

Új fejlesztésű biztonságnövelő jelző-készülékek a járműközlekedésben résztvevőknek

Blahó Miklós
Új Érték Szövetkezet
Budapest 1033, Zab utca 5.
blaho.m@freemail.hu

Előrebocsátom, hogy a következő találmányok használatakor vagyis azok jelzései láttán olyan gyomor-feszültség oldódási érzetem volt, amelyet bizonyára azok is átérezhetnek, akik a következő készülékeket használni fogják. A következő találmányi termékeket ismertetem, amelyeknek többségét az Új Érték szövetkezet keretében állítunk elő és árusítunk:

1. Fékhatásjelző harmadik féklámpa
2. Fékezés és lassulás vészjelző
3. Veszélyes álmósodás fokát mérő kézi készülék
4. Alvásriasztó kézi készülék
5. Alvásriasztó kormányhuzat szerkezet

A készülékek ismertetése:

1, Fékhatásjelző harmadik féklámpa:

Az átalakított hagyományos harmadik féklámpával fokozatosan a fékpedál benyomásával arányosan egyre szélesebb csíkban világítva kijelvezhető a fékezés intenzitása. A középső izzó egyidejűleg ég a helyzetjelzővel.



Nyilván a lámpa kihunyása fordított sorrendben történik.

A fékezés állapotát és folyamatát a mögöttes vezető gyorsan, pontosan észleli.

Előnyei:

- a balesetbiztonság növelése
- a stressz csökkentés
- kisebb mérvű üzemanyag takarékoság
- kis mértékű járműkopás

A készülék fékpedál-kapcsolója olyan módon van kialakítva, hogy aki azt először használja - az első erős fékezés alkalmával - egyúttal be is állítja a fokozatkapcsoló végállását a legnagyobb fékezés kijelzéséhez. Ilyen módon a készüléket nem kell bemérni pl. jövőbeni műszaki vizsgák alkalmain.

2, Fékezés és lassulás vészjelző készülék:

A vészjelző a járműből hátrafelé jelez. A jelző-lapok a súlyuk tehetetlensége okán mozgathatók a fékezés illetve az annak következtében fellépő lassulás nyomán.



A készülék másik kiviteli mintája:

Két - kisebb-nagyobb - súlyú plastik-lapból álló jelzők emelkednek fel a fékezés erősségének arányában.

Először a „Lassíts!” jelzés emelkedik fel.



Azután a „Stop!” feliratú jelzés emelkedik fel, eltakarva az előbbi lap-jelzést.

A bemutatott vészfékezési lassulás jelző előnyei:

- a fékezéstől részint függetlenül mutatja a nagyfokú járműlassulást
- a mögöttes vezető általában jobban felkészülhet a saját járművével való hirtelen lassulásra
- bizonyos kisebb mértékű üzemanyag és járműkopás csökkentés érhető el
- a stressz-oldó hatás érzete

3, Veszélyes álmosodás fokát mérő kézi készülék:

A készülék tenyérszerű nagyságú és arra alkalmas, hogy az ujjainkkal való kapcsoló-sor reakció-időnkét mérhessük meg, amelynek a vezetői fáradtságban van jelentősége, hogy meddig jó reflexünk, és mikortól nem vezethetünk tovább. A készülék annyira új, hogy mostanában ki és a veszélyes álmoság mérésére, ellenőrzésére való. A készüléken levő kapcsoló-sor fölötti kigyulladásokra kell az alatta lévő nyomógombos kapcsolót benyomva azokat kioltani és a

gyorsaságából méri a készülék a fáradtság fokát. Amennyiben a piros véglámpa kigyullad, a veszélyesen álmos, fáradt; azután tilos tovább vezetnie.

