



## Η ασφάλειά σας μέριμνά μας

**Αγαπητοί συνεργάτες,**

Το έντυπο που κρατάτε στα χέρια σας είναι το προϊόν συνεργασίας της εταιρείας μας με έναν από τους πιο έμπειρους φορείς σε θέματα οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα - το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας "Πάνος Μυλωνάς".

Η ασφαλής οδήγηση, τομέας που έχει αξιολογηθεί παγκοσμίως ως μεγίστης σημασίας για τον τρόπο ζωής του σύγχρονου ανθρώπου δεν θα μπορούσε να μην αποτελεί μέριμνα μιας εταιρείας που έχει επικεντρώσει το ενδιαφέρον της στην καλλιέργεια μιας σύγχρονης οδηγικής κουλτούρας στους πελάτες της, μέσα από καινοτόμα προϊόντα και υπηρεσίες. Σε σχετικές έρευνες, ο διεθνής οργανισμός Government's Work-Related Road Safety Task Group (WRPSTG), υπολόγισε ότι το 33% όλων των τροχαίων ατυχημάτων αφορά σε οδηγούς εταιρικών αυτοκινήτων. Έρευνα του Transport Research Laboratory διαπιστώνει ότι οσοι οδηγούν ενώρα εργασίας προκαλούν 50% περισσότερα ατυχήματα από όλους τους άλλους οδηγούς.

Οι παραπάνω αριθμοί φανερώνουν την αναγκαιότητα ύπαρξης συγκεκριμένης πολιτικής από τις εταιρείες όσον αφορά στην ασφάλεια των υπαλλήλων τους ενισχύοντας παράλληλα το αίσθημα της εταιρικής τους κοινωνικής ευθύνης.

Οι δώδεκα απλές συμβουλές που ακολουθούν, αποτελούν το εφαλτήριο μίας σειράς πρωτοβουλιών της LeasePlan Hellas αποσκοπώντας στην ευαισθητοποίηση όλων μας, ως χρήστες εταιρικών αυτοκινήτων, πάνω στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Ελπίζουμε να το βρείτε χρήσιμο!

Φιλικά,  
Φίλιππος Ζαγοριανάκος  
Διευθύνων Σύμβουλος  
LeasePlan Hellas

## Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας "Πάνος Μυλωνάς"

**Φίλες και Φίλοι,**

Στόχος του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (I.O.A.S.) "Πάνος Μυλωνάς" είναι η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών και η ενεργοποίηση όλων των δυνάμεων του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα για να πάψει επιτέλους η χώρα μας να έχει τη θλιβερή πρωτιά σε θανάτους από τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη των οποίων, σύμφωνα με τις στατιστικές, τα περισσότερα θύματα είναι νέοι άνθρωποι. Στα πλαίσια του στόχου μας, μέσω και της κοινωνικής ευθύνης της LeasePlan, θέλουμε να σας επισημάνουμε την ανάγκη της σύνεσης και της προσοχής κατά την οδήγηση. Η συνείδηση ευθύνης του οδηγού πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα. Μην ξεχνάτε πόσα χρόνια φροντίδας και επένδυσης αφιέρωσαν σε εσάς η οικογένειά σας, η εταιρεία σας και η κοινωνία - η συγκέντρωση και η προσοχή σας όταν πιάνετε το τιμόνι είναι η δική σας επένδυση αλλά και ευθύνη για τη ζωή. Οδηγείτε με σεβασμό στον άνθρωπο και στην ίδια τη ζωή. Μην παρασύρεστε από εκνευρισμό και επιθετικότητα όταν οδηγείτε, ο δρόμος ανήκει σε όλους μας. Η συμπεριφορά με σύνεση και ευγένεια είναι θέμα πολιτισμού και είναι ζήτημα ζωής. Η κοινωνία, η οικογένεια, η επιχείρηση που εργάζεστε σας εμπιστεύονται και περιμένουν από εσάς να δώσετε τον καλύτερο σας εαυτό. Ελπίζουμε κι εμείς σε εσάς, ελπίζουμε στην ενεργό συμμετοχή σας για μια νέα εποχή για την Οδική Ασφάλεια.

