



SPUNEM *DA*
SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI



O CAMPAÑIA INICIATĂ DE CNAIR S.A. SI REALIZATĂ PRIN VOLUNTARIATUL SI IMPLICAREA RODRIFT, UNIVERSITATEA TRANSILVANIA BRAȘOV, POLIȚIA ROMÂNĂ, SMURD, MIHAI LEU, PSIHOLOG MIHAELA RUS, ȘCOALA DE ȘOFERI AUTOBUDU, EUROMASTER ANVELOPE, ASOCIAȚIA SIGURANȚA AUTO, SIMION BIZAU

CNAIR S.A. 2021

Conținut

1. Premise.....	3
2. Date statistice.....	3
3. Prevenție.....	7
4. Interviuri.....	11

“Spunem DA siguranței circulației”

Program de conștientizare

Premise

Siguranța rutieră reprezintă o prioritate atât la nivel mondial, cât și la nivel european, iar reducerea deceselor cauzate de accidentele rutiere a fost setată drept obiectiv, atât de Organizația Națiunilor Unite, cât și de Uniunea Europeană.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. acționează pentru prevenirea și combaterea riscului rutier și a consecințelor acestuia. **Prioritatea zero** a Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., pe lângă dezvoltarea rețelei de autostrăzi **este siguranța circulației. Creșterea gradului de siguranță rutieră va conduce la reducerea numărului de accidente rutiere.**

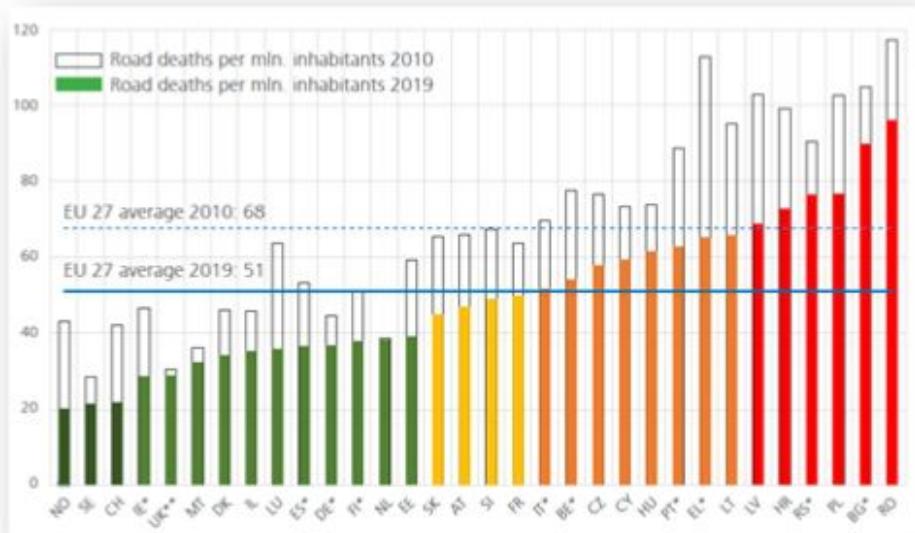
C.N.A.I.R.-S.A. se canalizează pe problemele care vin efectiv din așteptările oamenilor. Pe lângă toate proiectele strategice pe care compania le derulează, rezolvarea problemelor de siguranță a traficului reprezintă o altă prioritate. Compania este implicată în activități de îmbunătățire a siguranței circulației, atât prin promovarea programelor și proiectelor de siguranță a traficului, cât și prin implementarea măsurilor tehnice care au ca scop reducerea accidentelor.

Unul dintre obiectivele principale ale programului **“Spunem DA Siguranței Circulației”** este **creșterea gradului de conștientizare** care să determine angajarea cetățenilor în a adopta un comportament responsabil în trafic.

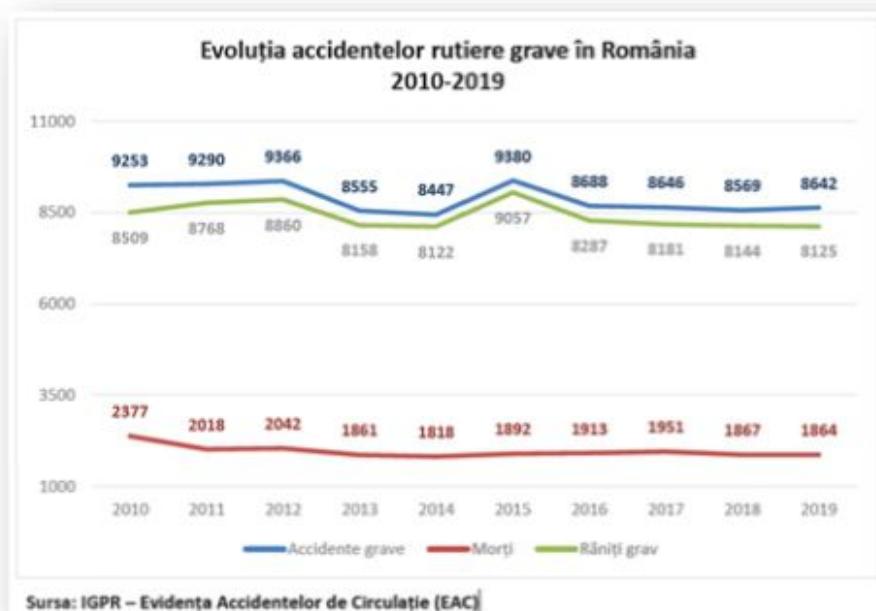
1. DATE STATISTICE

Organizația Mondială a Sănătății arată că **1,35 milioane de persoane își pierd anual viața** în accidente rutiere. În plus, **50 de milioane de persoane sunt rănite grav** ca urmare a accidentelor rutiere.

Conform celui mai recent raport al **Consiliului European pentru Siguranța Transporturilor**, România se află în 2019 pe ultimul loc, cu cel mai mare număr de persoane decedate în accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori (96 de decese, mult peste media europeană, de 51 de decese la 1 milion de locuitori).



Inspectoratul General al Poliției Române menționează în ultimul buletin al siguranței rutiere faptul că, în România, numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 6,6%, iar numărul persoanelor rănite grav în aceste accidente a scăzut cu 4,5% în perioada 2010-2019. Deși numărul de persoane rănite grav și numărul accidentelor grave au avut o dinamică asemănătoare (conform tabel), în acest interval de timp se observă o scădere mai accentuată a totalului deceselor rutiere (cu 21,6%), de la 2377 la 1864 persoane - reducere similară mediei europene.



Indicele de mortalitate rutieră, definit ca numărul de persoane decedate înregistrate în medie la 100 de accidente rutiere grave, s-a menținut în perioada 2010-2019 relativ constant, cu o reducere considerabilă între 2010 și 2011.



Cauzele accidentelor, conform Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră rutiere, sunt următoarele:

Tabelul nr. 1 - Cauzele accidentelor rutiere încadrate în domenii cauzale

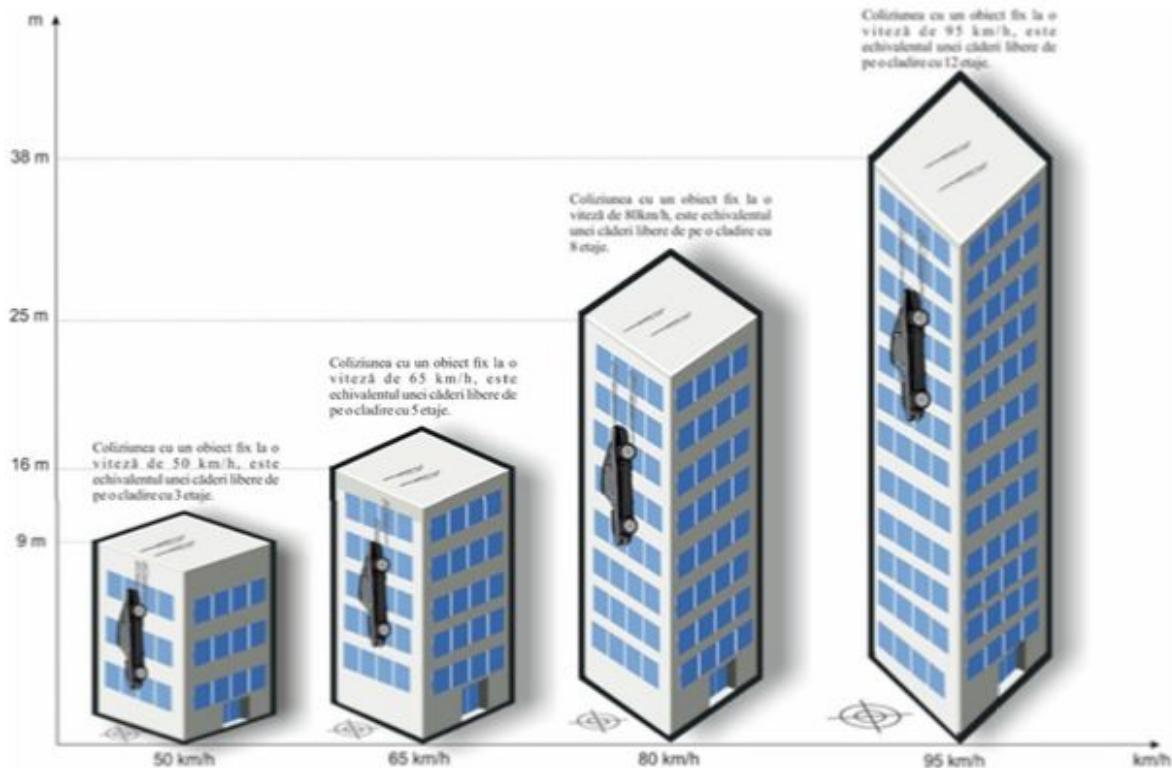
Domenii cauzale	Cauze incluse
Vehicul/ conducător vehicul (76,4%)	
- viteza (19,6%)	viteză neregulamentară, viteză neadaptată la condițiile de drum
- neacordarea priorității pietonilor (10,2%)	neacordare prioritate pietonilor
- neacordarea priorității vehiculelor (7,3%)	neacordare prioritate vehiculelor
-alte manevre neregulamentare (21,8%)	nerespectare distanță între vehicule, depășire neregulamentară, neasigurare la schimbarea direcției de mers, circulație pe sens opus, neasigurare mers înapoi, conducere fără permis, conducere agresivă, întoarcere neregulamentară, nerespectare semnalizare semafor, neasigurare schimbare bandă, nerespectare indicațoare rutiere de obligare sau reglementare, oprire/staționare neregulamentară, alte abateri săvârșite de conducătorii auto
- deficiențe ale conducătorului vehiculului (4,3%)	adormire la volan, alte preocupări de natură a distrage atenția, infirmități sau afecțiuni medicale
- conducere sub influența alcoolului (2,8%)	conducere sub influența alcoolului

