

nr 6/2015 (114)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

MINISTERSTWO UJAWNIŁO BAZĘ PYTAŃ

W POŁOWIE MAJA NA STRONIE INTERNETOWEJ INFO-CAR.PL, NALEŻĄCEJ DO POLSKIEJ WYTWÓRNI PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH, POJAWIŁA SIĘ BAZA PYTAŃ EGZAMINACYJNYCH. ZGODNIE Z WCZEŚNIEJSZYMI ZAPOWIEDZIAMI, DOSTĘP DO NIEJ JEST JAWNY, ALE... WŁAŚCIWYCH ODPOWIEDZI TRZEBA SZUKAĆ SAMEMU.

str. 6

OS-Y WYSTAWIAJĄ LEWE KWITY?

PROKURATURA OKRĘGOWA W ZIELONEJ GÓRZE PODEJRZEWA, ŻE OŚRODKI SZKOLENIA Z WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO PODAWAŁY URZĘDOWI WOJEWÓDZKIEMU NIEPRAWDZIWĄ LICZBĘ GODZIN ODBYTYCH PRZEZ OSOBY UBIEGAJĄCE SIĘ O KWALIFIKACJĘ WSTĘPNĄ. JESZCZE W KWIETNIU W OS-ACH POJAWIŁA SIĘ POLICJA I ZABEZPIECZYŁA INTERESUJĄCE JĄ DOKUMENTY.



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

**Najlepszy e-learning
na prawo jazdy...**

**...na tablety
i smartfony...**



...od zaraz w Twoim OSK!

Pakiet materiałów „Teoria w domu”, to nie tylko dostęp do e-kursu. Bazując na naszym wieloletnim doświadczeniu w zakresie szkoleń kierowców zawodowych, opracowaliśmy dla Państwa system, który pozwala związać się z kursantem umową już na etapie nieobowiązkowej teorii. Dzięki temu macie Państwo pewność, że kandydat po zdaniu egzaminu państwowego wróci na jazdy.

Stało się!



Krzysztof Giżycki

W połowie maja Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju opublikowało w internecie, tak przez wielu wyczekiwaną, zweryfikowaną bazę pytań. Jednak każdy, kto przejrzy pytania, od razu zwróci uwagę, że sposób i forma publikacji uniemożliwia wykorzystanie jej do nauki. Po prostu nie da się przygotować do egzaminu, korzystając z tego materiału. Choćby z tego względu, że nie zostały wskazane poprawne odpowiedzi. Kandydat na kierowcę powinien zrobić dużo więcej, niż tylko przejrzeć i nauczyć się na pamięć całej bazy pytań. Opcji jest naprawdę wiele, trzeba tylko chcieć z nich korzystać.

Czy to dobrze? Różnie można to oceniać. Nie ma jednak co dyskutować z faktami. A te

są takie, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju kontynuuje politykę, która ma na celu zmniejszenie kandydatów na kierowców do pamięciowego uczenia się. To tak, jak w szkole. Żeby móc stosować wiedzę w praktyce, trzeba ją najpierw przyswoić i zrozumieć.

Publikacja bazy pytań to oczywiście niejedyny ważny temat, który poruszyliśmy w czerwcowym numerze „Szkoła Jazdy”. Przeglądamy się śledztwu Prokuratury Okręgowej w Zielonej Górze, która podejrzewa, że ośrodki szkolenia z województwa lubuskiego podawały urzędowi wojewódzkiemu nieprawdziwą liczbę godzin odbytych przez osoby ubiegające się o kwalifikację wstępną. Opisujemy także kilkuletnią batalię właściciela ośrodka szkolenia kierowców z policją i sądami. Na szczęście ta historia ma happy end. Ostatecznie Markowi Józwiakowi zasądzone odszkodowanie i zadośćuczynienie.

Zachęcamy do przestudiowania wszystkich artykułów. Naprawdę warto!

Redaktor naczelny

W numerze

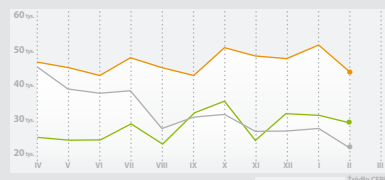
Ministerstwo ujawniło bazę pytań	4	Ważna jest jakość, nie marka	26
OS-y wystawiają lewe kwity?	6	Powstał kodeks etyczny dla instruktorów. Co w nim zapisano?	28
Federacja (na razie) rozmawia	7	Niewidzialni	29
ITS chce certyfikować ośrodki	8	Powrót do przeszłości	30
Sprawnie i wygodnie	9	Dobre, bo japońskie!	32
Zwycięska walka o sprawiedliwość	10	Uczymy się jeździć	34
Drzewa przy drogach.		Gra pozorów	35
Wycinać czy nie?	12	Badać czy nie badać?	36
Francuski łącznik	14	Dowodowy ambaras	37
Wielka Brytania testuje nowe rozwiązania	16	Szczecin uruchomił pilotażowy program	38
Edukacja potrzebna od zaraz	18	Częsta i krótka jazda	39
Ekonomiczne główkowanie	20	Fabryczne ustawienia to nie świętość!	40
Kod 78, czyli automatyczne prawo jazdy	22	Przegląd legislacyjny	42
Dwa gary	24	Nie ulegajmy iluzji!	44
Oblicza Henry'ego Forda	25		

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LUTY 2015 **29401**

LUTY 2014 **23780**

LUTY 2013 **44646**



Olszewski pełnomocnikiem rządu ds. BRD

Premier Ewa Kopacz podpisała rozporządzenie w sprawie ustanowienia pełnomocnika rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Został nim Paweł Olszewski, poseł PO, sekretarz i rzecznik prasowy klubu parlamentarnego Platformy Obywatelskiej.

Zadaniem pełnomocnika w randze sekretarza stanu będą analiza, ocena, wdrożenie zaleceń i rekomendacji wynikających z przeglądu obszarów kluczowych z punktu widzenia poprawy stanu bezpieczeństwa w transporcie i ruchu drogowym w Polsce. Zadania będzie wykonywał we współdziałaniu z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych oraz, co dotyczy osobliwe, Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, Państwową Komisją Badania Wypadków Morskich.

Pełnomocnik ma kierować do administracji rządowej rekomendacje, zalecenia i opinie, wskazując konkretne działania do podjęcia. Będzie podejmował współpracę z organami administracji publicznej i organizacjami pozarządowymi w celu właściwej realizacji powierzonych mu zadań oraz zapewnienia efektywnej realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020. Do jego obowiązków będzie również należało składanie rządowi półrocznych sprawozdań ze swojej działalności.

Paweł Olszewski pochodzi z Bydgoszczy. Jest absolwentem zarządzania i marketingu na Wydziale Prawa i Administracji poznańskiego Uniwersytetu Adama Mickiewicza. W 2005 roku został posłem. Pełnił funkcję wiceprzewodniczącego komisji budżetu i polityki finansowej oraz był członkiem komisji spraw wewnętrznych i komisji do spraw służb specjalnych. *red*



Ministerstwo ujawniło bazę pytań

W połowie maja na stronie internetowej Info-Car.pl, należącej do Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych, pojawiła się baza pytań egzaminacyjnych. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, dostęp do niej jest jawny, ale... właściwych odpowiedzi trzeba szukać samemu.

Co ciekawe, baza pytań nie została udostępniona na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, tylko w należącej do Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych serwisie Info-Car.pl. Nie jest łatwo do niej dotrzeć. Prowadzi tam tylko link, który został umieszczony w jednej z zakładek resortowej strony.

Gdy już uda nam się odnaleźć miejsce, gdzie została umieszczona baza pytań, możemy swobodnie przejrzeć jej zawartość. Mamy tam zarówno pytania jednokrotnego (tak/nie), jak i wielokrotnego wyboru (a/b/c), ilustrowane klipami filmowymi oraz zdjęciami z realnych sytuacji drogowych. Widoczne na nich są także logo twórców pytań, m.in. Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych, Instytutu Transportu Samochodowego i firmy e-kierowca.

Pytania wyświetlane są w kolejności losowej, tak że nie można jednoznacznie stwierdzić, ile ich dokładnie jest. Wiemy jedynie, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego otrzymały 11 maja zestaw 2663 pytań na wszystkie kategorie. Przy-

gotowania do wdrożenia nowej bazy do systemu informatycznego zaczęły się dzień wcześniej, tak żeby następnego dnia pierwsze grupy kandydatów na kierowców korzystały już ze zweryfikowanych pytań.

– Wszystko zakończyło się pomyślnie. O godz. 8.10 odbył się pierwszy egzamin teoretyczny. Przebiegał bez zakłóceń – mówił Edward Kinder, dyrektor WORD-u w Opolu.

Podobnie było w innych ośrodkach. Tam też egzaminy odbywały się bez żadnego problemu.

■ Odpowiedzi brak

Osoba, która chciałaby uczyć się do egzaminu teoretycznego korzystając z udostępnionej w internecie bazy, nie będzie miała łatwego życia. Nie zostały tam wskazane poprawne odpowiedzi. Trzeba ich poszukać samemu.

– Warto przypomnieć sobie, jaki był główny cel zmiany systemu egzaminowania, wprowadzony w 2013 roku – mówi Maciej Matuszak z firmy e-kierowca. – Otóż miał on wyeliminować

dotychczasową możliwość uczenia się pytań i odpowiedzi na pamięć, co wystarczało do zdania egzaminu teoretycznego. Właśnie w tym celu wprowadzono pytania z filmami wideo, ograniczono czas odpowiedzi i poszerzono bazę pytań do ponad 2 tys. Wydawałoby się, że teraz publikacja tej bazy i jej powszechna dostępność kłóci się z tymi założeniami. Jednak każdy, kto wejdzie na stronę Info-Car.pl i przejrzy te pytania, od razu zwróci uwagę, że sposób i forma publikacji uniemożliwia wykorzystanie jej do nauki. Po prostu nie da się przygotować do egzaminu korzystając z tego materiału. Tak więc kursant może sobie z ciekawości poklikać w tej aplikacji, ale zgodnie z założeniami przyswiecającymi reformie z 2013 roku musi zdobyć odpowiednią wiedzę w toku nauki, żeby mieć szansę zaliczenia teorii.

Dodatkowo słychać już pewne wątpliwości co do celowości pojawienia się niektórych pytań w bazie.

– Żałuję, że w egzaminie teoretycznym na kategorię C cały czas pojawiają się pytania doty-

czące kwalifikacji wstępnej i ADR-ów. Zgłaszałem swoje wątpliwości w tej sprawie, ale, jak widać, nic to nie dało – komentuje Rafał Gajewski, szef zielonogórskiego WORD-u.

Za pytania, które pojawiły się w WORD-ach i zostały udostępnione na stronie internetowej Info-Car.pl, odpowiadała specjalna komisja powołana przez szefa resortu infrastruktury i rozwoju. Została powołana do życia 10 grudnia. Kto w niej zasiada? Wiadomo, że jej przewodniczącym został Tomasz Piętka, a sekretarzem – Monika Panasiuk. Oboje pracują w MliR. O pozostałych członkach komisji resort milczy, kilkakrotnie zignorował zapytania naszej redakcji.

Na stronie internetowej resortu możemy jedynie przeczytać, że: „w skład komisji weszło sześciu egzaminatorów, sześciu instruktorów nauki jazdy, trzech instruktorów techniki jazdy, pięciu ekspertów w zakresie prawa, dwóch ekspertów w zakresie medycyny ratunkowej, dwóch ekspertów z dziedziny psychologii, trzech ekspertów z dziedziny metodyki i dydaktyki, trzech ekspertów w zakresie języka polskiego, jeden tłumacz języka angielskiego, jeden tłumacz języka niemieckiego oraz trzech ekspertów w dziedzinie języka migowego”.

Na razie efektów pracy tych ostatnich nie widać, bo na udostępnionej do publicznego użytku stronie internetowej, gdzie znajduje się baza pytań przeznaczonych dla niesłyszących i niedosłyszących nie ma.

■ Pieniądze

Są natomiast upublicznione zarobki przewodniczącego, sekretarza i członków komisji. Ci ostatni za zweryfikowanie jednego pytania otrzymują 10 zł. Jeśliby zechcieli natomiast przygotować pytanie z wizualizacją, czyli z filmem, dostaną 100 zł. Znacznie gorzej wyceniane jest przygotowanie pytania bez wizualizacji albo z wizuali-

zacją w formie zdjęcia, animacji komputerowej albo rysunku. W takich przypadkach stawka wynosi 50 zł. Z kolei na przetłumaczeniu jednego pytania można zarobić 10 zł. Wszyscy członkowie komisji działają w momencie, gdy pracę nad przygotowaniem pytania zleca im ministerstwo.

Przewodniczący komisji za każdy scenariusz, wizualizację i opis wchodzący w skład pytań egzaminacyjnych oraz pytanie egzaminacyjne zweryfikowane lub przygotowane przez członków komisji otrzymuje 10 zł, sekretarz – 4 zł.

■ Masz pomysł? Prześlij

Na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju znajduje się informacja, że baza będzie poszerzana o kolejne pytania i na bieżąco aktualizowana. Wszyscy zainteresowani mogą przesyłać propozycje pytań do wykorzystania na egzaminie państwowym na prawo jazdy. Zostaną one zweryfikowane przez komisję. Scenariusze, wizualizacje i opisy wchodzące w skład pytań egzaminacyjnych należy przekazywać w formie elektronicznej z wykorzystaniem formularza znajdującego się na stronie internetowej resortu na adres: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Departament Transportu Drogowego, ul. Chałubińskiego 4, 600-928 Warszawa, wraz z dopiskiem z „Komisja – weryfikacja pytań”. Przekazane materiały, w tym nośniki danych, nie podlegają zwrotowi. Na weryfikację propozycji pytań egzaminacyjnych komisja ma trzy miesiące od dnia ich otrzymania.

„Podmioty przysyłające propozycje scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym do przesłanych propozycji łączą oświadczenie o wyrażeniu zgody na nieodpłatne wykorzystanie przekazanych propozycji scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych stosowa-

nych na egzaminie państwowym na prawo jazdy oraz na nieodpłatne udostępnienie ich na stronie internetowej ministerstwa, zgodnie z art. 9 ustawy z dnia 26 czerwca 2014 roku o zmianie ustawy o kierujących pojazdami” – czytamy na stronie internetowej resortu infrastruktury i rozwoju.

Co znajdziemy w formularzu, który należy wypełnić, jeśli chce się wysłać ministerstwu propozycje pytań? Kilkanaście rubryk. Oprócz tak banalnych, jak: imię i nazwisko, data czy adres, są też bardziej skomplikowane. Należy choćby wpisać podstawę prawną lub literaturę, na podstawie której pytanie zostało przygotowane. Trzeba szczegółowo wskazać literaturę (wydanie, rocznik, autora, stronę, akapit) oraz dokładny przypis stanowiący podstawę zadania pytania i podstawę do udzielenia odpowiedzi.

Jakub Ziębka

Jak wygląda egzamin teoretyczny?

Podczas tej części egzaminu kandydat na kierowcę musi wskazać prawidłową odpowiedź na pytania wyświetlane losowo w czasie rzeczywistym przez system komputerowy. Nie ma możliwości powrotu do pytania, na które nie udzielono odpowiedzi. Wyświetlane pytania odzwierciedlają sytuacje, z jakimi kierowcy mogą się spotkać w codziennym ruchu drogowym. Egzamin trwa 25 minut.

Część teoretyczna egzaminu państwowego obejmuje dwadzieścia pytań z wiedzy podstawowej i dwanaście pytań z wiedzy specjalistycznej w zakresie poszczególnych kategorii prawa jazdy. Każde pytanie zawiera tylko jedną prawidłową odpowiedź. Wprowadzone zostały także różne wartości pytań w zależności od znaczenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego: 3 punkty – pytanie o wysokim znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, 2 punkty – pytanie o średnim znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, 1 punkt – pytanie o niskim znaczeniu dla bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego.

W części podstawowej jest dziesięć pytań za 3 punkty, sześć pytań za 2 punkty i cztery pytania za 1 punkt. W części specjalistycznej (na poszczególne kategorie): sześć pytań za 3 punkty, cztery pytania za 2 punkty, dwa pytania za 1 punkt. Suma możliwych do uzyskania punktów wynosi 74. Aby zdać egzamin teoretyczny, trzeba zdobyć co najmniej 68 punktów.

Baza pytań egzaminacyjnych zatwierdzona przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju



OS-y wystawiają lewe kwity?

Prokuratura Okręgowa w Zielonej Górze podejrzewa, że ośrodki szkolenia z województwa lubuskiego podawały urzędowi wojewódzkiemu nieprawdziwą liczbę godzin odbytych przez osoby ubiegające się o kwalifikację wstępną. Jeszcze w kwietniu w OS-ach pojawiła się policja i zabezpieczyła interesujące ją dokumenty.

Zupełnie się takiej sytuacji nie spodziewałem – mówi jeden z właścicieli ośrodków, w których pojawiła się policja. – Pewnego ranka przyszli do mnie dwaj policjanci z bronią krótką. Powiedzieli, że działają na zlecenie prokuratury i zażądali udostępnienia moich dokumentów, dotyczących kwalifikacji wstępnej. Zabrali papiery z ostatnich kilku lat.

Taka sama sytuacja spotkała inne ośrodki szkolenia z województwa lubuskiego, prowadzące szkolenie na kwalifikację wstępną.

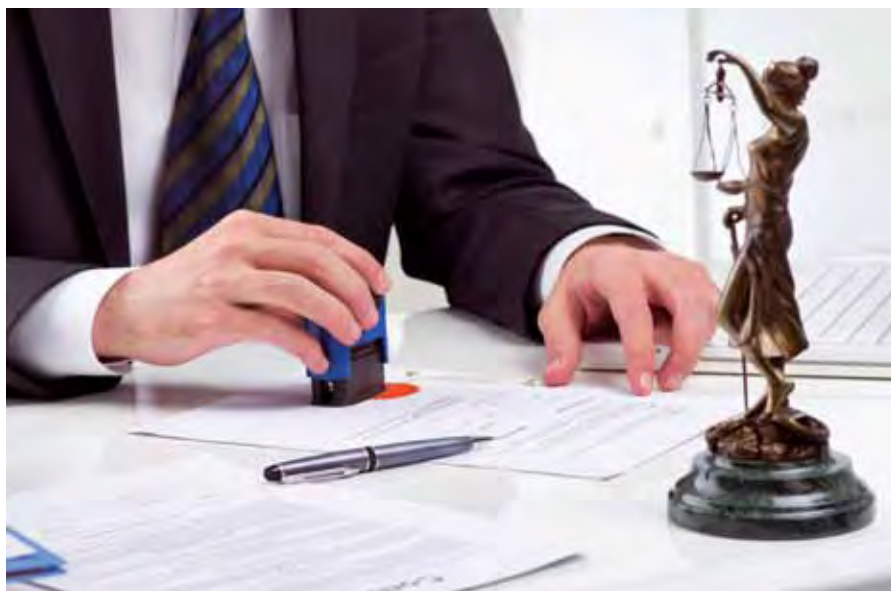
■ Manipulowanie danymi?

Okazuje się, że akcja policji została przeprowadzona na zlecenie Prokuratury Okręgowej w Zielonej Górze. W jakim celu?

– Istnieje uzasadnione podejrzenie, że w okresie od 2009 do 2014 roku na terenie województwa lubuskiego ośrodki szkolenia potwierdzały nieprawdę we wnioskach kierowanych do właściwego wojewody o odbytym szkoleniu w ramach kwalifikacji wstępnej w rozumieniu ustawy z 2001 roku o transporcie drogowym – informuje Zbigniew Fąfara, rzecznik prasowy Prokuratury Okręgowej w Zielonej Górze. – W szczególności chodzi o kategorie C i C+E, w których podana została nieprawdziwa liczba godzin zajęć rzeczywiście odbytych przez kursanta w ramach doskonalenia techniki jazdy oraz o prowadzenie szkolenia z uwzględnieniem warunków technicznych wskazanych w przepisach prawa.

Co w praktyce mogą oznaczać słowa rzeczownika? Istnieje podejrzenie, że ośrodki manipulowały danymi wysyłanymi do urzędników. W jaki sposób? Liczba godzin, które musi w ramach kursu odbyć osoba szkolona, była niższa, niż przewidują to przepisy. Dodatkowo szkolenia mogły się odbywać w miejscach do tego nieprzystosowanych albo pojazdami, które nie spełniały ustawowych przepisów.

– Zabezpieczanie dokumentów w takiej sytuacji jest zrozumiałe i niezbędne do dokonania analizy mającej na celu potwierdzenie opisanych zdarzeń – wyjaśnia Zbigniew Fąfara.



Zielonogórska prokuratura, a dokładniej wydział do spraw przestępczości gospodarczej, bada sprawę pod kątem podejrzenia popełnienia przestępstwa z art. 271 par. 1 kodeksu karnego. Brzmi on: „Funkcjonariusz publiczny lub inna osoba uprawniona do wystawienia dokumentu, która poświadcza w nim nieprawdę co do okoliczności mającej znaczenie prawne, podlega karze pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat pięciu”.

■ Fikcyjne szkolenia?

W jaki sposób prokuratura wpadła na badany przez siebie trop? Z informacji uzyskanych przez „Szkołę Jazdy” wynika, że zawiadomił ją Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Zielonej Górze. Zawiadomienie miały potwierdzić informacje, jakie prokuratura zebrała w ramach postępowania sprawdzającego.

Dlaczego zawiadomienie wpłynęło akurat z zielonogórskiego WORD-u? Odpowiedź na to pytanie jest prosta. W ofercie ośrodków znajdują się takie pozycje, jak kursy ADR

(dla kierowców przewożących towary niebezpieczne) oraz szkolenie okresowe i kwalifikacja wstępna kierowców wykonujących przewóz drogowy.

– Zawiadomienie do prokuratury zostało zgłoszone prawie dwa lata temu – mówi Rafał Gajewski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Zielonej Górze. – Jednak przez ten czas nic się nie działo i nic nie wskazywało na to, że się wydarzy. Nie znaczy to jednak, że nie miało podstaw. Jesteśmy obecni na rynku szkoleń zawodowych już od dłuższego czasu. Skala patologii jest zatrważająca. Bardzo często zdarza się, że szkolenia okresowe i kwalifikacja wstępna to fikcja. Wystarczy przeanalizować ceny, jakie za swoje usługi żądają ośrodki. Nie wierzę, że za takie niskie kwoty można rzetelnie realizować program szkolenia.

Na razie postępowanie prowadzone przez Prokuraturę Okręgową w Zielonej Górze jest w toku. Do czasu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” nie posiadaliśmy informacji o ewentualnych zatrzymaniach.

Jakub Ziębka

Federacja (na razie) rozmawia

Póki wiceminister resortu infrastruktury i rozwoju Zbigniew Rynasiewicz jest skłonny rozmawiać z przedstawicielami Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców o ustanowieniu ceny minimalnej, zapowiadanego ogólnopolskiego protestu nie będzie.

Pierwsze spotkanie pomiędzy członkami PFSSK a stroną rządową odbyło się na początku maja.

– Uczestniczyłem w nim osobiście – mówi prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców Krzysztof Bandos. – Oprócz mnie w rozmowach brał udział sekretarz Jan Szymczak oraz po dwóch przedstawiciele lokalnych stowarzyszeń z Wrocławia i Białegostoku.

■ Spór o cenę

Tematem spotkania było oczywiście ustanowienie ceny minimalnej za godzinę szkolenia, sztan-dardowego pomysłu federacji. Zdaniem zwolenników jej wprowadzenia, zlikwidowałoby to niezdrową konkurencję cenową oraz poprawiło jakość szkoleń. Często przywołuje się tutaj przykład tzw. zakupów grupowych. Kurs na prawo jazdy może tam kosztować jedynie 700 zł, serwis zabiera z tego około 50 proc. Wynika z tego, że realny przychód dla ośrodka z jednego kursanta to tylko 350 zł. Czy można za takie pieniądze uczciwie przeprowadzić szkolenie? – pytają szkoleniowcy. Mówi się także o tym, że niektóre ośrodki posiadają tzw. biuro w teczce. Oznacza to brak infrastruktury OSK zgodnej z ustawą, a co za tym idzie – brak kosztów stałych.

Pomimo że resortowi urzędnicy spotykali się z przedstawicielami branżowców i rozmawiali z nimi na temat ceny minimalnej, zdanie mieli zgoła odmienne. Podczas marcowego XVII Zjazdu Delegatów Stowarzyszeń Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców wyraził je szef departamentu transportu drogowego MliR Łukasz Twardowski.

– Odnieśliśmy się do tej propozycji w sposób krytyczny. Podniesienie ceny nie spowoduje wzrostu jakości szkolenia. Przykładem mogą być choćby stacje kontroli pojazdów. Czy ustalenie sztywnych cen wyeliminowało patologie? W żadnym wypadku, one się wręcz namnożyły. Poza tym trudno byłoby wprowadzić cenę minimalną dla całego kraju. Choćby dlatego, że poziom zamożności ludzi jest w każdym rejonie Polski różny. Z kolei rejonizacja spowodowałaby turystykę kursową.

■ Kontrowersyjna propozycja

Takie słowa Twardowskiego wywołały wśród delegatów ostrą dyskusję. Dodatkowo rozszerzyła ich propozycja resortu, mająca na celu wprowadzenie kar dla nieuczciwych ośrodków. „Przedsiębiorca prowadzący szkolenie, o którym mowa w art. 23 (szkolenie kandydatów na kierowców – przyp. red.), kurs, o którym mowa w art. 35 ust. 1 (kurs kandydatów na instruktorów – przyp. red.) lub warsztaty doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6, lub inne czynności związane z tymi szkoleniami, kursami lub warsztatami, z naruszeniem obowiązków lub warunków dotyczących ich prowadzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 zł do 5 tys. zł za naruszenie. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli nie może przekroczyć kwoty 10

tys. zł” – czytamy w dokumencie sporządzonym przez MliR.

Choćby z tych dwóch wymienionych wyżej przyczyn część delegatów domagała się ogólnopolskiego protestu. Ostatecznie branżowcy uradzili, że najpierw zarząd PFSSK spotka się z ministrem Zbigniewem Rynasiewiczem. Jeśli nie otrzyma od niego żadnych dobrych wieści dotyczących ceny minimalnej, to kwestia ewentualnego protestu będzie podejmowana w maju, podczas Komitetu Doradczego Zarządu PFSSK. Ten może zaproponować zarządowi organizację protestu. Jeśli będzie na to zgoda, pozostaje jeszcze omówić i skoordynować wszystkie szczegóły akcji. W tej sprawie mają być też zwołane zebrania wszystkich regionalnych stowarzyszeń, które wchodzą w skład federacji.

