

1977. július 1-től várhatóan hazánkban is általánosan kötelező lesz a biztonsági öv használata minden olyan gépkocsiban, amelyben az öv helyét gyárilag előre beépítették. Ez azt jelenti, hogy - néhány kivételezett esettől eltekintve - gyakorlatilag minden személygépkocsiban használni kell az övet.

## KUTATÁSOK AZ ÖVHASZNÁLATRÓL

Köztudott, hogy ezzel az intézkedéssel hazánk nem áll egyedül. Sok országban már hosszabb idő óta - Európa nagy részén pedig 1976-tól kezdve - kötelezővé tették az övhasználatot. A jogi rendelkezéseket időben jóval megelőzték a tudományos felmérések. Közülük most a legtanulságosabbak ismertetésére kerül sor.

1. A baleseti adatok elemzése, valamint a közlekedési balesetek rekonstrukciója alapján megállapítható, hogy a balesetek sérülési eloszlásnál az övviselők és az övet nem viselők csoportja között alapvető különbségek vannak. Az eddigi kutatások kimutatták, hogy - a sebesség, valamint a gépkocsi kiképzésének függvényében - a balesetek száma a biztonsági öv általános használata mellett 44-57 %-kal csökkenthető lenne. A halálos sérülések számát 30-80 %-kal, a súlyos sérüléseket 35-70 %-kal, a könnyűekét 33-50 %-kal lehetne redukálni. Az övhasználat mellőzésével a halálos kimenetelű sérülés kockázata mintegy 1,5-5-ször, az egyéb sérülésé általában 1,5-2,5-szer nagyobb, mint a becsatolt öv mellett.

A kutatások azt is kimutatták, hogy 50 km/ó sebesség alatt - a legtöbb baleset egyébként ilyen sebességnél következik be - biztonsági övvel a gépkocsiban egyáltalán nem sérülnek meg az emberek. Az is megállapítást nyert, hogy magasabb sebességtartományban csak egészen elenyésző arányban (0,6 %) okoz maga az öv sérülést. Ezek többsége is könnyű.

A felmérések egybehangzóan aláhúzzák: a biztonsági öv jelenleg a baleseti következmények leghatékonyabb megelőzési és kimenetel-csökkentő eszköze. A balesetcsökkentés kétharmada abból adódik, hogy az öv megakadályozza a járműben ülő személyek kiesését a gépkocsiból. Az azonnali halál esélye a járműben maradáshoz képest a járműből való kiesésnél 1:3000; a súlyos sérülésé: 1:900.

A vizsgálatok szerint a becsatolt utasok halálos sérülési "esélyei" ténylegesen 100 km/ó felett lépnek fel, míg a be nem csatoltak esetében már a 20 km/ó is veszélyes sebességnek számít. A be nem csatolt, elől ülő utasok sérülési esélye 50 km/ó-ig 50 %-kal, 100 km/ó-nál 22 %-kal nagyobb, mint az övhasználóké. A baleseti következményeket az elől ülő járműutasok ese-

tében 40 km/ó-nál kb. 60 %-kal, 110 km/ó-nál kb. 50 %-kal csökkenti az öv. A be nem csatolt, elől ülő járműutasok kétszer annyi fej- és mellsérülést szenvednek el, mint azok, akik az övet használják.

2. A biztonsági öveknek öt fő fajtája különböztethető meg, úgymint:

- a deréköv (két-pontos),
- a ferde vállöv (két-pontos),
- a három pontos biztonsági öv,
- a "nadrágtartó"-öv (négy-pontos),
- a felcsavarodó (un. automata reteszelésű) öv (hárompontos).

Az említett övek közül az első kettő a gépkocsi első ülésein nem alkalmazható, mert az ott ülőknek nem nyújt kellő biztonságot. Nyugat-Európában leginkább a harmadik és az ötödik övtípus terjedt el.

3. Különböző kutatások megállapították, hogy - amennyiben az övhasználatot az egyénre bízzák - alapvető különbségek mutathatók ki. Így: a városi és a városközeli járműveket gyakrabban szerelik fel biztonsági övvel, mint a vidékieket. Ennek ellenére a városi és az elővárosi forgalomban szignifikánsan kevésbé használnak övet, mint vidéken; azaz alacsony sebesség mellett kevésbé használnak övet, mint magasabb sebesség esetén. A hétfégi autósok ugyanolyan arányban használják az övet, mint azok, akik mindennap közlekednek. Az újabb és nagyobb hengerűrtartalmú autót inkább szerelik fel biztonsági övvel, mint a régebbi és kisebb járműveket. Az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézetben végzett kutatás megállapítása szerint a biztonsági öv használata semmiféle összefüggésben sincs az egyén tényleges vagy vélt anyagi helyzetével.

