

17. naptári hét és már 29 halott sofőr a német tranzitútvonalakon kialakult forgalmi dugók végén

Tehergépkocsik balesetei -

A technikai és személyre szabott megelőzés koordinálása

A 10 Max Eighty szabályokra vonatkozó önelkötelezettségi brosúra

Egy alsó-szászországi tanulmány a dugók végén bekövetkezett teherautó-balesetekről kimutatta, hogy a balesetet okozó teherautók 27 százalékának volt beépített vészfék-asszisztense. A tanulmány¹ arra a következtetésre jutott, hogy a járművezetők nem kapnak megfelelő oktatást, és vészhelyzetben akaratlanul felülbírálják a vészfék-asszisztent, és megszakítják a fékezést, például a kormánykerék meghúzásával.

A szakértők a tehergépkocsi átvételekor a járművezető átfogó oktatását kérik a funkciókban. Javasolják a járművezetők biztonsági képzését. Ha a járművezetőt vészhelyzetben figyelmeztetik, határozottan vészfékezéssel kell reagálnia. A rendszerek azonban csak annyira jók, amennyire a járművezető és a technológia közötti kölcsönhatás. Ezért az előrehozott vezetésre vonatkozó fellebbezés itt is érvényes.

Tehát a német utakon naponta közlekedő 800 000 tehergépkocsi-vezető többségének tudatosítása a probléma megoldása. Sokan közülük valójában nem rendelkeznek a segítők oktatásával és ismereteivel. Emellett sokan nincsenek tudatában annak, hogy milyen halálos kockázatot jelentenek, amikor túl közel és nem megfelelő sebességgel vezetnek, vagy amikor a zsúfolt közlekedési útvonalakon a figyelemelterelés miatt figyelmen kívül hagyják. A járművezetők mintegy 40 százaléka európai országokból, többségük Kelet-Európából származik. Ezeket is el kell érni a figyelemfelkeltő kampánnyal.

Ahogy a "#internationaler_Appell_Stauende" felhívásunkat lefordítottuk 17 nyelvre, és letölthetővé tettük a honlapunkról (www.hellwach-mit-80-kmh.de), most a Max Eighty szabályrendszer iránti önkéntes kötelezettségvállalásról készítettünk egy brosúrát a vállalkozók és járművezetők számára, és ezt is lefordítjuk a közös európai nyelvekre. Ezzel a koncepcióval meggyünk minden nagy teherautó-szállító érintőleges vállalatához. Szeretnénk minél több sofőrt és főnökeiket, flottakezelőket és diszpécseret meggyőzni a Max Eighty ötletéről. De a feldolgozóipart és a kereskedelmet is el akarjuk érni minden elérhető csatornán keresztül. A "just-in-time" szállítási koncepció és a rámpákon lévő rugalmatlan időkeretek stressznek teszik ki a járművezetőt. Gyakran rosszul alszik, és megkockáztatja, hogy fáradtan vezetés közben mikroalvásba esik. Csak egy egészséges sofőr juttatja el biztonságosan a szállítmányt az ügyfélhez.

Naponta többször történik baleset a forgalmi dugó végén. Mindenki ki van téve annak a kockázatának, hogy ilyen balesetet szenved. Érdemes küzdeni ellene, mert egyetlen sofőr sem ütközik szándékosan a dugó végébe. De meg kell értenie és meg kell értenie, hogy 40 tonna felelősséggel jár. Ismét több kölcsönös figyelmet kell fordítanunk az összes úthasználóra és a teherautók volánjánál ülő Max nyolcvanévesekre, akik naponta tisztázzák útvonalukat az útépítési munkálatok után, és előrelátóan és rendszeresen közlekednek ott.

Kérjük, támogassa a kezdeményezést, és segítsen véget vetni a felesleges haldoklásnak.

¹ Dr. Erwin Petersen, Alexander Berg, Advanced Considerations on the Handling of Automatic Emergency Braking Systems and their Design in Traffic Accident and Vehicle Engineering 10,11,12/2020