■ Rozmowy

Do spotkania z Rynasiewiczem już doszło. Jaki był klimat rozmów?

– Nasze postulaty nie zostały zanegowane – opowiada Bandos. – Jest szansa na kompromis. Jaki? Resort jest gotów rozmawiać o szczegółach ustanowienia ceny minimalnej za godzinę szkolenia, jednak wymaga, żeby ośrodki szkolenia kierowców rzetelnie wykonywały swoją pracę. Chodzi o stworzenie prawa, który zaostriżłoby wymagania wobec OSK. Wtedy na takie praktyki, jak choćby prowadzenie biura w teczce, nie byłoby miejsca.

Kolejne rozmowy zaplanowane są na ostatnią dekadę maja, tuż po zamknięciu tego numeru „Szkoly Jazdy”. Jeśli do zerwania rozmów nie dojdzie, PFSSK z organizacją protestu się wstrzyma.

Jakub Ziębka





ITS chce certyfikować ośrodki

Instytut Transportu Samochodowego zwrócił się do resortu infrastruktury i rozwoju z propozycją wprowadzenia certyfikatów oceny jakości pracy ośrodków szkolenia kierowców. Przeciwnie wprowadzeniu takiej regulacji są organizacje branżowe.

Pismo w tej sprawie wpłynęło do wiceministra Zbigniewa Rynasiewicza na początku kwietnia. Czytamy w nim, że „certyfikacja może służyć minimalizacji negatywnych zjawisk towarzyszących szkoleniu kierowców oraz zapewnieniu jakości usługi szkolenia”. Jakich dokładnie? Zdaniem ITS, chodzi o niską jakość usług i nierzetelnego ich wykonywania przez OSK, korupcję, oszustwa polegające na obietnicach, niemających pokrycia w faktach, stosowanie cen dumpingowych, prowadzenie nauki

wyłącznie pod kątem egzaminu oraz brak właściwego nadzoru nad OSK.

■ Kurs, egzamin, komunikacja, motywacja

Instytut Transportu Samochodowego chce system certyfikacji podzielić na dwie części. Pierwsza z nich dotyczyłaby instruktorów oraz szkolącej jej kadry, kolejna – ośrodka szkolenia kierowców. W jaki sposób miałyby być mierzona

jakość pracy wykonywanej przez instruktorów? W ramach oceny pomiarom podlegałyby efekty szkolenia, organizacja jego przebiegu, zarządzanie. Dodatkowo instruktor miałby obowiązek odbycia specjalnie przygotowanego szkolenia oraz zdania egzaminu teoretycznego i praktycznego przed komisją powołaną przez władzę certyfikującą. Kto wchodziłby w jej skład? Certyfikowany wykładowca – instruktor nauki jazdy, pedagog oraz przedstawiciel jednostki certyfikującej.

dokończenie na str. 13 ►

Sprawnie i wygodnie

PWPW przygotowała moduł, będący rozwinięciem systemu Info-Car.pl, czyli aplikację kasową, umożliwiającą pobieranie opłat w kasie, przy jednoczesnym dostępie do funkcjonalności Info-Car.pl w systemach Pojazd i Kierowca oraz WORD.

Info-Car.pl to kompleksowe rozwiązanie stworzone przez Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych. Jest coraz częściej stosowane przez wydziały komunikacji starostw powiatowych, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, ich klientów, kandydatów na kierowców szkolących się w OSK oraz firmy leasingowe. W skład Info-Car.pl wchodzi platforma internetowa o tej samej nazwie. Znajdują się tam informacje przydatne zarówno dla kandydatów na kierowców jak i osób posiadających już uprawnienia do kierowania pojazdami. Wśród dostępnych funkcjonalności znajdują się m.in.: próbny egzamin na prawo jazdy, możliwość dokonania zapisu na egzamin, opłaty za wydanie dokumentu prawa jazdy czy dowodu rejestracyjnego. Wszystkie czynności można wykonać szybko i wygodnie – on line.

Jednym z najważniejszych udogodnień, które daje system, jest integracja systemów Pojazd i Kierowca z terminalami płatniczymi. Pozwala to na dokonywanie płatności za czynności administracyjne kartą. Umieszczenie terminali bezpośrednio na stanowisku, przy którym obsługiwany jest interesant spowodowało, że jakość i czas obsługi uległy znacznej poprawie. Dlatego też klienci urzędów bardzo chętnie korzystają z możliwości płacenia kartami płatniczymi.

■ Nieprzerwany proces

Powyżej opisane rozwiązanie, jakkolwiek najbardziej pożądane zarówno przez urzędy jak i interesantów, często z przyczyn organizacyjnych lub zysto technicznych, nie zawsze może zostać wdrożone. Czy w takim przypadku urząd lub WORD nie może skorzystać z atutów opisanego rozwiązania? Może! PWPW przygotowała dodatkowy moduł, będący rozwinięciem systemu Info-Car.pl, czyli aplikację kasową, umożliwiającą pobieranie opłat w kasie, przy jednoczesnym dostępie do funkcjonalności Info-Car.pl w systemach Pojazd i Kierowca oraz WORD.

Najważniejszym atutem tego rozwiązania jest zachowanie możliwości korelacji płatności z daną sprawą, realizację należności za pośrednictwem karty płatniczej przy zachowaniu stałej opłaty manipulacyjnej oraz możliwość wymiany danych o zrealizowanych transakcjach z systemami finansowo-księgowymi urzędu.

W przypadku działania w ramach Systemów Pojazd i Kierowca, etapy obsługi za pomocą modułu kasowego następują jeden po drugim jako



nieprzerwany proces, ze względu na specyfikę pracy w urzędzie.

■ Jak to działa?

Urzędnik wybiera produkty i usługi, za które klient chce zapłacić, następnie otwiera w systemie sprawę dla interesanta. System wylicza wysokość niezbędnej opłaty. Interesant deklaruje chęć wniesienia opłaty na miejscu – w kasie. W tym momencie następuje wygenerowanie i wydanie klientowi rachunku w postaci druku płatności do kasy. Interesant udaje się z rachunkiem do kasy i okazuje go kasjerowi, który wczytuje z rachunku kod QR, dzięki czemu automatycznie wprowadza dane dot. płatności, m.in. unikalny identyfikator, kwotę oraz poszczególne składniki płatności do systemu. Interesant dokonuje wpłaty za pośrednictwem terminala płatniczego w kasie urzędu i otrzymuje potwierdzenie dokonania płatności. W zależności od wybranej konfiguracji rozwiązania, System Kasa może przekazać informacje o płatności bezpośrednio do Systemów

Pojazd i Kierowca lub interesant okazuje urzędnikowi w wydziale komunikacji potwierdzenie płatności. Urzędnik zamyka sprawę. System rozliczeniowy dokonuje rozliczenia płatności za pośrednictwem platformy Info-Car.pl oraz generuje raporty rozliczeniowe dla urzędu.

Oprócz obsługi płatności dla Systemów Pojazd i Kierowca, moduł KASA posiada możliwość zbudowania koszyka płatności i pobierania w kasie urzędu opłat kartami płatniczymi za inne czynności realizowane przez urząd, np. geodezyjne, podatki, itp. Do każdej płatności może zostać przypisany inny numer rachunku rozliczeniowego a możliwość własnego definiowania cenników i rachunków rozliczeniowych jest nieograniczona. Rozksięgowanie środków za pośrednictwem systemu rozliczeniowego Info-Car.pl jest bezpłatne.

System rozliczeniowy udostępnia raporty rozliczeniowe, w których wyszczególniona jest każda transakcja, transakcja przypisana jest do sprawy wraz z wszystkimi danymi kogo dana sprawa dotyczy. Opracowana przez PWPW aplikacja jest dla klientów całkowicie bezpłatna. ■

Zwycięska walka o sprawiedliwość

Zasądzone odszkodowanie i zadośćuczynienie w wysokości ponad 8 tys. zł – tak skończyła się kilkuletnia batalia Michała Józwiaka, właściciela Ośrodka Szkolenia Kierowców „Motoklub” w Więcborku, w której dowiódł, że policja niesłusznie ukarała go mandatem za rzekome przewożenie w elce zbyt dużej liczby osób.

Wszystko zaczęło się jeszcze w 2012 roku. Wtedy na ulicach Bydgoszczy doszło do kontroli elki. Samochód prowadził kursant, Michał Józwiak siedział obok niego, a na tylnej kanapie dwaj kursanci, tyle że jeden z nich był jednocześnie pracownikiem Ośrodka Szkolenia Kierowców „Motoklub”. Policjanci próbowali ukarać właściciela ośrodka mandatem, argumentując, że w aucie szkoleniowym nie mogą przebywać więcej niż trzy osoby. Powoływali się na Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 października 2005 roku w sprawie szkolenia, egzaminowania, uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów. Chodzi o paragraf 13. Co możemy w nim przeczytać? „W trakcie szkolenia kandydatów na kierowców i motorniczych w pojeździe mogą znajdować się wyłącznie instruktor i osoba szkolona oraz: jeden dodatkowy uczestnik kursu, kandydaci na instruktorów wraz z ich wykładowcą, kierownik ośrodka szkolenia kierowców lub upoważniony przez niego pracownik tego ośrodka lub szkoły, osoba sprawująca w imieniu starosty nadzór, tłumacz, jeżeli osoba szkolona nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym prowadzenie szkolenia, tłumacz języka migowego, jeżeli osoba szkolona jest głuchoniema”. Wszystko to oczywiście pod warunkiem, że pojazd jest wyposażony w wystarczającą liczbę miejsc siedzących.

■ Dwa przepisy

Michał Józwiak był innego zdania, uważał, że jeśli tylko miejsc w samochodzie nie brakuje, mogą w nim jechać jednocześnie wszystkie osoby wymienione w rozporządzeniu. Dlatego mandatu nie przyjął. Wniosek o ukaranie trafił do sądu. Ten sprawą zajął się dopiero rok później. I co najciekawsze – przyjął, że Michał Józwiak naruszył dwa akty prawne – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 października 2005 roku w sprawie szkolenia, egzami-



nowania, uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów oraz Rozporządzenie Ministra Transportu,

Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 14 września 2012 roku w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania po-

jazdami, instruktorów i wykładowców. Drugie z nich obowiązywało w momencie orzekania, dlatego sąd też wziął je pod uwagę.

– Tyle że znowu nie naruszyłem żadnego przepisu – ani pierwszego (archiwalny akt prawny w momencie orzekania), ani obowiązującego, którym powinien kierować się sąd w momencie orzekania o ewentualnej winie – opowiadał na łamach „Szkoly Jazdy” Michał Józwiak.

O interpretacji rozporządzenia z 2005 roku już pisaliśmy. Co zatem wyczytamy w rozporządzeniu obowiązującym w chwili kierowania wniosku o ukaranie przez policję oraz wyrokowania przez sąd, które obowiązują od wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami?

Paragraf 11 tego aktu prawnego stanowi, że: „zajęcia w zakresie części praktycznej szkolenia podstawowego w ruchu drogowym w pojeździe mogą być prowadzone przez instruktora wyłącznie z jedną osobą szkoloną w obecności: jednego dodatkowego uczestnika kursu w przypadku szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii B1, B, B+E, kandydatów na instruktorów wraz z ich wykładowcą, kierownika jednostki prowadzącej szkolenie lub upoważnionego przez niego pracownika tej jednostki, osoby sprawującej w imieniu starosty nadzór, tłumacza, jeżeli osoba szkolona nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym prowadzenie szkolenia, tłumacza języka migowego lub tłumacza systemu językowo-migowego”. Wszystko to oczywiście pod warunkiem, że pojazd jest wyposażony w wystarczającą liczbę miejsc siedzących.

– W rozporządzeniu jest mowa tylko o szkoleniu podstawowym – tłumaczył „Szkole Jazdy” Michał Józwiak. – Sęk w tym, że wszystkie osoby, które znajdowały się wówczas w pojeździe, odbywały szkolenie dodatkowe lub uzupełniające. Wynika to z dokumentacji szkoleniowej oraz historii egzaminowania kandydata, którą prowadzi WORD w Bydgoszczy, posiadam potwierdzenie tych faktów. Nie bardzo rozumiem więc decyzję sądu, bo nie naruszyłem żadnego przepisu. Dlatego postanowiłem apelować.

■ Uchylony wyrok i odszkodowanie

Sprawa tym razem trafiła do Sądu Okręgowego w Bydgoszczy.

– Wyrok pierwszej instancji został podtrzymany – mówił „Szkole Jazdy” Michał Józwiak. – Byłem takim obrotem sprawy zdumiony, więc wystąpiłem o uzasadnienie wyroku. Ponieważ długo go nie otrzymywałem, postanowiłem sąd ponaglić, 14 lutego wysłałem pismo do prezesa Sądu Okręgowego.

Kilka dni później właściciel Ośrodka Szkolenia Kierowców „Motoklub” otrzymał uzasadnienie.

– Byłem porażony rażąco niskim poziomem uzasadnienia wyroku – opowiadał Józwiak. – Sędzia w uzasadnieniu odniósł się tylko

Rozmowa z Michałem Józwiakiem

Jakub Ziębka: Ma pan dużo żalu do sędziów, którzy wydawali w pana sprawie wyroki?

Michał Józwiak: Okazało się, że sędziowie wydający rażąco niesprawiedliwe wyroki nie posiadają cech, jakimi powinni się legitymować. Chodzi mi m.in. o niezawisłość, nieskazitelną charakteru, praworządność. Odebrali mi prawo do sprawiedliwego i rzetelnego procesu. W całym postępowaniu wykazałem wielokrotnie, że nie ma podstaw do ukarania mnie. Wykazałem także, że kontrola instancyjna w bydgoskich sądach nie działa i jest fikcją. Policja i sędziowie wyrządzili mi wiele szkód i krzywd, których mimo uzyskanego odszkodowania i zadośćuczynienia w kwocie ponad 8 tys. zł nigdy nie da się zrekompensować. Jeśli kiedykolwiek jakaś moja sprawa trafi do sędziów, którzy mnie skazali, będę wnioskował o odwołanie ich od jej rozpatrywania.

Czy funkcjonariusze policji chcący nałożyć panu mandat i ci, którzy skierowali wniosek do sądu, zostali ukarani?

– Jak dotąd nikt nie poniósł żadnych konsekwencji w tej sprawie. Odszkodowanie wprawdzie wypłaci Sąd Okręgowy w Bydgoszczy, jednak są to pieniądze moje i obywateli. Podsumowując, wszyscy zapłaciliśmy odszkodowanie. Funkcjonariusze nawet nie ponieśli odpowiedzialności dyscyplinarnej, policja cały czas twierdzi, że nie popełniła przestępstwa.

Zastępca naczelnika wydziału ruchu drogowego w Bydgoszczy stwierdził w rozmowie ze mną, że się na tym wszystkim nie zna i to sąd musi ustalić, czy doszło do wykroczenia. Dochodzi do tego, że wnioski do sądu policja wysyła na próbę. Miałem styczność z wieloma policjantami, większość z nich nie ma elementarnej wiedzy. Niektórzy z nich mają wyższe wykształcenie, jednak ich dyplomy nie mają żadnej wartości.

Czy ostatnie przeżycia zmieniły pana?

– Zrobiłem się ostrożny. Rejestruję przebieg każdej kontroli drogowej. Nigdy nie daję policjantowi dokumentów do ręki. Podczas kontroli drogowych funkcjonariusze wykonywali zdjęcia moich dokumentów prywatnymi aparatami. Nie wiadomo, co później stało się z tymi plikami.

Niczego też nie podpisuję. Zawsze obserwuję policjanta podczas kontroli. Polecam to wszystkim, nie dajmy sobie wmówić, że jesteśmy przestępcami i piratami drogowymi. Próbuje zmienić sytuację przeciętnego kierowcy, żeby na drodze nie czuł się jak intruz, który jest co chwilę kontrolowany, przeszukiwany. Bardzo chętnie i bezpłatnie udzielił pomocy prawnej każdemu kierowcy, któremu policjanci wyrządzili szkody, grozili i straszili mandatami, bezprawnie zatrzymali dowód rejestracyjny.

do faktu, że pracownik nie był upoważniony do przewożenia w pojeździe nauki jazdy. Nie było słowa o podstawach prawnych do uznania mnie za winnego. Sędzia całkowicie nie rozumiał, kiedy mamy do czynienia ze szkoleniem podstawowym, a kiedy ze szkoleniem uzupełniającym. W uzasadnieniu wyroku raz jest mowa o tym, że popełniłem wykroczenie, w dalszej części sędzia twierdzi, że popełniłem przestępstwo z art. 97 kodeksu wykroczeń. To kolejny absurd! W tym momencie wyrok staje się komediowy.

Z kolei w marcu, w odpowiedzi na ponaglenie Michała Józwiaka, prezes Sądu Okręgowego w Bydgoszczy napisał: „Jednocześnie informuję, iż dostrzegając uchybienia w rozpoznaniu sprawy wystąpiłem z wnioskiem do prokuratora generalnego o wniesienie kasacji na Pana korzyść”.

Kasacja została wniesiona i trafiła do Sądu Najwyższego. Ten na rozprawie, która odbyła się 10 czerwca, postanowił, że „uchyla za skarżony wyrok i uniewinnia Michała Józwiaka, zaś kosztami postępowania obciąża Skarb Państwa”. W opinii Sądu Najwyższego, rozpatrując sprawę jako pierwszy Sąd Rejonowy rażąco naruszył przepisy prawa materialnego, z ko-

lei Sąd Okręgowy powielił fatalną pomyłkę. SN zwrócił także uwagę na brak należytej kontroli instancyjnej.

To nie był jednak koniec walki Michała Józwiaka o sprawiedliwość. Postanowił ubiegać się o odszkodowanie i zadośćuczynienie. Sprawę rozpatrywał Sąd Okręgowy w Bydgoszczy. W wyroku z 16 kwietnia uznał, że właścicielowi Ośrodka Szkolenia Kierowców „Motoklub” w Więcborku należy się 4 tys. zł zadośćuczynienia za doznaną krzywdę i ponad 4,3 tys. zł odszkodowania za niesłuszne ukaranie. Ta druga kwota wiąże się m.in. z utratą zarobków (konieczność uczestniczenia w rozprawach sądowych), kosztami wysłania pism procesowych oraz faktem, że ze szkolenia w „Motoklubie” zrezygnował kursant, którego spotykały nieprzyjemności związane z wizytami policji, wypytującej o Józwiaka.

Odnosząc się do przyznania 4 tys. zł zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, sąd stwierdził, że prawomocne ukaranie właściciela szkoły jazdy i wymierzenie mu kary za wykroczenie drogowe podważyło wiarygodność, naruszało jego dobre imię i prestiż prowadzonej firmy.

Jakub Ziębka

Drzewa przy drogach. Wycinać czy nie?

Najwyższa Izba Kontroli chce zmniejszenia liczby drzew rosnących przy drogach, żeby w ten sposób podnieść bezpieczeństwo kierowców. Czy dzięki temu będzie mniej wypadków samochodowych? Ekolodzy protestują.



no jak najwięcej nowych drzew, ale niekoniecznie w miejscach, w których wcześniej dochodziło do śmiertelnych wypadków. Nie postulujemy wycinki przydrożnych drzew, a jedynie powstrzymanie się od sadzenia nowych w miejscach, o których mowa.

■ Bezlitosne statystyki

Również według Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, drzewa przy drogach są jednym z istotnych zagrożeń, potęgującym skutki wypadków. Z danych urzędu wynika, że co roku przyczyniają się do śmierci kilkuset osób. Tylko w 2013 roku doszło do 2055 wypadków (6 proc. ogółu) polegających na uderzeniu w drzewo. W ich wyniku śmierć poniosły 473 osoby, co stanowi 14 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych. Jak przekonują specjaliści, wypadki tego typu charakteryzują się bardzo dużą śmiertelnością – na 100 wypadków ginęły średnio 23 osoby, przy czym, dla porównania, w zderzeniach czołowych na 100 wypadków ginęło średnio piętnaście osób.

■ Na północy i zachodzie kraju jest najgorzej

– Wypadki związane z wjechaniem w drzewo stanowią bardzo poważny problem szczególnie w północnych i zachodnich województwach Polski – tłumaczą przedstawiciele KRBRD. – Wiąże się to z charakterem dróg tej części Polski. W przeważającej części drogi przebiegają trasą dawnych traktów, które były wysadzone drzewami. W wielu wypadkach po wybudowaniu utwardzonych dróg drzewa znalazły się bezpośrednio przy ich krawędzi, w odległości mniejszej niż 1,5 metra. Taka lokalizacja drzew w rejonie dróg, bez zachowania choćby minimalnej wolnej od przeszkód strefy bezpieczeństwa, powoduje w sytuacji najmniejszego błędu kierowcy, usterki pojazdu lub złego stanu nawierzchni wypadek, w którym z dużym prawdopodobieństwem będą zabici lub ciężko ranni.

Dodatkowo, zdaniem przeciwników drzew przy drogach, wpływają one negatywnie na zachowania kierowców i zwiększają ryzyko wy-

Urzednikom chodzi o to, że przepisy uzależniające usunięcie drzew z niebezpiecznych miejsc i zastąpienie ich nowymi są nieprecyzyjne. Rok temu NIK przeprowadziła kontrolę sprawdzającą bezpieczeństwo ruchu drogowego w całym kraju. Jednym z wniosków była konieczność zmiany praktyki w zakresie usuwania drzew z pasa drogowego.

■ Wycinać można, ale pod warunkiem

Obecne przepisy zezwalają na wycinanie drzew, które potencjalnie zagrażają kierowcom. Jednak za każde wycięte trzeba posadzić nowe. W praktyce oznacza to, że w pasie drogowym jedno wycięte drzewo zastępują nierzadko trzy inne, które z czasem zaczynają zagrażać bezpieczeństwu kierowców. Dlatego prezes NIK zdecydowa-

wał się skierować wniosek do Trybunału Konstytucyjnego o stwierdzenie niezgodności tego zapisu z konstytucją. Chce, żeby przepisy dokładnie regulowały, że nowe drzewa mogą być sadzone tylko w miejscach bezpiecznych, niezagrożających kierowcom, bo inaczej działania te są pozbawione sensu.

■ Zmian chcą też rodziny ofiar wypadków

– Chcemy takiej zmiany przepisów, która umożliwi sadzenie nowych drzew w pasie drogowym w pobliżu miejsca, gdzie wcześniej wycięto niebezpieczne dla kierowców drzewo – wyjaśnia prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski. – Wpływają do nas w tej sprawie sygnały od rodzin osób, które zginęły na skutek zderzenia z drzewem. Oczywiście chcemy, żeby w Polsce sadzo-

padków, na przykład zawężając skrajnię drogi i zmuszając do zjazdu na przeciwny pas ruchu, pogarszając widoczność na skrzyżowaniach i zjazdach, zasłaniając znaki drogowe, ograniczając miejsce dla ruchu pieszego i widoczność na przejściach dla pieszych czy w końcu powodując szkody w infrastrukturze drogowej.

■ Ekolodzy będą bronić drzew

W obronie przydrożnych drzew tradycyjnie staje ekolodzy.

„Nie drzewa zabijają” – przekonuje w jednym ze swoich felietonów na łamach „Gazety Wyborczej” Adam Wajrak, dziennikarz, fotograf i miłośnik przyrody. „One nie wyskakują na drogę. Rzeki i jeziora nie topią przecież tych, co po piwku skaczą na dzikim kąpielisku do wody na główkę. Skoro nie zasypujemy z tego powodu jezior, to tak samo ostrożnie trzeba postępować z drzewami, które są ważnym elementem otaczającego nas świata. (...) Zamiast szczuć na drzewa, trzeba się zabrać do wprowadzania takich rozwiązań, jakie są u naszych zachodnich sąsiadów. W Brandenburgii, zamiast wycinać drzewa, ustawiono ponad 1,3 tys. km barierek i liczba wypadków w latach 1997 – 2005 zmalała o 33 proc., a liczba ofiar śmiertelnych – o dwie trzecie”.

■ Kierowcy są podzieleni

Po wypadku w Chełmnie, gdzie siedmioro młodych ludzi straciło życie, gdy auto, którym jechali, uderzyło w drzewo, kierowca rajdowy Krzysztof Hołowczy napisał na Facebooku: „Rocznie w Polsce w zdarzeniach z drzewami ginie kilkaset osób! Wyobraźcie sobie, jaki to bezmiar tragedii dla ich najbliższych... Tysiące zostaje inwalidami do końca życia... Tylko dlatego, że ktoś bezmyślnie posadził drzewo przy drodze – bo tak robili już nasi dziadkowie, w czasach, gdy podróżowało się furmankami”.

– Moim zdaniem, wycinanie drzew to absurd – mówi Arkadiusz Podolski, zawodowy kierowca. – Oczywiście, że uderzenie w drzewo jest niebezpieczne, ale zazwyczaj jest to wina kierowcy, który jedzie za szybko. Jak wjeżdżam w aleję, którą okalają drzewa, to zwalniam. Przy 40 km/h, nawet jak wyskoczy zwierzę albo ktoś wyjedzie z naprzeciwka, trudno się zabić. Ale ja obserwuję na nadmorskich trasach kierowców, którzy między drzewami mkną 120 km/h na godzinę, nie dziwie się więc, że giną w zderzeniu z drzewem. Trzeba wychowywać i kształcić kierowców, a nie wycinać drzewa, żeby ludzie mogli jeździć 200 km/h po betonowej pustyni. Od tego są autostrady.

Wniosek do Trybunału Konstytucyjnego został skierowany miesiąc temu. Prawdopodobnie do końca czerwca TK zajmie stanowisko w tej sprawie.

Anna Łukaszuk

dokończenie ze str. 8 ➤

Tematyka szkolenia obejmowałaby zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, pedagogiki, psychologii, etyki oraz prawa. Egzamin teoretyczny miałby formę testu, składającego się z dwudziestu pytań. Z kolei praktyczny miałby polegać na przygotowaniu przez instruktora scenariusza zajęć i ich przeprowadzeniu przed komisją. Oceniana byłaby poprawność merytoryczna i metodyczna, stosowanie aktywizujących metod nauczania i środków dydaktycznych, komunikacja ze słuchaczami oraz stosowanie technik motywacyjnych.

