

ZÁSADY BEZPEČNÉ JÍZDY – 18

Stále ještě máte ve svém okolí někoho, kdo na otázku „Proč se nepřipoutáš?“ reaguje slovy: „Společám na airbag.“ nebo „Na ten kousek?“, případně „Vždyť sedím vzadu!“ Zkuste je upozornit, že jejich život je Vám ukradený, ať ale neplýtvají tím Vaším!

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů u řidičů a spolujezdců na předních sedadlech už v dnešní době můžeme považovat za celkem rutinní záležitost. Svě životy si tímto způsobem chrání okolo 90 % z nich mimo obec a o něco méně v obci. Avšak **spolujezdcí na zadních sedadlech** stále ještě nepochopili, že **svým nepřipoutáním ohrožují nejen sebe, ale především ostatní cestující** ve vozidle. Pásy používá pouze 50 – 60 % z nich.



V porovnání s rokem 2005 (před zavedením bodového systému) vzrostlo používání zádržných systémů hlavně u dětí (o více než 50 %)¹.

V roce 2009 zemřelo bez použití bezpečnostních pásů 116 řidičů, 24 spolujezdců na předním a 28 spolujezdců na zadním sedadle.

Ještě trochu statistiky z roku 2009:

- 42 % řidičů usmrcených v obci bylo nepřipoutaných,
- 51 % spolujezdců usmrcených v obci bylo nepřipoutaných (tedy **každý druhý mrtvý nebyl připoutaný**),
- 71 % usmrcených osob na zadních sedadlech bylo nepřipoutaných.

Co se přesně děje s nepřipoutaným člověkem ve vozidle?

Je zbytečné složitě rozepisovat každou milisekundu nárazu. Velmi jednoduše lze následky popsat i jednoduchým příkladem. **Při nárazu hlavou na čelní sklo** nebo volant **v padesátikilometrové rychlosti** (bez zapnutých pásů) **je hlava vystavena stejnému nárazu jako při pádu ze třetího poschodí**. Náraz hrudníkem na volant znamená zlomeniny žeber, poškození životně důležitých orgánů, vnitřní krvácení, zlomeniny stehenních kostí nebo pánve.

¹ Zdroj: Observatoř, CDV

Co říkají crash testy?

Statistiky v tomto směru potvrzují i výsledky testu TÜV SÜD Safety Day 2008, při kterém se porovnával náraz do pevné překážky (do boku stojícího vozidla nižší střední třídy a stáří šesti let) s připoutanou a nepřipoutanou posádkou. Do tohoto vozu narážela Škoda Octavia II RS rychlostí 50 km/h. V octavii byly usazeny čtyři figuríny reprezentující dva dospělé připoutané bezpečnostními pásy a dvě děti, které byly připoutány do řádně usazených dětských autosedáček. Mladší dítě sedělo v protisměru a starší ve směru jízdy. Náraz způsobil odpálení čelních airbagů octavie, které ve spolupráci s bezchybně fungujícími bezpečnostními pásy s předepínači a omezovači tahu spolehlivě ochránily dospělé pasažéry i děti.



Jak dopadl náraz při stejných podmínkách, ale s nepřipoutanou posádkou? Z videí, naměřených výsledků, ale i letmého pohledu na vůz po nárazu bylo jasné, že **nepřipoutaná posádka měla výrazně nižší šanci na přežití**. Zatížení hlavy nepřipoutaného řidiče narostlo zhruba **šestkrát** a u dětí se jednalo až o **desítnásobný** nárůst zatížení hlavy.

Moderní zádržné systémy jsou navrženy tak, aby efektivně fungovaly jako celek, proto airbag bez pásů může spíše uškodit než pomoci.

Nepřipoutaný vzadu se může stát vrahem ostatních

Ze saňového testu² společnosti TÜV SÜD Auto CZ vyplývá, že nepřipoutaný cestující na zadním sedadle vystavuje nebezpečí nejen sebe. Už při nárazu v padesátikilometrové rychlosti může ohrozit také život cestujících na předních sedadlech.

Zadní figurína při simulované nehodě vozu vylétla prudce dopředu a její náraz do sedačky řidiče byl natolik silný, že zdeformoval opěru sedadla, a tím zásadně ovlivnil biomechanické zatížení řidiče během nárazu. Člověk sedící na řidičově sedadle by měl po nehodě díky **neukázněnému spolujezdci na zadním sedadle** velmi vážně poraněnou hlavu a krk. Těžké následky by si odnesl také jeho hrudník a páteř.

Figurína na zadním sedadle představovala dospělého člověka, nicméně ještě horší nebezpečí hrozí například volně se pohybujícím dětem. Ty může totiž náraz vymrstit z automobilu ven.

Kdo má s používáním bezpečnostních pásů největší problém?

Z výzkumu³, který provedlo Ministerstvo dopravy – BESIP, vyplývá, že to byli z 91 % muži a jen z 9 % ženy. Co se týče značek vozidel (vztažených k počtu registrovaných vozidel dané značky v Centrálním registru osobních vozidel), jednalo se nejčastěji o řidiče Mercedesu, Audi a BMW.

² Vehicle Safety Day 2006 – Nepřipoutaný pasažér představuje smrtelné nebezpečí

³ Analýza z oblasti používání zádržných systémů (bezpečnostních pásů) u řidičů v Hlavním městě Praze

Na co si dát pozor!

Přehled o účinnosti bezpečnostních pásů orientačně udává tabulka vpravo. Podmínkou jejich správné funkce je vždy správné použití, proto je potřeba dávat pozor na následující prvky:

- **Pás by měl být upevněn přes rameno a hrud'**, rozhodně ne přes krk.
- **Pod pásy nepatří tvrdé a ostré předměty.** Při kolizi by vám mohly způsobit velmi vážná zranění.
- Účinnost bezpečnostního pásu na předním sedadle se při kolizi snižuje, pokud spolujezdec na zadním sedadle není připoután - může smrtelně zranit cestující na předních sedadlech!

Druh srážky	Účinnost bezpečnostního pásu řidiče osobního vozu
Čelní	43 %
Boční	39 %
Zezadu	49 %
Převrácení	77 %

Zdroj: ETSC

Ještě je důležité vědět o airbagu, že...

- **airbag sám o sobě nejenže před zraněním neochrání, ale při nezapnutých pásech může i zabít,**
- **airbag je pouze doplňkem bezpečnostních pásů** a bez nich může být ještě nebezpečnější, než kdyby v autě vůbec nebyl,
- **má za úkol pouze vytvořit ochranný prostor** mezi hlavou cestujícího a deformující se kostrou automobilu,
- **nafukuje se velmi rychle a razantně** (kolem 0,1 sekundy).

Ze zákona vyplývá...



Není třeba již připomínat, že **použití bezpečnostního pásu vyplývá i ze zákona o silničním provozu** (zák. č. 361/2000 Sb.), a to **nejen pro řidiče** (2 body a pokuta do 2000 Kč v blokovém řízení nebo 1500 – 2500 Kč ve správním řízení), ale **i pro přepravované osoby** (pokuta do 2000 Kč v blokovém řízení nebo 1500 – 2500 Kč ve správním řízení), protože neznalost zákona neomlouvá.

V autobusu vybaveném bezpečnostními pásy je vyžadováno poučení přepravovaných osob o povinnosti připoutat se alespoň piktoqramem. Pokuta pro nepřipoutané cestující je ve stejné výši.