Ευχόμαστε ασφαλείς διαδρομές  
**Βασιλική Δανέλλη - Μυλωνά**  
Πρόεδρος Δ.Σ. I.O.A.S. "Πάνος Μυλωνάς"



### Σχετικά με το Ινστιτούτο

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη και Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων - I.O.A.S. "Πάνος Μυλωνάς" ιδρύθηκε το Μάιο 2005 από πανεπιστημιακά Ιδρύματα και φορείς του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα. Κύριος σκοπός του Ινστιτούτου είναι η υποστήριξη και προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, τη μελέτη, έρευνα, ενημέρωση και εκπαίδευση, στοχεύοντας κατ' εξοχήν στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Αιτία για την ίδρυση του Ινστιτούτου είναι το γεγονός ότι έχουμε τη θλιβερή πρωτιά στην Ευρώπη στα τροχαία ατυχήματα τα οποία αποτελούν δυστυχώς και την πρώτη αιτία θανάτου για τους νέους στην Ελλάδα. Αφορμή για την ίδρυσή του αποτέλεσε η τραγική, άδικη απώλεια του Πάνου Μυλωνά, ενός νέου χαρισματικού ανθρώπου πολλά υποσχόμενου στο χώρο της τεχνολογίας και της δημοσιογραφίας. Το Ινστιτούτο που αποτελεί Μέλος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφαλείας Μεταφορών (ETSC), συνεργάζεται με φορείς στην Ελλάδα και το εξωτερικό στο ζήτημα της πρόληψης των τροχαίων ατυχημάτων που έχει μετατραπεί σε μάστιγα για την κοινωνία μας.



Όση ώρα ο οδηγός ασχολείται με το κινητό του,  
το αυτοκίνητο ποιος το οδηγεί;



Μα που πάει ο δρόμος. Αυτά δεν είναι φώτα,  
αυτά είναι... καντηλάκια!

## Προετοιμασία για το ταξίδι

Στόχος κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού είναι η όσο το δυνατόν πιο περιορισμένη απασχόληση του οδηγού με διαδικασίες και ενέργειες που δεν σχετίζονται άμεσα με την κίνηση του αυτοκινήτου. Πολλά ατυχήματα οφείλονται στην απόσπαση της προσοχής του είτε ψάχνοντας ψιλά για τα διόδια, είτε το κατάλληλο CD μουσι-

κής, είτε ακόμη και για τα γυαλιά του ηλίου. Πριν το ταξίδι καλό είναι να έχουμε όλα όσα χρειαστούμε στο ταξίδι σε κατάλληλες θέσεις, διευκολύνοντας την εύρεσή τους.

Παράλληλα διαπιστώνεται ότι η επικοινωνία μέσω κινητού αποσπά την προσοχή του οδηγού από την οδήγηση, ακόμη και με τη χρήση ασύρματης συσκευής, που επιτρέπει η νομοθεσία. Ιδανικά θα πρέπει να αποφεύγουμε κάθε επικοινωνία μέσω κινητού κατά την οδήγηση, επιλέγοντας μια ολιγόλεπτη στάση σε ασφαλές σημείο. Με τον ίδιο τρόπο θα πρέπει να αποφεύγουμε και σοβαρές συζητήσεις με συνεπιβάτες μας, που επίσης αποσπούν στην προσοχή.

### INFO

Έρευνες έχουν δείξει ότι πολλά ατυχήματα σχετίζονται με τη διαδικασία του καπνίσματος. Σε πολλές μάλιστα χώρες οι ασφαλιστικές εταιρείες αρνούνται όλη ή μέρος της αποζημίωσης όταν αποδειχθεί ότι το τελευταίο ήταν η γενεσιουργός αιτία του ατυχήματος.

