολύνουμε όποιον θέλει να μας προσπεράσει**, ακόμη και αν παρανομεί ή εκθέτει τον εαυτό του σε κίνδυνο. Αν δούμε πως ο δρόμος εμπρός μας είναι άδειος, κάνουμε όσο πιο δεξιά μπορούμε και τον ειδοποιούμε με το χέρι να περάσει.



- Μπορούμε να ειδοποιήσουμε κάποιον να μας προσπεράσει **ανάβοντας το δεξιό φλας**. Με τον ίδιο τρόπο τα φορτηγά μας δείχνουν πότε να τα προσπεράσουμε. Στην περίπτωση αυτή πάντως, **η ευθύνη για τη σωστή διαδικασία προσπεράσματος παραμένει στον οδηγό που προσπερνά**.
- Δεν ξεκινάμε να προσπεράσουμε μια νταλίκα, αν δε βεβαιωθούμε **πως μπροστά της υπάρχει χώρος για να τοποθετηθούμε**. Πολλές φορές τα φορτηγά ταξιδεύουν το ένα κοντά στο άλλο, οπότε, φτάνοντας στο τέλος του προσπεράσματος, δεν έχουμε χώρο ώστε να επιστρέψουμε στο ρεύμα μας.
- Τα φορτηγά δημιουργούν ένα «τείχος» στον **πλευρικό άνεμο**. Όταν φτάνουμε στο τέλος του προσπεράσματος, αυτός ο άνεμος μπορεί να μας «χτυπήσει» απρόσμενα **εκτρέποντας το αυτοκίνητό μας από την πορεία του**.
- **Έντονοι πλευρικοί άνεμοι** υπάρχουν σε ανοίγματα των δρόμων μετά από βουνά, δενδροστοιχίες ή και σε γέφυρες. Σπάνια υπάρχει σήμανση για τους ανέμους αυτούς, οπότε ελέγχουμε το περιβάλλον όπου κινούμαστε.



Κίνηση σε βρεγμένο δρόμο

❑ **Το νερό στο οδόστρωμα μειώνει την πρόσφυση των ελαστικών.** Αυτό σημαίνει πως πρέπει να προσέχουμε ιδιαίτερα.

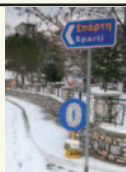
- Το νερό στο δρόμο μπορεί **να τριπλασιάσει την απόσταση ακινητοποίησης** κατά το φρενάρισμα.
- Μειώνουμε την ταχύτητα σημαντικά, αφού, εκτός από την ολισθηρότητα, μπορεί να υπάρχει και **περιορισμένη ορατότητα**.
- Δε νοείται οικονομία στη **χρήση των υαλοκαθαριστήρων**, εμπρός και πίσω, αλλά ούτε και των φώτων.
- Ανάβουμε τα φώτα, ώστε και **οι άλλοι οδηγοί να βλέπουν ευκολότερα το αυτοκίνητό μας**.
- Λιμνάζοντα νερά στο οδόστρωμα, σε συνδυασμό με σχετικά μεγάλη ταχύτητα, **προκαλούν το φαινόμενο της υδρολίσθησης**. Κατ' αυτήν τα ελαστικά δεν προλαβαίνουν να διώξουν τα νερά από τα αυλάκια της χάραξης και έτσι δεν πατάνε στην άσφαλτο. Αντίθετα στέκονται πάνω στο νερό και το αυτοκίνητο χάνει την πρόσφυση και τίθεται εκτός ελέγχου.
- Τα λιμνάζοντα νερά μπορεί να **κρύβουν λακκούβες**. Η απρόσμενη πτώση σε μια τέτοια λακκούβα μπορεί να οδηγήσει στην απώλεια ελέγχου του αυτοκινήτου.
- Οι μοτοσυκλέτες αντιμετωπίζουν ακόμη μεγαλύτερο κίνδυνο από τις λακκούβες. Πρέπει πάντοτε να οδηγούμε **σε επιφάνειες όπου βλέπουμε την άσφαλτο**.
- **Οι πεζοί είναι εκτεθειμένοι στη βροχή**. Γι' αυτό τους παραχωρούμε προτεραιότητα και προσέχουμε να μην τους καταβρέχουμε με τα νερά που πετάνονται από τους τροχούς.



Κίνηση σε χιονισμένο και παγωμένο δρόμο

❑ Το χιόνι και ο πάγος στο οδόστρωμα δημιουργούν συνθήκες **μηδαμινής πρόσφυσης**. Τα λάστιχα των αυτοκινήτων, πλην των ειδικών, δεν μπορούν να συγκρατήσουν το αυτοκίνητο στο δρόμο και έτσι δημιουργείται μεγάλος κίνδυνος ατυχήματος.

- Οδηγούμε σε χιόνι ή πάγο μόνο **αν υπάρχει άμεση ανάγκη**.
- Φροντίζουμε πάντα να έχουμε μαζί μας **αντιολισθητικές αλυσίδες**.
- Σε περιοχές που το χιόνι και ο πάγος είναι συνήθη φαινόμενα εφοδιάζουμε το αυτοκίνητό μας με **χειμερινά λάστιχα**.
- Τα θερινά, ή all weather λάστιχα που έχουν τα περισσότερα αυτοκίνητα στην Ελλάδα δεν συμπεριφέρονται το χειμώνα, και ειδικά σε θερμοκρασίες κάτω των 7 βαθμών Κελσίου, όπως το καλοκαίρι.
- Σε χαμηλές θερμοκρασίες **μπορεί να υπάρχει πάγος στο δρόμο, ακόμη και αν δεν έχει χιονίσει**. Γι' αυτό κινούμαστε πολύ προσεκτικά.
- **Οι κινήσεις του τιμονιού πρέπει να είναι πολύ απαλές**. Επίσης, δεν επιταχύνουμε και δεν επιβραδύνουμε απότομα.
- **Αποφεύγουμε τις κατηφόρες** αφού το αυτοκίνητο δε σταματά εύκολα, αλλιώς, κατεβαίνουμε όσο πιο αργά μπορούμε, με πρώτη ταχύτητα στο κιβώτιο.
- Κρατάμε **μεγαλύτερη απόσταση ασφαλείας** από προπορευόμενα οχήματα, γιατί το αυτοκίνητο ακινητοποιείται σε τουλάχιστον 8 φορές μεγαλύτερη απόσταση απ' ό,τι στο στεγνό δρόμο.
- Ούτε η τετρακίνηση, ούτε οι αλυσίδες εγγυώνται πως θα περάσουμε από πολύ βαθύ χιόνι.



Σαμαράκια – λακκούβες

❑ Η συνήθως πλημμελής συντήρηση των δρόμων από τους διάφορους φορείς δεν προλαμβάνει τη φθορά τους με αποτέλεσμα να **υπάρχουν πολλές λακκούβες στους ελληνικούς δρόμους**. Και σαν να μην έφταναν οι λακκούβες, **υπάρχουν και τα σαμαράκια**.

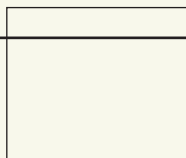
- Περνάμε τους δρόμους που έχουν λακκούβες ή σαμαράκια **με ιδιαίτερα χαμηλή ταχύτητα**.
- Πέφτοντας σε μια λακκούβα **το τιμόνι του αυτοκινήτου μπορεί να αντιδράσει βίαια**, οπότε υπάρχει κίνδυνος απώλειας του ελέγχου.
- Ένα **κλατάρισμα** από χτύπημα σε λακκούβα μπορεί να βγάλει το αυτοκίνητο από την πορεία του.
- Δε μειώνουμε απότομα την ταχύτητα πριν από τη λακκούβα ή το σαμαράκι, γιατί έτσι **δεν αφήνουμε χρόνο αντίδρασης στους πίσω μας**.
- Διατηρούμε πάντοτε **αποστάσεις ασφαλείας**, ώστε να αντιδράσουμε εγκαίρως σε περίπτωση που φρενάρει απότομα ο μπροστινός μας.
- Οδηγώντας **κοιτάζουμε μακριά και χαράζουμε νοητά την πορεία μας**, ώστε, όταν είναι δυνατόν, να αποφύγουμε, πάντα με χαμηλή ταχύτητα, όσες λακκούβες μπορούμε.
- Τα σαμαράκια τοποθετούνται συνήθως σε δρόμους μπροστά από σχολεία, παιδικές χαρές και γενικά όπου υπάρχουν πολλοί πεζοί. Κινούμαστε με **πολλή προσοχή και πολύ χαμηλή ταχύτητα**.
- Τα μεγάλα τσιμεντένια σαμαράκια **μπορεί να απογειώσουν το αυτοκίνητο**, αν δεν τα περάσουμε με χαμηλή ταχύτητα.



Πεζοδρόμια

❑ Τα πεζοδρόμια υπάρχουν για να περπατάνε οι πεζοί. Πολλές φορές όμως αυτό δεν είναι επικτό, αφού τα σταθμευμένα αυτοκίνητα, δεν αφήνουν χώρο για την κατά προορισμό χρήση των πεζοδρομίων.

- **Δε σταθμεύουμε ποτέ πάνω σε πεζοδρόμια**, γιατί έτσι αναγκάζουμε τους πεζούς να κατεβαίνουν στο οδόστρωμα με άμεσο κίνδυνο της ζωής τους. Η δυσκολία εύρεσης χώρου στάθμευσης δε δικαιολογεί μια τέτοια ενέργεια.
- Οδηγώντας σε δρόμους με μικρά ή χωρίς πεζοδρόμια, **προσέχουμε τους πεζούς που αναγκάζονται να περπατούν στο δρόμο**. Το ίδιο και όταν τα υπάρχοντα πεζοδρόμια είναι κατειλημμένα από σταθμευμένα αυτοκίνητα.
- Ό,τι ισχύει για τα αυτοκίνητα **ισχύει και για τις μοτοσυκλέτες**. Το ότι αφήνουν περισσότερο χώρο δε σημαίνει πως δεν ενοχλούν.
- Ως μοτοσυκλετιστές **δε χρησιμοποιούμε ποτέ τα πεζοδρόμια ή τους πεζόδρομους για να αποφύγουμε την κίνηση**. Θέτουμε σε άμεσο κίνδυνο τους πεζούς, αλλά και τους εαυτούς μας.
- Ως πεζοδρόμια θεωρούνται και **τα άκρα των διαβάσεων των πεζών**, τουλάχιστον σε ό,τι έχει να κάνει με τη στάθμευση. Δε σταθμεύουμε πάνω σ' αυτά.
- Ως πεζοί χρησιμοποιούμε τα πεζοδρόμια και **δεν κατεβαίνουμε στο δρόμο**, παρά μόνο αν είναι απολύτως απαραίτητο.
- **Η χρήση των διαβάσεων** είναι ο μόνος τρόπος για να διασχύσουμε ως πεζοί ένα δρόμο με ασφάλεια. Όσο και αν χρειαστεί να περπατήσουμε για να βρούμε μία διάβαση, πρέπει να το κάνουμε, γιατί διαφορετικά κινδυνεύουμε.



Χώροι στάθμευσης

❑ Με τα νέα πολυκαταστήματα, το μετρό και τους νέους χώρους στάθμευσης, ο Έλληνας οδηγός έρχεται σε επαφή με ένα νέο πεδίο οδήγησης.

- Στους χώρους στάθμευσης κινούμαστε με **πολύ χαμηλή ταχύτητα**.
- **Ακολουθούμε αυστηρά τη σήμανση**, ιδιαίτερα τη φορά κατεύθυνσης.
- Στους υπόγειους χώρους στάθμευσης **ανάβουμε τα φώτα**.
- Δε σταθμεύουμε σε χώρους που έχουν προβλεφθεί για **άτομα με ειδικές ανάγκες** ή για οικογένειες με παιδιά.
- Εντείνουμε την προσοχή μας **για πεζούς που μπορεί να πεταχτούν** ανάμεσα από τα αυτοκίνητα ή για πόρτες που μπορεί να ανοίξουν απότομα μπροστά μας.
- Αντίστοιχα, **ως πεζοί κινούμαστε στους χώρους που έχουν προβλεφθεί για μας** και τους διασχίζουμε από τις διαβάσεις.
- Σε χώρους στάθμευσης πολυκαταστημάτων **αφήνουμε τα καρτσάκια στις ειδικές για αυτά θέσεις**.