Az egyén akaratára bízott övhasználat az egyes országokban rendkívül eltérő. Igy az USA-ban az autósok 30-35 %-a használja, Svédországban lakott területen kívül 36 %-os, városban 12 %-os a viselési arány. Finnországban ugyanez a szám 50, illetve 20 százalék. Angliában a járművezetők 70 %-a, Franciaországban 50 %-a csatolja be az övet. Ausztriában, Bécs közelében egy felmérés során kitűnt, hogy noha az öv az autók 20 %-nál volt beszerelve, a járművezetők mindössze 3 %-a használta. Megfigyelték azt is, hogy a járművezető melletti, un. "Mitfahrer" ülésen helyet foglalók valamivel gyakrabban használják az övet, mint maguk a gépkocsivezetők.

A felmérések kimutatták, hogy a különböző demográfiai adatok (nem, életkor, családi állapot, vezetési gyakorlat) és a biztonsági öv használata között nincs egyértelmű kapcsolat. Tény azonban, hogy a férfiak, idősebb személyek, házasok és a nagyobb vezetési gyakorlattal rendelkezők inkább látják el járművüket övvel, mint mások. Különösen meglepő, hogy a nők - rizikókészségük általában alacsonyabb mint a férfiaké - ritkábban használnak övet.

Megállapítható az is, hogy a nem dohányzók, a helyismerettel nem rendelkezők és a magánjárművezetők inkább viselnek övet, mint a dohányosok, a jó helyismerettel rendelkezők és a hivatásos járművezetők. A magasabb iskolai és foglalkozási képzettséggel rendelkezők szintén gyakrabban viselnek övet.

4. A biztonsági övvel kapcsolatos főként pszichológiai kutatások rámutattak arra, hogy az emberek egy részénél ez a járműtartozék a félelem szimbólumaként funkcionál. A kérdésről legszívesebben nem is beszélnek, mert kellemetlen és zavaró egy esetleges balesetre, vagy annak következményére gondolni, illetve a "biztonság" kérdéskörét általánosságban is érinteni.

Egy osztrák vizsgálat szerint a járművezetők vagy elutasítják az övhasználatot, vagy mellette vannak. Akik szabadon akarják kiélni magukat a járművel, a biztonsági övben állandó fenyegetést látnak, amely a leselkedő veszélyre hívja fel a figyelmet, s korlátozza a vezetés örömet. Ők az övet tehát nem biztonsági, hanem bizonytalansági eszköznek tekintik. A kifejezetten biztonsági beállítódású járművezetők viszont nem szívesen vezet öv nélkül; az övet biztonsági tartozéknak fogja fel.

Az önbecsülés is szoros összefüggésben van az övhasználattal. Az óvatosabb, másokra is tekintettel lévő autósok gyakrabban csatolják be az övet, mint a többiek.

A kutatási eredmények utalnak arra, hogy a biztonsági övről alkotott vélemény szerves része az "autó a közlekedésben" témakörnek. Szoros kapcsolatban van az autó és annak biztonsága iránti gondoskodással. Az övhasználók nagyobb gondot fordítanak arra, hogy a legszükségesebb szerszámok a gépkocsiban mindig kéznél legyenek, s gyakrabban kötnek casco-biztosítást is! (Az utóbbi megállapítást az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézet hazai kutatásai is megerősítik.) Az övet nem használók fontosabbnak tartják a belső komfortot, mint a jármű biztonságát, az utat ösztönkiélési területnek tartják, kevésbé tűrik el, hogy utközben megelőzzék őket. Autópályán, előzés közben ijesztegetésként 'előszeretettel használják a fénykürtöt is ...

A kutatások során a szakemberek arra a következtetésre jutottak, hogy az övhasználók közül is csak egy elenyésző töredék használja következetesen, minden uton az övet. Ez arra vezethető vissza, hogy a nagy többségnek - tudat alatt vagy tudatosan - minden egyes alkalommal küzdeni kell önmagával azért, hogy az övvel kapcsolatos ellenérzéseit legyőzze. Azok az autósok is, akik kocsijukba öveket szereltek be, az övet inkább a biztonság egyfajta szimbólumának tekintik, mintsem aktuális mentőeszköznek.