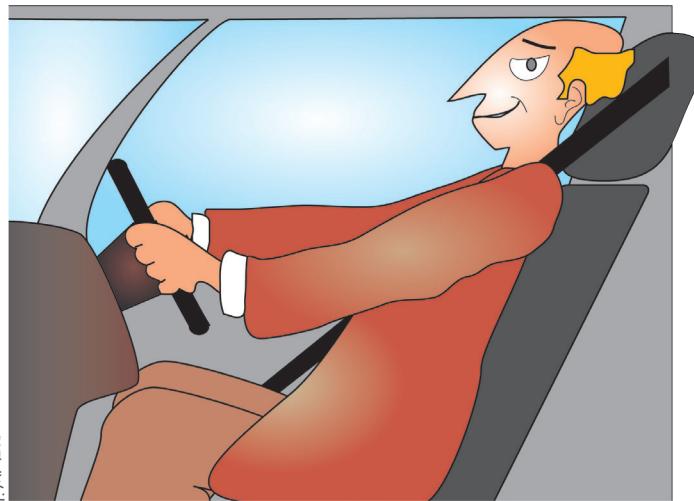
## Κατάσταση οχήματος

Σε κανονικές συνθήκες κίνησης είναι εφικτό ακόμη και ένα κακοσυντρημένο αυτοκίνητο να κινηθεί με σχετική ευκολία. Τα προβλήματα δημιουργούνται σε μια δύσκολη και επικινδυνή στιγμή, όταν θα πρέπει όλα τα υποσυστήματά του να λειτουργήσουν σύμφωνα με τις προδιαγραφές, ώστε να δοθεί η δυνατότητα στον οδηγό να αποφύγει το ατύχημα. Μειωμένη απόδοση φρένων, φθαρμένα ή με λάθος πίεση ελαστικά, ελαττωματικά αμορτισέρ ή ακόμη και μη ακριβές σύστημα διεύθυνσης σε συνδυασμό με μια δύσκολη οδική κατάσταση, όχι μόνο επιβαρύνουν καθοριστικά το έργο του οδηγού, αλλά μπορούν και από μόνα τους να δημιουργήσουν μια επικίνδυνη κατάσταση. Αντίστοιχα, φώτα που

δεν φωτίζουν σωστά ή βρόμικες γυάλινες επιφάνειες κουράζουν τον οδηγό, αλλά και μειώνουν την ορατότητά του με αποτέλεσμα σε μια επικίνδυνη στιγμή να χάνεται πολύτιμος χρόνος αντίδρασης.

### INFO

Η πίεση των ελαστικών πρέπει να συμφωνεί με τις τιμές που δίνει ο κατασκευαστής για το συγκεκριμένο τύπο αυτοκινήτου, αλλά και τη συγκεκριμένη διάσταση ελαστικού. Η σχετική ένδειξη αναγράφεται στο βιβλίο χρήσης του αυτοκινήτου. Ο έλεγχος της πίεσης πρέπει να γίνεται όταν τα ελαστικά είναι κρύα, δηλαδή αμέσως μετά από πολύωρη ακινησία του αυτοκινήτου.



Γ. ΜΥΛΩΝΩΝ

Χέρια τεντωμένα και πλάτη καθίσματος με μεγάλη κλίση σημαίνει ότι την κρίσιμη στιγμή δεν θα μπορέσω να αντιδράσω άμεσα και αποτελεσματικά

## Θέση οδήγησης, ζώνη ασφαλείας

Η θέση του σώματος του οδηγού και η απόσταση των άκρων του από τα πεντάλ είναι καθοριστική για το χρόνο και τρόπο αντίδρασής του σε μια εξελισσόμενη επικίνδυνη κατάσταση. Η πλάτη του καθίσματος θα πρέπει να είναι σε όσο το δυνατόν πιο όρθια θέση (αρχικά δείχνει άβολη, αλλά στη συνέχεια αποδεικνύεται και ξεκούρα-

στη), και το γόνατο στο αριστερό πόδι να είναι μέτρια λυγισμένο, όταν πατάει τέρμα τον συμπλέκτη ή το υποπόδιο στα αυτόματα αυτοκίνητα. Το ίδιο ακριβώς μέτρια λυγισμένοι πρέπει να είναι και οι αγκώνες μας, όταν τα χέρια μας κρατούν το τιμόνι στη αντίστοιχη θέση 2:45 ενός ρολογιού. Η ζώνη ασφαλείας πρέπει να μην είναι διπλωμένη ή μπερδεμένη και να εφαρμόζει σταθερά πάνω στο σώμα μας. Η χρήση της πρέπει να γίνεται τόσο από τους επιβάτες των εμπρός, όσο και από αυτούς των πίσω καθισμάτων. Το προσκέφαλο πρέπει να ρυθμίζεται στο ύψος του κεφαλιού μας. Τα παιδιά ηλικίας έως 12 ετών πρέπει να προστατεύονται από ειδικά καθίσματα, κατάλληλα για το βάρος και το ύψος τους.

### INFO

Σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης οι επιβάτες του πίσω καθίσματος που δεν φορούν ζώνη εκτοξεύονται προς τα εμπρός συνθλίβοντας και αυτούς που κάθονται στο εμπρός μέρος. Αντίστοιχα τα παιδιά χωρίς κατάλληλο μέσο στήριξης συχνά εκτοξεύονται έξω από το αυτοκίνητο διαπερνώντας τις γυάλινες επιφάνειες.