Οδικά Έργα – Καιρικά φαινόμενα

❑ Η σήμανση των οδικών έργων στην Ελλάδα είναι συνήθως πρόχειρη και **φέρνει τους οδηγούς προ εκπλήξεων.**

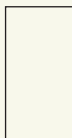
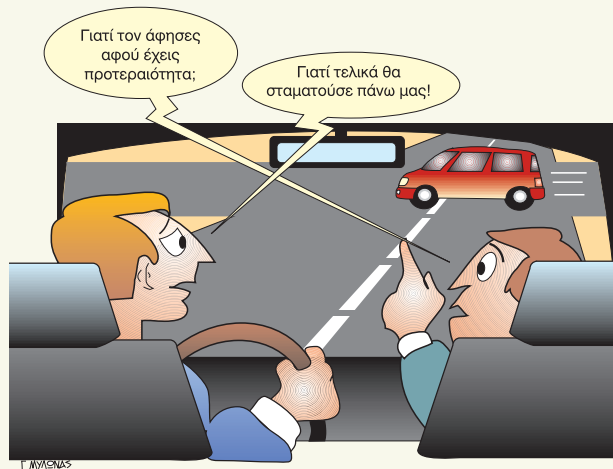
- **Αρκεί ένα σήμα που προειδοποιεί** για έργα επί της οδού, ώστε να ελαττώσουμε την ταχύτητά μας.
- Η χαμηλή ταχύτητα **αυξάνει το διαθέσιμο χρόνο αντίδρασης** σε περίπτωση απότομης στένωσης του δρόμου ή εκτροπής της κυκλοφορίας.
- Αν στενεύει ο δρόμος, με τη δική μας λωρίδα να καταργείται, **μπαίνουμε το συντομότερο στη διπλανή μας**, αφού προηγουμένως ελέγξουμε την κίνηση και προειδοποιήσουμε με το φλας.
- Σε δρόμους με **κίτρινες διαγραμμίσεις** διατηρούμε χαμηλή ταχύτητα και δεν προσπερνάμε.
- Σε έντονη βροχή ή καταιγίδα **καλύτερα είναι να κάνουμε μια στάση.**
- Δεν προχωρούμε σε δρόμο που απαιτεί αλυσίδες, **αν δεν τις φοράμε στα λάστιχά μας.**
- Αν το αυτοκίνητο πάθει βλάβη, το φέρνουμε το συντομότερο στη βοηθητική λωρίδα και **τοποθετούμε το προειδοποιητικό τρίγωνο σε απόσταση 100 μέτρων τουλάχιστον.** Καλό είναι να μην παραμείνουμε μέσα στο όχημα, αλλά πίσω από τις προστατευτικές μπάρες, αν φυσικά υπάρχουν.
- **Η ζέστη δεν αποτελεί δικαιολογία** για να μη φοράμε τη ζώνη ασφαλείας ή το κράνος.



Οι «άλλοι»

□ Με τη λέξη «δρόμος» δεν εννοούμε μόνο την ασφαλτο, τα πεζοδρόμια, τις σημάσεις και την κατάστασή τους. Εννοούμε και τα αυτοκίνητα που κινούνται γύρω μας και κάνουν τον κατά τα άλλα στατικό **δρόμο ένα ζωντανό οργανισμό με πολλούς κινδύνους.**

- Οι περισσότεροι οδηγοί **οδηγούν αντανakλαστικά.**
- Ανιχνεύοντας το δρόμο μπροστά μας **προετοιμαζόμαστε για τη δική μας κίνηση** και παράλληλα αποκτάμε μια αίσθηση για το πώς θα αντιδράσουν οι προπορευόμενοι.
- Η κατάσταση των δρόμων φέρνει πολλούς οδηγούς προ εκπλήξεων. Εμείς πρέπει να είμαστε έτοιμοι και για το δρόμο και για τους οδηγούς αυτούς.
- Στο δρόμο **δεν κάνουμε επίδειξη ούτε του αυτοκινήτου μας ούτε των ικανοτήτων μας.** Διευκολύνουμε όλους τους οδηγούς, ακόμη και αν αυτοί παρανομούν. Πιθανή προσπάθειά μας να τους επαναφέρουμε στην τάξη, μάλλον θα τους θέσει σε μεγαλύτερο κίνδυνο απ' αυτόν στον οποίο ήδη βρίσκονται.
- **Ο δρόμος δεν ανήκει ούτε σε μας ούτε σε κανέναν άλλο.** Διατηρούμε πάντα το αυτοκίνητο στη δεξιά πλευρά και μόνο προσπερνάμε από αριστερά.
- Εάν οι άλλοι κάνουν μια παράβαση, **δε σημαίνει πως μπορούμε να την κάνουμε κι εμείς.**



Μετά το ατύχημα

- ❑ Αν παρά τις προσπάθειές μας και την αυξημένη προσοχή μας εμπλακούμε σε ατύχημα, τότε θα πρέπει πρώτα απ'όλα **να διατηρήσουμε την ψυχραιμία μας**, ώστε να προβούμε στις ενέργειες που απαιτούνται μετά από αυτό το γεγονός.
- Φροντίζουμε αμέσως για τη **σήμανση του χώρου του ατυχήματος** (π.χ. με το αντανakλαστικό τρίγωνο), ώστε να προειδοποιούνται οι οδηγοί των ακολουθούντων οχημάτων.
- **Καλούμε σε βοήθεια τις Αρχές**, αν είναι απαραίτητο (Τροχαία, ΕΚΑΒ).
- **Δε μετακινούμε σε καμιά περίπτωση τους τραυματίες** (εκτός εύλογων περιπτώσεων, όπως π.χ. σε πυρκαγιά).
- Φροντίζουμε για την **παροχή πρώτων βοηθειών σε έκτακτες μόνο περιπτώσεις**, όπως αιμορραγία, απώλεια αισθήσεων ή αναπνευστική ανεπάρκεια.
- Σκεπάζουμε με ό,τι έχουμε διαθέσιμο τους τραυματίες και τους παρέχουμε **ψυχολογική υποστήριξη**.
- Υποστηρίζουμε την προσπάθεια των αρχών για **απομάκρυνση των οχημάτων** ή τυχόν θραυσμάτων.
- Υποστηρίζουμε το έργο των αστυνομικών και ασφαλιστικών αρχών για **καταγραφή του συμβάντος**.
- Σημειώνουμε τα στοιχεία κάποιων από τους **αυτόπτες μάρτυρες** και, αν έχουμε διαθέσιμο άτομο, μπορούμε να βγάλουμε φωτογραφίες πριν από τη μετακίνηση των συγκρουσθέντων οχημάτων προσέχοντας πάντοτε τα διερχόμενα αυτοκίνητα.



Ερωταπαντήσεις

□ Η σύνοψη του κεφαλαίου μέσα από ερωταπαντήσεις.

Ερώτηση: Ποιοί κίνδυνοι υπάρχουν κατά την κίνησή μας στα στενά των πόλεων;

Απάντηση: Η μικρή ορατότητα από τα σταθμευμένα οχήματα, οι πεζοί που περνούν, τα αλληπάλληλα STOP και οι εναλλαγές στην προτεραιότητα μπορεί να αιφνιδιάσουν τον οδηγό. Κινούμαστε αργά και πολύ προσεκτικά. Η ταχύτητα, ακόμη και ελάχιστα μεγαλύτερη της επιτρεπόμενης, θα αποβεί μοιραία σε περίπτωση ατυχήματος.

Ερώτηση: Όταν σταθμεύω δεν πρέπει να προσέχουν οι άλλοι που έρχονται;

Απάντηση: Ναι, και αυτοί, αλλά κυρίως εμείς. Η σωστή προειδοποίηση των γύρω μας πως πρόκειται να σταματήσουμε και να σταθμεύσουμε τους προετοιμάζει. Τα φλας και η προσοχή στους καθρέφτες για πεζούς και μηχανάκια είναι απολύτως απαραίτητα. Όταν κινούμαστε με την όπισθεν, δεν έχουμε προτεραιότητα.

Ερώτηση: Τι πρέπει να προσέχω στον αυτοκινητόδρομο; Δεν είναι τα πράγματα πιο απλά αφού ο δρόμος είναι πιο ευθύς;

Απάντηση: Στους αυτοκινητοδρόμους κινούμαστε με μεγάλες ταχύτητες και ένα ατύχημα θα έχει πιθανότατα καταστροφικό αποτέλεσμα. Τηρούμε τα όρια ταχύτητας, κρατάμε αποστάσεις, οδηγούμε δεξιά και προσπερνάμε από αριστερά. Χρησιμοποιούμε το φλας και διευκολύνουμε όλους όσους θέλουν να περάσουν.

Ερώτηση: Στο επαρχιακό δίκτυο πως πρέπει να οδηγούμε;

Απάντηση: Η μικρή απόσταση από τα αντιθέτως διερχόμενα οχήματα και οι σχετικά μεγάλες ταχύτητες καθιστούν τους διπλής κατεύθυνσης δρόμους πολύ επικίνδυνους. Οι προσπεράσεις και τα περάσματα από στροφές θέλουν πολλή προσοχή. Μόνο όταν επιτρέπεται από τη διαγράμμιση και έχουμε οπτικό πεδίο επιχειρούμε προσπέραση. Στις στροφές μετριάζουμε την ταχύτητά μας, αφού δεν ξέρουμε πόσο κλειστές είναι. Τηρούμε τα όρια ταχύτητας και τις αποστάσεις και πάντα διευκολύνουμε τους άλλους οδηγούς.

Ερώτηση: Τι να προσέχω όταν βρέχει;

Απάντηση: Η μειωμένη ορατότητα και η μειωμένη ικανότητα των ελαστικών για πρόσφυση στην άσφαλτο, αυξάνουν τόσο το χρόνο αντίδρασης όσο και την απόσταση ακινητοποίησης. Μειώνουμε την ταχύτητα μας και αυξάνουμε την απόσταση από τα άλλα οχήματα.



Ερώτηση: Είναι το χιόνι και ο πάγος τόσο επικίνδυνα όσο ακούμε να λέγεται;

Απάντηση: Ναι και ακόμη περισσότερο. Οκτώ φορές μεγαλύτερη απόσταση απ'όσο σε στεγνό δρόμο χρειάζεται ένα αυτοκίνητο για να ακινητοποιηθεί στον πάγο. Μεγαλώνουμε την απόσταση ασφαλείας και μειώνουμε την ταχύτητα στο ελάχιστο. Οι κινήσεις μας είναι πολύ απαλές και το φρένο το αντικαθιστούμε με το κατέβασμα ταχύτητας όσο γίνεται περισσότερο. Καλύτερα είναι πάντως, αν μπορούμε, να μην οδηγούμε με τέτοιες συνθήκες.

Ερώτηση: Τα πεζοδρόμια είναι για τους πεζούς, αλλά και τα αυτοκίνητα δε χωράνε πουθενά. Τι να κάνουμε;

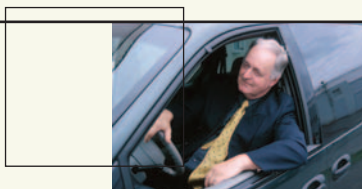
Απάντηση: Σταθμεύοντας στα πεζοδρόμια αναγκάζουμε τους πεζούς, εμάς τους ίδιους δηλαδή, να περπατάμε στο δρόμο θέτοντας τη ζωή μας σε κίνδυνο.