- deficiențe ale vehiculului (0,4%)	defecțiuni tehnice vehicul, neasigurare stabilitate încărcătură
- abateri ale biciclistilor (7,2%)	abateri bicicliști
- abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale (2,8%)	abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale
Alți participanți la trafic (23,4%)	
- indisiplina pietonilor (22,5%)	traversare neregulamentară pietoni, pietoni pe partea carosabilă; alte abateri pietoni
- abateri ale altor categorii de participanți la trafic (0,9%)	abateri ale conducătorilor de utilaje, abateri ale pasagerilor/călătorilor/însotitorilor
-deficiențe ale infrastructurii (0,2%)	obstacol nesemnalizat pe carosabil, animale sau alte obiecte pe carosabil, alte cauze referitoare la drum

Neadaptarea vitezei la condițiile de drum, viteza neregulamentară și indisiplina pietonilor sunt cele mai frecvente cauze generatoare de accidente rutiere grave. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: abaterile biciclistilor, neacordarea de prioritate pietonilor și neacordarea de prioritate vehiculelor.

Accidentele rutiere produse ca urmare a vitezei au urmări deosebit de grave, iar impactul unui vehicul cu un obiect dur, la o viteză de:

- **60 km/h** este echivalent ca viteză de impact cu căderea de pe o **clădire cu 3 etaje** și lovirea de sol, cu speranța că toți pasagerii au supraviețuit;
- **80 km/h** este echivalent ca viteză de impact cu căderea de pe o **clădire cu 6 etaje** și lovirea de sol, cu speranța că toți pasagerii au supraviețuit;
- **100 km/h** este echivalent ca viteză de impact cu căderea de pe o **clădire cu 10 etaje** și lovirea de sol, cu speranța că toți pasagerii au supraviețuit;
- **120 km/h** este echivalent ca viteză de impact cu căderea de pe o **clădire cu 14 etaje** și lovirea de sol, cu speranța că toți pasagerii au supraviețuit.



2. PREVENȚIE

Riscurile în trafic tind să fie aceleasi dacă nu se schimbă și anumite componente în cadrul infrastructurii rutiere. În scopul menținerii și îmbunătățirii siguranței circulației, dar și al reducerii numărului accidentelor rutiere pe teritoriul României, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. desfășoară acțiuni de instalare a unor elemente de siguranță rutieră care să împiedice vehiculele și pietonii să pătrundă în zone periculoase și care să diminueze gravitatea impactelor.

Parapete din beton montate median - se montează, în primul rând, pentru a separa cele două sensuri de mers, în scopul evitării accidentelor rutiere frontale. Zona mediană a unui drum național necesită un nivel de protecție ridicat, având în vedere faptul că pătrunderea unui vehicul pe contrasens ar avea consecințe grave;



- **Parapete metalice** - au drept scop reținerea și redirecționarea vehiculelor pe partea carosabilă în condiții de siguranță și se montează, în general, pe acostamente sau pe banda mediană;



- **Parapete cu rulouri** - au un sistem de protecție inovativ conceput pentru a preveni rănilor fatale datorită capacitatea de dispersare a energiilor în lungul parapetelui, cu ajutorul rolelor. Vehiculele ce intră în contact cu acest sistem de protecție sunt redirecționate înapoi pe calea de rulare în loc să părăsească carosabilul, față de parapetele clasice care cedează după redirecționarea vehiculelor;



- **Parapete rutiere cu cabluri** - se amplasează la marginea părții carosabile pentru evitarea ieșirilor/impactelor cu obiecte din afara drumului;



- **Atenuatori de impact echipați cu sistem de detecție accidente** - se amplasează în special în locațiile în care există un risc ridicat de acroșare sau coliziune de către participanții la trafic cu elemente fixe, rigide, prezente pe amplasament;



Covoare antiderapante - au rolul de scădere a distanței de frânare a autovehiculelor și implicit scăderea evenimentelor rutiere.



Din 2010 până în prezent, țările din Uniunea Europeană au reușit să reducă numărul accidentelor rutiere soldate cu morți cu 20% ceea ce echivalează cu o reducere de 3,1% pe an, din 6,7%, cât era estimat pentru atingerea scopului propus.

România a înregistrat, în intervalul 2010-2019, **o reducere a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere cu 21,6%**. În aceeași perioadă, în țara noastră **numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 6,6%**, iar **numărul persoanelor rănite grav în aceste accidente a scăzut cu 4,5%**.



Mihai Leu

Campion mondial la box și pilot de raliu

Ar fi bine să facă o școală de pilotaj defensiv

"Conducând e pasiunea mea și, bineînțeles, sunt foarte atent. Înainte să merg la curse mergeam tare pe șosea și credeam că eu conduc cel mai bine. Credeam că nu se poate întâmpla niciodată nimic, dar mergând la curse am realizat ce înseamnă să stăpânești o mașină. O fracțiune de secundă contează la o mașină și, poate, toate experiențele prin care am trecut m-au făcut să văd cu alți ochi conducând pe șosea.

La noi, o mare problemă e lipsa infrastructurii, dar și oamenii trebuie să fie responsabili. Nu se pot face de azi pe mâne autostrăzi și noi, șoferii, trebuie să ne adaptăm situațiilor din trafic.

Lucrul care cred că este extrem de important e acesta: chiar dacă acum am multă experiență, foarte multă la volan, întotdeauna mă gândesc că nu sunt numai eu pe șosea. Mă gândesc la ce face celălalt șofer. Poate nu este destul de atent la un moment dat. Dacă îl pun într-o situație dificilă, poate nu reacționează aşa cum ar trebui. Toți trebuie să fim responsabili pentru a scădea numărul de accidente în România.

100 de km pe oră, chiar dacă pare o viteză mică, nu este. Trebuie să ai experiență ca să reacționezi foarte bine și să stăpânești mașina. Eu pot să spun sincer că, pentru România, școală de șoferi care se face e foarte bună, dar în momentul în care merg cu o mașină mai puternică **ar fi bine să facă o școală de pilotaj defensiv**. Mulți prieteni de-aia mei au astfel de școli.

Mă uit în trafic și observ foarte mulți șoferi ce folosesc telefonul în timp ce conduc. Pe lângă telefon, ar fi oboseala, un factor cauzator de accidente. În momentul în care omul este obosit nu mai poate să reacționeze aşa cum trebuie. O secundă contează și nu se știe când ai nevoie de acea secundă.

Avem foarte mulți șoferi indisciplinați, chiar dacă tu ești atent. Trebuie să existe responsabilitate, respect și, procedând aşa, am putea reduce accidentele de pe drumuri. Legea, în ansamblul ei, este bună și trebuie aplicată."



Virgil Mihailovici

Președintele Asociației pentru
Siguranța Auto

La 100 de kilometri pe oră, în impact, niciun constructor nu-ți garantează că vei supraviețui

"Stiți că pe Autostrada A2 dacă se întâmplă un accident pe partea cealaltă, pe sensul de întoarcere nu avem unde să facem la stânga decât la kilometrul 147? De unde să vină ambulanța ca să ajungă acolo? Stiți că telefoanele de pe autostradă nu funcționau în trecut?

În școala elementară de învățământ nu se face nimic pentru a educa tinerii în spiritul siguranței circulației. Și asta, și la oraș, și sat. De la 11 ani la 18 ani, Tânărul nu face nimic în sensul acesta.

Pe acest fond, venim cu bani și facem școala de șoferi. Nu învățăm multe lucruri: diferența dintre cutie automată și cutie mecanică, cum să circulăm, la o anumită viteză. Să nu uităm că pentru Permisul B noi avem 50 de mașini, de la una mică la una mare, inclusiv dubă. Urcă-pe unul cu permis B în dubă, să vedem ce se întâmplă. Apare, inevitabil, spaimă că nu știe să aprecieze distanțele.

Examenul psihologic și medical e formal. Deși, industria a făcut ca după 2004 nicio mașină să nu mai explodeze prin rezervor, noi avem o frică în continuare.

Noi nu putem face campanii cum se fac afară, extrem de dure ca mesaj, pentru a realiza realitatea de pe șosele. Am adus o grămadă de spoturi de afară la CNA pentru a intra în circuitul televiziunilor.

Recomandarea era să fie data pe post (filmuletul cu fetița care a sărit din spate cu centura acum 15-20 de ani – părinții aveau în față centura, copilul din spate, nu, și când a pus frână, a sărit prin parbriz și a murit), însă CNA a zis că e foarte dură de dat pe post. În adăos la această problemă, televiziunile au cerut bani pentru că sunt comerciale. Inclusiv Televiziunea Română.

Avem milioane de șoferi și puțină lume știe să conducă. Nu avem în pregătirea pentru permis ceea ce țările din afară au de mult. Ar fi bine să urmărim configurația drumului și semnificația indicatoarelor și să ne antrenăm cum să reacționăm în cazuri de urgență (o minge pe carosabil, un copil). Noi conducem fără să experimentăm într-un mediu controlat, adică într-o școală de siguranță.

Înainte, Dacia avea un sistem de frânare standard. În momentul în care puneai frână, roțile se blocau și se duceau sanie. Noile sisteme ABS îți oferă posibilitatea să ai controlul permanent al direcției în momentul frânării de urgență. Românul face aceeași greșală ca înainte: pune frână și așteaptă ca mașina să se opreasă.

Frânarea e un proces ce se învață în mulți ani. Când te duci la toaletă în casa ta, știi drumul și cu ochii închiși. Așa e și aici.