Amerikai tudósok hívták fel elsőként a figyelmet arra, hogy a szülő és a gyermek övhasználati szokása között szoros kapcsolat mutatható ki. Ezt mutatja a következő táblázat.

A biztonsági övet

	mindig		általában		néha		ritkán		N
	használja								
	N	%	N	%	N	%	N	%	
fiúk	14	7,5	15	8,0	41	21,9	62	33,2	55
lányok	5	3,1	19	11,8	32	19,9	45	28,0	60
apák	23	12,6	19	10,4	33	18,1	47	25,8	60
anyák	18	8,0	22	9,8	50	22,3	62	27,7	72

A kutatási eredmények azt is kimutatták, hogy az anya és az apa övhasználata között szoros a kapcsolat, valamint azt, hogy a legnagyobb hatást az anya gyakorolja a fiúgyermekre. Ezt követi a lány és az anyja példája. Az apának a fiúra gyakorolt hatása csaknem ugyanilyen erős. Valamivel gyengébb az apának a leányra érvényesülő befolyásoló je. A szülők és a gyermekek általános használati szokásairól a következő táblázat segítségével kapunk átfogóbb képet:

A szülő övhasználata	az övet használó gyermekek %-os aránya
Az apa igen	59,7
Az apa nem	20,9
Az anya igen	58,3
Az anya nem	19,8
Az apa igen/anya igen	67,4
Az apa igen/anya nem	42,8
Az apa nem/anya igen	42,3
Az apa nem/anya nem	12,8

Noha a táblázat számadatai önmagukért beszélnek, külön ki kell emelni, hogy két "nagy ugrás" figyelhető meg. Az egyik, amikor legalább az egyik szülő használja az övet; a másik, amikor mindkettő. A szülők egyöntetű jó vagy rossz példája tehát különösen döntő szempont.

5. A biztonsági öv kötelező használatát először Ausztráliában rendelték el. A rendeletet követően az övviselők száma általában megnövekedett, s a városi körzetben az övvel ellátott autók vezetőinek 75 %-a, lakott területen kívül 64 %-a viselte az övet. Új Zélandon ez a szám 85 %, illetve 91 % volt. Az is kitűnt, hogy az övet nem viselők többsége az amugyis balesetre hajlamos csoportból került ki. Az övviselési kötelezettséget ellenőrző felmérések követték. Az eredmények egyértelműen kedvezőek voltak. A rendelkezés életbelépését követő kilenc hónap után a halálos balesetek száma a városokon kívül 13 %-kal, a városokban 24 %-kal csökkent. Ausztrália más államaiban - ahol az övhasználatot nem írták elő - ugyanezen időszak alatt a városokban és városon kívül is nőtt a balesetek száma.

Az övhasználat előírása után két évvel újabb felmérést végeztek a baleseti statisztika körében. Megállapították, hogy a meghaltak száma a városi környezetben 21 %-kal, a lakott területen kívül 10 %-kal, a sérülések száma a városi környezetben 13 %-kal, lakott területen kívül 11 %-kal csökkent, noha időközben a járműszám jelentősen emelkedett.

A baleseti következményeket a városi környezetben tehát nagyobb mértékben sikerült csökkenteni, mint lakott területen kívül. Ez egyrészt az övet viselők nagyobb részarányára, másrészt a kisebb sebesség miatti nagyobb öv-hasznosságra vezethető vissza. A legnagyobb csökkenés a fej- és a hátgerinc sérülésfajtáknál mutatkozott.

Az ausztrálok felmérést végeztek az öv helyes használatát illetően is. Ennek során kitűnt, hogy a vizsgálat közben az autósok

- 25,9 %-a az övet összecsavarodva használta,
- 26,0 %-a az övet nem feszítette meg kellően,
- 12,2 %-a az övet túl lazán hordta,
- 20,3 %-a az övet nem szerelte be helyesen,
- 2,1 %-a nem használta az övet, és csak
- 13,5 %-a használta helyesen az övet.

A felmérés összesítése alapján megállapítható, hogy az autósok mintegy fele úgy használja az övet, hogy az gyakorlatilag semmiféle hasznot nem jelent.