■ Stały nadzór

Z kolei w procesie certyfikacji OSK ocenie podlegałyby: infrastruktura (wymagania odnośnie bazy materialnej i sposób jej wykorzystania, organizacja ośrodka, współpraca ze środowiskiem), kadra szkoląca (jej kwalifikacje, kompetencje i rozwój), program i przebieg szkolenia oraz ocena wyników szkolenia. „Ośrodki szkolenia kierowców, które pozytywnie przejdą procedurę certyfikacji, dają gwarancję rzetelnego wykonywania usługi szkolenia na najwyższym poziomie. Należy tutaj podkreślić, że osiągnięcie celu procesu szkolenia, tj. przygotowanie przyszłego kierowcy do bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu prowadzenia pojazdu jest możliwe tylko poprzez rzetelną realizację procesu szkolenia przez wykształconą, posiadającą odpowiednie kwalifikacje i kompetencje kadre szkolącą. Praca OSK, którym został wydany certyfikat, podlega stałemu nadzorowi, który ma na celu zapewnienie, że jakość świadczonych usług pozostaje stale na wymaganym poziomie” – czytamy w piśmie wysłanym przez ITS do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Instytut podkreśla także, że posiada czterystoletnie doświadczenie w prowadzeniu certyfikacji w zakresie szkolenia kierowców.

■ Obowiązek? W żadnym wypadku!

Jak resort infrastruktury i rozwoju odniósł się do propozycji ITS? Na razie Łukasz Twardowski, szef departamentu transportu drogowego MliR, zwrócił się do organizacji branżowych o zaopiniowanie projektu. Oceny nie są pozytywne.

Stowarzyszenie KIEROWCA.PL zwraca na przykład uwagę na wydanie przez ITS w ciągu czternastu lat tylko siedmiu dobrowolnych certyfikatów w zakresie usług świadczonych przez ośrodki szkolenia kierowców. „Zwłaszcza ta ostatnia cyfra odzwierciedla realne zapotrzebowanie środowiska OSK na usługi certyfikacyjne realizowane w tej formie. Nie można jednak wiązać tego z niechęcią ośrodków do samodoskona-

lenia i ponoszenia związanych z tym kosztów. Wystarczy wspomnieć, że Ogólnopolskie Stowarzyszenie KIEROWCA.PL w ciągu zaledwie czterech lat prowadzenia dobrowolnych kursów trenera-wykładowcy na kursach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej i szkoleniach okresowych dla kierowców wykonujących przewóz drogowy przeszkoliło w tym zakresie ponad 610 osób. Przytoczone przez ITS liczby dobitnie wskazują, że proponowane rozwiązania nie zostały uznane przez rynek OSK za użyteczne. Nie można zatem dążyć do wprowadzenia obowiązku korzystania z nich. Działania takie zostałyby odebrane jako odgórnym nacisk na korzystanie z niepopularnych i nieefektywnych usług oferowanych przez ITS” – czytamy w opinii wysłanej resortowi infrastruktury i rozwoju.

■ Promować najlepszych?

Stowarzyszenie KIEROWCA.PL ocenia także, że jedną z idei przyświecających autorom propozycji była „walka z realizacją byle jakich lub

Tematyka szkolenia obejmowałaby zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, pedagogiki, psychologii, etyki oraz prawa. Egzamin teoretyczny miałby formę testu, składającego się z dwudziestu pytań.

wręcz brakiem realizacji rzetelnych programów szkolenia”. Analizując dokumentację dołączoną przez ITS, władze stowarzyszenia odniosły wrażenie, że proponowana forma oceny dotyczy przede wszystkim kwestii formalno- strukturalnych. „Pomijane są natomiast kwestie związane bezpośrednio z procesem dydaktycznym – metodyka kształcenia, jakość stosowanych pomocy naukowych, ocena stosowanych programów nauczania. W naszej opinii to właśnie te elementy stanowią o wysokiej efektywności procesu kształcenia kandydatów na kierowców. Zasadne jest zatem rozpoczęcie dyskusji związanej z możliwościami opracowania i wdrożenia zasad formalnej oceny stosowanych metod kształcenia i promowania OSK stosujących rozwiązania uznane za najefektywniejsze. Tego typu działanie dałoby gwarancję rzetelnego kształcenia” – ocenia Stowarzyszenie KIEROWCA.PL.

Niezbyt wysoko propozycję ITS ocenia także Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

– Zdecydowanie nie zgadzamy się z kolejnymi kursami i egzaminami, które mieliby przechodzić instruktorzy – mówi szef organizacji Krzysztof Bandos. – To byłoby już dla nich za dużo. Certyfikacja ośrodków to osobna sprawa, trzeba się nad tym jeszcze zastanowić.

Jakub Ziębka



Francuski łącznik

Co łączy Francję, Formułę 1 i naukę jazdy? Okazuje się, że więcej, niż pozornie mogłoby się wydawać.

Francuska motoryzacja ma w Polsce sympatyków, jak i zagorzałych przeciwników. Niezależnie od przekonań nie można jednak odmówić Francuzom znaczącej roli w kształtowaniu światowego rynku motoryzacyjnego. W pewnej kategorii są wręcz globalnymi liderami. Mowa tu o mikrosamochodach.

Po ulicach wielu francuskich miast jeżdżą bardzo charakterystyczne małe samochodziki, przypominające wyglądem auta miejskie, lecz o bardzo ograniczonych osiągnięciach. Roczna sprzedaż tego typu pojazdów sięga kilkudziesięciu tysięcy sztuk. Popularność zyskały w dużej mierze dzięki temu, że w większości przypadków mogą się nimi poruszać osoby pełnoletnie, nawet jeśli nie mają prawa jazdy. Samochody marek o egzotycznie brzmiących nazwach, takich jak: Aixam, Chatenet, Microcar czy Ligier, zaczęły pojawiać się również na ulicach naszych miast.

■ Rajdowe korzenie

Mikrosamochody mają różne typy homologacji, w zależności od tego można się nimi poruszać, posiadając prawo jazdy kategorii AM (przy homologacji L6e dla czterokołowców lekkich) i B1 (przy homologacji L7e dla czterokołowców). Oferta każdego z wyżej wymie-



nionych producentów dostępna jest na polskim rynku i obejmuje pojazdy homologowane w obydwu kategoriach. Niestety, przejrzenie cenników może przyprawić o zawrót głowy. Mimo że pojazdy te są tylko namiastką pełnowymiarowych samochodów, koszty ich zakupu wcale nie są niższe. Ceny zaczynają się

od około 34 tys. zł za najubożej wyposażone wersje, zaś topowe modele kosztują ponad 60 tys. zł. Nic dziwnego, że potencjalni nabywcy chętniej dokonują zakupów na rynku wtórnym. Dysponując kwotą około 20 tys. zł możemy wybierać w ofercie około pięcioletnich mikrusów. Wśród nich znajduje się również li-

gier optimax. Może wydawać się to nieprawdopodobne, ale producent ma bogate tradycje sportowe. Firma została założona w 1968 roku przez kierowcę wyścigowego Guya Ligiera, który dwukrotnie (1959 i 1960 roku) został mistrzem motocyklowym Francji w klasie 350 cm³ i 500 cm³. Z kolei w latach 1966 – 1967 był kierowcą Formuły 1, a od 1964 do 1973 roku brał udział w wyścigach 24h Le Mans. Przez wiele lat Ligier Automobiles specjalizowało się w budowie bolidów Formuły 1 i osiągało na tym polu sukcesy. W sezonie 1977 zespół Ligier wygrał Grand Prix Szwecji, w sezonie 1979 – Grand Prix Brazylii, Grand Prix Argentyny oraz Grand Prix Hiszpanii. Ostatnim sukcesem było wygranie w 1996 roku roku kultowego Grand Prix Monako. Czy zatem w optimaksie można doszukać się chociaż odrobiny sportowego charakteru? Jak sprawdza się jako narzędzie do szkolenia kierowców?

■ Komfort? Tę kwestię przemilczmy...

Pierwsze, co rzuca się w oczy, to wszechobecny plastik. Nadwozie to stalowo-aluminiowa rama, do której doklejone są płyty poszycia zewnętrznego, wykonane z tworzywa sztucznego. Tego typu technologia przekłada się wprawdzie na niską masę pojazdu, ale jednocześnie powoduje wrażenie delikatności i wiotkości konstrukcji. Podobnie jest w kabinie. Wnętrze wykonano twardym plastikiem o nie najwyższej jakości. Znaczna część elementów, takich jak klamki i korbki, jest delikatna, co rodzi obawy o ich trwałość. Obawy uzasadnione. Zdarzały się przypadki, że kursanci z większą krzepą po prostu łamali te elementy. Zespół wskaźników jest za to na wskroś nowoczesny. Kierowca ma przed oczami ciekłokrystaliczny wyświetlacz, informujący o aktualnej prędkości, położeniu automatycznej skrzyni biegów, poziomie paliwa, obrotach, temperaturze zewnętrznej i przebiegu. Kwestie dotyczące komfortu lepiej dyplomatycznie przemilczeć. Wystarczy wspomnieć, że do kabiny zmieszczą się dwie dorosłe osoby i zniósą podróż na krótkim dystansie. Zdecydowanie nie są to komfortowe warunki pracy dla instruktora.

■ Silne wibracje

Pod maską ligiera pracuje dwucylindrowy, czterozaworowy silnik Diesla o pojemności 505 cm³, zaprojektowany przez włoską firmę Lombardini. Zapewnia on moc maksymalną 4 KW, osiąganą przy 3000 obr./min, oraz maksymalny moment obrotowy 17 Nm przy 1700 obr./min. Motor współpracuje z automatyczną skrzynią biegów. Maksymalna prędkość to 45 km/h. Według producenta, spalanie powinno wynosić 3,6 l/100 km. Doświadczenia wskazują, że nie jest to jednostka szczególnie problematyczna i wymagająca.



jąca. Zastrzeżenia można mieć jedynie do kultury jej pracy. Do kabiny przenoszą się bardzo silne wibracje, a wygłuszenie silnika pozostawia wiele do życzenia. Dłuższe podróże w takich warunkach mogą być zatem naprawdę dużym wyzwaniem.

Układ jezdný małego francuza opiera się na kolumnach McPhersona z przodu i wahaczach ze sprężynami śrubowymi z tyłu. Za kontakt z nawierzchnią odpowiadają 13-calowe koła z oponami w rozmiarze 145/80. Nad bezpiecznym wytracaniem prędkości czuwają hamulce tarczowe zastosowane na obu osiach. Trudno rozwozić się nad charakterystyką prowadzenia pojazdu dysponującego tak niewielkimi osiąganymi. Wystarczy powiedzieć, że w zakresie osiąganym przez niego prędkości kierowca może w pełni bezpiecznym sposobem kontrolować sytuację na drodze.

■ Części zamienne? Mamy problem

Nasze rozważania dotyczące mikrosamochodów rozpoczęliśmy od kwestii wysokich kosztów związanych z ich zakupem. Jak zatem wygląda ich codzienna eksploatacja? Ligier nie jest zatem nadmiernie problematycznym. Kłopoty mogą sprawiać przede wszystkim delikatne elementy wykończenia wnętrza, które łatwo uszkodzić. Zarówno silnik, automatyczna skrzynia biegów jak i zawieszenie dosyć dzielnie znoszą jazdę po naszych drogach. To istotne, gdyż dostęp do części zamiennych nie jest najłatwiejszy. Wpływ na to ma ciągle niewielka popularność tego typu pojazdów na naszym rynku. Na próżno szukać podzespołów w ofercie dużych hurtowni motoryzacyjnych. Pozostają firmy specjalizujące się w częściach zamiennych do tego typu pojazdów. Jednak ceny mogą przyprawić o ból głowy. Przykładowo – amortyzator przedni do ligiera kosztuje około 560 zł, wahacz to wydatek rzędu



250 zł, klocki hamulcowe – 130 zł, końcówki drążków – 165 zł, błotnik przedni – 430 zł, a zderzak ponad 550 zł. Niewielka jest również podaż części na Allegro.

■ Dobrze na początek

Głośny, ciasny, ale własny. Te słowa chyba najlepiej oddają charakter ligiera optimaksa, jak i innych mikrosamochodów. Konfrontację z pełnowymiarowymi autami przegrywają pod każdym względem. Jednakże takie porównania nie mają sensu. Mikrosamochody dla wielu młodych ludzi są przepustką do świata motoryzacji. Dla przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców mogą stanowić istotne uzupełnienie oferty. Zwłaszcza że zainteresowanie tego typu pojazdami wśród najmłodszych użytkowników dróg będzie stopniowo rosło. Warto zatem rozważyć zakup mikrosamochodu. Oczywiście przez wzgląd na koszty na rynku wtórnym.

Dariusz Piorunkiewicz

Dziękujemy firmie Auto Kurs – Szkoła Bezpiecznej Jazdy za udostępnienie pojazdu do zdjęć.

Wielka Brytania

testuje nowe rozwiązania

Siedemnastoletni Grant Ferguson jest pierwszym Brytyjczykiem, który pomyślnie przeszedł nową formę egzaminu praktycznego, zakładającą m.in. poruszanie się po mieście za pomocą nawigacji. Rozwiązanie jest na razie testowane. Niewykluczone jednak, że już wkrótce będzie obowiązywało na terenie całej Wielkiej Brytanii.

Eksperymentalny egzamin praktyczny odbył się pod koniec kwietnia. Do końca tego roku ma do niego podejść aż tysiąc osób z dwudziestu wybranych ośrodków egzaminacyjnych. Chodzi m.in. o Blackpool, Glasgow, Edynburg, Manchester, Oxford, Norwich, Sunderland i Swansea. Brytyjskie gazety piszą, że jeśli nowa formuła egzaminu się sprawdzi, będzie to największa zmiana w tamtejszym systemie egzaminowania od prawie dwóch dekad.

■ GPS i pytania w trakcie jazdy

Na czym konkretnie ma ona polegać? Autorzy proponowanej reformy mówią, że celem jest uzyskanie wiedzy, czy egzamin praktyczny na prawo jazdy może być bardziej realistyczny i dostosowany do współczesnych zasad korzystania z dróg. Co to znaczy w praktyce? W ramach testowanej wersji egzaminu praktycznego kandydat na kierowcę musi się m.in. wykazać umiejętnością korzystania z systemu nawigacji satelitarnej. Taka jazda, według wskazań głosowych dawanych przez urządzenie odpowiednio wcześniej ustawione przez egzaminatora, trwa 20 minut. To nie koniec nowinek przygotowanych przez Driver and Vehicle Standards Agency, czyli działającą na terenie Anglii, Szkocji oraz Walii agencję rządową odpowiedzialną m.in. za bezpieczeństwo na drogach i egzaminy na prawo jazdy. Kandydaci muszą odpowiadać na pytania egzaminatora z zakresu eksploatacji pojazdu w trakcie prowadzenia samochodu. Zrezygnowano natomiast z takich zadań, jak zawracanie na drodze i cofanie w lewo po łuku. W zamian zaproponowano parkowanie przodem, zatrzymanie, a następnie wycofanie w lewo lub w prawo oraz wyjazd z parkingu oraz zatrzymanie się po prawej stronie drogi, w bezpiecznym miejscu, wycofanie o dwie długości samochodu, a następnie kontynuowanie jazdy.

Koncepcja zaproponowana i testowana przez Driver and Vehicle Standards Agency została dość przychylnie przyjęta przez The Driving Instructors Association, czyli największą brytyjską organizację zrzeszającą instruktorów nauki jaz-



dy. Jej członkowie uważają, że wprowadzenie nowej formy egzaminu to dobry pomysł, bo pozwala to lepiej ocenić umiejętności kandydata na kierowcę niż w dotąd istniejącym systemie.

■ Brytyjskie zasady

Brytyjskie prawo dopuszcza dwie możliwości nauki jazdy. Żeby nauczyć się jeździć, można udać się do ośrodka szkoleniowego lub poprosić osobę prywatną (kogoś z rodziny lub przyjaciela) o udzielenie lekcji jazdy. Przy czym osoba ta musi spełniać dwa warunki: mieć ukończone 21 lat oraz od co najmniej trzech lat posiadać prawo jazdy, wydane w Wielkiej Brytanii lub w krajach Unii Europejskiej. Nie trzeba, tak jak w Polsce, wyjeździć określonej liczby godzin. Do egzaminu można przystąpić w dowolnym przez siebie wybranym momencie.

Żeby otrzymać prawo jazdy, trzeba zdać zarówno egzamin teoretyczny, jak i praktyczny. Teoretyczny składa się z dwóch części. Najpierw trzeba rozwiązać test, który składa się z 50 pytań, 45 to typowe pytania wielokrotnego wyboru, kolejnych pięć dotyczy przykładowych sytuacji na drodze, z jakimi kierowca może mieć

do czynienia. Żeby zdać, trzeba odpowiedzieć poprawnie na 43. Na udzielenie wszystkich odpowiedzi ma się 57 minut. W drugiej części egzaminu teoretycznego sprawdzana jest umiejętność oceny sytuacji i przewidywania zagrożeń występujących na drodze. Prezentowane są filmy, które zawierają sceny z codziennymi sytuacjami drogowymi. Zadaniem zdającego jest jak najszybsze zidentyfikowanie zagrożenia.

Egzamin praktyczny trwa ok. 40 minut. To sprawdzian umiejętności w zakresie poruszania się po rondach, skrzyżowaniach, a tam, gdzie to możliwe – drogach ekspresowych, drugorzędnych i osiedlowych. Jazdę po mieście poprzedza badanie wzroku. Kandydat na kierowcę jest proszony przez egzaminatora o przeczytanie numerów z tablicy rejestracyjnej samochodu z odległości 20,5 metra. Jeszcze przed uruchomieniem silnika egzaminowany musi pokazać i wyjaśnić, jak wykonać proste czynności związane z obsługą auta.

Egzamin teoretyczny zdaje w Wielkiej Brytanii ponad 50 procent kandydatów na kierowców, praktyczny – o kilka procent egzaminowanych mniej.

Jakub Ziębka

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Jazda dla instruktora

Drugi numer „Szkoly Jazdy” dla
instruktora w Twoim OSK,
w specjalnej ofercie **ZA PÓŁ CENY!**



Szczegóły na www.szkola-jazdy.pl

**Promocja
dla OSK**

Edukacja potrzebna od zaraz

W przedszkolu, szkole podstawowej, zawodowej, średniej oraz na uczelniach powinien być przedmiot, który możemy nazwać roboczo ruchem drogowym. Wystarczą zajęcia raz w tygodniu. Mogłyby być prowadzone przez specjalistów z dziedziny prawa o ruchu drogowym, policjantów, ratowników medycznych, psychologów transportu, instruktorów nauki i techniki jazdy.



że każdy uczestnik ruchu drogowego musi szanować i dbać o bezpieczeństwo innych. Jeżeli małe dziecko zostanie nauczone poszanowania prawa i państwa, to będzie myślało, że przekraczanie prędkości albo jazda pod wpływem alkoholu jest złem w czyste postaci.

W przedszkolu, szkole podstawowej, zawodowej, średniej oraz na uczelniach powinien być przedmiot, który możemy nazwać roboczo ruchem drogowym. Wystarczą zajęcia raz w tygodniu. Mogłyby być prowadzone przez specjalistów z dziedziny prawa o ruchu drogowym, policjantów, ratowników medycznych, psychologów transportu, instruktorów nauki i techniki jazdy. Taka edukacja dałaby wymierne rezultaty. Jestem pewien, że bezpieczeństwo na polskich drogach uległoby znacznej poprawie.

■ Proste recepty

Młody człowiek byłby edukowany przez kilkanaście lat. Edukację w szkole podstawowej można zakończyć egzaminem na kartę rowerową. Szkoła gimnazjalna przygotowywałaby do otrzymania uprawnień do jazdy motorowerem. Szkoła średnia dawałaby podstawy do zdania egzaminu na prawo jazdy na samochód. Teoria nie trwałaby 30 godzin, a trzy lata. W taki sposób można młodego człowieka spokojnie przygotować do samodzielnego poruszania się w ruchu drogowym.

Dzisiaj 30 godzin teorii to często fikcja. Dowodem jest dramatyczna zdawalność na egzaminie państwowym. Tematy są przerabiane szybko i po łebkach. Młodemu człowiekowi uczęszczającemu do liceum powinien zostać dodany przedmiot ruch drogowy, tak samo ważny jak matematyka czy historia.

Dziwi mnie, gdy Polacy przedstawiają proste recepty na osiągnięcie sukcesu. Podniesienie kar, ustawienie znaku ograniczającego prędkość nie spowodują wzrostu bezpieczeństwa na drodze. Kluczem do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest edukacja. Wysokie kary powinny być ostatecznością. Nie dajmy się zwieść obietnicy, że to uzdrowi sytuację na polskich drogach. Większość kierowców będzie po prostu jeździła bez prawa jazdy.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy

Czy żyjemy w kraju mlekiem i miodem płynącym? No to wskazywałaby kampania wyborcza.

Prezydenci kandydaci pozorowali, że zależy im na wyborcach. Jak w amerykańskim wrestlingu, udawali zadawanie groźnych ciosów. Jak zwykle wybory prezydenckie czy parlamentarne to niekończący się festiwal obietnic i szczerych chęci do niesienia pomocy biednym, potrzebującym, pokrzywdzonym przez los lub państwo, w którym przyszło nam żyć, mieszkać i pracować.

Każda silna grupa społeczna, wiedząc, że można ogrzać się w blasku kandydatów oraz coś dla siebie z tego wielkiego tortu wykroić, starała się wykrzyczeć swoje roszczenia. Związkowcy wspierają oficjalnie lub mniej oficjalnie kandydatów, ci z kolei wiedzą, że każda uściśnięta dłoń i każdy wysłuchany wyborca to potencjalny głos. A zadowolony wyborca może przekonać rodzinę, znajomych. Wte-

dy słupki procentowe rosną, a uśmiechy sztabowców są coraz szersze.

■ Kary? Nie, edukacja!

Obserwując kampanię wyborczą nie zauważyłem, żeby środowiska reprezentujące szkoły jazdy jakoś zaciekle zawalczyły o prawa właścicieli szkół jazdy, instruktorów oraz najważniejszego ogniwa, czyli kursantów. Zaostriamo kary za jazdę po alkoholu, uważając, że takie działania poprawi bezpieczeństwo na drogach. Nic bardziej mylnego. Osiągnięcie tego celu umożliwi nam tylko edukacja. Już przedszkolaki powinny mieć prowadzone zajęcia z ruchu drogowego. Program powinien zawierać więcej informacji niż wskazanie, że podczas wyświetlenia zielonego światła możemy iść albo jechać, a czerwonego – powinniśmy stać. Skupmy się na wyrobieniu postaw nieagresywnych u kierowców, pieszych, rowerzystów. Edukujmy i tłumaczymy,

SKLEP INTERNETOWY

www.sklep.e-kierowca.pl



***...bo liczy się serwis
...i zniżki dla stałych Klientów.***



Ekonomiczne główkowanie

Spróbujmy dokonać analizy bilansu, który wbrew pozorom nie musi być czymś skomplikowanym i wyłącznie przeznaczonym dla specjalistów z dziedziny rachunkowości. Nie mając fachowej wiedzy musimy jednak posiadać coś w zamian – intuicję ekonomiczną.



Paweł Żuraw

Ostatnie dwa moje artykuły w „Szkole Jazdy” poświęcone były problemom usystematyzowania posiadanego przez OSK majątku. Zostały w nich określone istotne z punktu widzenia zarządzania firmą podstawowe pojęcia. Opisałem aktywa trwałe, obrotowe, wartości niematerialne i prawne, środki trwałe, inwestycje, a także kapitały: własne i obce. Zagadnienia ekonomiczne nie są pojęciami łatwymi. Zwłaszcza jeżeli brakuje nam pewnych podstaw, czyli tzw. bazy, dzięki której o wiele łatwiej jest zrozumieć otoczenie biznesowe. Współczesny biznes wymaga profesjonalizmu. Idzie z nim w parze analityczne myślenie, racjonalne zarządzanie, a także planowanie operacyjne i strategiczne.

W majowym numerze „Szkoly Jazdy” pokusiłem się o sporządzenie bilansu dla OSK, wyraźnie podkreślając, że tego rodzaju narzędzie zarządzania nie jest wymagane prawem, ale pokazuje w czytelnej, tabelarycznej formie stan posiadanego przez firmę majątku. Jest to oczywiście jedna z metod graficznego pokazania potencjału przedsiębiorstwa.

Spróbujmy dokonać analizy bilansu, który wbrew pozorom nie musi być czymś skomplikowanym i wyłącznie przeznaczonym dla specjalistów z dziedziny rachunkowości. Nie mając fachowej wiedzy, musimy jednak posiadać coś w zamian – intuicję ekonomiczną.

■ Pętla finansowa

Każdy właściciel OSK zakładając swoją firmę musiał tego rodzaju intuicję w mniejszym lub większym stopniu posiadać. Jako przedsiębiorcy powinniśmy na pewno wyczuwać, że w swojej firmie dobrze byłoby mieć jak najwięcej kapitału własnego, czyli takiego, który został wypracowany wyłącznie przez nas.

Kapitał własny powinien być z zasady większy od kapitału obcego, który najczęściej stanowi pożyczone w banku pieniądze w postaci kredytów. Biznes ma wówczas sens, jeżeli bazuje w większym stopniu na własnym majątku, czyli tzw. kapitale własnym. Owszem, można bazować na kapitale obcym, czyli kredytach, ale pamiętajmy, że te zobowiązania trzeba kiedyś spłacić. Dlatego kredyty można zaciągać wówczas, jeżeli istnieje gwarancja ich spłaty. A kiedy mamy taką gwarancję? Kiedy jest koniunktura, czyli mówiąc wprost, kiedy biznes się kręci.

Jako przedsiębiorcy powinniśmy na pewno wyczuwać, że w swojej firmie dobrze byłoby mieć jak najwięcej kapitału własnego, czyli takiego, który został wypracowany wyłącznie przez nas.

