

ΒΡΕΧΕΙ...

...Και τι μελαγχολία έχει τοῦ Φθινοπώρου ἢ ἐποχή. Μελαγχολία γιὰ τὰ ἀτυχήματα, ῥύπην γιὰ τοὺς νεκρούς, πικρία γιὰ τὸ ὅτι τοὺς δίνουμε τὸ δικαίωμα νὰ μιλοῦν...



Ἡ ἀπόδειξη! Γιὰ νὰ σὰς δείξουμε τί σημαίνει «μπλοκαρισμένος» τροχός τραβήξαμε τὴν φωτογραφία. Τοποθετήσαμε τὰ λευκά σημάδια στὸν ἔμπροσθεν, δεξί τροχὸ τοῦ... NSU, δρῆκαμε ἕνα χώρο μὲ μιά ἀρκετὰ μεγάλη ἐπιφάνεια νεροῦ, θάβους 3 περίπου χιλιοστών καὶ φρενάραμε ἀπὸ τὰ 100 χιλιόμετρα. Ὅπως βλέπετε — ἀπὸ τὰ λευκά σημάδια — ὁ πρόσθιος (οἱ πρόσθιοι) τροχός εἶναι ἀκίνητος, ἐνῶ ὁ πίσω περιστρέφεται μὲ τὴν πραγματικὴ ταχύτητα τοῦ αὐτοκινήτου — περί τὰ 70 χιλιόμετρα στὴν περίπτωσή μας. Τὸ τιμὸνι τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι τελειῶς ἀκρῆστο καὶ μόνο ἡ προσοχὴ καὶ ἡ πείρα τοῦ ὁδηγοῦ μπορεῖ νὰ προλάβῃ τὴν καταστροφὴ.

ΠΟΣΕΣ φορές ἔχετε ἀισθανθῆ τὸ παγωμένο συναίσθημα ποὺ φέρνει τὸ φρενάρισμα στὸν βρεγμένο δρόμο; Ποιὰ φορὰ ταξιδεύατε ἀμέριμος κι' ἀναγκαστήκατε νὰ φρενάρετε ἀπότομα, γιατί κάτι παρουσιάστηκε μπροστὰ σας καί, σὰν ἐφιάλτης, τὰ γεγονότα ἀκολούθησαν τὸν ἐξῆς δρόμο...

Στὴν ἀρχὴ πατήσατε τὸ φρένο μαλακά. Ξέρετε ὅτι μὲ κανένα τρόπο δὲν πρέπει νὰ μπλοκάρουν, ν' ἀκίνητοποιηθοῦν οἱ τροχοί σας. Ἀλλὰ ὁ κίνδυνος πλησίαζε καὶ τὸ πόδι σας δὲν ἔλεγε νὰ ξεκολλήσῃ ἀπ' τὸ πεντάλ. Κάποια στιγμή, οἱ τροχοί σταμάτησαν νὰ περιστρέφονται, μπλοκάρησαν καὶ τ' αὐτοκίνητο φαίνεται νὰ ἐπιταχύνῃ πρὸς τὴν καταστροφὴ του.

Καὶ τὸ συναίσθημα ποὺ νοιώθετε δὲν εἶναι αὐταπάτη. Εἶναι πραγματικῆς παγωμένη, ποὺ τελειώνει μὲ τὸν ἦχο τῆς λαμαρίνας ποὺ συνθλίβεται. Εἶχατε ἕνα ἀτύχημα. Ἡ θὰ μπορούσατε νὰ εἶχατε ἕνα ἀτύχημα. Ἀπὸ τὸ φρενάρισμα στὴ βροχῆ. Ἀπὸ τὰ λάστιχα σας. Ἀπὸ τὸ εἶδος τῆς ἐπιφανείας τῆς ἀσφάλτου. Ἀπὸ σὰς τὸν ἴδιο. Ἀπὸ μᾶς τοὺς ἴδιους. Δὲν πιστεύουμε ὅτι ὑπάρχει ἀνάμεσα μᾶς ἕστω κι' ἕνας ὑπεύθυνος ὁδηγός, ποὺ νὰ μὴν ἀνατριχιάξῃ, ὅταν, καθημερινὰ σχεδὸν, διαθάζει τίς τραγικὲς περιγραφὲς τῶν Ἀτυχημάτων τῆς Βροχῆς. Καὶ δὲν πιστεύουμε ὅτι ἀνάμεσα μᾶς δὲν ὑπάρχουν ὁδηγοὶ ποὺ νὰ μὴ χαμογελοῦν θλιμμένα ὅταν σκέπτονται ὅτι αὐτὰ εἶναι παραμύθια τῆς Χαλιμάς καὶ ὅτι ἡ βροχῆ ἢ καμμένη σὲ τίποτα δὲν φταίει. Ἄλλοι καὶ ἄλλα φταίνε.

