

## Halálos fegyver

Szokásunk szörnyű velejárója, hogy tervezett, gyártott, szervizelt, vizsgált autó- és motorcsodáink halálos fegyverre válhatnak – ritkán a technika hibája, gyakran annak kezelője felelőtlensége miatt. A felvilágosító munka minden formájának, az autózvezető-képzésnek (bízzunk benne, hogy napjainkban gyökeresen megújul), a téma folyamatos napirenden tartásának nagy jelentősége van. Az Autótechnika – a lap jellege ezt meghatározza – elsősorban a közlekedésbiztonság műszaki feltételeiről ír, de a közlekedésbiztonság minden vonatkozását is érintenünk kell, ahogyan ezt az elmúlt években tettük.

Terveink szerint beszámolunk globális kérdésekről, arról, hogy a Földünkön, országunkban és régióinkban hány ember veszti életét, sérül meg közlekedési balesetben. A statisztikai adatok birtokában elemezni fogjuk a balesetek okait, és megpróbáljuk összefoglalni a tennivalókat. Kitérünk egyes vezetési szituációk veszélyeire, a megelőzés módjaira. Mindezt tesszük azért is, hogy bővítsük, erősítsük a szakmabeliek ismereteit, és még jobban elkötelezetté tegyünk mindenkit a közlekedésbiztonság iránt.

Földünkön 2008. évben kb. 40 millió sérüléssel járó közúti baleset történt. 1,2 millió ember veszítette életét! A halálos áldozatok száma csak Ázsiában 400 000 fő volt. Magyarországon 868 halálos közúti balesetet regisztráltak.

A balesetek 65–70%-ának gyorsajtás az oka, melynek leggyakoribb következménye kisodródás, felborulás és tárgyjal, más járművel történő ütközés. Az ütközések nagy része „30 g–40 g” lassulást eredményez. Ez annyit jelent, hogy a gépkocsiban utazó pl. 80 kg-os ember tömege 2400 kg–3200 kg-ra növekszik. Ekkora változás hatására az elmozdulás mértéke a személyekre vonatkozóan tragikus kimenetelű lehet, különösképpen akkor, ha azt semmi nem gátolja, azaz nem használnak biztonsági övet. Közülük kerülnek ki azok, akik ilyen helyzetekben szinte a halálba rohannak. Számuk érthetetlenül magas. Például 2008-ban a közlekedési balesetben meghalt gépkocsivezetők 74%-a, az elöl ülő utasok 62%-a nem volt bekötve.

A zéró tolerancia ellenére még mindig gyakori baleseti ok az ittas vezetés. A 2008-as év baleseteinek 63%-át személygépkocsi-vezetők okozták, közülük 18% ittasan, 4,4%-át segédmotorkerékpár-vezetők, 29%-uk vezetett alkoholos állapotban. A balesetet okozó motorkerékpár-vezetők aránya 4,3% volt, ebből 12,4% alkoholtól befolyásoltan. Nehéz leírni, de a „zéró tolerancia” ellenére lényegében alig csökkent az ittasan balesetet okozók száma. Bizonyított tény, hogy már egészen kis mennyiségű alkohol rontja a figyelem-összpontosítást, a gyors, reflexszerű mozgás összerendezettségét. Veszélyes az alkoholos állapot utáni időszak is, a bágyadság hosszú ideig fennállhat. Ezért mindannyiunk érdekében jogos megkövetelni a járművezetőktől a teljes alkoholmentességet.

A nyári szabadságok időszakában autóstársaink egy részétől gyakran lehet hallani, hogy szívesebben közlekedik éjszaka, mint nappal, mert gyorsabbnak és biztonságosabbnak érzi. Kétségtelen, hogy ebben a napszakban nagyságrendekkel kisebb a forgalom, kevesebb a baleset is. A közhiedelemmel ellentétben mégis veszélyesebb, mint a nappali. A veszélyforrások közül kiemelek hármat: a látással kapcsolatos problémákat, a menekülési lehetőségek felmérésének nehézségeit és a fáradtság, elalvás kérdését. Nappal a gépjárművezető nagyjából egy gömbfelület negyedét látja. Megszámálhatatlan mennyiségű információ áll rendelkezésére. Ezek egy részét az agy „kiselejtezi”, raktározza, újrafelhasználja és döntésre előkészíti.

