

Η ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

**ΜΑΡΑΘΙΑΝΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
ΝΕΥΡΟΧΕΙΡΟΥΡΓΟΣ**

**ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΧΑΝΙΩΝ
ΝΕΥΡΟΧΕΙΡΟΥΡΓΙΚΗ ΚΛΙΝΙΚΗ**

*Υγιαίνειν ευχη παρα θεων αιτεονται ανθρωποι , την
δε ταυτης δυναμιν παρ'εαυτοισι εχοντες ουκ ισασι.
ακρασιη δε ταναντια πρησσοντες αυτοι προδοται της
υγieiης τησι επιθυμησι γινονται.*

**Οι ανθρωποι προσευχονται στους Θεους και ζητουν
να εχουν υγεια , ενώ δεν γνωριζουν ότι την δυνατοτητα
αυτή την εχουν οι ιδιοι.**

**απο ελλειψη εγκρατειας , κανοντας τα αντιθετα απ'ότι
πρεπει , προδιδουν μονοι τους την υγεια τους στις
επιθυμιες τους.**

Δημοκριτος 460-370 π.χ.

**Το 1896 καταγράφηκε ο πρώτος θάνατος
από τροχαιο ατύχημα.**

Ο Ιατροδικαστής είχε γράψει τότε :

“ Αυτό δεν πρέπει να συμβεί ποτέ ξανά ”

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Δυστυχώς πάνω από ένα αιώνα μετα περισσότεροι από 1,2 εκατομ. άνθρωποι πεθαίνουν και 50 εκατομ. τραυματίζονται ετησια στους δρόμους Παγκοσμια και σύμφωνα με τον Π.Ο.Υ. μέχρι το 2020 ο αριθμός των θανάτων θα ανέλθει σε 2,4 εκατομ.

Εχει διαπιστωθεί ότι τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν για την Παγκοσμια κοινότητα , την Ε.Ε. και την χώρα μας Εθνικο και κοινωνικο προβλημα **αμεσης** αντιμετώπισης.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Σημειώνονται 3,5 εκατομ. τροχαια με 42.000 νεκρους και 1,7 εκατομ. τραυματιες εκ των οποιων το 10-12% θα καταληξουν σε μονιμες αναπηριες.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στην Ελλάδα

Σημειώνονται 22.000 τροχαία ατυχήματα με 2.500 νεκρούς και 32.000 τραυματίες εκ των οποίων 3.200 θα καταληξουν σε μονιμες αναπηρίες.

Αυτό σημαίνει

Κάθε 24ωρο έχουμε 6 νεκρούς και 67 τραυματίες από τροχαία.

Είναι σαν να διαγραφεται μια κωμοπολη από τον Ελληνικο χαρτη κάθε χρονο ή να πεφτει ένα αεροπλανο με 70 επιβατες κάθε 10 ημερες.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

	<u>ΕΛΛΑΔΑ 2000</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
- Τραυματισμοί	32000		
- Εισαγωγές	125000		
- Θάνατοι	2500	1119	959
- Κόστος	850 δις δρχ		

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΑ / 100.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ

- ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ	22
- ΕΛΛΑΔΑ	21
- ΙΣΠΑΝΙΑ	15
- ΣΟΥΗΔΙΑ	5
- ΙΝΔΙΑ	35

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- 6 άνθρωποι μ.ο. χάνουν την ζωή τους καθημερινά στην χώρα μας από τροχαια ατυχήματα.
 - Το 75% οφείλεται σε βαρεία ΚΕΚ.
 - Ηλικία 15-25 ετών το 1/3 άνδρες.
 - 35000 έως 50000 ΚΕΚ στην χώρα μας (25000 ΑΕΕ) εισαγονται στο Νοσοκομείο οι 1600 από αυτούς πεθαίνουν
 - Το 1/6 θα νοσηλευτεί σε ΜΕΘ ή θα χειρουργηθεί.
 - ΗΠΑ κάθε 21sec συμβαίνει μια ΚΕΚ
- Το 5% του συνόλου των θανάτων στις ανεπτυγμένες χώρες οφείλεται σε σοβαρό τραυματισμό του εγκεφάλου.