4, Alvásriasztó kézi készülék



Van a vezetőknek egy utolsó lehetőségük az életük megmaradására, amelynek az alapja az a közismert fiziológiai jelenség, miszerint amint elalszik az ember, abban a pillanatban elernyednek az akaratlagos izmok és lecsúszik a kéz, lebillen a fej stb. Ekkor még - csakis eszköz, készülék segítségével - önébreszthetjük magunkat, máskülönben olykor sikoltásra, csattanásra ébredhetünk, vagy akkor se, csak esetleg a kórházban, avagy sose...

A készülékek típusai között vannak szem-pislogást érzékelő, fej-bólintásra működő stb. és újabban ama saját fejlesztésű kézi alvás-riasztó készülék, amelyet egy ujjra vagy a kezujjakra lehet felhúzni és a nyomógombos kapcsolóját összenyomva tartani, mellyel eközben is vezethet az ember. Ilyen az alvás-riasztó gyűrű illetve az alvás-riasztó kézi készülék. A figyelem koncentráció megosztása mindössze annyi mintha cigarettázna vagy beszélgetne a vezető a ~~Kardiálys~~ ~~4~~ ~~közben~~ elaludtam - szándékosan álmosan vezettem -, hogy ezzel is meggyőződjek a hatás intenzitásáról és a készülék alkalmasságáról. A kísérlet után persze felhagytam a álmos vezetéssel. A készülék visítő hangja szinte ugyanabban a másodpercben felébresztett amikor elaludtam. Arra is rájöttem, hogy a közel egymás utáni riasztás esetén a második 1-2 vagy még több másodperc, talán 5-6 másodperc múlva ébreszt fel, tehát ha már másodszer az ember magát, azután már akár szokatlanul vagy tán szabálytalanul, de nem veszélyesen vagy veszélyhelyzetet teremtve kell, hogy megálljon, máskülönben nagyobb a veszélye annak, hogy alszik el úgy, hogy meghal, semmint egyáltalán felébredne. A harmadik vagy még több való önébresztésnek csekély az esélye. Tehát azon a napon, amelyiken ha felébred a riasztóra az ember, azután okvetlen pihenjen vagy aludjon az illető, vagy aznap már ne vezessen többet...

Egyik este az ágyban kipróbáltam, lefekvéskor kézbe vettem és üzembe helyeztem a készüléket negyedóra múlva azon vettem észre magamat, hogy mi van, hogy ilyen hamar szól az a vekker? Akkor hatalmas megnyugvást és stressz-oldódást éreztem, azontúl már másnap sokkal több

önbizalommal és magabiztossággal, sőt érezhetően nagyobb biztonsággal vezettem az autóm. alvás-riasztót a gépkocsi tartozékának tekintem...

Egyes felhasználói visszajelzések alapján, mindenképpen hasznosnak mondják főként a kézi készüléket. Ám a kézi készüléket már használók közül kéri a legtöbben a körérintkezős kormányhuzat-szerkezetet.

A kézi készülékek használatakor betartandó:

- amikor álmosodunk és elővesszük a kézi riasztó készüléket, már készüljünk, a hamaros megállásra és pihenő útközbe iktatására és várakozó-hely kiválasztására
- a kézi készüléket a bal mutató- és középujjunkra vagy a közép- és gyűrűs-ujjunkra húzzuk fel a készüléket és az ujj-közök összeszorításával nyomjuk be és tartjuk benyomva a középső kapcsoló-gombot, hogy nehozz szólaljon
- ha a készülék majdnem annyit sípol vagy közel fele annyi ideig sípol mint amennyi a teljes használati időszak, akkor úgy megszokhatjuk a síphangot, hogy kétséges az önébresztés, amikor elalszunk, emiatt kerüljük el a készülék túlzott használatát
- amikor egyszer elalszunk vezetés közben és a készülék visító hangjára ébredünk, utána már mihamarabb meg kell állni és pihenni, mert a másodszori önébresztés már közel fele akkora esélyű, ami messze nem olyan sok, mint az első alkalommal (a harmadik és a többi ébresztés még kevesebb, egyre kisebb esélyű)