Ερώτηση: Τι πρέπει να προσέχουμε όταν βλέπουμε έργα στους δρόμους;

Απάντηση: Η σήμανση συνήθως είναι ελλιπής και οι δρόμοι στενεύουν με προειδοποίηση λίγων μέτρων. Στην πρώτη ένδειξη που έχουμε μειώνουμε ταχύτητα, συμμορφωνόμαστε με τις πινακίδες και αφήνουμε χώρο και για τα άλλα οχήματα.

Ερώτηση: Είμαι καλός οδηγός. Δεν αρκεί αυτό για να κινηθώ με ασφάλεια;

Απάντηση: Όχι, γιατί στο δρόμο κινούνται και άλλα οχήματα των οποίων οι οδηγοί δεν είναι απαραίτητα καλοί, έμπειροι ή προσεκτικοί. Πρέπει να οδηγούμε πρώτα για τους άλλους και μετά για μας. Να προβλέπουμε τις αντιδράσεις τους και να πράττουμε αναλόγως. Στους δρόμους βγαίνουμε για να πάμε κάπου με ασφάλεια. Δε χωρούν λοιπόν εγωισμοί.



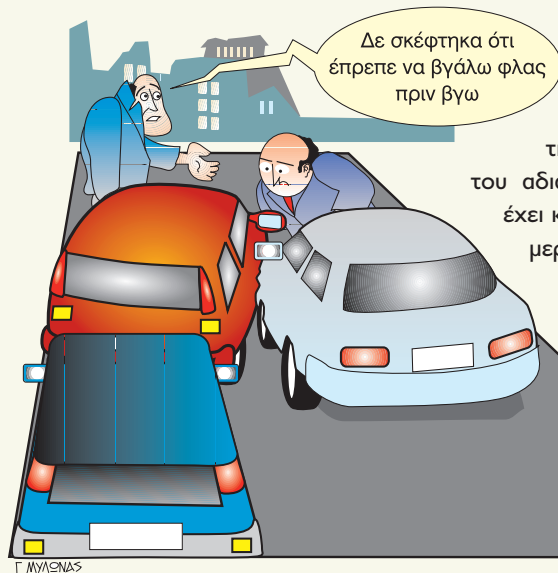
Άνθρωπος

50

Οδηγός – Οδηγικές απαιτήσεις

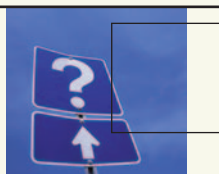
Δίπλωμα

- Η διαδικασία εξέτασης νέων οδηγών έχει γίνει σημαντικά πιο δύσκολη συγκριτικά με αυτή που ίσχυε πριν από μερικά χρόνια. Οι νέοι οδηγοί, **πέρα από το στοιχειώδη χειρισμό του αυτοκινήτου τους, καλούνται να γνωρίζουν τον Κ.Ο.Κ. σε βάθος**, ώστε να επεξεργάζονται τις συνθήκες κυκλοφορίας και να αντεπεξέρχονται σε αυτές. Επιπλέον, ένα **βασικό επίπεδο τεχνικών γνώσεων τους βοηθά να κατανοούν τις αρχές λειτουργίας** του αυτοκινήτου τους, δίνοντάς τους μια αίσθηση των δυνατοτήτων αλλά και των ορίων αυτού.



Ο πλάγιος τρόπος

- Δυστυχώς, παρά το τυπικό της διαδικασίας και τη χρήση μεθόδων της νέας τεχνολογίας για τη διασφάλιση του αδιάβλητου της διαδικασίας αυτής, δεν έχει καταστεί δυνατό να εξαλειφθεί η τάση μερικών οδηγών να θέλουν να αποκτήσουν το δίπλωμά τους με πλάγιους τρόπους, που εξασφαλίζουν μεν το δίπλωμα, αλλά όχι και τις απαραίτητες γνώσεις. Έτσι, στην καλύτερη περίπτωση, **ο οδηγός που παρακάμπτει τη διαδικασία, αποκτώντας δίπλωμα**





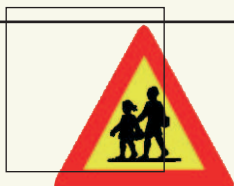
Εκπαίδευση μαθητών στα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής

αλλά όχι και εκπαίδευση, είναι επικίνδυνος. Γιατί μπορεί να έχει μεν την ικανότητα χειρισμού του οχήματός του, τουλάχιστον στοιχειωδώς, στερείται όμως των γνώσεων που θα του επιτρέψουν να επεξεργαστεί τις κυκλοφοριακές συνθήκες και να κινηθεί με ασφάλεια στο δρόμο. Συνήθως **αγνοεί τη σημασία των πινακίδων** και αδυνατεί να αντιληφθεί τους κινδύνους που δημιουργεί η ανυπακοή στον Κ.Ο.Κ. Δεν αντιλαμβάνεται τις δυνατότητες και τα όρια του αυτοκινήτου του και αναγκαστικά έρχεται σε επαφή μαζί τους την ώρα που κυκλοφορεί αμέριμνα ανάμεσα σε άλλα οχήματα με **άμεσο κίνδυνο ατυχήματος**.

Οι κίνδυνοι

- Υπό αυτές τις συνθήκες τίθεται το ζήτημα της **ευθύνης απέναντι στον εαυτό του και στους συνανθρώπους του** που θέτει σε κίνδυνο. Μια ευθύνη που μοιράζεται μεν με το υπόλοιπο σύστημα των εξετάσεων, αλλά φέρει τελικά ο ίδιος και πρέπει να είναι ο πρώτος που θα αναγνωρίσει πως **η απόκτηση του διπλώματος δεν πρέπει να περιλαμβάνει μόνο το ροζ «χαρτάκι»**, αλλά κυρίως την ουσιαστική γνώση και εκπαίδευση.

- Το δίπλωμα περιλαμβάνει ουσιαστική εκπαίδευση και γνώση που αποκομίζεται κατά τη διαδικασία απόκτησής του.
- Η απόκτηση του διπλώματος με πλάγιο τρόπο είναι ανεύθυνη και ανήθικη, αφού θέτει σε κίνδυνο τη ζωή όλων μας.



Εμπειρία – Απειρία

- Το «**γηράσκω αεί διδασκόμενος**» του Σόλωνα είναι επίκαιρο όσο ποτέ στην περίπτωση των οδηγών. Πρώτον, γιατί ...οφείλουν να γεράσουν και δεύτερον, γιατί **όσο περισσότερες ώρες περνούν στο τιμόνι, τόσο βελτιώνονται**. Όπως οι πιλότοι μετρούν τις ώρες πτήσης, έτσι και ένας οδηγός που έχει διανύσει περισσότερα χιλιόμετρα, έχει αποκτήσει μεγαλύτερη εμπειρία και άρα είναι έτοιμος να αντιμετωπίσει **όλο και λιγότερο πρωτόγνωρες καταστάσεις**.

Νέοι οδηγοί

- Ειδικά οι νέοι οδηγοί, είτε είναι νέοι στην ηλικία είτε νέοι στο τιμόνι, οφείλουν **να αναγνωρίζουν** την απειρία τους και να οδηγούν συνετά και προσεκτικά. Η αλαζονεία είναι πολλές φορές υπεύθυνη για τραγικά δυστυχήματα. «Δε βουλιάζει με τίποτα» έλεγαν για τον Τιτανικό και **στην Ελλάδα τα θύματα από τροχαία, στο βωμό της αλαζονείας και της «μαγκιάς», δεν είναι λίγα**. Είναι νέοι άνθρωποι με το πάθος της ταχύτητας, άπειροι στο χειρισμό του αυτοκινήτου, πόσο μάλλον στα όριά του, αλλά και μεγαλύτεροι, άνθρωποι που οδηγούν χρόνια, αλλά περιστασιακά. Είναι **οι οδηγοί της Κυριακής**, που φορτώνουν το αυτοκίνητο για εκδρομή και παίρνουν στα χέρια τους τις ζωές των δικών τους και των φίλων τους, που τους εμπιστεύονται γιατί οδηγούν χρόνια, ενώ στην ουσία έχουν οδηγήσει μόνο **κάποιες μέρες από αυτά τα χρόνια**.

Η βοήθεια είναι ευπρόσδεκτη

- Η αναγνώριση της έλλειψης εμπειρίας **δεν είναι ντροπή**. Το να μη γνωρίζουμε κάτι το οποίο μπορούμε να μάθουμε με τον καιρό είναι απολύτως φυσιολογικό. Το να ζητήσουμε τη συμβουλή ή τη βοήθεια ενός εμπειρότερου οδηγού, όταν τα πράγματα είναι δύσκολα (ένα ταξίδι, αντίξοες συνθήκες κλπ), **είναι δείγμα αντίληψης των ικανοτήτων μας, όχι αδυναμία**. Η σύνεση πρέπει να επικρατεί, αφού αλλιώς θέτουμε σε κίνδυνο τη ζωή μας και τη ζωή των άλλων.

- Η αναγνώριση της έλλειψης εμπειρίας δεν είναι ντροπή.
- Η αναζήτηση βοήθειας από πιο έμπειρους οδηγούς στα δύσκολα, διευκολύνει και διδάσκει.
- Η αλαζονεία και η «μαγκιά» σκοτώνουν!

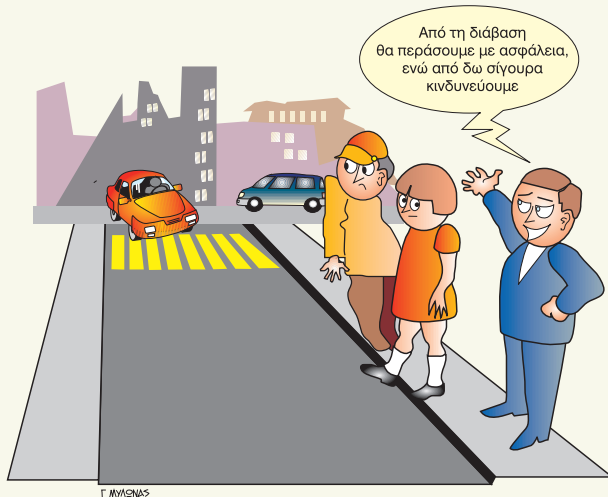


Αγωγή

- Με την έκταση που έχει προσλάβει σήμερα η χρήση του αυτοκινήτου, η κυκλοφοριακή αγωγή πρέπει να γίνεται **δεύτερη φύση** στον άνθρωπο. Όπως και η γενική του παιδεία, έτσι και η κυκλοφοριακή αγωγή πρέπει **να διδάσκεται στο σχολείο**, ώστε να γίνεται εγγενής στον ανθρώπινο χαρακτήρα και να του παρέχει την αναγκαία ικανότητα συντονισμού με τη ζωή στο δρόμο.

Σχολική παιδεία

- Οι μεμονωμένες προσπάθειες **δεν καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού**, το οποίο παραμένει απαίδευτο σε μεγάλο βαθμό. Όσοι δε δεν απέκτησαν δίπλωμα οδήγησης μέσα από νόμιμη διαδικασία και **όσοι δεν οδηγούν, βρίσκονται σχεδόν τελείως στο σκοτάδι**.



Συνεχής εκπαίδευση

- Δεδομένων των ραγδαίων αλλαγών στο χώρο των μετακινήσεων, η εγρήγορση και η **εκπαίδευση πρέπει να είναι συνεχής**. Από πρωτοβουλίες που βλέπουμε στο εξωτερικό για ειδικευση οδηγών κατηγοριών οχημάτων (βαρέων, εμπορικών, σχολικών, κλπ) μέχρι την τακτική **επανεξέταση αλλά και την εξοικείωση με τις νέες τεχνολογίες**, είτε αυτές αφορούν τους οδηγούς και τα οχήματά τους (βλέπε ABS, ESP κλπ), είτε τους πεζούς και τους νέους κινδύνους (βλέπε τραμ), η εκπαίδευση πρέπει να είναι συνεχής **σε όλη τη διάρκεια της ζωής μας**.

