

Οδήγηση - Φρενάρισμα - Κολοφώνας...

(Διαβάστε με. Το άρθρο αυτό μπορεί να σώσει τη ζωή σας ή τη ζωή των άλλων)

(Σε ασύνδετο σχήμα)



Γράφει ο
Βýρων Τομάζος
Μηχανολόγος,
Απόφοιτος Πολυτεχνείου
Μονάχου
e-mail: btomazos@gmail.com

Με την οδήγηση είχα ασχοληθεί και πάλι σε άρθρο μου που δημοσιεύτηκε πέρυσι (2016).

Τότε έγραφα:

«Η απόσταση του φρεναρίσματος είναι ανάλογη με το **τετράγωνο της ταχύτητας**, δηλαδή αν στα 30 χιλιόμετρα χρειάζομαστε 10 μέτρα τότε στα 45 χρειαζόμαστε 22,5 μέτρα (και όχι 15).

- Στην Ελλάδα, όπου είμαστε πρώτοι στα ατυχήματα στην Ευρώπη, τα περισσότερα οφείλονται στην ανθρώπινη αμέλεια και άγνοια.

- Η άγνοια έχει σχέση με τη σχετική παιδεία γύρω από αυτό και αρχίζει απ' το σχολείο.

- Η πολιτεία έχει τους κατάλληλους νόμους αλλά δεν δίνει τις κατάλληλες εντολές και τα κονδύλια για την αστυνόμευση, γιατί κυρίως δεν θέλουν να χάσουν ψήφους, ειδικά απ' τους νέους. Γι' αυτό το θέμα έχω γράψει αρκετά, σε διάφορους υπουργούς, και συνήθως δεν παίρνω απάντηση. **Μια μεθοδευμένη και αυστηρότερη αστυνόμευση, κατ' εμέ, θα μειώνει τα ατυχήματα στα μισά.**

- Ενώ το θέμα της ζώνης πρόσδεσης έχει καθιερωθεί και βελτιωθεί, το κράνος όχι ακόμα στον βαθμό που θα έπρεπε. Όταν δεν φοράς κράνος οι πιθανότητες να σκοτωθείς ή να έχεις ατύχημα είναι 30 φορές περισσότερες απ' το να φορούσες. Επίσης σε υψηλό ποσοστό είναι κι όταν δεν φοράει κανείς ζώνη.

- Οι κύριες αιτίες των περισσότερων ατυχημάτων είναι η υπερβολική ταχύτητα και το αλκοόλ.

- Στην Ελλάδα, το κόστος των ατυχημάτων είναι 3% του Α.Ε.Π (περίπου 6 δις).

- Αν τρακάρει κανείς σε σταθερό εμπόδιο, δηλαδή πάνω σε δέντρο ή τοίχο με ταχύτητα 40 χιλιομέτρων, τότε το κεφάλι του ζυγίζει 2 τόνους... λόγω αδράνειας.

- Οι αργοί οδηγοί και το ακατάλληλο προσπέραςμα είναι αιτία μεγάλων θανατηφόρων ατυχημάτων, γιατί οι συγκρούσεις με τα άλλα οχήματα αυξάνουν τον αριθμό (των 2 τόνων) που ανέφερα».

Και τώρα διεξοδικά σχετικά με το φρενάρισμα :

Λόγω της πολυετούς μου πείρας στην οδήγηση αλλά και ως εκπαιδευμένος τεχνίτης οχημάτων και εκπαιδευτής στον στρατό θα ήθελα να αναφερθώ πιο συγκεκριμένα στο φρενάρισμα αντλώντας και αρκετές ενδιαφέρουσες πληροφορίες απ' το άρθρο του ΑυτοΤρίτη και γενικά απ' τον μάργα Γκουγκλ.

Πέραν αυτού, στο ΑυτοΤρίτη και στο διαδικτυο, υπάρχει μια εκτενής ανάλυση του φρεναρίσματος απ' την οποία θα σας αναφέρω αυτά που, κατ' εμέ, είναι τα πιο βασικά.

Κράτα Αποστάσεις !

Το Honda Civic TypeR έχει την καλύτερη επίδοση των φρένων στις μετρήσεις του ΑυτοΤρίτη. Για το 100-0 χλμ./ώρα έκανε μόλις 33,7 μέτρα. Ωστόσο, ο καλύτερος οδηγός του κόσμου πίσω από το τιμόνι του, αν πρέπει να φρενάρισει επειδή πετάχτηκε στην εθνική οδό κάποιο ζώο, **δεν θα κάνει 33,7 μέτρα, αλλά 56 μέτρα!**

Γιατί από τη στιγμή που θα δει το ζώο, μέχρι να ασκήσει την πίεση στο πεντάλ, θα έχουν περάσει 0,6 δευτερόλεπτα, δηλαδή όσο είναι ο χρόνος αντίδρασης του οδηγού, το οποίο μεταφράζεται για τον μέσο οδηγό στα 22,2 μέτρα απόσταση που έκανε μέχρι να ξεκινήσει να πατάει το πεντάλ του φρένου.