O mașină de o tonă, la 50 de km pe oră, dezvoltă o energie cinetică de 385 de tone forță. Acest lucru se întâmplă la 50 de km pe oră, dar nu ne spune nimeni ce se întâmplă la 100 de km sau la 150. Nu ne spune nimeni ce se întâmplă cu corpul omenesc la acele viteze. Omul nu a fost creat pentru viteză. Acestea sunt dobândite prin exercițiu. Când au inventat trenul și au mers prima data cu 10 km pe oră, au zis că vor mori. Toate s-au câstigat în timp. Când merg pe jos, în ritmul meu cardiac, fac un metru pe secundă. Astă înseamnă într-o oră 3,7 km sau 4. Când merg cu 100 de kilometri merg cu 28 de metri pe secundă. Auziți cum sună? 28 de metri pe secundă!!!

De ce nu merge nimeni cu 325 de kilometri pe oră, două ore? Pentru că nu rezistă organismul. Nu a fost creat pentru așa ceva. De la 200 la 100 de kilometri, ai senzația că stai pe loc. Îți vine să te dai jos din mașină. Diferența de la 200 la 150 e așa de mare că nu vă puteți încipiui.

Ceea ce nu se spune e că mașinile au fost inventate să meargă 99% din timp pe înainte. Ca atare și protecția e făcută pentru așa ceva în impact. La 100 de kilometri pe oră, în impact, niciun constructor nu-ți garantează că vei supraviețui. Accidentele pe laterală mașinii sunt infinit mai dificile și mai periculoase pentru un organism.

Toate locurile din mașină au fost gândite pentru o persoană adultă. În alte țări, de educația rutieră nu se ocupă Ministerul Educației, ci Ministerul Transporturilor, atât în școlile publice, cât și în școlile de șoferi. Această educație este continuă și nu se oprește aici, pentru că noi trebuie să învățăm permanent.

Noi ne așteptăm ca mașina să facă ea totul în locul nostru. Nouă, de fapt, tehnologia ne anihilează instinctul de conservare. Vrem ca totul să fie vocal și noi să nu mai facem nimic. V-ați uitat la copiii de astăzi că nici nu se pot deplasa? Ei nu sunt pregătiți pentru viață, ci dependenți de consum. Educația rutieră te pregătește pentru viață. Partea de prim ajutor ar trebui să fie predată în școală; îi pregătește pentru viață.

Noi, la nivel conceptual, avem toate bine mersi, la nivel practic nu. Din '90 până astăzi au murit sate întregi, orașe întregi în România, pe drumuri. S-au nenorocit zeci de mii de familii. Începând cu 1985, avem 1700 de morți pe șosea, desigur, la nivelul circulației de atunci. În 1990, în primul an, au murit peste 9.000 de oameni. Nu mai amintim aici oamenii care au rămas infirmi și pagubele materiale. În fiecare an, de 30 de ani, avem sub 2.000 de morți. Statistica e 1%-5% din ce se întâmplă pe șosea. Ar mai fi ceva. Noi nu avem îngăduință pentru cei care vin din provincie, adică un milion de mașini zilnic, în tranzit. Nu toți cunosc Bucureștiul. Nimeni nu are îngăduință față de celălalt. Dacă am avea autostrăzile mult dorite, am avea munți de așa ceva, pentru că lumea ar avea încredere în mașină. Ei cred că mașina trebuie să facă totul în locul nostru.

Diferența dintre un scaun dintr-un mall, care costa 150 de lei, și un scaun autentic testat de producător, care costă 300 de euro, constă în valoarea vieții copilului.

Cum evităm accidentele? Prinț-o pregătire continuă, o abordare politică responsabilă. Câte campanii de siguranță circulației ați văzut făcute de stat? Câteva, dar nu le-a făcut statul, statul a venit ca partener în proiectele societății civile.

SUA este un model de urmat în ceea ce înseamnă astfel de campanii. Avem o statistică de la Palatul Copiilor. Cei care au făcut cursuri de siguranță rutieră, când au ajuns adolescenti, au făcut mai puține accidente decât cei care nu au urmat o astfel de pedagogie rutieră, care este continuă.

În viziunea dumneavoastră, care sunt principalele cauze care determină accidente?

Întotdeauna există mai multe aspecte care determină producerea unui accident. Dar România are aici o particularitate privind situația. În primul rând, este vorba de poziția politicului față de problemele sociale. Adică, dacă tot a devenit vehiculul un mod indispensabil de viață, ar trebui să ne preocupe mai mult și politica în domeniu.

Au trecut 30 de ani și nici azi nu avem, decât pe hârtie, pentru că în realitate nu se aplică, o Strategie a siguranței rutiere. Existenza ei teoretică presupune foarte multe aspecte, de la pregătire, la educație, la preventie, de la logistică, la programe, la o adaptare a posibilităților oamenilor la tehnologiile existente pe vehicule. Rezumând, ne trebuie o politică aplicată care trebuie să înceapă cu educația în școli, respectiv cu pregătirea din școlile de șoferi.

În general, românii au o foarte mare încredere în abilitățile lor, încredere venită din nimic, în fapt.

Și am să vă dau un exemplu. Pregătirea dinainte de '90, în școli, era pentru elevi un prim pas. Existau manuale, o politică de stat, ore specifice, aplicate. Ori, după '90, educația a renunțat la aceste ore; azi sunt opționale, o singură oră pe lună, iar acum, nici atât.

În al doilea rând, programa școlilor de șoferi de dinainte de '90 era bazată pe tehnica vehiculelor, ca atare, tot ceea ce aveai de făcut era să înveți semnificația semnelor și să urmărești configurația drumului. Încă de pe atunci, ca să nu spun din 1935 când a apărut termenul de siguranță rutieră, în Anglia, occidentalii se pregăteau și pentru situațiile neprevăzute, dar posibil reale din trafic. Evitarea unei mingi pe șosea, a unui animal apărut pe neașteptate.

Deși după '90 tehnologia pusă pe vehicule a crescut amețitor, noi am rămas la același stadiu de pregătire în școlile de șoferi. Ce spune presa? A încercat să evite un câine etc. Pregătirea în toate sectoarele societății ar permite înțelegerea mai bună a ceea ce conducem. Pentru că noi încă nu înțelegem ce conducem cu adevărat!

Este adevărat, studiile solide din toată lumea, în particular - noi nu facem sau nu avem aşa ceva - spun că EROAREA UMANĂ este responsabilă în proporție de 94-96% de producerea accidentelor rutiere.

Un alt aspect. Lipsa autostrăzilor atât de des invocată. Fals!

Asta nu înseamnă că nu trebuie să ne dorim să avem, să facem, ci doar să ne pregătim mai bine pentru gestionarea vitezei.

Un exemplu, în școli înveți să conduci cu 50 km/h, dar nu ne învăță cineva cum să mergem cu 80, 90, 100 sau 130 km/h, o facem pe propriul risc. Nu ne explică cineva ce se petrece cu organismul la aceste valori. Știm că dacă mergem cu vehiculul, modelul nostru atinge 100 de km în câteva secunde, dar dacă e nevoie să frânam, cine ne spune?

Avem permanent asta în cap, care este spațiul necesar de frânare de la această viteză? Nu, de aici și comportamentul aberant de cele mai multe ori în trafic.

Să stăm să ne uităm 5 minute numai într-o intersecție și vom vedea ce fac oamenii cu adevărat în trafic. Cele prinse de poliție sunt doar cele prinse, în realitate ele sunt infinit mai mult, la parcoul circulant. Cu 15-20 de ani în urmă am făcut numeroase expoziții foto în locuri publice cu principalele aspecte din trafic.

Azi, situația nu s-a schimbat prea mult, iar apariția telefonului mobil ne-a subjugat. Ba, mai mult, tehnologia tot mai avansată de pe vehicule ne-a indus ideea că ea trebuie să facă totul în locul nostru! Evident, fals. Noi fiind ocupati cu telefonul. Mai mult, această stare duce fără să ne dăm seama de un lucru și mai grav: scăderea capacitatii de a percepe noi înșine pericolul, scăderea instinctului de conservare.

Cum pot fi evitate accidente?

Prin multe lucruri, dar în primul rând, prin pregătire permanentă. Tehnologia auto, în special ce are siguranță, evoluează constant, dar oamenii îmbătrânesc tot constant. Si adaptarea lor la noile tehnologii rămâne permanent în urmă. În plus, apariția tot mai ridicată a vânzărilor de modele electrice va duce inevitabil la schimbarea paradigmăi greutate ori viteza, pentru că se schimbă nu doar greutatea, ci locul; deplasarea însăși va fi în alte coordonate.

Avem nevoie de un set de bune practici sau de o îmbunătățire legislativă?

Din câte știu, seturi de bune practice avem, putem și împrumuta de la alții care studiază așa ceva de decenii, dar, dacă trebuie făcut ceva, trebuie cu adevărat întărîtă legislația. Si sub aspectul drepturilor, dar și sub cel al obligațiilor, și pedepsite ca atare.

După '90, pe drumurile din România s-a instituit o debandadă și pe fondul îmblânzirii Codului rutier. Poliția a făcut un pas în spate, și abia după '94 și-a revenit, ori în 4 ani lumea a considerat că își poate face de cap.

Repet, statisticile arată doar cele constatare, dar haosul din trafic este mult mai mare, mai agresiv, multe se produc dar nu sunt prinse acolo.

Cum definim siguranța circulației în 3 cuvinte?

În 3 cuvinte poate că nu, poate în două: **Fii responsabil! Fii prezent!** - ambele pe șosea.

Pe site-ul Fundația Siguranța Auto Copii vorbiți de o activitate de pionierat în România cu privire la siguranța transportului copiilor. Cum a început totul?

Cred că vă referiți la site-ul nostru www.siguranta-auto.org.ro. Mulți consideră că lumea a început cu ei, de fiecare dată. Preocupările noastre însă încep din 1976. Am terminat în 1982 și, pe vremea aceea, știam doar teoretic și din cursuri sau reviste aduse de afară. Însă, după stagiu de pregătire din 1991, am dezvoltat toată logistica a ceea ce a ajuns astăzi Siguranța Auto.