- Η κυκλοφοριακή αγωγή πρέπει να καθιερωθεί στο σχολείο, αλλά να ενισχύεται και από το σπίτι.
- Στην Ελλάδα, άνθρωποι χωρίς δίπλωμα οδήγησης δεν έχουν ποτέ εκπαιδευτεί στη χρήση των οδών και την εφαρμογή των κανόνων του Κ.Ο.Κ.
- Η συνεχής εκπαίδευση οδηγών και πεζών διατηρεί τους χρήστες των οδών σε εναρμόνιση με την υπάρχουσα κατάσταση, την τεχνολογία και τους κινδύνους.



Φιλοσοφία οδήγησης

- ❑ Ο τρόπος με τον οποίο κινούμαστε στο δρόμο πρέπει να καθορίζεται πρωτίστως από την ασφάλεια. **Οι ταχείς ρυθμοί ζωής, ο έντονος ανταγωνισμός και το άγχος, αλλά και η αλλοτρίωση και η αδιαφορία για το συνάνθρωπο**, πολλές φορές κάνουν εμάς τους ίδιους να παραβλέπουμε ακόμη και την προσωπική μας ασφάλεια λόγω εκνευρισμού ή προς ικανοποίηση μιας στιγμιαίας ματαιοδοξίας. **Η υπομονή και η ευγένεια δεν είναι στοιχεία των αδυνάτων.** Η ανθρώπινη κοινωνία ξεπέρασε τέτοιες ιδεολογίες εδώ και πολλά χρόνια. Στο δρόμο όμως;

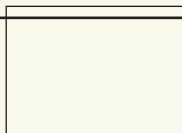
Αμυντική οδήγηση

- ❑ Η λύση δεν είναι βέβαια να οδηγούμε πάντοτε αμυντικά. Τούτο είναι, ίσως, λιγότερο επικίνδυνο από την έκδηλα επιθετική οδήγηση, αλλά **η άμυνα δε βοηθάει πάντοτε**. Δεν είναι λίγες οι φορές που η άμυνα είναι εκδήλωση φόβου. Ένας **φοβισμένος οδηγός** είναι επικίνδυνος, αφού κινείται με τρόπο που καταπνίγει τον φόβο του και όχι με συνείδηση του περιβάλλοντός του, με τήρηση του Κ.Ο.Κ. και με την εξ αυτών συνεπαγόμενη ασφάλεια. Έτσι ακόμη και μια ευγενική χειρονομία παραχώρησης προτεραιότητας μπορεί να οδηγήσει σε ατύχημα λόγω κακής συνεννόησης, τη στιγμή που στον Κ.Ο.Κ. περιγράφεται με σαφήνεια ο τρόπος διαπραγμάτευσης της διασταύρωσης.

Επιθετική οδήγηση

- ❑ Η επιθετική οδήγηση από την άλλη, εμπεριέχει σοβαρό κίνδυνο όταν ξεπερνάει **τα όρια του Κ.Ο.Κ. και της κοινής λογικής**. Μία ταχεία προσπέραση σε τυφλό σημείο που εξυπηρετεί μόνο τον παιδαριώδη εγωισμό του οδηγού είναι πολύ επικίνδυνη. Από την άλλη, μια προσπέραση ενός φορτηγού σε ένα μικρό κομμάτι ευθείας, εφόσον επιτρέπεται και υπάρχει χώρος εμπρός, είναι **πιθανώς αναγκαία για ευκολότερη και ασφαλέστερη οδήγηση** στις επόμενες στροφές μιας ορεινής διαδρομής.

- Η εύρεση της χρυσής τομής ανάμεσα σε αμυντική και επιθετική οδήγηση επιτυγχάνεται μέσω της εμπειρίας του κάθε οδηγού.
- Η αμυντική οδήγηση μπορεί να αποβεί επικίνδυνη, ιδιαίτερα όταν προκαλείται από φόβο του οδηγού.
- Η επιθετική οδήγηση μπορεί να γίνει αιτία ατυχημάτων, ιδιαίτερα όταν ο οδηγός δεν έχει το χρόνο να εκτιμήσει σωστά τις συνθήκες κίνησης ή όταν λειτουργεί αυθόρμητα.



Αντίληψη περιβάλλοντος

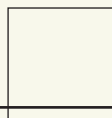
- ❑ «**Οδηγώ για τους άλλους**». Είναι το απόφθεγμα που συνοψίζει τη λογική κίνησης στο δρόμο. Να αντιλαμβανόμαστε τους δίπλα, πίσω και εμπρός μας, να προβλέπουμε και να προλαμβάνουμε τους κινδύνους.

Συνεχής εγρήγορση

- ❑ Η κίνηση στο δρόμο είναι μια **πολύ σύνθετη διαδικασία**, στην οποία ο εγκέφαλός μας πρέπει να είναι 100% συμμετέχων. Εκτός από το να ελέγχουμε το δικό μας όχημα, πρέπει να υπολογίζουμε την πορεία αυτού, αλλά και των υπολοίπων, να ακολουθούμε τη διαδρομή, να εξετάζουμε όλους τους κινδύνους και να ψυχολογούμε τους γύρω μας, μαντεύοντας πολλές φορές τις προθέσεις τους.

Απόσπαση της προσοχής μας από την οδήγηση

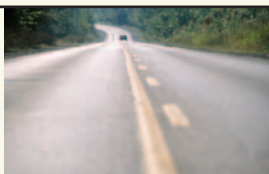
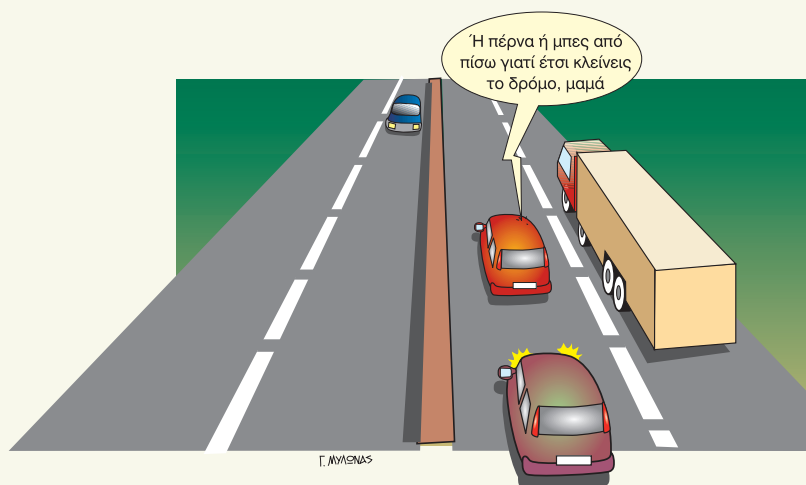
- ❑ Ο σύγχρονος τρόπος ζωής προσπαθεί **να συμπυκνώσει το χρόνο** και σε κάθε μονάδα του να γίνονται περισσότερα πράγματα. Όταν οδηγούμε όμως, δεν έχουμε αυτήν την πολυτέλεια. Δεν έχει το μυαλό μας τη δυνατότητα να απορροφήσει και - το σημαντικότερο - να επεξεργαστεί όλα τα σήματα των αισθήσεών μας. Τα μάτια μας αντιλαμβάνονται όλο το οπτικό μας πεδίο, αλλά είναι **ο εγκέφαλος αυτός που θα διαχωρίσει τα σημαντικά από τα ασήμαντα**. Όταν η σκέψη μας είναι αποσπασμένη αλλού, η όρασή μας μπορεί **ως αίσθηση να λειτουργεί, σε αποτελεσματικότητα όμως υστερεί σημαντικά**. Τα ερεθίσματα που παίρνουμε από τα μάτια και τα αυτιά μας περνούν απαρατήρητα, πολλές φορές με μοιραίες συνέπειες. Είμαστε εκεί, αλλά όχι παρόντες.



Αφηρημάδα

❑ Δεν είναι λίγες οι φορές που ένας **μηχανικός τρόπος οδήγησης** γίνεται υποσυνείδητα ο μόνος τρόπος οδήγησης, σε σημείο που να μη θέτουμε καν σε λειτουργία ακόμη και τα βοηθήματα του αυτοκινήτου μας, τα οποία συντελούν στη μεγιστοποίηση της επαφής μας με το περιβάλλον. Απλώς μετρήστε πόσα αυτοκίνητα κυκλοφορούν τα βράδια με σβηστά φώτα ή και με κλειστούς καθρέφτες.

- Η κίνηση στο δρόμο είναι σύνθετη και απαιτεί όλες τις αισθήσεις και λειτουργίες του εγκεφάλου του οδηγού.
- Κατά τη διάρκεια της οδήγησης πρέπει να βρισκόμαστε σε πλήρη εγρήγορση για άμεση και καλύτερη αντίληψη του περιβάλλοντος.
- Η απόσπαση της προσοχής από παράλληλες ασχολίες (συζητήσεις, κάπνισμα, κινητό) μειώνει αισθητά την αντίληψη και το χρόνο αντίδρασης του οδηγού.



Καθημερινή οδήγηση

Συγκέντρωση – Η επανάληψη «σκοτώνει» την προσοχή.

- Υπάρχουν τουλάχιστον **δύο σημεία αναφοράς για κάθε οδηγό**, το σπίτι και η δουλειά του. Η διαδρομή από το ένα στο άλλο είναι καθημερινή και ίδια. Οι συνθήκες όμως διαφέρουν. Δεν είναι λίγες οι φορές που, αν κάποιος ρωτήσει τι έγινε στο δρόμο προς τη δουλειά, **δε θυμόμαστε καν πώς πήγαμε**, πώς καλύψαμε τα τελευταία χιλιόμετρα, ποια αυτοκίνητα είδαμε και τι συναντήσαμε. Οι κινήσεις γίνονται επαναλαμβανόμενα.

Ρουτίνα

- Ένα δρόμο που παίρνουμε δύο φορές την ημέρα, 5 μέρες την εβδομάδα, 52 εβδομάδες το χρόνο, τον διασχίζουμε ούτε λίγο ούτε πολύ 500 φορές το χρόνο. **Οι πιθανότητες να έχουμε ατύχημα** σε αυτό το δρόμο έναντι κάποιου άλλου είναι πολλές, ακριβώς **λόγω της συχνότητας** με την οποία κινούμαστε σε αυτόν. Άρα εκεί πρέπει να δώσουμε τη μεγαλύτερη προσοχή μας.



Πώς να την αλλάξουμε

- Κάθε μέρα **η ίδια διαδρομή πρέπει να γίνεται μια νέα διαδρομή**. Η επιλογή μιας εναλλακτικής διαδρομής, ακόμη και άλλου σταθμού ή απλώς μουσικής είναι μερικές προτάσεις.

- Η συχνότητα με την οποία περνάμε από μερικούς δρόμους αυξάνει τις πιθανότητες ατυχήματος.
- Η επανάληψη κάνει την οδήγηση μηχανική και την απογυμνώνει από την προσοχή και την εγρήγορση.
- Εναλλακτικές διαδρομές για τον ίδιο προορισμό, εκ περιτροπής οδήγηση με συναδέλφους και η χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μειώνουν αυτές τις πιθανότητες.



Άγχος – Ψυχική κατάσταση

- ❑ Το άγχος είναι η μάλιστα της εποχής μας. **Το άγχος δεν κρύβεται στην οδήγηση.** Η έλλειψη εμπειρίας και ο φόβος, αλλά και η δυσκολία αντιμετώπισης των άλλων οδηγών, επιβαρύνουν την κατάσταση.