Nie trzeba być z zawodu ekonomistą, żeby wiedzieć, że zaciągnięte kredyty muszą na siebie w miarę szybko zarabiać. Jeżeli nasza działalność gospodarcza nie rokuje takich zarobków, należy bardzo poważnie się zastanowić, czy wzięcie kredytu, a więc zwiększenie kapitału obcego, nie pograży nas w coś, co określane jest mianem pętli finansowej.

Czym ona jest? Na pewno czymś, czego nie można życzyć nawet największemu wrogowi.

W skrócie, jest to wchodzenie w kolejne długi bez perspektywy wyjścia z problemów zadłużenia. To są naprawdę bardzo poważne sprawy, przez które już niejedyn kredytobiorca zniszczył sobie zdrowie, a może nawet życie.

■ Dynamika inwestycji

Jakie są motywy zaciągania kredytów, czyli wzrostu zobowiązań? Niewątpliwie jedną z przesłanek ekonomicznych jest chęć wzrostu inwestycji. Inwestycje, czyli aktywa firmy, są czynnikiem rozwoju, motorem zdynamizowania funkcjonowania firmy. Jednak inwestycje muszą mieć racjonalne przesłanki. Nie mogą być nieprzemysłane. Nie mogą wynikać z tzw. owczego pędu, polegającego na tym, że kupujemy coś, co tak naprawdę nie jest nam potrzebne, ale bo nam się podoba, jest modne, mają to inni i wypada to mieć.

Przyglądając się finansom naszej firmy zawsze powinniśmy być zainteresowani uzyskaniem z działalności wynikiem finansowym, czyli zyskiem netto. Zysk można tak naprawdę wypracować kapitałem własnym i kapitałem obcym, pod warunkiem (jak już wcześniej zaznaczyłem), że trafimy na tzw. koniunkturę. A z tym może być przecież różnie. Może się tak zdarzyć, że dzięki zaciągniętym kredytom szybko pomnożymy zyski. W przypadku OSK musieliśmy mieć na pewno od kilkunastu do kilkudziesięciu kursantów. Co jednak za tym idzie? Na pewno zatrudnienie dodatkowej kadry inżynierskiej, a z tym wiążą się przecież koszty, które w końcu też trzeba pokryć. Wypracowywanie zysku z kapitału obcego ma z reguły sens w przypadku przedsiębiorstw, fabryk, korporacji, gdzie są duże zamówienia, duża produkcja, a więc wówczas, kiedy istnieje gwarancja zwrotu zainwestowanego kapitału.



■ Logiczna gra

Musimy mieć świadomość tego, że jako przedsiębiorcy od zobowiązań nie uciekniemy. Zobowiązania są niejako wpisane w bieżącą działalność każdego przedsiębiorstwa. Nie trzeba wcale posiadać kredytów, żeby nie mieć zobowiązań. Wystarczy, że płacimy miesięcznie wynagrodzenie swoim pracownikom, a także płacimy składki ZUS, regulujemy ponoszone przez nas koszty. To wszystko są zobowiązania, czyli obowiązkowe długi, które musimy spłacić i których nie unikniemy. Dramatyczne sytuacje związane z prowadzeniem firmy mogą pojawić się wówczas, kiedy zobowiązania nie mogą być spłacone terminowo. Czym można je spłacić? Używa-

jąc terminologii bilansowej powiemy, że „inwestycjami krótkoterminowymi”. W tej pozycji najważniejsze są „środki pieniężne w kasie” lub „środki pieniężne na rachunku bankowym”.

Kiedy z kolei możemy mówić o występowaniu środków pieniężnych? Niewątpliwie wtedy, kiedy w firmie mamy do czynienia z płynnością finansową. Płynność to inaczej przepływ pieniędzy od kupca do sprzedawcy. Płynność to sprawny przepływ środków w okresie wykonania usługi czy sprzedaży. Bez płynności finansowej nie jesteśmy w stanie spłacać zobowiązań.

Jak widać, nasz biznes to swoiste koło zamknięte, logicznie poukładana gra i to gra niełatwa. Warto tę grę doskonalić, uczyć się jej reguł, bo to gwarantuje przetrwanie. Prowadząc działalność trzeba myśleć w kategoriach ekonomicznych, uczyć się kalkulować, liczyć marżę ze sprzedaży, cenę jednostkową usługi lub produktu.

■ Bądźmy solidarni!

Ostatnio miałem okazję wypowiedzieć się na temat ceny minimalnej. Nie będę się powtarzał, ale zachęcam, zapraszam do rzetelnego, uczciwego skalkulowania ceny usługi szkoleniowej.

W swoim postanowieniu osobiście zaczynam od skalkulowania usługi na poziomie 1,4 tys. zł. I nie jest to wcale chęć (przepraszam za wyrażenie) zdzierania skóry z klienta. Jest to chęć uczciwego zarabiania i dzięki temu oferowania jakościowej usługi. Czy jest w tym coś złego? Ktoś powie, że to mało, ktoś powie, że za dużo, a ktoś inny, że to w ogóle bez sensu, bo przecież 999 zł – to jest największy hit konkurencyjny. Nie namawiam do żadnej zmywy cenowej. Ja tylko proponuję i zachęcam do podjęcia odważnych, solidarnych decyzji. Dokonując takiego wyboru i ustalając cenę na powyższym poziomie w średniej wielkości mieście powiatowym w woj. dolnośląskim będę czekał na rozwój sytuacji. Jeżeli przyjdą kursanci, to dobrze, jeżeli nie przyjdą, to mówi się trudno. Może trzeba będzie zamknąć interes i zmienić branżę? Niewykluczone. Przynajmniej uczynię to z honorem i cytując klasyka – „w imię zasad”.

Życie pokazuje, że trzeba być elastycznym i zawsze przygotowanym na różne nieprzewidziane sytuacje, czasami nawet najgorsze. Nauka jazdy nie jest przecież szczytem marzeń i nie jest jedyną drogą zawodową, jaką można wybrać. Jednak trzeba przyznać, patrząc z pewnym sentymentem, że jest to miła, fajna i sympatyczna działalność, zwłaszcza dla ludzi, którzy lubią uczyć, a poza tym dla tych, którzy chcą służyć innym. Nigdy nie można przewidzieć, co los nam przeczyna. Ale zawsze trzeba pozostać optymistą i przede wszystkim nie bać się zmian, nawet tych, które z pozoru wydają się bardzo bolesne. Z poważaniem i wyrazami największego szacunku dla całej braci inżynierskiej. ■

BMW, VW i JAPOŃCZYKI bez tajemnic!



nowości



testy



historia



porady

trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

Kod 78, czyli automatyczne prawo jazdy

Automatyczne skrzynie biegów zyskują coraz większą popularność. W przypadku nowych samochodów z górnej półki są wybierane przez zdecydowaną większość klientów. Czy w niedalekiej przyszłości będzie to równoznaczne z większą liczbą praw jazdy z kodem ograniczenia 78, który uprawnia wyłącznie do prowadzenia pojazdów z automatyczną skrzynią biegów?

Przed długie lata w aucie z automatem rola kierowcy ograniczała się do wybrania trybu D lub R, docięnięcia gazu i utrzymania samochodu na drodze. Skrzynia samodzielnie zmieniała biegi. Docięnięcie pedału gazu do podłogi było równoznaczne z kick downem – włączeniem najniższego z dostępnych przełożeń w celu zapewnienia maksymalnej dynamiki.

Ograniczona liczba biegów (najpierw trzy, później cztery, a dopiero w latach 90. XX wieku – pięć), straty energii w przetworniku momentu obrotowego i opieszałość w działaniu sprawiały, że automatyczne skrzynie najlepiej pasowały do limuzyn, które były rzadko używane do ostrej jazdy, a silniki z ogromnym zapasem momentu obrotowego mogły skompensować mankamenty przekładni.

Kierowca zaczął odzyskiwać pełnię kontroli nad samochodem dopiero na początku lat 90. Wówczas zaczęły pojawiać się pierwsze systemy ręcznego wybierania biegów – jednym z nich był opracowany przez Porsche Tiptronic. Wcześniej w przekładniach były przyciski z napisem Sport czy tryby, które ograniczały zakres wykorzystywanych przełożeń, np. przestawienie selektora skrzyni w pozycję z cyfrą 3 było równoznaczne z wykorzystywaniem trzech pierwszych biegów. Rozwiązanie miało ułatwić jazdę z przyczepą, poruszanie się po luźnych nawierzchniach czy hamowanie silnikiem. Nadużywanie go mogło skrócić żywotność skrzyni.

W 1999 roku Fiat rozpoczął produkcję zautomatyzowanej skrzyni Selespeed. Rozwiązanie było genialne w swojej prostocie. Tradycyjną manualną przekładnię połączono z zespołem elektrohydraulicznych siłowników, które zmieniały biegi i sterowały sprzęgłem. Rola kierowcy ograniczała się do wybierania przełożeń – przyciskami na kierownicy lub selektorem skrzyni. Selespeed nie zachwycała prędkością działania, a po kilku latach eksploatacji okazała się awaryjna i droga w naprawach.

W tym czasie Volkswagen kończył pracę nad dwusprzęgłową przekładnią DSG. Inspiracją do jej stworzenia były wyczynowe samocho-



dy z lat 80. XX wieku. Z technicznego punktu widzenia DSG to zespół dwóch zautomatyzowanych przekładni. Każda dysponuje własnym sprzęgłem. Zmiany biegów następują w mgnieniu oka – spinając jedno sprzęgło, elektronika rozpina drugie. Innowacyjna przekładnia okazała się Świętym Graalem motoryzacji. Nie dość, że poprawiła osiągi, to ograniczyła zużycie paliwa! Początkowo DSG oferowano w sportowym golfie IV R32 oraz równie szybkim audi TT 3.2 quattro. Z biegiem czasu skrzynia zaczęła trafiać do coraz bardziej popularnych modeli – passata, leona czy audi A4. W 2008 roku zadebiutowało 7-biegowe DSG dla silników rozwijających do 250 Nm. Skrzynia idealnie pasowała do golfa, octavii, polo, fabii czy ibizy. W efekcie sprawnie działający automat przestał być domeną samochodów sportowych.

Mówiąc o DSG, należy jednak używać zwrotu „zautomatyzowana skrzynia biegów”, która w pełni oddaje istotę jej działania. Szlakiem przetartym przez Volkswagena zaczęły podążać inne marki. Z biegiem czasu dwusprzęgłowe przekładnie pojawiły się w ofercie Alfego Romeo, BMW, Fiata, Forda, Hyundaia, Kii, Merce-

desa, Mitsubishi, Renault i Volvo. Z kolei Honda podjęła ambitną próbę wprowadzenia dwusprzęgłówek do świata... motocykli! Sprawdziłiśmy. Zarówno we flagowej VFR1200F, jak i mniejszych modelach z rodziny NC700/ NC750 działają wyśmienicie.

Odrębnym ogniwem ewolucji są zautomatyzowane skrzynie z pojedynczym sprzęgłem. Są montowane w miejskich samochodach – m.in. peugeotach 107 i 108, citroenie C4 cactus, skodzie citigo, toyocie aygo czy volkswagenie up! Warto wspomnieć o corsie. Opel daje klientom wybór. 90-konne 1.4 może zostać sparowane z pięciobiegową zautomatyzowaną przekładnią Easytronic 3.0, jak również 6-stopniową skrzynią z przetwornikiem momentu obrotowego. Pozostaje odpowiedzieć sobie na pytanie, czy za wyższą płynność zmiany biegów w automatycznej skrzyni warto dokładać ponad 2000 zł.

Zautomatyzowane skrzynie są wciąż produkowane z kilku powodów. Nie komplikują konstrukcji samochodu i nie windują kosztów produkcji – nie trzeba projektować nowej skrzyni – wystarczy wyposażyć manualną przekładnię w moduł i elektronikę sterującą. Relatywnie prosta konstrukcja zajmuje mało miejsca i nie podnosi istotnie masy pojazdu. Mankamentem zautomatyzowanych przekładni jest powolna zmiana biegów. Szczególnie irytuje przy próbach zwałowej jazdy, kiedy prowadzi do nieustannego „odklejania” głów pasażerów od zagłówków. Kierowca, który nauczył się zachowań samochodu, będzie w stanie zminimalizować skalę zjawiska. W momencie zmiany biegu należy ograniczyć nacisk na pedał gazu. Wpięcie wyższego przełożenia stanie się znacznie bardziej płynne. Użytkując pojazd ze zautomatyzowaną skrzynią należy także pamiętać o konieczności zdecydowanego ruszania z miejsca. Utrzymywanie niewielkiego gazu kończy się jazdą na półsprzęgle. Już po kilku sekundach do kabiny przenika nieprzyjemny zapach palonych okładzin ciernych sprzęgła.

Obecnie w samochodach wykorzystuje się trzy typy automatów. W najmniejszych mode-

luch opcją wybieraną przez 20 – 30 proc. klientów są zautomatyzowane skrzynie z pojedynczym sprzęgłem. W kompaktach i autach klasy średniej coraz większe grono osób dopłaca za dwusprzęgłowe przekładnie. W samochodach z górnej półki królują klasyczne skrzynie automatyczne z hydrokinetycznym przetwornikiem momentu obrotowego. Przez lata nie zaskakiwały tempem zmiany przełożeń, co rekompensowały płynnością działania i trwałością. Pojawienie się dwusprzęgłowych skrzyń rozpoczęło motoryzacyjny wyścig zbrojeń, który zmienił automaty na lepsze. Tempo zmiany biegów udało się skrócić nawet o kilkadziesiąt procent, a procedura pomijania przełożeń podczas redukcji istotnie poprawiła reakcję na docięnięcie pedału gazu do podłogi. Świetnym przykładem są opracowane przez Mazdę skrzynie Skyactiv-AT. Potrafią przejść z szóstego biegu na trójkę w czasie nieosiągalnym nawet przez dwusprzęgłowe przekładnie. Inna sprawa, że wprowadzenie mechanizmów pomijania biegów było niezbędne. Na rynku pojawiają się już 8- i 9-stopniowe automaty. Sterownik, dążąc do utrzymania możliwie niskiego zużycia paliwa, błyskawicznie włącza coraz wyższe biegi. Przy 80 km/h może zostać wpięty ósmy bieg. Jednocześnie do zapewnienia maksymalnej dynamiki konieczne jest użycie trójki. Redukowanie po kolei trwałoby koszmarnie długo.

Wiele osób zadaje sobie pytanie, czy manualne skrzynie biegów zostaną kompletnie wyparte z rynku? Jednoznacznej odpowiedzi udzielić nie sposób. Na pewno automaty będą miały coraz większy udział w strukturze sprzedaży. Kierowcy szukający poczucia zespolenia z samochodem – póki będzie to możliwe – kupią auta z manualnymi skrzyniami. Sytuacja na rynku wtórnym jest znacznie bardziej złożona. Większość marzy o samochodach z automatycznymi bądź dwusprzęgłowymi przekładniami, ale traci zapał po doniesieniach o ich awaryjności. Przy przebiegach przekraczających 150 – 200 tys. km skomplikowane mechanizmy zaczynają wymagać doinwestowania. Konieczna staje się wymiana oleju, filtrów, czasami elektrozaworów, a w dwusprzęgłówkach także dwumasowych kół zamachowych, które są niszczone przez ultraszybkie zmiany przełożeń. Konieczność dołożenia kilku, a nawet kilkunastu tysięcy w bliżej nieokreślonej perspektywie jest trudna do zaakceptowania nawet przez dobrze sytuowane osoby. Kupując samochód, chcemy mieć jak najmniej problemów i wydatków.

Zainteresowane „automatycznymi” prawami jazdy prawdopodobnie będą przede wszystkim osoby, które z powodu dysfunkcji fizycznych nie są w stanie prowadzić samochodów z manualnymi skrzyniami biegów, oraz chcące ograniczyć stres towarzyszący egzaminowi i mogące pozwolić sobie na zakup oraz regularną wymianę fabrycznie nowych aut.

Łukasz Szewczyk





Dwa gary

Praktyczny samochód do miasta z polskim sercem. Oto najkrótsza charakterystyka fiata pandy z dwucylindrowym silnikiem 0.9 TwinAir, który może przypaść do gustu osobom zaczynającym przygodę z motoryzacją.

Panda II (2003 – 2012) była produkowana w Tychach. Produkcję trzeciej generacji miejskiego fiata przeniesiono do Włoch, jednak samochód zachował polski pierwiastek. Turbodiesel 1.3 MultiJet II oraz benzynowy 0.9 TwinAir powstają w Fiat Powertrain Technologies w Bielsku-Białej. Drugi z wymienionych silników od momentu debiutu budzi wielkie emocje. Włosi postawili bowiem na ekstremalny downsizing – dwa cylindry i zaledwie 875 ccm. Wałek wyrównowazający oraz dwumasowe koło zamachowe ograniczają wibrację, typowe dla dwucylindrowych motorów. Turbosprężarka rekompensuje niedobór pojemności. Z kolei MultiAir, elektrohydrauliczny system sterowania zaworami dolotowymi, gwarantuje optymalne napełnienie cylindrów przy różnych obciążeniach.

W niewielkiej pojemności wyciśnięto 85 KM przy 5500 obr./min i 145 Nm przy zaledwie 1900 obr./min. Silnik zachowuje się inaczej, niż mogłoby wynikać z suchych danych technicznych. Jest elastyczny, ale na dobre budzi się powyżej 3500 obr./min. Jeżeli kierowca sprawnie przełącza biegi, osiągnięcie 100 km/h trwa 11,2 sekundy. Terkoczący odgłos pracy i niewielkie, ale odczuwalne wibracje dla jednych będą mankamentem, dla innych – więcej niż przyjemną odskocznią od świata coraz bardziej poprawnej i zunifikowanej motoryzacji.

Podczas spokojnej podróży można skorzystać z trybu Eco. Przycisk na tunelu środkowym przełącza napęd w tryb oszczędny. Reakcje na gaz stają się mniej liniowe, a maksymalne parametry silnika spadają do 77,5 KM i 100 Nm. Tempo opróżniania zbiornika paliwa pozostaje ściśle skorelowane ze stylem jazdy. Jeżeli kierowca pamięta o maksymie „turbo żyje, turbo pije” i z rozważą korzysta z potencjału silnika, średnie spalanie w cyklu mieszanym nie powinno istotnie przekroczyć progu 6 l/100 km. Kto nie żałuje gazu, z komputera pokładowego odczyta nawet 8 l/100 km.

Pudełkowate nadwozie pandy ułatwiło zaprojektowanie pojemnego wnętrza. Miejskim modelem Fiata mogą z powodzeniem podróżować cztery dorosłe osoby. Za kierownicą pandy siedzi się wysoko, co ułatwia



obserwowanie drogi. Amatorzy vanów i crossoverów będą zadowoleni. Kolumna kierownicy posiada jedynie pionową regulację, co nie utrudnia jednak znalezienia wygodnej pozycji. Po zatrzaśnięciu drzwi szybko zapominamy o fackie podróżowania samochodem segmentu A. Panda może zostać bogato wyposażona – z automatyczną klimatyzacją, nawigacją czy przednią szybą i fotelami z podgrzewaniem włącznie. Korzystne wrażenie potęgują w pełni tapicerowane boczki drzwiowe i ładnie wykończony kokpit. Plus za smaczki – motyw kwadratu czy fakturę tworzywo sztucznych, którą tworzą litery układające się w nazwę modelu. Szkoda, że Fiat nie pomyślał o większej liczbie schowków. 225-litrowy bagażnik o regularnym kształcie pomieści nawet największe zakupy, a przy odpowiednim selekcyjnemu bagażu także walizki na wakacyjny wypad.

Miękko zestrojone zawieszenie sprawnie wybiera nierówności. Zapewnia jednak przeciętne właściwości jezdne. Panda wyraźnie przechyla się na zakrętach, a przyparta do muru staje się podsterowna. Podkreśliśmy jednak, że w każdej sytuacji samochód prowadzi się pewnie i nie zaskakuje kierowcy nieprzewidywalnymi zachowaniami. Standardem jest system ESP, jak również Hill Holder, który ułatwia ruszanie pod wzniesienia, utrzymując ciśnienie w układzie hamulcowym do chwili zwolnienia sprężęta.

Aktualnie cennik pandy otwiera wersja 1.2 Fresh za 31.990 zł. Za samochód wyposażony w klimatyzację i system audio trzeba zapłacić więcej. Na przyzwoicie skompletowaną pandę young trzeba przeznaczyć wciąż rozsądne 36.200 zł. Silnik TwinAir jest oferowany w bogato wyposażonej wersji Lounge. W pierwszej chwili 46.200 zł przytłacza, jednak podobnie skonfigurowani konkurenci mają bardzo zbliżone ceny.

Łukasz Szewczyk

Oblicza Henry'ego Forda

Amerykański przemysłowiec, który w 1903 roku założył w Detroit spółkę Ford Motor Company, to postać nietuzinkowa i wielowymiarowa. Dlatego też książka Vincenta Curcio „Henry Ford” jest lekturą nad wyraz wciągającą. Nie tylko dla zagorzałych fanów motoryzacji.

Ford od zawsze fascynował się techniką. Odbywał praktyki w różnych warsztatach mechanicznych, m.in. zegarmistrzowskich. Analizował nawet możliwości uruchomienia masowej produkcji tanich zegarków. Jednak później jego konikiem stały się samochody.

W 1896 roku zbudował pierwszy prototyp własnego auta. Trzy lata później był jednym ze współzałożycieli firmy Detroit Automobile Company (później przekształconej w Cadillac Motor Company). Jednak wkrótce po założeniu firmy poróżnił się ze współdziałowcami co do strategii jej rozwoju, dlatego sprzedał swe udziały.

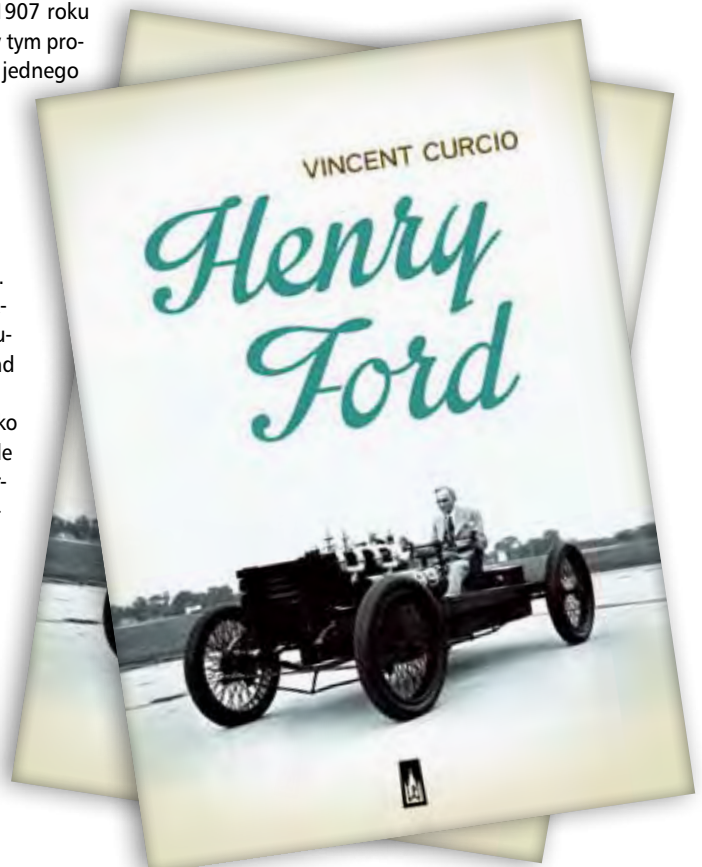
W przeciwieństwie do swoich współpracowników Ford był zwolennikiem produkcji dużej liczby tanich samochodów. Pokonał konkencję, wprowadzając w 1907 roku fordów T. Ograniczył przy tym produkcję wyłącznie do jednego modelu w kolorze czarnym. To właśnie dzięki takiemu zabiegowi był w stanie zredukować cenę i uczynić auto dostępne dla amerykańskich robotników. Do zakończenia produkcji w 1927 roku wyprodukowano w sumie ponad 15 milionów fordów T!

Ford był znany nie tylko z talentu do biznesu, ale także swoich kontrowersyjnych poglądów. Założył Dearborn Publishing Company, które wydawało gazetę „The Dearborn Independent”. Wykorzystywał je do głoszenia poglądów antysemitycznych, drukując serię artykułów „Międzynarodo-

wy Żyd, najważniejszy problem świata” Były one przedrukowywane jako pamflety i rozprowadzane po świecie. Zwróciły one uwagę Adolfa Hitlera, dla którego Ford stał się inspiracją. Gdy Führer doszedł do władzy, zostali nawet przyjaciółmi.

Co ciekawe, Ford zatrudniał więcej Żydów niż ktokolwiek inny działający w branży przemysłowej. Wyrażał poglądy pacyfistyczne, ale zarobił miliony na produkcji na potrzeby wojenne. Z książki „Henry Ford” możemy się dowiedzieć, co działo się w umyśle tego enigmatycznego i nietuzinkowego przedsiębiorcy. Warto przeczytać!

red



Ważna jest jakość, nie marka

– Nie jestem zwolennikiem jakiejś konkretnej marki samochodu. Dla mnie najważniejsza jest jakość i wygoda. Wybieram auta, które są mi potrzebne do określonego celu. Muszą być niezawodne i dobrze skonstruowane – zdradza w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Karol Strasburger.

Jakub Ziębka: Przeczytałem, że jest pan miłośnikiem czynnego wypoczynku i często podróżuje swoim kamperem. To prawda?

Karol Strasburger: Tak. Wszystko zaczęło się wtedy, gdy w Niemczech podpatrzyłem znajomych Polaków, którzy przyjechali przerobionym przez siebie starym volkswagenem. Było to jeszcze w latach 80. Pomyślałem sobie wtedy, że jeżeli oni mogą, to dlaczego nie ja? Zabrałem się do pracy, choć nie było łatwo. Robiłem to własnym sumptem, choć oczywiście korzystałem z pomocy fachowców. Bez nich nie dałbym sobie rady. Podstawą do stworzenia kampera był bus.

Ile czasu zajęły panu wszystkie prace?

– Półtora roku. Uczyliśmy się na błędach. W tamtych czasach własnoręczne konstruowanie kampera było bardzo rzadko spotykane. Potem powstał kolejny tego typu samochód, tyle że większy, bardziej komfortowy, na dużo bardziej profesjonalnych podzespołach, których nie było już tak trudno zdobyć. Mam go do dziś.