Am participat la multe expoziții de profil în calitate de consultant pentru firme ce comercializează scaune de copii. Graco, spre exemplu, dar și altele, ale constructorilor auto: Skoda, Dacia, Porsche etc. Am făcut prezentări și se poate spune că măcar în domeniul acesta oamenii au mai înțeles că ceva și lucrul acesta se vede și pe șosea.

Trebuie să recunoaștem și contribuția poliției care și-a schimbat atitudinea și, măcar de prezență ei pe șosea, unii își cumpără scaunele adecvate. În special mamicile tinere fac asta, iar asta poate fi o speranță foarte mare că în viitor ne vom schimba în bine.

Care sunt obiectivele pe termen mediu și lung ale organizației în ce privește siguranța circulației?

Nu altele decât le avem și acum. Educația din școli, în special cele sătești, care au rămas ale nimănuia, de parcă nu ar fi tot ale țării. Acolo e jale de ani buni, nu doar cu educația rutieră inexistentă, dar și în cea școlară generală, comparativ cu cea de la orașe.

Noi, însă, perseverăm și abordăm integrat aspectul educativ - cel de educație rutieră, combinată cu educația de prim ajutor. Dar e foarte greu, pentru că rămânerea după orele de curs, exact când autobuzele școlare trebuie să-i ducă acasă, le mărește timpul și mulți nu vor, pentru că vor să ajungă acasă să... mănânce!

Vom merge de fiecare dată când putem și vom continua să mărim aria geografică a școlilor cuprinse în programe. Dar asta înseamnă și mai mulți bani, iar lumea în pandemie nu poate produce mai mult. Vom vedea. Apoi, căcar în orașe și pentru un alt nivel, vom încerca să ne ocupăm de tinerii cu vârstele cuprinse între 14 și 18 ani, de care nu se ocupă nimeni.

Presupunând, prin absurd, că și ei ar face orele de educație rutieră, după 12 ani, până la 18 nu mai fac nimic și apoi, dintr-o dată sar în mașini și gata! Unii înțeleg, alții confirmă butada că la abator sunt mai multe piei de miel, decât de oaiet.

Pentru a vă atinge obiectivele mizați mai mult pe un demers educațional sau unul legal, normativ sau o îmbinare între cele două?

Ideal ar fi de ambele, dar sincer, nu doar că acum e pandemia, dar nici dacă nu ar fi, tot nu s-ar face nimic. Pe anul acesta, bugetul educației e mai mic ca anul trecut, cu 2 miliarde lei. De ce? Sunt mai puțini copii, s-a învățat mai mult și mai bine? Online și nu fizic?"



Școala de Șoferi Auto Budu

A evita un accident, a face o faptă bună pe drum, este un lucru extraordinar. Poate pe moment nu realizezi, dar, după ce a trecut acel ceas rău, poate conștientizezi binele pe care l-ai săvârșit

"Viața este cea mai importantă, lucru ce ar trebui știut de orice absolvent de școală de șoferi dincolo de baza cu care pleacă de aici. Pe șosele, cea mai mică greșeală, ar putea fi o mare nenorocire.

Cea mai mare crimă la ora actuală e utilizarea telefonului în timpul condusului. O altă mare problemă e ambiția de a depăși și rivalitatea de care mulți dau dovadă în trafic. A evita un accident, a face o faptă bună pe drum, este un lucru extraordinar. Poate pe moment nu realizezi, dar, după ce a trecut acel ceas rău, poate conștientizezi binele pe care l-ai săvârșit.

Un alt lucru vital e evitarea oricărei picături de alcool și a oboselii care îți reduce mult din funcțiile normale. Foarte ușor se poate ajunge la un tragic accident.

Consumul de droguri e iar o mare nenorocire pentru că, în orice secundă, nu mai ai abilitățile necesare pentru a stăpâni mașina și nu poți să-șii dai seama cât de râu, și cât de tragic poate să te coste această inconștiență.

Cei care sunt abili pe șosele și vor să-șii ia o mașină, în primul rând, să se gândească la siguranță. În al doilea rând, să se gândească că-șii pot plimba în ea familia, rudele, copiii și, dacă siguranța mașinii nu e cum trebuie, nu are ce căuta cu ea pe drumurile publice.

Toți elevii, într-o pondere covârșitoare, vorbesc de mașini și cai putere. Foarte puțini sunt cei care se gândesc la cauciucuri noi, frâne puternice și la tot ce ține de siguranță.

Toți tinerii vorbesc de mașini puternice și mai puțin de importanță vieții.

Tinerii care dau examen de permis ar fi bine să știe că de mâine, în trafic, instructorul lor, cu pedale ajutătoare, nu se mai află alături de ei. Atunci el trebuie să conștientizeze că are o foarte mare responsabilitate.

Trebuie să respecti în trafic dacă vrei să fi respectat și să nu uiți niciodată că cineva drag te aşteaptă acasă."



Gabi Imre

Campion național drift

Ori veniți într-o competiție unde vă jurizează niște arbitri profesioniști, ori rămâneți pe stradă și vă jurizează poliția

"Astăzi, viața de zi cu zi implică mașina, bicicleta, trotineta, foarte multe mijloace de tot felul. Toate ne scutesc de foarte mult timp sau ne oferă plăcerea plimbării, dar ne pot pune într-un pericol major dacă nu suntem atenți la ceilalți.

Atenția la volan este cel mai important lucru pentru că suntem oameni și mai facem mici greșeli. Din câte am observat, cele mai multe accidente se întâmplă când cineva încalcă o regulă, iar celălalt nu este atent. Și ce facem când avem morți și răniți? Spunem: "Eu nu am fost atent într-adevăr, dar eu nu am fost de vină, celălalt a fost de vină". Poți salva o viață de om care a greșit, care poate are o zi proastă; nu te-a văzut, erai în unghiul lui mort, dar tu erai în telefon și ești la fel de vinovat.

Alcoolul, drogurile sunt incompatibile cu volanul, inclusiv cu bicicleta și trotineta.

Viteza și dorința de afirmare, spectacolul cu mașinile de sute de cai putere, sunt incompatibile cu condusul pe șosele.

Dacă vreți să vă etalați mașinile puternice și abilitățile de piloti, nu o faceți pe stradă pentru că nu vă puneteți doar pe voi în pericol.

Am un puști care visează să ajungă departe în pilotaj. Nu aș vrea ca un alt puști, ceva mai mare ca el, deținător de permis, să-și etaleje abilitățile/dizabilitățile de pilotaj pe stradă și să-mi văd copilul suferind. Copilul meu este învățat să facă asta doar pe circuit.

Strada nu e pentru curse. Trebuie să facem cumva să nu mai punem vieți în pericol pe stradă.

Avem 2 clase la curs, clase street și clasa semiprofesioniști. Venim în întâmpinarea celor care sunt dornici de curse, de drift, de derapaj controlat și fac chestia asta acum pe strada. Hai să nu-i mai judecăm, ci să-i invităm alături de noi – noi, cei vechi și experimentați în acest sport. Le vom oferi consiliere, le suntem alături cu sfaturi, îi învățăm exact ce să facă, cum să facă și cum să-și pregăteacă mașinile. Pot dobândi o licență de pilot clasa street de la Federația Română de Automobilism Sportiv, dar trebuie specificat că, odată ce fac acest pas, dacă vor fi prinși că mai fac lucruri pe stradă, își vor pierde licența și dreptul pe viață de a practica orice disciplină de motor sport în România și în statele cu care Federația are parteneriate.

Mesajul meu este scurt: Ori veniți într-o competiție unde vă jurizează niște arbitri profesioniști, ori rămâneți pe stradă și vă jurizează poliția.

Circulația pe autostrăzi e extrem de problematică. Ne plângem că nu avem autostrăzi. OK, nu avem ca-n Germania autostrăzi și e loc de mai bine, dar nici pe cele pe care le avem nu le folosim cum trebuie. Observ că autostrada București-Ploiești este pustie, în timp ce DN1 este supraaglomerat. Nu vă mai luați de faptul că sunt 15 kilometri în plus, când pe tot traseul se poate merge legal cu 130 de kilometri la oră. Pe DN1 aveți localități, treceri de pietoni și efectiv îl conștientiază când îl traversăm, și autostrada este pustie.

Când, totuși, folosim autostrăzile, și exemplul cel mai bun este A2, le folosim ca descreierea. Când este aglomerat în plin sezon estival, se merge cu plutonul. Mergeți cu plutonul pe autostradă și nu se va mai întâmpla nimic. În fiecare duminică, pe A2, este accident în lanț cu morți, răniți și blocaje. Nu veniți din spate cu flash-uri, cu 200 de kilometri la oră. Nu vă opriți pe banda de urgență că face copilul pipi sau vă e foame și v-ați adus aminte că aveți niște brânză cu roșii în portbagaj. Avem parcări pentru treaba asta. Nu mai devansați prin dreapta sau pe banda de urgență.

Nu vă mai chinuiți să ajungeți cu 5 minute înainte că, pentru alea 5 minute, e posibil să nu mai ajungeți deloc.

În trafic există **2 tipuri reguli, cele legale**, absolut obligatorii și cele pe care le fosim zilnic toți dintre noi. Acestea de pe urmă se numesc **reguli de bun simț și educație**. Aici stăm foarte prost și vreau să vă spun un lucru: un motociclist în trafic înseamnă o mașină mai puțin.

Cum putem încuraja să decongestionăm traficului? Păi, putem merge cu trenul, cu motocicleta. Când vedeți un motociclist că vine, lăsați-l să treacă. Dacă se poate, faceți-i loc. Dacă nu-i faceți loc, acesta data viitoare o să-și lase motocicleta acasă și își va lua mașina. La fel vor proceda toți motocicliștii, inclusiv eu. Procedează așa. Am avut un accident pe DN1 în octombrie anul trecut, neîncălcând nicio regulă. De atunci, mi-au cumpărat o dubă să-mi transport motocicleta până în locul unde pot circula cu ea pentru că e periculos. Atenție mare la motocicliști și haideți să venim și în întâmpinarea lor!"



Simion Bizău

Fondator Orzan Spedt
(transporturi rutiere de mărfuri)

Cel mai important e să ajungi sănătos la destinație, nu cât de repede ajungi

"O scurtă descriere, vă rugăm.

