

Zimowa jazda z „trzymanką”

Utworzono: piątek, 09, styczeń 2015 10:51 Redakcja edroga.pl

„Kierujący pojazdem marki X nie dostosował prędkości pojazdu do warunków na drodze i wpadł w poślizg...” – takie policyjne i medialne doniesienia nie są teraz rzadkością. Zła widoczność i śliska nawierzchnia, a do tego brak rozważliwej jazdy kierowcy, a często też brawura, skutkują wypadnięciem z drogi... I oby tylko. Tymczasem zima ma swoją specyfikę nakazującą raczej powstrzymać wodze ułańskiej fantazji i zachować rozsądek. Istotna jest również zapobiegliwość polegająca na przewidywaniu zjawisk pogodowych i ewentualnych groźnych sytuacji drogowych.

Polskę charakteryzuje klimat umiarkowany o cechach przejściowych wywołanych ścieraniem się mas powietrza o różnych właściwościach. Największy wpływ ma klimat naszego kraju wywierają masy powietrza polarno-morskiego oraz polarno-kontynentalnego. Pierwszy rodzaj mas przynosi ochłodzenie, zachmurzenie i wzrost wilgotności powietrza latem, natomiast drugi sprrowadza zimą ocieplenie i wywołuje mgły. Ponadto powietrze polarno-kontynentalne latem przynosi pogodę słoneczną i upalną, a zimą - słoneczną i mroźną. Taki więc mamy klimat... A to kierowcom prowadzącym pojazdy grozi: poślizgiem na oblodzonej nawierzchni, stłuczką bądź kolizją.

Zanim ruszymy w drogę

Synoptycy w przygotowywanych codziennie prognozach pogody ostrzegają nie tylko o zmianach pogody i temperatury, ale też o zmianach ciśnienia atmosferycznego. W telewizyjnych, radiowych i internetowych komunikatach kierowcy otrzymują więc informacje o warunkach panujących na drogach oraz o wpływie pogody na psychofizyczne samopoczucie. Zatem wyjazd w trasę, szczególnie tę dłuższą, na pewno warto poprzedzić sprawdzeniem pogodowych wiadomości. Mało tego, warto założyć dłuższy czas podróży, ponieważ zimowa aura nie pozwala na rozwijanie wyższych prędkości.

- Prognozy meteorologiczne są ważne. Kapryśna zima potrafi zaskakiwać na przemian odwilżą, zamgleniami, mżawkami, zamieciami, gołoledzią bądź burzami śnieżnymi i lodowymi bruzdami – przestrzega Mirosław Zieleniecki, szkoleniowiec i instruktor w małopolskich szkołach jazdy. - Ich znajomość umożliwia przewidzieć sytuację, z jakimi należy liczyć się w trasie – dodaje. Podkreśla równocześnie, że do wyjazdów należy się przygotować pamiętając o zabraniu skrobaczek oraz środków rozmrażających szyby i zamki samochodów, a nawet saperki na wypadek zasp. Warto także mieć z sobą ciepły koc oraz termos z gorącą herbatą bądź kawą. Przypomina, iż w drogowych korkach czy zatorach ciepły napój pomoże przetrwać chłód.

W tym miejscu warto też wspomnieć o uwadze i koncentracji prowadzących pojazdy. Aura ponurego, zimnego dnia i wahań ciśnienia atmosferycznego szczególnie dokuczliwe są w przypadku osób starszych oraz meteopatów. Zatem te osoby wyjeżdżając w trasę muszą wziąć poprawkę na swoją słabszą kondycję, a więc jechać z dużo większą ostrożnością.

Kierowca gotowy do drogi

Powszechne zimą oblodzenie jezdni zmniejsza przyczepność kół do nawierzchni. W tych warunkach nie trudno więc o sytuacje zagrażające nie tylko kierowcy i z nim podróżującym, ale też innym uczestnikom ruchu. Jak ustrzec się groźnych sytuacji?

