

Ο τρόπος που οδηγούν οι Έλληνες

Έρευνα από τους μαθητές (Α4β) του 3^{ου} Επαλ Ηρακλείου

Πέρα από την ικανότητα οδήγησης και την λανθασμένη νοοτροπία στην οδηγική συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών αυτοκινήτων σημαντικό ρόλο έχουν και άλλοι παράγοντες οι οποίοι συν λειτουργούν θετικά ή αρνητικά σε αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

Παρακάτω γίνεται μια προσπάθεια ανάδειξης τέτοιων παραγόντων οι οποίοι παρουσιάζουν ερευνητικό ενδιαφέρον:

1. Service αυτοκινήτων: ασφάλεια των επιβατών και ορθή λειτουργία του οχήματος



Το service ή αλλιώς η γενική συντήρηση του αυτοκινήτου μας συνίσταται να γίνεται περίπου μια φορά τον χρόνο ή διαφορετικά όταν συμπληρωθούν περίπου 15.000 με 20.000 χιλιόμετρα, ανάλογα με τον τύπο του κάθε οχήματος. Ειδιάλλως, αν δεν είμαστε σίγουροι, καλό είναι να συμμορφωνόμαστε με τις υποδείξεις του εκάστοτε κατασκευαστή κάθε οχήματος. Επίσης, όταν καθοριστεί το πότε πρέπει να γίνει service στο αυτοκίνητό μας, είναι απαραίτητο να λάβουμε υπόψιν μας τα χιλιόμετρα που έχει διανύσει και το διάστημα που έχει μεσολαβήσει από το προηγούμενο service.

Στα περισσότερα αυτοκίνητα γίνεται ένα μικρό και ένα μεγάλο service, όπου ισχύουν άλλοι έλεγχοι και εργασίες. Για παράδειγμα, στο μικρό service συνήθως γίνεται μόνο αλλαγή λαδιών μαζί με κάποιους βασικούς ελέγχους, ενώ στο πλήρες service ελέγχονται σχεδόν τα πάντα. Το μεγάλο service περιλαμβάνει αλλαγή φίλτρου λαδιών, φίλτρου βενζίνης, φίλτρου αέρος, φίλτρου A/C και λεπτομερής τεχνικός έλεγχος. Επιπλέον, συνίσταται να κρατάμε ενήμερο το βιβλίο συντήρησης (service) του οχήματός μας για να γνωρίζουμε πάντα τι είδους συντήρηση χρειάζεται το αυτοκίνητό μας.

Από επίσκεψη σε συνεργεία αυτοκινήτων της περιοχής της Αλικαρνασσού και με συνεντεύξεις από μηχανικούς αυτοκινήτων προκύπτει πως ενώ τα συνεργεία προσπαθούν με προγραμματισμό για κάθε αυτοκίνητο να ειδοποιούν τους ιδιοκτήτες τους για το τακτικό service δυστυχώς μόνο το 50% ανταποκρίνεται. Οι υπόλοιποι επισκέπτονται το συνεργείο μόνο όταν προκύψει κάποια βλάβη η οποία δεν μπορεί να αποφευχθεί η επιδιόρθωση. Συνεπώς τα αυτοκίνητα αυτά εκπέμπουν περισσότερους ρίπους, η λειτουργία τους δεν είναι η ορθή προβλεπόμενη και είναι επικίνδυνα στην κυκλοφορία αφού δεν θα ανταποκριθούν σωστά σε μία ενδεχόμενη δύσκολη και άμεση ανάγκη ακινητοποίησης ή ελιγμού για την αποφυγή κάποιου ατυχήματος.

- 2. Ελαστικά: Αποτελούν την πρώτη επαφή του αυτοκινήτου με τον δρόμο και είναι αυτά που αντιμετωπίζουν κάθε είδους καιρική συνθήκη και οδηγικές ανάγκες.**

Κάθε πότε γίνεται η αντικατάσταση των ελαστικών



Όλα τα ελαστικά φθείρονται ή καταστρέφονται και θα πρέπει να αντικατασταθούν κάποια στιγμή. Το πόσο γρήγορα έρχεται αυτή η στιγμή εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, όπως οι οδηγικές σας συνήθειες, η περιοχή όπου ζείτε και το πόσο καλά συντηρείτε τα ελαστικά σας.