Mă numesc Simion Bizău și conduc o firmă de transport din anii '90, una dintre primele firme din România de transport internațional. La un moment dat, am înregistrat la minister numărul 17. Fac parte și din asociații precum Asociația Cărușilor Particulari din Romania, ONFTR, ACPR.

Care sunt principalele cauze care determină accidente?

Cea mai importantă cauză e nesimțirea și lipsa de respect față de participanții la trafic. Nu contează dacă ești de vină sau nu, când se produce un accident și tu ai vina ta, măcar morală. Cel mai important lucru, dacă mergi cu viteză, e să te gândești la ceilalți, și nu la tine. Tu poți să te omori dacă vrei, să te sinucizi, dar tu implici într-un accident mai multe persoane. Și acest lucru e foarte grav. În primul rând, persoanele care sunt cu tine în mașină și, în al doilea rând, participanții la trafic.

De la lipsa de respect pleacă totul. De acolo mergi cu viteză, de acolo poți să urci băut la volan. Asta înseamnă lipsă de respect și bun simț. Dacă suntem creștini, ne iubim aproapele și, dacă îți iubești aproapele, acest lucru se răsfrângă și în trafic. Nu te enerva și încearcă să fi toleranță cu el. În trafic trebuie să ai o atitudine de cooperare.

O altă cauză ar fi școlile de șoferi. Nu vreau să fiu rău că se iau prea ușor permisele, dar într-o școală de șoferi să faci 20 de ore și să conduci o mașină e destul de grav. Apoi intervine problema la categoria C, B și E. Nu poți, la camioanele mari, după 20-30 de ore, să conduci un mastodont de 40 de tone. Poți să ieși un atestat, da, dar experiența face totul.

În țările civilizate, precum America, nu conduci un camion până nu ai 2 ani de zile de experiență în echipaj. Nu zic 2 ani de zile, dar măcar 6 luni de zile să fie în echipaj un Tânăr absolvent de școală de șoferi.

Eu am multă experiență și am angajat foarte mulți șoferi începători care fac greșeli copilărești, se stresează. Se simte lipsa experienței. De exemplu, lovesc mașini, lovesc parcări. Sunt stresați și au o nesiguranță vizibilă atunci când conduc. Aici trebuie prevenit! Aici e de lucru!

Acel atestat nu înseamnă că știe să meargă cu mașina.

Cum pot fi evitate accidente?

Total pleacă de la cei șapte ani de acasă. Dacă aș fi la Ministerul de Interne, aș pune mașinile de circulație să patruleze pe șosele, nu să stea la vănuitoare. Trebuie să prevină! Când mașina de poliție patrulează pe un sector, atunci oamenii conduc cu atenție, se armonizează traficul. Dacă stă la un colț, iar îi amendează și oamenii pleacă înjurând și accelerează mai tare de acolo și pot fi accidente. Ministerul trebuie să vină în ajutorul participantilor la trafic. Ei sunt plătiți de noi și sunt parte din această țară. Ei trebuie să fie în ajutor și în prevenire.

Normal că nu avem drumurile pe care ni le-am dorit. Toată lumea vrea să avem autostrăzi, dar toate acestea se fac cu bani și în timp. În Occident sunt agresiv semnalizate lucrările pentru drumuri, la noi nu. Cu chestii mărunte poți evita un accident.

Vă dau un exemplu banal. Săptămâna trecută veneam de la Constanța și, când mă aflam pe Centură de Nord, dinspre Voluntari spre Glina, era un copac căzut și coada se întindea până în Voluntari de la autostradă. Un copac căzut în mijlocul drumului. Asta e o chestie banală. Sunt convins că cei de la CNAIR nu au fost informați, dar poliția putea să anunțe, dura 5 minute să tragă acel copac de acolo. Chestiile mărunte fac diferență.

Să ne uităm în oglindă înainte de a da vina unul pe altul. Când îți asumi greșeala, poți să o și corectezi. Colaborarea dintre instituții este extrem de importantă. Aș porni din școli cu educația. Pe vremuri exista acest gen de educație rutieră în școală. Ce înseamnă un accident, să fie realizate filme tematice - sunt dar câteva acțiuni necesare în școală ca demers de a educa tinerii. De multe ori îi acuzăm pe polițiști și nu avem dreptate.

Să ne uităm în oglindă înainte de a da vina unul pe altul. Când îți asumi greșeala, poți să o și corectezi. Colaborarea dintre instituții este extrem de importantă. Aș porni din școli cu educația. Pe vremuri exista acest gen de educație rutieră în școală. Ce înseamnă un accident, să fie realizate filme tematice - sunt dar câteva acțiuni necesare în școală ca demers de a educa tinerii. De multe ori îi acuzăm pe polițiști și nu avem dreptate.

Ce se întâmplă? Ei merg la multe accidente și văd multe cazuri și e normal ca, atunci când văd unul cu viteză, să îl opreasă și să-l amendeze. Apoi urmează: "Vreau să mă ierți", "Nu!". Nu trebuie să fi iertat, trebuie să plătești amendă. Abia atunci vei fi conștient că nu vei mai face aşa ceva.

Un copil nu-și dă seama. El crede că e de neatins. Sunt mulți copii care au mașini noi de la părinți. Nu trece mult și fac accidente. De multe ori sunt foarte grave. Mentalitatea că al meu copil trebuie să aibă mașină este greșită. Copilul trebuie să respecte mașina, să respecte traficul, să respecte părinții, să respecte tot ce există în jur. Aici e o mare problemă.

Accidentele sunt peste tot și se pot întâmpla oricui. Unii spun: "Mie nu mi se poate întâmpla!" și aici greșesc, că se întâmplă și de multe ori e prea târziu.

Care este sfatul dumneavoastră din perspectiva siguranței circulației?

În primul rând, să se gândească dacă lor le-ar conveni să-i lovească cineva cu mașina. Sau să aibă persoane dragi lovite de o mașină și după, când se urcă la volan, să se gândească la lucrul acesta.

Cel mai important e să ajungi sănătos la destinație, nu cât de repede ajungi. Graba nu duce nicăieri în afară de probleme. De la viteză încep foarte multe. Toată lumea se grăbește să ajungă mai repede. Pentru ce? Important e să ajungi sănătos.

Foarte important e să nu consumi băuturi alcoolice și anumite substanțe. Revizia periodică la mașină e o altă problemă de extremă importanță. Să nu existe probleme tehnice - aceasta este deviza. Să nu rămâi fără frâne, direcție.

Sunt trei chestii de bază ca să mergi în siguranță: să nu consumi alcool, substanțe, să ai mașină în stare foarte bună și să fi bine odihnit.

Ce pot face cei ce nu-și permit să întrețină mașina?

Să meargă cu mijlocul de transport în comun, cu bicicleta, că e mult mai ieftin pentru ei. Dacă faci un accident, toată viața îl vei regreta sau poate nu mai există. Că n-ai mașină, nu ești sărac. Important e să vezi bugetul familiei cât îți permite. Dacă nu-ți permiti o mașină, sunt autobuze, trenuri, biciclete. Poți să te miști în țară. În România nu mai e ca pe vremuri. Nu e o scuză să nu ai mașina bine întreținută. Eu aș fi foarte drastic dacă aș fi la siguranța circulației cu mașinile care nu corespund.

Ar trebui statul să ajute tinerii să-și achiziționeze o mașină?

Nu! E o chestiune de bun-simț. Ai mașină, îți-o întreții, nu poți, vinde-o. Sunt unii care au garsonieră și mașină foarte tare. Îi respect pe ei.

Fiecare își drămuiește bugetul cât vrea. Cu asigurările, iarăși, e foarte important. Nu poți, ca adult, să ai o asigurare mare și un Tânăr de 18 ani o asigurare mică. Vă dau un exemplu. În SUA, dacă ai permis de camion, în primul an nu te asigură nimeni.

Sunt foarte multe tractoare, remorci; e dreptul lor să circule, dar să fie semnalizate. Iese câte un bădiuc cu un tractor sau o remorcă și merge până acasă. În timpul acesta vine un camion care nu-l observă și se produce un accident. Aici, în special, trebuie să intervină autoritățile publice locale, poliția. Ei trebuie să ajute, să îndrume, să prevină și să-i determine pe participanții la trafic la adoptarea unei conduite corespunzătoare.

Lipsa unui bec de la un camion poate duce la un accident mortal. Toată lumea spune: "Nu avem autostrăzi", dar cine te obligă să ajungi de la Baia Mare la București, în 8 ore? Ia-ți două zile, ia trenul, nu e neaparat să te grăbești. Cel mai mult pierd firmele de transport. Un camion, o frână, costă bani și mai e și aspectul ecologic. Un drum bun crește și calitatea aerului. Un camion, dacă merge pe o linie, consumă o anumită cantitate de motorină. Dacă frânează, demarează, crește consumul cu 5-10% și arderea combustibilului înseamnă poluare în atmosferă.

Mai e odihnă șoferului. Una e să meargă liniar pe șosea, altă e când frânează și pleacă. O autostradă este foarte importantă, dar ea se face în ritmul ei.

Ați luat parte la un accident?

Un singur accident am avut în anul 1997. Era primăvara, polei, era înghețat afară, deci era înghețat drumul. Într-o comună, la o curbă, la 90 de grade, era polei. Acolo era umbră, nu se uscase asfaltul în acea zonă. Atunci am avut un accident, dar ușor.

Din 1983 am permis de conducere și o singură dată l-am avut suspendat pentru viteză în Moldova. Efectiv nu am văzut semul de intrare în localitate. Aveam puțin peste 100 de kilometri la oră.

Cum am putea sintetiza siguranța circulației?

În primul rând, bunul-simț, al doilea ar fi respectul față de trafic și semenii. Exact ca poruncile, cele 10. Dacă îți iubești aproapele și pe Dumnezeu, celelalte opt nu mai contează. Trebuie să fim cu toții optimiști. Eram la o emisiune și m-a întrebat cineva dacă sunt bogat. L-am zis că da: "Sunt foarte bogat!", "Îmi trăiesc părinții, am copii, am nepoți". Ce-ți trebuie pentru a trăi? Să mănânci două mese pe zi și să ai unde să pui capul. Ce ai nevoie de atâtea averi?