Bezpieczeństwo zaczyna się od... fotela. Otóż zima oznacza konieczność zachowania baczniejszej uwagi przy zajmowaniu miejsca za kierownicą. Niby banalna rzecz..., a co na to specjaliści? Tomasz Słusznik z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu podkreśla: „Prawidłowe i umiejętne kierowanie samochodem wymaga tego, aby pojazd dobrze „czuć”. Bez należytego usytuowania się za kierownicą nie ma szans na dobre prowadzenie pojazdu. Chodzi tu przede wszystkim o fakt prawidłowego przetwarzania otrzymywanych wszelkich informacji, mówiących nam o tym, co dzieje się z pojazdem, a dokładnie na jego przedniej i tylnej osi. To, co dzieje się z tyłu pojazdu kierowca jest w stanie „odczytać” za pośrednictwem naszych pleców, jeżeli te oczywiście będą przylegać do oparcia fotela. Łędkowie starannie wpasowane w siedzenie dostarczą dodatkowych wiadomości. Najlepszym przykładem tutaj będą fotele kubelkowe, nieprzypadkowo używane przez kierowców aut rajdowych. Sygnały i informację, jakie otrzymujemy z przodu pojazdu docierają do nas za pośrednictwem układu kierowniczego, z którym mamy kontakt poprzez koło kierownicy. Siedząc już za „kółkiem”, musimy ustawić (wyregulować) dwa zasadnicze wymiary. Pierwszy krok, to odległość naszego fotela od pedałów. Stawiając lewą nogę na sprzęgle, wciskamy go do oporu. W tym położeniu noga powinna być lekko ugięta w kolanie. Poprawia to lepsze wyczucie sprzęgła, a w razie zderzenia, kiedy to odruchowo zaprzemy się ugiętą nogą, uchronimy od poważniejszych urazów nasz staw biodrowy i kolanowy. Odległość fotela od kierownicy regulujemy po dokładnym oparciu naszych pleców, chwytając najbardziej oddalony punkt na kole (najczęściej będzie to pozycja na godz. 12.00) za pomocą lekko ugiętej ręki. Chodzi o to, aby kręcić kierownicą i mieć dostęp do wszelkich urządzeń znajdujących się w jej obrębie, swobodnie i bez odrywania pleców, a także z odpowiednią do tego siłą. Błędem jest umiejscowienie się zbyt blisko kierownicy, jak i w znacznej od niej odległości. Pamiętajmy przy tej okazji o prawidłowym ustawieniu zagłówka, aby spełniał swoją rolę w czasie jazdy”.

Auto w zimowych „butach”

Ostrzejsze i trudniejsze warunki zimowe stawiają też przed właścicielami aut obowiązek większej dbałości o ich dobry stan techniczny. Ale właściwe serwisowanie pojazdu to także kwestia zmian opon z letnich na zimowe. Jest to na pewno kłopotliwe, uciążliwe, a też budzące kontrowersje co do potrzeby tej wymiany. A jednak jest ona uzasadniona. Europejskie kluby i stowarzyszenia automobilistów są przekonane i zgodne co do tego, że „zimowki” znacznie podnoszą bezpieczeństwo jazdy w warunkach niskich temperatur i w ogóle - w każdych zimowych warunkach.

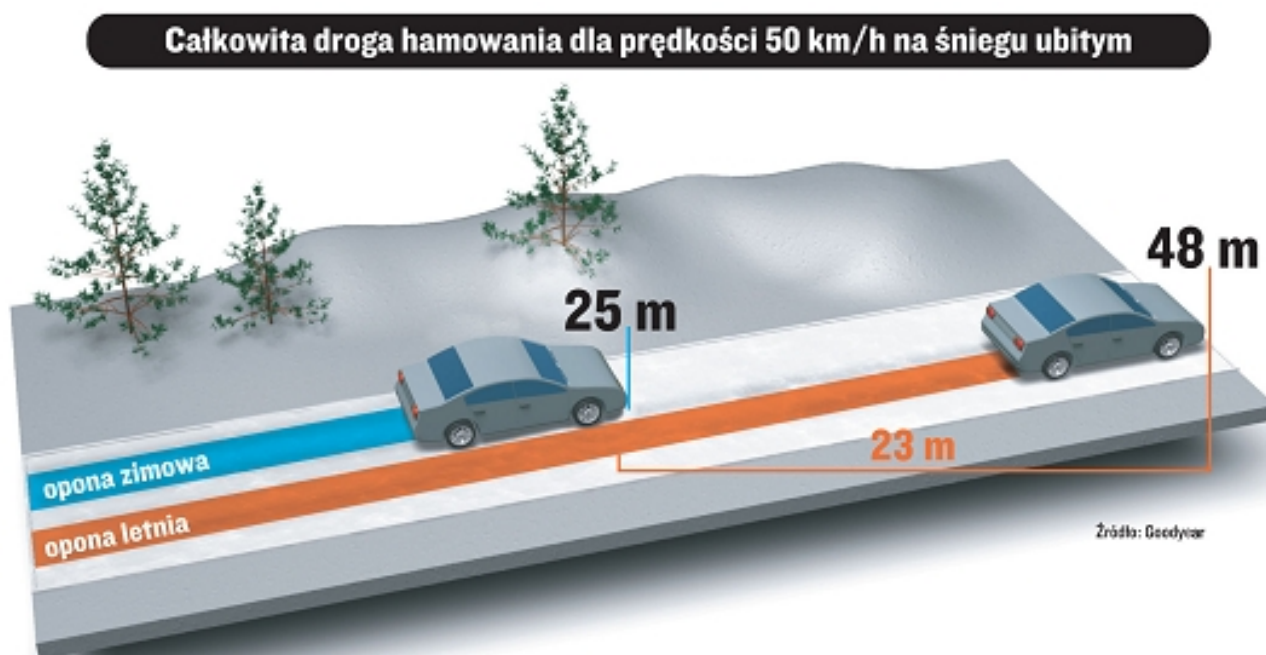
Sezonowa zmiana opon ma też swój aspekt ekonomiczny. Stosowanie opon