A biztonsági öv eredményes használatához mind a kötelező érvényű rendelkezés, mind a megfelelően előkészített propaganda, és az intenzív ellenőrzés is szükséges. Ezt a véleményt látszik alátámasztani a legfrissebb nyugatnémet példa. Noha a felvilágosító kampány erőteljes volt, az övhasználat "emberséges" módon történő előírása mégis csak korlátozott mértékben váltotta be a hozzá fűzött reményeket: a korábbi 50 %-ról 1976. első négy hónapjában lakott területen kívül 75 %-ra, lakott területen belül mindössze 55 %-ra nőtt az övet viselő autósok részaránya. Ehhez tudni kell, hogy az NSZK-ban egyedülálló kísérlettel próbálkoztak: bár az övviselést 1976-tól kötelezővé tették, a törvény megszegőit semmiféle joghátránnyal - legalábbis egyelőre - nem fenyegetik.

## ÉRVÉK ÉS ELLENÉRVEK A BIZTONSÁGI ÖVRŐL

Az elmúlt időszakban sok felmérést végeztek a biztonsági öv használatának, illetve elutasításának indokairól. A külföldi kutatások szerint az utóbbi csoportba tartozók állásfoglalásainak legfőbb közös jellemzője, hogy egyszerűen nem tudják megindokolni miért nem használnak övet. Számos esetben megfigyelhető, hogy az autósok a balesetek megelőzését és a baleset kimenetelének súlyosságát különválasztják. Más szavakkal: az egyén sokkal fontosabbnak tartja a baleset bekövetkezésének megakadályozását, mint a kimenetel súlyosságának csökkentését. Ide sorolható az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézetben végzett kutatássorozat egyik megállapítása is. Eszerint a járművezetők tekintélyes része - ideértve a súlyos kimenetelű balesetek okozóit is - egyszerűen elképzelhetetlennek tartja, hogy közlekedési baleset részesévé váljék. Különösen csekély azoknak a száma, akik feltételezik magukról, hogy balesetet okozhatnak. Nemkülönböztetve jelentős azoknak az autósoknak a száma is, akik a balesetet a véletlen szeszélyes játéknak képzelik. A balesetet okozók pedig tipikusan "peches" embereknek tartják magukat. Nem ismerik fel, hogy magatartásuk szükségszerű következménye volt - legalábbis az esetek túlnyomó többségében - a bekövetkezett baleset.

Az autósok zöme tehát - többségükben ok nélkül - olyan kitűnő vezetőnek képzelet magát, hogy minden közlekedési szituációban lehetségesnek tartja a baleset megelőzését, ezért gondolatvilágában többnyire fel sem merül az igény, hogy csökkenteni igyekezzen a baleset kimenetelének súlyosságát. Ehhez járul hogy a járművezetők többsége szerint a biztonsági övek elsősorban nagy sebességnél és főként a jobboldali ülésen ülőknek nyújthatnak segítséget.

Az autós-véleményben az öv a jármű biztonsági berendezései között a fék, a gumiprofil és a visszapillantó tükör mögött a negyedik helyen áll. Megelőzi viszont a jármű jó gyorsítási képességét, az ablakmosó berendezést, az aszimmetrikus világító berendezést, a balesetbiztos kormányoszlopot és a párnázott műszerfalat.

A biztonsági övet viselőkről alkotott kép a közvéleményben számos más, emberi jellemzővel is korrelál. Így a felelősségérzettel, a tudatossággal; a körültekintő, a jövőt is szem előtt tartó, okos, biztonságra törekvő, céltudatos, sportos emberrel párosul. Mint negatív jellemző, az egoizmus, a kisszerűség és a hiúság az övviselők sajátja. Vannak azonban olyan vélemények is, amelyek szerint az övhasználók alapvető jellemzői a félelem, a túlzott óvatosság, a pesszimizmus, a "hétvégi" autózás. Mások szerint éppen a garázdák, a másokra tekintettel nem levők legfőbb sajátja az övhasználat.