Mândria, grandomania, de acolo pleacă totul și de acolo pleacă și accidentele. Masculul alfa nu înseamnă mașină, ci cum te portă, ce caracter ai, cum îți repectă oamenii din preajma ta. Asta înseamnă să fii masculul alfa, nu ce mașină îți cumpără tatăl tău.

Aș dori fiecare să se respecte unul pe altul. E cel mai important lucru care există. Chestiile simple sunt geniale și nu le acceptăm. De ce vrem ceva wow când totul e simplu și depinde de noi?"



Pompieri

Şerban Daniel
Paramedic ISU Gorj

Fii prudent, cineva drag te aşteaptă tot timpul acasă!

"Niciodată nu putem vorbi despre o cauză principală a producerii acestor accidente rutiere. Vorbim despre alcoolul la volan, viteza excesivă, utilizarea telefonului mobil în timpul conducerii. Dacă conștientizăm riscurile la care ne supunem și suntem preventivi, putem să evităm aceste accidente rutiere.

Pare simplu, dar zilnic se produc accidente rutiere pe șoselele din România. Nu cred că o înăsprire a sanctiunilor, în ceea ce privește circulația pe drumurile publice, ar rezolva această problemă.

Cel mai important e ca fiecare dintre noi să conștientizeze și să nu supună pe nimeni unui risc inutile.

Fii prudent, cineva drag te aşteaptă tot timpul acasă! Vă dorim să ne vedeați cât mai rar în trafic.

Cele mai cumplite accidente sunt acele accidente la care noi participăm și, indiferent cât de pregătit ai fi, la un moment dat te depășește situația.

Persoanele au leziuni pe care tu nu le mai poți rezolva.

Accidentele cumplite sunt și acelea la care, în momentul când ai ajuns acolo, observi că sunt și copii și acest lucru te omoară cel mai tare.

Trebuie să fii puternic, să lupti și să te închizi în tine. Să știi doar tu despre aceste lucruri."



Sorin Ene

Campion național de drift și fondatorul primei școli de drift din România

Orice sistem de siguranță al unei mașini, la peste 100 de kilometri, nu mai face față. Chiar și centura de siguranță, care într-adevăr salvează vieți, produce la peste 100 km/h leziuni interne. După, intervine decesul.

"Driftul e din ce în ce mai promovat, campaniile au luat amploare și publicul a prins gustul acestui sport. Din nefericire, acest sport este gustat și pe stradă - lucru extrem de periculos, ce generează accidente cu final tragic.

Pentru sezonul competițional 2021, organizatorii, împreună cu o parte dintre piloți, au decis să înființeze o nouă clasă (intitulată clasa "street" de drift) care se adresează celor care au tendința de a face pe stradă ceea ce ar trebui să facă într-un mediu organizat și controlat.

Este foarte ușor să fii critic, să faci "hate" - un termen la modă astăzi. Ne vătăm că nu avem autostrăzi, criticăm autoritățile și nu vrem să vedem și evoluțiile din jurul nostru. Avem cioturi, cum spunem noi, de drumuri. Uite că ciot, cu ciot, cu ciot, parcurgem un timp cu o treime mai bun din București la un punct de frontieră, față de acum 10 ani în urmă.

Infrastructura rutieră existentă nu este corect folosită. Prin faptul că mergem cu viteză mare, mult peste limita legală, nu înseamnă că mergem mai rapid și în siguranță.

Chiar și 130 de kilometri la oră e o viteză periculoasă în momentul în care ești cu pasageri în mașină, cu atât mai mult cu copil.

La peste 100 de kilometri la oră, orice autoturism se transformă într-o torpilă, într-o adevărată armă letală ce distrugе totul în jur.

Orice sistem de siguranță al unei mașini, la peste 100 de km/h nu mai face față. Chiar și centura de siguranță, care într-adevăr salvează vieți, produce la peste 100km/h leziuni interne. După, intervine decesul.

Mi-aș dori mult ca, din punct de vedere legislativ, siguranța rutieră să facă parte din programa școlară. Așa cum avem 7 ani de acasă, să avem și referitor la străzi o astfel de educație, care să înceapă din școală".



Dragoș Sorin Dima

Conf. dr. ing, Facultatea de Inginerie Mecanică, Universitatea Transilvania

Nu contează sistemele autovehiculului, drumul, condițiile de trafic, cât contează pregătirea conducătorului auto.

"În acest moment avem o legislație atotcuprinzătoare, însă, în foarte multe cazuri, aceasta nu este respectată. Dacă am respectat legea, am trăi mai bine.

Dacă analizăm statistic, viteza este factorul principal pentru producerea accidentelor. În România, se conduce pe șosele ca într-o cursă.

Psihologia conducătorului român e, că în momentul în care a intrat pe o șosea, încercă să obțină maximum de viteză și performanță. În clipa în care intervine un alt autovehicul pe sosea, prima idee nu e să sesizeze cu ce viteză se deplasează celălalt, ci să caute imediat posibilitățile de a-l depăși în cel mai scurt timp posibil. Pe drumurile naționale, viteza este de 90 de kilometri la oră.

Niciun conducător auto nu va sta în spatele unui tir, unui autotren cu semiremorcă, pentru că așa știe el, că nu trebuie să stea.

Aici lipsește foarte mult educația rutieră. Am călătorit foarte mult în Europa (Croatia, Serbia) și am constatat, spre surprinderea mea, că se circulă foarte corect.

Viteza limită e oricum mai mică decât în România. În Serbia se merge cu 80 de km la oră și toți merg cu 80.

Am discutat cu profesori din Serbia și mi-au spus că este și normal, pentru că în situația în care ești depistat cu o viteză mai mare, în funcție de valoarea vitezei, în afară că îți se aplică amendă, îți se reține permisul, suferi o sancțiune de ordin juridic. Pentru această sancțiune, trebuie să te prezinti în fața judecătorului pentru a primi sentința. Dacă judecătorul nu este acolo, îl aștepți până vine, chiar și 24 de ore. Așa s-au reglat ei. Noi trebuie să lucrăm la partea de respectare a legii. Legea e aspră, dar legea e lege.

Trei cuvinte sunt foarte puține pentru siguranță rutieră: preventie, preventie, preventie. Nu contează sistemele autovehiculului, drumul, condițiile de trafic, cât contează pregătirea conducătorului auto".



Poliția Română

Poliția Rutieră salvează vieți, chiar dacă acest lucru implică sancționarea conducătorilor auto.

"Principalele cauze generatoare de accidente sunt viteza neadaptată la condițiile de drum și viteza excesivă, traversarea neregulamentară a pietonilor, precum și neacordarea priorității de către conducătorii auto.

Activitatea principală a Poliției Rutiere este aceea de a preveni producerea accidentelor rutiere. Recomandăm tuturor conducătorilor auto să nu se urce la volan sub influența băuturilor alcoolice.

Recomandăm tuturor conducătorilor auto să respecte în mod special semnificația indicatoarelor rutiere. Dacă, înainte de a pătrunde într-o intersecție, avem indicatorul "Stop", atunci șoferul este obligat să opreasă autovehiculul în punctul unde are vizibilitate asupra tuturor arterelor.

Spun acest lucru, deoarece specialiștii au analizat fiecare poziție în intersecția respectivă, loc unde au fost montate indicatoare, inclusiv acolo unde a fost montat indicatorul "Stop", și nu au montat " Cedează

trecerea" din pricina vizibilității scăzute. Deși ambele semne rutiere au aceeași semnificație de pierdere a priorității, la "Stop" trebuie să opreasă.

Recomandăm tuturor conducătorilor auto să nu se urce la volan sub influența băuturilor alcoolice. **Activitatea poliției rutiere se bazează în principal pe conștientizarea populației asupra consecințelor grave rezultate din accidente rutiere.**

Poliția Rutieră salvează vieți, chiar dacă acest lucru implică sancționarea conducătorilor auto.

Nu ne face plăcere să vă sancționăm. Cea mai mare satisfacție a noastră, a poliștilor rutieri, este atunci când se termină schimbul și nu am înregistrat niciun eveniment rutier din care să rezulte victime omenești".



O oră în trafic cu

Gabi Imre

Campion național drift

E foarte important să ne alegem o poziție corectă la volan, cu ambele mâini pe volan. De aceea, orice volan are acele spite, ca să putem să-l ținem corect.

"Sunt cu spatele lipit de spătar și cu capul lipit de tetieră sau foarte aproape de tetieră. De ce procedez așa? În cazul unui impact din spate, mașina se duce în față, iar corpul nostru se va duce în spate. Dacă spătarul se află în poziția pe care o vedem la foarte mulți șoferi în trafic, adică spătarul în poziția de culcat, riscăm extrem de mult.

Nu poți să ai o poziție corectă cu spătarul în poziția de culcat. În primul rând e obositor, și la un impact din spate, corpul tău se va duce în spate, iar spătarul, în loc să te protejeze, vei avea un impact cu el, un impact dureros ce poate provoca răni destul de grave. Depinde, bineînțeles, și de viteza de impact și unda de soc care se formează.

Mâinile pe volan sunt la rândul lor extrem de importante. Felul în care ținem mâinile pe volan poate face diferență, uneori, între viață și moarte. Am văzut foarte multe versiuni greșite. Pe lângă stăpânirea volanului în cazul unei evitări brusăte pe carosabil sau în cazul unei explozii de cauciuc sau o groapă, volanul trebuie ținut ferm în mâini și, astfel, noi avem mereu controlul direcției.

E foarte important să ne alegem o poziție corectă la volan, cu ambele mâini la volan. De aceea, orice volan are acele spite, ca să putem să-l ținem corect. Ambele mâini trebuie să fie pe volan, mai ales la viteza cu care se circulă pe autostradă. De ce?

Un airbag poate să ofere protecție, dar poate fi și un pericol dacă nu este folosit așa cum trebuie. Când noi avem mâinile corect puse pe volan, suntem protejați. Airbagul trebuie să fie undeva la 30-40 de centimetri de corpul nostru. Dacă noi stăm mai departe de airbag, de această distanță, e inutil.