Zimowa jazda z „trzymańką”

Utworzono: piątek, 09, styczeń 2015 10:51 Redakcja edroga.pl

odpowiednich do pory roku podnosi ich żywotność i wydłuża przebieg. Nowoczesne technologie pozwalają na bardziej równomierne ich zużywanie, co obniża nakłady ponoszone na ogumienie. Przy tym dobre opony i kontrolowane ich ciśnienie przyczyniają się do zmniejszenia zużycia paliwa. W tym miejscu warto przestrzec: odmienna technologia i materiały opon letnich powoduje, że w warunkach zimowych droga hamowania jest znacznie dłuższa. Grupa Goodyear w Polsce – przedstawiciel producenta światowej marki opon, przytacza badania z których wynika, że samochód wyposażony w opony zimowe, jadący na śniegu z początkową prędkością 80 km/h zatrzymuje się po około 70 metrach. Przy tej samej prędkości początkowej ten sam samochód na oponach letnich potrzebuje na zatrzymanie się ponad 110 metrów, a więc 40 metrów więcej niż samochód z oponami zimowymi. Goodyear zaleca więc zmianę opon na zimowe, kiedy temperatura zaczyna spadać poniżej 7 stopni Celsjusza.

Rys. Opony zimowe i letnie: przykład różnicy w drodze hamowania (źródło: Goodyear)



W tym miejscu znów warto przywołać słowa specjalisty z drogowki. Tomasz Słusznik tłumaczy: „Zimówki są stworzone ze specjalnej mieszanki gumowej, która dobrze radzi sobie nawet podczas wyjątkowo mroźnej pogody. Pamiętajmy, iż opona miękka zapewnia wysoką przyczepność i trakcję. Opona twarda nie zapewnia niczego, poza niekontrolowanym poślizgiem. Opony letnie i zimowe różnią się od siebie nie tylko składami mieszanek, ale także wzorami bieżników. Zimowe opony mają szersze rowki centralne i kilkukrotnie więcej poprzecznych nacięć bieżnika, czyli tzw. lameli. Inna budowa ma na celu szybsze i skuteczniejsze odprowadzanie wody i błota pośniegowego oraz zapewnienie lepszej przyczepności na śniegu.

Zimowa jazda z „trzymanką”

Utworzono: piątek, 09, styczeń 2015 10:51 Redakcja edroga.pl

Opony zimowe zwiększają bezpieczeństwo podczas jazdy w zimowych warunkach. Objawia się to zwłaszcza w skróconej drodze hamowania, ale pamiętajmy, że jeśli bieżnik jest mocno zużyty, to opona nie trzyma się dobrze nawierzchni pokrytej śniegiem lub lodem.”

A co zrobić, gdy jednak samochód wpadnie w poślizg? Nie panikować! – podkreślają trenerzy Szkoły Jazdy Renault. A powszechna rada brzmi: zdjąć nogę z gazu, zmniejszyć kąt skrętu kierownicą i delikatnie wykonać go ponownie. Niestety, wyjście z poślizgu wymaga dużych umiejętności. A te warto wyćwiczyć. Każdy poślizg jest indywidualnym zdarzeniem, którego opanowanie gwarantuje wcześniejszy trening. Już w tej chwili działa w kraju wiele szkół jazdy, które oferują kursy doszkalające w zakresie jazdy w warunkach szczególnych. Ich oferta skierowana jest głównie do młodych kierowców, nieposiadających doświadczenia w radzeniu sobie z zaskakującymi sytuacjami

Na zimowej trasie należy pamiętać o szeregu kwestiach zapewniających bezpieczeństwo kierującym i wszystkim innym użytkownikom dróg. Między innymi warto na przykład pomyśleć o ubraniu wygodnym i niekrępującym kierowcy ruchów. Ponadto nie należy bagatelizować właściwego ułożenia dłoni na kierownicy i... kierunkowskazu. Na ten ostatni wymieniony aspekt bezpiecznej jazdy zwraca uwagę Kuba Bielak - ekspert Akademii Bezpiecznej Jazdy i autor popularnych telewizyjnych programów poświęconych technice jazdy. Otóż nagminnie wielu kierowców włącza kierunkowskazy dopiero w trakcie wykonywania manewru zapominając, że służą one do informowania o zamiarze zmiany kierunku jazdy. To grozi wypadkiem, szczególnie gdy panują złe warunki widoczności, a droga jest śliska...

AS