A közvélemény eltérően vélekedik az övhasználók vezetési stílusát illetően is. Egyesek szerint az övviselők nyugodtabban vezetnek, mert az öv viselése biztonságot nyújt; má-

sok szerint az öv nagyobb elővigyázatosságot kölcsönöz a vezetőknek, mert mindig gondol a balesetre. Van olyan vélemény is, hogy lassabban vezetnek, mert az öv akadályozza a korlátlan mozgásban, mások szerint pedig éppen gyorsabban hajtanak, mert a szubjektív biztonságérzet erre indítja őket. Az előzőekkel egybevetve jól látható, hogy a közvélemény sok tekintetben nagyon távol van a tudományos megfigyelések során szerzett megállapításoktól.

2. A biztonsági öv ellenzőinek érvei a következő fontossági rangsorba állíthatók:

Az öv korlátozza az ember mozgásszabadságát, egyébként is kényelmetlen, zavaró ...

Ellenérv: Kezdetben csaknem minden övhasználó átél ilyen élményt. Két-három heti állandó övhasználat után azonban éppen fordított a helyzet: akkor érzi magát kellemetlenül az egyén, ha nem csatolja be magát. Az övhasználat olyan esetekhez hasonlítható, amikor kisebb kényelmetlenség árán - (pl. injekció) kerülünk el nagyobb veszélyt (pl. betegséget.)

Az autósok egy részének még nem volt olyan élménye, amely aggodalomra szolgáltatott volna okot ...

Ellenérv: Ha egy ilyen "élmény" már bekövetkezett, akkor rendszerint túl késő, illetve teljesen felesleges ilyen problémával szembekerülni.

Az öv veszélyes lehet amennyiben tűz üt ki a gépkocsiban, vagy ha a jármű vízbe zuhan. Bizonyos baleseteknél egyenesen kedvezőbb, ha az ember kirepül a gépkocsiból ...

Ellenérv: A tűz kitörését vagy a jármű vízbe zuhanását általában összeütkezés előzi meg. Biztonsági öv nélkül a járműben ülők súlyosan megsérülnek, esetleg eszméletüket veszítik. Övhasználat mellett azonban eszméletüknél maradnak és kimenekülnek a járműből. (A tűzeseti kockázat 0,3 %-os, a vízbe zuhanásé még ennél is csekélyebb.) Becsült biztonsági öv esetén a baleset túlélési esélye 5-30-szor nagyobb, mint a járműből kirepülés esetén.

Sok járművezető szerint felesleges az öv beépítése, mert mindig lassan és elővigyázatosan vezet s még soha nem volt baleset részese ...

Ellenérv: Az óvatos járművezető sem védhet ki minden, más hibájából bekövetkező balesetet. Már 20 km/órás sebességnél is reális esélye van egy halálos kimenetű balesetnek.

Bizonyos balesetnél éppen az öv okozhat sérülést ...

Ellenérv: Kutatók szerint a sérülések 0,6 %-ánál jut csak szerephez az öv. Alig ismert olyan eset ahol a biztonsági öv lett volna a sérülés okozója. Valószínűségi számítás szerint is helytelen ilyen ritkán fellépő negatívumot az öv pozitív tulajdonságai elé helyezni.

Az övet rövid városi autózásra nem érdemes becsatolni ...

Ellenérv: A balesetek többsége többnyire rövid ut megtétele folyamán következik be. Éppen a városi forgalomban van szükség a saját magatartás kondicionálására és más hibája elleni védekezésre.

Az öv nagy sebesség mellett nem sejt ...

Ellenérv: Az ütközési sebesség az esetek többségében alacsonyabb, mint az utazási sebesség, mert ütközéskor a jármű már legtöbbször lefékezett állapotban van. Nagy sebességnél viszont igen gyakran felborul a kocsi, ilyen esetekben a biztonsági öv teljes mértékben képes védőszerepét betölteni.

A nőket különösen zavarja az öv. Félnek, hogy egy esetleges balesetnél felsőtestük megsérülhet. Terhes nők születendő gyermeküket féltik az öv okozta sérüléstől ...

Ellenérv: Az öv vagy az ülés helyes beállításával ( az utóbbi előre vagy hátra huzásával) minden gépkocsiban beállítható a női testnek is kellemes helyzet. A születendő gyermeknek is csak akkor van reális esélye a baleset túlélésére, ha az anya övet használt.

További érvek: az öv túl drága, pénzügyi okokból nem fizetődik ki megvenni, beépítési nehézségekkel kell számolni, ki- és bekapcsolásnál sokat kell vele bajlódni, nehéz felakasztani, könnyen szennyeződik, rongálja a ruhát, gyakori ki- és beszállásnál akadályozó az öv, nehéz az övet a különböző méretű utasokra helyesen beállítani, s az említettek jó része 'döveszettséggel jár ...