Οι ΚΕΚ αποτελούν με μεγάλη πιθανότητα την πιο
θανατηφόρο παθήση αυτήν την στιγμή στην
Ελλάδα.

- 7937 τραυματίες κάθε χρόνο στην Κρήτη

300/100.000 κάθε χρόνο μόνο από τα τροχαία
ατυχήματα

ΤΡΑΥΜΑ: 1^η αιτία θανάτου < 40 ετών



ΤΡΑΥΜΑ: 1^η αιτία θανάτου < 40 ετών



ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΚΑΚΩΣΕΙΣ





...ΤΟ 40% ΑΥΤΩΝ
ΠΟΥ
ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ
ΣΕ ΚΩΜΑ
ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ 6
ΩΡΕΣ
ΠΕΘΑΙΝΟΥΝ
ΣΤΟΥΣ 6
ΠΡΩΤΟΥΣ
ΜΗΝΕΣ...

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο συνολικός αριθμός των νεκρών και τραυματιών στην Ελλάδα στους δυο Παγκοσμιους, Βαλκανικούς πολέμους και στην Κύπρο είναι μικρότερος από τον συνολικό αριθμό των νεκρών και τραυματιών από τροχαία ατυχήματα κατά τα έτη 1964-2000.

Σε μελέτες στην χώρα μας για τα τροχαία ατυχήματα τα τελευταία χρόνια για το

- 80% ευθύνονται οι οδηγοί
- 12,5% το οδικό δίκτυο και οι καιρικές συνθήκες
- 2.2% τα οχήματα και
- 1% οι επιβατες.

A photograph of a winter landscape. The ground is covered in a layer of snow. Several bare, dark trees stand against a pale, overcast sky. In the lower-left foreground, there is a low stone wall. The text is overlaid on the image.

...ΔΕΝ ΦΤΑΙΕΙ ΠΑΝΤΑ Ο «ΚΑΚΟΣ ΜΑΣ Ο ΚΑΙΡΟΣ»

• ΤΟ 85% ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΕ ΜΕΡΕΣ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΑΣ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν τις νυχτερινες και πρωτες πρωινες ωρες των αργιων.

Το τραυμα αποτελεί την τριτη αιτια θανατου μετα τα Καρδιαγγειακα νοσηματα και τις κακοηθειες σε νεαρα και μεσης ηλικιας ατομα στον γενικο πληθυσμο.

Διεθνώς τα τελευταία χρόνια φαίνεται μια σημαντική μείωση τόσο του αριθμού όσο και της σοβαρότητας των κακώσεων από τροχαια ατυχήματα και αυτό οφείλεται στην λήψη προληπτικών μέτρων τα οποία εξασφαλίζουν ασφαλείς συνθήκες οδήγησης.

Κατι τέτοιο δεν φαίνεται να ισχύει στην χώρα μας όπου ο αριθμός των τροχαιων ατυχημάτων παρουσιάζει μια στασιμότητα σε υψηλά επίπεδα ή και αύξηση ακόμα σε ορισμένα διαμερίσματα της χώρας.

ΜΥΘΟΙ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

- *ΤΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΕΧΟΥΝ ΜΕΙΩΘΕΙ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ ΚΑΤΑ 10%...*



- *ΕΧΕΙ ΑΥΞΗΘΕΙ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΝΕΚΡΩΝ!!!!*

Όσο αφορά το μέγεθος του προβλήματος τα τροχαια ατυχήματα αποτελούν ένα συνθετο κοινωνικοοικονομικο πρόβλημα.