Dacă suntem prea aproape, cum vedem în special multe domnișoare că stau în trafic, airbagul ne va lovi, nu ne va proteja. Airbagul este un sac cu o țesătură prevăzută cu niște găurele care îl permit să se desumfle. Când el va exploda, în jurul volanului va fi o temperatură destul de mare. Din acest considerent, e foarte important cum ținem mâinile pe volan, deoarece airbagul ne poate lovi și arde.

În cazul unui impact, dacă stăm corect, nu vom păti nimic; asta în contextul unor viteze legale. Dacă la 200 de kilometri la oră avem un impact frontal putem să stăm oricum, e posibil să nu mai avem ocazia să-l mai avem și pe următorul.

Discuțiile la volan trebuie evitate și amânate pentru seara, la bere. Când conduci, fi atent la drum, tocmai pentru a-i da și o a doua șansă celui care greșește."

ANVELOPE ALL-SEASON

Anvelopele all-season au o compozitie mai rigida ce suporta temperaturi indicate.



Tractione normala in conditii variante de temperatura.

Compozitia cauciucului devine mai rigida odata cu scaderea temperaturii.

Conceputa pentru carosabil umed si uscat.

VS

ANVELOPE DE IARNA

Anvelopele de iarna sunt concepute cu un compus de cauciuc ce ramane flexibil la temperaturi scazute.



Caneluri mai adanci pentru tracțiune optimizata

Compozitia cauciucului ramane flexibila la temperaturi de sub 7 grade

Concepute pentru aderența pe zapada, gheata si noroi.

Service auto specializat în anvelope

Euromaster

Sursă: blog.anveloshop.ro

Cu cât anvelopa scade în profil remanent, cu atât aderența va fi mai slabă. Durata de frânare, clar, va fi mai mare.

"Trebuie să înțelegem importanța unei anvelope. Cele mai multe accidente sunt cauzate de anvelope. O anvelopă nouă înseamnă undeva între 7-9 milimetri, ca profil remanent. Limita de uzură e de 1,6, iar pentru iarnă e recomandabil să schimbi anvelopa la 4 milimetri, respectiv pentru vară, 3 milimetri. Cu cât anvelopa scade în profil remanent, cu atât aderența va fi mai slabă. Durata de frânare, clar, va fi mai mare.

Trebuie să înțelegem și importanța anvelopei noi versus anvelopa second hand. O anvelopă second hand, chiar dacă are profil remanent 5 milimetri, își pierde din proprietăți, din elasticitate și nu va avea o aderență bună.

O anvelopă poate fi folosită până la 5 ani, fără nicio problemă, după această perioadă, cu verificare periodică, până la 10 ani.

Depozitarea anvelopelor trebuie să se facă într-un mediu constant, ferit de soare, umezeală.

Pe orice anvelopă este trecut profilul remanent printr-un indicator de nivel. După cum am spus, 1,6 e minimum recomandat, dar noi recomandăm 3 milimetri pentru vară și 4 pentru iarnă.

Înainte de a intra în iarnă, trebuie să verificăm mașina. Frânarea este extrem de importantă și trebuie să verificăm sistemul de frânare la pachet cu geometria roților. Toate aceste lucruri duc la siguranță în trafic."



Mihaela Rus

Expert în psihologia
transporturilor,
Președintele Colegiului
Psihologilor din România

Sursă: psihotrafiq.ro

Poți să modelezi agresivitatea și să mergi pe conducere defensivă și preventivă în poligoane speciale cu antrenori speciali de conducere defensivă.

"Inspecția psihologică a viitorilor șoferi este mai mult o formalitate și statul nu este interesat de evoluția individului în trafic. Nu de aici ar fi bine să începem în a preveni accidentele pe șosele, unele dintre ele, regretabile pentru toți participanții la trafic?"

Evaluarea psihologică în transporturi. Din punct de vedere legal, noi avem reglementări. Evaluarea psihologică are un rol deosebit de important în siguranța circulației, în sensul că la un anumit interval de timp (așa cum este stipulat în lege, 3-5 ani), persoanele care dețin funcții în siguranța traficului, se prezintă la psiholog pentru această evaluare.

Complexitatea evaluării depinde de complexitatea persoanei care deține funcția în siguranța traficului. Pe de altă parte, este important ca autoritățile să țină cont de această evaluare în sensul priorității ei. Ca psiholog în siguranța circulației, vă spun că trebuie să ne adaptăm din punct de vedere metodologic. Practic, avem nevoie de o nouă metodologie de investigare.

Paradigma din cadrul psihologiei traficului s-a mutat de la măsurarea aptitudinală (ce știe omul să facă) la cea atitudinală (modalitatea prin care persoana se raportează la ceea ce se întâmplă în trafic).

Spre exemplu: dacă eu am un stil de alocare a controlului extrem, voi spune tot timpul că ceilalți sunt de vină. Prin urmare, nu-mi voi asuma sarcini și responsabilități în trafic. Din acest considerent, trebuie să facem un update la ce înseamnă metodologie, pentru a înțelege realitățile legate de atitudini.

Fac parte din Comisia Psihologia Muncii și Transportului de la Colegiul Psihologilor din România și, ori de câte ori acest ordin a fost în transparentă decizională în luna septembrie, noi am transmis toate aceste observații ale specialiștilor din transporturi către Ministerul Transporturilor, pentru a le integra în viitorul ordin ministerial ce vizează evaluarea psihologică și medicală pentru siguranța traficului.

Sesi zăm o ură, o formă de decongestie psihologică a participantilor la trafic? De ce se întâmplă acest lucru?

Este o realitate că agresivitatea este prezentă în trafic. Studiile au arătat că există acest indicator de agresivitate și că, de obicei, descărcăm agresivitatea acolo unde contextul ne favorizează. Pe de altă parte, agresivitatea, ca reper contextual de comportament disfuncțional, este și antrenată.

Să ne gândim la o persoană care circulă cu 100 km/oră în oraș (unde legal se circulă cu 50 km/oră). Ceilalți participanți la trafic văd acest comportament și nu-l sancționează în nici un fel, ba mai mult, antrenează acest comportament. Dacă merge X cu 100, de ce să nu merg și eu?

Practic, se întărește comportamentul agresiv și al celui care conducea cu o viteză peste limita legală, dar și al celui care conducea în limitele vitezei stabilite și îl accentuează acest comportament agresiv.

Sunt foarte mulți indivizi care au în profilul de personalitate (unde noi determinăm și acest indicator de agresivitate) un grad ridicat de agresivitate. Studiile au demonstrat că bărbații sunt mai agresivi în trafic în raport cu femeile.

Când un psiholog descoperă un profil al unui individ ce indică agresivitate și alte aspecte conexe agresivității, trebuie să lucreze cu acel șofer pentru a-i tempera tendințele. Șoferul vizat trebuie să știe să-și ajusteze agresivitatea la trafic.

Noi recomandăm ca în perioada de scolarizare să identificăm pe cei cu un grad ridicat de agresivitate pentru a le propune lectii de șofat devansiv-preventiv. Chiar cu titlu obligatoriu unde se impune. Scopul e să știe să-și controleze acest impuls agresiv în trafic.

Odată ce se identifică în profilul de agresivitate acest indicator al agresivității, el devine o constantă psihologică pentru individ. El nu se mai schimbă în ciuda unor voci care susțin contrariul.

Este clar că el s-a definit până la 18 ani în această manieră. E foarte greu să schimbi, dar poți să controlezi. Și atunci poți să modelezi agresivitatea și să mergi pe conducere defensivă și preventivă în parcuri speciale, cu antrenori speciali destinați de conducere defensivă.

Agresivitatea poate fi sănctionată. Odată ce noi identificăm, pe baza unor camere montate la mașini, un șofer care face slalom printre mașini, care claxonează și depășește coloanele, putem să ne ducem la autorități și să spunem ce face Domnul X sau Y (că se înregistrează numărul de mașină). Este foarte simplu să sănctionăm această agresivitate.

Atât timp cât noi spunem: "nu ne interesează", îi întărim acea agresivitate și el se va comporta la fel pentru că e „zeu” pe șosea. El este „eroul” șoseelor.

Îi putem identifica din evaluarea psihologică și putem lucra cu ei și să începem modelarea acestor comportamente, iar în momentul în care trebuie să elaborăm un aviz, spunem că i se acordă acel aviz cu condiția de a urma niște ore de conducere preventivă și defensivă.

Noi am propus ca în cadrul școlilor de șoferi să fie organizate cursuri de antrenare a comportamentului de preventie. Nimici nu stinge acest comportament.

Cum învățăm noi să devenim șoferi? Din mica copilărie, ca participant la trafic, alături de părinți.

Ni se formează acele scheme cognitive, acele patternuri cum le zicem noi, în funcție de ceea ce vedem. Avem un tată agresiv la volan, vom considera că așa trebuie și noi să ne comportăm când vom fi șoferi. Avem o mamă precaută, vom dezvolta niște scheme cognitive care ne ajută să prelucrăm factorii de risc din trafic.

Nimeni nu mai intervine după cei 18 ani în spargerea schemelor disfuncționale. Mai vin părinții la 18 ani și mai cumpără și o mașină puternică copilului, iar acesta din urmă consideră că merită. Această agresivitate antrenată, alături de o mașină, nu duce decât la tragedii.

El nu mai are timp să conștientizeze că în trafic sunt factori de risc ce trebuie prelucrați foarte repede. Cum reacționezi când în fața ta vezi un accident? Cum îți adaptezi comportamentul la condițiile de trafic nefavorabil?

La anumite chestionare pe care noi le administrăm (de atitudine riscantă la trafic) sunt foarte mulți care bifează "Nu mă interesează condițiile meteo". El spune că, fie că e ploaie, fie că e vânt sau zăpadă, conduce la fel.

Mai e capitolul infrastructură, la care șoferii ne spun că ei conduc indiferent de sectorul de drum (județean, național sau autostradă). Din acest motiv, există agresivitate în trafic, conștient sau inconștient. Noi antrenăm aceste comportamente.