Jak tworzy się kampera od podstaw?

– Bazą jest tzw. blaszak, który nie ma szyb, jest pusty w środku. Potem wszystko zależy od projektu, który musi być dostosowany do naszych potrzeb. Na pewno trzeba zacząć od podłogi, wygłuszenia i ocieplenia ścian, wstawienia okien. W moim pierwszym przerabianym samochodzie musiałem także podnieść dach, bo nie dałoby się tam swobodnie poruszać.

Łatwo się prowadzi taki pojazd?

– Z czasem tak, ale trzeba się najpierw tego nauczyć. Prawie każdy, kto zaczyna swoją przygodę z kamperem, ma obity prawy tył pojazdu. Ze mną nie było inaczej. Takim typem pojazdu inaczej się skręca, prawie jak autobusem. Oddzielną sprawą jest wysokość pojazdu. W niektórych miejscach trzeba uważać, żeby o nic nie zahaczyć.

Czy ma pan w pamięci jakąś szczególnie emocjonującą podróż kamperem?

– Tak, był to wyjazd do Grecji w momencie, gdy na Bałkanach rozpoczynała się wojna serbsko-chorwacka. Atmosfera była gęsta. Cała podróż była stresująca, przy powrocie brakowało paliwa, wojsko pozamykało drogi, widziałem zburzone domy. Tam, gdzie wypoczywałem, był pełen spokój.

To taki znak czasu. W jednym miejscu toczą się działania wojenne, w drugim, położonym stosunkowo blisko, panuje spokój.

Kiedy rozpoczęła się pana przygoda z motoryzacją?

– Z samochodami miałem styczność od dzieciństwa. Mój ojciec pracował w Polskim Związku Motorowym, bardzo interesował się motoryzacją. Miał DKW, małego fiata 500, potem AWZ P70. Wszystkie te auta wymagały inwencji własnej. Ciągle trzeba było przy nich dłużyć. To była inna technologia, z której niektórzy mogą się teraz śmiać. Ale z drugiej strony, taka sytuacja sprawiała, że ludzie uczyli się technicznego spojrzenia na samochód. Miałem auta, w których sam ustawiałem powietrze w gaźniku, regulowałem zawory. Dłatego teraz umiem nieco więcej niż dolać płyn do spryskiwacza.

Ale czasy się zmieniły. Teraz bombarduje się nas informacjami o nowinkach technicznych: kamerze cofania, możliwości oglądania w aucie filmów. Coraz mniej można usłyszeć w reklamach o silniku, jego możliwościach.

Nie jest pan chyba zwolennikiem nowych technologii...

– Gadżety są fajne, pomocne, ale trzeba zachować umiar. Najgorszą rzeczą jest, gdy ktoś je posiada, a nie potrafi z nich skorzystać. A tak też się zdarza. Dla mnie podstawową rzeczą w samochodzie jest temperatura. Muszę też mieć dobrze przestrzennie ułożone zegary, obrotomierz, przydaje się nawigacja, ale oczywiście z najnowszymi aktualizacjami, dobre radio. To chyba tyle.

Jakim samochodem pan teraz jeździ?

– Po mieście najchętniej poruszam się smartem w wersji sportowej. Bardzo go lubię. Jest szybki i wygodny. Na dłuższe trasy biorę skodę superb, na wakacje jeżdżę kamperem.

Na co zwraca pan uwagę, gdy chce kupić nowe auto?

– Najważniejszym kryterium jest cena. Mając budżet rządu 40 tys. zł nie będę przecież rozglądał się za autem wartym dziesięć razy więcej. Nigdy nie kupuję rzeczy, na które mnie nie stać. To podstawa. Ważna jest też użyteczność. Nie ma sensu kupować smarta, jeśli mamy pię-

cioosobową rodzinę. Na samym końcu zwracam uwagę na model, sylwetkę albo kolor.

Od razu muszę powiedzieć, że nie jestem zwolennikiem jakiejś konkretnej marki samochodu, znaczka. Dla mnie najważniejsza jest jakość i wygoda. Wybieram auta, które są mi potrzebne do określonego celu. Muszą być niezawodne i dobrze skonstruowane.

Zajmijmy się teraz ludźmi. Jakie cechy powinien posiadać dobry kierowca?

– Powinien być doświadczony, na własnej skórze doświadczyć różnych sytuacji drogowych, nawet ekstremalnych. Ważna jest umiejętność przewidywania oraz dostosowanie prędkości auta do swojej dyspozycji, umiejętności, miejsca i warunków na drodze. Nie chodzi o to, żeby jeździć wolno, bo jest to bezpieczne. Wcale nie, musimy to robić po prostu dobrze.

Dobry kierowca powinien mieć także pojęcie, co to jest międzypaz, kiedy jest odpowiedni moment, by zmienić bieg, musi wiedzieć, kiedy silnik jego auta pracuje dobrze albo źle. Dzięki temu można jechać dużo bezpieczniej. Krótko mówiąc: powinniśmy wiedzieć, czym dysponujemy.

Ważne są także sprawy techniczne. Podam tutaj przykład. Wymieniono mi koła. Okazało się, że jedna ze śrub nie została dokręcona. Dobrze, że mam w zwyczaju sprawdzać takie rzeczy, bo mogłaby wydarzyć się jakaś tragedia.

Czy czuje się pan bezpiecznie na polskich drogach?

– Różnie to bywa. Martwi mnie fakt łatwej dostępności szybkich samochodów dla ludzi młodych, którzy są sprawcami wielu wypadków drogowych. Niektórzy z nich mają naturę chuligana. Chcą pokazywać, kto na drodze rządzi, wyprzedzają w niebezpiecznych miejscach, trąbią bez powodu, wywierają na innych użytkowników drogi presję.

Zauważam także, że spora część rowerzystów i użytkowników skuterów nie zna przepisów ruchu drogowego albo nie chce się do nich stosować. Takie działania rodzą agresję, która staje się coraz bardziej zauważalna.

Najbezpieczniej czuję się na autostradzie. Tam większość kierowców stosuje się do obowiązujących przepisów. ■

KAROL STRASBURGER

– aktor filmowy, teatralny i telewizyjny. Ukończył Państwową Wyższą Szkołę Teatralną w Warszawie. Na ekranie debiutował w serialu „Kolumbowie” w 1970 roku. Rok później odniósł sukces dzięki tytułowej roli w dramacie wojenno-sensacyjnym „Agent nr 1” Zbigniewa Kuźmińskiego. Wystąpił w wielu filmach, m.in.: „Jeszcze słychać śpiew i rżenie koni” (1971), „Życie rodzinne” (1971), „Noce i dnie” (1974). Dużą popularność przyniosła mu postać Władysława Niwińskiego w serialu „Polskie drogi” (1976). Teraz znany jest głównie z prowadzenia w TVP2 programu „Familiada”.



Powstał kodeks etyczny dla instruktorów. Co w nim zapisano?

Instruktor ma być m.in. autorytetem, szanować kobiety i mężczyzn, odpowiednio się ubierać, nie zaniżać cen i wykazywać się wysoką kulturą osobistą. Jak jest teraz? Czy szkoły jazdy podpiszą kodeks wydany przez PFSSK?

W kwietniu, w miejscowości Sypniewo, położonej w województwie kujawsko-pomorskim, szkolny instruktor nauki jazdy przesyłał kursantce swoje nagie zdjęcia. Dziewczyna zgłosiła sprawę dyrektorowi szkoły, ten – prokuratorowi. 56-letni Leszek N. natychmiast został zwolniony ze szkoły. Za nękanie grożą mu trzy lata więzienia.

Choć takie sytuacje nie zdarzają się często, Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców postanowiła wprowadzić kodeks etyczny dla instruktorów. Ma on regulować kwestie obyczajowe, a także sprawy związane z identyfikacją z grupą społeczną, uczciwą konkurencją czy obowiązkami, jakie ciążyą na właścicielu szkoły jazdy.

■ „W tym zawodzie etyka jest ogromnie ważna”

– Kodeks opracowaliśmy dla naszych członków – mówi Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Jego podpisanie jest oczywiście dobrowolne, nie możemy nikogo zmusić. Ale mam poczucie, że każda szanująca się szkoła go podpisze i będzie przestrzegać. Bo w naszym zawodzie etyka jest ogromnie ważna. Będzie nam bardzo miło, jeśli sygnatariuszami kodeksu zostanie jak największa liczba osób. Umieścimy go na swojej stronie internetowej, będziemy też rozsyłać w różne miejsca. Mam nadzieję, że to się sprawdzi i sytuacja na rynku się poprawi.

Ponieważ zdarza się, że instruktor zostaje oskarżony o zachowanie niezgodne z normami obyczajowymi, federacja rozważa też zainstalowanie kamer w elkach.

– To pomoże chronić i kursantów, i instruktorów – wyjaśnia Bandos. – W tej skandalicznej sytuacji z nękaniami i przesyłaniem nagich zdjęć poszkodowana kobieta miała dowód. Ale często dowodów nie ma żadna ze stron. Zdarza się, że ktoś rozżalony na instruktora oskarża go, że źle się zachował. I on nie ma się jak bronić. Ta samo dotyczy drugiej strony – jest słowo przeciwko słowu. Zastanawiamy się więc, czy kamery nie byłyby dobrym rozwiązaniem.

■ Życzliwy, kulturalny i odpowiednio ubrany

Dokument składa się z pięciu części. W pierwszej określone są powinności instruktora wobec kursantów. Możemy przeczytać m.in., że nauczyciel powinien szanować godność kursantów, w jednakowy sposób traktować kobiety i mężczyzn, być życzliwy, kontrolować emocje, odpowiednio się ubierać i dbać o czystość samochodu. A także, że „autorytet instruktora powinien wynikać z jego cnót moralnych, mistrzostwa pedagogicznego, wiedzy i kultury umysłowej oraz kultury osobistej”.

– To są kwestie, o których wielu osobom nie trzeba mówić, bo wynikają z kultury osobistej – mówi Bandos. – Ale w praktyce nie zawsze instruktorzy spełniają te wymagania. U mnie na przykład obowiązuje określony strój. Niedopuszczalne jest, żeby instruktor, nawet latem, przyszedł do pracy w krótkich spodniach i kłapkach. Albo żeby rozmawiał przez telefon podczas jazdy, nie używając słuchawek. W zeszłym roku zwolniłem instruktora za palenie w samochodzie. Zakładam, że to nie są wyjątkowe wymogi, tylko zasady normalności. Niestety, bardzo naszemu zawodowi za-

Nauczyciel powinien szanować godność kursantów, w jednakowy sposób traktować kobiety i mężczyzn, być życzliwy, kontrolować emocje, odpowiednio się ubierać i dbać o czystość samochodu.

szkodziła ustawa deregulacyjna. Teraz instruktorem może być każdy. I stąd biorą się sytuacje podobne do tej z Sypniewa.

Druga część kodeksu jest poświęcona powinnościom instruktora wobec własnej grupy zawodowej. Zgodnie z zawartymi w niej zasadami, instruktor poczuwa się do odpowiedzialności, przeciwdziała egoizmowi w zawodzie, jest rzetelny i sumienny. W powinnościach wobec społeczeństwa (część trzecia) zobowiązuje się do wspierania inicjatyw społecznych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego czy wykazuje wyższy niż przeciętny poziom kultury osobistej, a także szanuje ludzi i troszczy się o mierność społeczne.

■ Koniec z zaniżaniem cen i ocenianiem konkurencji

Okazuje się, że największym problemem etycznym w środowisku jest nieuczciwa konkurencja. To jej, w przeważającej mierze, poświęcona została ostatnia część kodeksu, czyli „Powinności właścicieli ośrodków szkolenia kierowców”.

Kodeks wymaga, by nie zaniżać ceny usługi i nie świadczyć usług poniżej kosztów ich wykonania czy nie oceniać i nie oczerniać innych instruktorów – zarówno z własnej szkoły, jak i konkurencyjnej. Właściciel nie powinien stosować reklamy niezgodnej z zasadami etyki i dobrego smaku oraz nie organizuje własnej siedziby w sąsiedztwie innego ośrodka.

– Problem z zaniżaniem cen jest naprawdę poważny – tłumaczy Bandos. – Jeżeli ośrodek spełnia wszystkie wymagania ustawowe i prowadzi szkolenie zgodnie z zasadami, to zazwyczaj cena takiego kursu to około 1500 zł. To jest 50 zł za godzinę zegarową kursu. Ale nie wszystkie szkoły są w stanie zachęcić klientów jakością i profesjonalizmem, więc kuszą ceną. Oferują pozornie to samo za 700 zł. To jest 23 złote za godzinę. Wystarczy policzyć, ile trzeba wydać na paliwo, że o wynagrodzeniu instruktora nie wspomnę, żeby zobaczyć, że taki kurs musi się odbyć w formie niepełnej – kosztem czegoś. Ale kursanci o tym nie wiedzą i idą tam, gdzie taniej.

Od dziewięciu miesięcy toczą się rozmowy między ministerstwem a PFSSK, która domaga się wyznaczenia minimalnej stawki za kurs, co pomogłoby uporządkować rynek i przeciwdziałać nieuczciwej konkurencji.

– Do tej pory stanowisko rządu było takie, że jest wolny rynek i nie można go ograniczać – mówi prezes PFSSK. – Tak jak nie można nakazać piekarzowi minimalnej ceny bułki. Ale to nie jest taka sama sytuacja. Bo piekarzowi też nikt nie nakazuje, jakiej wielkości ma być jego piekarnia i z czego ma bułkę upiec. A u nas wszystko jest dokładnie określone przez ustawy i rozporządzenia. Tylko cena nie. A to nie jest naszym zdaniem uczciwe.

Ostatnie spotkanie w tej sprawie odbyło się 6 maja. Rozmowy mają być kontynuowane.

Anna Łukaszuk

Niewidzialni

Znacie to? Stoimy w korku. Mamy dwa, nawet trzy pasy ruchu w tym samym kierunku. Aut na drodze dużo, a my musimy skręcić już za 300 metrów i co ważne – zmienić pas. To spore wyzwanie!



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Zwyczaj taka sytuacja występuje na drodze w godzinach szczytu. Rano ok. godz. 8, po południu – od 16. Wtedy właśnie największej ludzi zaczyna i kończy pracę. Wszystkim się spieszy. Ludzie są zestresowani, że się spóźnią, bo jak zwykle zaspali, za późno wyjechali lub po prostu chcą być w domu wcześniej. Wszyscy chcą tego samego...

Historia ma zakończenie pozytywne, kiedy stoimy na odpowiednim pasie ruchu i nie potrzebujemy go zmieniać. Jedyne, co musimy zrobić, to po prostu trochę poczekać. Prawdziwy horror zaczyna się wtedy, gdy stoimy na nieodpowiednim pasie.

■ Korek, klaksony i epitety

Załóżmy, że wjechaliśmy w korek z bocznej uliczki i boczną uliczką musimy również wyjechać. Tylko trochę dalej. Wcześniej trzeba jednak zmienić pas. Co robimy? Włączamy kierunkowskaz i czekamy na litościwego kierowcę, który pozwoli nam wjechać. Od tego momentu dla pozostałych uczestników ruchu stajemy się niewidzialni. Dlaczego? Może nikt nie patrzy w naszym kierunku, bo mamy brudne i brzydkie auto? Nie, chyba nie o to chodzi...

Owszem, czasem się zdarzy, że ktoś przypadkowo, kątem oka, zerknie w naszym kierunku. Jeżeli tylko wyczuwamy taki moment, od razu błagamy wzrokiem o pozwolenie wjazdu na sąsiedni pas. Nierzadko dodajemy do tego jeszcze gestykulację, jasno obrazując, że na nowym pasie ruchu nie pozostaniemy długo i zaraz uciekniemy w boczną uliczkę. Czasem to pomaga i stres odchodzi szybciej, niż nasze auto potrafi się rozpędzić.

Happy endu na pewno nie będzie, jeżeli niewidzialni jesteśmy przez dłuższą chwilę. Za nami robi się korek, słychać klaksony i epitety lecące w naszym kierunku. Wszak stoimy na pasie, gdzie zaraz trzeba skręcić, lecz niestety nie w naszym kierunku. Patrzymy błagalnie na kierowców obok, ale nikt nie odwzajemnia naszego spojrzenia, a zatrzeć nie wypada.



Auta na pasie, na który chcemy się dostać, ruszyły, ale co z tego? Odstępy takie, że duże auto się nie zmieści...

■ Nieuświadomiony gest

No nic, podjeżdża obok nas kolejne auto. Wpatrujemy się w kierowcę. Bez efektu. Kierowca, który miał być zbawicielem, tak bardzo jest zapatrzony w zderzak auta stojącego przed nim, że tylko gdyby skończyła mu się benzyna, byłby w stanie skierować uwagę gdzie indziej. Wszyscy nas biorą za cwaniaków. Jak to, spieszy mi się, a ten niewidzialny chce mi się tu wbić?! O nie! Polaki-cebulaki nie jeżdżą na suwaki, a wpuścić to ja mogę powietrze przez otwarte okno. Niech

następny cię wpuści, mi się spieszy! – pomyślało kilkunastu.

Na drodze zrobiło się już bardzo ciasno. Nawet pojazd uprzywilejowany miałby problem rozgonić to towarzystwo, ale zaraz, zaraz... Nagle ktoś nam zrobił miejsce, możemy wjechać. Dziękujemy za ten gest, jak tylko umiemy. Kierowca jednak tego nie zobaczył. Będzie sądził, że korzystając z okazji, oszukaliśmy go. Dlaczego? Ponieważ upadł mu telefon komórkowy, a szukając zguby nie zauważył, że zderzak auta jadącego przed nim nieco się oddalił.

Dzięki jego zagapieniu nie musimy nadrabiać kilkunastu kilometrów. Czasem nie ma wyjścia i trzeba, innym razem się udaje. ■



1.

2.

Powrót do przeszłości

Oferta wystaw, targów, zlotów i rajdów umożliwiających obcowanie z historią motoryzacji jest coraz szersza, co zapewne cieszy zainteresowanych. Warto się z nią zapoznać, odwiedzając jedną z licznych imprez. Zwłaszcza że obecnie mamy do czynienia z coraz większą unifikacją konstrukcji pojazdów i większym podobieństwem wyrobów poszczególnych koncernów motoryzacyjnych.

Ciekawą inicjatywą była perfekcyjnie zorganizowana Ogólnopolska Wystawa Pojazdów Zabytkowych Moto Sfera Classic. Perły motoryzacji prezentowano w klimatycznej scenerii starej warszawskiej Praskiej Drukarni. Z centrum Warszawy na wystawę można było dojechać m.in. zabytkowym autobusem jelicz, zwanym potocznie ogórkem, do klimatycznego muzeum PRL zabytkowymi nysami. Na mie-

scu, przed wejściem do Praskiej Drukarni, gości witał autobus chaousson AH 48 (zdj. 1). Takie autobusy woziły pasażerów po Warszawie po zakończeniu drugiej wojny światowej. Pojazd został pozyskany i odrestaurowany dzięki staraniom Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej z Warszawy. Wśród wielu ciekawych eksponatów odwiedzający mogli podziwiać m.in. wartburga z oscarowego filmu „Ida” (zdj. 2), jaguara, któ-

rym polska załoga rywalizowała w Rajdzie Paryż – Pekin (zdj. 3), pokaz strojów z lat 20. i 30. ubiegłego wieku (zdj. 4) i ciekawe współczesne stylizacje artystyczne, pięknie komponujące się z wiekowymi pojazdami.

Jednym z ciekawszych wydarzeń w trakcie wystawy była możliwość obejrzenia polskiej adaptacji musicalu „The Bricklin Musical – samochodowa fantazja” w wykonaniu katowickiego te-

4.

5.





3.

atru Old Timers Garage. Głównym bohaterem był produkowany w latach 1974 – 1976 sportowy samochód bricklin SV-1 (zdj. 5). Historia powstania i produkcji tego ciekawego, a jednocześnie kontrowersyjnego auta stała się inspiracją dla autora scenariusza musicalu, który wyprodukował kanadyjski The Frederiction Playhouse. Amerykański milioner Malcolm Bricklin marzył o stworzeniu wyjątkowego samochodu sportowego, który wyróżniałby się m.in. wysokim poziomem bezpieczeństwa. Jego prototyp z nadwoziem z włókna szklanego, futurystycznymi skrzydlatymi drzwiami i przednim zderzakiem absorpcyjnym powstał na początku 1970 roku. Wizjoner bezskutecznie przemierzał rodzime Stany Zjednoczone w poszukiwaniu partnera finansowego dla swojego projektu. Znalazł go dopiero w 1974 roku w Kanadzie, w prowincji Nowy Brunzwik. Premier tej prowincji Richard Hatfield przyznał biznesmenowi 3 mln dolarów dofinansowania na otwarcie w Kanadzie dwóch

fabryk. Problemy związane z pękającym nadwoziem z włókna szklanego i silnikami pojawiły się już na początku produkcji tego wyjątkowego samochodu. Większość sprzedanych egzemplarzy trafiała ponownie do fabryki w celu dokonania niezbędnych napraw. W efekcie koszty produkcji blisko trzykrotnie przekraczały wartość auta i mimo pomocy finansowej uzyskanej od premiera Nowego Brunzwiku w wysokości 23 mln dolarów w 1975 roku została ogłoszona upadłość fabryki. Ostatnie egzemplarze tego samochodu zjechały z taśmy produkcyjnej w 1976 roku. Łącznie powstały 2854 pojazdy, które znalazły odbiorców w USA. Co ciekawe, żaden nie trafił na rynek kanadyjski. Polecam ten ciekawy spektakl opowiadający o fantazji i sztuce tworzenia niepowtarzalnych konstrukcji. Oglądając go z łezką w oku dostrzegłem pewną analogię z wizjonerami i twórcami polskiej syreny sport, której historia jest równie ciekawa, choć auto powstało w jednym egzemplarzu pod zupełnie inną sze-

rokością geograficzną, w kraju o całkowicie odmiennym systemie politycznym i regulowanym zapotrzebowaniu na dobra konsumpcyjne. Replika syreny sport (zdj. 6) godnie prezentowała polską sztukę designu w otoczeniu współczesnych jej jaguarów, triumphów i MG. Patrząc na pieczołowicie odtworzoną syrenę z dwucylindrowym silnikiem typu bokser można podziwiać finezję kształtów i rozwiązań technicznych, które stworzono ponad 50 lat temu. Szkoda, że oryginał podzielił los wielu innych ciekawych polskich konstrukcji, w tym futurystycznych autobusów z Sanoka, zaprojektowanych przez mistrza Beksińskiego.

Tego typu wydarzenia, jak warszawska Moto Sfera Classic, to lekcja historii motoryzacji. Zachęcam do udziału w podobnych imprezach.

Marek Wierzchowski,
inżynier ruchu drogowego,
audytor BRD, biegły sądowy
z zakresu inżynierii ruchu drogowego

6.



Dobre, bo japońskie!

Samochody z Kraju Kwitnącej Wiśni cieszą się renomą niezawodnych i wolno tracących na wartości. Reguła, szczególnie w przypadku starszych modeli, znajduje pokrycie w rzeczywistości.

Wiele osób chciałoby rozpocząć przygodę z motoryzacją za kierownicą japońskiego auta. Jest w czym wybierać. Miejskie auto można kupić nawet za dwa tysiące złotych. Okazyjnych zakupów nie polecamy. Za rekordowo niskimi cenami stoją zaniedbane bądź skrajnie wyeksploatowane pojazdy. Można doprowadzić je do ładu, jednak per saldo zwykle okazują się droższe od zakupu dobrze utrzymanego egzemplarza.

■ Toyota corolla VIII (1997 – 2002; od 3 tys. zł)

Przed dekadą kompaktowa Toyota była marzeniem wielu kierowców. Obecnie powoli schodzi ze sceny. Podkreślmy, że jest to wyjście w dobrym stylu. Mimo upływu lat i wysokich przebiegów corolla trzyma formę. Przy minimum dbałości serwisowej powinna posłużyć jeszcze przez dłuższy czas. Receptą na długowieczność jest solidne wykonanie, jak również użycie sprawdzonych podzespołów. Z technicznego punktu widzenia corollą ósmej generacji można uznać za gruntownie zmodernizowaną siódemkę.

Klienci Toyoty mieli w czym wybierać. Dostępny był 3-drzwiowy hatchback, 5-drzwiowy liftback, kombi oraz sedan. Osobom stawiającym pierwsze kroki za kierownicą najbardziej do gustu może przypaść hatchback – zwarty i stylistycznie najbardziej spójny. Obszerna była też paleta silników, którą tworzyły benzynowe 1.3 (86 KM), 1.4 (97 KM) i – rekomendowane przez mechaników i użytkowników – 1.6 (110 KM) oraz diesle 1.9 (69 KM) i 2.0 (72 lub 90 KM). Moce nie szokują, ale w zupełności wystarczają do napędzania stosunkowo lekkiego auta. Plus za zawieszenie. Wszystkie wersje miały niezależne zawieszenie tylnej osi, które skuteczniej wybiera nierówności i zapewnia bardziej neutralne prowadzenie od belki skrętnej. W kolejnych generacjach kompaktowych toyot zostało zarezerwowane dla najmocniejszych odmian. Znakiem rozpoznawczym corolli były „owadzie” reflektory. Pod falą krytyki, już na początku 2000 roku, Toyota zmodernizowała samochód. Czy można mówić o zmianach na lepsze? Z perspektywy dekady bardziej charakterna wydaje się pierwsza seria corolli E11.



Jeżdżąc corollę można kupić już za 3 tys. zł. Lepiej dołożyć – wybrać bardziej zadbane i lepiej wyposażony egzemplarz. Jazda nim będzie przyjemniejsza, a samochód szybciej znajdzie kolejnego właściciela. Naszym typem jest usportowiona wersja G6. Pod maską kryje 110-konne 1.6 16V, które sprzężono z 6-biegową skrzynią. Kubelkowe fotele, specjalna tapicerka, wzbogacone wyposażenie czy delikatny pakiet stylistyczny sprawiają, że jest to jedna z najbardziej poszukiwanych i cenionych wersji corolli. Kolejną ciekawostką jest kombi ze 110-konnym 1.8 oraz napędem na cztery koła. Świetnie zda egzamin na górskich drogach, gdzie lepsza trakcja bywa na wagę złota. Trzeba mieć jednak świadomość, że to rzadka wersja – w przypadku awarii układu napędowego zdobycie używanych części może być trudne. Zakup nowych, przy aktualnej cenie pojazdu, mija się już z celem.