A tapasztalatom szerint a közúti járművezetés közben jelentkező álmosodás - hosszabb úton - többnyire óhatatlanul bekövetkező esemény. Ugyanis vezetés közben a nagy álmosodás úgyszólván nem hárítható el megállás és pihenés nélkül, hiszen amint éppen elalszunk, már nem uralom, uraljuk a kormányt; és hogy nehozz elaludjunk, azért egy idő után hiába csípjük magunkat vagy szorítjuk a kormánykereket egyre többször és kissé még több ideig hunyjuk le szemünket vagy magunktól megállunk, vagy ütközünk és balesetet szenvedhetünk. Álmosodás és aluszékony-ság-érzet idején - bárhozz is sietünk -, vagy állunk meg min. 5-10 percre és aludjunk, vagy sétáljunk, tornázzunk. Menet közben inkább még az utasnak is szólunk és ő is figyeljen és avatkozzon közbe, ha akár egy pillanatra is elbóbiskolnánk (kiáltson ránk, ragadjon vállon, persze ne túl nagy ijedséget okozva, nehozz elrántsuk a kormánykereket).

Azt kell időben mérlegelni, hozz ha hamar hazaérek, vagy nemsokára lesz az autópálya mellett pihenő, akkor odáig bírjam ki, ami még elég valószínű, hozz elviselhető terhelés a szervezetre és „nem feszítjük tovább vagy túl a húrt” és megállunk, pihenünk és utána éberek, éberebbek leszünk. Amikor sietünk, a járműből pár percre kiszállva és járkálva, tornázva tudjuk viszonylag a leggyorsabban folytatni utunkat.

Azt is mérlegelni kell, hozz olykor kevésbé tudjuk kipihenni magunkat, mégis el kell indulnunk a gépjárművel, máskülönben ha nem teljesítjük a szállítási feladatot, nem kapjuk a jövedelmünket. Ennek a problémának a megoldásához valóban alvás elleni eszköz használatba vételével jutunk a legközelebb. Alvás ellenes készülékek használata nélkül az álmosodó vezető aznap lehetőleg ne vezessen. A már elalvás okán balesetet okozott vezető vigyen magával gépkocsi-tartozékként alvás-riasztó készüléket.

Nyilvánvalóan a frissen és kipihenten ébredés a legjobb állapot a vezetéshez.

Megkérdezem, ki aludt már el vagy okozott alvása miatt balesetet? Ha igen, használna-e efféle vagy másféle riasztót?

5, Alvásriasztó kormányhuzat szerkezet:

Az egyik változatnál egyszerűen két kis kézi kapcsoló van rászerezve a kormányhuzatra, amelyet a vezetés idején folyamatosan nyomva kell tartani ahhoz, hozz ne szólaljon meg:

A másik változatnál a körhuzat kerületén fémcső van körben és annak közelében - műanyag-profilon - rézhuzal van kb. 2-3 mm-es távolságban. Ezenkívül hangos riasztó-szerkezet is rá van szerelve e huzatra. Amikor a körhuzatot nem fogják meg, a riasztó szól. Ha a kormányt és azon e huzatot kézben tartják és kormányoznak vele, akkor a két érintkező több helyen össze van nyomva és nem szól a riasztó:



Ehhez a riasztó-szerkezethez gyártókat keresek, amely mellett fenn fogom tartani a saját gyártásunk jogát is...

Veszélyes álmosodási szint - kérdőív:

Magyarországon tavaly 1303-an haltak meg a közutakon, amelynek kissé több, mint a fele eredő baleseti áldozat, vezető és utas vegyesen. Közülük a véletlen vezetők és utasok többen mint a balesetokozók, ezért jobbára a nem alvósoknak kell hatékonyabban mozgósítaniuk az baleset okozókat, hogy amíg megállnak még riasztót is használjanak, ám anélkül jóval előbb le, még kevesebbet vezessenek...

