

Fabels en feiten over autogordels

Het originele artikel komt uit het april 1974 nummer van het blad VW, voor hen die 'Vooruit Willen'. De tekst is, waar nodig, aangepast aan de huidige tijd.

Stan is overgevlogen vanuit Sierra Madre in Californië naar Wolfsburg. Daar zit hij nu in een kever van 1974. De auto staat op 100 meter afstand van een betonnen muur. Stan is gereed. Hij draagt een 3-punts gordel (Repamatic) met de bekende vergrendeling. Zijn werk: het testen van de gordel bij een snelheid van 50 km/u tijdens een frontale botsing tegen een betonnen muur. Deze proef is gelijkwaardig aan een botsing tegen een auto die dezelfde snelheid heeft. De speaker geeft luid de aftelling door en het wordt plotseling stil op de proefbaan van de Volkswagenfabriek. Het enige geluid dat te horen is, komt van de kabel op de geleiderails. De kever maakt snelheid, spots gaan automatisch branden en een ogenblik later volgt een geweldige klap. Glas versplintert en metaal krult op.

Belangrijk is nu alleen nog maar hoe Stan zich gehouden heeft. Hij lijkt in orde. In de verte is te zien dat hij netjes recht op achter het stuur zit. Ik loop niet naar de kever. Met de andere ingenieurs begeef ik mij naar de instrumentenbus waar we de datatape afdraaien, een aantal berekeningen maken en lachen. Lachen, omdat Stan, een proefpop ter waarde van 15.000 gulden die is ontwikkeld in de VS, de botsing overleefd heeft.

Ik zou willen dat de afloop van alle botsingen zo goed zou zijn. Net als Stan kunnen de meeste mensen overleven als zij maar gebruik maakten van gordels. Maar anders dan Stan zijn er dagelijks automobilisten die het niet voor mogelijk houden dat zij eventueel bij een ongeluk betrokken kunnen raken. Zelfs de meest geroutineerde rijder kan het slachtoffer worden van roekeloos rijden van andere automobilisten en ieder normaaldenkende automobilist kan toch een fatale fout maken, ondanks zijn deskundigheid.

Bij ongelukken beschermen gordels. Dat blijkt iedere keer weer opnieuw uit de verschillende onderzoeken en proefnemingen van de afgelopen jaren. Maar velen van ons negeren die wetenschappelijke onderzoeken en laten zich leiden door fabeltjes. De volgende misstanden over veiligheidsgordels mogen nooit als excuus dienen voor het niet dragen van autogordels.

Fabel

Bij een ongeluk zal de gordel de automobilist vastklemmen in de auto, wat bij brand gevaarlijk is.

Feit

Bij een ernstig ongeluk - waarbij brand ontstaat - raken betrokkenen die niet in de gordels zitten vermoedelijk ernstig gewond doordat zij met volle kracht ergens tegenaan botsen.

Iemand die zeer ernstig gewond is geraakt bij een botsing zal niet eenvoudig uit een brandend wrak kunnen komen en een bewusteloze automobilist heeft helemaal geen kans zich tijdig in veiligheid te stellen.

Daartegenover staat dat bij het dragen van gordels de verwondingen

minder ernstig zullen zijn en de automobilist een grotere kans heeft (omdat hij niet bewusteloos is geraakt) het wrak te verlaten. De huidige autogordels hebben door de verregaande standaardisatie een simpel druktoetsmechanisme, waarmee de gordel in één snelle beweging kan worden losgemaakt.

Fabel

Veiligheidsgordels zijn gevaarlijk omdat zij voorkomen dat de inzittenden uit de auto worden geslingerd tijdens een botsing.

Feit

De veiligste plaats tijdens en na een ongeluk is in de auto en niet buiten. Betrokkenen die uit de auto worden geslingerd tijdens een ongeluk lopen het risico te worden overreden of ernstig gewond te raken (denk maar aan motorrijders die onderuit gaan en die geen goed leren pak dragen maar T-shirt en spijkerbroek!). Veiligheidsgordels houden de inzittenden stevig op hun plaats.

Fabel

De gebruikswaarde van autogordels is zeer dubieus bij aanrijdingen van opzij.