Φρέναρε και στρίψε αν μπορείς !

Τα περισσότερα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν σήμερα στους δρόμους έχουν ABS. Αυτό είναι ένα σύστημα **αντιμπλοκαρίσματος** των τροχών που εξυπηρετεί δύο σκοπούς: Ο πρώτος είναι να μειώσει την απόσταση φρεναρίσματος, ο δεύτερος είναι να δώσει στον οδηγό τη δυνατότητα να κατευθύνει το αυτοκίνητο εκεί που θέλει και άρα να αποφύγει το εμπόδιο. Αυτό συμβαίνει διότι αν οι τροχοί μπλοκάρουν, τότε χάνεται η πρόσφυση και αντίστοιχα χάνεις και το τιμόνι. Τώρα, σε περίπτωση που το αυτοκίνητό σου έχει ABS, προσπάθησε να φρενάρισεις και να αποφύγεις το μπροστινό εμπόδιο στρίβοντας και μη μένοντας με κλειδωμένο το τιμόνι στην

ευθεία! Εμείς θα λέγαμε να το δοκιμάσεις μάλιστα και σε μια αλάνα, όχι στον δρόμο. Αν έχεις προπονηθεί από πριν, θα είσαι πιο έτοιμος όταν πρέπει...

Κράτα πατημένο το πεντάλ του φρένου

Επαναλαμβάνω, αν το αυτοκίνητό σου έχει ABS, που όλα τα μοντέλα αυτοκινήτων των τελευταίων χρόνων το έχουν, τότε κράτα γερά πατημένο το φρένο και μην χαλαρώσεις την πίεση που του ασκείς!

Εν ανάγκη τράβα το ηλεκτρικό χειρόφρενο

Αυτό είναι κάτι που δεν ήξερα ούτε εγώ. Είναι κάτι καινούργιο διότι τότε εμείς δεν είχαμε ηλεκτρικά χειρόφρενα: μάλιστα έδωσα και λάθος οδηγίες στη γυναίκα μου και της είπα να μην το χρησιμοποιεί εν κινήσει. Λοιπόν τα ηλεκτρικά χειρόφρενα τα χρησιμοποιούμε όπως τους κλασικούς λεβιέδες, όμως πρέπει να είμαστε σε ετοιμότητα γιατί ασκεί όλη τη δύναμη του φρεναρίσματος (ενώ στα κλασικά κεντρικά έλεγχοι εν μέρει με τη δύναμη του τραβήγματος ανάλογα με το πόσο θέλουμε να φρενάρισουμε).

Αυτό δεν σημαίνει ότι μπορούμε να παίρνουμε στροφές με χειρόφρενο διότι είναι επικίνδυνο και παράνομο να πραγματοποιούμε απότομους ελιγμούς. Αυτό αφήστε το για τους ραλίστες...

Μην οδηγείτε ξαπλωμένοι

Η σωστή θέση οδήγησης είναι επίσης βασικός παράγοντας ασφαλούς οδήγησης.

Μην οδηγείτε ξυπόλητοι

Οι αερόσακοι, οι ζώνες ασφαλείας και τα λοιπά συστήματα παθητικής ασφαλείας χάνουν αρκετή απ' την αποτελεσματικότητά τους αν η θέση οδήγησης είναι λάθος.

Σωστή θέση οδήγησης σημαίνει πλήρης έλεγχος, δυνατότητα κίνησης, δυνατότητα κινήσεων χεριών και ποδιών, άνεση και **γενικότερα δέσιμο των ανθρώπων με τη μηχανή.**

Ένας καλός τρόπος ελέγχου είναι να μπορούμε άνετα να πατάμε, ως το τέρας, το πεντάλ του συμπλέκτη και του φρένου χωρίς να αναστηνώνεται το σώμα μας απ' το κάθισμα και χωρίς να αναγκάζεται ο μηρός μας να πιέζει τον πάγκο του καθίσματος καθώς επίσης και να μη «βρίσκουν» οι μηροί μας στο τιμόνι. Τα χέρια μας (πάντα και τα δύο) να κρατούν το τιμόνι στη θέση «εννέα και τέταρτο» και να σχηματίζουν στους αγκώνες γωνία 90 μοιρών.

Δίνουμε περισσότερη έμφαση στη ρύθμιση, στην καλύτερη περιφερειακή όραση εκτός αυτοκινήτου και κατόπιν στο πόσο καλά βλέπουμε τα όργανα.