Az ön járművezetése közben:

- Lecsukódott-e akár egy pillanatra is egy szemhunyásnyira a szeme?
- Szorítja-e a kormány-kereket, hogy éberem maradjon?
- Észleli-e magán, hogy a figyelmét a szokásosnál nagyobb erővel kell összpontosítani és még kell koncentrálnia?
- Csipkedi, ütögeti magát, hogy nehogy elaludjon?
- Akaraterővel igyekszik legyűrni magában az álmoságát?
- Azon vette észre magát, hogy felébredt és az előbb aludt?
- Eléggé bizonytalan már abban, hogy éberem el tud jutni a mai úticéljához?
- Az autórádió vagy magnó műsort vagy zenét jó hangosan hallgatja?
- Azt veszi észre magán, hogy valamit - pl. irányjelzést - kihagyott?

- A vezetőülésben többször is fészkelődik, nyújtózkodik, tornáztatja magát?
- A kezével olykor érinti-e a fejét, simítja a haját, tarkóját?
- Felfigyelt arra, hogy kissé túl eltért a megszokott kerékvágásból vagy majdnem letért az útról?
- Megkérné-e vagy megkérte már az utastársát, hogy csapja önt háton és ezért kissé előrehajolt?
- Szólt-e az utasának, hogy figyelje az utat sőt önt is, nehogy elaludjon egyikük se?
- Szólt-e az utasa, hogy vigyázzon jobban a vezetéssel, vagy megkérdezték-e, hogy érzi magát, e?
- Gondolt-e riasztó vagy ébresztő készülékre, amit jó lenne elővenni, nehogy elaludjon?

A fenti kérdések közül amint egyre is igennel válaszol, haladék nélkül meg kell állni! használata mellett is haladéktalanul meg kell állni, csak amíg meg is tud állni ön addig is ezzel az alvás-riasztó készülékkel jobban vigyázhat magára, nehogy előbb aludjon el, mintsem leállna és pihenőre térne, pl. autópálya mentén amíg az első parkolóhelyig elérkezik. Figyelem; a - alkalmatlan - veszélyes álmoság - állapotában még riasztóval is haladéktalanul meg kell állni és vezetni.

A közúti elalvásos balesetek általábani megelőzéséhez jobb és helyesebb az önébresztő használatba vétele:

A járművezető aligha képes - főleg vezetés közben - az elalvása után 1-2 mp között önmagától ébredni, bár több esetben kézelejtésre, fejelbillenésre stb. esetleg felébredhet. A - kipróbálás és bevizsgálás nélküli - egyes szakhatósági állásfoglalások és vélemények szerint amennyiben a járművezető az ébresztő-készülékben bízva és talán hozzá is szokva vezetésre alkalmatlan - álmos - állapotban folytatná a vezetést és azalatt a járművezető elalvásának a riasztó készülék által történő ébredése és a riasztás hatására ismételten kialakuló - a biztonságos vezetésre alkalmas állapothoz szükséges - éberség között eltelt időtartam alatt (ez lehet több másodperc is) a járműnek gyakorlatilag nincs vezetője. Ennek ellenére ha a vasútnál és kamionoknál jelentős ébren tartó eszköztár van jelenleg is használatban, akkor a többi közúti járművezetőnél is valamilyen szintű önriasztó módot és eszközhasználatot érdemes bevezetni. Meg vagyok győződve arról, hogy már az idén akár 10 %-os balesetcsökkenést érnének el. Mivel a - főleg a hivatásos - járművezető az álmosodás kisebb fokán - a tiltó rendelkezések ellenére - is vezet, hiszen - a munkáját végezve - a szállítási határidőket is igyekszik betartani, ezért törekszik az álmosága olyan fokáig mégis vezetni, amikor már érzi, hogy nem bír tovább ébren maradni és végül megálljon, hiszen akkor azután a vezető már pontosan tudja, hogy máris félre kell állni. Az egyes vezetők talán folytatnák ugyan a járművezetést, azonban a felelősségtudatosabb járművezetők többségükben inkább megállnának bizonyos ideig tartó pihenőre, és akkortól nyilván nem vezetnék tovább a kipihent állapotuknak visszanyeréséig (ezeket a vezetői viselkedési formákat a közeljövőben jól megtervezett kísérlet-sorozattal be is lehet mérni és gyakorolni).