Feit

Het is waar dat veiligheidsgordels minder effectief zijn bij aanrijdingen van opzij, dan bij frontale botsingen. Bij een botsing is de fatale afloop of ernstige verwonding meestal het gevolg van de zogenaamde "tweede aanrijding". Het lichaam klapt dan tegen delen van het interieur. Iedere vrijheidsbeperking (door gordels) voorkomt deze "tweede aanrijding".

Fabel

Bij veel ongelukken veroorzaken de autogordels zelf verwondingen.

Feit

Er zijn voorbeelden van verwondingen door autogordels. Maar onderzoeken wijzen uit dat de oorzaak daarvan is dat de gordels niet goed zijn gedragen.

De meest voorkomende foutieve wijze van dragen van gordels is die waarbij de heupgordel niet laag genoeg op het bekken wordt gedragen, waardoor het mogelijk is verwondingen op te lopen in de onderbuik. Als de heupgordel goed strak zit en over het bekken loopt gebeurt dat niet.

In elk geval is de kans op verwondingen veroorzaakt door gordels minimaal, zeker in vergelijking tot de eventuele kans op verwondingen als gevolg van het niet dragen van gordels.

Fabel

Veiligheidsgordels beperken de bewegingen en daarmee de mogelijkheid met de auto te manoeuvreren.

Feit

Oudere veiligheidsgordels (van voor januari 1972) moeten met de hand zodanig worden afgesteld dat er een speling is van 8 tot 9 cm, genoeg om de vuist tussen de gordel en de borst te stoppen. Dit

geeft voldoende vrijheid om de bedieningshendels en -knoppen te bereiken. De nieuwe Repamatic automatische driepuntsgordels bieden een ongelimiteerde vrijheid in normale rijomstandigheden.

Fabel

Veiligheidsgordels zijn ongeriefelijk.

Feit

"Ongeriefelijk" is waarschijnlijk de meest aangevoerde argument voor het niet dragen van gordels en zal de oorzaak zijn voor de wijdverspreide antipathie tegen het vastgegespt zijn. Moderne gordelsystemen zoals die in volkswagens zijn aan te treffen minieren het gebrek aan comfort.

Het gezanik over het wel of niet dragen van gordels wordt volkomen teniet gedaan als blijkt hoe groot het ongerief kan zijn na een ongeluk waarbij de betrokkenen geen gordels hebben gedragen.

Fabel

Bij lage snelheden is de autogordel overbodig.

Feit

Fatale ongelukken vinden nauwelijks plaats bij lage snelheden. Maar zodra de snelheid van 30 km/u is bereikt kan bij een aanrijding de afloop fataal zijn. Ernstige verwondingen bij deze snelheid zijn ook vaststaande feiten. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat een automobilist bij een snelheid van 30 km/u en hoger het er goed vanaf brengt als hij geen gordels draagt.

Bovendien neemt de energie (kracht) die vrijkomt bij ongelukken viervoudig toe. Dus, een ongeluk waarbij de snelheid 40 km/u bedraagt is niet tweemaal zo ernstig als een ongeluk waarbij de snelheid 20 km/u is, maar 4 maal zo ernstig.

En al wordt er door de ene auto langzaam gereden, de andere kan een hoge snelheid hebben.

Denk er bovendien aan dat het niet alleen verstandig is gordels voorin te dragen maar ook achterin! Bij een botsing is alles wat los achterin zit een ongeleid projectiel, en niet alleen mensen / kinderen op de achterbank maar ook bijvoorbeeld de verbanddoos op de hoedenplank. Zo'n doosje zou bij een ongeluk al een aardig gat in je achterhoofd kunnen veroorzaken (alsof iemand een baksteen tegen je hoofd gooit), om maar niet te denken wat een persoon als projectiel kan aanrichten (rugleuning van de voorstoel breekt af, de nek van de voorinzittende breekt etc!).

Dus plaats en gebruik de gordel ook achterin!

Het is zelfs nu zo dat je niet meer mensen mag vervoeren als er gordels in de auto zitten, dus 2 gordels achterin, dan ook maar 2 mensen achterin.

Overtreding levert bij "snappen" door de politie ook weer een boete op.

Henk Grootaarts (TC-lid)