W należycie serwisowanej corolli psują się elementy osprzętu silnika, tuleje zawieszania, cewki zapłonowe czy podświetlenie kokpitu. Przestrzegamy przed autami z LPG. W dłuższej perspektywie gaz potrafi przynieść więcej strat niż oszczędności – prowadzi do wypalenia gniazd zaworowych. Coraz większym problemem staje się też korozja nadwozia. Warto dodać, że topniejąca podaż używanych corolli E11 nie jest efektem złomowania tych samochodów. Kwitnie eksport do Afryki, gdzie

nabywcy są gotowi zapłacić znacznie więcej niż w Europie.

■ Honda civic VII (2000 – 2005; od 6,5 tys. zł)

Kolejną z japońskich legend jest honda civic. Niezliczone wersje z mocnymi silnikami



i drapieżnie stylizowane generacje budowały sportowy wizerunek modelu. Siódma generacja Civic była sporym zaskoczeniem. Honda przedstawiła kompakt z nawiązującą do vanów linią nadwozia! Wystarczyło zająć miejsce w kabinie, by przekonać się, iż w tym szaleństwie jest metoda. Civic jest bardzo przestronny, co wraz z bagażnikiem o pojemności 370 litrów czyni z niego pełnoprawny samochód rodzinny.

Poza 5-drzwiową wersją Honda oferowała 3-drzwiowego hatchbacka, sedana oraz coupé – opracowane z myślą o USA. Pod maskę trafiały benzynowe 1.4 (90 KM), 1.6 (110 KM; polecamy), 2.0 (160; tylko 5-drzwiowa wersja i 200 KM; wyłącznie w 3-drzwiowej wersji Type-R), turbodiesel 1.7 CDTI (100 KM) oraz hybryda 1.3 IMA (85 KM; tylko sedan). W coupé stosowano motor 1.7.

O sportowych aspiracjach marki przypomina dźwignia zmiany biegów – przytwierdzono ją do konsoli środkowej, dzięki czemu leży w bezpośrednim sąsiedztwie dłoni kierowcy. Wolnossące silniki benzynowe lubią obroty. Korzystanie z nich służy także skrzyniom biegów. Kto zwykł jeździć dynamicznie i włączać wyższe biegi przy 2000 – 2500 obr./min, powinien przygotować się na konieczność wymiany łożysk w skrzyni biegów – operacja pochłonie ponad tysiąc złotych. Jeszcze droższe jest usunięcie usterek przekładni kierowniczej.

Poza tym Civic jest bardzo solidnym samochodem, który wymaga drobnych czynności obsługowych – np. wymiany tulei zawieszenia, poprawienia mocowania foteli, naprawy centralnego zamka czy hamulca ręcznego. Podczas oględzin trzeba zwrócić uwagę na stan nadwozia. Zarysowania i zmatowienia nie są powodem do zmartwień – stosowany przez Hondę lakier jest miękki i podatny na uszkodzenia nawet podczas mycia automatycznego. Go-



rzej, gdy na klapie bagażnika lub tylnych błotnikach wykryjemy rdzę. Jej profesjonalne usunięcie będzie kosztowne.

Mnogość wersji przekłada się na rozstrzał cenowy na rynku wtórnym. Najtańsze egzemplarze kosztują niewiele ponad 6 tys. zł, warte polecenia auta kupimy za 8 – 10 tys. zł, a na sportową wersję Type-R trzeba przeznaczyć 28 – 30 tys. zł.

■ Subaru legacy outback II (1999 – 2004; od 7 tys. zł)

W ostatnich latach coraz większy udział w rynku nowych samochodów zdobywają crossovery, SUV-y oraz uterenowione kombi. Co może zrobić początkujący kierowca, który marzy o wszechstronnym aucie, jednak dysponuje ograniczonym budżetem? Powinien poszukać subaru legacy outback. Samochody pierwszej generacji kosztują 5 – 7 tys. zł. Stan techniczny wielu egzemplarzy pozostawia dużo do życzenia, a doprowadzanie ich do stanu używalności zwykle nie jest ekonomicznie uzasadnione. Bezpieczniejsze będzie zebranie 8 – 12 tys. zł na outbacka II. Lepszy stan i niższe przebiegi zaprocentują.

Samochód oferowano wyłącznie z benzynowymi silnikami w układzie bokser – czterocylindrowym 2.5 (156 KM) i sześciocylindrowym 3.0 (209 KM). Dysproporcja w osiąгах nie jest ogromna. W przypadku słabszego silnika standardem była ręczna skrzynia z pięcioma przełożeniami. Motor H6 parowano z 4-stopniowym automatem, który ograniczał dynamikę i windował spalanie. Istotne różnice dotyczą też napędu rozrządu. Czterocylindrowy bokser ma pasek, który trzeba wymienić najpóźniej po 160 tys. km lub siedmiu latach (koszt operacji przekracza 1000 zł). Mocniejszy silnik ma łań-

cuch rozrządu – wymieniany po wykryciu oznak zużycia. Planując montaż instalacji gazowej, lepiej wybrać słabszy motor. Mniej skomplikowana konstrukcja upraszcza obsługę serwisową i obniża jej koszt.

20-centymetrowy prześwit i opony o wysokim profilu ułatwiają jazdę w terenie. Outbackiem dotrzemy w te same miejsca, co crossoverem i większością SUV-ów. Dzielnosc na bezdrożach nie jest okupiona złym prowadzeniem. Płaski silnik w układzie bokser obniża położenie środka ciężkości samochodu. Efektem są większe rezerwy przyczepności na zakrętach i mniejsze przechyły nadwozia.

Kolejnym atutem outbacka jest zespół napędowy. Permanentny napęd na cztery koła zapewnia maksimum trakcji w każdych warunkach, jak również przewidywalne prowadzenie na śliskich nawierzchniach. W wersji 2.5 z manualną skrzynią biegów jazdę w trudnych warunkach ułatwia reduktor – zwiększa moment obrotowy na kołach, a jednocześnie pozwala na bardzo wolną jazdę bez konieczności używania półsprzęgła. Skrzynia redukcyjna przydaje się także podczas holowania ciężkich przyczep.

Samochody marki Subaru nie cieszą się w Polsce dużą popularnością. To z kolei staje się zaczątkiem obiegowych opinii na ich temat – głównie o ekstremalnie wysokich kosztach utrzymania. Podstawowe naprawy nie kosztują fortuny. Ceny markowych zamienników są rozsądne, a wyspecjalizowane punkty oferują też używane części w dobrej kondycji. Subaru od lat zajmują czołowe miejsca w raportach bezawaryjności. Aby się nią cieszyć, trzeba zadbać o rzetelną obsługę serwisową, która jest receptą na przebiegi przekraczające pół miliona kilometrów.

Lukasz Szewczyk



Uczymy się jeździć

Bohaterowie naszego cyklu odbyli już zajęcia teoretyczne i pierwsze praktyczne. Czują, że życie kierowcy nie jest takie proste, ale jazda daje dużo frajdy i zabawy.

Pierwsze jazdy pierwszemu bohaterowi minęły na odwiezieniu poprzedniego kursanta i pojechaniu po następnego. Nawet nie wiedział, że przez większość czasu instruktor pomagał mu ruszyć i hamować. Był tak zestresowany, że nie zorientował się, kiedy jego czas się skończył.

Na drugie zajęcia czeka przerażony. Stoi przed swoim domem. Chwilę potem przyjeżdża jego instruktor. Za kierownicą siedzi kursant, który przynosi się na tylne siedzenie samochodu. Nasz bohater siada na miejscu kierowcy, przysuwa sobie fotel, zapina pasy bezpieczeństwa, odpala samochód i chce ruszyć. Problem w tym, że auto gaśnie. Odpala ponownie. Próbuje ruszyć, ale auto po raz kolejny gaśnie. Instruktor jest zirytowany, kursant z tyłu wpatruje się w ekran telefonu.

Na pierwszych zajęciach nie było czasu, żeby przećwiczyć ruszanie i hamowanie w spokoju. Sytuacja się powtarza. Kursant próbuje odpalić auto po raz trzeci. Wyraźnie czuje, że ktoś trzyma pedał sprzęgła. Auto nie gaśnie, płynnie rusza. Nie odzywa się ani słowem, żeby nie robić afery. Nie chce także być postrzegany przez chłopaka siedzącego z tyłu za ofertę.

Instruktor jest zajęty rozmową, a nasz bohater walczy z autem i samym sobą. Nauczyciel nie traktuje go za dobrze. Nie tłumaczy tego, co należy robić. Chłopak jest sfrustrowany i załamany. Jeszcze przed kursem jeździł z ojcem po parking. Wszystko wtedy szło dobrze. Ale teraz ruch miejski, inne auto, brak zainteresowania instruktora – wszystko to sprawia, że jest naprawdę kiepsko.

■ Plac, manewry i brak zainteresowania

Drugi bohater cyklu pierwsze zajęcia praktyczne zaczął od nauki jazdy pasem ruchu. Wybitnie mu to nie wychodziło. Nigdy wcześniej nie jeździł samochodem, nie miał pojęcia, jak się do tego zabrać.

Drugie zajęcia również zaczyna na placu manewrowym. Samochód jest ustawiony na kopcach rozpoczynającej jazdę pasem ruchu. Na czołach naszego bohatera pojawiły się krople potu. Wita się z instruktorem, który, o dziwo, opiekuje się jeszcze dwoma innymi autami na placu. Ten oznajmia, że dzisiejsze zajęcia w całości zostaną przeprowadzone na placu manewrowym, bo musi zaopiekować się jeszcze dwoma innymi kursantami. Poza tym nie ma sensu



wyjeżdżać na miasto, jeśli nie potrafi się przejechać prawidłowo manewru egzaminacyjnego.

Nasz bohater wsiada do auta i słyszy od instruktora: „wiesz, co i jak masz robić, więc teraz ćwicz...”. Nauczyciel siada na krzeselku i zajmuje się telefonem. Na placu są trzy auta i trzech kursantów ćwiczących manewr jazdy pasem ruchu do przodu i do tyłu. Jednak nikomu to nie wychodzi. Myśli: „nie jestem sam, widocznie tak musi być we wszystkich szkołach jazdy”. Instruktor jest sytuacją wyraźnie rozbawiony, a kursanci załamani.

■ Powoli, ale do przodu

Trzecia bohaterka cyklu, zadowolona i szczęśliwa po pierwszych jazdach, czeka na swoje go instruktora. W końcu podjeżdża, z elki wsiada uśmiechnięta kursantka. Nasza bohaterka podchodzi do auta, wita się. Uśmiechnięty instruktor zaprasza do samochodu. Dziewczyna pyta nieśmiało, czy ma usiąść na miejscu kierowcy, czy pasażera. Instruktor wskazuje miejsce kierowcy. Kursantka podaje kartę zajęć, zaczyna się przygotowywać do jazdy. Instruktor udziela kilku cennych wskazówek, po chwili ruszają z miejsca. Wyszło to bezbłędnie, ponieważ ćwiczyli manewr na pierwszych zajęciach.

Instruktor oznajmia, że dzisiaj przejadą się poza obszar zabudowany, malowniczą trasą, tak żeby dziewczyna nauczyła się panowania nad pojazdem, zmiany, redukcji biegów, skręcania i obserwacji drogi. Kursantka jest zdzi-

wiona, ale podniecona wyzwaniem. Instruktor tłumaczy jej, dlaczego jadą prostą trasą, a nie od razu do centrum miasta. Brzmi to logicznie. Nie ma sensu pchać się w korki, jak można spokojnie poćwiczyć ruszanie, hamowanie, skręcanie, zmianę biegów, redukcję, obserwację drogi. Może nawet uda się kogoś wyprzedzić?

■ Jak ryba w wodzie

Czwarta bohaterka idzie na umówione jazdy szczęśliwa. Nie spodziewała się, że tak dobrze pójdzie jej jeżdżenie samochodem. Nie wiedziała też, że instruktor jest takim sympatycznym i kulturalnym człowiekiem. Wszystkim koleżankom opowiadała, że na jazdach było super. Instruktor na nią czeka i wita ją szerokim uśmiechem.

Wsiada do auta i spokojnie przygotowuje się do jazdy. Instruktor jeszcze raz wszystko objaśnia, potem spokojnie wyruszają. Nasza bohaterka pyta: „Dokąd mam pana zawieźć?”. Instruktor odpowiada: „Dziś nauczymy się podstaw kierowania pojazdem”. Chodzi o jazdę ekonomiczną, po drogach o małym natężeniu ruchu. Tak, żeby dziewczyna nabrała wprawy i dobrze się czuła za kierownicą. Kursantka pyta o różne rzeczy, instruktor w kluczowych momentach objaśnia, co i w jaki sposób należy zrobić, żeby jazda była płynna i bezpieczna. Nasza bohaterka czuła się za kierownicą jak ryba w wodzie.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy



Marek Rupental

Nasi rodacy niewątpliwie są dobrze przygotowani do życia. Niemal wszyscy zabierają głos na tematy, które są im obce.

■ Fachowcy od wszystkiego

Ale oczywiście czują się we wszystkich dziedzinach ekspertami. Nie inaczej jest w przypadku tematyki związanej z ruchem drogowym. Choć 90 proc. osób posiadających prawo jazdy nigdy nie sięgnęło do kodeksu drogowego, o rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych nie wspominając, to jednak uważa, że ma już doświadczenie zdobyte podczas codziennego korzystania z drogi i nie ma dla nich tematów, których nie podjęliby.

Wiele całkiem miłych spotkań towarzyskich i rodzinnych zostaje zdominowanych przez dyskusje na temat zasadności przepisów i krytycznej oceny pracy służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Nie należy się temu dziwić, gdyż media, kształtujące poglądy poprzez wyrażanie swoich opinii, nie potrafią zająć obiektywnego stanowiska. Zdecydowanie bardziej chwytliwy będzie materiał o tragicznym wypadku z ofiarami śmiertelnymi niż opisanie działań policji, podczas których nie ujawniono żadnego nietrzeźwego kierującego, kierowcy, który nie korzystałby z pasów bezpieczeństwa. Ocena tak pozytywnej rzeczywistości jest dla mediów nudna.

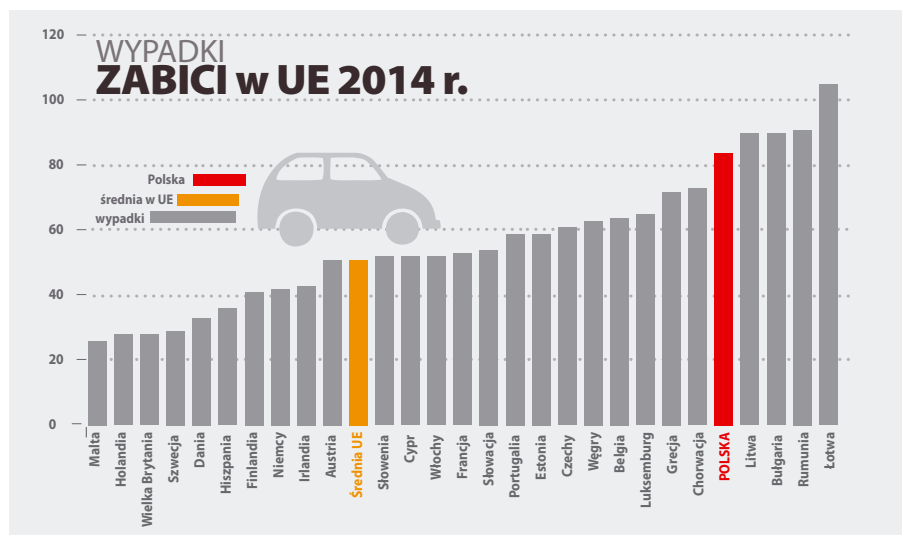
■ Krzywdzące nagłówki

Kiedy policja wyposażona zostaje w nowe nieoznakowane radiowozy z wideorejestratorami albo Inspekcja Transportu Drogowego zakupuje nowe fotoradary, w nagłówkach gazet można zobaczyć wzniosłe tytuły: „Nowy bat na kierowców”, „Zapłacimy kolejny haracz” czy „Stawiają nowe karmniki dla sępów”. Skoro media tak przedstawiają tematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego, to co ma o tym sądzić przeciętny Kowalski? Warto zauważyć, że celem każdego takiego przedsięwzięcia jest ochrona ludzkiego życia. Ci, którzy stosują się do obowiązujących przepisów, nie będą dostawać batem po plecach, karmić sępów ani opłacać nowych haraczy. Kary są dla naruszających zasady ruchu drogowego. Szanowni redaktorzy ułatwiają sobie pracę, opisując w krzywym zwierciadle drogową rzeczywistość.

Na szczęście coraz więcej osób rozumie, że dla zapewnienia bezpieczeństwa potrzebne jest spełnienie wielu czynników. Zaczyna się od szkolenia kandydata na kierowcę. W tej kwestii coś się

Gra pozorów

Dyskusja na temat sankcjonowania nietrzeźwych sprawców wypadków nabrała mocy od stycznia ubiegłego roku, kiedy to w Kamieniu Pomorskim kierujący samochodem, będąc w stanie nietrzeźwym oraz pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu, zjechał na chodnik, na którym zabił sześć osób. Od tamtej pory mówiło się o zaostrzeniu kar dla pijanych. Dziś już znamy treść nowych przepisów, które wydają się pozornym zaostrzeniem kar.



w naszym kraju zmienia na lepsze. Świadczy o tym choćby spadająca liczba ofiar śmiertelnych. Nie jesteśmy już, jak w 2011 roku, na ostatnim miejscu w Europie. Wyprzedziliśmy już Łotwę, Bułgarię, Rumunię i Litwę.

I choć nie powinno to napawać nas dumą, to jednak bez wątpienia można stwierdzić, że idzie ku lepszemu. Wskaźnik bezpieczeństwa w ruchu drogowym określany jest między innymi na podstawie liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. W Polsce w roku 2011 wynosiła ona 120 zabitych, a w 2014 obniżyła się do 84 ofiar. To realny sukces!

■ Ostrzej czy łagodniej?

Przed nami okres, w którym nastąpi wiele zmian prawnych dotyczących przepisów ruchu drogowego, ale również sankcjonujących niesubordynację na drogach. Pierwsze zmiany weszły w życie 17 maja i dotyczą przede wszystkim sankcjonowania nietrzeźwych sprawców wypadków. Dyskusja na ten temat nabrała mocy od stycznia ubiegłego roku, kiedy to w Kamieniu Pomorskim kierujący samochodem, będąc w stanie nietrzeźwym oraz pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu, zjechał na chodnik, na którym zabił sześć osób. Od tamtej pory mówiło się o zaostrzeniu kar dla pijanych. Dziś już znamy treść

nowych przepisów. Trwająca od półtora roku dyskusja skończyła się pozornym zaostrzeniem kar.

Jednak w nowych przepisach przemyciono nie stosowane do tej pory łagodzenie wyroków sądów.

Chodzi o sytuację, w której kierowca, jadący pojazdem w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem środka działającego podobnie do alkoholu, doprowadzi do wypadku ze skutkiem śmiertelnym lub powodującego ciężki uszczerbek na zdrowiu. Przepis mówi o dożywotnim zatrzymaniu prawa jazdy... jednak sąd może wziąć pod uwagę wyjątkowy przypadek i nie zatrzymać sprawcy prawa jazdy. Choć tematyką BRD zajmują się już od ponad trzydziestu lat, to nie znajdują żadnego wytłumaczenia dla takiego złagodzenia kary.

Innym przykładem niech będzie sytuacja, w której sąd zatrzymuje kierowcy uprawnienia na dziesięć lat, ale zgodnie z przepisem, po odbyciu przez ukaranego połowy tej kary może zezwolić mu na prowadzenie pojazdu pod warunkiem, że pojazd będzie wyposażony w blokadę alkoholową.

Czy na pewno są to przepisy, jakich oczekiwało społeczeństwo? Czy zwiększają odpowiedzialność nieodpowiedzialnych kierowców? Te pytania pozostawiam otwarte. Niech czytelnicy sami osądzą. Ja mam już swoje zdanie na ten temat. ■

Badać czy nie badać?

Czy kierowca w podeszłym wieku powinien tracić prawo jazdy? Może powinien poddawać się okresowo specjalistycznym badaniom? Dyskusje na ten temat przetaczają się od czasu do czasu w mediach, ale do tej pory nie ma jednoznacznych regulacji ustawowych. I nic nie wskazuje na to, by się pojawiły.



Przyczynkiem do dyskusji bywa najczęściej wypadek, którego sprawcą jest starszy człowiek. W Olsztynie ostatnio doszło do dwóch takich zdarzeń. Kierująca fiatem cinquecento 71-lletnia kobieta, jadąc ulicą w centrum miasta, straciła przytomność. Samochód uderzył w metalowe barierki oddzielające jezdnię od chodnika. Nikomu poza kierującą nic się nie stało. Natomiast 88-letni kierowca fiata seicento Stanisław M. nie zatrzymał się na czerwonym świetle i potrafił przechodzącą na pasach 24-latkę.

– Po sprawdzeniu w naszej bazie danych okazało się, że ten sam mężczyzna kilka miesięcy wcześniej również potrafił kobietę na przejściu dla pieszych – mówi Krzysztof Wasyrzucki z Komendy Miejskiej Policji w Olsztynie. – Mężczyźni zatrzymano prawo jazdy, a samochód odholowano na policyjny parking.

Henryk Jagodziński z Poznania ma 76 lat. W tym roku zrezygnował z zawodu taksówkarza. Jak przyznaje, był i nadal jest dobrym kierowcą.

– Kłopot jednak w tym, że jest w zdecydowanej mniejszości – przyznaje Ryszard Fonzychowski ze stowarzyszenia „Droga i bezpieczeństwo”. – W Polsce osoby, które są w podobnym wieku, a także cierpiące na: padaczkę, hipoglikemię, parkinsona, alzheimera, schizofrenię, mające kłopoty ze wzrokiem, a także sercem, prowadzą samochód i są zagrożeniem na drodze.

■ Lekarz nie zawiadomi urzędu

Latem 2014 roku zmienili się przepisy. Poprzednio lekarz miał obowiązek powiadamiać organ wydający

prawo jazdy o chorobie kierowcy, jeśli może mieć ona wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kierowca decyzją administracyjną tracił prawo jazdy i mógł je ponownie odzyskać po otrzymaniu pozytywnej decyzji od lekarza upoważnionego do badań kierowców. W przypadku, gdy leczenie trwało dłużej niż rok, konieczne było uzyskanie zaświadczenia od lekarza prowadzącego i ponowny egzamin na prawo jazdy.

Dziś lekarze nie informują wydziałów komunikacji o tym, że pacjent wymaga powtórnej oceny zdolności do prowadzenia pojazdów.

■ Wbrew obiegowym opiniom

– Zwiększona samokontrola oraz świadomość swoich pogarszających się możliwości sprawia, że starszy kierowca często unika sytuacji stresowych, takich jak jazda w godzinach szczytu, w nocy czy przy złych warunkach pogodowych – mówi prof. dr hab. Wojciech Bogusławski, pomorski konsultant wojewódzki w dziedzinie geriatry. – Ponadto z chwilą ustania aktywności zawodowej mniej starszych kierowców korzysta z samochodu, co zmniejsza prawdopodobieństwo wypadku. Badając współzależność między wiekiem kierowców a liczbą kolizji drogowych w przeliczeniu na ten sam przejechany dystans stwierdza się niepokojący trend wzrostowy, wyraźny już od 70. roku życia, który w grupie kierowców w wieku 85+ zbliżony jest do wartości, jaką obserwuje się w grupie najmłodszych kierowców. Bezpieczne prowadzenie pojazdu wymaga integracji funkcji motorycznych, wzrokowych oraz percep-

cyjnych. Faktem jest, że zaawansowany wiek wiąże się z upośledzeniem wzroku, słuchu, wydłużeniem czasu reakcji, a także z pogorszeniem funkcji fizycznych oraz poznawczych.

Osoby w zaawansowanym wieku przyjmują leki, które mogą powodować niepożądane działania uboczne. To również niekorzystnie wpływa na prowadzenie auta.

Z czym seniorzy za kółkiem mają największe problemy?

– W zaawansowanym wieku najbardziej uporczywe okazują się lewoskręty, dynamiczne ruszanie oraz spostrzeganie znaków drogowych – mówi dr nauk med. Jerzy Foerster, geriatra. – Szczególne kłopoty sprawia prowadzenie auta po zmroku oraz w godzinach szczytu. Istotnym problemem u osób starszych są zaburzenia pamięci. Często ta przypadłość jest ukrywana. Takie osoby zdecydowanie nie powinny prowadzić pojazdu.

To nie koniec problemów osób starszych. Dla seniora prowadzącego auto kłopotliwe okazują się z pozoru łatwe manewry: zmiana pasa ruchu, włączanie się do ruchu, nagłe hamowanie aut poprzedzających.

■ Przepisy na razie bez zmian

Sprawa od lat znana jest parlamentarzystom i Ministerstwu Infrastruktury. W 2011 roku Radosław Stępień, podsekretarz stanu w MI, zapewnił: „najwyższy czas, aby Polska przygotowała odpowiednią strategię zmian w systemie transportu, uwzględniającą proces starzenia się populacji użytkowników dróg. Sprawa jest tym bardziej pilna, że jak wynika z dokumentów Komisji Europejskiej, intencją nie jest ograniczanie mobilności osób starszych i stawianie barier w dostępie do samochodu, ale raczej tworzenie systemu transportowego dostosowanego do ich możliwości i potrzeb. Jeżeli zatem okaże się, że mechanizm związany z cykliczną wymianą praw jazdy, jaki wprowadza ustawa o kierujących, będzie niewystarczający, możemy rozważyć stosowne zmiany w tym zakresie”.

Na kolejną interpelację z 2013 roku parlamentarzyści otrzymali zaskakującą odpowiedź, że: „resort nie planuje podjęcia prac legislacyjnych, mających na celu zmianę istniejącego systemu badań lekarskich kierowców, polegającą na wprowadzeniu obowiązkowych badań weryfikujących stan zdrowia kierowców z racji osiągnięcia określonego wieku”.