Az önriasztót minden esetre azoknak jobb és helyénvalóbb használni, akik már alvásuk miatt bajt vagy balesetet okoztak, hogy amíg megállnak, addig is felriaszthassák magukat, ha még a megállásuk előtt aludnának el. Ez az álláspont azért fontosabb minden más álláspontnál is, mert az elalvós sofőr az esetenként életmentő készülék használati módon még biztosabban meg tud állni pihenni és akkor várhatóbb, hogy nem annyira üt el másokat...

Mivel kipróbáltam a készüléket úgy, hogy direkt álmosan vezetve elaludtam, hogy valós tapasztalatokon alapuló véleményt alkothassak, hogy a készüléket annak, aki csak egy kicsit is tovább vezet annál a pontnál, amikor épp csak egyszer-kétszer lecsukódik a szeme, amikor a KRESZ-szabályok szerint hamar, minimálisan a fékút megtétele után már meg kell állnia, akkor addig is amíg tényleg meg tud állni - eljut a parkoló-helyig vagy az adott megállni tilos útszakaszt elhagyja stb. - használhat ébresztő készüléket. Ugyanis a hatóság - ha nem is pártolja, amellet nem tiltja a riasztó-készülék használatát. A készülékkel való esetleges önébresztés esetén - már az első ébredéstől mihamarabb meg kell állni -, ugyanis a további önébresztés sikeres kimenetele sokkal kevesebb esélyű. (Az első önébredés min. 90 %-os, a 2. kb. 50 %-os, a 3. kb. 10 %-os stb esélyű.)

A járművezető aligha képes - főleg vezetés közben - az elalvása után 1-2 mp között önmagától ébredni, bár több esetben kézelejtésre, fejelbillenésre stb. esetleg felébredhet.

Bár - kipróbálás és bevizsgálás nélküli - egyes szakhatósági vélemények szerint amennyiben a járművezető az ébresztő-készülékben bízva és talán hozzá is szokva vezetésre alkalmatlan - álmos - állapotban folytatná a vezetést és azalatt a járművezető elalvásának a riasztó készülék által történő észlelése és a riasztás hatására ismételten kialakuló - a biztonságos vezetésre alkalmas állapothoz szükséges - éberség között eltelt időtartam alatt (ez lehet több másodperc is) a járműnek gyakorlatilag nincs vezetője. Habár erre vonatkozó, más országokban már bevezetett szabályozási gyakorlatról nincs tudomásuk.

Mivel a - főleg a hivatásos - járművezető az álmosodás kisebb fokán - a tiltó rendelkezések ellenére - is vezet, hiszen - a munkáját végezve - a szállítási határidőket is igyekszik betartani, ezért törekszik az álmosága olyan fokáig mégis vezetni, amikor már érzi, hogy nem bír tovább ébren maradni és végül megálljon. Azonban ezt az időpillanatot rémesen nehéz eltalálni még a rutinos és tapasztalt vezetőknek is. Tehát a hatóságnak az álmos állapotban való vezetésnek tiltása mellett mégis az első önfelébredéshez sokkal okosabb riasztót is alkalmanként igénybe venni, hiszen akkor azután már pontosan tudja immár a vezető, hogy máris félre kell állni... Az egyes vezetők talán folytatnák ugyan a járművezetést, azonban a felelősségtudatosabb járművezetők többségükben inkább megállnának bizonyos ideig tartó pihenőre, és akkortól nyilván nem vezetne tovább a kipihent állapotának visszanyeréséig (ezeket a vezetői viselkedési formákat a közeljövőben jól megtervezett kísérlet-sorozattal be is lehet mérni).