Ellenérvek: egy pár biztonsági öv fele annyiba kerül, mint a szélvédő üveg, amit a be nem csatolt vezető vagy utasa bármilyen, 20 km/óra feletti ütközésnél a fejével összetör. Az öv mintegy harodannyiba kerül, mint a kormánykerék, amelyet használhatatlanná deformál az ütközéskor tetlenül előrelendülő gépkocsivezerő mellkasa. Ezen túlmenően még nem sikerült hitelt érdemlően megállapítani; milyen arány állítható fel a biztonsági öv ára, valamint az övhasználatot mellőzők térsérülése, fejjuzódása, megvakulása, de főként a gépkocsiban elől ülők életének értéke között. Ugyanakkor tény, hogy a kényelmi megfontolások részben helytállóak, s ezzel kapcsolatosan csak az ipar, illetve a kereskedelem szolgálhat kellő ellenérvvel oly módon, hogy a lehető legkényelmesebben használható öveket dobja piacra.

A tudomány korszerű álláspontjának megfelelően tevékenykedő propagandának tehát megfelelő módszerekkel kell leküzdenie az említett ellenérzéseket. Segítenie kell abban, hogy a jogszabály előírásait az autósok minél nagyobb többsége megértéssel fogadja és belső szükségletként érezve, önként támogassa.

Összefoglalva: a biztonsági öv eredményes használatának alapfeltételei a következők:

- technikailag tökéletes és kényelmes övrendszer, amely megszabadítja az autósokat az öv be-, illetve kikapcsolásakor jelentkező kellemetlenségektől.



- A biztonsági kampánytól akkor várható nagyobb eredmény, ha nem csupán az értelemre, hanem az érzelmekre is támaszkodik. A külföldi próbálkozások főként azért voltak korlátozott mértékben hatékonyak, mert az emberek értelmére akartak apellálni, s azt magyarázták újra meg újra, amit az emberek többsége már ugyis tudott.
- Tény, hogy amennyiben a jogszabályi előírást nem előzi meg felvilágosító munka, a rendeltől csak korlátozott körben várhatunk eredményt. A jogi előírást elő kell készíteni, hogy a rendelkezéseket a járművezetők és utasaik valóban figyelembe vegyék.

3. A biztonsági öv használatával kapcsolatos külföldi kampányok felhívták a figyelmet arra is, hogy a csupán információs jellegű propagandák nyitott kapukat döngöttek; a járművezetők többsége a biztonsági övek előnyeit elméletben ismerte. Ez a tudásanyag azonban nem volt képes megtörni a pszichés ellenállást. A csak motivációs alapon felépülő kampányok ugyan csak igen korlátozott sikerrel kecsegtettek. A feladat nyilvánvalóan az, hogy az értelmi és az érzelmi meggyőzést egybekapcsoljuk. Ez azonban időben is tartós, rendszeres tudatformáló munkát tételez fel, már az övviselést megelőzően is.

Külföldön az ilyen munkába - a közvetlenül a balesetelhárítással, közlekedésbiztonsággal foglalkozó szervezeteken kívül - bekapcsolódik a napisajtó, a rádió, a televízió, hogy a korszerű hírközlés képi és hangos effektusait kihasználva formálja a közvéleményt. Az érzelmekre ható, de az emberi értelmet is segítségül hívó munka két fő iránya tehát a pozitív befolyásolás és az emberi könnyelműséget bemutató elriasztás.

### ÖVHASZNÁLAT ITTHON

Hazánkban ma még meglehetősen magas az olyan járművezetők száma, akik - különféle okok miatt - kocsijukba nem szereltették be az övet, illetve az övet nem használják, ezért az övviselési propaganda súlypontjainak és irányainak kijelölésénél a következő szempontok kiemelése látszik célszerűnek:

- Általánosságban tudomásul kell venni, hogy az övhasználat kezdetben mindenkinek némi kellemetlenséget okoz, de csak rövid ideig. Egyébként is: kiseb kellemetlenséget célszerű elviselni, ha ezzel esetleg egy nagyobb bajt elözhetünk meg. A megfelelő öv a gépkocsiban a mozgásszabadságot nem korlátozza, vagy ha igen, csak jelentéktelen mértékben.
- A rendszeresen a városban és rendszeresen az országúton közlekedők körében eltérőek az érvek. Amíg a városban az életmentő szerepen túl kidomborodik a sérülést elhárító szerep (hiszen már egész lassu sebességnél is nagy a sérülési vagy halálos baleset elszívási

kockázat), addig vidéken (nyílt országuton, autópályán) elsősorban a frontális ütközések, valamint az utoléréses balesetek alkalmával gyakori súlyos sérülést, halált, illetve a felboruláskori kocsikból kiesést akadályozza meg.