Θὰ κάνουμε, λοιπόν, μιά προσπάθεια νὰ ἐξηγήσουμε τοὺς παράγοντες ποὺ ἐπηρεάζουν τὴν εὐστάθεια ἐνὸς αὐτοκινήτου στὸ φρενάρισμα στὸ βρεγμένο, γιὰ νὰ πλησιάσουμε ἀκόμη πιὸ κοντὰ στὸ Πρόβλημα, νὰ τὸ καταλάβουμε καὶ νὰ μπορέσουμε νὰ τὸ ἀντιμετωπίσουμε ψυχραῖμα ὅταν ἀισθανοῦμε τὸ παγωμένο ἐκείνο συναίσθημα τῆς ὀλικῆς ἀπωλείας ἐλέγχου.

Λέγονται πολλὰ καὶ γράφονται ἀκόμη περισσότερα, ἀπὸ μᾶς, γιὰ τὰ ὑπὲρ καὶ τὰ κατὰ τῶν συμβατικῶν καὶ τῶν ἀκτινωτῶν ἐλαστικῶν στὸ «κράτημα» στὸ βρεγμένο καὶ νομίζουμε ὅτι δὲν θὰ ἦταν ἀσχημὸ νὰ δοῦμε τὸ θέμα γενικώτερα. Γιατί, ὅσο περνοῦν τὰ χρόνια, ἡ σοφία μεγαλώνει καὶ τὸ ἴδιο κάνει κι' ἡ πείρα — καὶ ἐλέπουμε ὅτι ἀνακαλύπτουμε νέα πράγματα! Ὅπως, π.χ., ὅτι, στίς μικρὲς ταχύτητες, οἱ διαφορὲς στὴν ἐπιβράδυνση εἶναι πολὺ μικρὲς ἀνάμεσα στὰ ράντια καὶ τὰ

συμβατικὰ ἐλαστικά. Καὶ ὅτι αὐξάνουν ὅσο αὐξάνει ἡ ταχύτης καὶ τὸ ὅτι εἶναι ποὺ τὰ ράντια εἶναι καλύτερα.

Ἀλλὰ, ἂς ξεκινήσουμε ἀπ' τὴν ἀρχή. Κι' ἂς ἐπιστρέψουμε στὴν ὑποθετικὴ μας κακὴ στιγμή. Τότε ποὺ οἱ τροχοί — οἱ πρόσθιοι συνήθως — ἔχουν μπλοκάρει καὶ τ' αὐτοκίνητο περνᾷ ἕνα μεταβατικὸ μικροδιάστημα, ποὺ ὁ ὁδηγός ἔχει τὴν ἐντύπωση ὅτι ἡ ταχύτης αὐξάνεται ἀντὶ νὰ μειώνεται, παρ' ὅλο ποὺ τὰ φρένα του βρίσκονται σὲ πάτωμα!

Κι' εἶναι αὐτὸ ἀλήθεια, γιατί ἡ ἐπιβράδυνση μειώθηκε! Σκεφθῆτε τὸ λίγο! Πατήσατε τὸ φρένο. Τ' αὐτοκίνητο ἀρχίσει τὴν ἐπιβράδυνσή του. Καί, κάποια στιγμή, οἱ τροχοί του μπλοκάρησαν. Ὁ ρυθμὸς ἐπιβραδύνσεως μειώθηκε γιὰ μιά στιγμή. Ἔτσι ποὺ οἱ ἐπόμενες στιγμὲς ἦταν ἐπιτάχυνση σὲ σχέση μὲ τίς πρὶν ἀπ' τὸ μπλοκάρημα!

Καμμιά λέξη ἢ περιγραφή δὲν εἶναι ἰκανὴ νὰ δώσῃ τὸ πραγματικὸ συναίσθημα. Γι' αὐτὸ, ἂν κάποια μέρα βρεθῆτε σ' ἕναν ἔρημο δρόμο, μὲ χωράφια δεξιά κι' ἀριστερά, δοκιμάστε νὰ μπλοκάρει τὰ φρένα σας καὶ ἐξακριβώστε γιατί σκοτώνεται τόσο εὐκόλα ὁ κόσμος.