Az önriasztót minden esetre azoknak jobb és helyénvalóbb használni, akik már alvásuk miatt bajt vagy balesetet okoztak, hogy amíg megállnak, addig is felriaszthassák magukat, ha még a megállásuk előtt aludnának el. Ez az álláspont azért fontosabb a szakhatósági álláspontnál is, mert az elalvós sofőr az esetenként életmentő készülék használati módon még biztosabban meg tud állni pihenni és akkor várhatóbb, hogy nem annyira üt el másokat...

Mivel kipróbáltam a készüléket úgy, hogy direkt álmosan vezetve elaludtam, hogy valós tapasztalatokon alapuló véleményt alkothassak, végérvényesen leszögezem, hogy a készüléket annak, aki csak egy kicsit is tovább vezet annál a pontnál, amikor épp csak egyszer-kétszer lecsukódik a szeme, amikor a KRESZ-szabályok szerint hamar, minimálisan a fékút megtétele után már meg kell állnia, akkor addig is amíg tényleg meg tud állni - eljut a parkoló-helyig vagy az adott megállni tilos útszakaszt elhagyja stb. - használhat ébresztő készüléket. Ugyanis a hatóság - ha nem is pártolja, amellet nem tiltja a riasztó-készülék használatát. A készülékkel való esetleges önébresztés esetén - már az első ébredéstől mihamarabb meg kell állni -, ugyanis a további önébresztés sikeres kimenetele sokkal kevesebb esélyű.)

I. Melléklet:

Mellékelem a szakminisztérium valószínűleg megegyezéseken és állásfoglalásokon - nem tapasztalatokon és kísérleteken alapuló - szakvéleményét:

Tisztelt Blahó Miklós!

Az Ügyfélszolgálatnak címzett megkeresését köszönettel megkaptuk. Fogadja szíves tájékoztatásul az illetékes szakfőosztály alábbi válaszát.

Az Ön által feltalált elalvás elleni készülék használatának kötelezővé tétele tárgyában Dr. Kóka János miniszter úrhoz intézett kérését a minisztérium közlekedési szakterületének bevonásával megvizsgáltuk.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium álláspontja szerint a járművezetés közben jelentkező fokozott fáradtság, jelentős figyelem csökkenés, elalvás veszély észlelésekor a járművezetőnek,

pihenés és felfrissülés céljából haladéktalanul meg kell állnia. A fáradtságból eredő alkalmatlanság esetében - bízva a „riasztó” berendezés segítségével - a közúti jármű vezetője vezetésre alkalmatlan állapotban folytatná a vezetést. Ez igen jelentős baleseti kockázatot magában, mivel a járművezető elalvásának a riasztó készülék által történő észlelése és a riasztás hatására ismételten kialakuló - a biztonságos vezetésre alkalmas állapothoz szükséges - éberség eltelt időtartam alatt (ez lehet több másodperc is) a járműnek gyakorlatilag nincs vezetője.

A közúti járművezetők figyelmének jelentős csökkenése, elalvása esetében automatikusan működésbe lépő „riasztó” készülékek kötelező használatának elrendelésére (pl. az autópályán vagy autóúton közlekedő járművek vezetői részére) az ismertett körülmények alapján lehetőséget nem látunk. Erre vonatkozó, más országokban már bevezetett szabályozási gyakorlatról nincs tudomásunk.

Köszönjük, hogy találmányáról tájékoztatta a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumot. További munkájához sok sikert kívánunk.

Bp. 2007 július

Üdvözlettel,

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

II. Melléklet:

Mellékelem a TÜV NORD-KTI Kft. szakvéleményét

TÜV NORD-KTI Kft.

Budapest 1119 Thán Károly utca 3-5.

Tisztelt Uram!

A jelenlegi magyarországi közlekedésbiztonsági helyzetben megítélésünk szerint minden "javító" eszköz használata fontos lehet!