3. Döntő érv az övviselés mellett az is, hogy a múlt évben elhunyt minden második autós ma is élne, a súlyosan sérülteknek pedig mintegy 60 %-a csak könnyen vagy egyáltalán nem sérült volna meg, ha használta volna az övet,

- 50 km/órás frontális ütközés esetén - ami egyben azt is feltételezheti, hogy két szemben haladó autó 25-25 km/óra sebességgel közlekedett - az autóban ülőt olyan megrázkódtatás éri, mintha egy ház negyedik emeletéről vetette volna le magát,

- aki takarékoskodni akar, az övet vesz, mert - amint az a korábbiakból kitűnt - egy pár biztonsági öv sokkal kevesebbe kerül, mint egy szélvédő üveg vagy egy kormánykerék.

4. Biztonsági öv viselése nélkül az összeütközésben részes gépkocsivezető a következő - öt fázisra tagolható - "élménysorozat" éli át:

- 1. fázis: a hirtelen bekövetkező fékezés következtében a járműben ülők hátulról előre esnek. A hirtelen és természetellenes mozgás következtében a lábizomzat túlzott mértékben megfeszül, majd a terhelést nem bírva, a térd a műszerfalhoz ütődik.

- 2. fázis: a fej beleütközik a gépkocsi valamely fej előtti részébe.

- 3. fázis: a fej rövid hátracsapódása.

- 4. fázis: a fej gyorsuló mozgással beleütközik az első szélvédő üvegbe. Ezzel egyidejűleg a mellkas a kormánykerékre és a kormányoszlopra csapódik.

- 5. fázis: a nyak és az arc a kormánykerékre zuhan, a fej pedig a műszerfal felső részének vágódik.

Becsatolt biztonsági övvel ez az öt fokozatu folyamat szintén lezajlik, azonban erősen korlátozott és lefékezett mértékben. Fontos hangsúlyozni, hogy a most leírt eseménysorozat mindössze két tized másodperc alatt zajlik le. Nyilvánvaló, hogy ilyen rövid idő alatt az ember az ütközésnek nem csupán ellenállni képtelen, hanem erre még reagálni sem tud. Előfordulhat, hogy összeütközéskor a gépkocsi eleje akár fél méterrel is "megrövidül". A becsatolt öv biztosítja, hogy - igen súlyos erejű ütközéskor is - a test tehetetlenségénél fogva ne lendüljön előre, sőt minél távolabb maradjon a hozzá sokkal közelebb került szerelvényfaltól, kormánytól.

5. Az eddigiekből több fontos övhasználati következtetés adódik.

- Fontos, hogy becsatolt övvel se ülünk a kormánykerék közvetlen közelébe. Ugy állítsuk be az ülés távolságát és dőlésszögét, hogy a kormánykereket, valamint a vezetés közben állandóan használt kapcsolókat nyújtott kézzel érjük el.
- Az öv sohase legyen túl laza. Maximálisan a mellkasunkra merőlegesen fordított tenyerünk férjen az öv és testünk közé.
- Az egykezes öveknél a kocsi közepe felé eső kapcsolóegység szára csak olyan hosszú legyen, hogy terhelés esetén is a csatolórésszel legfeljebb az ülés magasságáig érjen el. Amennyiben a hajlítható szár hosszabb, fennáll a veszély, hogy hirtelen lassuláskor az emberi test előrelelendülése miatt ez a rész megnyulik, az öv felcsuszlik, s ezáltal részint nem éri el a kívánt visszatartó hatást, (ugy viselkedik, mintha túlságosan laza övvel vezetnénk), részint a rossz helyen átívelő öv hasi sérüléseket okozhat.
- A mondottak a nőkre is érvényesek. Ők azonban - érthetően - gyakran aggódnak, hogy hirtelen fékezéskor az öv mellsérülést okozhat. A probléma elsősorban a viszonylag alacsonyabb (160 cm és ennél kisebb) termetűeknél reális. Megoldás mindig van. Ahol lehetséges, célszerű az öv több felső rögzítési pontja közül a legalsót választani. De segíthet az ülés kismértékű előre vagy hátra állítása is. Az automata öv pedig kényelmes kezelhetősége, tetszőleges, és a test vonalát követő beállíthatósága miatt minden ilyen jellegű problémát eleve kizár.
- Az automata öveknél viszont arra kell ügyelni, hogy az automatika szabadon mozoghasson, s a vezetés közben mindig kövesse a test mozgását, ráfeszüljön a testre.