Ἴσως ἡ ἐπανάληψη τῆς φράσεως νὰ ἔχη γίνει πιά θαρρετὴ, ἀλλὰ πέστε μας, πρὸς Θεοῦ... Ἐπιτρέπεται νὰ συμβαίνουν αὐτὰ ποὺ συμβαίνουν, μόνο καὶ μόνο ἐπειδὴ πολλοὶ ἄνθρωποι δὲν ἐννοοῦν νὰ καταλάβουν ὅτι ἡ ὁδήγησις ἐνὸς αὐτοκινήτου δὲν εἶναι πιά εὐκόλο πράγμα;

Ποιοὶ τρόποι ὑπάρχουν γιὰ νὰ δοθηθοῦν τὸν ὁδηγὸ ν' ἀποφύγῃ τ' ἀτυχήματα; Τί εἶναι ἐκείνο ποὺ θὰ τὸν ἐμποδίσῃ νὰ φτάσῃ σὲ τὸ ἀτύχημα; Εἶναι τὰ λάστιχα, εἶναι οἱ μηχανισμοὶ ποὺ δὲν ἀφήνουν τοὺς τροχοὺς νὰ μπλοκάρουν, ἀλλὰ εἶναι καὶ οἱ δρόμοι. Ἡ ποιότης τῆς ἀσφάλτου, ὁ συντελεστὴς τριβῆς ποὺ προσφέρει. Γιατί εἶναι μιά ἱστορία νὰ λέμε «λόγω ὀλισθηρότητας» καὶ νὰ χαμογελοῦμε — καὶ μιά ἄλλη ἱστορία ἂν ἡ ὀλισθηρότητα εἶναι γέγονος ἀναμφισβήτητο. Ὅλοι ξέρουμε ὅτι, στὴ χώρα μας, ὑπάρχουν δρόμοι ποὺ λές κι' ἔγιναν γιὰ νὰ σκοτώνεται ὁ κόσμος.

Ἄς ἀρχίσουμε, λοιπόν, ἀπ' τοὺς δρόμους. Μᾶς ἐνδιαφέρει ἀπόλυτα ἕνας ἀριθμὸς. Ἐνας συντελεστὴς τριβῆς, ὅπως λέγεται, ποὺ γεννιέται ἀπ' τὴν ἐπαφὴ τοῦ ἐλαστικοῦ μὲ τὸν δρόμο. Οἱ μηχανικοὶ μετροῦν τὸν συντελεστὴ αὐτὸν καὶ τὸν ὀνομάζουν «μ». Ἡ μεγίστη τιμὴ τοῦ «μ» παρουσιάζεται λίγο πρὶν ἀρχίσῃ ἡ ὀλισθησις, καὶ δὲχι ὅταν τὰ λάστιχα μᾶς ἀφήνουν «μαῦρες γραμμὲς» στὴν ἀσφαλτο. Τὸ ἴδιο, ἐξέταση, συμβαίνει ὅταν φρενάρομε σὲ βρεγμένο, γι' αὐτὸ καὶ οἱ πρῶτες παράγραφοι αὐτοῦ τοῦ ἀρθροῦ.

Ὁ συντελεστὴς τριβῆς δὲν εἶναι κάτι ποὺ πρέπει νὰ γνωρίζουν οἱ ὁδηγοί, ἀλλὰ κάτι ποὺ πρέπει ὀπωδηγοῦ νὰ γνωρίζουν οἱ μηχανικοὶ ποὺ κατασκευάζουν τοὺς δρόμους. Σκοπὸς τους πρῶτον νὰ εἶναι ἡ ἐπίτευξη ἐνὸς ὅσον τὸ δυνατόν μεγα-



2. Καθρέφτη, καθρεφτάκι μου!... Μόνο πού δεν είναι παραμύθι, αλλά πραγματικότητα, υπεύθυνη για πολλά από τα καίματα της ασφάλτου. 'Επιφάνεια ελληνικής οδού, μέσα για να μην ετρώγονται τα λάστιχα, αλλά για να ετρώγονται ανθρώπινες ζωές.