Az elalvasos balesetek megelőzése ebből a szempontból is figyelmet igényel. Azok az eszközök - és több ilyen ismert - melyek csökkentik az esetleges elalvás veszélyét, egyidejűleg csökkentik a balesetek bekövetkezésének valószínűségét, tehát hozzájárulnak a közlekedés biztonságának javításához.

Az Ön által kifejlesztett alvás-riasztó készülék ezen eszközök számát gyarapítja. Alkalmazása meglehetősen speciális vezetési technikát igényel (a kormánykeréken tartasuk összezárva ujjainkat). Abban az esetben, ha a gépkocsivezető vállalja, illetve alkalmazza ezt a fajta vezetési technikát, a javasolt eszköz csökkentheti az elalvás okozta baleseti kockázatot.

Tekintettel arra, hogy kedvezőtlen hatása nem tűnik bizonyítottnak, használatát nem ellenezzük, rábízva a gépkocsi vezetőjére ennek eldöntését! Alkalmazása nem jelent többlet veszélyt a közlekedés biztonságára, ezért tiltása nem indokolt.

Megjegyezzük, hogy jelen kialakításában az Ön által kifejlesztett eszköz nem jóváhagyásra kötelezett tartozék.

Budapest, 2007 február 20.

Üdvözlettel

Dr.Gellér Józsefné
ügyvezetőhelyettes

Megjegyzés:

Az előadást bővített formájában bárki kérésére a megadott e.mail-címére vagy megadott lakcímére - papír-formában - postai levélben elküldöm.

III. Melléklet:

Charta az ébren közlekedésért

A közutakon egyre gyakrabban előforduló és mind több halálos áldozatot követelő elalvásos balesetek számának hatékony csökkentéséért e jelen Chartát hirdetjük meg. A Chartában megfogalmazott céljaink és elvárásaink a következők:

- Kezdetben - lehetőleg 1 éven belül - kb. 10 %-ban visszaszorítani az alvás miatt bekövetkező balesetek számát, elsődlegesen a veszélyes álmoság felismerését megkönnyítő ismeretek és tapasztalatok köztudatosításával és másodsorban a kézi vagy kézügybe vehető alvás elleni riasztó-készülékek köztudatba vitelével.
- A jövő évet követően - évente min. 100 fő halálos áldozat elkerülésével - a múlt évi 1300 fős - összes halálos áldozat - mutatószámunk legfeljebb a felére csökkentését óhajtjuk elérni.

Az önébresztés és önébrentartás jelenleg elvben az alábbi esetekben lehetséges:

- A vezető szól az utasának, hogy ha elaludna, rögtön ébressze fel.
- A vezető elalvásakor az akaratlagos izom-elernyedése folytán - fejét előre billenti, kezét leejti stb. - valamilyen zavaró ok miatt felébred.
- A vezető - amint megállapítja a veszélyes álmosodását (lecsukódik a szeme, majdnem elalszik stb.) - haladéktalanul meg tud állni, hogyha éppen parkolóhely előtt találja magát.
- A vezető a veszélyes álmosodása megállapításakor alvásriasztó készüléket vesz használatba és haladéktalanul - a legközelebbi útelágazásnál vagy

várakozóhelyhez eljutva - az addig is valószínűleg bekövetkező elalvása esetén életmentő ésvagy önébresztő készülékkel felébresztheti magát.

A Charta céljait a következő módokon törekedünk elérni:

- Az elalvás okú baleseti rizikó-faktorok elkerülésére önfigyelő és önébresztő vizsgálati és ellenőrző módszerek illetve eszközök és készülékek közismertetésére és köztudatba vitelére törekszünk.

- Amikor a járművezető a veszélyes álmosodását észre veszi vagy megállapítja, ám haladék nélkül mégsem tud azon nyomban megállni, akkor - jellemességére és felelősségtudatosságára alapozva azt igyekszünk elérni -, hogy észszerű önébresztőt (eszközt vagy készüléket) használatba venni.