Γ. ΜΥΛΩΝΩΝ

Stop σημαίνει πλήρης ακινητοποίηση του οχήματος και σχολαστικός έλεγχος της διασταύρωσης, αλλιώς το ατύχημα καραδοκεί

## Παραβίαση πινακίδας STOP

Η πινακίδα STOP ορίζει με συγκεκριμένο και κάθετο τρόπο τον τρόπο συμπεριφοράς του οδηγού σε διασταυρώσεις δρόμων. Υποχρεώνει τον οδηγό σε ολοκληρωτική ακινητοποίηση του οχήματος, πλήρη έλεγχο για τυχόν κάθετα κινούμενα οχήματα και εκ νέου εκκίνηση του αυτοκινήτου και διάσχιση της διασταύρωσης, όταν πραγματικά κανένα κάθετα κινούμενο όχημα δεν πλησιάζει τη διασταύρωση.

Η κακή συντήρηση των δρόμων και των πινακίδων στη χώρα μας έχει οδηγήσει συχνά σε ατυχήματα λόγω κακής ορατότητας ή ακόμη και περιστασιακής έλλειψης της πινακίδας STOP.

Η ευθύνη φυσικά βαρύνει την αρμόδια

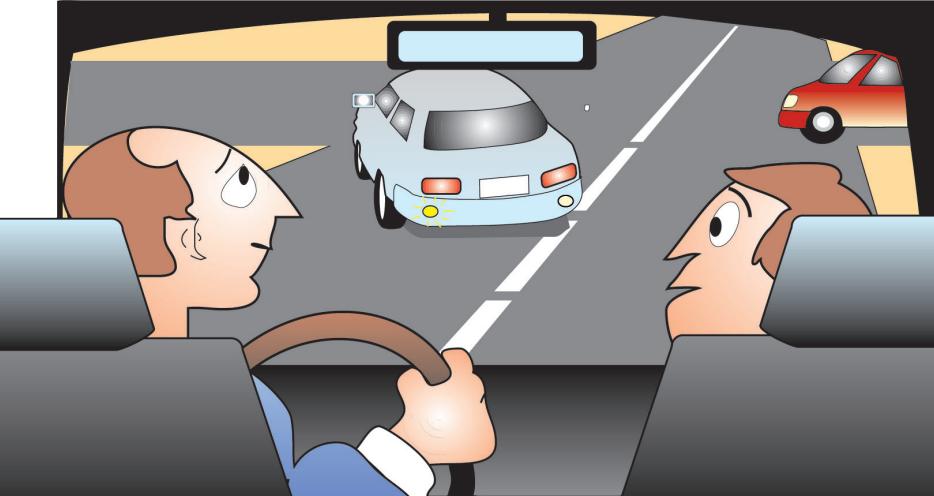
αρχή, παρόλα αυτά οι συνέπειες ενός ατυχήματος σε μια τέτοια περίπτωση μπορεί να είναι δραματικά πιο σημαντικές από την μετέπειτα διαδικασία απολογισμού ευθυνών. Για το λόγο αυτό καλό είναι όταν πλησιάζουμε διασταύρωση χωρίς σήμανση, να λαμβάνουμε υπόψη και την πιθανότητα παροδικής απουσίας της πινακίδας.

### INFO

Ο ΚΟΚ ορίζει με σαφήνεια το σημείο που πρέπει να σταματήσει το αυτοκίνητο στο STOP. Όταν το σήμα είναι σε ισόπεδο κόμβο ακριβώς πριν την είσοδο στον κόμβο, σε άλλα σημεία, ακριβώς στο ύψος τοποθέτησης του σήματος.



Όσο και αν φαίνεται μικρό το όριο ταχύτητας έχει σχεδόν πάντα ένα σημαντικό λόγο ύπαρξης, όπως π.χ. μια διάβαση πεζών



Αν δεν υπάρχει σήμανση, προτεραιότητα έχει αυτός που έρχεται από δεξιά, ακόμη και αν ο δρόμος του είναι μικρότερος σε πλάτος από τον δικό μας

### Όρια ταχύτητας

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα στην Ελλάδα είναι ο παράλογος καθορισμός των ορίων ταχύτητας. Ένα υπερβολικά χαμηλό όριο δεν εγκυμονεί μόνο κινδύνους μιας και αυξάνει δραματικά τις διαφορές ταχύτητας κίνησης μεταξύ των οχημάτων, αλλά ακόμη χειρότερα μειώ-

#### INFO

Η σήμανση μεταξύ άλλων και του ορίου ταχύτητας μπορεί να γίνεται με σταθερές ή μετακινούμενες, συνήθως ηλεκτρονικές πινακίδες. Σε περίπτωση διαφορετικής ένδειξης ισχύ έχει η μετακινούμενη ή ηλεκτρονική μιας και είναι αυτή που μπορεί να προσαρμοστεί αμεσότερα στις επικρατούσες κάθε στιγμή συνθήκες.