Σημαντικό ρόλο παίζει η σωστή ρύθμιση του καθρέφτη οπισθοπορίας, που πρέπει να δίνει στο μάτι του οδηγού λίγο απ' το αυτοκίνητό του και **πολύ απ' τον χώρο που θέλει να ελέγξει.**

Το πιο κοινό λάθος είναι η οδήγηση με τεταμένα άκρα (χέρια και πόδια). Πέρα απ' τη δυσκολία ελέγχου του οχήματος, σε μία σύγκρουση, όλη η ενέργεια που περνάει απ' το τιμόνι ή τα πεντάλ στο σώμα οδηγεί σε σοβαρά κατάγματα, γιατί όταν τα άκρα είναι λυγισμένα λειτουργούν σαν αμορτισέρ. Το ίδιο συμβαίνει όταν πέσουμε από ύψος όπου πρέπει να έχουμε λυγισμένα τα πόδια, για τον ίδιο ακριβώς λόγο του αμορτισέρ.

Ελάχιστοι οδηγοί ρυθμίζουν τα προσκέφαλα που προστατεύουν τον αυχένα σε περίπτωση σύγκρουσης (κι εγώ δεν τα είχα ρυθμίσει ποτέ). Επαναλαμβάνω, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει το πόδι να τεταίνεται όταν φτάνει στο πεντάλ του φρένου ή του συμπλέκτη. Το πόδι πρέπει να σχηματίζει ορθή γωνία με τη γάμπα κι όχι οξεία.

Το σωστό φρενάρισμα χωρίς ABS, όπως ξέρουμε τουλάχιστον εμείς οι παλιοί, είναι να πατάμε και να αφήνουμε το φρένο με μικρές κοφτές κινήσεις στο πεντάλ - εκεί χρειάζεται δεξιοτεχνία και εμπειρία. Επίσης, πρέπει να κρατάμε μεγαλύτερες αποστάσεις, γιατί ο χρόνος φρεναρίσματος είναι μεγαλύτερος απ' αυτά που έχουν ABS.

Ευλογώντας και πάλι τα γένια μου, πιθανό να το χρειάζομαι για να μου τονώσει την αυτοπεποίθηση, νομίζω ότι στα 37 μου, που γεννήθηκα το '37 δηλαδή, (ακολουθώ το παράδειγμα των γυναικών που όταν περάσουν τα 30 και αναγκαστούν να πουν την ηλικία τους λένε την ημερομηνία γέννησής τους, έτσι για να παραπλανή-

σουν τουλάχιστον προσωρινά αυτόν που θέλει να μάθει την ηλικία τους και να τον κάνουν να υπολογίσει για να τη βρει) έφτασα στον κολοφώνα (ανώτατο σημείο) της δόξας μου στην οδήγηση. **Αυτό είναι ίσως και η αφορμή για το άρθρο.**

Όταν ήμουν manager στην General Electric, στην Αμερική, επειδή ήμουν εκ φύσεως επικοινωνιακός και πλακατζής, οι μεγάλοι manager, με τους οποίους είχα καλές σχέσεις, το διασκεδάζαν και μου έστελναν τους πιο «περίεργους» ανθρώπους που είχε η εταιρεία, δηλαδή αυτούς που έπρεπε να προσλάβουν, π.χ. λόγω ασύλου, ή όταν ήθελαν να εξυπηρετήσουν κάποιον. Είχαν περάσει, λοιπόν, πολλοί απ' αυτούς σαν βοηθοί μου, π.χ. τρεις Κινέζοι, δύο απ' το Βιετνάμ και μεταξύ αυτών ήταν και ένας αρκετά γνωστός ραλίστες στην Αμερική που έφαγε τα λεφτά του μπαμπά του. Ο μπαμπάς του ήξερε τον γενικό διευθυντή της εταιρείας και έστειλε τον γιο του να δουλέψει... κι ο γενικός διευθυντής τον έστειλε σε εμένα σαν βοηθό μου. Για τυπικούς λόγους δεν μας έδωσαν παραπάνω πληροφορίες γι' αυτόν και δεν έμαθα ότι ήταν ραλίστες. Μου τον έδωσαν να τον εκπαιδεύσω και ήταν μάλιστα πολύ καλός στη δουλειά του. Μια φορά, επειδή κάναμε αρκετά ταξίδια, σε μία απόσταση 500 χιλιομέτρων μού λέει «Κύριε Βύρωνα, αφήστε με να οδηγήσω εγώ» και του είπα «Μα είναι μακριά, να πάμε με το αεροπλάνο», όμως εκείνος επέμενε. Πράγματι έτσι έγινε και κάποια στιγμή άρχισε να τρέχει. Όταν εγώ απόρησα μου λέει «Μα δεν ξέρετε, κύριε Βύρωνα; Δεν σας είπαν ποιος είμαι;», και όντως δεν μου είχαν πει τίποτα, «Είμαι ραλίστες». Εγώ λοιπόν, μιας και μ' αρέσει να ρωτάω... (Δείτε το άλλο άρθρο μου), άρχισα να τον ρωτάω διάφορα κι εκείνος μου έκανε μαθήματα γύρω απ' το ράλι και μάλιστα μου είπε «Μπορεί εμείς να οδηγάμε γρήγορα αλλά είμαστε πολύ πιο ασφαλείς απ' τον μέσο οδηγό». Έτσι πήρα κι εγώ μια ιδέα περί ράλι και από τότε πουλάω «μούρη», κάνοντας πλάκα, ότι είμαι ραλίστες...