Εκτος των μοναδων υγείας που εμπλεκονται , τα ασφαλιστικά ταμεία , τα τμήματα ασφαλείας , οι νομικές και οικονομικές υπηρεσίες του κρατους εμπλεκονται και αυτά και μάλιστα αρκετα συχνα για μεγάλο χρονικο διαστημα.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Συνοψίζοντας:

1. Τα τροχαια ατυχηματα συμβαινουν σε ατομα κατά μεσο ορο 30 ετων (ενεργο τμημα του πληθυσμου).
2. Για την σωστη αντιμετωπιση των τραυματιων χρειαζεται μεγалος αριθμος Ιατρονοσηλευτικου προσωπικου και για μεγάλο χρονικο διαστημα.
3. Ο χρονος νοσηλειαs κυμαινεται από 2-3 ημερες εως αγνωστο.
4. Ακομα και οι πιο ασημαντες κακωσεις χρειαζονται πολυημερες αναρρωτικες αδειες.
5. Θανατοι και μονιμες αναπηριες και προβληματα αποκαταστασης.

Όσο αφορά τις αναπηρίες

Σε όλα τα συστήματα του οργανισμού είναι δυνατόν να παρατηρηθούν δυσλειτουργίες μετά ακόμα και από μια ελαφριά εγκεφαλική βλάβη, ιδίως όταν αυτή είναι τραυματικής αιτιολογίας.

Αυτό πρέπει να διατηρεί σε εγρήγορση τόσο τους ειδικούς όσο και τους μη ειδικούς ιατρούς. Η σωστή αξιολόγηση των συμπτωμάτων και των ευρημάτων του ασθενούς, θα βοηθήσει στην αποφυγή επιπλοκών που πολλές φορές είναι δυσανάλογα σοβαρές με την αρχική νόσο.

Η θνησιμότητα από τις βαριές κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις ποικίλει από 5-50% και διαφέρει από χώρα σε χώρα.

Το 60% της θνησιμότητας συμβαίνει το πρώτο 24ωρο από το τροχαιο ατύχημα .

Το 10% των ασθενών πεθαίνει πριν καν φθάσει στο Νοσοκομείο.

Το 40% των τραυματιών που μένουν σε κώμα για διάστημα πάνω από 6 ώρες πεθαίνουν τους πρώτους 6 μήνες.

Το 15% των ενηλικών τραυματιών έχει σοβαρά νευρολογικά ελλείμματα.

ΑΙΤΙΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

1. Η κατάσταση του οχήματος
2. Οι δρομοι και το Περιβάλλον και
3. Οι οδηγοι (ανθρωπινη συμπεριφορά)

Σε κάθε κατηγορία διακρινουμε τρεις φασεις:

- Πριν το ατυχημα
- Κατά την διάρκεια του ατυχηματος και
- Μετα το ατυχημα.

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΟΧΗΜΑ

Πριν: Στοχος είναι να εχει ασφαλη οδικη συμπεριφορα.

Κατά την διάρκεια: Το οχημα να εχει αυξημενη παθητικη ασφαλεια.

Μετα: Να υπαρχει δυνατοτητα ευκολου απεγκλωβισμού

...ΤΟ ΠΑΡΑΜΥΘΙ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ





ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Πριν: Βελτίωση δρομων και οδικης σημανσης.

Κατά την διάρκεια : Προκλήση μικροτερων βλαβων οσο είναι δυνατόν.

Μετά : Να είναι ευκολη η προσβαση των οχηματων βοηθειας.

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ

Πριν : Είναι το πιο σημαντικό σημείο , έχει σαν στοχο την εκπαίδευση του οδηγου για σωστη οδικη συμπεριφορα και κυκλοφοριακη παιδεια , να κινειται ακολουθοντας τον Κ.Ο.Κ. και να συνειδητοποιησει τι είναι ριψοκινδυνο ειτε είναι οδηγος ειτε είναι πεζος.

Κατά την διάρκεια : Να αντιληφθει το κάθε τι το οποιο θα τον προφυλαξει καλυτερα με ελαχιστη σωματικη βλαβη.

