

•VOLÁN FORGALOMBIZTONSÁGI OSZTÁLY.

Két napon belül két VOLÁN gépkocsivezető halálát okozta az, hogy vezetés közben elaludtak.

— 1978. március 8-án 5 óra 20 perckor V.J. 42 éves gépkocsivezető a 81.sz. úton — valószínűleg — elaludt, az általa vezetett tehergépkocsi folyamatosan letért az útestről a jobboldali árokba, ott oldalára dőlve csúszott tovább és vezetőfülkéjével fának ütközött.

Az ütközés következtében a gépkocsivezető a helyszínen meghalt.

Március 7-én reggel 7 órakor jelentkezett szolgálatra, de szabad kocsit nem volt, ezért nem tudták munkába állítani. Közölték vele, hogy délután lesz szabad kocsit, amellyel éjszakai fuvarfeladatot kell végeznie. A gépkocsit 16 óra 10 perckor vette át és 18 órakor jelentkezett szolgálatra.

A bekövetkezett tragédiából arra lehet következtetni, hogy a gépkocsivezető napközben nem készült fel megfelelően az éjszakai szolgálatra, előtte nem pihente ki eléggé magát.

— 1978. március 9-én 1 óra 15 perckor H.J. 19 éves VOLÁN gépkocsivezető Budapest belterületén vezetés közben elaludt, a tehergépkocsival jobbra fokozatosan letért az útestről, amely — fának ütközve — oldalára dőlt, eközben a gépkocsivezető a vezetőfülkéből kiesett és a gépkocsi rádőlt.

A baleset következtében a gépkocsivezető a kórházban meghalt. Halála előtt elmondta, hogy vezetés közben elaludt.

A gépkocsivezetőnek a szolgálatának megkezdése előtt 13 óra pihenőideje volt, azonban ennek nagy részét ügyeinek elintézésével töltötte.

Hasonló tragédiák megelőzése érdekében a következőkre hívjuk fel a figyelmet:

— Az éjszakai vezetés általában mindenkitől fokozottabb vezetői tevékenységet igényel, mint a nappali, ennek következtében előbb jelentkezik a fáradás miatt történő elalvás.

— Az éjszakai gépkocsivezetés előtt minimálisan 6–7 órai alvásra van szükség a megfelelő pihenés érdekében.

— Ha valaki éjszaka fáradtan indul útnak, akkor hiába fogyasztja a legerősebb kávékat is, ennek hatása nem jelentkezik mindig egyértelműen. Vannak akiknek használ, de a legtöbb vezetőnek nem. Legveszélyesebb akkor amikor az élnélítő hatása kezd elmúlni.

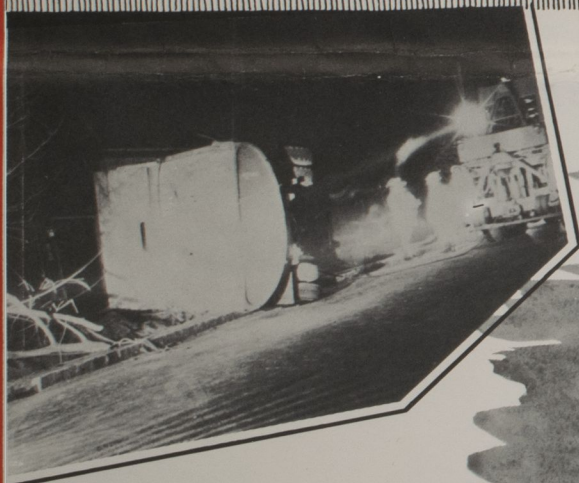
— Sok vezető dohányzással igyekszik magát ébren tartani. Megállapított tény, hogy az erős dohányzás csökkenti a szemnek a sötét-höz való alkalmazkodó képességét és a szem látóterét is beszűkíti.

— Ha észre vesszük az éjszakai vezetés álmosító hatását legjobban megállni 5–10 percre és egy kis testmozgást végezni. Főleg a végtagokat kell megmozgatni. Ha ez nem használ akkor legalább egy óras alvás szükséges további 2 óras úthoz. A testmozgást, és az ajánlott rövid alvást mindig 15–20 mély belégzéssel és erőlyes kilégzéssel zárjuk le, hogy oxigénellátásunkat felfrissítsük. A gépkocsival való leállás után ne feledkezzünk meg annak a KRESZ előírásainak megfelelő kivilágításáról és elakadást jelző három szöggel való megjelöléséről sem.

— Nagyon lényeges éjszaka a gépjármű vezetőfülkéjének, illetve utasterének megfelelő szellőzése és célszerűen megválasztott hőmérséklete. Nem elég az, hogy meleg a kocsit belseje és nem fázunk. Gondolni kell a friss levegővel való ellátásra és a kilégzett levegő eltávolítására is. A rosszul szellőztetett utaster levegőjének széndioxid tartalma rohamosan növekszik, ennek következtében a teljesítőképesség csökken. Ilyenkor a vezető hamarabb elálmosodik.

Budapest, 1978. április hó.

Forgalombiztonsági Osztály



Elalvás

VOLÁN



Bokros K. 1978.

BALESETO