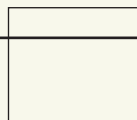
Βιασύνη

- ❑ Η συνήθης αντίδραση σε αυτές τις περιπτώσεις είναι **η επιθετική ή η αμυντική οδήγηση**, η απομάκρυνση από τη χρυσή τομή που οδηγεί στην ασφαλή οδήγηση. Η βιασύνη που προκαλεί, ακυρώνει την πρώτη προτεραιότητα των μετακινήσεών μας, την ασφάλεια και **προβάλλει την ταχύτητα ως πρωταρχική ανάγκη.** Επιτρέπει στον εαυτό μας να διακινδυνεύει για μερικά λεπτά χρόνου, ο οποίος βέβαια κάτω από το άγχος, φαντάζει ως αιωνιότητα.

Διάθεση

- ❑ Μαζί με το άγχος έχουμε να αντιμετωπίσουμε και την εκάστοτε **ψυχική μας διάθεση.** Άσχετα με το αν είναι καλή ή κακή, πολλές φορές το αποτέλεσμα είναι το ίδιο: **η απόσπαση της προσοχής μας.** Φυσικά η καλή διάθεση είναι πάντοτε προτιμότερη και είναι κάτι που όλοι επιδιώκουμε. Είναι όμως τουλάχιστον κρίμα να αφήσουμε το κέφι και την ευθυμία να θέσουν σε κίνδυνο τη ζωή μας ή τη ζωή των άλλων. Ακόμη πιο δύσκολα όμως είναι τα πράγματα με την **κατήφεια και την κακή διάθεση.** Τέτοιες στιγμές είναι **καλύτερα να μην οδηγούμε.** Η κακή ψυχική κατάσταση οδηγεί σε μηδενισμό, απελπισία και χαμηλή αυτοεκτίμηση, αφήνοντας πολλά περιθώρια για λανθασμένες αποφάσεις και σαφώς για μείωση της προσοχής και της αντίληψης του περιβάλλοντός μας.

- Το άγχος στην οδήγηση φέρνει σε πρώτη προτεραιότητα την ταχύτητα των μετακινήσεων και σε δεύτερη την ασφάλεια.
- Η καλή διάθεση είναι το ζητούμενο, αλλά δεν πρέπει να παρεμβάλλεται ανάμεσα σ' εμάς και στο δρόμο.
- Η κατήφεια είναι εχθρός της ασφάλειας. Καλό είναι να μην οδηγούμε κακοδιάθετοι και στενοχωρημένοι.



Συνθήκες Οδήγησης

- ❑ Μπαίνοντας στο αυτοκίνητο πρέπει **να αφήνουμε απ' έξω οτιδήποτε μας αποσπά την προσοχή**, είτε αυτό προέρχεται από εμάς τους ίδιους είτε από τους συνεπιβάτες μας.

«Πάρτι» στο αυτοκίνητο

- ❑ Σίγουρα μια ευχάριστη παρέα με κέφι είναι ό,τι καλύτερο, αλλά, αν το «πάρτι» συνεχίζεται στο αυτοκίνητο ο οδηγός όχι μόνο χάνει τη συγκέντρωσή του, αλλά συχνά **δε βλέπει καν γύρω του**, πόσο μάλλον δεν ακούει.

Φιλονικίες

- ❑ Ανάλογα είναι τα αποτελέσματα και ενός **τσακωμού ή μιας έντονης συζήτησης**. Ο εκνευρισμός του οδηγού βρίσκει διέξοδο στην οδήγηση που γίνεται επιθετική, επιπόλαιη και φυσικά επικίνδυνη. Το καλύτερο είναι να **αλλάζουμε συζήτηση** και να επανερχόμαστε στην πραγματικότητα της στιγμής, συνειδητοποιώντας ότι βρισκόμαστε σε **ένα αυτοκίνητο που κινείται στο δρόμο**.



- Το «πάρτι» στο αυτοκίνητο αποσπά την προσοχή και εμποδίζει τον οδηγό.
- Ακόμη χειρότερα, οι τσακωμοί τον εκνευρίζουν και τα νεύρα βρίσκουν διέξοδο στον τρόπο οδήγησης.
- Η πραγματικότητα της στιγμής πρέπει να επικρατεί κάθε άλλης, ώστε ο οδηγός να κάνει αυτό που πρέπει με ασφάλεια.



Κακές συνήθειες

- ❑ Ο χρόνος που αφιερώνουμε στις μετακινήσεις μας **δεν είναι ελεύθερος**, όταν τον περνάμε μέσα στο αυτοκίνητο οδηγώντας. Έτσι όταν οδηγούμε, δεν έχουμε την πολυτέλεια των παράπλευρων ενασχολήσεων.



Κάπνισμα

- ❑ Το κάπνισμα μπορεί να είναι τόσο φυσικό όσο η αναπνοή, αποσπά όμως την προσοχή του οδηγού με τις επιμέρους απαιτήσεις (άναμμα, σβήσιμο τσιγάρου, τίναγμα στάχτης), ενώ δεν είναι λίγες οι φορές που έχει γίνει αιτία ατυχήματος.

Φαγητό

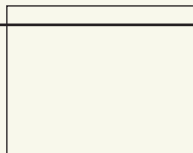
- ❑ Η οδήγηση απαιτεί και τα τέσσερα άκρα μας και ειδικά τα χέρια μας, ενώ η προσπάθειά μας να φάμε, αλλά και να μη λερωθούμε, αποσπά την προσοχή μας και **ο έλεγχος του οχήματος περνά σε δεύτερη μοίρα**.

Κινητό τηλέφωνο



- ❑ Το χειρότερο όλων όμως είναι **το κινητό τηλέφωνο!** Ακόμη και αν εξασφαλίσουμε την ελευθερία του χεριού με μια συσκευή «hands-free», η προσήλωσή μας στο τηλεφώνημα συνεπάγεται σημαντικά **επικίνδυνη μείωση της προσοχής μας**.
- ❑ Δεν είναι τυχαίο που η χρήση κινητού τηλεφώνου έχει απαγορευτεί κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί **η χρήση συστήματος ανοικτής ακρόασης**, η οποία και πάλι καλό είναι να αποφεύγεται. Αν είναι απολύτως απαραίτητο να χρησιμοποιήσουμε το κινητό τηλέφωνο, είναι προτιμότερο να κάνουμε μια στάση.

- Τόσο η απασχόληση του ενός χεριού από φαγητό, τσιγάρο ή κινητό τηλέφωνο, όσο και η απόσπαση της προσοχής του οδηγού για να φάει, να καπνίσει ή να συνομιλήσει μεγιστοποιούν τον κίνδυνο ατυχήματος.
- Αν κατά το χρόνο της μετακίνησης θέλουμε να χαλαρώνουμε, προτιμούμε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) ή ένα ταξί.
- Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση είναι η χειρότερη συνήθεια, αφού ακόμη και όταν δεν απασχολεί το χέρι, απασχολεί τον εγκέφαλο.

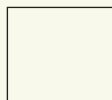


Οδήγηση και οινόπνευμα / φάρμακα

- ❑ Η οδήγηση υπό την επήρεια οινόπνευματος, φαρμάκων ή άλλων ουσιών **σκοτώνει**. Η αντιμετώπιση του φαινομένου γίνεται με τρεις τρόπους: **αστυνόμευση, τεχνολογία, παιδεία**. Δεδομένης της σοβαρότητας του φαινομένου οι ποινές, τα πρόστιμα και η συχνότητα ελέγχων πρέπει να είναι τέτοια που πραγματικά να αποκλείουν οποιαδήποτε πιθανότητα παράβασης. Από κει και πέρα όμως **το θέμα περνάει στα χέρια όλων μας**.

Πρόληψη

- ❑ Νέα συστήματα αυτόματου ελέγχου της αναπνοής έχουν αναπτυχθεί από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, ώστε να αποκλείεται η δυνατότητα κίνησης ενός αυτοκινήτου, όταν ο οδηγός τελεί υπό την επήρεια οινόπνευματος. Η τεχνολογία υπάρχει. Αυτό που πρέπει να γίνει τώρα είναι **η πολιτεία να αναλάβει το κόστος** (οικονομικό και πολιτικό) να επιβάλει τη χρήση της σε όλα τα αυτοκίνητα. Για να γίνει όμως αυτό, **θα πρέπει πρώτα εμείς να το απαιτήσουμε**. Και για να το απαιτήσουμε, θα πρέπει να εμπεδώσουμε την επικινδυνότητα του φαινομένου, που δυστυχώς πολλές φορές δεν αντιλαμβανόμαστε καν, λόγω έλλειψης παιδείας.



Αγωγή

- ❑ Ακόμη και πριν ωριμάσει συνολικά η απαίτηση για αυτοκίνητα τεχνολογίας αποτροπής της οδήγησης υπό την επήρεια οιοπνεύματος, η εξατομικευμένη γνώση και αντίληψη του κινδύνου θα κάνει τη διαφορά στο δρόμο. **Αυτή όμως η αντίληψη δε δημιουργείται μόνο με την αγωγή**, αλλά και από τα ερεθίσματα που παίρνει ο οδηγός από το περιβάλλον του και κυρίως από τα ΜΜΕ. Ο στιγματισμός της οδήγησης υπό την επήρεια οιοπνεύματος ή άλλων ουσιών πρέπει να είναι συστηματικός και διαρκής.

Απολαύστε υπεύθυνα

- ❑ Η προσπάθεια πρέπει να είναι συλλογική, εστιάζεται όμως σε μία αρχή: **ασφάλεια στις μετακινήσεις**. Είναι αυτή η αρχή με την οποία έχουν γαλουχηθεί οι οδηγοί σε τόσες χώρες της Ευρώπης και η οποία έχει επιβάλει συνήθειες ακόμη ξένες για τα ελληνικά δεδομένα, που επιτρέπουν στον άνθρωπο να οδηγεί υπεύθυνα. Το σύστημα του **ενός οδηγού εκ περιτροπής**, που δεν πίνει για ένα βράδυ και οδηγεί το αυτοκίνητο μετά το τέλος της νυχτερινής διασκέδασης ή ακόμη **τα νυχτερινά δρομολόγια** των Μ.Μ.Μ. που μεταφέρουν τον κόσμο με ασφάλεια στο σπίτι του, και ας έχει πει ένα ποτηράκι παραπάνω, είναι ενδεικτικά σωστής αγωγής και υπεύθυνης συμπεριφοράς. Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ένα τροχαίο δυστύχημα υπό την επήρεια οιοπνεύματος, πέρα από τις άλλες, πιθανώς τραγικές, συνέπειες, μπορεί να σημάνει και την ολοκληρωτική οικονομική μας καταστροφή, αφού, αν εμείς φέρουμε την ευθύνη, θα κληθούμε να καταβάλουμε στην ασφαλιστική μας εταιρεία όλα τα χρήματα που αυτή θα πληρώσει στους ανυπαίτους παθόντες.



- Αστυνόμευση, τεχνολογία και παιδεία είναι το τρίπτυχο αντιμετώπισης της οδήγησης υπό την επήρεια οιοπνεύματος ή φαρμάκων.
- Ο στιγματισμός και η περιθωριοποίηση του φαινομένου από τα ΜΜΕ συμπληρώνει την πληροφόρηση και παιδεία του κόσμου.
- Η υιοθέτηση αποτελεσματικών και δοκιμασμένων τρόπων μετακίνησης από τους τόπους διασκέδασης μειώνει κατακόρυφα τον κίνδυνο.



Αίσθημα ευθύνης

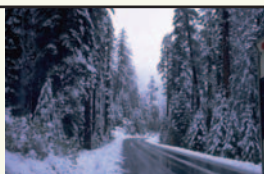
- Η παιδεία και η ανατροφή, συνολικά η αγωγή του ανθρώπου σε όλα τα στάδια της εκπαίδευσής του, είναι που δημιουργούν το αίσθημα ευθύνης. Η παρουσία του αισθήματος αυτού σε κάθε σκέψη και απόφαση καθορίζει την ικανότητα του ανθρώπου να φέρεται σωστά απέναντι στον εαυτό του και στους συνανθρώπους του.