Θα πρέπει να ελέγχετε τακτικά τα ελαστικά σας, τουλάχιστον μία φορά το μήνα. Να ελέγχετε τα παρακάτω σημεία για να διαπιστώσετε εάν τα ελαστικά χρειάζονται αντικατάσταση:

- **Ράβδοι φθοράς πέλματος:** τα περισσότερα ελαστικά διαθέτουν ράβδους φθοράς πέλματος, οι οποίες είναι ράβδοι από σκληρό καουτσούκ που είναι

ορατές μόνον όταν το βάθος πέλματος έχει φθαρεί πέρα από το όριο για ασφαλή οδήγηση, το οποίο είναι συνήθως 1,6 mm.

- **Ανομοιόμορφη φθορά:** Θα πρέπει επίσης να ελέγχετε το πέλμα για ανομοιόμορφη φθορά, καθώς ενδέχεται να υποδηλώνει άλλα προβλήματα στα
- **Εξόγκωμα ή φούσκωμα στο πλευρικό τοίχωμα** του ελαστικού. Μπορεί να οδηγήσουν σε βλάβη του ελαστικού και ενδέχεται να είναι επικίνδυνα.
- **Ένα ελαστικό κλάταρε επειδή έσκασε.**
- **Σκισίματα** ή άλλες σημαντικές βλάβες.
- **Τρύπες στο πλευρικό τοίχωμα ή στο πέλμα μεγαλύτερες από 0,64 cm.** Δεν μπορείτε να επισκευάσετε μεγαλύτερες τρύπες και δεν θα πρέπει να επισκευάζετε ελαστικά όπου το βάθος πέλματος είναι κάτω από 1,6 mm

3. Παλαιότητα του στόλου των αυτοκινήτων στην Ελλάδα



Τα στοιχεία του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (European Automobile Manufacturers Association – ACEA) η μέση ηλικία των επιβατικών στην Ελλάδα το 2015 ήταν 13,5 χρόνια, ενώ το 2017, σύμφωνα με τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ), η μέση ηλικία των επιβατικών που κυκλοφορούν στη χώρα έχει αυξηθεί στα 15,4 χρόνια.

Η μέση ηλικία των ελαφρών φορτηγών στην Ελλάδα ήταν το 2015 16,8 έτη, η μεγαλύτερη στην Ευρώπη, ενώ η μέση ηλικία των φορτηγών και των λεωφορείων ήταν το 2015 18,7 έτη, επίσης η μεγαλύτερη στην Ευρώπη. Η Ελλάδα παρουσιάζει τα μεγαλύτερα ποσοστά κυκλοφορούντων επιβατικών στην κατηγορία Euro 3 (αυτοκίνητα δηλαδή που έχουν κατασκευαστεί την περίοδο 2000-2004), καθώς αποτελούν το 27,9% του στόλου, σε σχέση με τα Euro 6, που καταλαμβάνουν ποσοστό μόλις 3,2%.

Πίνακας

- **Euro 1 (1992):**
 - For passenger cars—91/441/EEC.

- Also for passenger cars and light trucks—93/59/EEC.
- **Euro 2** (1996) for passenger cars—94/12/EC (& 96/69/EC)
 - For motorcycle—2002/51/EC (row A)—2006/120/EC
- **Euro 3** (2000) for any vehicle—98/69/EC
 - For motorcycle—2002/51/EC (row B)—2006/120/EC
- **Euro 4** (2005) for any vehicle—98/69/EC (& 2002/80/EC)
- **Euro 5** (2009) for light passenger and commercial vehicles—715/2007/EC
- **Euro 6** (2014) for light passenger and commercial vehicles—459/2012/EC and 2016/646EU

Πηγές:

<https://www.kathimerini.gr/968321/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/meta3y-14-kai-18-etwn-ena-sta-3-ix-poy-kykloforoy-n-sthn-ellada>

<https://gsmervice.gr/kathe-pote-prepi-na-kano-service-aftokinito-mou/>

https://www.goodyear.eu/el_gr/consumer/learn/when-to-replace-your-tires.html