Μετα : Αποκτηση στοιχειωδων γνωσεων παροχης πρωτων βοηθειων.

h min Dat. CODE Y1 R1 s Y2 R2 s Foto
15.37 26.06.02 007 054 3,03 005,85 025 A



**ΦΤΑΙΕΙ ΟΜΩΣ Η ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΟΥ ΚΟΚΚΙΝΟΥ
(17%)**

Σημαντικο

Είναι γεγονός ότι η εκπαίδευση από μικρή ηλικία είναι ο μονος τροπος για δραστικη μειωση των τροχαιων ατυχηματων.

Εκπαιδευοντας ολους που χρησιμοποιουν τους δρομους μπορει στο μελλον να μην εχουμε θυματα από αυτην την μαστιγα η οποια τεινει να παρει διαστασεις Επιδημιας.

Ο ΔΕΚΑΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΚΑΛΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

1. Φοραει παντα την ζωνη ασφαειας.
2. Δεν οδηγα υπο την επηρεια αλκοολ.
3. Κραταει αποστασεις ασφαειας.
4. Δεν ξεπερναι το οριο ταχυτητας.
5. Ξεκουραζεται στις μεγαλες αποστασεις.
6. Παρακολουθει συνεχως την κυκλοφορια.
7. Δεν μιλαει στο κινητο όταν οδηγα.
8. Μεταφερει παιδια μονο στο ειδικο καθισμα.
9. Φοραει παντα κρανος όταν οδηγα δικυκλο.
10. Προσεχει και σεβεται τους πεζους.

ΑΙΤΙΑ ΣΟΒΑΡΩΝ Ή ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

- α. Υπερβολική ταχύτητα .
- β. Επιθετικό οδηγημα.
- γ. Η κουραση.
- δ. Ο υπνος στο τιμονι.
- ε. Το αλκοολ.
- στ. Η μη τηρηση κανονων οδικης κυκλοφοριας.
- ζ. Η μη χρηση ζωνης ασφαλειας.
- η. Η μη χρηση κρανους αν οδηγα δικυκλο.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

- Αρκει να αναλογισθει κανεις ότι η χρηση του κρανους και της ζωνης ασφαλειας οδηγουν σε μειωση των τραυματισμων κατά 20% .
- Η μη χρηση αλκοολ σε μειωση κατά 10% και
- Η σωστη χρηση παιδικων καθισματων σε μειωση 70%

ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ

Η ζώνη έχει καθιερωθεί σαν υποχρεωτικός εξοπλισμός των αυτοκινήτων ακόμα και στο πίσω καθισμα.

Με την ζώνη η πιθανότητα τραυματισμού ελαχιστοποιείται κατά 20% αλλά και σε περίπτωση σφοδροτατου τροχαίου ο σοβαρος τραυματισμος ελαττωνεται κατά 40%.

Ειδικα θα πρεπει να ξεουμε ότι την ζώνη δεν την φοραμε μονο σε μακρυνα ταξιδια αλλά και μεσα στην πόλη.

Αλλωστε μια ταχυτητα μεγαλυτερη από 50km/ωρα μπορεί να είναι θανατηφορα χωρις ζώνη ασφαλειας.

ΜΥΘΟΙ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

- ***ΟΙ ΕΘΝΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΠΙΟ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΕΣ ΚΑΡΜΑΝΙΟΛΕΣ.(33%)***
- ***ΤΟ 38% ΤΩΝ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΣΕ ΑΣΤΙΚΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ***
- ***ΤΟ 60% ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΣΕ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ***

Το ΜΗΝΥΜΑ είναι να φοραμε την ζώνη ασφαλείας σε **ΚΑΘΕ** μετακίνηση.

Τα αυτοκίνητα είναι σχεδιασμένα για μεγάλους και ο εξοπλισμός τους το ίδιο γι' αυτό θα πρέπει να προσεχουμε να μην τραυματισθεί το παιδί από την ζώνη ασφαλείας στον τραχηλό και στο στομάχι.

Παιδια κατω από τα 5 ετη θα πρεπει να καθονται στο ειδικο καθισμα και αν δεν είναι διαθεσιμο να μην ταξιδευουν.