Η ασφάλεια ως προϋπόθεση όλων των μετακινήσεων

- Η **ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών** έχει φτάσει στο σημερινό υψηλό επίπεδο για τρεις κυρίως λόγους. Πρώτον γιατί το αίσθημα ευθύνης έχει καταστεί πλέον **δεύτερη φύση** στους ανθρώπους που σχεδιάζουν και λειτουργούν τις αεροπορικές μετακινήσεις. Δεύτερον γιατί οποιαδήποτε αμέλεια τους φέρνει αμέσως υπόλογους ενώπιον των ευθυνών τους και λογοδοτούν για τις πράξεις τους. Τρίτον γιατί στις αεροπορικές μετακινήσεις έχει καθιερωθεί η ασφάλεια ως πολιτισμικό στοιχείο: **δεν μπορεί να υπάρχουν μετακινήσεις χωρίς ασφάλεια.**



- Το αίσθημα ευθύνης αποτρέπει συμπεριφορές που θέτουν σε κίνδυνο τον εαυτό μας και τους γύρω μας.
- Η ασφάλεια ως προϋπόθεση μετακίνησης, στα πρότυπα των αεροπορικών μετακινήσεων, είναι αποτέλεσμα της ευθύνης που αναλαμβάνουν όλοι οι εμπλεκόμενοι.
- Η ασφάλεια ως προϋπόθεση μετακίνησης πρέπει να περάσει και στις οδικές μεταφορές, με την εφαρμογή των ιδίων αρχών που έχουν καθιερωθεί και στις αεροπορικές μετακινήσεις.



Προσωπική ασφάλεια

- ❑ Ο οδηγός επωμίζεται όχι μόνο τη δική του ασφάλεια, αλλά και των επιβαινόντων στο αυτοκίνητό του. Η χρήση της ζώνης ασφαλείας, η σωστή θέση των καθισμάτων, το περιβάλλον της καμπίνας, είτε αυτό έχει να κάνει με την ορατότητα είτε με το θόρυβο (μουσική, συζητήσεις), είναι μέλημά του σε κάθε μετακίνηση. Απαραίτητη είναι φυσικά και η ικανότητά του να διαπιστώνει πότε **είναι ο ίδιος έτοιμος να οδηγήσει**. Στην αντίθετη περίπτωση την οδήγηση θα πρέπει να την εμπιστεύεται σε κάποιον επιβάτη ή, αν είναι μόνος, να αφήνει το αυτοκίνητό του και **να κινείται με εναλλακτικά μέσα**.

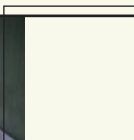
- Χρήση ζώνης ασφαλείας από τον οδηγό και τους επιβάτες.
- Επιβολή ιδανικών συνθηκών οδήγησης (ορατότητα, μείωση θορύβου).
- Κριτική ικανότητα ως προς τη δική του ετοιμότητα για οδήγηση.

Ασφάλεια επιβατών

- ❑ Οι επιβάτες πρέπει με τη σειρά τους **να διευκολύνουν το έργο του οδηγού** αποδεχόμενοι αδιαμαρτύρητα τη χρήση της ζώνης (και οι πίσω), **τη συμμόρφωση με τις υποδείξεις του**, καθώς και την παροχή **στοιχειωδών διευκολύνσεων**, όπως η μη παρεμπόδιση του οπτικού του πεδίου στις διασταυρώσεις ή κατά την όπισθεν και η έγκαιρη παροχή πληροφοριών ως προς την ακολουθητέα πορεία.



- Χρήση ζώνης ασφαλείας απ' όλους.
- Συμμόρφωση με υποδείξεις οδηγού και όσο το δυνατόν μικρότερη απόσπαση της προσοχής του.
- Βοήθεια στην οδήγηση μέσω του δικού τους οπτικού πεδίου και έγκαιρη παροχή πληροφοριών ως προς την ακολουθητέα πορεία.



Τρόποι συμπεριφοράς

- ❑ Λαμβάνοντας ως δεδομένη την υπακοή στον Κ.Ο.Κ, η ασφαλής μετακίνησή μας εξαρτάται και από εκείνες τις ενέργειές μας που επιτρέπουν **την ξεκούραστη και την ήρεμη οδήγηση**. Δεδομένου ότι με τον όρο ασφάλεια στις μετακινήσεις εννοούμε και την ασφάλεια των γύρω μας, **η επίδειξη ευγένειας είναι εξίσου σημαντική με την τήρηση του Κ.Ο.Κ.** Η διευκόλυνση των άλλων οδηγών είναι εκδήλωση ευγένειας και ευθύνης. Στην αντίθετη περίπτωση γινόμαστε αιτία άσκοπου εκνευρισμού, αλλά και πιθανού ατυχήματος, αφού στη δύσκολη στιγμή του άλλου στεκόμαστε εμπόδιο. Όπως π.χ. στην περίπτωση που, ενώ κινούμαστε με πιο μικρή ταχύτητα, οδηγούμε στη μέση του δρόμου και εμποδίζουμε άλλα πιο γρήγορα αυτοκίνητα να μας προσπεράσουν.



- Η τήρηση του Κ.Ο.Κ. επιτρέπει τη σίγουρη διαπραγμάτευση των κυκλοφοριακών συνθηκών.
- Η λήψη όλων των μέτρων ασφαλούς οδήγησης παρέχει σιγουριά στις μετακινήσεις μας.
- Η επίδειξη ευγένειας δημιουργεί το σωστό κλίμα στις μετακινήσεις μας, που έτσι γίνονται ευκολότερες, ασφαλέστερες και πιο ήρεμες.



Αντιμέτωπιση καταστάσεων

Ταξίδια – Πολύωρη οδήγηση, κούραση, παιδιά και στάσεις.

- ❑ Δεδομένου ότι **όσο περισσότερη ώρα βρισκόμαστε στην κυκλοφορία, τόσο περισσότερες είναι οι πιθανότητες ατυχήματος**, πρέπει κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού να λαμβάνονται όλα τα μέτρα, ώστε να κρατάμε αυτές τις πιθανότητες στο ελάχιστο.
- ❑ Η προσοχή στο δρόμο και η συγκέντρωση του οδηγού **φθίνουν με την ώρα**, όταν η οδήγηση γίνεται μονότονη (σε εθνικές οδούς). Την κατάσταση επιβαρύνει η αυξανόμενη κούραση και η σχετική ακινησία.
- ❑ Σε ταξίδια **με παιδιά ως επιβάτες** θα πρέπει να έχουμε φροντίσει ώστε αυτά να απασχολούνται και να διασκεδάζουν χωρίς να ενοχλούν τον οδηγό. Επίσης καλό είναι να μην κοιμούνται, αφού, αντίθετα, εκτός του ότι αποσυγχρονίζονται από το πρόγραμμα των γονιών τους, δε βρίσκονται σε εγρήγορση για αντίδραση σε ενδεχόμενο κίνδυνο.

- Οι συχνές στάσεις (ανά 2ωρο) είναι απαραίτητες για ανανέωση του οδηγού.
- Πρέπει να εξασφαλίζουμε την απασχόληση των παιδιών στη διάρκεια του ταξιδιού.
- Πριν από κάθε ταξίδι ελέγχουμε το όχημα διεξοδικά και επαναλαμβάνουμε τον έλεγχο μετά από στάση.

Κυκλοφοριακό – Εκνευρισμός, προγραμματισμός, εναλλακτικές διαδρομές

- ❑ Η καθημερινή κίνηση στο κυκλοφοριακό χάος των πόλεων **είναι εκνευριστική** και τελικά επικίνδυνη. Μπορεί **οι χαμηλές ταχύτητες να μειώνουν ελαφρά τον κίνδυνο τραυματισμού** σε περίπτωση ατυχήματος, **η διάρκεια όμως της μετακίνησης**, ο μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων σε μικρή μεταξύ τους απόσταση και, το πιο σημαντικό, ο εκνευρισμός, το άγχος, αλλά και οι παράπλευρες ενασχολήσεις που αναπτύσσουμε, για να μη χαθεί εντελώς ο χρόνος αυτός, **αυξάνουν δραματικά την πιθανότητα ατυχήματος**.

- Χρόνος, εκνευρισμός και κίνδυνος μειώνονται, αν σχεδιάσουμε τη διαδρομή πριν ξεκινήσουμε.
- Κολημένοι στην κίνηση, προσπαθούμε να ηρεμήσουμε και να το πάρουμε απόφαση πως θα αργήσουμε, ειδοποιώντας τους ενδιαφερόμενους.
- Ο χαμένος χρόνος αυξάνεται, αν εμπλακούμε και σε ατύχημα, άρα προσέχουμε περισσότερο.



Εποχές – Προσαρμογή στις διάφορες κλιματολογικές συνθήκες

- Η μεταβολή των καιρικών συνθηκών **πρέπει να καθορίζει τόσο τις μετακινήσεις μας όσο και τον τρόπο με τον οποίο αυτές γίνονται**. Όταν ο καιρός είναι κακός, οι μετακινήσεις πρέπει να περιορίζονται στις **απολύτως αναγκαίες**, ενώ και αυτές καλό είναι να γίνονται με τα Μ.Μ.Μ. Αν παρόλα αυτά πρέπει να οδηγήσουμε, βεβαιωνόμαστε πρώτα πως **το αυτοκίνητό μας μπορεί να κινηθεί μέσα στην κακοκαιρία**. Πως έχει δηλαδή καλά λάστιχα για τους βρεγμένους δρόμους, πως έχουμε αλυσίδες για τα χιόνια, πως είναι συντηρημένο και δε θα μείνει στο δρόμο αφήνοντάς μας απροστάτευτους, όπως επίσης και ότι τίποτε (χιόνι, λάσπη κλπ) δε μειώνει την ορατότητα. Συγχρόνως θα πρέπει να εντείνουμε την προσοχή μας στους άλλους οδηγούς και στο δρόμο. Από την άλλη **ο καιρός δεν πρέπει να μειώνει τη μέριμνα για ασφάλεια**. Δεν πρέπει το χειμώνα να οδηγούμε με χοντρά μπουφάν που δυσχεραίνουν τις κινήσεις ή το καλοκαίρι να οδηγούμε χωρίς παπούτσια. Οι μοτοσυκλετιστές είναι πιο ευαίσθητοι στον καιρό και αντιμετωπίζουν το μεγαλύτερο κίνδυνο, αφού **η ένδυσή τους αποτελεί ουσιαστικά την παθητική τους ασφάλεια**. Το κράνος, οι μπότες και τα γάντια πρέπει να φοριούνται ανεξάρτητα από τον καιρό.



- Σε ακραίες καιρικές συνθήκες ελαχιστοποιούμε ή καλύτερα μηδενίζουμε τις οδικές μετακινήσεις μας.
- Εφόσον θα οδηγήσουμε, βεβαιωνόμαστε για τη σωστή λειτουργία του οχήματός μας με ακόμη πιο αυστηρά κριτήρια λόγω συνθηκών.
- Ο καιρός δεν πρέπει να μειώνει τη μέριμνα για ασφάλεια.



Συνοδηγός

Συνεισφορά στην οδήγηση

- ❑ Ο συνοδηγός, εκτός από επιβάρυνση θα πρέπει **να είναι και βοηθός του οδηγού**, προσφέροντάς του **ένα επιπλέον ζευγάρι μάτια στο δρόμο** ή ακόμη απαλλάσσοντάς τον από ενασχολήσεις, όπως το διάβασμα του χάρτη, ο εντοπισμός σημείων προορισμού. Ακόμη και αν δεν έχει τη δυνατότητα για τόσο άμεση βοήθεια, μπορεί να λειτουργήσει **βοηθώντας τον οδηγό παθητικά**, όπως π.χ. να μην του κλείνει το οπτικό πεδίο στις διασταυρώσεις ή **να μην τον απασχολεί φλυαρώντας**.