Anita Chudzińska

W 2012 roku osoby powyżej 60. roku życia były sprawcami 10 procent wypadków drogowych w Polsce. Wówczas z ich winy śmierć poniosło ponad 340 osób, a aż 4200 zostało rannych. Podobnie było w 2013 roku. Wtedy kierowcy w dojrzałym wieku spowodowali 3548 wypadków, w których ucierpiały 4272 osoby.

Dowodowy ambaras

W nowych dowodach osobistych nie znajdziemy pola z adresem zameldowania. Nieprzypadkowo. Plany zakładają zniesienie obowiązku meldunkowego do końca bieżącego roku. Aktualnie taki obowiązek wciąż istnieje. Przystosowanie dokumentów do przepisów, które zaczną obowiązywać w niedalekiej przyszłości, skomplikowało proces karania kierowców, jak również ściąganie należności z tytułu mandatów.

Nie brakuje opinii, że kontrolowany przez policjanta kierowca, który posiada nowy dowód osobisty, jednak zapomniał zabrać z domu prawa jazdy, gdzie adres zameldowania jest wpisany, nie może liczyć na mandat kredytowany. Będzie musiał uregulować należność podczas kontroli – dotychczas taką procedurę stosowano w przypadku osób, które nie posiadały stałego meldunku w Polsce. Czy rzeczywiście tak się sprawy mają?

■ Weryfikowana deklaracja

– Kwestia ustalenia adresu zamieszkania kierowcy leży po stronie policjanta. Punktem wyjścia jest deklaracja kierowcy odnośnie adresu zamieszkania, która jest weryfikowana w naszych wewnętrznych systemach. Dane o adresie są też zebrane w systemie ewidencji kierowców. Adres zamieszkania nie został usunięty z praw jazdy – wyjaśnia aspirant sztabowy Marek Sodel z Komendy Wojewódzkiej Policji w Kielcach.

Po zniesieniu obowiązku meldunkowego wyzwaniem może okazać się karanie kierowców za wykroczenia zarejestrowane przez kamery i fotoradary. Kiedy sprawca jest jednocześnie właścicielem pojazdu, jego dane adresowe będą widniały w Centralnej Ewidencji Pojazdów, proces przebiegnie szybko. O ile kierowca poinformował urząd, który wydał dowód rejestracyjny pojazdu, o ewentualnych zmianach adresu. Za niedopełnienie tej formalności kary nie są przewidziane. Od momentu wprowadzenia nowych dowodów prawdopodobieństwo wykrycia nieprawidłowości podczas kontroli drogowej i zatrzymania dowodu rejestracyjnego spadnie – do tej pory funkcjonariusz mógł wykryć niezgodność adresów w obu dokumentach.

■ Kary administracyjne

Sprawy skomplikują się, gdy właściciel pojazdu poinformuje, że kierowcą nim inna osoba. Jak jej szukać, kiedy zostanie zniesiony obowiązek meldunkowy?

– Właściciel pojazdu, który w momencie popełnienia wykroczenia był prowadzony przez inną osobę, powinien podać jej adres zamieszkania lub przynajmniej jej ostatniego pobytu. Na tej podstawie spróbujemy dotrzeć do sprawcy wykroczenia – wyjaśnia Łukasz Majchrzak z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

Kwestię można w prosty sposób rozwiązać, zamieniając mandaty wystawiane na podstawie zapisów z automatycznych urządzeń pomiarowych na kary administracyjne. Nie trzeba wówczas szukać sprawcy i czekać, aż przyzna się do winy. Karą obciążony zostaje właściciel pojazdu, który nie otrzymuje jednak punktów karnych. Dyskusja o słuszności tych zmian trwa od dłuższego czasu – mocnymi argumentami dysponują zarówno zwolennicy kar administracyjnych (rośnie ściagalność kar i ich nieuchronność), jak i przeciw-



nicy – sankcje za wykroczenia staną się mniej dotkliwe dla zamożnych, jak również mogą zrujnować budżety firm leasingowych i wypożyczalni pojazdów.

■ Jest jeszcze PESEL

Wprowadzenie nowych dowodów osobistych nie oznacza, że sprawy pozostałych wykroczeń będą mogli liczyć na bezkarność oraz brak czy nieprawidłowe zaksięgowanie punktów karnych. W nowym dokumencie widnieje numer PESEL, wpisywany także do mandatu, który pozwala na identyfikację sprawcy.

Docelowo rządowa baza danych ma zapewniać pełny dostęp do informacji o obywatelu. Przepływ informacji nie będzie jednostronny. Wirtualna platforma pozwoli na sprawdzenie liczby punktów karnych, opłacenie mandatu, a nawet porównanie szkół jazdy pod kątem zdawalności egzaminów na prawo jazdy.

Łukasz Szewczyk

Szczecin uruchomił pilotażowy program

Dzięki porozumieniu, które zawarli szczecińscy motocykliści z tamtejszym magistratem, kierowcy jednośladów mogą korzystać z pasa dla autobusów na ul. Arkońskiej, między ul. Wojciechowskiego a Bułgarską.



To niejedyne udogodnienie, które zostało przygotowane dla szczecińskich motocyklistów. Na ulicach miasta będą pojawiać się miejsca parkingowe tylko dla jednośladów. Pierwsze z nich są już na pl. Żołnierza (między ul. Matejki a Wyzwolenia, vis-a-vis sądu). Zdecydowano się także na montaż tabliczek z napisem „Wszyscy się zmieścimy. Dziękuję”. Są one m.in. na ul. Ku Słońcu (w kierunku ronda Gierosa), ul. Matejki (w kierunku pl. Rodła), ul. Matejki (w kierunku ul. Malczewskiego), al. Wojska Polskiego (za skrzyżowaniem z ul. Bogumiły, w kierunku ul. Gorkiego), al. Wojska Polskiego (za skrzyżowaniem z ul. Solskiego, w kierunku ul. Traugutta).

■ Co potem?

Motocykliści mają jeszcze jeden postulat. Ale, jak twierdzą, może być zrealizowany w dalszej kolejności. Sprawdził się już w Krakowie.

– Chcielibyśmy, żeby jeden z pasów na jezdniach dwupasmowych był szerszy – tłumaczy Morawski. – Chodzi o to, że wtedy, w miejscu, gdzie nie ma buspasów, nie będziemy musieli ocierać się o samochody.

Jest nawet specjalny znak, którego używa się przy poszerzonych pasach. To motocyklista dzikujący uniesionym cylindrem rozjeżdżającym się samochodom. Pod spodem napis „Wszyscy się zmieścimy”. Chociaż, jak twierdzą motocykliści, mimo że jest już nieco lepiej, nadal potrzebna jest praca nad mentalnością kierowców.

– Na Zachodzie to zupełnie naturalne – mówi Morawski. – Choćby w tym roku wracając z wakacji w Bawarii i na niemieckiej autostradzie trafiłem na kilkunastokilometrowy korek. Włączyłem światła awaryjne i zobaczyłem, jak samochody się rozjeżdżają, żeby mnie puścić. Nikt na tym nie stracił, ja zyskałem. I żadnej zawiści, która czasem pojawia się u nas: „ja stoję, to i ty postoisz”. Cztery godziny później byłem już w Szczecinie, trafiłem na korek i chciałem zrobić to samo. Samochody zaczęły się do siebie zbliżać, żeby przypadkiem się nie zmieścił.

Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk

Takie rozwiązanie zostało już wprowadzone m.in. w Krakowie i Bydgoszczy. W Szczecinie pomysł forsowali motocykliści związani w portalami moto-fanatyk.pl i haloszczecin.pl. Dlaczego właściciele jednośladów chcą mieć możliwość wjeżdżania na buspasy? Jak przekonują, chodzi przede wszystkim o usprawnienie komunikacji, ale też wygodę.

– Jadąc ulicami miasta musimy przeciskać się między samochodami, istnieje niebezpieczeństwo zarysowania auta, urwania lusterka – mówi Henryk Morawski, przedstawiciel szczecińskich motocyklistów. – A tego nie chcemy. I, co ważne, my się nie przepychamy na początek korka dlatego, że jesteśmy pasjonatami prędkości albo chcemy komuś coś udowodnić. Chodzi przede wszystkim o to, że mamy do utrzymania 300-kilową maszynę tylko podpierając się nogą. Do tego jesteśmy ubrani w skórzane kombinezony i się gotujemy. Kupiliśmy motocykle, żeby się sprawnie poruszać po mieście. A gdy stoimy jako pierwsi, to nikomu nie przeszkadzamy.

Niechętna takiemu rozwiązaniu była policja. Jednym z argumentów jest to, że buspasy mają być dla komunikacji miejskiej i to ona ma się sprawnie poruszać. A motocykliści będą je blokować. Jest jeszcze drugi: rozwiązanie będzie niebezpieczne, bo na buspasach są torowiska.

■ Na próbę

Okazało się jednak, że szczeciński magistrat postanowił poprzeć motocyklistów. Na razie nie ma co prawda mowy o udostępnieniu dla kierowców jednośladów wszystkich miejskich buspasów, znalazło się jednak rozwiązanie pośrednie. Otóż od 25 kwietnia motocykliści mogą korzystać z pasa dla autobusów na ul. Arkońskiej, między ul. Wojciechowskiego a Bułgarską.

– Zmiany w organizacji ruchu będą obowiązywały przez rok. Będzie to czas obserwacji i testów, czy takie rozwiązanie przyjmie się na ulicach Szczecina – informuje biuro prasowe urzędu miasta.

Częsta i krótka jazda

Zdecydowana większość polskich kierowców jeździ przede wszystkim na krótkich odcinkach i uruchamia silnik więcej niż trzy razy dziennie – wynika z badania przeprowadzonego przez Instytut PBS na zlecenie Castrol. Taki styl jazdy ma negatywny wpływ na trwałość jednostki napędowej.



Niemal połowa kierowców deklaruje, że jednorazowo pokonuje nie więcej niż 10 km, a co trzeci przejeżdża dziennie do 20 km. Zaledwie 9 proc. badanych twierdzi, że ten dystans w ich przypadku jest dłuższy niż 30 km. Co czwarty ankietywany po uruchomieniu silnika jedzie krócej niż 10 minut, a 40 proc. – od 10 do 20 minut.

■ Przede wszystkim wygoda

Według dr. Andrzeja Markowskiego, psychologa transportu, jeździmy często na krótkich odcinkach, bo zmienia się podejście Polaków do samochodu.

– Rośnie liczba kierowców, dla których samochód jest narzędziem służącym do sprawnego wykonywania obowiązków zawodowych lub domowych. Chodzi im o to, by szybko przemieścić się z miejsca na miejsce, nawet niezbyt odległe. Jesteśmy wygodni, stąd na-

wet do sklepu odległego o kilkaset metrów jeździmy samochodem – komentuje Markowski.

Przeciętny czas przejechany na jednym uruchomieniu silnika jest podobny, niezależnie od tego, ile razy włączamy go w ciągu dnia. W grupie kierowców, którzy korzystają z samochodu najczęściej, czyli uruchamiają silnik więcej niż pięć razy dziennie, jednorazowy dystans to z reguły mniej niż 10 km (49 proc. wskazań). 29 proc. kierowców deklaruje, że przejechanie takiego odcinka trwa do 10 minut, co trzeci wskazuje na 11 – 20 minut, a to oznacza, że sporą część tej trasy stoją w korkach.

■ Krótka jazda a silnik

Jak wyniki badań mają się do trwałości jednostki napędowej? Jest ona narażona na zużycie przede wszystkim podczas rozruchu na zimno i zaraz po nim. Olej potrzebuje czasu, by dotrzeć

w najdalsze zakamarki silnika, więc przy pierwszych obrotach wału korbowego może się zdarzyć, że niektóre elementy współpracują z sobą na sucho. A gdy dodatkowo temperatura jest niska, olej jest gęsty i trudniej jest mu się przedostać przez kanały, np. do wałka rozrządu. Dzieje się tak do czasu, aż silnik (a przede wszystkim olej) osiągnie właściwą temperaturę pracy. A to może trwać nawet 20 minut. Wielu kierowców nie zdaje sobie sprawy, że właśnie w fazie rozgrzewania może dochodzić do 75 proc. zużycia silnika – tak wynika z testów przeprowadzonych przez Amerykański Instytut Naftowy (API). Dlatego wcale nierzadko zdarza się, że jednostki napędowe o dużym przebiegu, używane często w dalekich trasach, są w lepszej kondycji niż te, które były wykorzystywane sporadycznie, na krótkich dystansach.

Nawet dysponując wiedzą na temat przyczyn zużywania się silników nie zrezygnujemy z wygody, jaką daje samochód. Warto jednak mieć świadomość, że jednostki napędowe najbardziej zużywają się na zimno i należy traktować je wówczas delikatniej, nie wciskając pedału gazu do oporu. Można także zastosować olej, który chroni silnik już od momentu uruchomienia. Wyróżniają go inteligentne cząsteczki, które przywierają niczym magnes do kluczowych elementów silnika, chroniąc je przed zużyciem, nawet gdy film olejowy zostanie zerwany. Tworzą one warstwę ochronną np. na krzywce wałka rozrządu i nie spływają wraz z olejem.

■ Nie żałujmy oleju!

Jazda z nierozgrzanym silnikiem powoduje nie tylko jego szybsze zużycie, lecz także ma wpływ na wzrost apetytu na paliwo. Jeżdżące na bardzo krótkich dystansach (np. do 2 km) auto kompaktowe z silnikiem benzynowym może spalać nawet ponad 15 l paliwa na 100 km. W przypadku silników Diesla jazda na takich odcinkach ma wpływ nie tylko na zużycie paliwa, może także spowodować problemy z filtrem DPF. Dodatkowo zdarza się, że niespalone paliwo spływa po ściankach cylindra do skrzyni korbowej i miesza się z olejem, pogarszając jego parametry. Warto więc rozważyć – przynajmniej w przypadku pokonywania bardzo krótkich odcinków – częstszą wymianę oleju.

Jakub Ziębka



Fabryczne ustawienia to nie świętość!

Każdy kursant kończący kurs prawa jazdy i udający się na egzamin państwowy powinien umieć przygotować motocykl do bezpiecznej jazdy.



**mgr inż.
Marcin Kukawka,
instruktor techniki
jazdy, rzeczoznawca
samochodowy**

Kontynuując cykl artykułów dotyczących nauki jazdy i egzaminowania na motocyklu tym razem chciałbym podzielić się z wami spostrzeżeniami dotyczącymi regulacji w ośrodkach egzaminacyjnych. Oczywiście nie znam sy-

tacji we wszystkich WORD-ach, ale rozmawiając z instruktorami nauki jazdy z różnych stron Polski mam wrażenie, że pewne standardy (a może ich brak) są powielane w większości z nich. Warto również zwrócić uwagę, że często od tych regulacji zależy wynik egzaminu państwowego. Uważam również, że każdy kursant kończący kurs prawa jazdy i udający się na egzamin państwowy powinien potrafić opisane poniżej uregulowania wykonać i tym samym przygotować motocykl do bezpiecznej jazdy. Zatem może nie warto czepiać się WORD-ów, ale raczej zwrócić uwagę na instruktorów, którzy wysyłają kur-

santa na egzamin z niepełnym bankiem motocyklowej wiedzy.

■ Luz

Najważniejszą i najczęściej zaniedbywaną sprawą jest luz linki gazu w motocyklu. Teoria mówi, że to konieczność, gdyż w czasie ruchów kierownicą zmienia się nieznacznie odległość między rollgazem i przepustnicą. Gdyby zatem minimalnego luzu nie było, w czasie skrętów kierownicą mogłoby dochodzić do zmiany obrotów silnika bez ingerencji kierującego. Z drugiej zaś

strony, luz linki gazu powinien być możliwie jak najmniejszy. Oznacza to dokładnie tyle, że staramy się tak wyregulować gaz, żeby każdy, nawet minimalny ruch dłoni kierującego miał wpływ na zwiększenie lub zmniejszenie obrotów silnika. To pozwala precyzyjnie kierować motocyklem, bo dopiero w takiej sytuacji reaguje on szybko na polecenia wydawane przez kierującego.

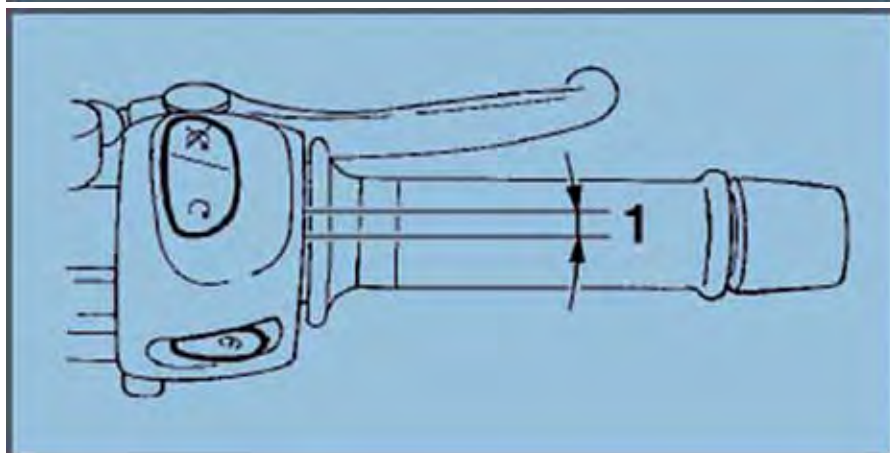
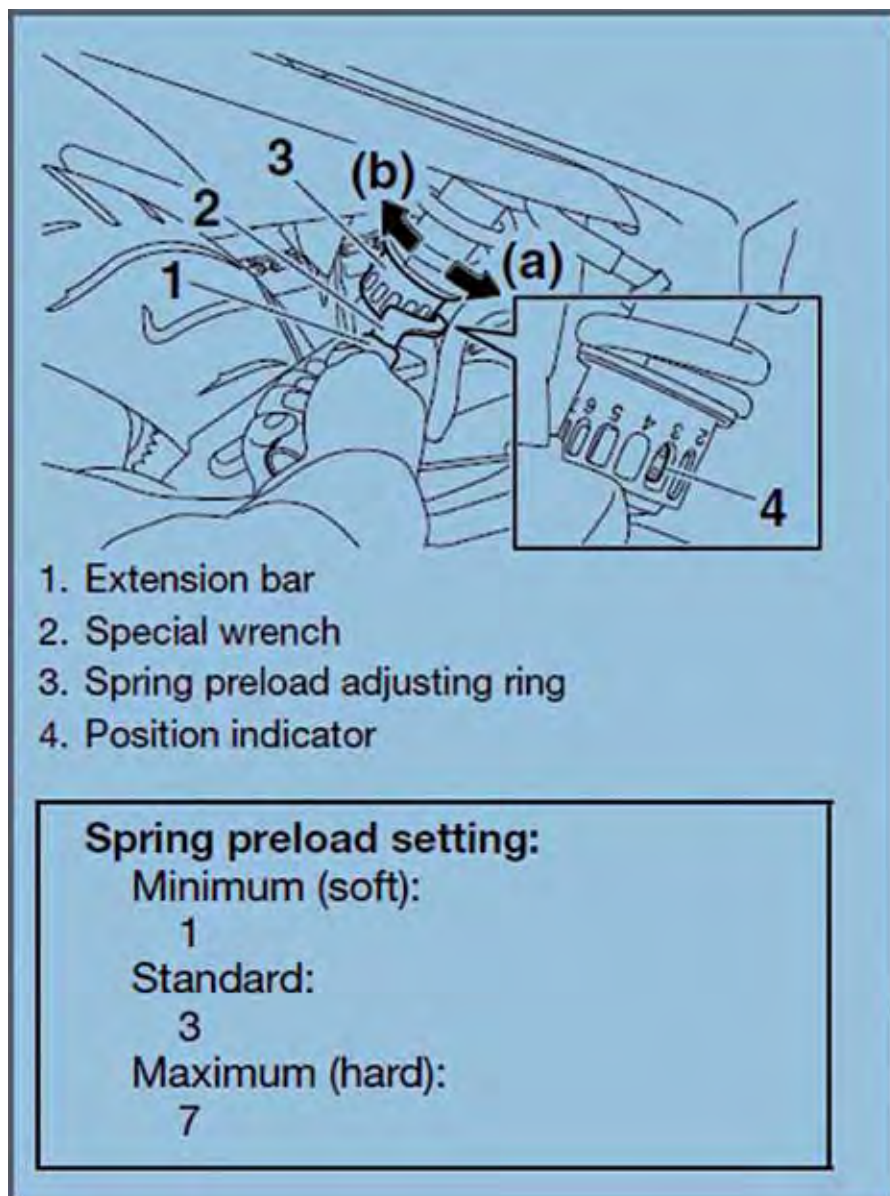
Kiedy piszę o luzie linki gazu, cały czas mam przed oczami minę egzaminatora, z którym miałem okazję rozmawiać o motocyklach wykorzystywanych do egzaminowania. Mówię do niego: „Proszę pana, kursanci przychodzą do mnie po egzaminie i mówią, że w waszym motocyklu jest bardzo duży luz na gazie, wymagający obrotu rollgazem o kilkanaście milimetrów, żeby wzrosły obroty. A to uniemożliwia prawidłowe kierowanie”. Egzaminator odpowiada na to: „Szanowny panie, nasze motocykle są nowe i to jest niemożliwe”. Wytłumaczyłem więc: „No właśnie, w nowych motocyklach gaz trzeba regulować bardzo często, bo stalowa linka rozciąga się najszybciej w pierwszej fazie jej użytkowania”. Zostałem wówczas zaproszony do obejrzenia motocykla egzaminacyjnego, prowadziłem prezentację dla obsługi WORD-u, jak ustawiać luz gazu. Mam nadzieję, że od tego czasu dbają o to jak należy! Faktycznie luz był ogromny.

■ Waga i wzrost mają znaczenie

Druga bardzo istotna regulacja to prawidłowe ustawienie napięcia wstępnego sprężyny zawieszenia tylnego. Większość producentów ustawia ją w pozycji „średniej”, ale w wielu ośrodkach egzaminacyjnych nastawy zostają przesunięte na pozycję „miętko”, żeby sprzyjać osobom niskiego wzrostu i małej wagi. Czy jest to jednak sprawiedliwe i poprawne? Egzaminowanemu mającemu 190 cm wzrostu, ważącemu grubo ponad 100 kg na tak wyregulowanym motocyklu jedzie się fatalnie. Abstrahując od tego, że próbuje sobie wybić kolanami zęby, spowodował, że motocykl z zawieszeniem ustawionym na „minimum” lub „miętko” przykleił się do ziemi, a prześwit jest symboliczny. Bardzo utrudnia to wykonywanie trudnych obecnie zadań egzaminacyjnych.

Regulacja nastaw zawieszenia nie jest trudna i praktycznie w przypadku każdego motocykla opisana szczegółowo w instrukcji obsługi.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że zdecydowana większość motocykli jest wyposażona w zestaw narzędzi. Jest w nim klucz hakowy, pozwalający na regulację napięcia sprężyny. Nawet jeżeli obsługa WORD-u albo egzaminator o to nie dba, osoba egzaminowana powinna zadbać o regulację sama. No ale musi umieć to zrobić. Zatem koniecznie trzeba tego nauczyć kursanta – to już rola instruktora. A teraz, drodzy czytelnicy, motocyklowi instruktorzy – jak często regulujecie motocykl do wagi i wzrostu waszych kursantów?



Obecnie uczymy kursantów wielu zadań egzaminacyjnych, które są wymagające. Konieczne jest również omówienie obsługi motocykla, bo pojawiają się też takie pytania. Gorąco zachęcam wszystkich do przekładania tej wiedzy na praktykę, nie tylko powtarzanie re-

gulek o tym, jak to sprawdza się poziom oleju silnikowego czy płynu chłodzącego. Warto przybliżyć kursantom to, co za chwilę, po zdanym egzaminie, będzie im bardzo potrzebne, żeby bezpiecznie i prawidłowo jeździć motocyklem. ■



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

W W tym miesiącu zapraszam na podsumowanie zmian w przepisach, które od niedawna są już egzekwowane na naszych drogach. Przyjrzyć się także kompetencjom świeżo upieczonego pełnomocnika rządu do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Premier Ewa Kopacz powołała posła Pawła Olszewskiego na pełnomocnika rządu (w randze sekretarza stanu) do spraw regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Potencjalnie może on wywierać istotny wpływ na politykę w zakresie szeroko rozumianego BRD, jednak czasu na wykazanie się w tej dobiegającej końca kadencji pozostało niewiele. Można mieć podejrzenia, czy samo powołanie takiego pełnomocnika nie jest jedynie kolejnym punktem do dopisania na liście zasług obecnego rządu. Zastanawiać też może, czy powołanie takiego pełnomocnika nie świadczy o jakimś niedomaganiu resortu infrastruktury i rozwoju... Trudno oprzeć się również wrażeniu, że mamy do czynienia z jakimś mnożeniem bytów. Istnieje już przecież międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów w sprawach BRD. Chodzi oczywiście o Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

■ Analizy, ekspertyzy, wnioski

Kompetencje i zadania pełnomocnika zostały określone w rozporządzeniu Rady Ministrów z 23 lutego 2015 roku w sprawie ustanowienia pełnomocnika rządu do spraw regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego (Dz.U. poz. 649). Zgodnie z rozporządzeniem, do jego zadań należeć będzie analiza, ocena i wdrożenie zaleceń i rekomendacji wynikających z przeglądu:

- struktury instytucjonalnej zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego
- systemu finansowania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego
- systemu kształcenia dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- systemu badań wypadków w transporcie i w ruchu drogowym.

Wśród kompetencji pełnomocnika wymienia się:



- współpracę z organami administracji publicznej
- współpracę z organizacjami pozarządowymi
- tworzenie projektów dokumentów rządowych – w tym rozporządzeń
- wskazywanie organom administracji rządowej problemów związanych z BRD, których rozwiązanie należy do kompetencji tych organów, z wnioskiem o rozpatrzenie sprawy i zajęcie stanowiska
- zlecenie prowadzenia badań i ekspertyz.

■ Wypadki morskie i lotnicze

Ponadto pełnomocnik ma wykonywać swoje zadania we współdziałaniu z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych, Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, Państwową Komisją Badania Wypadków Morskich oraz właściwymi organami administracji rządowej. Są one zobowiązane do współpracy i udzielania mu pomocy, w szczególności przez udostępnianie informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji jego zadań. Zastanawiać może nieco współpraca z komisjami badania wypadków morskich i lotniczych w zakresie BRD.