ΤΡΑΥΜΑ: 1^η αιτία θανάτου < 40 ετών



ΠΡΟΣΟΧΗ

- **ΟΧΙ** γονιος και παιδι στην αγκαλια και μετα ζωνη ασφαλειας.
- **Στον** αεροσακκο και στο παιδικο καθισμα.

Ο αεροσακκος θα πρεπει να απενεργοποιηθει και μετα να ενεργοποιηθει παλι.

ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ

Ιστορικά Στοιχεία :

Εφευρετης της πρωτης μοτοσυκλετας είναι ο Gottlieb Daimler το 1885.

Τα πρωτα κρανη (1885) είναι από δερμα και εχουν σαν σκοπο την προστασια από ανεμο , κρυο και τα εντομα.

Ο καθηγητης στην Καλιφορνια C.F. Lombard δημιουργει το πρωτο κρανος το 1953 και καταθετει την πατεντα.

ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ

Στην Ευρώπη αφορμή για την υποχρεωτική χρήση κράνους δόθηκε με τον θάνατο στην Αγγλία του T.T. Lawrence του γνωστού Λωρενς της Αραβίας ο οποίος αγαπούσε την ταχύτητα και τις μοτοσυκλέτες.

Στις 13 Μαΐου του 1935 επέστρεφε σπίτι του με την μοτοσυκλέτα του χωρίς κράνος και στην προσπάθεια του να αποφυγει δυο παιδιά με ποδηλάτα τραυματισθηκε. Μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο Bovington Camp και 6 μέρες μετά πέθανε χωρίς να αποκτεισει ποτε συνειδηση.

ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ

Αν και τα υπολοιπα μελη του σωματος είναι απροστατευτα το πιο ευπαθες και πιο επικινδυνο να τραυματισθει είναι το κεφαλι.

Παρ'ολο που δεν μειωνει τον αριθμο των τραυματισμων ελαττωνει τους σοβαρους τραυματισμους του κεφαλιου.

- Το κρανος θα πρεπει να εφαρμοζει στο κεφαλι καλα.**
- Προτιμουμε να εχει εντονα χρωματα τα οποια να τραβουν την προσοχη των οδηγων.**

ΧΡΗΣΗ ΑΛΚΟΟΛ

Αρχίζει να εμπλεκεται στο τροχαιο ατύχημα κατά την εφηβεια

Σε αντιθεση με τους ενηλικες που πινουν στο σπιτι τα νεαρα

ατομα πινουν σε παρτι ή κατά τις νυχτερινες εξοδους .

ΠΡΟΛΗΨΗ

Η καρδια της μείωσης των τροχαιων ατυχηματων είναι η ενημερωση και η προληψη αυτων.

Τα βασικα προληπτικα μετρα για τον περιορισμο των τροχαιων ατυχηματων και των θανατων ή αναπηριων που προκυπτουν από αυτά θα πρεπει να είναι :

- 1. Συνεχεις ελεγχοι της τροχαιας για αλκοτεστ τις νυχτερινες και πρωτες πρωινες ωρες των αργιων που σημειωνονται τα περισσοτερα τροχαια ατυχηματα καθως και η μακροχρονια εφαρμογη προγραμματος για την καταπολεμηση της χρησης αλκοολης σε οδηγους οχηματων.**

ΠΡΟΛΗΨΗ

2. Κατά την διάρκεια των καθημερινων ημερων της εβδομαδας οπου τα περισσοτερα τροχαια γινονται την ημερα θα πρεπει να γινονται ελεγχοι της τροχαιας για ασφαλεις συνθηκες οδηγησης (ζωνη ασφαλειας , κρανος , ορια ταχυτητας , Κ.Ο.Κ).
Ετσι οι προσπαθειες της τροχαιας θα πρεπει να εντεινονται ώστε να εξασφαλιζονται σε ολους τους οδηγους ασφαλεις συνθηκες οδηγησης.
3. Αλλαγη του τροπου συμπεριφορας των οδηγων.