Προσωπική ασφάλεια

- ❑ Δεν πρέπει να αναγκάσουμε τον οδηγό να μας συστήσει να φορέσουμε **τη ζώνη ασφαλείας**. Είναι δική μας βασική υποχρέωση. Τέλος, εφόσον υπάρχουν πίσω επιβάτες και ειδικά παιδιά, **ο συνοδηγός είναι αυτός που μπορεί να φροντίσει για την ασφάλειά τους**, αφήνοντας τον οδηγό στο έργο του.

- Η ενεργητική βοήθεια από το συνοδηγό σχετίζεται με την ανάληψη κάποιων ενασχολήσεων, όπως π.χ. η πλοήγηση με χάρτη, η οποία διευκολύνει τον οδηγό.
- Η παθητική βοήθεια σχετίζεται με το να μην εμποδίζει ο συνοδηγός τον οδηγό είτε μειώνοντας το οπτικό του πεδίο είτε αποσπώντας του την προσοχή από το δρόμο.
- Ο συνοδηγός αναλαμβάνει να φροντίσει για την ασφάλεια των επιβατών, διευκολύνοντας έτσι τον οδηγό. Η τελική ευθύνη πάντως παραμένει στον οδηγό.



Επιβάτης

Συνεισφορά στην οδήγηση

- Η συνεισφορά των επιβατών στην οδήγηση είναι προτιμότερο να μένει στο παθητικό σκέλος, δηλαδή **να δημιουργούν τις καλύτερες δυνατές συνθήκες για τον οδηγό**, χωρίς να τον εμποδίζουν. Αυτό γιατί, όση καλή προαίρεση και να υπάρχει, η πολυφωνία κουράζει και ο βομβαρδισμός του οδηγού με διάφορες πληροφορίες **οδηγεί σε σύγχυση**.

Προσωπική ασφάλεια

- Η **συμμόρφωση με τις υποδείξεις του οδηγού πρέπει να είναι άμεση**. Η χρήση ζώνης ασφαλείας στις πίσω θέσεις είναι **το ίδιο σημαντική με αυτή στις εμπρός**, αν όχι περισσότερο, δεδομένου ότι στην περίπτωση που **ο επιβάτης δεν τη φορά, θέτει σε άμεσο κίνδυνο τραυματισμού** (ακόμη και σε μικρές ταχύτητες), όχι μόνο τον εαυτό του αλλά και το μπροστινό του, αφού πέφτοντας πάνω στην πλάτη του καθίσματός του θα τον συνθλίψει, αναιρώντας όλα τα μέτρα προστασίας (ζώνη/αερόσακο) που έχει πάρει εκείνος για τον εαυτό του.



- Ο επιβάτης πρέπει να περιορίζει τη βοήθειά του προς τον οδηγό στο να μην τον εμποδίζει και να μη τον ενοχλεί.
- Η βοήθεια του συνοδηγού αρκεί για τα υπόλοιπα, ενώ μια τρίτη φωνή απλώς μπορεί να δημιουργήσει σύγχυση.
- Η ζώνη ασφαλείας στα πίσω καθίσματα είναι υποχρεωτική, αφού αντίθετα ο επιβάτης δε διακινδυνεύει μόνο τη δική του ζωή, αλλά και τη ζωή του μπροστινού του.



Πεζός

Δικαιώματα και υποχρεώσεις

- ❑ Ο πεζός είναι **ο πιο ευαίσθητος χρήστης των οδών**. Είναι επιπλέον πιο ευαίσθητος λόγω ηλικιακών χαρακτηριστικών (παιδιά και ηλικιωμένοι). Γι' αυτό και ο Κ.Ο.Κ. έχει προβλέψει **να έχει ο πεζός προτεραιότητα**. Η τήρηση του Κ.Ο.Κ. από τους οδηγούς εξασφαλίζει ένα ποσοστό της ασφάλειας των πεζών, όχι την απόλυτη ασφάλειά τους. Ως πεζοί **συμμετέχουμε στην κυκλοφορία**, όπως τα αυτοκίνητα και οι μοτοσυκλέτες.

Συμμετοχή στην κυκλοφορία

- ❑ Ως οδηγού πρέπει να **παραχωρούμε στους πεζούς την προτεραιότητα** που ορίζει ο Κ.Ο.Κ. και να μην την καταπατάμε λόγω ισχύος και μεγέθους. Η χρήση των πεζοδρομίων ως χώρων στάθμευσης εξαναγκάζει τους πεζούς να περπατούν στο οδόστρωμα, εκτιθέμενοι σε άμεσο κίνδυνο. Ως πεζοί πρέπει να τηρούμε τον Κ.Ο.Κ., **να χρησιμοποιούμε τις διαβάσεις**, να συμμορφωνόμαστε με τους φωτεινούς σηματοδότες και **να περπατάμε στο πεζοδρόμιο**.



Τρόποι συμπεριφοράς

- ❑ Το να θέτουμε σε κίνδυνο τη ζωή μας μόνο και μόνο για να κάνουμε χρήση των δικαιωμάτων μας δεν είναι φρόνιμο. Μπορεί να έχουμε προτεραιότητα στις διαβάσεις, σε κάθε περίπτωση όμως θα πρέπει να είμαστε σίγουροι ότι **ο οδηγός του ερχόμενου αυτοκινήτου μας έχει δει**. Έτσι πέρα από την ασφαλέστερη μετακίνησή μας, **διευκολύνουμε και την κυκλοφορία των οχημάτων**.



- ❑ Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί ιδιαίτερα (κάτι που οι περισσότεροι αγνοούμε) ότι σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.Ο.Κ. «Οι πεζοί που χρησιμοποιούν το οδόστρωμα υποχρεούνται να βαδίζουν **ΑΝΤΙΘΕΤΑ** με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας». Ο λόγος καθιέρωσης της **κίνησης των πεζών αντίθετα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας** είναι προφανής. Μόνο έτσι ο πεζός **βλέπει τα αυτοκίνητα που έρχονται απέναντί του** και μπορεί να αντιδράσει σε περίπτωση κινδύνου, κάτι που δεν θα μπορούσε να πράξει, αν τα αυτοκίνητα έρχονταν από πίσω του.

- Οι πεζοί είναι οι πιο ευάλωτοι χρήστες των οδών, περισσότερο δε όταν είναι παιδιά και ηλικιωμένοι.
- Ο πεζός συμμετέχει στην κυκλοφορία όπως τα οχήματα και πρέπει να τηρεί τον Κ.Ο.Κ. κάνοντας χρήση των δικαιωμάτων που του παρέχονται και συμμορφούμενος με τις υποχρεώσεις που του επιβάλλονται.
- Τα σκούρα χρώματα στα ρούχα, ιδίως τη νύχτα ή όταν βρέχει, μας κάνουν ως πεζούς «αόρατους». Καλό είναι σε τέτοιες περιπτώσεις να φέρουμε ειδικά αντανακλαστικά.



Δικυκλιστής

Δικαιώματα και υποχρεώσεις

- ❑ Οι δικυκλιστές είναι **εξίσου ευάλωτοι με τους πεζούς**, ενώ πολλές φορές διατρέχουν πολλαπλάσιο κίνδυνο λόγω της **αυξημένης ταχύτητας με την οποία κινούνται**. Η κατάσταση επιδεινώνεται όταν ως δικυκλιστές δεν τηρούμε τον Κ.Ο.Κ., θέτοντας σε κίνδυνο τους εαυτούς μας με παραλείψεις, την ίδια στιγμή που - σωστά - **απαιτούμε αυξημένη προσοχή από τους υπολοίπους**.



Συμμετοχή στην κυκλοφορία

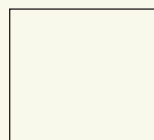
- ❑ Η λογική του «**όπου χωράω πάω**» εκτός του ότι δε συμβαδίζει με τον Κ.Ο.Κ., **θέτει σε κίνδυνο όλους τους χρήστες των δρόμων**. Οι υπόλοιποι οδηγοί δεν είναι σίγουρο ότι θα αντιληφθούν, τουλάχιστον έγκαιρα, ένα δίκυκλο που κινείται σε σημείο του δρόμου που δεν προβλέπεται ή στα κενά ανάμεσα στα αυτοκίνητα, πόσο μάλλον στο αντίθετο ρεύμα, στο πεζοδρόμιο ή αντίθετα από την κυκλοφορία.



Τρόποι συμπεριφοράς

□ Η απαίτηση για προσοχή από τους υπόλοιπους οδηγούς είναι λογική, η λογική όμως χάνεται, όταν εμείς ως δικυκλιστές δε σεβόμαστε ούτε τους εαυτούς μας μη λαμβάνοντας τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας (κράνος, γάντια), πόσο μάλλον τους γύρω μας, από τους οποίους όμως απαιτούμε την αυξημένη προσοχή τους.

- Ο δικυκλιστής είναι εξίσου ευάλωτος με τον πεζό, διατρέχει όμως μεγαλύτερο κίνδυνο λόγω της ταχύτητας με την οποία κινείται.
- Η καταπάτηση του Κ.Ο.Κ. από τα δίκυκλα και η άναρχη συμπεριφορά θέτει σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή του αναβάτη, του πεζού και των υπολοίπων χρηστών της οδού.
- Η απαίτηση για αυξημένη προσοχή από τους άλλους οδηγούς πρέπει να συμβαδίζει με τα μέτρα που λαμβάνουμε οι ίδιοι ως δικυκλιστές για την ασφάλειά μας.



Ερωταπαντήσεις

Η σύνοψη του κεφαλαίου μέσα από ερωταπαντήσεις.

Ερώτηση: Αφού είναι ευκολότερο να πάρω το δίπλωμά μου με πλάγιο τρόπο, γιατί να καθίσω να διαβάσω και να κάνω μαθήματα; Εξάλλου ξέρω να οδηγώ.

Απάντηση: Η απλή γνώση χειρισμού του αυτοκινήτου δε σημαίνει πως ξέρουμε να οδηγούμε. Η απόκτηση της ικανότητας αυτής είναι αποτέλεσμα της διαδικασίας απόκτησης του διπλώματος οδήγησης και έρχεται μέσα από μαθήματα, εξοικείωση με την κυκλοφορία και εκμάθηση του Κ.Ο.Κ..

Ερώτηση: Ως νέος οδηγός προσέχω πολύ στο δρόμο. Δεν αρκεί αυτό για να αντιμετωπίσω κάθε περίπτωση;

Απάντηση: Σε φυσιολογικές συνθήκες ναι. Σε πολλές περιπτώσεις όμως η εμπειρία είναι που μας φέρνει προετοιμασμένους απέναντι στις δυσκολίες. Η αναζήτηση λοιπόν βοήθειας από κάποιον πιο έμπειρο ενδείκνυται σε αυτές τις περιπτώσεις.

Ερώτηση: Γιατί είναι απαραίτητη η κυκλοφοριακή αγωγή;

Απάντηση: Η εκπαίδευση σε οδικά θέματα από την παιδική ηλικία προετοιμάζει τον άνθρωπο για την προστασία του. Επίσης είναι ο μόνος τρόπος άτομα που δεν περνούν από τη διαδικασία απόκτησης διπλώματος να έρθουν σε επαφή με τον ΚΟΚ.

Ερώτηση: Οδηγώ πολύ προσεκτικά και αφήνω πάντα τους άλλους να περνάνε. Δεν είναι καλύτερα;

Απάντηση: Η προσοχή και η ευγένεια είναι απαραίτητα συστατικά για την ασφαλή μας μετακίνηση, δεν πρέπει όμως να υποκαθιστούν τον Κ.Ο.Κ., αφού αυτός προσφέρει τον τρόπο διαπραγμάτευσης κάθε περιστατικού.