6. A járművezetők csoportjai közül fokozott figyelmet kell fordítani a hivatásosok meggyőzésére. Többségük ugyanis túlzott önbizalommal rendelkezik. Fontos feladat - különösen a személygépkocsik esetében - annak elérése is, hogy a mindenkori utas hátral foglaljon helyet, vagy ha elől ül, vonakodás nélkül kapcsolja be az övet.

7. Mind a szülő-gyermek, mind az oktató-járművezető tanuló viszonylatban fontos szerepe van az övnek. Lényeges, hogy az oktató már első alkalommal csatolja be az övet, s ezzel is hangsúlyozza az öv fontosságát. Az ATI tapasztalatai szerint a tanulók többsége szívesen használja az övet, s ez elősegíti a helyes testtartás kialakítását. Fontos, hogy az említett intézeten kívül a MAK, az MHSZ és a különböző munkaközösségek minden oktatója már most felismerje ennek a pedagógiai elvnek a fontosságát. Az ATI szerint az elindulás előtti helyes sorrend: ülés beállítása, tükör igazítása, öv bekapcsolása. A túl feszesre állított öv ugyanakkor a tanulóban a beszorítottság érzetét kelti, sőt a figyelmet is elvonja. Így ez kerülendő.

8. Az önkéntes övhasználat elterjesztéséhez nagy segítséget adhat híres, ismert személyiségek (népszerű színészek, sportolók, különösen autó- és motorversenyzők, magas házak építői, pilóták, légikisérők, hidépitő munkások képi bemutatása és olyan nyilatkozata, hogy mindennapi munkájukban ugyan kénytelenek vállalni a veszélyt, önként viszont mégsem kockáztatják életüket.
9. Indokolt a propaganda kiterjesztése a fejtámlahasználat tekintetében is. A fejtámla csak akkor töltheti be szerepét, ha
- megfelelő erőfelvétellel képes,
  - közvetlenül a vezető feje mögött, a tarkó felső részének egymagasságában van beállítva (az alacsonyan elhelyezett fejtámla nem véd az ún. ostorcsapás ellen),
  - méreteinél fogva nem zavarja a visszapillantó tükörben a hátralátást,
  - megfelelően (magába az ülésbe, illetve átfutó hevederrel az üléstámlához) rögzítve van.

10. A kocsiban ülő gyermekek testi épségének biztosítása ugyancsak elhanyagolhatatlan feladat.

A legkisebbek számára a gépkocsiba ún. villámzárral becsatolható babakocsi-egység a legmegfelelőbb, amelyben a gyermeket külön lehet rögzíteni. Az 1-4 évesek számára a gyermek biztonsági ülés a legcélszerűbb. Hangsúlyozni szükséges, hogy a KRESZ-ben említett előülési tilalmi korhatár csak a minimális életkor felől rendelkezik. Külföldi tapasztalatok alapján - ott általában a jogszabályok is így intézkednek - 12 éves életkor előtt az elől felszerelt felnőtt biztonsági öv a gyermeknek (testmagassága miatt) nemcsak kellő védelmet nem nyújt, de kifejezetten sérülést okozó hatású lehet. A gyermek 6-12 éves kor között csak akkor ülhet az első ülésen, ha a gépkocsiba speciális övet építettek. Amíg a gyermek nem éri el a 155-160 cm-es testhosszt, az első ülésen nem foglalhat helyet.

A biztonsági öv általános és eredményes használatáért folytatott munkában az érintett állami és társadalmi szervek közös tevékenysége remélhetően hatékonyan szolgálja majd az emberi élet védelmét.

Dr. Irk Ferenc

az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézet  
munkatársa