Din perspectiva evaluării psihologice, aceste aspecte sunt extraordinar de importante. Mai mult, rezultatele evaluării sunt extrem de relevante, adică: "Ce facem?". Aici este problema principală pentru că nimeni nu prevede ce face mai departe cu evaluarea. Cu avizul „Apt”, „Inapt”, noi am spus că nu suntem de acord. Noi trebuie să facem niște recomandări pe acel aviz psihologic, cu referire la consiliere în trafic, conducere defensivă. Mai departe, trebuie să mergem să facem cursuri de formare pentru acești șoferi. Gândiți-vă cât de tragic e la școala de șoferi. A făcut școala și apoi "Aleluia!", l-am pierdut în piață. Acest individ nu mai vine decât la redobândire de carnet, dacă face un eveniment, și va trebui să vină din nou.

În rest, noi îi pierdem în piață și nu-l mai monitorizăm.

Câtă empatie (o caracteristică a individului care se dobândește odată cu experiența) avem în trafic?

Empatia se învață, într-adevăr, dar noi nu avem întărîte comportamente pro-sociale. Un exemplu simplu ar fi acesta: copiii se duc la club, beau o bere, două și în momentul în care trebuia să se întoarcă acasă, nimeni nu-i spunea șoferului: "Nu te poți urca la volan că ai băut două beri". Din contră, spuneau "Noi SUNTEM CINCI. Nu putem conduce NOI mașina!+". Practic, întăresc comportamentul disfuncțional al șoferului. Câte exemple de astfel de tineri care au plecat de la club și nu au ajuns acasă, ci în statistici?

Empatia pe care o invocați, acest comportament de suport social, trebuie să se învețe. De aceea, reclam de fiecare dată importanța educației rutiere în școli.

Eu sunt și președintele Asociației Infotrafic (înființată în 2015) și am făcut intervenții pe transparență decizională la nivelul Ministerului Transportului pe aceste teme, susținând că educația rutieră este extrem de importantă. Nu o introduci de la clasele I-IV, dar măcar de la clasa a V-a, când el are deja câteva noțiuni și poate să lucreze cu ele.

Introducerea cursurilor de conduită preventivă în școlile de șoferi, lucru pe care l-am spus și la minister; psihologii să promoveze acest comportament suportiv. I se face rău unuia, tragem pe dreptă să vedem ce s-a întâmplat. Pe noi nu ne interesează, mergem mai departe.

Măcar putem suna la 112. Gândirea e simplă: "Lasă că se găsesc alții", fără să mă gândesc că eu trebuie să fiu pro-social. De ce? Simplu! Pentru că data viitoare pot fi eu în această situație.

Discutăm la minister despre punctele negre, aceste puncte de incidentă maximă pe șosele a evenimentelor rutiere cu victime și a durat foarte mult timp până am reușit să dovedim acest punct negru.

Pe ce distanță? Care este incidența? Cu victime sau fără victime. Vreau să vă spun că, în momentul în care identificăm aceste puncte negre în trafic, avem și itemi.

Știți că sunt foarte mulți șoferi care nu prelucreză în trafic punctul negru? Acolo e o zonă de risc crescut de accidente și trebuie să te adaptezi.

Cine educă comportamentul pro-social în prezent? Nimeni, nimeni. Noi nu putem acuza români că nu au comportament pro-social, pentru că acestă conduită are la bază modele, educație, antrenament psihologic.

Familia este singura structură suportivă în toată această ecuație, dar nu numai familia se află pe șosea. Familia face la nivel bazal, neștiințific.

Bicliștii, motocicliștii, pietonii, sunt și ei participanți la trafic, cu toate că nici nu sunt respectați sau recunoscuți pe șosele. În același timp, conducătorul de vehicule trebuie să aibă același grad de preventie precum conducătorul auto.

V-ați întrebat vreodată din ce cauză cele mai multe accidente au loc pe trecerea de pietoni? Și unul, și altul, nu anticipatează riscurile și crede că celălalt se va opri din acțiune.

Acest comportament disfuncțional se dezvoltă pe încălcarea de reguli și norme. Câtă educație rutieră se face pentru pieton? Dacă un copil vede că bunica îl ia de la școală și trece prin spatele autobuzului, că trecerea de pietoni este la 200 de metri, acesta crede că e normal. Pentru că el și-a internalizat această normă. Educația se ia la pachet cu experiența. Doar experiența nu explică nimic.

În București mi s-a întâmplat să merg cu taxiul și șoferul, încercând să-și explice comportamentul disfuncțional (că mai avea puțin și mergea și pe trotuar), spunând că are 15 ani de experiență. L-am spus: "E precum comportamentul contraproductiv într-o organizație.

Dumneavoastră puteți să fiți în organizație să aveți un comportament productiv, dar nu performant. Același lucru se întâmplă și pe șosea. Experiența dumneavoastră nu-mi garantează mie că sunt în siguranță. E posibil să aveți o experiență neproductivă. Nu ati avut evenimente, dar experiența nu explică comportamentul disfuncțional."

Experiența, informația și educația - trei cuvinte cheie.

Pentru publicul larg și, în special, pentru tinerii viitori șoferi, ce ar fi bine să știe din perspectivă psihologică atunci când se vor afla la volan și vor deveni participanți activi la traficul din România?

Tinerii șoferi ar fi bine să înțeleagă că există un an de ucenicie, de formare a aptitudinilor și deprinderilor. Acele semne pe care ei le poartă în geam au o semnificație. Un an de zile te adaptezi la ce se întâmplă pe șosea, la realitățile din trafic, din perspectiva siguranței tuturor participanților la trafic. Vorbim de asimilare de informații și modelare comportamentală.

E bine ca ei să ceară ajutorul atunci când întâmpină dificultăți, precum un drum pe care nu l-au mai făcut până acum. Atunci pot avea ca variantă să ia cu ei o persoană experimentată, care să meargă cu ei sau chiar fostul instructor.

Le recomand celor care își iau repede permisul, în sensul că e o modă la 18 ani să ai deja permisul, să înțeleagă ce înseamnă acest an de ucenicie. Să se adapteze funcțional la trafic să înțeleagă că în trafic nu sunt doar ei. Din 1999 lucrez în psihologia traficului și în tot acest timp am încercat să schimb paradigmă.

La noi încă se mai numește psihologia transporturilor și aş vrea ca autoritățile să înțeleagă că trebuie să ne adaptăm la schimbările ce au loc în Europa.

Din păcate, eu plec de la statistici. Până acum doi ani eram pe locul doi în UE la decedați în evenimente rutiere, după Bulgaria. În acest moment suntem pe locul I.

Eu sunt și membru al Cartei Europene de la Bruxelles și am fost nominalizată la premiile de siguranță traficului (Asociația de psihologie Psihotrafic). Trei nominalizări au fost până acum pentru campaniile noastre.

Când a avut loc întâlnirea la București, în 2019, a Cartei Europene, am fost cea care a prezentat efectul campaniilor noastre asupra comportamentului utilizatorului de trafic.

Rezultatele există, dar insuficiente la potențialul tuturor (stat, organizații ale societății civile, personalități) de a modela acest comprot amnet în trafic! Până acum 5 ani nici nu se discuta de importanța factorului uman în siguranța circulației. Se discuta numai de vehicul și de infrastructură.

În centrele mari universitare din Olanda, Irlanda, există laboratoare de factor uman în transporturi. Pe acest model am predat și eu la Facultatea de Drumuri și Poduri din București (un curs de factor uman). Bineînțeles că am fost partea exotică, dar factorul uman este cel mai important din sistemul rutier.

Dacă factorul uman nu se adapatează la mașină și nu este prieten cu mașina lui și nu-și adaptează viteza la condițiile de infrastructură, degeaba analizăm sectoarele de drum. Factorul uman are un rol primordial".



Diana Speretoiu
Jurnalist

Moartea chiar adoră live-urile la volan.

"Orice eveniment rutier la care ești martor te marchează. De cele mai multe ori, ca jurnalist, ajungi la fața locului odată cu salvatorii sau imediat după ei și, indiferent cine e de vină pentru producerea acestui accident, te marchează acest eveniment, această întâlnire nefericită.

În fiecare an vedem cifre, bilanțuri, sute de accidente, mii de morți. În spatele acestor cifre e important să știm că sunt oameni, că sunt tragedii. Împreună, cred că putem să facem eforturi comune, autorități și participanți la trafic, pentru a schimba această realitate.

Cred că cele mai sensibile experiențe sunt atunci când ajungi la fața locului și constați că printre victime sunt copii. Și sunt foarte multe astfel de evenimente la care am ajuns, la care am filmat.

Vă dau exemplu ultimul eveniment care s-a produs în județul Gorj. Un tată singur acasă își ia ambii copii, respectiv un copil de un an și unul de opt ani, îi urcă în tractor, pentru că era cu casa în lucru și merge să încarce o remorcă cu nisip. La un moment dat, când se întorce spre casă, roata din față tractorului se decuplează, sare. Atunci bărbatul a pierdut controlul volanului, în mod evident, și s-a răsturnat într-o râpă cam 20 de metri.

Bilanțul accidentului a fost tragic. Copilul cel mic, în vîrstă de un an, a murit, iar fratele lui a ajuns la spital, la fel ca tatăl. Totul dintr-o neatenție. Tatăl nu a verificat tractorul înainte să plece de acasă, plus că nu avea permis pentru a conduce un astfel de utilaj. Îmi amintesc că, în trecut, „Dă like vietii. Stop live la volan” a fost o campanie demarată tot de drumurile naționale din care și noi, în calitate de jurnaliști, am făcut parte. Îmi amintesc și acum mesajele care erau scrise pe marginea drumurilor naționale: „Moartea se uită la tine”.

Foarte mulți șoferi uită să se desprindă de internet atunci când urcă la volan. Vedem foarte mulți șoferi în direct, pe Facebook, de la volan, care apasă prea tare pedala de acceleratie, dau muzica prea tare și asa se pun în situația în care o fractiune de secundă ajunge să facă diferența dintre viață și moarte. Am făcut apeluri pe lângă autorități, alături de cei de la drumurile naționale, că e foarte important atunci când ne urcăm la volan să lăsăm deoparte telefonul, deoarece am văzut o mulțime de tragedii care s-au petrecut din această cauză.

Moartea chiar adoră live-urile la volan. Important e să ajungeți acasă cu bine, chiar dacă ajungeți mai târziu".