Ερώτηση: Δεν αρκεί να προσέχω πού πάω και να τηρώ τον ΚΟΚ, όταν οδηγώ;

Απάντηση: Στο δρόμο κινούνται μαζί με εμάς και άλλα οχήματα. Πρέπει λοιπόν εκτός από το δικό μας όχημα και την πορεία του, να αντιλαμβανόμαστε πλήρως και τις προθέσεις των γύρω μας, ώστε να προβλέπουμε και να προλαμβάνουμε.



Ερώτηση: Δε μαθαίνω ένα δρόμο όσο πιο συχνά τον περνάω;

Απάντηση: Ναι. Αλλά η ρουτίνα και η επανάληψη αποσπούν την προσοχή. Όσο και να γνωρίζουμε το δρόμο, πρέπει να είμαστε σε εγρήγορση, σαν να τον περνάμε για πρώτη φορά.

Ερώτηση: Τι άλλο επηρεάζει την προσοχή μου, όταν οδηγώ;

Απάντηση: Η φορτισμένη ψυχική κατάσταση, είτε καλή είτε κακή, αποσπά την προσοχή, όπως και η κακή φυσική κατάσταση. Ακόμη το άγχος δημιουργεί αδημονία και βιασύνη. Η φασαρία, η δυνατή μουσική στο αυτοκίνητο, οι τσακωμοί, οι έντονες συζητήσεις και ο εκνευρισμός μπορεί να μας παρασύρουν σε πιο ριψοκίνδυνη οδήγηση. Τέλος, παράλληλες ασχολίες όπως φαγητό, τσιγάρο ή χρήση κινητού τηλεφώνου αποσπούν την προσοχή μας και μας βάζουν σε κίνδυνο.

Ερώτηση: Η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος απαγορεύεται, αλλά ούτε ένα ποτηράκι;

Απάντηση: Υπάρχει μια ελάχιστη περιεκτικότητα οινοπνεύματος στο αίμα που δεν τιμωρείται. Αυτό όμως δεν πρέπει να μας εφησυχάζει, αφού η επίδραση του οινοπνεύματος διαφέρει από άνθρωπο σε άνθρωπο. Επιβάλλεται λοιπόν να μην καταναλώνουμε ούτε γουλιά ποτού, αν πρόκειται να οδηγήσουμε. Άλλωστε δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ένα τροχαίο δυστύχημα, υπό την επήρεια οινοπνεύματος, πέρα από τις άλλες συνέπειες, μπορεί να σημάνει και την ολοκληρωτική οικονομική μας καταστροφή, αφού, αν εμείς φέρουμε την ευθύνη, θα κληθούμε να καταβάλουμε στην ασφαλιστική μας εταιρεία όλα τα χρήματα που αυτή θα πληρώσει στους ανυπαίτιους παθόντες.

Ερώτηση: Μπορώ να κάνω κάτι ως συνοδηγός που θα συνδράμει στην ασφάλειά μας;

Απάντηση: Άλλο ένα ζευγάρι μάτια στο δρόμο σίγουρα βοηθά. Από κει και ύστερα μπορούμε να διαβάζουμε το χάρτη ή να αναγνωρίζουμε το δρόμο. Επιπλέον πρέπει να προσέχουμε να μη γινόμαστε αιτία απόσπασης της προσοχής του οδηγού. Το τελευταίο ισχύει και για τους επιβάτες.

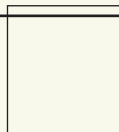


Ερώτηση: Εκτός από δικαιώματα, τι υποχρεώσεις έχουμε ως πεζοί; Ισχύει ο Κ.Ο.Κ. για μας;

Απάντηση: Φυσικά και ισχύει, υποχρεώνοντάς μας να προστατεύουμε τους εαυτούς μας. Αλλά και τους οδηγούς. Να κάνουμε χρήση των διαβάσεων και να περπατάμε στο πεζοδρόμιο. Καλό είναι επίσης να διευκολύνουμε την υπόλοιπη κυκλοφορία και να μην ξεχνάμε να βαδίζουμε αντίθετα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας, αν κινούμαστε πάνω στο οδόστρωμα, εκτός εάν ειδικές συνθήκες επιβάλλουν το αντίθετο.

Ερώτηση: Αφού τα μηχανάκια χωράνε παντού κινούνται πιο εύκολα. Είναι αυτό πρόβλημα;

Απάντηση: Όχι, όσο σέβονται και τηρούν τον Κ.Ο.Κ., πράγμα που συνήθως δε συμβαίνει. Το “όπου χωράω πάω” είναι επικίνδυνο για όλους, αφού οι άλλοι χρήστες του δρόμου (οδηγοί και πεζοί) δεν είναι σίγουρο πως θα αντιληφθούν έγκαιρα το μηχανάκι.



Ο δεκάλογος του καλού οδηγού

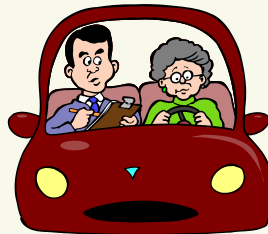


1.

Η οδήγηση του αυτοκινήτου είναι μια σύνθετη διαδικασία, που απαιτεί γνώση, σύνεση, υπευθυνότητα και σεβασμό στους άλλους.

2.

Η κατάλληλη εκπαίδευση - πριν από την απόκτηση της άδειας οδήγησης - είναι ζωτικής σημασίας και πρέπει να ξεκινά από τα σχολεία. Στόχος είναι να συνεχίζεται δια βίου και μετά την απόκτηση της άδειας οδήγησης.



3.

Έγνοιες, προβλήματα και στεναχώριες είναι οι χειρότεροι συνοδηγοί. Πρέπει να παραμένουν έξω από το αυτοκίνητο.

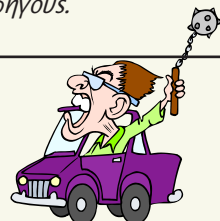
4.

Η ζώνη ασφαλείας μας δίνει με τη ζωή. Έχει αποδείξει εκατομμύρια φορές σωτήρας ζωής ανθρώπων, που ενεπλάκησαν σε οδικό ατύχημα.



5.

Η ευγένεια προς τους άλλους οδηγούς και τους πεζούς διευκολύνει τη συνύπαρξη στους δρόμους και κατά συνέπεια και εμάς τους ίδιους ως οδηγούς.





6.

Οι πινακίδες και οι σηματοδότες αποτελούν βασικούς ρυθμιστές της ομαλής κίνησης στους δρόμους. Ο μη σεβασμός τους οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια σε ατύχημα.

7.

Οδήγηση και κατανάλωση οινοπνεύματος αποτελούν εκρηκτικό συνδυασμό, οι συνέπειες του οποίου είναι ανυπολόγιστες.



8.

Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση αποσπά επικίνδυνα την προσοχή και συχνά έχει γίνει αιτία τροχαίων ατυχημάτων. Είναι προτιμότερο να κάνουμε χρήση του κινητού όταν είμαστε σταματημένοι.

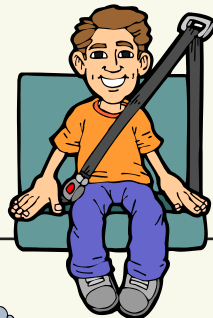
9.

Η σωστή συντήρηση του αυτοκινήτου - σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του - μειώνει καθοριστικά τις πιθανότητες ατυχήματος από κάποια βλάβη.



10.

Κάθε χρόνο μια κωμόπολη χάνεται στους ελληνικούς δρόμους. Είναι χρέος μας να συνειδητοποιήσουμε το πόσους κινδύνους εγκυμονεί η καθημερινή μας κίνηση στους δρόμους.



Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς», μέσα από το παρακάτω ερωτηματολόγιο, ενδιαφέρεται να μάθει τη γνώμη σας για τον Οδηγό Οδικής Ασφάλειας. Επιπλέον, μέσα από τη δική σας συμβολή, το Ινστιτούτο επιδιώκει να διευρύνει τη δράση του στα πλαίσια της πρόληψης και μείωσης οδικών ατυχημάτων.



Ερωτηματολόγιο

Προσωπικά Στοιχεία

Φύλο: Άρρεν ☐ Θήλυ ☐

Ηλικία: Μέχρι 17 ☐ 18-25 ☐ 26-35 ☐ 36-50 ☐ 50-65 ☐ πάνω από 65 ☐

Έχετε άδεια οδήγησης; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ΝΑΙ, πόσα χρόνια οδηγείτε;

Πόσο συχνά οδηγείτε στην πόλη / εβδομάδα;

Κάθε μέρα ☐ 4-5 ημέρες ☐ 2-3 ημέρες ☐ 1 ημέρα ☐ Σπάνια ☐ Ποτέ ☐

Πόσο συχνά οδηγείτε στις εθνικές οδούς / χρόνο;

Περισσότερο από 1 φορά / εβδομάδα ☐ 1 φορά / εβδομάδα ☐

1 φορά / μήνα ☐ Σε αργίες ή Σαββατοκύριακα ☐ Σπάνια ☐ Ποτέ ☐

Ερωτήσεις

1. Βαθμολογείτε από το 1 (τον πιο σημαντικό) ως 8 (το λιγότερο σημαντικό) τους λόγους στους οποίους οφείλεται η θλιβερή «πρωτιά» της Ελλάδας στα τροχαία δυστυχήματα στην Ευρώπη;

- ☐ Η υπερβολική ταχύτητα
- ☐ Η κακή οδηγική συμπεριφορά μας (συμπεριλαμβανόμενης της ελλιπούς εκπαίδευσης)
- ☐ Η υπερεκτίμηση των οδηγικών ικανοτήτων μας
- ☐ Η έλλειψη αυστηρής αστυνόμευσης και ποινών
- ☐ Οι κακοί σε κατασκευή και συντήρηση δρόμοι μας
- ☐ Η κακή σχεδίαση του οδικού δικτύου (π.χ. υπερβολικά κλειστές στροφές, στροφές με λανθασμένη σχεδίαση κλπ.)
- ☐ Η λανθασμένη ή σε λανθασμένη θέση σήμανση, κάθετη (πινακίδες) και οριζόντια (διαγραμμίσεις)
- ☐ Η μεγάλη ηλικία του στόλου των αυτοκινήτων
- ☐ Άλλο (προσδιορίστε).....

2. Τι πληροφορίες αναμένετε από έναν οδηγό οδικής ασφάλειας και δεν τις εντοπίσατε στο παρόν έντυπο;

.....

.....

.....

.....

3. Πόσο πιστεύετε ότι ενημερωθήκατε σε θέματα οδικής ασφάλειας από το παρόν έντυπο;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Μέτρια ☐ Αρκετά ☐ Πάρα πολύ ☐

4. Έχετε αλλάξει κάποια οδηγική συνήθειά σας τα τελευταία τρία (3) χρόνια προσπαθώντας να βελτιώσετε τις συνθήκες οδικής ασφάλειάς σας; Εάν ΝΑΙ, ποια;

.....

.....

.....

.....

5. Θα αλλάξετε κάποια συνήθειά σας μετά από όσα διαβάσατε στο παρόν έντυπο; Εάν ΝΑΙ, ποια;

.....

.....

.....

.....

6. Ποιες ενέργειες ή δράσεις θα προτείνατε στο Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» ώστε να αυξηθεί η συμβολή του στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων;

.....

.....

.....

.....

Σας ευχαριστούμε για τη συμβολή σας

Το ερωτηματολόγιο μπορείτε να το αποστείλετε:

1. Ταχυδρομικά στη διεύθυνση

Ι.Ο.ΑΣ. Πάνος Μυλωνάς

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Νεμέσεως 2

Τ.Κ. 112 53, Αθήνα

2. Με fax στο: **210 8620007**

3. Ή να μας απαντήσετε με
e-mail στο: **info@ioas.gr**

Τηλέφωνο επικοινωνίας: **210 8620150**

Website: **www.ioas.gr • www.rsi-panosmylonas.gr**