νει την εμπιστοσύνη των οδηγών απέναντι στη σήμανση και εθίζει στην τάση προς παραβίασή της. Από την άλλη πλευρά ένα φαινομενικά υπερβολικά χαμηλό όριο ταχύτητας μπορεί να έχει απόλυτα δικαιολογημένο λόγο ύπαρξης, όπως για παράδειγμα κάποιο κρυμμένο κίνδυνο.

Σημαντικό είναι επίσης να γνωρίζουμε ότι τα όρια ταχύτητας ισχύουν για κανονικές συνθήκες. Σε περίπτωση αυξημένης κίνησης ή δυσμενών καιρικών συνθηκών είναι υποχρεωμένος ο οδηγός να επιλέγει τον πλέον κατάλληλο ρυθμό κίνησης, ακόμη και αν αυτός είναι χαμηλότερος από το όριο ταχύτητας που ορίζει η σήμανση του δρόμου.

### Προτεραιότητα σε διασταύρωση

Οι διασταυρώσεις συμπεριλαμβάνονται στα πιο επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου. Η νομοθεσία καθορίζει με ακρίβεια την προτεραιότητα σε κάθε τύπο διασταύρωσης δρόμων, παρόλα αυτά η κακή ορατότητα ή ελλιπής σηματοδότηση αποτελούν συχνά πηγές προβλημάτων.

Γενικότερα θα πρέπει να θεωρούμε πολύ πιθανή τη συνάντηση με άλλο αυτοκίνητο σε κάθε διασταύρωση, όπως επίσης και να γνωρίζουμε από πριν αν έχουμε ή δεν έχουμε προτεραιότητα.

Στην δεύτερη περίπτωση επιβάλλεται η συμμόρφωση στις πινακίδες και η παραχώρηση προτεραιότητας. Καλό είναι όμως να ελέγχουμε για διερχόμενο όχημα

και στην πρώτη περίπτωση και να διασχίζουμε τη διασταύρωση μόνο όταν είμαστε σίγουροι ότι και ο οδηγός του άλλου οχήματος έχει αντιληφθεί την παρουσία μας.

Σε διασταυρώσεις τύπου Τ χωρίς σήμανση ισχύει κανονικά η εκ δεξιών προτεραιότητα.

#### INFO

Σύγχρονες έρευνες έχουν δείξει ότι η κυκλική πορεία σε διασταυρώσεις συμβάλλει αποφασιστικά στην αύξηση της ασφάλειας. Για το λόγο αυτό σε πολλές χώρες εξαπλώνεται η χρήση τους, σε βάρος των κλασικών, κάθετα ή υπό γωνία, τεμνόμενων δρόμων



Όσο πιο μικρή είναι η απόσταση από το εμπρός όχημα, τόσο μεγαλύτερες είναι οι πιθανότητες ατυχήματος

## Απόσταση ασφαλείας

Η απόσταση που διατηρούμε από το προπορευόμενο όχημα πρέπει να μας παρέχει σε κάθε στιγμή τη δυνατότητα να ακινητοποιήσουμε εγκαίρως το αυτοκίνητό μας.

Για το λόγο αυτό η ταχύτητά μας πρέπει να προσαρμόζεται τόσο σε αυτή του οχήματος που ακολουθούμε, όσο και στα όρια που ισχύουν. Ένας χρυσός κανό-

### INFO

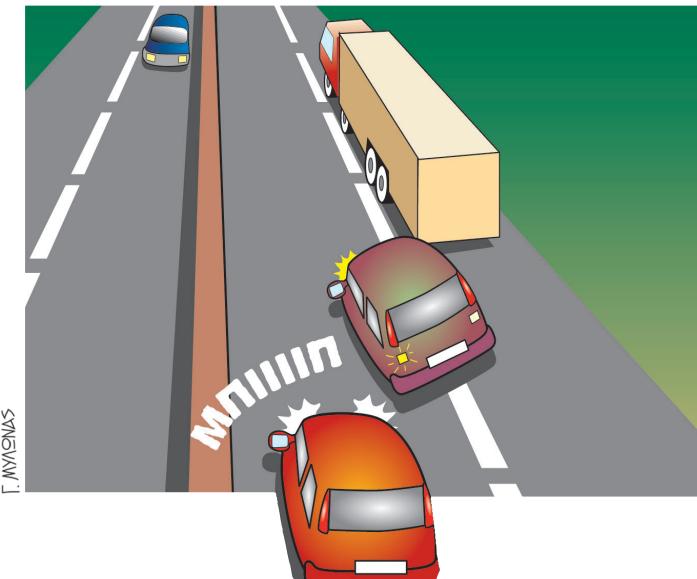
Στους σύγχρονους αυτοκινητόδρομους η απόσταση μεταξύ των φωτιστικών σωμάτων ή των μικρών άσπρων στύλων με τα αντανακλαστικά στοιχεία είναι 50 μέτρα, βοηθώντας έτσι στον υπολογισμό της απόστασης.

νας καθορίζει ότι πρέπει να διατηρούμε απόσταση ανάλογη με το μισό της ταχύτητας που κινούμαστε.

Έτσι στα 60 χ.α.ω. τα 30 μέτρα αρκούν, στα 120 χ.α.ω. θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 60 μέτρα. Η απόσταση αυτή αρκεί σε ιδανικές συνθήκες.

Εάν η ποιότητα του οδοστρώματος είναι μέτρια ή οι καιρικές συνθήκες δυσμενείς, τότε η απόσταση θα πρέπει να αυξάνεται αναλόγως.

Ένας άλλος εύκολος τρόπος υπολογισμού της απόστασης ασφαλείας και όταν κινούμαστε με 90 χ.α.ω. είναι να περνάμε από το σημείο που πέρασε το αυτοκίνητο εμπρός μας μετά από 2 δευτερόλεπτα.



## Αλλαγή λωρίδας, προσπέραση

Η διαδικασία αλλαγής λωρίδας και η προσπέραση προϋποθέτουν προσεκτικό έλεγχο για παράλληλα ή αντιθέτως κινούμενα οχήματα. Η διπλή διαχωριστική γραμμή ενημερώνει για πιθανούς κινδύνους που δεν γίνονται άμεσα ορατοί, όπως για παράδειγμα κρυμμένοι κάθετοι δρόμοι ή σημεία με περιορισμένη ορατότητα. Τα αυτοκίνητα εμφανίζονται στους καθρέπτες πιο μακριά από ότι είναι στην πραγματικότητα, ενώ πρέπει πάντα να λαμβάνουμε υπόψη μας τις νεκρές γωνίες, τις οποίες δεν καλύπτουν οι καθρέπτες μας. Πριν ξεκινήσουμε τη διαδικασία αλλαγής λωρίδας, θα πρέπει να ελέγχουμε προκαταβολικά πίσω μας αν κινείται πίσω μας κάποιο αυτοκίνητο, το οποί-

ο πολύ πιθανό να θέλει επίσης να μας προσπεράσει. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει ανά πάσα στιγμή να γνωρίζουμε τις ακριβώς γίνεται και πίσω μας, ελέγχοντας σε τακτικά χρονικά διαστήματα το κεντρικό ή τους εξωτερικούς καθρέπτες.

### INFO

Η χρήση των δεικτών αλλαγής πορείας σε κάθε αλλαγή λωρίδας είναι υποχρεωτική, ώστε να δηλώνεται η πρόθεση του οδηγού. Σε κάθε περίπτωση οι δείκτες αλλαγής πορείας ενημερώνουν τους υπόλοιπους οδηγούς, αλλά σε καμιά περίπτωση δεν τους υποχρεώνουν σε παραχώρηση προτεραιότητας.



Ο οδήγησης μπορεί να είναι απόλαυση, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει μείωση της εγρήγορσής μας

## Ποιότητα δρόμων, καιρικές συνθήκες

Ακόμη και στις πιο προηγμένες χώρες η ποιότητα του οδοστρώματος δεν είναι η ίδια, αλλά διαφοροποιείται αναλόγως της χρήσης και των ταχυτήτων που μπορούν να αναπτύξουν το οχήματα. Για το λόγο αυτό η σημαντική υπέρβαση του ορίου εγκυμονεί κινδύνους που μπορούν

### INFO

Έχει παρατηρηθεί στην Ελλάδα, χωρίς όμως να έχει αποδειχθεί με κάποια έρευνα, ότι η προσφερόμενη τριβή κύλισης των δρόμων μειώνεται δραματικά την Άνοιξη, όταν αρχίζουν οι πρώτες σημαντικές αυξήσεις της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος. Καλό είναι να το έχουμε υπόψη μας και να προσαρμόζουμε αντίστοιχα τον τρόπο που κινούμαστε.

να δημιουργηθούν ακόμη και από προβλεπόμενες ατέλειες ή ανωμαλίες του οδοστρώματος.

Δυστυχώς στη χώρα μας η ποιότητα του οδοστρώματος, αλλά και των ελεύθερων χώρων ή προστατευτικών μέσων γύρο από αυτό, μεταβάλλεται κατά περίπτωση, δημιουργώντας ένα ανομοιομερές και μη προβλέψιμο σύνολο. Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες και κυρίως η βροχή δυσχεραίνουν ακόμη περισσότερο τις συνθήκες κίνησης.

Σε κάθε περίπτωση η πείρα, αλλά κυρίως η εγρήγορση και η επίγνωση της επικίνδυνης αυτής κατάστασης μπορούν να αυξήσουν τα επίπεδα της ασφάλειας με την οποία κινούμαστε.



Η κουραση και η υπνηλία είναι κακός σύμβουλος σε ένα ταξίδι. Είναι προτιμότερο να σταματήσουμε για ύπνο και μετά να συνεχίσουμε το ταξίδι μας

## Προγραμματισμός ταξιδιού

Οι επαγγελματίες οδηγοί φορτηγών, παρά την αυξημένη εμπειρία τους, ακολουθούν ένα αυστηρά καθορισμένο πρόγραμμα οδήγησης, σύμφωνα με το οποίο μεταξύ δύο φάσεων 4,5 ωρών οδήγησης θα πρέπει να μεσολαβεί υποχρεωτικά ένα διάλειμμα 45 λεπτών και στη συνέχεια λήξη της εργασίας. Για τους μη επαγγελματίες οδηγούς η νομοθεσία δεν καθορίζει αντίστοιχα όρια, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι μόνοι μας δεν θα πρέπει να παίρνουμε αντίστοιχα μέτρα. Για ένα πολύωρο ταξίδι που ξεπερνά τις 8 με 10 ώρες καλό είναι να προγραμματίζουμε ένα μεγάλο διάλειμμα για ξεκούραση στη μέση της διαδρομής ή αλλαγή οδηγού. Σημαντικό είναι να γνωρίζουμε

ότι η νυκτερινή οδήγηση κουράζει με πολύ πιο γρήγορους ρυθμούς, ενώ κατά τη διάρκεια του ξημερώματος, οι αλλαγές στις φωτιστικές συνθήκες αυξάνουν την υπνηλία ενός κουρασμένου οδηγού. Τα περισσότερα αυτοχήματα σε αυτοκινητόδρομους αυτή την ώρα οφείλονται στο λεγόμενο ύπνο του δευτερολέπτου.

### INFO

Όταν κινούμαστε με 100 χ.α.ω. το αυτοκίνητό μας διανύει σε κάθε δευτερόλεπτο 27 μέτρα, δηλαδή έξι φορές περίπου το μήκος του αυτοκινήτου μας. Η απόσπαση της προσοχής μας ή ο ύπνος του δευτερολέπτου αφήνει ακυβέρνητο το αυτοκίνητό μας για αυτή την απόσταση.



Πολύ φαγητό και κατανάλωση αλκοόλ μειώνουν κατακόρυφα τα αντανακλαστικά μας, δημιουργώντας συνθήκες κατάλληλες για ατύχημα

## Φαγητό και οδήγηση

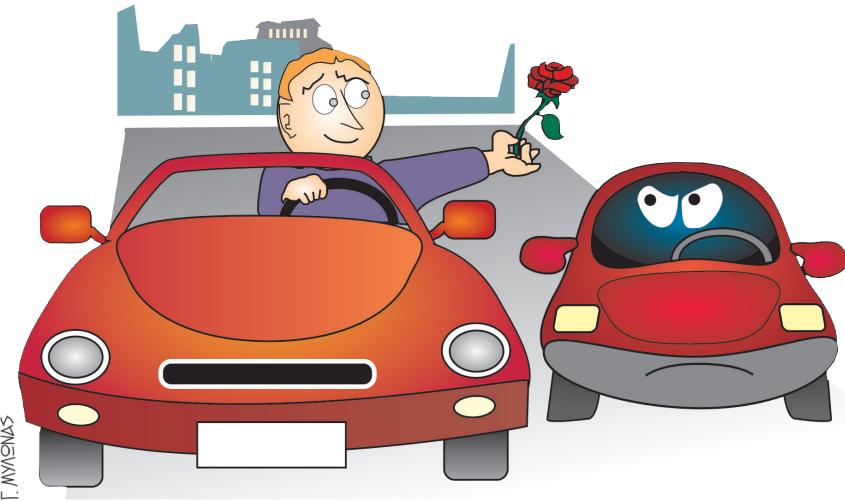
Μετά από ένα καλό φαγητό, ο οργανισμός επικεντρώνει την δράση του στη περιοχή του στομαχιού για να διευκολύνει την χώνεψη, περιορίζοντας έστω και ελαφρώς τις ποσότητες οξυγόνου που φτάνουν στον εγκέφαλο. Η κάλυψη μιας μικρής διαδρομής με γεμάτο το στομάχι

### INFO

Η χρήση αλκοόλ συμπεριλαμβάνεται στις πιο συχνές αιτίες ατυχημάτων. Παρόλα αυτά, αυτό που διαφοροποιεί καθοριστικά αυτά τα ατυχήματα είναι η σφοδρότητά τους, επιφέροντας συνήθως πολλαπλές συνέπειες, όπως επίσης και η τραγικότητά τους, μιας και πολλές φορές έχουν ως θύματά τους πεζούς.

δεν εγκυμονεί φυσικά κινδύνους, όχι όμως και μια ενδεχόμενη πολύωρη οδήγηση.

Η κούραση και η αδυναμία συγκέντρωσης επενεργούν αρνητικά στα αντανακλαστικά και επιβαρύνουν το χρόνο αντίδρασης σε ενδεχόμενο κίνδυνο. Οι συνέπειες αυτές μεγιστοποιούνται μετά τη χρήση αλκοόλ, ενώ επιπρόσθετα μετριάζεται η δυνατότητα εκτίμησης των πραγματικών συνθηκών στον περιβάλλοντα χώρο και φυσικά και στο δρόμο. Ο οδηγός υπό την επήρεια αλκοόλ έχει την τάση να κινείται με υψηλότερες ταχύτητες, όπως επίσης και να αποδέχεται ή να υιοθετεί ευκολότερα επικίνδυνες συμπεριφορές.



Ας παραχωρήσουμε προτεραιότητα σε ένα νέο οδηγό που δυσκολεύεται σε μια διασταύρωση. Το έκαναν και άλλοι για εμάς όταν εμείς υπήρξαμε νέοι οδηγοί!

## Ευγένεια στο δρόμο

Η οδήγηση αποτελεί μια ανθρώπινη δραστηριότητα και για το λόγο αυτό χαρακτηρίζεται από την προσωπικότητα του καθενός μας. Η κοινωνικότητα του οδηγού, η παιδεία του και η θετική ή αρνητική προδιάθεσή του απέναντι στους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου καθορίζουν σε σημαντικό ποσοστό και τον τρόπο που κινείται και συμπεριφέρεται όταν οδηγεί. Δυστυχώς, σύγχρονες έρευνες έχουν δείξει ότι οι περισσότεροι οδηγοί ενώ εκλαμβάνουν επιθετικότητα από τους υπόλοιπους, δεν κρύβουν ότι και οι ίδιοι δεν διστάζουν να χαρακτηρίσουν τους εαυτούς τους επιθετικούς. Ο σεβασμός του δικαιωμάτων των υπολοίπων αποτελεί βασική προϋπόθεση για την εύρυθμη συνύπαρξη στους δρόμους, τη στιγμή που ο εκνευ-

ρισμός και η επιθετικότητα συνεισφέρουν στις δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για ένα ατύχημα. Το λάθος του άλλου οδηγού, ακόμη και αν μας έφερε σε δύσκολη ή επικίνδυνη θέση, δεν θα πρέπει σε καμιά περίπτωση να "ανταποδίδεται" με επιθετική ενέργεια, αλλά με μια ευγενική χειρονομία κατανόησης. Άλλωστε ο άλλος οδηγός θα μπορούσε να ήταν ακόμη και το ίδιο μας το παιδί ως νέος και άπειρος οδηγός.

### INFO

Στην ερώτηση πως αξιολογούμε τους εαυτούς μας ως οδηγούς και με κλίματα από το 1 (πολύ ευγενικός) ως το 10 (πολύ επιθετικός) απαντήσαμε με δείκτη 2,71 ως πεζοί, 2,88 ως ποδηλάτες και 3,71 ως οδηγοί μηχανοκίνητων οχημάτων.