A tapasztalataink alapján ugyanis - zavaró körülmények (fej-lebillenés, kéz-leejtés stb.) hiányában - az elalvás után elmúlt 1-2 másodperccel elenyészően csekély esélyű, hogy a gépjárművezető önmagától vagy egyáltalán felébred. Hiszen ki képes az alvásából már az elalvása utáni pár másodpercben - az öntudata kikapcsolódása után - önmagától és biztosan felébredni?

Az előrejelzések szerint a globalizáció terjedésével javarészt együttjáró urbanizációs hatások növekedésével várhatóan még többen fognak elálmosodni és akár a közutakon is elaludni...

A jelen Charta alapítóihoz bárkik és bármilyen társaságok csatlakozhatnak és az itt meghatározott célokhoz segítő támogatást és vállalást hozzátehetnek.

Budapest, 2007 augusztus 8.

Új Érték Szövetkezet

Újul Egyesület

Blahó Miklós
szövetkezeti elnök

Dorogi László
egyesületi elnök

Csatlakozók név-aláírásai:

Megjegyzés:

Az előadást bővített formájában bárki kérésére a megadott e.mail-címére vagy megadott lakcímére - papír-formában - postai levélben elküldöm.

A „Charta az ébren közlekedésért” kezdeményezésről e hónap végefelétől a www.talalmanybolt... honlapon lehet informálódni. Telefonszám: 30 / 374-1493

Ugyane talalmanybolt... honlapon fogjuk – illetve részben már látható – bemutatni az alvászriasztó és önéberség-mérő készülékeket

A „Charta az ébren közlekedésért” mozgalomhoz csatlakozást is nemsokára - valószínű e hónap második felétől - e honlapon tehetik meg az érdeklődők.

Készülő honlapunk: w.talalmanybolt.

A honlapra - terveink szerint - bárki fel fogja tudni tenni az alkotását és/vagy találmányát, ha - annak jogvédését kezdeményezi vagy elvégzi és beírja a válasz-ügyirat számát, vagy szabadalmi lajstromszámát, avagy ISBN-azonosítószámát stb.

- a válasz-ügyirat, pl. határozat, igazolás (pl. kiállítói elsőbbségi igazolás) kiállításának helyét és időpontját

- a jogvédő szervezet, iparjogvédelmet kibocsátó hivatal nevét

- a minta vagy alkotás megnevezését

és végül megadja e.mail címét.

A honlapra ingyenesen feltehető bárhány alkotás vagy találmány és megjeleníthető az elérhetőség, ám aki nem akarja az adatait közzé tenni, attól az általunk való áruközvetítésért néhány %-os díjat kérünk átutalni, mielőtt elküldjük a feltalálónak vagy alkotónak a vevő címét.

Mivel a tárgyi leírást is az alkotó és feltaláló írhatja be a honlapon, a titoktartási szintjét is ő maga állapíthatja meg. Bárki kérésére mi magunk is felrakjuk a témákat, ennek ellenében a majdani bevételből pár %-os, egyszeri közreműködési díjat kérünk a bankszámlánkra átutalni.

E honlapot azért készítjük, mivel mégcsak közel hasonló honlapról sincs tudomásunk és immár igazán időszerű a legközvetlenebbül és a lepraktikusabban összehozni az alkotót, a kitalálót és feltalálót a gyártókkal, kereskedőkkel és a vásárlókkal.

Nyilatkozat: Miután jelentős összeget fektettünk ezekbe a készülék-fejlesztésekbe és a hirdetésekre alig jut pénzünk, mivel már majdnem feléltük tartalékainkat, emiatt ha termékeinket nem kérik, nem rendelik meg és gyártani szándékozók nem jelentkeznek és kereskedők nem jelzik, hogy érdeklík ezeket a készülékeket, hamarosan, már e hó végén, egész esetleg ezév végén csődöt mondunk....