3. Έγινε προσπάθεια, από γνωστή εταιρία πετρελαιοειδών, που έστρωσε την ασφάλτο μ' ένα ειδικό αντιολισθητικό τάπητα. Τα άτυχημάτα μειώθηκαν... Αλλά αέ το μάς ενδιέφερε;

4. 'Η διαφορά ανάμεσα στον καθρέφτη και τον αντιολισθητικό τάπητα της προηγούμενης φωτογραφίας είναι φανερά. Το γιατί β λ ο ι οι δρόμοι δεν είναι όπως ή στροφή της Ούλεν δεν γνωρίζουμε. 'Ισως κοστίζει φθηνότερο να αφαιρή... β-δειες για κώπερβολικές.

λυτέρου συντελεστού τριβής. 'Αν οι μηχανικοί κάνουν καλά τη δουλειά τους, οι οδηγοί δεν σκοτώνονται τόσο εύκολα. 'Αν οι μηχανικοί δεν κάνουν καλά τη δουλειά τους, τότε σκοτώνονται μόνο οι κακοί οδηγοί και ζουν οι καλοί, που ξέρουν λίγα πράγματα για την όλη τραγελαφική υπόθεση! Είναι σί' αλήθεια τόσο απλό, μιά και είναι εύκολο σ' ένα πεπειραμένο οδηγό να σταθμίση τις συνθήκες που του διοχετεύουν κάθε δευτερόλεπτο τ' αυτοκίνητό του και οι αισθήσεις του.

Είναι γνωστό, πιά, ότι η «αντιολισθητική τιμή» ενός καταστρώματος εξαρτάται από τη μορφή της μικροεπιφανείας του. 'Από τις μικροσκοπικές ανωμαλίες που σχηματίζουν τα ύλικά που τοποθετούνται μέσα στην ασφάλτο και από την ικανότητα αυτών των ίδιων των υλικών να αντιστεκνώνται στην λειαντική δράση της κυκλοφορίας.

Οι ανακαλύψεις αυτές ώδηγησαν τους μηχανικούς — στην Εύρωπη — στην έρευνα για νέα είδη καταστρώματων, που μείωσαν σοβαρά τ' άτυχήματα «λόγω ολισθηρότητας», αυξάνοντας τον συντελεστή τριβής.

'Επεκράτησε, λοιπόν, να χαρακτηρίζεται ένα κατάστρωμα απ' την αντιολισθητική του τιμή, που προέρχεται απ' την αντίστασή του ή μή, στη λείανση απ' την κυκλοφορία — και οι δύο τιμές παίζουν τον ίδιο ρόλο στις αποφάσεις των μηχανικών, για τα είδη της ασφάλτου και της πέτρας, που θα χρησιμοποιήσουν στους δρόμους τους.

Ολ' αυτά γράφονται όχι για να γίνουμε ειδικοί στην κατασκευή των δρόμων, αλλά για να δούμε πόσο μεγάλη σημασία παίζει στη διαμόρφωση ενός άτυχηματος αυτή καθ' εαυτή η ποιότητα του δρόμου.

ΤΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ

Δεν σταματήσαμε ποτέ να τονίζουμε πόσο μεγάλη σημασία στην ασφάλειά μας παίζουν τα λάστιχα. 'Η πρόσφατη απόφαση του ύπουργείου μεταφορών μπορούμε να πούμε

ότι είναι μιά δικαίωση των αγώνων μας για την καλώς έννοουμένη ασφάλεια στους δρόμους. 'Όπως είναι γνωστό από σήμερα — από 1ης Φεβρουαρίου 1972 — είναι παράνομο να κυκλοφορήτε με έλαστικά που έχουν λιγώτερο από 1 χιλιοστό λάστιχο στο πέλμα τους. Αυτό, όμως, είναι το τυπικό μέρος της υποθέσεως. Το ουσιαστικό είναι η γνώση της συμπεριφοράς των ελαστικών που χρησιμοποιούμε. Για τους δύο τύπους, τα άκτινωτά και τα συμβατικά, έχει χυθθή πολλή μελάνη και δεν πιστεύουμε ότι υπάρχει έστω και ένας αναγνώστης των «Τροχών», που να μη ξέρη τις διαφορές τους.