ΠΡΟΛΗΨΗ

- 4. Η διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής και της αγωγής υγείας στα σχολεία σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης.**
- 5. Δημιουργία Εθνικού Μητρώου Τραυματος.**
- 6. Κινητοποίηση των Μ.Μ.Ε. για την ανάγκη μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων.**
- 7. Συνεχής εκπαίδευση όλων των συμμετεχόντων σε ένα τροχαιο ατύχημα.**
- 8. Ελικοδρομία σε όλα τα μεγάλα Νοσοκομεία.**
- 9. Δημιουργία σύγχρονων κέντρων αποκατάστασης.**

ΠΡΟΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ



ΤΕΠ



ΧΕΙΡΟΥΡΓΕΙΟ

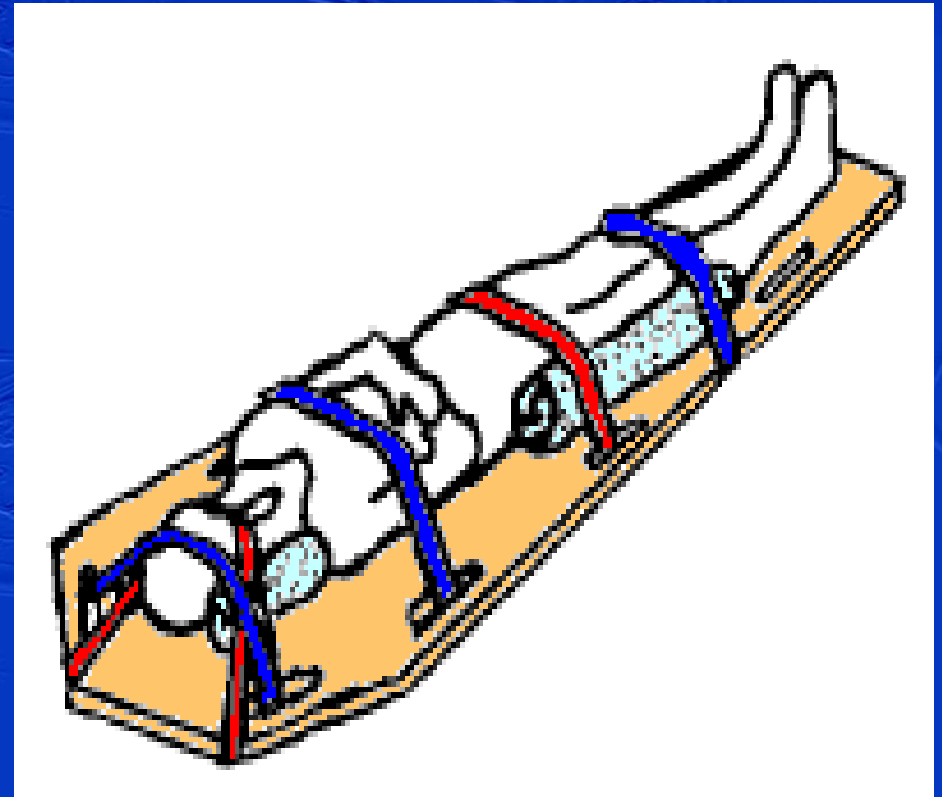


ΜΕΘ

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΚΩΣΕΩΝ



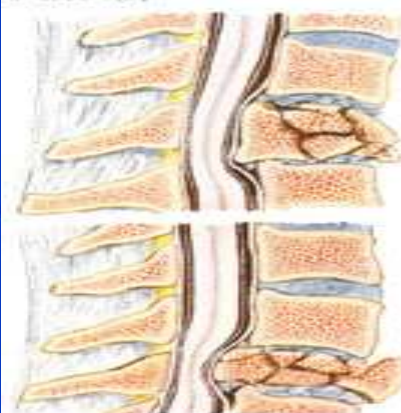
ΠΡΟΦΥΛΑΞΗ ΣΠΟΝΔΥΛΙΚΗΣ ΣΤΗΛΗΣ



ΣΠΟΝΔΥΛΙΚΗ ΣΤΗΛΗ



Mechanism: Vertical blow on head as in diving or surfing accident, being thrown from car, or football injury