Πριν από μία βδομάδα οδηγούσα στην παραλιακή, κάπου με 60-80 χιλιόμετρα. Ένας ταξιτζής, παρκαρισμένος στη δεξιά λωρίδα, είχε έναν πελάτη και ξαφνικά βλέπω να ανοίγει η πόρτα προς την αριστερή λωρίδα μέσα στη λεωφόρο. Αντέδρασα αμέσως, στρίβοντας το αυτοκίνητο πολύ γρήγορα, επιτάχυνα και έβγαλα φλας -όπως επιβάλλεται- για να αφήσει απόσταση και να φρενάρισει ο από πίσω, «έγλειψα» την πόρτα του ταξί, και πήγα αμέσως στη δεξιά λωρίδα αποφεύγοντας την καραμπόλα. Τσαντίστηκα λίγο αλλά δεν έχασα την ψυχραιμία μου, συνήθως δεν μαλώνω, κανονικά έπρεπε να τον βρίσω γιατί θα έπρεπε να έχει μπλοκάρει την αριστερή πίσω πόρτα του, ηρέμησα και ξεκίνησα. Είδα τον ταξιτζή να με ακολουθεί, αναβοσβήνοντας τα φώτα. Είπα από μέσα μου «Μα τι θέλει τελοσπάντων;» και σταμάτησα. Τον βλέπω και του λέω «Τι έγινε ρε φίλε;» και βγαίνει έξω κι έρχεται προς το μέρος μου. Είδε, λοιπόν, την ηλικία μου και μου λέει «Καταρχήν, κύριέ μου, θέλω να σας συγχαρώ. Είμαι 30 χρόνια ταξιτζής και τέτοιο πράγμα δεν το έχω ξαναδεί». Ήταν βέβαια πολύ ευγενικός και δεν ανέφερε το γεγονός ότι είμαι «ηλικιωμένος». Ήθελε ουσιαστικά να με συγχαρεί που κατάφερα και απέτρεψα το ατύχημα απ' το να συμβεί. Του απάντησα, λοιπόν, και του είπα «Δεν ήταν κάτι τρομερό, εγώ ήμουν "ραλίστες" και ήξερα τι να κάνω», οπότε αποκριθήκε εκείνος «Είδατε κύριέ μου; Ό,τι ξέρει κανείς στη ζωή του καλό είναι...». Έτσι πήρα κι εγώ θάρρος και μπορώ να πω ότι εκεί ένωσα να έχω φθάσει στον κολοφώνα της δόξας μου όσον αφορά την οδήγηση. Έχω φθάσει στον κολοφώνα της δόξας μου και σε άλλα αθλήματα..., όπως π.χ. στο surf... και στο σκι..., θα τα αναφέρω εν καιρώ μιας και αυξάνουν την «αυτοπεποίθησή».

Παρεμπιπτόντως, η γυναίκα μου δεν μ' αφήνει να οδηγήσω όταν είμαστε μαζί γιατί θεωρεί πως οδηγώ επικίνδυνο και χωρίς ασφάλεια...

Κλείνοντας, θα ήθελα να επισημάνω για άλλη μια φορά το εξής: Να φοράτε κράνος και να θυμάστε το 30. Επίσης, όταν βλέπετε τους νέους να μη φοράνε κράνος να τους το υπενθυμίζετε, εγώ τουλάχιστον το κάνω εδώ και χρόνια. Του λέω «Σκέψου ότι έχεις 30 φορές παραπάνω πιθανότητες να σκοτωθείς χωρίς κράνος».

Πηγές: Ξέρεις να φρενάρισεις; (2017), (http://www.autotriti.gr/data/news/preview_news/Ksereis-na-frenarais_139275.asp?n=10).

Τσαδάρης, Ν., (2014), Οδήγηση σε λάσπη, χιόνι και πάγο, (<http://www.newsbeast.gr/car/arthro/772907/odigisi-se-laspi-hioni-kai-pago>)

Μάργα Γκουγκλ