'Όταν τα άκτινωτά λάστιχα έκανον την εμφάνισή τους, μιά φήμη κυκλοφόρησε και έξακολουθεί να κυκλοφορή από στόμα σε στόμα. Πίστευε, ο κόσμος, ότι τα άκτινωτά «κρατούν» στη βροχή περισσότερο απ' τα συμβατικά, αλλά, όταν άρχιζαν να ολισθαίνουν, τότε ήταν πολύ δύσκολο στον οδηγό να έπανακτήση τον έλεγχο του αυτοκινήτου του. 'Η έντύπωση είναι δυνατόν να ξεκίνησε απ' τα «Μισλέν Χ», που παρουσίαζαν αυτή την ιδιότητα. Τελευταίες μετρήσεις, όμως, έχουν αποδείξει ότι οι διαφορές ανάμεσα στους δύο τύπους είναι ελάχιστες — στις μικρές πάντα ταχύτητες — και ο άπλος οδηγός δεν είναι σε θέση να τις ξεχωρίση. 'Ας δούμε, όμως, τι άκτινωτός πρέπει να κάνει ένα λάστιχο στο φρενάρισμα. Στο στεγνό, το λάστιχο πιέζεται με έσα στο δρόμο, καλύπτοντας τις έσοχές και τις έξοχές που υπάρχουν στην ασφάλτο. 'Αν σκύψη κανείς και κοιτάξη με προσοχή, θα δη ότι κάθε μικρό «βουναλάκι» και κάθε μικροσκοπική «τρυπίτσα» στην ασφάλτο είναι καλυμμένη με λάστιχο.

Στο βρεγμένο, τα πράγματα είναι σαφώς διαφορετικά. 'Εκεί, ο συντελεστής τριβής είναι μικρός και πρωτεύοντα ρόλο παίζει το πέλμα του έλαστικού, με τις ραβδώσεις του και τις έγκοπές του. 'Όταν ο δρόμος είναι όγρως, τότε οι μικρές χαραγές και τα μικρότερα απ' τα κανάλια αναλαμβάνουν να διώξουν την όγρωςία και ν' αφήσουν το λάστιχο να έρ-

θη σ' έπαφή με το δρόμο.

'Όταν, όμως, η έπιφάνεια του δρόμου είναι καλά βρεγμένη, το νερό πρέπει να οδηγηθή στα μεγαλύτερα «κανάλια» που υπάρχουν στο πέλμα και από εκεί να οδηγηθή στα μικρότερα και να φύγη στο πλάι. 'Όταν πιά το λάστιχο άκουμπήση στο δρόμο, τα μικρότερα άνοιγματα τείνουν να κλείσουν απ' τη μεταφορά δάρους που προκαλεί το φρενάρισμα. Το πέλμα, δηλαδή, παραμορφώνεται και η παραμόρφωση είναι μεγαλύτερη στα συμβατικά λάστιχα απ' ό,τι στα άκτινωτά.

Αυτό σημαίνει ότι τα κανάλια μένουν άνοιχτά περισσότερο χρόνο στα άκτινωτά λάστιχα κι' έτσι υπάρχει περισσότερος χρόνος για να φύγη το νερό. 'Αρα, το φρενάρισμα είναι καλύτερο.

'Ενα παρόμοιο άρθρο θα ήταν σωστότερο αν είχαμε την δυνατότητα να χρησιμοποιήσουμε μερικά όργανα, τα όποια, όμως, δυστυχώς, δεν υπάρχουν στη χώρα μας. 'Ενα μετρητή συντελεστού τριβής π.χ. Κί' ένα μετρητή έπιβραδύνσεως για τις μετρήσεις των συντελεστών τριβής διαφορών έπιφανειών των ελληνικών δρόμων, αν και αυτό το τελευταίο είναι τρομερά δύσκολο να γίνει, έπειδή δεν είναι ά ν θ ρ ω π ι ν α δυνατόν να διατηρήσης με το πόδι σου στο φρένο τους τροχούς στο σημείο λίγο πριν την άκίνητοποίηση — εκεί που σημειώνεται ο μέγιστος βαθμός έπιβραδύνσεως.

Αυτό, πάντως, που μπορούμε να κάνουμε, είναι να φωτογραφίσουμε μερικά είδη έπιφανειών και να σάς δείξουμε πόσο εύκολα μπορούν να μπλοκάρουν οι τροχοί ενός αυτοκινήτου στο βρεγμένο, αν ο οδηγός δεν προσέχη.

Οι φωτογραφίες των καθρεπτών — συγγνώμη, των ασφαλτικών ταπίτων — τραβήχτηκαν στη μεγάλη βροχή της 30ης Δεκεμβρίου, στα σημεία που αναφέρουν οι λεζάντες.

Βρέχει; Και τί μελαγχολία έχει. Τουλάχιστον για τους «Ελληνες οδηγούς!

Κ. ΚΑΒΑΘΑΣ