Éjszaka a vezető legfeljebb egy 60°-os szárszögű kúp alapjának felületét látja, azaz a látómező nagyjából tizedére szűkül a nappalhoz képest. A szembe érkező képek száma felbecsülhetetlen mértékben lecsökken, hiszen főképpen csak a járművek által megvilágított tárgyakról, területekről érkezik döntésre alkalmas információ. A pupillák a fény hatására beszűkülnek, a sötétben kitágulnak. A változás ideje alatt csökken a tisztánlátás, amely az éjszakai biztonságos vezetés legveszedelmesebb rontó tényezője. A beszűkült látómező kizárja a „menekülés” lehetőségét. A vezető általában semmit nem lát, semmit nem tud az úttesten kívüli területekről. Vészhelyzet esetén legtöbbször nincs módja iránykorrekcióra, csak fékezésre. A tapasztalatok viszont azt igazolják, hogy a fékezés sokszor nem jelenti a baleseti helyzet megoldását. Mindezek ismeretében az éjszakai vezetés a kisebb forgalom ellenére nem is olyan csábító.

KONCZ ISTVÁN

# Autótechnika

## Javítás és kereskedelem

Az autójavítás és -vizsgálat, az autógyártás, az autó- és alkatrész-kereskedelem műszaki, gazdasági szaklapja

VIII. évfolyam, 2009/6. szám

Alapítva: 2002.

A lap a SZAKI (alapítás 1991.), illetve a kiadó AUTÓSZAKI, Karosszéria javítás és -fényezés, AUTÓHÁZ és AUTÓSZAKI-Junior folyóiratainak jogutóda.

HU-ISSN 1588-9858

Megjelenés: havonta

Példányszám: 4000

Kiadó és lapfajlagos: X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvényszervező Kft. 9023 Győr, Csaba u. 21.

Felelős kiadó: Pintér Imre

Szerkesztőség: X-Meditor Kft. Autóinformatika üzletág  
(Az AOE és a MAJOSZ pártoló tagja.)

Levélcím: 9002 Győr, Pf. 156.

Telefon: 96/618-074, fax: 96/618-063.

e-mail: auto@xmeditor.hu • www.autotechnika.hu

Főszerkesztő: dr. Nagyszokolyai Iván (Nszl)

(nszl@xmeditor.hu), mobil: 06-30/3488-545.

Szerkesztő: Sándorné Tamási Rita, Onódi Gábor, Csütörtöki Tamás

Főmunkatárs: dr. Szalay Attila, mobil: 06-30/948-1548.

Olvasószolgálat: Sándorné Tamási Rita

Alkotószervezők:

Bagi Mihály (szakképzés), Bogdanovits László (járműalkatrész-gyártás), Bódi Béla (autóelektronika), Csúri György (autóelektronika, informatika), Czuni Ákos (gépjármű-elektrotechnika), dr. Emőd István (autóipari kutatás-fejlesztés, alternatív hajtások), Enyingi Kálmán (anyagtechnológia), dr. Frank Tibor (irányítórendszerek), Gablini Gábor (márkakereskedelem), dr. Gellér Józsefné (kerék, gumibroncs), Horváth Tibor (gépjármű- és motorvizsgálat), Huszti Tibor (autóvilamosság), Iharos Sándor (alkatrészkereskedelem), Kertay Nándor (kenéstechnika), dr. Körmendy Ágoston (autó- és fegyverszerelés), dr. Lakatosné dr. Novák Éva (EU-jogász), dr. Lakatos István (gépjárműdiagnosztika, márka-kereskedelem), dr. Lévai Zoltán (folyóirat-szerkesztés), dr. Lukács Pál (újrahasznosítás, recycling), Máthé István (motorkerékpár-technika), dr. Melegh Gábor (igazságügyi és műszaki szakértés), dr. Merétei Imre Tamás (emissziótechnika), dr. Paár István (emissziótechnika), dr. Palkovics László (menetszabályzó rendszerek), Petrók János (autós innovációk), dr. Pordán Mihály (autótechnika, -gyártás és -javítástechnológia), Spindler Tibor (autószervezet), Szalay László (dízeltechnika), Szilágyi Tamás (karosszéria javítás és -fényezés), Szügyi György (marketing, kommunikáció, vállalkozás-vezetés, menedzseri módszerek).

Marketingvezető:

Erdőz-Horváth Krisztina. Tel.: 96/618-088.

erdozo-horvath@xmeditor.hu

Marketing és reklámszervező:

Sándorné Tamási Rita (auto@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

Szedészet és nyomdai előkészítés:

X-Meditor Kft. Felelős vezető: Csonka Imre Iván

Nyomdai előállítás:

Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

Megrendelés és terjesztés: X-Meditor Kft. (9002 Győr, Pf. 156.)

Stipsits Zsuzsanna, tel.: 96/618-067.

Előfizetési díj 2009. évre: 9 840 Ft.

Az előfizetési díj az áfát és a postaköltséget tartalmazza.

Megrendelhető a szerkesztőség címén, e-mail címén, telefonon vagy a www.autotechnika.hu oldalon.

A kiadó a hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal!

Nyersanyagot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza!

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



1084 Budapest, Auróra u. 11.  
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744  
E-mail: marketing@observer.hu  
http://www.observer.hu