W rozporządzeniu przewidziano też możliwość powoływania na wniosek pełnomocnika dodatkowego zespołu doradczego. Olszewski ma przedstawiać Radzie Ministrów analizy, oceny i konkluzje wiążące się z zakresem jego działania oraz półroczne sprawozdania ze swojej działalności.

Powołany na pełnomocnika poseł nie legitymuje się wykształceniem ani doświadczeniem związanym bezpośrednio z BRD. Może to dzi-

wić, jeśli weźmiemy pod uwagę, jakie wymagania stawia się kandydatom nawet na stanowiska niskiego szczebla w administracji publicznej. Na ocenę decyzji o powołaniu pełnomocnika i jego poczynania przyjdzie jeszcze czas, choć osobiście nie kryję sceptycyzmu.

■ Nowe przepisy

Maj był miesiącem, w którym doszło do ważnych zmian dla wszystkich kierowców i tych, którzy dopiero starają się nimi zostać. W życie weszły dwie istotne ustawy. Najgłośniejszą jest oczywiście o groźbie utraty prawa jazdy w związku z przekroczeniem dozwolonej prędkości na terenie zabudowanym o ponad 50 km/h. Media już donoszą o pierwszych osobach, które zostały w ten sposób ukarane.

Podsumujmy zatem najważniejsze nowości, które weszły w życie w maju:

1) Prawo jazdy zostanie zatrzymane na trzy miesiące przy przekroczeniu prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym, ale również w przypadku przewożenia większej liczby osób niż liczba miejsc określona w dowodzie rejestracyjnym (za wyjątkiem autobusów miejskich z miejscami stojącymi). Zatrzymanie dokumentu w trakcie kontroli jest dokonywane za 24-godzinny pokwitowaniem, pozwalającym na kontynuowanie jazdy. Formalnie prawo jazdy jest zatrzymywane decyzją starosty. Warto pamiętać, że decyzja taka może zapaść również w przypadku wykroczenia zarejestrowanego fotoradarem. Przyłapanie kierowcy na jeździe pomimo zatrzymanego prawa jazdy skutkować będzie wydłużeniem okresu zatrzymania do sześciu miesięcy. Konsekwencją dalsze-

go ignorowania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy będzie już cofnięcie prawa jazdy.

2) Kary do dwóch lat pozbawienia wolności grożą osobom prowadzącym pojazdy pomimo decyzji o cofnięciu prawa jazdy. Natomiast jazda bez uzyskania odpowiednich uprawnień, oprócz konsekwencji finansowych, może skutkować również zakazem prowadzenia pojazdów.

3) Pojazd osoby kierującej bez uprawnień, a także z zatrzymanym lub cofniętym prawem jazdy, może zostać odholowany na koszt właściciela.

4) Kierowcy, którzy prowadzili w stanie nietrzeźwości, są obowiązkowo pozbawiani przez sąd prawa jazdy. Gdy zostaną złapani po raz pierwszy, utracą prawo jazdy na okres od trzech do piętnastu lat. Recydywiści – dożywotnio. Ponadto w stosunku do takich kierowców sąd będzie orzekał obowiązek wpłaty na Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej co najmniej 5 tys. zł (osoby złapane po raz pierwszy) lub co najmniej 10 tys. zł (osoby złapane ponownie).

5) Kierowcy, którzy po alkoholu spowodowali wypadek, będą zobowiązani do zapłaty wysokich nawiązek na rzecz poszkodowanych.

6) Osoby z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów będą mogły, o ile sąd uzna, że nie zagrażają one bezpieczeństwu w komunikacji, po pewnym czasie usiąść za kierownicą samochodu, pod warunkiem, że będzie on wyposażony w tzw. blokadę alkoholową. Urządzenie to ma uniemożliwiać włączenie silnika, gdy poziom alkoholu w powietrzu wydychanym przez kierowcę wyniesie 0,1 mg alkoholu w 1 dm³. Jeżeli zakaz był czasowy, możliwe to będzie najwcześniej po upływie połowy czasu, na który orzeczono zakaz, a w przypadku zakazów dożywotnich – po upływie dziesięciu lat.

7) Dziecko mające mniej niż 150 cm wzrostu może być przewożone tylko w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, zgodnym z masą i wzrostem dziecka oraz właściwymi warunkami technicznymi określonymi w przepisach Unii Europejskiej lub w regulaminach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz zainstalowanych zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia.

8) Dziecko o wzroście co najmniej 135 cm, jeżeli jego wzrost i masa nie pozwalają na zastosowanie fotelika, może być przewożone na tylnym siedzeniu przypięte jedynie pasem bezpieczeństwa.

9) Można na tylnym siedzeniu przewozić dziecko w wieku co najmniej trzech lat, przypięte jedynie pasami, w przypadku, gdy dwoje dzieci jest przewożonych w fotelikach bezpieczeństwa lub innych urządzeniach przytrzymujących dla dzieci, zainstalowanych na tylnych



siedzeniach i nie ma możliwości zainstalowania trzeciego fotelika lub innego urządzenia przytrzymującego.

10) Obowiązek przewożenia dziecka w foteliku nie jest już ograniczony wiekowo do dwunastego roku życia.

11) Kierowca autobusu wyposażonego w pasy bezpieczeństwa jest zobowiązany do poinformowania pasażerów o obowiązku korzystania z tych pasów podczas jazdy, chyba że zostały one o tym obowiązku poinformowane przez znajdującą się w pojeździe osobę kierującą przewożoną grupą lub za pomocą urządzenia audiowizualne-

go, lub za pomocą znaku umieszczonego w widoczny sposób przy każdym miejscu siedzącym.

Warto pamiętać, że mimo mylnych informacji pojawiających się w niektórych mediach, wciąż trwają prace nad projektem ustawy mającej zmienić zasady karania kierowców oraz podwyższyć wysokość kar, uzależniając ją od kwoty przeciętnego wynagrodzenia. Rozwiązania te zawarte są w odrębnym projekcie i wciąż dalekie od wejścia w życie. ■

Nie ulegajmy iluzji!

Lobbing i wieloletnie starania o niepozorny zapis ustawy zaczną już za kilka miesięcy przynosić milionowe dochody! Przecież za zajęcia podzielone na teorię i praktykę będą płacić młodzi kierowcy!



Wojciech Szemetyła

Przeglądając na początku kwietnia strony internetowe poświęcone zagadnieniom szkolenia kierowców zwróciłem uwagę na ciekawą, bardzo charakterystyczny tytuł: „Szeferowie ODTJ zacierają ręce”. W pierwszej chwili pomyślałem, że nareszcie udało się załatwić chociaż jeden z wielu uciążliwych problemów. Jednak w miarę zagłębiania się w lekturę publikacji Norberta Szwarca z Polskiego Stowarzyszenia Motorowego ODTJ, dotyczącej nowych zadań przypisanych ośrodkom doskonalenia techniki jazdy w ustawie z 2012 r., a wchodzących w życie cztery lata później, zdałem sobie sprawę, przed jak poważnym wyzwaniem zostaną postawieni początkujący kierowcy. Szkolenia z techniki jazdy w ekstremalnych warunkach to temat od ponad dziesięć lat pojawiający się jak bumerang. Jest on związany z ograniczaniem praw młodych kierowców do swobodnego poruszania się po drogach. Szkolenia stanowią część większego pakietu, znanego nam pod tytułem: „okres próbny”.

■ Ograniczenia i zielony listek

Od dawna przez nikogo niekwestionowanym faktem jest tragiczna i ciągle wysoka liczba wypadków drogowych, powodowanych przez grupę początkujących kierowców. Co trzecia osoba, która zginęła z winy kierującego pojazdem mechanicznym, poniosła śmierć w wyniku błędu popełnionego przez kierowcę w wieku 18 – 25 lat. Właśnie wtedy ponad 70 proc. młodych ludzi uzyskuje prawo jazdy. Brawura, młodość i błędy szkoleniowe stanowią bardzo niebezpieczną i wręcz wybuchową mieszankę. Do głównych przyczyn zdarzeń powodowanych przez tę grupę kierowców należą: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (26,1 proc.), nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (23,8 proc.), niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (20,4 proc.).

Mogą one wynikać zarówno z niedostatecznych umiejętności praktycznych nabytych w trakcie szkolenia w kierowaniu pojazdem, jak i z niewystarczającego doświadczenia. Zjawiska znane i stare jak motoryzacja. Jednym z udanych sposobów, który przyczynił się do podniesienia bezpieczeństwa kierowcy i innych uczestników ruchu, był powszechnie używany w Europie wyróżnik. To popularny w Polsce zielony listek. Dodatkowymi dyscyplinującymi elementami, wymuszającymi na młodych kierowcach bezpieczniejszy i wolniejszy styl jazdy w ramach proponowanego okresu próbnego, były ograniczenia dotyczące maksymalnych prędkości, zakazu pracy jako kierowcy, jazdy w godzinach nocnych, przewożenia pasażerów.

Za odstępstwa, w zależności od kraju, prze-

Brawura, młodość i błędy szkoleniowe stanowią bardzo niebezpieczną i wręcz wybuchową mieszankę.

widziano również surowe i uciążliwe dodatkowe kary. Na przykład przedłużenie okresu próbnego. Te wszystkie sankcje i ograniczenia miały na celu umożliwienie zdobycia doświadczenia w kierowaniu pojazdem i przyspieszenie adaptacji do uczestnictwa w ruchu drogowym. W wielu krajach już podczas szkolenia podstawowego w OSK dopuszczono możliwość dodatkowych jazd z osobą towarzyszącą samochodem prywatnym, oznaczonym elką. Proces ten przebiegał w stałej współpracy z zawodowym instruktorem, odpowiedzialnym za przebieg podstawowego szkolenia. Chodziło o zapewnienie dodatkowej ilości przejechanych kilometrów, tak potrzebnych młodym kierowcom. Podobne systemy szkolenia w połączeniu z ograniczeniami dla początkujących kierowców są powszechnie stosowane w większości krajów UE oraz Kanadzie i USA.

■ Długa instrukcja

Biorąc pod uwagę liczbę zabitych i rannych w wypadkach drogowych, należy stwierdzić,

że działania te przynoszą oczekiwany rezultat. Nic więc dziwnego, że w ramach prac legislacyjnych prowadzonych od wielu lat przez kolejne ekipy rządowe we wszystkich projektach nowelizacyjnych ustawy o kierujących pojazdami znajdowały się propozycje wprowadzenia podobnych rozwiązań do polskiego systemu szkolenia kandydatów na kierowców. Opinia publiczna oraz nasi branżowi przedstawiciele z wielką życzliwością wspierali działania ministerstwa. Jak to się stało, że pomimo dobrej woli całego środowiska projekt, którego realizacja mogłaby się przyczynić do znacznej poprawy bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenia liczby zabitych i rannych, i znacznego ograniczenia strat materialnych, został ograniczony, a jego realizacja odłożona na trzy lata? Chyba decydujące znaczenie o zaniechaniu wdrażania programu miał zbiurokratyzowany do granic absurdu, nigdzie nieznaną sposobem zapisu dotyczącego jazdy z osobą towarzyszącą. Wielostronicowa instrukcja, która miała umożliwić odbywanie tych jazd prywatnym

samochodem, przewidywała między innymi:

– Przystosowanie auta w identyczny sposób, jak pojazdu szkoleniowego, ze wszystkimi wymaganiami: pedałami, elką, wpisem do dowodu rejestracyjnego i książki pojazdu, dodatkowymi lusterkami zewnętrznymi i wewnętrznymi, ubezpieczeniem, którego żadna ze znanych firm ubezpieczeniowych nie proponuje, bo kierujący nie posiada uprawnień.

Generowałoby to poważne koszty i kłopoty administracyjne.

– Prowadzenie dodatkowej dokumentacji szkoleniowej, praktycznie identycznej, jak w OSK.

– Dodatkowe przeszkolenie w zakresie przepisów ruchu drogowego osoby asystującej na specjalnie organizowanych kursach w OSK.

■ Milionowe dochody

Takie utrudnienia i wymagania formalne w połączeniu z dodatkowymi kosztami sprawiły, że realizacja miała praktycznie zerowe szanse powodzenia, a opinia większości ekspertów i przedstawicieli środowiska OSK była negatywna. Rów-

noległe w tym samym czasie był też rozważany projekt wprowadzenia obowiązkowych kursów doskonalenia techniki jazdy w warunkach ekstremalnych. Chodziło o wykorzystanie płyt poślizgowych dla świeżo upieczonych kierowców. Sprawa ta budziła już wtedy wiele kontrowersji wśród szkoleniowców. W tym czasie wiele europejskich krajów wycofywało się z pomysłu stosowania powszechnych i obowiązkowych szkoleń tego typu. Faktem jest, że do dzisiaj brak jest jednoznacznych opinii co do celowości ich stosowania w szkoleniach podstawowych kierowców na kategorię B. Nie bez znaczenia jest też koszt budowy infrastruktury takich obiektów, znanych w Polsce jako ośrodki doskonalenia techniki jazdy. To właśnie pod wpływem nacisków i wobec braku odpowiedniej sieci ODTJ-ów z przeszkoloną kadrą instruktorów nauki techniki jazdy ówczesne Ministerstwo Transportu podjęło decyzję, żeby zarekomendować Sejmowi wprowadzenie trzyletniego vacatio legis na taki zapis w ustawie o kierujących pojazdami.

Dzisiaj trzeba zauważyć, że większość z nas, w natłoku bieżących spraw, odwróciła uwagę od nadciągających od początku stycznia problemów. Tym bardziej że nie dotyczą one bezpośrednio ośrodków szkolenia kierowców. Warto jednak ten temat poruszyć.

Na jak wielką skalę jest to przedsięwzięcie? Jeśli założymy, że roczna liczba uzyskiwanych praw jazdy wynosi 350 tys., to dziennie musi zostać przeszkolonych tysiąc kierowców! Teraz już chyba wszyscy wiemy, dlaczego właściciele ODTJ zacierają ręce i są po prostu szczęśliwi. Każdy, kto potrafi liczyć, już rozumie, o co w tym wszystkim chodzi. Lobbying i wieloletnie starania o niepozorny zapis ustawy zaczynają już za kilka miesięcy przynosić milionowe dochody! Przecież za zajęcia podzielone na teorię i praktykę będą płacić młodzi kierowcy!

■ Permanentne szkolenie

Przewidywany i proponowany koszt dodatkowych zajęć to 300 zł, z czego 100 zł trzeba będzie zapłacić za szkolenie teoretyczne w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Z kolei 200 zł kosztuje jazda na torze. Jakkolwiek liczyć, w dużym przybliżeniu mówimy o 105 mln zł rocznie! Chcę w tym miejscu wyraźnie powiedzieć, że nie żałuję nikomu uczciwie zarobionych pieniędzy. Mam jednak poważne zastrzeżenia co do formy, sposobu i efektu wprowadzonych zmian. Chcę zwrócić uwagę, że choćby z technicznego punktu widzenia przeszkolenie praktyczne, na które potrzeba minimum tysiąca godzin dziennie, wymaga 16-godzinnej pracy co najmniej 60 – 65 instruktorów nauki jazdy oraz odpowiedniej liczby pracowników zaplecza ODTJ!

Spójrzmy, jak to wygląda w skali miesiąca. Zadanie do wykonania to szkolenie w zakresie doskonalenia techniki jazdy obejmujące 30 tys. godzin. Zakładam, że instruktor zatrudniony na pełnym etacie może efektywnie szkolić osiem godzin dziennie, czyli 160 godzin miesięcznie. Wymaga to zatrudnienia minimum 200 instruktorów doskonalenia techniki jazdy. Biorąc pod uwagę możliwości techniczne, np. oświetlenie placów manewrowych, jest to całkowicie nierealne. Trzeba do tego dodać łatwiejsze z technicznego punktu widzenia przeszkolenie teoretyczne w ilości 1 tys. godzin dziennie! I tak przez okrągły rok, czy to dzień powszedni, czy świąteczny. A gdzie rezerwa na choroby, urlopy i obowiązkowe dni wolne od pracy?

W trakcie zajęć z teorii młodzi kierowcy będą poznawali czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w warunkach ekstremalnych, studiowali problematykę wypadków drogowych oraz psychologiczne aspekty prowadzenia samochodu. Dowiedzą się, jak na sprawność kierowcy wpływają alkohol, zmęczenie czy stan emocjonalny. Są to tematy, których dokładne omówienie jest czasochłonne. Czy nie można tych zagadnień dołączyć do obowiązującego programu szkolenia i realizować w trakcie zarówno zajęć z teorii (26 godzin), jak i 30 godzin jazd? Przecież większość z nich znajduje się w obowiązującym programie. Praktycznie każda lekcja w OSK powinna być okazją, żeby nauczyć kursanta, że najlepszym sposobem uniknięcia zagrożeń jest spokojna i rozsądna jazda oraz unikanie zagrożeń.

■ Specjaliści od zaświadczeń

Powróćmy do problemów logistycznych związanych z obsługą tak wielkiej liczby kursantów. W publikowanych danych na temat Stowarzyszenia ODTJ można przeczytać, że rzecza na terenie Polski jedenaście zarejestrowanych zgodnie z zapisem art. 112 i 120 ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Wiemy o po-

Szkolenie ma uświadomić kursantom, jak duże znaczenie ma dostosowanie prędkości do warunków na drodze.

śpiesznej budowie jeszcze kilku nowych kompleksów. Sprawa nie jest wcale taka prosta, bo wymaga wielomilionowych nakładów finansowych i odpowiednich terenów, położonych w pobliżu dużych aglomeracji. Zajęcia praktyczne powinny odbywać się głównie na płytach poślizgowych, bo mają symulować rzeczywiste zagrożenia. Stwarza to dodatkowy techniczny i organizacyjny kłopot. Na jednej płycie nie powinny ze względów bezpieczeństwa ćwiczyć więcej niż dwa odpowiednie przystosowane pojazdy.

Natrafiłem też na wielce obiecujący akapit. Brzmi on: „ośrodki skupione w stowarzyszeniu zapewniają odpowiednio wysoki poziom do prowadzenia tego typu szkoleń. Takie szkolenie ma się odbywać w specjalnie przygotowanych do tego typu szkoleń samochodach. Kierowca będzie musiał m.in.: zahamować awaryjnie, wejść w zakręt, spróbować sił na śliskiej nawierzchni i nie wpaść w poślizg. Ćwiczenia będą wykonywane przy zróżnicowanych prędkościach z wyłączonymi, a następnie włączonymi systemami bezpieczeństwa, takimi jak ABS i ESP”.

Szkolenie ma uświadomić kursantom, jak duże znaczenie ma dostosowanie prędkości do warunków na drodze. Musi też być połączone z demonstracją zagrożeń wynikających z braku przestrzegania tych zasad. Rozumiem entuzjazm i optymizm organizatorów. Dotychczasowa praktyka, polegająca na przeszkoleniu w ramach programu „Bezpieczna flota” kilku tysięcy kierowców oraz kilkusetosobowe grupy ze sportowym bardzo pozytywnym nastawieniem do nowych wyzwań fanów motoryzacji nie daje podstaw do optymizmu. Doskonale wiemy, z jak różnym nastawieniem przychodzą do nas kursanci. Dla większości z nich prawo jazdy jest jeszcze jednym niezbędnym dokumentem do rozpoczęcia dorosłego życia. Już tego typu ograniczenia, wynikające z braków i możliwości organizacyjnych na taką skalę szkoleń w ODTJ, powinny być dzwonkiem alarmowym dla decydentów.

Pomyślmy także o codziennych problemach tysięcy osób w całej Polsce z dotarciem na czas do ODTJ-ów i WORD-ów, znajdujących się w znacznym oddaleniu od ich miejsc zamieszkania. Powstanie więc cały biznes nastawiony na obsługę tysięcy nowych klientów. Trzeba być naiwnym, żeby wykluczyć pojawienie się szarej strefy dla osób nieuwzględniających za konieczne uczestniczenie w tego typu szkoleniach. Zacierają więc ręce także specjaliści od załatwiania wszelkiego typu zaświadczeń.

Prawo jazdy na próbę to nie tylko obowiązkowy kurs doszkalający. Przez pierwszy osiem miesięcy od zdania egzaminu na prawo jazdy kierowca nie będzie mógł jeździć szybciej niż 100 km/h (ale tylko po autostradzie lub dwujezdniowej drodze ekspresowej). W terenie zabudowanym nie może przekroczyć 50 km/h bez względu na to, co wskazują znaki. Poza obszarem zabudowanym będzie mógł rozpedzić się do 80 km/h. Samochód będzie musiał być oznakowany zielonym listkiem. Dochodzi do tego zakaz pracy zarobkowej i prowadzenia działalności gospodarczej, polegającej na wykorzystaniu prawa jazdy kat B. Właśnie takie od dawna stosowane w krajach UE i na świecie rozwiązania w połączeniu z wychowaniem komunikacyjnym dzieci, młodzieży i kierowców doprowadziły do wyników, które jeszcze przez wiele lat będą nas mobilizować do podobnych działań. ■



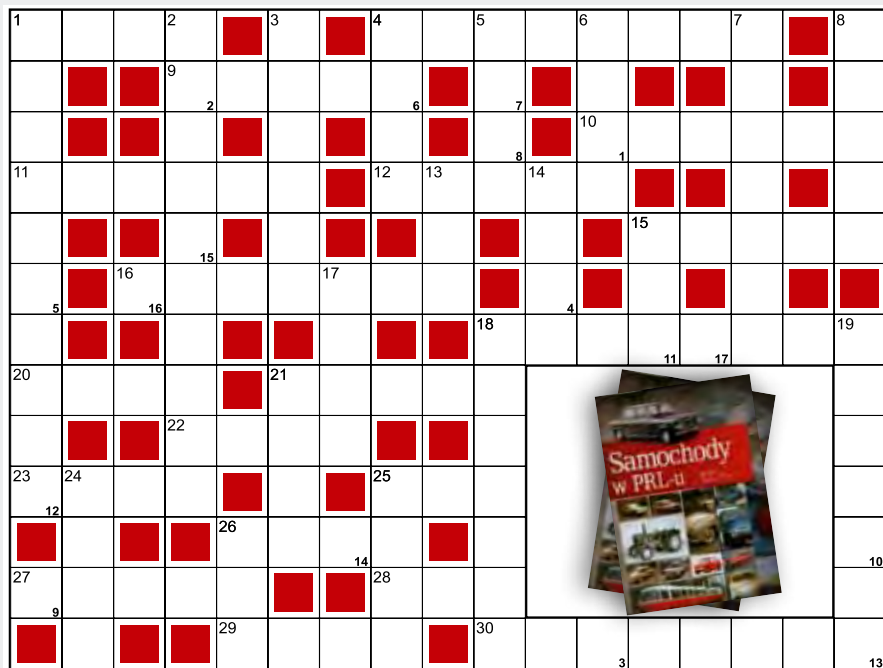
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „wiosna ach to ty”. Zwycięzcom gratulujemy. Nagrody przesyłamy pocztą.

Zapraszamy do rozwiązywania kolejnej krzyżówki z nagrodą. Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma album „Samochody w PRL-u”.

POZIOMO:

- ... manewrowy.
- klinika dla samochodów.
- sytuacja bez wyjścia.
- środek lokomocji.
- wpada do bramki podczas meczu hokejowego.
- rower bez ramy.
- ... jazdy.
- ustawiany za zepsutym autem.
- rozdziela Półwysp Apeniński od Bałkańskiego.
- przewodzi bodźce.
- struś amerykański.
- półwysp z Jaltą.
- karetką pogotowia ratunkowego.
- model Fiata.
- ... Anonim, kronikarz.
- szlak komunikacyjny.
- duża antylopa.
- co roku zaskakuje drogowców.
- wakacyjny miesiąc.

PIONOWO:

- umieszczanie pojazdu na postoju.
- samochód o dużej platformie, przeznaczony do przewożenia towarów.
- harmonia wewnętrzna, łagodność.
- porcja rudy do wytopu.
- stolica, do której prowadzą wszystkie drogi.
- danie w wazie.
- plastikowe auto z NRD.
- nadaje na falach.
- wyjście piłki poza obręb boiska.
- obosieczny sztylet.
- litera alfabetu greckiego.
- stragan na bazarze.
- przewozi pasażerów.
- schówek w ubraniu.
- polski samochód dostawczy.
- wydechowa lub kanalizacyjna.
- złagodzenie cierpienia.
- tankowany na stacji.



SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

Wydawca: e-kierowca sp. z o.o. sp. komandytowa

Redaktor naczelny: Krzysztof Giżycki
Z-ca redaktora naczelnego: Jakub Ziębka

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszk, Anita Chudzińska, Marek Rupański, Marek Wierchowski, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Łukasz Szewczyk, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

Adres redakcji: al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin, tel. 91 441 89 37, faks 91 489 97 53, e-mail: redakcja@szkola-jazdy.pl
Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, www.sklep.e-kierowca.pl

Foto: NewsPress, archiwum Michała Józwiaka, Dariusz Piorunkiewicz, Marek Wierchowski, archiwum TVP, Albin Sieczkowski, Anita Chudzińska, materiały PWPW, materiały Castrol, Jakub Ziębka

Korekta: Dorota Piechna
Skład: e-kierowca – studio DTP

Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl, 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E
Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adustacji tekstów.
Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

- www.szkola-jazdy.pl
- www.sklep.e-kierowca.pl
- tel.: 91 441 89 62



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

Aktualne zmiany w przepisach. Ekspertskie porady prawne. Praktyka administracyjna. Wszystko, co najważniejsze w tematyce szkoleń na prawo jazdy, szkoleń kierowców zawodowych i funkcjonowania OSK.

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na www.szkoła-jazdy.pl
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

OFICJALNE TESTY EGZAMINACYJNE NA PRAWO JAZDY

OFICJALNIE NA EGZAMINACH PAŃSTWOWYCH.

Baza zawierająca pytania pochodzące od oficjalnych dostawców pytań na egzaminy państwowe: PWPW, E-KIEROWCA.



KORZYŚĆ DLA OSK

Potwierdzenie wiarygodności ośrodka, który oferuje kursantom testy z pewnego i sprawdzonego źródła.



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

Skuteczność nauki na oficjalnym materiale wykorzystywanym podczas egzaminów państwowych.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

Możliwość przygotowania się na materiałach wykorzystywanych podczas egzaminu państwowego.