Burst fracture with characteristic vertical fracture through vertebral body

X-ray film showing fracture of C6

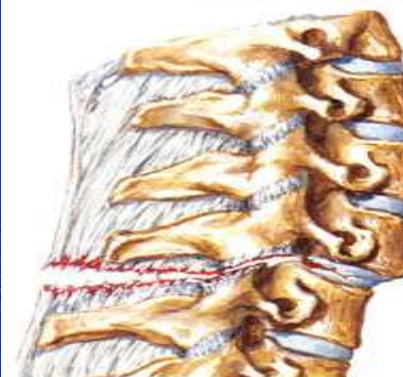


More severe trauma explodes vertebral body. Posteriorly displaced bone fragments frequently produce spinal cord injury

X-ray film showing fracture of C6



Blow to back of head from falling against hard surface when balance is compromised



Anterior dislocation of C5-6 with tear of interspinous ligament, facet capsules and posterior fibers of intervertebral disc



X-ray film (lateral view) showing bilateral interfacet dislocation at C5-6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μια πολιτική πρόληψης και οδικής ασφαλείας με όλα τα μέσα M.M.E. – υποχρεωτικά μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία – κοινωνικά προγράμματα οδικής ασφαλείας θα συντελέσει στην μείωση της επιπτώσης των τροχαίων ατυχημάτων.

Συνοψίζοντας θα πρέπει να τονισθεί ότι τα οδικά τροχαία ατυχήματα αποτελούν σημαντική αιτία θνητοτητας και μόνιμων αναπηριών τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες.

1. Τα χαρακτηριστικά της προσωπικότητας του οδηγού.
2. Η χρήση οινοπνεύματος ή εξαρτησιογόνων ουσιών.
3. Τα χαρακτηριστικά του οχήματος.
4. Το υπάρχον οδικό δίκτυο και η σημασία των οδών
5. Η χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους στα δικυκλά.

Αποτελούν τους βασικότερους παραγοντες οι οποίοι ενεχονται στην προκληση τροχαιων ατυχηματων.

Ετσι

Η προληψη τους είναι δυνατη μονο αν αντιμετωπισθουν αποτελεσματικα οι παραπανω παραγοντες προκειμενου να μειωθει ο αριθμος των ανθρωπινων ζωων που χανονται καθημερινα στην ασφαλτο με τοση ευκολια και ο αριθμος των ατομων με μονιμη αναπηρια.



***...ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΤΟ 15% ΤΩΝ ΕΝΗΛΙΚΩΝ
ΜΕ ΜΟΝΙΜΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ***



Τέλος δεν πρέπει να ξεχναμε ότι :

- 1. Το κράνος στο κεφάλι όταν οδηγούμε μηχανή**
- 2. Η ζώνη ασφαλείας όταν είμαστε στο αυτοκίνητο**
- 3. Η συνειδητή και προσεκτική οδήγηση .**
- 4. Η αποφυγή της εγωιστικής αντίληψης ότι δεν προκειται σ'έμένα να συμβει τιποτα.**
- 5. Η τηρηση των κανονων οδικης συμπεριφορας**
- 6. Η κατανοηση ότι τελικα η ζωη είναι ομορφη και βασικα ότι**
- 7. Η παραμικρη απεισκεψια μπορεί να κοστισει ότι έχουμε φτιαξει τοσα χρονια.**

Τέλος

Είναι λοιπόν απαραίτητο το θέμα της οδικής ασφαλείας να αποτελεσει προτεραιότητα για όλες τις κυβερνήσεις να εφαρμοσθούν αμεσα μακροχρονια προγραμματα εκπαιδευσης του πληθυσμου και να βελτιωθούν εκείνοι οι φυσικοι παραγοντες οι οποιοι μπορούν να συμβαλλουν στην γεννεση οδικων τροχαιων ατυχηματων.



ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΑΣ