

nr 7-8/2015 (115-116)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

CO ZOSTAŁO PO RYNASIEWICZU?

ZBIGNIEW RYNASIEWICZ, SEKRETARZ STANU W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY I ROZWOJU, ZŁOŻYŁ POD KONIEC MAJA NA REÇE PREMIER EWY KOPACZ DYMISJĘ. ZOSTAŁA PRZYJĘTA. OBOWIĄZKI RYNASIEWICZA PEŁNI TERAZ PAWEŁ OLSZEWSKI, NIEDAWNO POWOŁANY NA STANOWISKO PEŁNOMOCNIKA RZĄDU DS. REGULACJI I HARMONIZACJI OBSZARU BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU I RUCHU DROGOWEGO.

str. 6

POPRAWIAJMY, NIE BURZMY!

– SPOŚRÓD WSZYSTKICH DZIEDZIN, OD WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO PO INFRASTRUKTURĘ DROGOWĄ CZY NADZÓR NAD KIERUJĄCYMI, EGZAMINOWANIE MA NAJMNIJSZY WPŁYW NA POPRAWĘ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO. Z EGZAMINOWANIA W POLSCE NIEPOTRZEBNIE ZROBILIŚMY SZKLANĄ GÓRĘ. Z KOLEI EGZAMINATORÓW PRAKTYCZNIE SPROWADZILIŚMY DO ROLI ZAKREŚLACZY NA KARCIE ZADAŃ EGZAMINACYJNYCH, LICZĄCYCH BŁĘDY – MÓWI W ROZMOWIE ZE „SZKOŁĄ JAZDY” RAFAŁ GAJEWSKI, DYREKTOR WORD-U W ZIELONEJ GÓRZE



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

„Przygotowanie jest najważniejszym kluczem do sukcesu”.
Henry Ford



AKADEMIA SPS – **WIEMY JAK...**



Każdy Ośrodek Szkolenia Kierowców stara się nauczać i szkolić przyszłych użytkowników dróg tak, aby ich wiedza i umiejętności pozwalały na kierowanie pojazdami zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz normami dobrego i bezpiecznego zachowania na drodze.

Oprócz tego jednak, OSK to komercyjna firma funkcjonująca na wolnym, w pełni konkurencyjnym rynku. Aby się utrzymać i rozwijać, musi stosować się do makro- i mikroekonomicznych reguł, sprawnie poruszać się w gąszczu przepisów, znać naturę swojego klienta... Podstawą jest tutaj wiedza i dobre przygotowanie merytoryczne.

Akademia SPS to niekomercyjny projekt firmy e-kierowca, który ma na celu podnoszenie kompetencji w całej branży szkoleń kandydatów na kierowców i kierowców zawodowych. Do projektu zaangażowani zostali eksperci z różnych dziedzin, którzy dzielą się z Państwem swoją wiedzą i doświadczeniem. Dzięki Akademii SPS dowiedzie się Państwo m.in.:

- ✓ jak szkolić skuteczniej i efektywniej,
- ✓ jak interpretować przepisy,
- ✓ jak skutecznie pozyskiwać klientów i profesjonalnie ich obsłużyć,
- ✓ jakie narzędzia zastosować, aby podnieść konkurencyjność w przetargach,
- ✓ jak zostać dobrym menedżerem.

Nasi eksperci przeszkolili już kilka tysięcy osób w branży!

Zapraszamy do udziału w naszych szkoleniach, wykładach i warsztatach. Szczegółowe informacje nt. bieżącej oferty, znajdziecie Państwo na stronie www.szkola-jazdy.pl

Resort przechodni



Krzysztof Giżycki

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju ma nowego ministra odpowiedzialnego m.in. za sprawy związane ze szkoleniem i egzaminowaniem przyszłych kierowców. To już kolejna zmiana w przeciągu kilku ostatnich lat. Wszyscy zapewne pamiętamy, że poprzednikiem Zbigniewa Rynasiewicza, który ponad miesiąc temu złożył dymisję, był niezbyt dobrze wspomniany przez branżowców Tadeusz Jarmuziewicz. Kilka razy doszło także do zmiany na stanowisku szefa ministerstwa. Od 2011 roku funkcję tę sprawowali kolejno: Sławomir Nowak, Elżbieta Bieńkowska i pracująca do dziś Maria Wasiak.

Odejście Rynasiewicza na pewno bardzo skoczyło przedstawicieli środowiska związane-

go ze szkoleniem kierowców, którzy po długich bojach mieli uzyskać zielone światło do wprowadzenia ceny minimalnej za godzinę szkolenia. Jak do sprawy podejrze Paweł Olszewski – na razie nie wiadomo. Trzeba mieć także świadomość, że już w październiku odbędą się wybory parlamentarne. Patrząc na to, co dzieje się na scenie politycznej, trudno wskazać zwycięzców. Ale trzeba być przygotowanym na scenariusz zakładający powołanie nowego rządu, czyli w konsekwencji kolejne zmiany w resorcie...

Jednak w lipcowym numerze „Szkoły Jazdy” nie piszemy tylko o karuzeli stanowisk. Szczególnie polecam szczerą rozmowę, na którą udało nam się namówić dyrektora zielonogórskiego WORD-u Rafała Gajewskiego. Jest także coś dla pań. Przyjrzyliśmy się szkołom jazdy, które swoją ofertę kierują głównie do kobiet.

Ciekawych materiałów jest dużo więcej, wystarczy tylko sięgnąć po gazetę i zatopić się w lekturze! Jednocześnie przypominam, że następny numer „Szkoły Jazdy” ukaże się we wrześniu. Udanych wakacji!

Redaktor naczelny

W numerze

Co zostało po Rynasiewiczu?	4	Nieprawidłowe odblaski	28
Poprawiajmy, nie burzmy!	6	Dlaczego się nie gapisz?!	29
Szkoły jazdy tylko dla kobiet	10	Szansa na sukces	30
Centrum dla niepełnosprawnych	11	Motocyklem po Bałkanach	31
Mistrz obronił tytuł	12	Jak wyróżnić się z tłumu?	32
Sąd nad dyrektorem	13	Instruktor instruktorowi nierówny	34
Koreańskie rio	14	Dzieci, auta i foteliki	35
Zmiany na lepsze	16	Egipt. Kto ich uczył jeździć?	36
Na pomoc kursantom	18	Kemping robi się trendy	38
Przychody i koszty OSK	20	Czarne chmury nad kierowcą	39
Gadżety na pokładzie	22	Motocyklowe zadania egzaminacyjne.	
Lwowskie klimaty	24	Jak uczyć?	40
Komfortowo, bez ryzyka	26	Przegląd legislacyjny	42
		Jawne czy tajne?	44

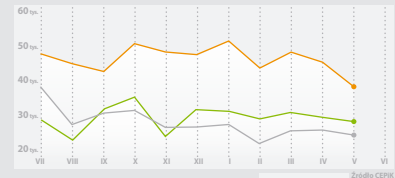
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

MAJ 2015 **28336**

MAJ 2014 **24097**

MAJ 2013 **38308**



Nowe przepisy, lepsze statystyki

Od niedawna kierowcy, którzy przekroczą dozwoloną prędkość w obszarze zabudowanym o więcej niż 50 km/h, tracą prawo jazdy na trzy miesiące. Jak pokazują policyjne statystyki, nowe przepisy pozytywnie wpływają na poprawę bezpieczeństwa na naszych drogach. Od 18 maja do 17 czerwca liczba wypadków spadła o 65 w porównaniu z 31-dniowym okresem poprzedzającym wprowadzenie nowych regulacji. Odnotowano także mniej ofiar śmiertelnych oraz rannych w wypadkach.

Od 18 maja do 17 czerwca na polskich drogach zginęło 189 osób. W okresie od 17 kwietnia do 17 maja liczba ofiar to 208. Odnotowano także spadek liczby rannych w wypadkach drogowych.

Nowe przepisy wprowadziły także surowe i nieuchronne kary finansowe dla pijanych kierowców, które, jak się okazało, spełniają swoją rolę. Coraz mniej osób decyduje się na jazdę po wypiciu alkoholu. W okresie od 17 kwietnia do 17 maja, czyli przed wejściem w życie nowej ustawy, policjanci zatrzymali 11.144 kierowców na podwójnym gazie, a w pierwszych 31 dniach obowiązywania nowych przepisów ich liczba spadła do 10.341.

Coraz rzadziej dochodzi także do wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących. Od 18 maja do 17 czerwca pijani kierowcy spowodowali ich 104, czyli o 29 mniej niż od 17 kwietnia do 17 maja. Odnotowano także mniej ofiar oraz osób rannych w wypadkach, do których doprowadzili pijani kierowcy.

Do tej pory policja zatrzymała 2392 prawa jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h w obszarze zabudowanym. Najwięcej w województwach mazowieckim, wielkopolskim oraz podkarpackim. Od 18 maja prawo jazdy można stracić także za przewożenie zbyt dużej liczby pasażerów – do tej pory policja odnotowała trzydziści takich osób (najwięcej w województwie dolnośląskim). *red*

Co zostało po Rynasiewiczzu?

Zbigniew Rynasiewicz, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, złożył pod koniec maja na ręce premier Ewy Kopacz dymisję. Została przyjęta. Obowiązki Rynasiewicza pełni teraz Paweł Olszewski, niedawno powołany na stanowisko pełnomocnika rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego.



torów, 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, tłumacz języka angielskiego, tłumacz języka niemieckiego oraz trzech ekspertów w dziedzinie języka migowego.

Od niedawna baza pytań jest publicznie dostępna w należącym do Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych serwisie Info-Car.pl. I co najważniejsze – korzystają z niej wszystkie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Znaczący to tyle, że egzamin teoretyczny odbywa się wszędzie na takich samych zasadach.

Podczas pracy Rynasiewicza w ministerstwie weszła w życie jeszcze jedna ważna zmiana dotycząca teorii, ale już nie samego egzaminu, tylko szkolenia. Teraz kandydat na kierowcę nie musi przejść obowiązkowego kursu w ośrodku szkolenia kierowców. Trzeba jednak dodać, że pomysłodawcą zmiany nie był resort, lecz poseł PO Arkadiusz Litwiński.

■ Nowe zadania i egzaminacyjne elki

W tym samym czasie (1 stycznia tego roku), co zniesienie obowiązku szkolenia teoretycznego weszła w życie jeszcze jedna ważna zmiana. Kandydaci na kierowców, którzy zdają egzamin praktyczny, są przez egzaminatorów oceniani za swoje umiejętności w zakresie ekojazdy. W arkuszu egzaminacyjnym znalazły się dwie nowe pozycje: „właściwa zmiana biegów” oraz „hamowanie silnikiem przy zatrzymaniu i zwalnianiu”. Także w tym wypadku nie był to autorski pomysł Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, a potrzeba wdrożenia jednej z unijnych dyrektyw.

Ważną kwestią, która została zapisana w nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, było także umieszczenie tam jednoznacznego zapisu o możliwości zdawania przez kandydata na kierowcę egzaminu praktycznego na pojeździe należącym do ośrodka szkolenia kierowców. Stało się to po naciskach przedstawicieli środowisk branżowych.

■ Cena minimalna

Nie udało się wprowadzić w życie postulowanej przez organizacje szkoleniowe ceny minimalnej

Rynasiewicz nie tylko zrezygnował z ministerialnego stanowiska – oddał także mandat posełki. Postanowił też nie szefować dalej podkarpackiej PO. Resort podał, że Rynasiewicz złożył dymisję z przyczyn osobistych, ale... nie wszyscy w to wierzą. Wskazuje się raczej na tzw. aferę podkarpacką. Śledztwo w sprawie korupcji i powoływania się na wpływy w instytucjach przez biznesmenów z Podkarpacia prowadzi warszawska prokuratura, która w zeszłym roku zleciła CBA m.in. przeszukanie gabinetu, służbowego samochodu i pomieszczeń użytkowanych przez Rynasiewicza. Były wiceminister złożył nawet do sądu zażalenie w tej sprawie, ale zostało ono oddalone. Ewa Kopacz, pytana przez dziennikarzy, czy odejście byłego szefa podkarpackiej PO ma związek z zarzutami korupcyjnymi, odpowiedziała: „Nie słyszałam o zarzutach korupcyjnych, żeby sąd ogłosił w tej chwili jakkolwiek winę pana posła Rynasiewicza”.

■ Jednolita baza

Zbigniew Rynasiewicz pełnił funkcję wiceministra w resorcie infrastruktury i rozwoju oraz wcześniej transportu, budownictwa i gospodarki morskiej przez dwa lata. Odpowiadał m.in. za sprawy związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców. Już na początku musiał zmagać się z bałaganem spowodowanym funkcjonowaniem dwóch odrębnych baz pytań egzaminacyjnych. Część wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego korzystała z rozwiązania Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych, inne z systemu zaproponowanego przez Instytut Transportu Samochodowego. Jednak po pewnym czasie znalazło się na tę bolączkę rozwiązanie, co najważniejsze – wdrożone w życie.

Obecnie w Polsce funkcjonuje jednolita baza pytań, zatwierdzona przez specjalną komisję weryfikującą. W jej skład wchodzi: sześciu egzamina-

Paweł Olszewski

(ur. 11 grudnia 1979 roku w 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. W maju został powołany na stanowisko pełnomocnika rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego.

Adrian Gryczuk/Wikimedia Commons



Zbigniew Rynasiewicz

(ur. 4 października 1963 roku w Grodzisku Dolnym). Z wykształcenia jest historykiem. Ukończył studia w Wyższej Szkole Pedagogicznej w Rzeszowie. Odbył także studia podyplomowe w Centrum Studiów Samorządu Terytorialnego i Rozwoju Lokalnego na Uniwersytecie Warszawskim. Karierę samorządową zaczął w 1990 roku, kiedy został wójtem gminy Grodzisko Dolne. Funkcję sprawował przez siedem lat. W 1997 roku został posłem. Startował wtedy z listy AWS. Od 2002 do 2005 roku był starostą powiatu leżajskiego. W 2005 roku ponownie został posłem. Był przewodniczącym komisji infrastruktury, członkiem komisji rolnictwa i rozwoju wsi oraz wiceministrem infrastruktury i rozwoju. Do Platformy Obywatelskiej wstąpił w 2004 roku.

za godzinę szkolenia. Propozycja Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców zyskała już wstępną akceptację ministerstwa.

Co zapisano w projekcie? Cenę minimalną za godzinę szkolenia musi określić minister na drodze rozporządzenia. Miałby na to do sześciu miesięcy od wejścia w życie nowelizacji. Opłata nie może być jednak wyższa niż 25 zł za naukę teorii. Z kolei w przypadku praktyki cena nie powinna przekraczać 100 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1 lub T i 200 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E lub D1+E albo uprawnienia do kierowania tramwajem. To nie wszystko. Rozbudowany ma zostać także zapis mówiący o konieczności posiadania przez ośrodek szkolenia kierowców infrastruktury. Brzmiałby on następująco: „Ośrodek szkolenia kierowców może prowadzić przedsiębiorca, który posiada infrastrukturę odpowiednią do zakresu prowadzonego szkolenia, czyli: salę wykładową, która jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć i użytkowaną wyłącznie do realizacji tego szkolenia, lokal biurowy, który umożliwia przyjmowanie interesantów, prze-

chowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem oraz jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe, plac manewrowy, który powinien być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności ogrodzony, oraz umożliwiać wykonanie wszystkich zadań wynikających z programu szkolenia i użytkowany wyłącznie do realizacji tego szkolenia oraz co najmniej jeden pojazd szkoleniowy w zakresie prawa jazdy kategorii objętej zaświadczeniem, o którym mowa w ust. 8 i który jest własnością przedsiębiorcy lub przedmiotem umowy leasingu”.

■ Co dalej?

Projekt miał już trafić do sejmowej komisji infrastruktury, ale... kilka dni po ogłoszeniu przełomu w rozmowach do dymisji podał się Zbigniew Rynasiewicz. Czy Polska Federacja Stowarzyszeń Kierowców miała jakiś kontakt z nowym wiceministrem Pawłem Olszewskim?

– Na razie wysłaliśmy do resortu dwa pisma z prośbą o spotkanie – wyjaśnia Krzysztof Bandos, prezes PFSSK. – Jedno miałoby dotyczyć ceny minimalnej, a drugie naszych uwag co do nowego projektu rozporządzenia w spra-

Gorące krzesła

Zmiana na stanowisku wiceministra infrastruktury i rozwoju nie jest jedyną, do której doszło w ostatnim czasie w resorcie odpowiedzialnym m.in. za sprawy związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców. Poprzednikiem Zbigniewa Rynasiewicza był przecież Tadeusz Jarmuziewicz, którego w czerwcu 2013 roku odwołał ówczesny premier Donald Tusk. Taka decyzja jest efektem pracy kontrolerów, którzy badali zasadność podejmowanych decyzji w zakresie nowych egzaminów na prawo jazdy oraz incydentu, który zdarzył się na budowanej autostradzie A1. „Dziwne” zachowanie Jarmuziewicza w kontaktach z wykonawcą inwestycji, firmą Alpine Bau, opisali w służbowej notatce pracownicy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Podczas gdy Jarmuziewicz pełnił w resorcie stanowisko wiceministra, jego szefem był Sławomir Nowak. W ministerstwie nie popracował jednak wiele dłużej niż jego podwładny. W październiku 2013 roku Nowak złożył dymisję po wpłynięciu do prokuratury wniosku o uchylenie mu immunitetu poselskiego w związku z wątpliwościami dotyczącymi jego oświadczenia majątkowego, do którego nie wpisał wartego kilkanaście tysięcy złotych zegarka.

Następczynią Sławomira Nowaka została Elżbieta Bieńkowska. Jednak już we wrześniu ubiegłego roku objęła funkcję komisarza ds. rynku wewnętrznego i usług, przemysłu, przedsiębiorczości i MŚP (małych i średnich przedsiębiorstw) w Komisji Europejskiej. Konsekwencją objęcia tej funkcji było porzucenie pracy w resorcie infrastruktury i rozwoju. Nowym ministrem została Maria Wasiak, wcześniej związana z branżą kolejową. Pełni swoje obowiązki do dziś. *jaz*

wie egzaminowania (szczegóły znajdują się w rubryce „Przegląd legislacyjny” – przyp. red.).

Do momentu zamknięcia lipcowego numeru „Szkoly Jazdy” żadnej odpowiedzi ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju nie było. Zresztą, żeby projekt miał szansę wejść w życie, musi i tak przejść ścieżkę legislacyjną. A trzeba pamiętać, że już w październiku odbędą się wybory parlamentarne, które mogą przynieść duże zmiany...

Jakub Ziębka



Poprawiamy, nie burzmy!

– Spośród wszystkich dziedzin, od wychowania komunikacyjnego po infrastrukturę drogową czy nadzór nad kierującymi, egzaminowanie ma najmniejszy wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z egzaminowania w Polsce niepotrzebnie zrobiliśmy szklaną górę. Z kolei egzaminatorów praktycznie sprowadziliśmy do roli zakresaczy na karcie zadań egzaminacyjnych, liczących błędy – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Rafał Gajewski, dyrektor WORD-u w Zielonej Górze.

Jakub Ziębka: Przez wiele osób związanych ze środowiskiem szkolenia kierowców Zielona Góra odbierana jest jako ośrodek, gdzie podejmowane są odważne decyzje. Przykładem jest tu choćby zgoda na egzaminowanie kandydatów na kierowców w pojeździe należącym do OSK. Stało się to w momencie, gdy inne WORD-y twierdziły, że nie jest to możliwe. Czy z perspektywy czasu uważa pan to za krok w dobrym kierunku?

Rafał Gajewski: Przede wszystkim nie było żadnych przeszkód prawnych czy formalnych, żeby egzamin na prawo jazdy jakiegokolwiek kategorii odbył się w pojeździe udostępnionym w tym celu WORD-owi. Od wielu lat ośrodki wynajmowały do egzaminowania np. autobusy i samochody ciężarowe. Nikt tego nie kwestionował.

Opór dotyczył tylko egzaminu na kategorię B. Wynikał on z obawy, że jest to kolejny krok na drodze marginalizacji WORD-ów, dezorganizacji dotychczasowego systemu egzaminowania i docelowo wyprowadzenia egzaminów do tzw. Super OSK oraz likwidacji wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Obawy te nie były bezasadne, ale to już inna sprawa.

Wracając do tematu, uważam, że nie można przedsiębiorcy blokować możliwości, której pra-



wo nie zabrania i jest możliwa pod względem organizacyjnym. WORD-y są jednostkami sektora publicznego. Nasza swoboda wyboru (zgody lub jej braku) w tym zakresie jest ograniczona, bowiem realizujemy cele państwa w interesie społecznym. Na pewno jest nim nieutrudnianie działalności przedsiębiorcom prowadzącym OSK oraz rzetelne, obiektywne egzaminowanie kandydatów na kierowców, w czym bezspornie pomaga ograniczenie niepotrzebnego stresu zdających. Zdawanie w samochodzie, który się zna, na pewno zmniejsza stres i umożliwia

zdającemu pełniejsze zaprezentowanie umiejętności jazdy. Dotychczasowe wyniki egzaminów są zachęcające.

Właśnie, jakie są statystyki?

– Do 31 maja tego roku przeprowadziliśmy 841 takich egzaminów. Zdawalność wyniosła 47,14 proc. (przy ogólnej 37,34 proc.). Ale w czterech szkołach na siedem, które posiadają takie samochody, było to już od 54 do 57 proc.

Tych siedem szkół wyposażyło w system do rejestracji egzaminu dziesięć aut (pięciu odrębnych marek). Dodam jeszcze, że taki egzamin nie jest dla WORD-u jakimś ogromnym zyskiem, wynikającym z oszczędzania własnego pojazdu. Nie licząc kosztu dodatkowych czynności, które muszą wykonać pracownicy, oszczędność w przeliczeniu na jeden egzamin to kilka złotych, w zależności od marki samochodu w WORD-zie i ceny paliwa (u nas wychodzi 6 – 7 zł na pełen egzamin). Niezależnie od tego wojewódzki ośrodek ruchu drogowego zabezpiecza w rezerwie swój pojazd na nieprzewidziane okoliczności, co też jest kosztem.

Pozytywnym zjawiskiem jest też to, że spadły ceny wyposażenia auta w system rejestracji. My stosujemy cztery kamery i trzy mikrofony. Za system z montażem w jednym aucie zapłacili-

śmy ponad 7 tys. zł. Pytałem, ile kosztował ostatnio. Okazuje się, że cena spadła do 2,5 tys. zł.

Istotną zasadą uzgadnianą ze szkołami jazdy jest też to, że nośnik danych zawsze jest własnością WORD-u. Zostaje on zakładany przed egzaminem i wyciągany po jego zakończeniu. Zajmuje się tym nasz pracownik. W tej sytuacji, gdyby doszło do upublicznienia nagrania, to wiadomo, że OSK nie będzie ponosił za to żadnej konsekwencji.

Takie działanie na pewno może dodatnio wpływać na budowanie wizerunku WORD-ów, który, delikatnie mówiąc, nie jest najlepszy. W ogólnopolskich mediach mówi się coraz częściej o konieczności ich likwidacji.

– Poza mediami branżowymi, takimi jak np. „Szkoła Jazdy”, nie ma rzeczowej dyskusji o problemach dotyczących branży – nazwijmy ją szkoleniowo-egzaminacyjną. Bo do tego potrzebna jest znajomość pewnej specyfiki. W mediach ogólnopolskich mamy jedynie fajerwerki informacyjne, które z uwagi na ilość błędów robią więcej szkód niż pożytku.

Łatwo rzucić hasło „likwidujemy WORD-y”, ale jakby zapytać o szczegóły, to chodzi tylko o egzaminowanie, które i tak jakoś trzeba uregulować i zorganizować. Teoria w starostwie? Przecież słychać głosy, że również powiaty trzeba zlikwidować. Zespoły egzaminatorów przy urzędzie marszałkowskim lub wojewódzkim, egzaminy organizowane przez różne dziwne firmy? To już było i skończyło się właśnie powołaniem WORD-ów. Wystarczy zapoznać się z uzasadnieniem do ustawy, która bezpośrednio przyczyniła się do ich powstania.

Odnoszę wrażenie, że duch Super OSK jest ciągle żywy, razem z marzeniami o zmarginalizowaniu małych i średnich ośrodków szkolenia kierowców oraz WORD-ów. Nie ma co burzyć i psuć. Łatwiej i taniej jest poprawiać to,

co już istnieje. Jeżeli w środowisku OSK są liczne, choć chaotyczne, dyskusje i działania, tak w WORD-ach nie ma żadnej systemowej dyskusji nad programem zmian, które trzeba przedstawić społeczeństwu. Ta bardzo duża samodzielność, która ma sporo zalet, nie zmusza jednak do dyskusji i wspólnego działania.

A zmiany są nieuchronne. Wynikają one po pierwsze – z demografii, po drugie – z konieczności radykalnych działań na rzecz poprawy tragicznego stanu bezpieczeństwa na drogach. Ten drugi temat to zadanie dla wszystkich służb i organizacji państwa. WORD-y powinny umocnić swoje miejsce jako instytucja egzaminująca, przeprowadzająca szkolenia oraz zajęcia sprawdzające, potwierdzające, nadające uprawnienia i kwalifikacje. Bardzo ważnym kierunkiem jest wspieranie wychowania komunikacyjnego w szkołach, nawet w przedszkolach. Takie działania są zauważane przez rodziców i pozytywnie wpływają na opinię o nas. Także dzieci i młodzież oswajają się z WORD-em. Innym prospołecznym działaniem może być edukacja na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, taka „wizja zero” dla konkretnej miejscowości. Nasza oferta polega na przeprowadzeniu przeglądu i inwentaryzacji istniejącej infrastruktury drogowej i zaproponowanie nowej stałej organizacji ruchu w mieście lub jego części. Połączone to ma być ze spotkaniami z mieszkańcami, żeby poznać ich potrzeby i wyjaśnić nasze propozycje nowej organizacji ruchu. Rozmawiamy z burmistrzami. W tym roku jest szansa na pilotaż w dwóch miastach. Myślę, że tego typu działania na rzecz społeczeństwa to dobry sposób na ocieplenie opinii o WORD-ach, a pomysłów na pewno może być więcej.

Postuluje się także, żeby nadwyżki finansowe trafiały bezpośrednio do kasy państwa, nie urzędów marszałkowskich.

– Chciałbym jedną rzecz sprostować. WORD, poza podatkami i opłatami określonymi w ustawach, nie dokonuje wpłat do budżetu województwa czy też państwa. Jednocześnie nie otrzymuje z tych źródeł żadnych środków. Utrzymujemy się sami. Nadwyżki środków możemy spożytkować wyłącznie na działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Czy WORD-y mogłyby być typowymi jednostkami budżetowymi, które przekazują przychody do budżetu województwa, ale także czerpią z niego środki na inwestycje? Oczywiście. Lecz doświadczenie mówi, że to wcale nie będzie dla społeczeństwa rozwiązanie tańsze. Racjonalniej gospodaruje się środkami, które wcześniej musieliśmy zarobić.

Zawsze kiedy dyskusja dotyczy finansów WORD-ów, gdzieś w tle pojawia się opinia, że one oblewają kandydatów na kierowców po to, żeby zarobić więcej pieniędzy. Na nic zapewnienia, że tak nie jest. Ludzie mówią: „na jednego egzaminatora przypada dziennie dziesięć – jedenastu zdających, więc muszą oblewać”. Tymczasem planowanie to skutek, a nie przyczyna poziomu zdawalności. Też chciałbym, żeby egzaminator miał zaplanowanych dziennie osiem egzaminów, co godzinę jeden, czekał na zdającego, nie odwrotnie. Ale wtedy cena egzaminu musiałaby wrosnąć albo trzeba byłoby dołożyć na to z innych przychodów WORD-u.

Czy WORD w Zielonej Górze planuje w najbliższym czasie jakieś kolejne udogodnienia dla zdających, a może szkół jazdy?

– Zarówno WORD, jak i OSK mają przede wszystkim służyć społeczeństwu. Wiem, brzmi to górnolotnie, ale w środowisku zielonogórskim tak właśnie myślimy. Rozumiemy, że naszym wspólnym celem jest zachęcenie do uzyskania prawa jazdy tych wszystkich, którzy z różnych powodów tego nie robią. Powinniśmy dą-



żyć do zwiększenia dostępności szkolenia i egzaminowania. Pierwszą jaskółką jest projekt nowego rozporządzenia w sprawie egzaminowania, pozwalający przeprowadzić egzaminy na kategorię AM w mniejszych miejscowościach. Tam, gdzie młodzież uczy się i mieszka.

Projekt wymaga jeszcze oszlifowania, ale jestem dobrej myśli, bowiem temat wypłynął na spotkaniu środowiska OSK z posłem, a obecnie sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Waldemarem Ślugaćkim i miał kontynuację w postaci interpelacji. Jej odzwierciedleniem jest, jak widzę, projekt rozporządzenia.

W następnych miesiącach pracowaliśmy ze szkołami nad tym tematem. Doszliśmy do wniosku, że jest duża potrzeba przeniesienia egzaminowania, a tym samym szkolenia, także na kategorie: A1, A2 i A, do miast, które posiadają infrastrukturę drogową odpowiednią do przeprowadzenia wszystkich wymaganych zadań egzaminacyjnych. O tym, jak uciążliwe logistycznie i niepewne z uwagi na zmiany pogodowe jest szkolenie na jednośladach na łamach „Szkoły Jazdy” nie muszę wyjaśniać. Szkoły zadeklarowały, że jeżeli to się uda, mogą nawet obniżyć ceny kursów. Rozmawiamy też z burmistrzami. Władze pięciu miast, które niejako kwalifikują się z uwagi na wielkość infrastruktury drogowej i natężenie ruchu, zadeklarowały wszelką możliwą pomoc. W WORD Zielona Góra działa biuro projektów ruchu drogowego, które w razie potrzeby dokona zmian w stałej organizacji ruchu pod kątem zadań egzaminacyjnych.

A co z teorią i placem manewrowym?

– Egzamin teoretyczny odbywałby się wyłącznie w WORD-zie, natomiast plac manewrowy z wyposażeniem i pojazdami wynajęlibyśmy od OSK. Jest też opcja, że plac urządzi miasto, ale to w przyszłości i nie wszędzie. Z samorządami rozpoznajemy też możliwości dofinansowania młodzieży szkolenia na kategorię AM. Chcemy to potraktować jako element edukacji o ruchu drogowym. Ale to na przyszły rok. Jeżeli wejdzie „okres próbny” i WORD będzie w dobrej kondycji ekonomicznej, to pomyślimy, jak się do tego zabrać.

Myśli pan, że plan ma szansę powodzenia?

– Seneka napisał, że życie bez kłopotów to marazm i wegetacja. Mamy przemyślaną całą organizację, przygotowane umowy z OSK, dokładnie wszystko przeliczyliśmy. Jest to opłacalne zarówno dla WORD-u, jak i szkół. Jedna ze szkół poinformowała nawet na swoim profilu w serwisie społecznościowym Facebook, że nad takim rozwiązaniem pracujemy. W ciągu kilku tygodni post obejrzało ponad 5 tys. osób, były same pozytywne komentarze. Z kolei ponad czterdzieści osób już zadeklarowało zapisanie się na kurs.

Czy osoby zdające egzamin w mniejszych miejscowościach nie będą gorzej przygotowane do jazdy w realnych warunkach?

– Wprost przeciwnie, będzie więcej czasu na szkolenie, bo odpadną uciążliwe dojazdy do Zielonej Góry. A kursanci chcący uzyskać prawo jazdy kategorii A to w zdecydowanej większości jeżdzący kierowcy. Zdawalność, biorąc pod uwagę jazdę po mieście, jest wysoka, ale w mniejszych ośrodkach wcale nie będzie łatwiej, bo planujemy jeździć po centrach. O pomysłnym egzaminie decyduje plac manewrowy, który jest wymagający. Ludzie w zdecydowanej większości są rozsądni, a wariatów nie wyeliminuje ani instruktor, ani egzaminator. Na to trzeba innych metod.

Pozostając w temacie egzaminowania: gdyby miał pan okazję do zmiany przepisów dotyczących tego zagadnienia, co zostałoby zmienione?

– W uzasadnieniu do projektu zmiany ustawy o kierujących pojazdami w sprawie ceny minimalnej są ciekawe trzy zdania: „Odnosząc się do całego systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami należy stwierdzić,

Moim zdaniem, jedyna droga do uzdrowienia branży to zmiana podejścia do nadzoru nad szkoleniem. Nad jego jakością, nie sprawami administracyjnymi. Zadanie to powierzyłbym WORD-om.

że dalsze zmiany w procedurach, warunkach i zasadach przeprowadzania egzaminu państwowego będą miały coraz mniejszy wpływ na poziom bezpieczeństwa. Wynika to z faktu, iż podczas egzaminu państwowego sprawdzenie i wiedzy, i umiejętności zawsze ma charakter losowy i wybiórczy. Tym samym istnieje duże prawdopodobieństwo, iż braki w przygotowaniu przyszłego kierowcy w trakcie szkolenia w OSK mogą nie zostać zauważone podczas egzaminu”.

Jeżeli ta opinia powstała w departamencie transportu drogowego, to jestem pełen nadziei na rzeczową dyskusję, bowiem zgadzam się z nią całkowicie. Spośród wszystkich dziedzin, od wychowania komunikacyjnego po infrastrukturę drogową czy nadzór nad kierującymi, egzaminowanie ma najmniejszy wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z egzaminowania w Polsce niepotrzebnie zrobiliśmy szklaną górę. Z kolei egzaminatorów praktycznie sprowadziliśmy do roli zakreslaczy na karcie zadań egzaminacyjnych, liczących błędy. Trzeba zadać sobie wiele pytań: czy obecny egzamin na placu manewrowym jest sensowny, może warto go zmienić, a jeśli tak, to jak? Czy zasady, które należy stosować podczas egzaminu z jazdy drogowej, są sensowne? Może należałoby coś zmienić, z czegoś zrezygnować, coś dodać? Może wprowadzić punktowy system oceny? Dlaczego egzaminator, pomimo negatywnego lub pozytywnego wyniku egzaminu,

nie może – uzasadniając na piśmie – zdecydować inaczej? Przecież wszystko jest nagrywane... Dlaczego nie egzaminujemy poza obszarem zabudowanym, poza miastem? Pytań jest więcej, pora zacząć na nie szukać odpowiedzi.

Wspomniał pan o próbie zmiany ustawy, mającej doprowadzić do wprowadzenia ceny minimalnej za godzinę szkolenia. Czy to dobry pomysł?

– W dotychczasowych postulatach artykułowanych przez środowisko związane z OSK była znaczna zgodność z oczekiwaniami społeczeństwa. Teraz po raz pierwszy interesy znacznie się rozchodzą. Ośrodki chcą szkolić drożej, a kursanci chcieliby kształcić się taniej. Ja postulat ceny minimalnej rozumiem i popieram. Trzeba zatrzymać i odwrócić proces wypierania dobrych szkół przez kiepskie, dobrych instruktorów przez słabych. A taki jest skutek zanizania cen kursów.

Myślę też, że cena minimalna będzie działała bardziej na poziomie psychologicznym niż praktycznym. Polak potrafi obejść poważniejsze prze-

pisy prawa. Moim zdaniem, jedyna droga do uzdrowienia branży to zmiana podejścia do nadzoru nad szkoleniem. Nad jego jakością, nie sprawami administracyjnymi. Zadanie to powierzyłbym WORD-om. Pierwszym, szybkim krokiem w tym kierunku mogłaby być zmiana podejścia do warsz-

tatów dla instruktorów. To, że idziemy w złym kierunku, jest chyba jasne dla wszystkich. Dotychczasowe krótkie doświadczenie pokazuje, że będzie tylko gorzej, a skończy się na kupczeniu kwitami. Mamy w Zielonej Górze koncepcję, jak warsztaty powinny wyglądać, do dyskusji oczywiście.

Na koniec jeszcze pytanie o Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Czy pana zdaniem jest to organizacja, która jest potrzebna, spełnia swoją rolę?

– Potrzebę takiego forum wymiany myśli, doświadczeń, pomysłów odczuwali pierwsi dyrektorzy w czasie powstania WORD-ów. Większość problemów, z którymi mają do czynienia wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i ich dyrektorzy, są wspólne. Stąd rozsądnie jest takie stowarzyszenie posiadać. Jest też jeden adres (prezesa KSD), pod który można kierować pytania, wnioski, wszystkie sprawy wspólne dla WORD-ów. Jest to wygodne dla zewnętrznych osób i instytucji. Oczywiście jest problem różnicy zdań pomiędzy dyrektorami. KSD nie ma mocy, by cokolwiek swoim członkom narzucać, a z kolei opinia wyrażona przez prezesa KSD niekoniecznie jest reprezentatywna dla wszystkich WORD-ów. Co najwyżej wyraża zdanie większości, a czasami tylko większości zarządu. Ponadto, jeżeli jakiś dyrektor nie odczuwa takiej potrzeby, to najzwyczajniej do KSD nie przystępuje. Przymusu nie ma. ■

Cenisz sobie
wygodę?

Zapisz się
na egzamin na
Info-Car.pl

PKK

[Profil Kandydata na Kierowcę]

- dowiedz się czym jest PKK, jak go zdobyć i do czego właściwie służy
- sprawdź status swojego PKK

Egzamin

- przetestuj się!
– rozwiąż online próbne testy
- zapisz się na egzamin w WORD!
– wybierz odpowiadający Ci termin na info-car.pl i zapłać wygodnie przez Internet

Rejestracja pojazdu

- poznaj dowód rejestracyjny
- złóż elektroniczny wniosek i zapłać online za rejestrację
- sprawdź status dowodu rejestracyjnego swojego pojazdu

Prawo jazdy

- poznaj nowe prawo jazdy i zasady jego zdobywania
- złóż elektroniczny wniosek i zapłać online za wydanie prawa jazdy
- sprawdź status swojego dokumentu

Kurs

- znajdź najbliższy Ośrodek Szkolenia Kierowców

VIN

- sprawdź historię używanego pojazdu zanim go kupisz!



1



3



4



6



+ ADR

- uzyskaj uprawnienia do przewożenia towarów i ładunków niebezpiecznych
- sprawdź status Twojego zaświadczenia ADR

+ Tachograf

- uzyskaj informacje jak złożyć wniosek o wydanie karty tachografu cyfrowego



Szkoły jazdy tylko dla kobiet

Mają kobiecy wystrój sal, różowe i białe samochody, a instruktorkami są głównie panie. Obiecują bezstresową naukę, cierpliwość i łamanie stereotypu, że baba za kierownicą to najgorsze zło, jakie może się trafić się na drodze.



■ Rozumiemy kobiecy stres

Kobieca Szkoła Jazdy „Lejdis” to jedyna szkoła w Zielonej Górze prowadzona przez kobiety i dla kobiet. – Kobiety w zwyczajnych szkołach często czują się skrępowane – mówi Alicja Duc, właścicielka szkoły. – Ciężko na nich mit słabych kierowców, nawet jeśli ani razu nie miały okazji się przekonać o tym, jak jeżdżą. U nas jest inaczej. Doskonale rozumiemy, jaki stres odczuwają kobiety, które po raz pierwszy wsiadają za kółko. Nasze szkolenie przebiega bez krzyków i wulgaryzmów.

Nie ma głupich pytań – to główne założenie krakowskiej szkoły jazdy OSK „Lejdis”. Instruktorkami są jedynie kobiety, ale kurs mogą robić i panie, i panowie.

– Ofertę kierujemy głównie do kobiet, jednak nie odmawiamy mężczyznom i mamy ich całkiem sporo – mówi Zosia Gardela, współwłaścicielka szkoły. – I przychodzą właśnie dlatego, że instruktorkami są kobiety. Mówią, że panie są bardziej dokładne, lepiej wytłumaczą, nie ma męskiego współzawodnictwa, nie trzeba nikomu niczego udowadniać. A panie cenią sobie to, że mogą zadać każde pytanie, nawet takie, które mężczyźni wydaloby się najgłupsze.

Jak twierdzi Zosia Gardela, stereotyp baby za kółkiem powoli umiera, jednak jeszcze czasami można się z nim spotkać.

– Widocznie ludzie leczą tak swoje kompleksy – mówi. – Umiejętność jazdy samochodem nie zależy od płci. Uczymy też tak samo kobiety, jak i mężczyzn. Tylko stwarzamy przyjazną atmosferę spokoju i partnerstwa. A jeżeli chodzi o kobiety, to wiadomo, że kobieta lepiej zrozumie jej

cd. na str. 15 ►

W Polsce szkół nauki jazdy głównie dla kobiet jest kilkanaście. Są w większości miast wojewódzkich. Już same nazwy nie pozostawiają wątpliwości, do kogo adresowana jest oferta. W ich logotypach można znaleźć takie słowa, jak „lejdis”, „babska”, „damska”, „kobieca”, „girlsschool”. Właściciele wszystkich zgodnie przyznają, że klientek nie brakuje. I że panie potrafią doskonale jeździć, tylko trzeba mieć do nich odpowiednie podejście.

■ Baby do garów? Nic podobnego!

Małgorzata Chylińska „Girls School” w Łodzi założyła w 2010 roku, gdyż, jak twierdzi, dostrzegła niszę na rynku. Okazało się, że pomysł się przyjął. Szkoła nie przyjmuje panów, instruktorkami są jedynie kobiety. Pojawiały się oskarżenia o dyskryminację, jednak właścicielka twierdzi, że są one bezpodstawne. Po prostu usługa jest skierowana do kobiet. W salach wykładowych są kwiaty, różowe i fioletowe elementy wystroju. Więc mężczyźni mogliby nie czuć się komfortowo. A panowie mają w Łodzi szkół pod dostatkiem.

– Obserwowałam na rynku brak podejścia instruktorków do kobiet, szowinizm, jedna z moich klientek skarżyła się nawet, że instruktor wygłaszał teksty w stylu, że kobiety nadają się tylko do garów, a nie do prowadzenia samochodu – mówi Chylińska. – Postanowiłam, że w naszej szkole panie będą się dobrze czuły. Tak właśnie jest. I nie chodzi o to, że kobietom trzeba

tłumaczyć więcej. Po prostu potrzebują wyrozumiałości i spokoju, nie krzyków. A to się nieestety zdarza.

Jak twierdzi Chylińska, umiejętności za kierownicą nie mają nic wspólnego z płcią.

– Kobiety czasem są lepszymi kierowcami od mężczyzn – wyjaśnia. – A czasem nie. Faceci potrafią jeździć bardzo dobrze i fatalnie. Tak samo jak kobiety. Nie rozumiem tych stereotypów i one się zupełnie nie potwierdzają w praktyce.

Jak twierdzi właścicielka „Girls School”, nauczyć można każdego. Tylko potrzeba odpowiedniego podejścia.

– Ostatnio pani, która skończyła 62 lata, zdała po naszym kursie za pierwszym razem – chwali się. – W tym wieku bywa różnie, a tu proszę. Bez żadnego problemu się udało.



Centrum dla niepełnosprawnych

Już we wrześniu w Warszawie rozpoczyna działalność Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych. W jego skład wchodzić będą m.in.: ośrodek szkolenia niepełnosprawnych kierowców, punkt informacyjny oraz wypożyczalnia specjalnie zmodyfikowanych pojazdów.

Otwarcie pierwszego takiego w Polsce centrum będzie zwieńczeniem projektu o nazwie AMC-2. Jego przedmiotem było opracowanie systemu wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych ruchowo, dzięki zaadaptowanej – na potrzeby dziewięciu rodzajów grup niepełnosprawności ruchowych (w tym narządów ruchu i kręgosłupa) – pilotażowej floty samochodowej. Adaptacje wykonano pod kątem osób z dysfunkcjami kończyn dolnych i górnych, tetraplegią (paraliż czterokończynowy, powstający na skutek uszkodzenia rdzenia kręgowego w odcinku szyjnym – przyp. red.), karłowatością i osób poruszających się na wózkach.

■ Szesć zestawów

Projekt zaczęto wdrażać w 2013 roku. Za jego realizację odpowiadały: Instytut Transportu Samochodowego, Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego, Instytut Odlewnictwa oraz firma AMZ-BIS. Składał się z kilku etapów. Po dokładnej analizie potrzeb osób niepełnosprawnych przygotowanych zostało szesć zestawów urządzeń, pomagających w komfortowym prowadzeniu przez nich samochodów różnego typu. Są one przeznaczone m.in. do montażu w samochodach miejskich, elkach (pomagają w jeździe zarówno niepełnosprawnym kursantom, jak i instruktorom), taksówkach przewożących pasażerów z dysfunkcjami ruchowymi

Według Narodowego Spisu Powszechnego Ludności, liczba osób niepełnosprawnych w Polsce wynosiła w 2011 roku ok. 4,7 mln, czyli 12,2 proc. ludności kraju. Najliczniejszą grupę stanowią osoby posiadające orzeczenie o umiarkowanym oraz lekkim stopniu niepełnosprawności. Osoby niepełnosprawne ruchowo stanowią aż 1,8 mln (720 tys. z nich uznaje się za potencjalnie czynne zawodowo). Niestety, w całej populacji osób niepełnosprawnych w Polsce wskaźnik zatrudnienia wynosi jedynie 14 proc. Nie uległ on poprawie w ciągu ostatnich dwudziestu lat. Przeciwnie, w 1995 roku aktywność zawodowa osób niepełnosprawnych w Polsce była wyższa niż obecnie (19 proc.).



mi oraz autach dla osób niepełnosprawnych, prowadzących aktywny tryb życia i pokonujących duże odległości.

Zestawy zostały już zaadaptowane w dziesięciu pojazdach. Było to możliwe dzięki testom wykonanym w warunkach rzeczywistych oraz analizom zachowań kierowców i pasażerów w pojeździe. Do realizacji projektu zaangażowano aktywne osoby niepełnosprawne z różnymi dysfunkcjami ruchowymi.

Główne modyfikacje w pojazdach objęły: systemy układów kierowania, pozycję kierowców, urządzenia umożliwiające wsiadanie i są ściśle związane z dysfunkcjami, które sprawiają, że prowadzenie standardowych pojazdów staje się niemożliwe. Wszystkie zmiany wykonano z uwzględnieniem ergonomii, nie naruszając zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

■ Ośrodek, wypożyczalnia i punkt informacyjny

Koszt realizacji projektu to 5 mln zł. Został on sfinansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w ramach programu INNOTECH. Pieniądze sponżytkowano na prace koncepcyjne, badania, testy systemu, zakup floty dziesięciu pojazdów marek Peugeot i Skoda, stworzenie oprzyrządowania oraz adaptację pojazdów.

Zwiewczeniem projektu AMC-2 jest uruchomienie Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Nie-

pełnosprawnych. Ma się to stać już we wrześniu. W jego skład wchodzić będą m.in.: ośrodek szkolenia niepełnosprawnych kierowców, punkt informacyjny oraz wypożyczalnia specjalnie dostosowanych pojazdów. Oferowana będzie także pomoc w pozyskiwaniu dofinansowania na zakup pojazdu i jego adaptację.

Początkowo centrum będzie się mieściło w Instytucie Transportu Samochodowego. Ośrodek szkolenia niepełnosprawnych kierowców ma na razie dysponować kilkoma pojazdami do nauki jazdy, w tym jednym przeznaczonym do obsługi instruktora z dysfunkcją ruchową.

– Po rozszerzeniu współpracy z firmami Fiat Auto Poland i Skoda VW flota będzie większa – zapowiada Mikołaj Krupiński, rzecznik prasowy ITS.

Z kolei do dyspozycji klientów wypożyczalnia będzie początkowo dziewięć pojazdów. Ostatni, w którym dokonano modyfikacji, przez dwa lata pozostanie w Kutnie, w siedzibie firmy AMZ-BIS. Będzie używany do demonstracji projektu. W późniejszym okresie wypożyczalnia ma kooperować z sieciami salonów Fiat Auto Poland i Skoda VW.

– Komerccjalizacja wyników projektu AMC-2 przyczyni się do lepszej aktywizacji zawodowej osób niepełnosprawnych w Polsce, a dzięki nowym technologiom i narzędziom możliwe będzie uruchomienie seryjnej produkcji urządzeń i sieci autoryzowanych serwisów modyfikacji i badań zaadaptowanych pojazdów – podsumowuje Mikołaj Krupiński.

Jakub Ziębka

Mistrz obronił tytuł

Wałbrzyszanin Mariusz Pierzynka po raz drugi z rzędu został najlepszym instruktorem nauki jazdy. Jednak tym razem zwycięstwo w konkursie Instruktor Roku nie przyszło mu łatwo. Drugi w klasyfikacji Leszek Rzońca stracił do niego tylko punkt. Na najniższym stopniu podium stanął Karol Waluśkiewicz.

W tym roku ogólnopolski konkurs Instruktor Roku odbywał się od 26 do 27 czerwca w Bełchatowie. Uczestniczyło w nim kilkudziesięciu zawodniczek i zawodników, którzy mierzyli się w pięciu konkurencjach. Imprezę zorganizowało Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego.

■ W centrum Bełchatowa z polityką w tle

Pierwszą konkurencją był test sprawdzający znajomość przepisów ruchu drogowego. To jedyna konkurencja odbywająca się pierwszego dnia zawodów. Dzień później, w samym centrum Bełchatowa, przy pl. Narutowicza, odbyła się praktyczna część konkursu. W tym samym czasie trwały tam najważniejsza regionalna impreza – Dni Bełchatowa – oraz wiec największej polskiej partii opozycyjnej Prawa i Sprawiedliwości.

Zawodnicy musieli zaprezentować swoje umiejętności m.in. udzielania pierwszej pomocy. W tym przypadku zadanie utrudniała osoba, która wcieliła się w sprawczynię wypadku. Instruktorzy startowali także w takich konkurencjach, jak: stabilność stewarda (na biegu wstecznym), jazda na trolejach i próba sir Lancelota (wykonywane z siedzenia pasażera). Szczególnie dużą trudność sprawiało zawodnikom to ostatnie zadanie, polegające na przejeździe samochodem z łańcuchem zamontowanym po jego prawej stronie i zbieraniu kółek zawieszonych na statywach. Wszystko przez nierówną nawierzchnię, w niektórych miejscach uniemożliwiającą prawidłowe wykonanie próby. Dlatego też sędziowie postanowili anulować wyniki tej konkurencji, a w zamian zaproponowali slalom (na biegu wstecznym).

■ Zacięta rywalizacja

Po zliczeniu wszystkich wyników okazało się, że zwycięzcą w klasyfikacji generalnej konkursu został obrońca tytułu Instruktor Roku – wałbrzyszanin Mariusz Pierzynka. Było to już jego trzecie zwycięstwo w historii konkursu. Jednak w tym roku konkurencja okazała się bardzo mocna, bo Pierzynka zaledwie... jednym punktem wyprzedził Lesz-



ka Rzońcę z Białegostoku. Trzecie miejsce zajęł Karol Waluśkiewicz z Olkusza. Z kolei instruktorką roku (startowały trzy panie) została Katarzyna Miliszewska z Olecka, która obroniła tytuł sprzed roku.

Organizatorzy konkursu ogłosili także wyniki poszczególnych konkurencji. Okazało się, że próbę sir Lancelota i jazdę na trolejach najlepiej wykonał Mariusz Pierzynka. Ze stabilnością stewarda najlepiej poradził sobie Karol Waluśkiewicz, z testem sprawdzającym znajomość przepisów ruchu drogowego – Adam Krzyszowski (Olkusz), z udzielaniem pierwszej pomocy – Witold Buś (Piotrków Trybunalski).

Jednym ze sponsorów konkursu był wydawca miesięcznika „Szkoła Jazdy”, firma e-kierowca.

■ Jubileusz

Tegoroczna, XVI edycja Instruktora Roku zbiegła się z imprezą zorganizowaną z okazji dwudziestolecia działalności Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego. Odbyła się ona 26 czerwca w hotelu Turmot. Uczestniczyli w nim m.in. członkowie regionalnych stowarzyszeń branżowych oraz prezydent Bełchatowa – Mariola Czechowska.

Jakub Ziębka

Sąd nad dyrektorem

Akt oskarżenia w sprawie łamania praw pracowniczych trafił w maju do Sądu Okręgowego w Krośnie. Ofiarą Ryszarda S. miała być jedna z pracownic, która zarzuca mu między innymi bezpodstawne zwolnienie z pracy.

Prokuratura Rejonowa w Krośnie skierowała do miejscowego Sądu Rejonowego akt oskarżenia przeciwko Ryszardowi S., dyrektorowi Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, o to, że w okresie od 9 września 2013 roku do 30 września 2014 roku w sposób złośliwy i uporczywy łamał prawa pracownika Wandy P. w ten sposób, że wypowiedział jej umowę o pracę bez zgody zakładowej organizacji związkowej, mając świadomość szczególnej ochrony zatrudnienia jej ze względu na pełnioną przez nią funkcję społecznego inspektora pracy – wyjaśnia rzecznik Prokuratury Okręgowej w Krośnie Janusz Ohar. – Ponadto utrudniał uzyskanie przez nią poprawnie wystawionego świadectwa pracy oraz wypłaty ekwiwalentu za niewykorzystany urlop i wynagrodzenia za pełny okres pozostawania przez nią bez pracy. Jest to przestępstwo.

■ Zaczęło się od nagrody jubileuszowej

Pracownica, która weszła na drogę sądową z dyrektorem, pracuje w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Krośnie od 1999 roku. Zajmowała się głównie sprawami kadrowymi. Jej kłopoty zaczęły się niedługo po objęciu przez Ryszarda S. funkcji dyrektora. Jak opowiadała w lokalnych mediach, została zwolniona za rzekomo niewłaściwe naliczenie nagrody jubileuszowej jednemu z instruktorów. Po tym incydencie dyrektor miał zaproponować jej rozwiązanie umowy za porozumieniem stron. Kobieta nie zgodziła się i poszła na zwolnienie lekarskie. Kiedy wróciła, czekało na nią wypowiedzenie, mimo że była chroniona przed zwolnieniem jako działacz związkowy i społeczny inspektor pracy, a tamtejszy związek zawodowy nie wyraził zgody na zwolnienie.

Pracownica WORD-u odwołała się do sądu pracy i wygrała w obu instancjach. Mimo to dyrektor nadal robił jej trudności. Dlatego po uzyskaniu wyroku sądu przywracającego ją do pracy pani Wanda skierowała do prokuratury zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa przez jej zwierzchnika, jakim miało być naruszenie praw pracowniczych.

– Przeprowadzone postępowanie przygotowawcze potwierdziło podane przez pokrzywdzoną fakty i pozwoliło na przedstawienie Ry-



Budynek Sądu Okręgowego w Krośnie.

sardowi S. zarzutu popełnienia przestępstwa – wyjaśnia prokurator Janusz Ohar.

■ Wnioski z kontroli? Na razie nie ma

Sprawą zajęli się również Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego, który jest organem prowadzącym dla krośnieńskiego WORD-u. Rozpoczęła się tam kontrola. Niestety, do dzisiaj żadnych wniosków nie ma.

– Zespół wizytujący z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie przeprowadził kontrolę w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Krośnie – informuje tamtejsze biuro prasowe. – Kontrola miała za zadanie wyjaśnienie okoliczności wskazanych w pismach przez osobę zgłaszającą nieprawidłowości. W trakcie czynności zespół wizytujący uzyskał obszerne wyjaśnienia od dyrektora WORD na temat okoliczności ponownego przyjęcia do pracy zainteresowanej oraz związa-

nych z nimi zdarzeń, które miały miejsce w okresie późniejszym – do chwili obecnej. Informacje te dotyczyły również stanowiska dyrektora WORD-u w Krośnie w sprawie przedstawionych mu zarzutów karnych zawartych w akcie oskarżenia doręczonym do Sądu Rejonowego Wydział Karny w Krośnie, sporządzonym przez prokuratora z Prokuratury Rejonowej w Krośnie.

Jak tłumaczą przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego, dalsze czynności zostały wstrzymane ze względu na nieobecność w pracy osoby zgłaszającej. Dopiero po uzyskaniu od niej wyjaśnień na temat okoliczności ponownego przyjęcia do pracy oraz jej stanowiska, zespół wizytujący ma sformułować wnioski oraz końcowe rekomendacje w tej sprawie. Oskarżony sprawy nie chciał komentować.

– Dotychczas nie otrzymałem aktu oskarżenia. Sprawę rozstrzygnie sąd – mówi dyrektor WORD w Krośnie.

Anna Łukaszuk



Koreańskie rio

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zaczęły, na razie nieśmiało, zwracać się w stronę popularnych „kijanek”. We Włocławku samochodem egzaminacyjnym została kia picanto, a sieradzki WORD zaczął użytkować kię rio. To właśnie ten ostatni model będzie przedmiotem naszych rozważań.

Nazwę Kia stworzono z dwóch słów. Pierwsze – „Ki” – oznacza „powstać” lub „wychodzić”, zaś „A” to w języku koreańskim Azja. Zatem Kia w wolnym tłumaczeniu znaczy „powstała w Azji”. Mało kto również wie, że Kia jest najstarszym producentem aut w Korei Południowej. Firma rozpoczęła działalność w 1944 roku od produkcji części do rowerów. W 1961 roku zaczęła wytwarzać motocykle, następnie na początku lat 70. samochody ciężarowe i osobowe. Przez wiele lat produkowano modele w oparciu o licencje innych koncernów – przede wszystkim Mazdy. Na polskim rynku pojazdy Kii obecne są od 1995 roku.

■ Zmiana stylu

Początkowo nie cieszyły się zbyt dobrą opinią. Archaiczny design, kiepska jakość wykonania i przeciętna trwałość przekładały się na ich małą popularność. Mimo to dało się czasem napotkać modele takie jak pride, sepia, shuma czy sportage. Prawdziwym przełomem dla marki na europejskim rynku było stworzenie modelu cee'd. Zaprojektowano go od podstaw z uwzględnieniem gustów europejskich odbiorców w centrum projektowym Kii w Niemczech. Stał się prawdziwym



wym przebojem rynkowym i zwiastunem nowej jakości południowokoreańskich pojazdów. Z kolejnym rozdziałem w historii koreańskiej marki wiąże się też nieodłącznie postać Petera Schreyera. Działami tego projektanta były m.in. pierwsza generacja audi TT i volkswagen new

beetle. W 2006 roku Schreyer opuścił Volkswagena i został szefem stylistów marki Kia. Od tej pory stylistyka koreańskich samochodów osiągnęła zupełnie nowy poziom i stała się jednym z ich głównych atutów. Znacznie poprawiono też jakość pojazdów. Wszystko razem przełożyło

się na ogólnoswiatowy sukces marki Kia. Zmianę podejścia do produktów koreańskiego producenta możemy zaobserwować także w Polsce. Świadczy o tym chociażby fakt wykorzystywania ich przez policję. Również wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zaczęły, na razie nieśmiało, zwracać uwagę na „kijanki”. We Wrocławku samochodem egzaminacyjnym została kia picanto, a sieradzki WORD zaczął użytkować kię rio.

■ **Dobre proporcje**

Kia rio najnowszej generacji zadebiutowała na salonie w Genewie w 2011 roku. Za jej stylistykę odpowiadał wspomniany wcześniej Peter Schreyer. Trzeba przyznać, że udało mu się stworzyć jedno z ciekawiej wyglądających aut segmentu B. Rio jest zwarte i dynamiczne, przyjemne dla oka. Niezależnie od tego, z której strony przyglądamy się samochodowi, trudno jest znaleźć jakieś słabe punkty. Poczynając od przodu, opatrzonego wypełniającym przestrzeń pomiędzy światłami, charakterystycznym dla całej marki grillem „tiger nose”, poprzez dynamicznie wznoszącą się ku tyłowi linię boczną na zadziornym kształcie tylnej części nadwozia kończąc. Wszystko jest niezwykle proporcjonalne i naprawdę robi doskonałe wrażenie. W 2014 roku auto poddane zostało niewielkiemu face liftingowi, w wyniku którego zmianie uległy zderzaki, grill, paleta felg aluminiowych i elementy wykończenia wnętrza. Nadwozie o wymiarach 4,04 metra długości i 1,72 metra szerokości przy rozstawie osi 2,57 metra jest jednym z większych wśród aut segmentu B, wykorzystywanych przez WORD-y w Polsce. Przekłada się to na komfort podróżowania. W aucie wygodnie mieszczą się cztery dorosłe osoby. Oczywiście w teorii mogłoby być ich pięć, ale trzeci pasażer tylnej kanapy odczuwałby już znaczący dyskomfort. Wnętrze pojazdu ocenić można dwójako. Z jednej strony, deska rozdzielcza i zespół wskaźników są oryginalne, nowatorskie i dobrze przemyślane pod kątem ergonomii. Z drugiej, zaś razić nieco może jakość użytych materiałów. Cóż, mamy do czynienia z autem miejskim, a w jego procesie tworzenia istotną rolę nadal odgrywają księgowi. Bagażnik oferuje 288 litrów pojemności, którą można powiększyć, rozkładając fotele, do 923 litrów. Nie jest to rekord, ale bagaże dwóch osób zmieszczą się z powodzeniem. Istotnym z punktu widzenia nauki jazdy mankamentem jest widoczność do tyłu. Wąska tylna szyba i szerokie słupki mogą przeszkadzać przy manewrowaniu.

■ **Sportowy pierwiastek? W żadnym wypadku**

Pod maską rio pracować mogą benzynowe lub wysokoprężne jednostki. Producent oferuje do wyboru dwa silniki benzynowe – 1,2

litra o mocy 84 KM oraz 1,4 litra o mocy 109 KM i dwa diesle – 1,1 litra o mocy 75 KM oraz 1,4 litra o mocy 90 KM. Optymalnym wyborem dla OSK wydaje się podstawowy silnik benzynowy. Cechuje się rozsądnym zużyciem paliwa, deklarowanym przez producenta na poziomie 6,3 litra/100 km w trybie miejskim. Można go bez problemu wyposażyć w instalację gazową. Zapewnia przy tym akceptowalne osiągi.

Jazda kią nie wywołuje większych emocji. Można mieć pewne uwagi do precyzji prowadzenia, „gumowatości” układu kierowniczego czy dosyć miękkiego zawieszenia. Nie doszukamy się w niej na pewno sportowego pierwiastka, aczkolwiek jako narzędzie do sprawnego przemieszczania się z punktu A do punktu B sprawdzi się doskonale.

■ **Odrobiona lekcja**

Ile zatem trzeba zapłacić za możliwość przemieszczania się kią rio? Nowy pięciodrzwiowy model w wersji wyposażenia M, napędzany podstawowym silnikiem benzynowym 1,2, to wydatek rzędu 43,5 tys. zł. Wyposażenie obejmuje między innymi: sześć poduszek powietrznych, system ESP, elektryczne szyby z przodu, elektryczne lusterka, centralny zamek i radio. Doposażenie auta w klimatyzację wymaga dopłaty w wysokości 2,5 tys. zł. Fabryczna instalacja gazowa to wydatek rzędu 4,2 tys. zł. Sumując kolejne pozycje przekraczamy zatem kwotę 50 tys. zł.

Warto w tej sytuacji przyjrzeć się rynkowi aut używanych. Znajdziemy na nim samochody wyprodukowane w latach 2013 – 2014 z rozsądnymi przebiegami, oferowane za 29 – 35 tys. zł. Oferta nie jest wprawdzie nazbyt szeroka, ale przy odrobinie cierpliwości poszukiwania powinny zakończyć się sukcesem.

Rio eksploatowane jest przez sieradzkie ośrodki szkolenia kierowców od początku 2013 roku. Na podstawie ich doświadczeń możemy przedstawić pluse i minusy tych pojazdów. Wędług Marka Szcześniaka, właściciela jednego z lokalnych ośrodków, podstawowe problemy związane są przede wszystkim z często uszkodzającymi się linkami mechanizmu wybierania biegów i awariami wysprzęglika. Nie sprawia problemów natomiast jednostka napędowa, nawet w wypadku współpracy z instalacją gazową. Koszty części zamiennych nie odbiegają na szczęście od przeciętnej w tej klasie pojazdów.

Czy zatem kia podbije serca polskich instruktorów nauki jazdy i z elką na dachu będzie częściej widywana na ulicach naszych miast? Czas pokaże. Na razie jedno jest pewne – Koreańscy odrabiają lekcję z projektowania samochodów w niesamowitym tempie, a ich produkty nie mogą być już traktowane jak ubogi krewny w motoryzacyjnym salonie.

Dariusz Piorunkiewicz

► dokończenie ze str. 10

lęki i stres. I będzie wiedziała, jak temu zaradzić. Bo jednak w tej kwestii różnimy się od mężczyzn.

Zosia Gardela podkreśla też, że faktycznie, są pewne uwarunkowania płciowe, które wiadać za kierownicą. Ale to nie są wady ani zalety, po prostu tak jest.

– Kobiety jeżdżą mniej agresywnie, co pewnie jest związane właśnie z tym, że nie mają potrzeby ciągłej rywalizacji i udowadniania innym swojej wartości – mówi. – Za to mężczyźni mają większą wyobraźnię, jeżeli chodzi o parkowanie. Ale wszystko jest do nauczenia i nie można generalizować.

■ **„Kobiety są odważniejsze i potrafią się przyznać, że czegoś nie umieją”**

– Jeżeli zapytamy dowolnego mężczyznę, czy jest dobrym kierowcą, każdy powie, że świetnym – mówi Marek Kazała, właściciel warszawskiej szkoły „Panie na doszkalanie”. – A kobiety zdają sobie sprawę z tego, co robią źle, potrafią się przyznać, że brakuje im umiejętności albo pewności siebie. Z tych obserwacji narodził się pomysł naszej szkoły. I to był strzał w dziesiątkę.

W szkole „Panie na doszkalanie” każda kobieta, która ma prawo jazdy, może zyskać pewność siebie i stać się bezpiecznym kierowcą. Można się uczyć we własnym samochodzie lub w aucie szkoleniowym, które już wyglądem wywołuje uśmiech.

– Staraliśmy się, żeby samochody były zabawne i przyjemne dla oka – mówi Marek Kazała. – Stąd pomysł kobiecych w wyglądzie volkswagenów beetle w pastelowych kolorach, z dodatkami do świateł rżęsami. To nie są stereotypy, raczej po prostu wesoła gra z konwencją. Nasze klientki bardzo pozytywnie reagują na te auta.

Jakich klientek jest najwięcej? Jak twierdzi właściciel szkoły, zdarzają się dziewczyny, które niedawno zdobyły prawo jazdy, ale zdecydowanie większość to panie w wieku 50+.

– Wiele z tych kobiet ma prawo jazdy od wielu lat, ale nigdy nie jeździły – mówi. – Bo w rodzinie był jeden samochód i zawsze jeździł mąż, bo facet krytykował, że ona nie umie jeździć, więc straciła motywację albo po prostu się bała. A potem ludzie się rozstają albo mężczyzna umiera, albo kobieta dostaje pracę, w której musi jeździć samochodem. I wtedy przychodzi do nas.

Instruktorzy ze szkoły „Panie na doszkalanie” (są to głównie mężczyźni) twierdzą zgodnie, że kobiety potrafią jeździć bardzo dobrze i zazwyczaj nie brakuje im umiejętności, a wszelkie blokady są w głowie.

– To trochę praca psychologa – mówi Kazała. – Jak wsiałam z klientką do samochodu, to duża część szkolenia polega na tym, żeby obudzić w niej pewność siebie i sprawić, by uwierzyła, że jest dobrym kierowcą. A kwestie techniczne przychodzą same. Nigdy nie zgodzę się ze stwierdzeniem, że kobieta za kierownicą jest gorsza niż mężczyzna.

Anna Łukaszuk



Zmiany na lepsze

Widmo przykrych konsekwencji w postaci zatrzymania prawa jazdy skłoniło kierowców do zwracania większej uwagi na znaki i częstszego spoglądania na prędkościomierz. – Z naszych obserwacji wynika, że cel został osiągnięty. Przypadki przekroczenia prędkości o kilkadziesiąt kilometrów na godzinę zaczynają należeć do rzadkości – mówi Łukasz Godula, zastępca naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Cieszynie.

W myśl znowelizowanych przepisów, kierowca, który w obszarze zabudowanym przekroczy dozwoloną prędkość o ponad 50 km/h, otrzymuje nie tylko mandat i 10 punktów karnych, ale również na trzy miesiące traci prawo jazdy.

Zmiany są szeroko komentowane w mediach. Nie brakuje głosów, że zatrzymywanie praw jazdy jest niekonstytucyjne, decyzja powinna być rozpatrywana przez sąd, a nie na drodze administracyjnej, zaś kierujący nie powinien być wielokrotnie karany za to samo wykroczenie (mandat, punkty, zatrzymanie prawa jazdy). Krytycy najwyraźniej zapominają, że istotą wprowadzenia zmian była faktyczna troska o zdrowie i życie użytkowników dróg.

– Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego był to bardzo dobry pomysł. Dotychczas wielu kierowców nie przestrzegało podstawowych zasad, z ograniczeniami prędkości na czele. Nowe regulacje mogą sprawić wrażenie drastycznych, jednak mają korzystny wpływ na zachowania kierowców – mówi Janusz Czaja, instruktor doskonałości techniki jazdy.

■ Osiągnięty cel

Widmo przykrych konsekwencji w postaci zatrzymania prawa jazdy skłoniło kierowców do zwracania większej uwagi na znaki i częstszego spoglądania na prędkościomierz. Podkreślimy, że nawet w sytuacji, gdy policjant odstąpiłby od ukarania mandatem, i tak jest zobligowany do zatrzymania prawa jazdy.

– Z naszych obserwacji wynika, że cel został osiągnięty. Przypadki przekroczenia prędkości o kilkadziesiąt kilometrów na godzinę zaczynają należeć do rzadkości. Coraz mniejszy odsetek kierujących decyduje się też

na przekraczanie 80 km/h w obszarze zabudowanym – mówi Łukasz Godula, zastępca naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Cieszynie.

Wspomniany spadek prędkości jest ogromną zmianą na lepsze. Przypomnijmy, że samochód, który na suchej nawierzchni ze 100 km/h hamuje na dystansie 44 metrów, jadąc 70 km/h, zatrzyma się już po niecałych 22 m! Nawet jeżeli nie wystarczy to do uniknięcia wypadku, prędkość uderzenia w przeszkodę będzie o przeszło 50 km/h niższa.

■ Niekonstruktywna krytyka

Kierowcy w różny sposób reagują na informację o zatrzymaniu prawa jazdy.

– Najczęściej obserwujemy spokój połączony z chwilą refleksji na temat własnego postępowania – dodaje Łukasz Godula.

Mało kto próbuje tłumaczyć się roztargnieniem czy niezauważeniem znaku, co trudno uznać za zaskoczenie – znaczne przekroczenie prędkości niemal zawsze jest działaniem z premedytacją.

W najbliższych miesiącach prawdopodobnie będziemy świadkami batalii o przepisy dotyczące zatrzymywania praw jazdy. Szkoda, że osoby i organizacje decydujące się na ich krytykę nie pokusiły się o zaproponowanie alternatywnych rozwiązań na rzecz bezpieczeństwa. Chociażby skrócenia okresu zatrzymania prawa jazdy w przypadku pierwszego naruszenia prędkości, jeżeli kierowca zdecyduje się na wzięcie udziału w kursie doskonalenia techniki jazdy. Kto empirycznie doświadczy braków we własnych umiejętnościach, a na „szarpaku” poczuje różnicę w bezwładności samochodu, jaką wywołuje zwiększenie prędkości o 20 km/h, przestanie lekkomyślnie operować pedałem gazu.

Łukasz Szewczyk



ZAPROSZENIE

Zapraszamy właścicieli OSK, instruktorów i wykładowców do udziału w szkoleniu e-learningowym pt.:

Kurs dla E-wykładowcy. Szkolenie doskonalące kompetencje w zakresie kształcenia kandydatów na kierowców z wykorzystaniem nowoczesnych, e-learningowych technik nauczania na odległość.

Kurs przeprowadzany jest metodą e-learningową, a więc posiada wszystkie zalety charakteryzujące tę metodę nauki:

- kurs zaczyna się i kończy w dowolnym, ustalonym przez siebie terminie,
- można się uczyć w każdym miejscu i w dowolnym czasie.

Internetowy kurs dla e-wykładowców przygotowany przez Akademię SPS, to pierwsze w Polsce szkolenie przygotowujące instruktorów i wykładowców do pracy z kursantami, którzy uczą się teorii e-learningiem.

Absolwenci kursu otrzymują elitarny certyfikat poświadczający ich kompetencje w zakresie organizowania i prowadzenia teoretycznych e-kursów dla kandydatów na kierowców.

Osoby zainteresowane internetowym kursem dla e-wykładowców prosimy o kontakt pod nr. tel. 91 431 43 95. Uruchomienie dostępu do e-kursu odbywa się telefonicznie i trwa zaledwie kilka minut!

Na pomoc kursantom

Przeglądałem sobie internet. W pewnej chwili, jako link sponsorowany, ukazał mi się napis „Rzecznik kursanta radzi”. Kieruje on na stronę internetową pewnej fundacji, która utworzyła instytucję rzecznika praw kursanta.

Słyszałem już o tej fundacji. Ba, znam nawet cztery osoby z rady programowej. Współpracowałem z nimi, cenię ich wiedzę oraz umiejętności instruktorskie. Ale zainteresowało mnie coś innego.

Osoba, która szuka dla siebie szkoły jazdy, może sądzić, że rzecznik praw kursanta to instytucja państwowa. Z błędu nie wyprowadzą go bynajmniej umieszczone na stronie internetowej treści. Ciekawe też, jakimi kryteriami kierowano się przy formowaniu rady programowej. Mam nadzieję, że nie towarzyszymi. Bo kursant, widząc zdjęcia i podpisy pod zdjęciami osób z zarządu oraz rady programowej, może odnieść wrażenie, że to autorytety w swoich dziedzinach.

■ Biuro, sala i płyta

Na stronie internetowej fundacji znajduje się ponadto zakładka „Dla kursanta”. Są w niej wskazówki, jaki ośrodek szkolenia powinien wybrać przyszły kierowca. Ale też przykłady złych, zdaniem fundacji, działań. Zacytujmy jedno z nich: „Klienci są obsługiwani w tym samym pomieszczeniu, w którym prowadzone są wykłady dla kursantów”.

Wychodzi z tego, że jeśli posiadam pomieszczenie o powierzchni 60 mkw. i podzielę je za pomocą płyty kartonowo-gipsowej na dwie części, to wymagań nie spełniam. Oczywiście zdaję sobie sprawę, że trochę przesadzam. Zamiar autorów był zupełnie inny. Chodzi pewnie o uświadomienie kursantom, żeby nie wybierali szkół prowadzących biuro w teczce, gdzie większość formalności załatwia się w samochodzie. Ale mamy XXI wiek. Większość kursantów zapisuje się na kurs prawa jazdy przez formularz internetowy i nie korzysta ze stacjonarnego biura. Mało tego, wydaje mi się, że biuro i sala wykładowa powinny mieścić się w tym samym pomieszczeniu. Byłoby łatwiej i prościej dla obu stron – kursanta i właściciela OSK.

■ Jaka cena?

Wypunktowałem jeszcze jedno, złe zdaniem fundacji, działanie ośrodka. Brzmi ono następująco: „Szkoła bez ograniczeń ilościowych sprzedaje kursy na portalach sprzedaży grupowej lub ceny kursu podstawowego kat. B są niższe niż 1,1 tys. zł”.



Jestem przeciwnikiem zaniżania przez szkoły jazdy cen. Uważam, że bardzo psuje to rynek, nie pozwala na utrzymanie i rozwój firm. Nie rozumiem jednak, dlaczego podaje się konkretną cenę i to na tak niskim poziomie? Jeżeli na kurs zapisze się dziesięć osób, daje to kwotę 11 tys. zł. Dziesięć osób to 300 godzin jazd plus egzaminy wewnętrzne. Dla jednego instruktora oznacza to pracę bez wytchnienia przez miesiąc albo dwa, ale spokojnie. W każdym razie oznaczałoby to pracę wręcz niewolniczą. W mojej szkole kurs kosztuje 1,6 tys. zł. Jednak od tej ceny należy odliczyć zwrot pieniędzy za badanie lekarskie. Więc faktyczna cena kursu to 1,4 tys. Uwaga, jest ona najwyższa w Poznaniu! Jednak w cenie kursu są zawarte materiały do nauki, auta są zadbane i oklejone. I tym sposobem ledwo starcza na opłaty i życie.

Czytając, że powinien szukać kursu w cenie 1,1 tys. zł, kandydat na kierowcę może uznać to za prawdę objawioną. A wyższe ceny poddyktowane są chciwością pazernych właścicieli szkół jazdy. Dlaczego nie ustalono ceny na po-

ziomie 1,6 – 1,8 tys. zł i nie napisano, że taka kwota pozwala na przeprowadzenie kursu na wysokim poziomie oraz daje możliwość rozwoju szkole jazdy i inwestowaniu w nowy sprzęt?

Chciałbym zaznaczyć, że moją intencją nie jest atakowanie czy negocjowanie działań fundacji. Poziom szkolenia kierowców jest dramatycznie niski z powodu żenującego poziomu instruktorów. Szkoły jazdy oszukują i naciągają kursantów – to jest fakt. Moje wątpliwości budzi jednak kategorię i myślę, że mało skonsultowane ze środowiskiem dobrych instruktorów i uczciwych właścicieli szkół jazdy stanowisko fundacji. Może ono spowodować, że kursant będzie miał jeszcze większy mętlik w głowie. Jeżeli zrozumie wszystko dosłownie, to może nie znaleźć szkoły jazdy spełniającej te kryterium.

Mimo tych zastrzeżeń życzę fundacji samych sukcesów oraz rzetelnej pracy na rzecz uzdrowienia rynku prawa jazdy.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy,
specjalista ds. BHP

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.

Przychody i koszty OSK

Kontynuując cykl związany z tematyką finansów OSK skoncentrujemy się w bieżącym numerze „Szkoły Jazdy” na istotnej dla nas kwestii, która dotyczy przychodów i kosztów.



Paweł Żuraw

Jak wiadomo, celem prowadzonych przez nas firm jest osiągnięcie dochodów. Żeby dowiedzieć się, czym jest dochód, należy w pierwszej kolejności poznać pojęcie przychodu z działalności gospodarczej, a następnie pojęcie kosztów uzyskania przychodów, które ponoszone są w związku z prowadzoną firmą.

■ Sprzedaż i wykonanie usługi to nie wszystko!

Postępując się dość zawile sformułowaną definicją prawniczą, powiemy, że przychodem z działalności gospodarczej jest kwota należna od odbiorcy z tytułu sprzedaży wyrobów gotowych, towarów, usług przy zastosowaniu cen sprzedaży, skorygowana o wartość zwróconych towarów, udzielone rabaty, bonifikaty, upusty.

Bardzo ważny jest tutaj fakt wydania rzeczy, zbycia prawa majątkowego lub wykonania usługi. O dziwo, nie ma znaczenia, czy podatnik faktycznie otrzymał należność. Przychód podatkowy powstaje w momencie, w którym wydaliśmy kontrahentowi towar, wyrób gotowy lub wykonaliśmy usługę, ale nie później niż w dniu wystawienia dowodu sprzedaży (faktury) albo uregulowania należności. U podatników VAT za przychód uznaje się kwoty należne od kontrahentów, pomniejszone o należny podatek od towarów i usług.

Prowadząc działalność gospodarczą, można osiągać również inne przychody, które nie są związane ze sprzedażą towarów lub wykonaniem usługi. Należą do nich m. in.:

- dotacje, subwencje, dopłaty i inne nieodpłatne świadczenia otrzymane na pokrycie kosztów albo jako zwrot wydatków
- przychody ze sprzedaży składników majątku dotychczas wykorzystywanego w działalności gospodarczej, np. przychód ze sprzedaży zbędnego samochodu szkoleniowego
- otrzymane świadczenia nieodpłatne w naturze lub inne wykonane na naszą rzecz darmowe usługi itp.
- odsetki od środków pieniężnych na rachunkach bankowych, utrzymywanych w związku z wykonywaną działalnością
- kwoty otrzymane z najmu, podnajmu, dzierżawy składników majątku, związanych z działalnością gospodarczą
- odszkodowania za szkody dotyczące składników majątku związane z działalnością gospodarczą, np. odszkodowanie z firmy ubezpieczeniowej w związku z kradzieżą składników majątku
- otrzymane od kontrahentów kary umowne, np. za nieterminowe wykonanie usługi itd.

■ Przepisy a przychody i wpływy

W myśl przepisów podatkowych, powszechne utożsamianie pojęcia przychodu z pojęciem wpływu (wpłaty) środków pieniężnych jest nieprawidłowe. Tak po ludzku powiemy, że jest to po prostu niesprawiedliwe. Ale niestety, takie są przepisy prawne i jedyne, co można zrobić, to się do nich dostosować. Prawdą jest, że przychody powodują wpływy, ale nie zawsze wpływ jest lub będzie przychodem. Mając już doświadczenie w prowadzeniu biznesu, powiemy, że wpływy w stosunku do przychodów mogą być:

- równoczesne, np. przy sprzedaży gotówkowej – w tym samym momencie powstaje przychód i wpływają pieniądze
- późniejsze, np. przy sprzedaży bezgotówkowej – przychód występuje wcześniej niż wpływ pieniędzy.

Przykładem wpływów, które nigdy nie będą przychodem są:

- wpływy na rachunek bankowy otrzymanego w banku kredytu
- wpływy zwróconych nam przez osoby trzecie pożyczek, zwrot przez pracowników niewykorzystanych zaliczek.

■ Koszty uzyskania przychodów

Chcąc osiągnąć przychód, przedsiębiorcy ponoszą wydatki, które są kosztami prowadzonej działalności gospodarczej. Ustawa o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. 1991



nr 80 poz. 350) nie posługuje się pojęciem kosztów prowadzonej działalności, tylko pojęciem kosztów uzyskania przychodów. Aby wydatek mógł stanowić koszt uzyskania przychodów, musi on mieć bezpośredni związek z prowadzoną działalnością gospodarczą oraz wpływać na wysokość osiągniętych przez jednostkę przychodów.

Czym są koszty uzyskania przychodów? Są to wszelkie koszty poniesione w celu osiągnięcia przychodów z działalności gospodarczej. Należą do nich m.in.:

- wydatki na zakup towarów handlowych, materiałów podstawowych i pomocniczych według cen zakupu (cena zakupu jest to cena, jaką nabywca płaci za zakupione składniki majątku, a w przypadku podatników VAT pomniejszona o podatek od towarów i usług)
- koszty uboczne zakupu, tj. koszty dotyczące transportu obcego, załadunku i wyładunku, ubezpieczenia w drodze towarów lub materiałów
- wynagrodzenia brutto dla naszych pracowników w gotówce i w naturze (uwaga: do kosztów uzyskania przychodów można zaliczyć wyłącznie wypłacone wynagrodzenia)
- pozostałe koszty:
 - czynsz za wynajem lokalu, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza, czyli np. naszego biura
 - opłaty za energię elektryczną, gaz, wodę, CO
 - opłaty za telefon firmowy
 - wydatki na zakup paliwa do auta szkoleniowego

- wydatki dotyczące remontów, np. pojazdów firmowych
- amortyzacja środków trwałych, czyli wyrażone w pieniądzu zużycie środków trwałych – w przypadku OSK najczęściej są to auta szkoleniowe
 - obciążające właściciela OSK z tytułu zatrudnienia pracowników składki na:
 - ubezpieczenia społeczne (emerytalne, rentowe, wypadkowe)
 - Fundusz Pracy
 - Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych
 - składki na ubezpieczenia społeczne pracodawcy (uwaga: do kosztów uzyskania przychodów można zaliczyć wyłącznie zapłacone składki ZUS)
 - wartość zakupionego wyposażenia i innych składników majątkowych o wartości poniżej 3500 zł, które nie zostały zaliczone do środków trwałych
 - koszty podróży służbowych
 - opłacone podatki kosztowe, tj. od nieruchomości, od środków transportowych
 - wydatki na reklamę, np. na ogłoszenie w prasie, reklamę w telewizji, koszty uczestnictwa w targach branżowych, wydatki na foldery, ulotki reklamowe.

■ Ustawa, podatki, osoby fizyczne

W praktyce gospodarczej często bywa tak, że przedsiębiorstwa ponoszą wydatki, któ-

re nie mogą być uznane za koszty uzyskania przychodów ze względu na brak związku poniesionego wydatku z osiągniętymi przychodami. Niejednokrotnie przedsiębiorcy nie zwracają uwagi na tego rodzaju zależności i wliczają w koszty prowadzonej działalności praktycznie wszystkie wydatki, jakie ponoszą, tylko po to, aby zapłacić jak najmniejszy podatek dochodowy, którego w koszty już zaliczyć nie można.

Zgodnie z ustawą o podatku dochodowym od osób fizycznych (art. 23 ust. 1), nie uważa się za koszty uzyskania przychodów m.in. następujących wydatków (jest to oczywiście wykaz przedstawiony w dużym skrócie):

- na nabycie gruntów lub prawa wieczystego użytkowania gruntów, z wyjątkiem opłat za wieczyste użytkowanie gruntów
 - na nabycie lub wytworzenie we własnym zakresie środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych
 - ponoszonych w związku z ulepszeniem (przebudową, rozbudową, adaptacją, rekonstrukcją lub modernizacją) środków trwałych, które zgodnie z odrębnymi przepisami powiększają wartość początkową tych środków trwałych, stanowiącą podstawę naliczenia odpisów amortyzacyjnych
 - na spłatę pożyczek (kredytów)
 - przekazanych darowizn i ofiar wszelkiego rodzaju
 - zapłaconego podatku dochodowego, podatku od spadków i darowizn
 - kosztów egzekucyjnych związanych z niewykonaniem zobowiązań
 - zapłaconych kar umownych i odszkodowań z tytułu wad dostarczonych towarów, wykonanych robót i usług oraz kar za zwłoki w dostarczeniu towaru
 - jednorazowych odszkodowań z tytułu wypadków przy pracy
 - kosztów reprezentacji, w szczególności poniesionych na usługi gastronomiczne, zakup żywności oraz napojów, w tym alkoholowych, np.: wydatków poniesionych na kolacje z kontrahentami, przyjęcia, bankiety. W pojęciu reprezentacji mieszczą się również przekazywane kontrahentom upominki
 - składek na rzecz przynależności do organizacji, do których przynależność podatnika nie jest obowiązkowa.
- Problematyka związana zwłaszcza z kosztami prowadzonej działalności gospodarczej jest bardzo złożona i nie można jej przedstawić wyłącznie w jednym artykule prasowym. To szerokie zagadnienie, wymagające dogłębnej analizy, a nawet specjalistycznych studiów. Warto jednak posiadać chociaż pobieżną wiedzę na temat przychodów i kosztów naszej firmy, bo to przecież od nich w głównej mierze zależy nasza zawodowa egzystencja. ■



Gadżety na pokładzie

W samochodach przewożymy coraz więcej gadżetów. Pokrowce z koralików, drewniane gałki na kierownicy czy zapachowe choinki pod lusterkiem to już zamierzchnia przeszłość. W XXI wieku króluje elektronika.

Trudno, by było inaczej, skoro urządzenia z mikroprocesorami są wszechobecne – w domu, biurze, neseserze, a często nawet kieszeniach kurtek i spodni. Dzięki nim możemy być w stałym kontakcie ze znajomymi, jak również pracować zdalnie. Ale nie tylko. Elektronika jest w stanie uprzyjemnić podróż, skrócić czas dotarcia do celu, a nawet wyjaśnić okoliczności zdarzenia drogowego.

Do rejestrowania wydarzeń przed maską służą pokładowe kamery. Tańsze zapisują dźwięk i obraz w niskiej rozdzielczości. Urządzenia z górnej półki, poza wideo w jakości HD, posiadają tryb nagrywania w podczerwieni, moduł GPS, który zapewnia dane o prędkości, a nawet czujnik wstrząsu – uruchomi kamerę, gdy samochód zostanie uderzony na parkingu lub ktoś podejmie próbę jego odholowania. Spektrum zastosowań kamer jest bardzo szerokie. Zmotoryzowani turyści kupują je w celu nagrywania najbardziej malowniczych odcinków drogi. Nie brakuje też amatorów rejestrowania śmiesznych sytuacji na drogach lub „wyczynów” innych kierowców, które później często są publikowane w sieci. Kto spędza za kierownicą dużo czasu, zwykle wozi kamerę, by w sytuacji spornej udowodnić swoją rację – brak winy w kolizji czy przestrzeganie dozwolonej prędkości. Wyjeżdżając za granicę, warto upewnić się, czy w danym kraju można korzystać z wideorejestratora. Jest to nielegalne m.in. w Austrii, gdzie nagranie może kosztować nas... 10 tysięcy euro! Z kolei w Hiszpanii i Niemczech sankcje wymierzy sąd.

Najpopularniejszym samochodowym gadżetem jest nawigacja. Przed długi czas była dodatkowym zarezerwowanym dla modeli z górnej półki. Przed dekadą zaczęła pojawiać się na listach opcji dla kompaktów, ale mało kto był skłonny do wydawania na nią kilku tysięcy złotych. Miejsce na rynku szybko znalazły więc przenośne urządzenia. Za kilkaset złotych oferowały to samo, a nawet więcej od wbudowanych w kokpit odpowiedników. Stan rzeczy wymusił korektę cen fabrycznych nawigacji. W ślad za nimi zaczęły też tanieć nawigacje przyklejane do szyby. Prognozowano, że na przestrzeni kilku lat nawigacje staną się elementem standardowego wyposażenia lub jedną z tańszych opcji. Życie napisało inny scenariusz. Mimo spadku cen elektroniki pozostały jedną z bardziej droższych opcji. Jedynie w ofercie Dacii znajdziemy nawigację za niecały tysiąc złotych. W salonach pozostałych marek trzeba wyłożyć na nią kilkakrotnie większe kwoty.



Oczywiście na przestrzeni lat systemy nawigacyjne ewoluowały. Jeżeli za pomocą telefonu lub pokładowej karty SIM nawiążą połączenie z siecią, są w stanie informować o pogodzie, natężeniu ruchu, objazdach i wypadkach. Rozwiązanie ułatwia wyznaczanie optymalnych tras do celu. To samo potrafi nawet najtańszy smartfon – wystarczy uruchomić mapy Google, skąd większość nawigacji czerpie informacje.

Propozycją dla oszczędnych klientów są rozwiązania pośrednie – opcje w postaci przenośnych nawigacji ze stacją dokującą w desce rozdzielczej bądź uniwersalne uchwyty na smartfony i tablety. Wbudowane w nie gniazda USB rozwiązują kwestie płaczących się po kokpicie kabli, a wsporniki wyglądają bardziej estetycznie od uchwyty przyklejanych do przedniej szyby.

Zyskując coraz większą popularność nowinką są systemy multimedialne z funkcją Mirror Link. Po jej włączeniu zawartość wyświetlacza telefonu bądź tabletu zaczyna być prezentowana na wbudowanym w deskę rozdzielczą ekranie. Wysoko zamontowane, nierzadko siedmioocalowe monitory ułatwiają śledzenie wskazówek przekazywanych przez nawigację w telefonie.

Nie sposób mówić jednak o perfekcyjnym rozwiązaniu. Systemy audio z funkcją Mirror Link są drogie. Zwykle podnoszą cenę samochodu o dwa tysiące złotych bądź więcej albo są stan-

dardem wyłącznie w najdroższych wersjach. Standard Mirror Link obsługują tylko najnowsze modele telefonów. Nawet w ich przypadku nie ma gwarancji, że nie pojawią się problemy z komunikacją.

Doszlifowanie standardów komunikacji między samochodami i telefonami wydaje się kwestią najbliższych kilkunastu, może kilkudziesięciu miesięcy. Na dobre otworzy to nowy rozdział w historii motoryzacji. Prześmak niedalekiej przyszłości zaserwowano już teraz. Samochody z rozbudowanymi systemami multimedialnymi oferują dostęp do różnych aplikacji. Jedną z ciekawszych jest radio internetowe. Za jego pomocą możemy połączyć się z rozgłośniami z całego świata. Audycje są przesyłane na bieżąco w formie pakietów danych. Powstały też aplikacje do analizowania stylu jazdy, wyświetlania informacji o parametrach pracy silnika, a nawet zmieniające jego brzmienie – kilka kliknięć i z głośników zaczynają płynąć ryki bolidu wyścigowego czy basowy bulgot motoru V8.

Systematycznie rośnie popularność pokładowych sieci WiFi. Oferują dostęp do internetu nawet kilku urządzeniom jednocześnie. Trudno o lepszy sposób na urozmaicenie długiej podróży – wielu pasażerów na pewno ucieszy się na wieść o dostępie do gier, filmów czy stron internetowych. Tego typu luksus nie jest zarezer-

wowany wyłącznie dla użytkowników nowych aut z górnej półki. Na rynku nie brakuje przenośnych routerów. Po włożeniu karty SIM i włączeniu urządzenia otrzymamy dostęp do sieci. Baterie urządzeń wytrzymują kilka godzin pracy. Specyficzną mutacją mobilnych routerów są specjalne urządzenia do samochodów. Wtyczka pasująca do gniazda zapalniczki rozwiązuje problem rozładowanej baterii. W obudowie routera często znajdują się porty USB. Dzięki nim można korzystać z sieci, a jednocześnie ładować tablet bądź smartfon.

Smartfony służą nie tylko do dzwonienia i przeglądania zasobów internetu. Wiele osób przechowuje w nich ulubione pliki audio. Telefon można sparować z wieloma urządzeniami przez Bluetooth i przesyłać dźwięk – także do samochodowego radioodtwarzacza. Streaming audio zaczął zyskiwać popularność kilka lat temu. Nie oznacza to, że użytkownicy starszych pojazdów z mniej zaawansowanymi radioodtwarzaczami muszą z niego zrezygnować. Już za kilkadziesiąt złotych można kupić adaptory Bluetooth, które przechwycą dane i prześlą je do gniazda aux. Jeszcze tańsze i bardziej wygodne są adaptory Bluetooth audio z wtyczką USB. Nie potrzebują kabli i własnego zasilania – czerpią prąd bezpośrednio z gniazda w radioodtwarzaczu.

Im dłuższa podróż, tym większe prawdopodobieństwo, że rozładowaniu ulegną przewożone na pokładzie telefony, tablety, laptopy i inne urządzenia z baterijnym zasilaniem. Gniazda 12 V nie zawsze rozwiązują problem. Często dysponujemy jedynie sieciowymi ładowarkami. Źródłem prądu o napięciu 230 V są przetwornice. Znajdują się na liście wyposażenia opcjonalnego wybranych modeli. Jeżeli nie zostały wybrane podczas konfiguracji auta bądź nie były dostępne, można sięgnąć po przetwornice podłączane do gniazda zapalniczki. Można do nich bezpiecznie podłączać przetwornice o mocy 70 – 120 W. Trzeba pamiętać, że kable prowadzące do gniazda w desce rozdzielczej są cienkie. Większy pobór prądu może doprowadzić do nadtopienia izolacji. Najgorszym scenariuszem jest pożar. Przetwornica nie powinna więc nigdy pracować bez nadzoru. Na zatyczkach niektórych gniazd znajdziemy informację o granicznych 180 W. Mocniejsze przetwornice trzeba podłączać bezpośrednio do klem akumulatora, co jest możliwe tylko podczas postoju. Urządzenia z wyższej półki nie doprowadzą do jego rozładowania – zostaną automatycznie odłączone, gdy napięcie na klemach spadną do poziomu, który powinien jeszcze pozwolić na ponowne uruchomienie silnika.

Bez względu na akcesoria, które zdecydujemy się zabrać, trzeba pamiętać o ich solidnym umocowaniu, a także o rozważnym korzystaniu z nich podczas jazdy. Potencjalnie nawet sekunda odwrócenia uwagi od sytuacji na drodze może być przyczyną nieszczęścia.

Łukasz Szewczyk



Lwowskie klimaty

Lwów jest miastem, gdzie organizacja ruchu nie odbiega od rozwiązań stosowanych w Europie. Tylko te przedwojenne nawierzchnie... Mają swój urok, tworzą też niepowtarzalną atmosferę, ale daleko im do równości...

Mimo trwającej wojny na wschodzie Ukrainy we Lwowie nie odczuwa się napięcia i miasto nadal jest pełne turystów. Miałem okazję się o tym przekonać, uczestnicząc w licznych wyścigach samochodów zabytkowych Leopolis Grand Prix 2015. Odbył się na historycznej trasie tzw. Trójkąta Lwowskie-

go, na której w latach 1930 – 1933 rozgrywało jeden z serii wyścigów Grand Prix, poprzednika Formuły 1. Ta sama trasa (8 proc. to podjazdy i spadki), ta sama zdradliwa kostka bazaltowa i te same tory tramwajowe, ograniczające przyczepność. Tylko samochody nieco młodsze (zdj. 1). Jednak nie relacja z tego ciekawe-

go wydarzenia stanowi treść artykułu, a spostrzeżenia inżyniera ruchu.

Wzorem innych miast europejskich, dostęp do historycznej, centralnej części Lwowa jest ograniczony i wjazd oraz wyjazd odbywa się z wykorzystaniem urządzeń wpuszczanych w nawierzchnię jezdni (zdj. 2). Rozwiązanie



1. Część polskiej reprezentacji przed startem do Leopolis Grand Prix 2015



2. Sposób ograniczenia dostępu do historycznej, centralnej części miasta



3. Wyjazd tramwaju ze strefy ograniczonego dostępu



4. Wyniesione przejście dla pieszych w strefie 30



5. Niekonwencjonalny sposób prowadzenia jednokierunkowej drogi dla rowerów

skuteczne i jednocześnie eliminujące potrzebę kontroli dostępu przez upoważnione służby. Z praktyki wiadomo przecież, że stosowane często w naszych warunkach zakazy ruchu z tabliczkami o mniej lub bardziej rozbudowanej treści, pisanej niejednokrotnie bardzo drobnym drukiem, są mało skuteczne bez zaangażowania czynnika ludzkiego.

We Lwowie komunikacja miejska (tramwaje) także korzysta z przejazdu przez historyczne centrum przy opuszczonym urządzeniu, umieszczonym centralnie w torowisku (zdj. 3). W obrębie centrum miasta funkcjonuje „strefa 30”, w której niektóre przejścia dla pieszych są wyniesione względem jezdni (zdj. 4). W takich miejscach przyległe chodniki i przejście są na jednym poziomie, zapewniając pieszym komfortowe warunki ruchu. Dodatkowo przeciwnie kierunki ruchu rozdziela

wyspa separująca. Wyspa ta jest wykorzystywana jako... jednokierunkowa droga dla rowerów (zdj. 5). Na zdjęciu widoczny jest autobus korzystający z przystanku. Nie można go wówczas ominąć z uwagi na wysoki krawężnik. Takie rozwiązanie zapewnia bezpieczeństwo pieszym, nawet w przypadku, gdy wyjdą zza autobusu. W obrębie skrzyżowania droga dla rowerów obniża się do poziomu jezdni i skosem przecina skrzyżowanie (zdj. 6). Dalej przebiega wzdłuż chodnika, jak w warunkach polskich, wyróżnia się jedynie kolorystycznie. Rozwiązanie dość kontrowersyjne, [biorąc pod uwagę, że zastosowano je na skrzyżowaniu – pierwszeństwo dla rowerzysty czy dla pozostałych pojazdów? Tory jazdy przecinają się pod niekorzystnym dla rowerzysty kątem, co ogranicza widoczność nadjeżdżających z tyłu pojazdów.

W strefie płatnego parkowania, wzorem rozwiązań włoskich i austriackich, miejsca postojowe wyznaczone są kolorem niebieskim (fot. 7). Na uwagę zasługuje także żółta barwa krawężnika, wyróżniająca miejsce, gdzie zatrzymanie i postój są bezwzględnie zabronione.

Podsumowując powyższe spostrzeżenia, należy stwierdzić, że Lwów jest miastem, gdzie organizacja ruchu nie odbiega od rozwiązań stosowanych w Europie. Tylko te przedwojenne nawierzchnie... Mają swój urok, tworzą też niepowtarzalną atmosferę, ale daleko im do równości... Wszystko razem jednak wpływa na uspokojenie ruchu bez konieczności stosowania progów zwalniających. A może o to chodzi?

Marek Wierchowski

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



6. Kontrowersyjne przecięcie skrzyżowania drogą dla rowerów



7. Kolorowe oznakowanie poziome

Komfortowo, bez ryzyka

– Autokar z piłkarzami czasem zatrzymuje się z najprzeróżniejszych względów. Kiedyś, w środku nocy, nikt nie zauważył, że kogoś w nim brakuje. Chodziło o jednego z trenerów. Było gorąco. Na dodatek działo się to poza granicami kraju. Ale sprawa miała pozytywny finał. Trener przyjechał na lotnisko taksówką – wspomina w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Jerzy Engel.

Jakub Ziębka: Czy jazda samochodem sprawia panu przyjemność? A może jest to tylko konieczność?

Jerzy Engel: I jedno, i drugie. Staram się mieć przyjemność z jazdy samochodem, skoro muszę korzystać z niego codziennie.

Czy trenerzy też lubią jeździć szybkimi autami, tak jak piłkarze?

– Trenerzy nie ryzykują, jeśli nie muszą. Dlatego mają szybkie samochody, ale raczej rzadko korzystają ze wszystkich możliwości, jakie dają tego typu auta.

Który z zawodników, jakich miał pan okazję prowadzić, miał bzika na punkcie szybkich i drogich aut?

– Świetnymi samochodami jeździli prawie wszyscy piłkarze. Ale najszybszy miał chyba Tomek Hajto (obrońca, 62-krotny reprezentant Polski, zdobywca sześciu bramek, uczestnik mundialu w Korei i Japonii w 2002 roku, kiedy trenerem naszej kadry był Jerzy Engel. Występował w m.in. takich klubach, jak: MSV Duisburg, Schalke 04 Gelsenkirchen czy Southampton. Po zakończeniu kariery piłkarskiej zajął się trenerką – przyp. red). Kiedy grał w Niemczech, nie chciał tracić za dużo czasu, lubił szybko i sprawnie dostać się do Polski.

Jednym z miejsc, gdzie przeżywa się porażki albo świętuje sukces, jest autokar, który wiezie zawodników, sztab trenerski po zakończeniu meczu. Czy przypomina pan sobie jakąś ciekawą historię, związaną właśnie z tym pojazdem?

– Autokar czasem zatrzymuje się z najprzeróżniejszych względów. Kiedyś, w środku nocy, nikt nie zauważył, że w autokarze kogoś brakuje. Chodziło o jednego z trenerów. Było gorąco. Na dodatek działo się to poza granicami kraju. Ale sprawa miała pozytywny finał. Trener przyjechał na lotnisko taksówką.

Wróćmy do rozmowy o samochodach osobowych. Czym pan obecnie jeździ?

– Poruszam się audi.

Co możemy najczęściej znaleźć w bagażniku audi Jerzego Engela?

– Na pewno sportowe buty i bluzę od dresu.

A pierwszy samochód? Pamięta pan, jaka to była marka?

– Oczywiście, to renault dauphine (kompaktowy samochód osobowy, produkowany przez francuski koncern motoryzacyjny w latach 1956 – 1967 – przyp. red).

Na co zwraca pan uwagę podczas wybierania auta? Na wygląd, funkcjonalność, może gadzety?

– Liczy się wszystko. Przecież w samochodzie muszę się czuć komfortowo. Zresztą nie tylko ja, bo także moja rodzina. Właśnie z nią najczęściej jeżdżę.

Idealny samochód według Jerzego Engela musi być...

– Bezpieczny i niezawodny. Zwracam także uwagę na wygodę. No i liczy się też ładny wygląd.

A istnieje jakaś marka, model samochodu, do którego nie wsiadłby pan za żadne skarby?

– Przyszna, jest. Ale nie chciałbym zdradzać nazwy tej marki. Powiem tylko jedno: jest bardzo znana.

Co sprawia, że można nazwać się dobrym kierowcą? Czy uważa się pan za takiego?

– Dobry kierowca dba o bezpieczeństwo. Zarówno swoje, pasażerów, jak i innych użytkowników dróg. A ja? Wydaje mi się, że jestem niezłym kierowcą.

Jakie zdanie, w kontekście prowadzenia samochodu, ma pan z kolei o Polakach?

– Myślę, że dobrą cechą odznaczającą Polaków jest kultura jazdy. Ale, jak zawsze, jest też druga strona medalu. Chodzi mi o podejmowanie niepotrzebnego ryzyka.

Co podczas prowadzenia samochodu najbardziej potrafi wyprowadzić pana z równowagi?

– Wspomniane przeze mnie wcześniej ryzyko, podejmowanie przez ludzi nieposiadających chyba żadnej wyobraźni. Nie podoba mi się łamanie przez nich przepisów, licząc, że inni kierowcy to zaakceptują.

Czy lubi pan samochodowe podróże po Europie albo Polsce?

– Po Polsce jeżdżę często. Wycieczki do innych państw to już przeszłość. Teraz nie wybieram się tam samochodem.

Czy ma pan jakieś niezrealizowane dotąd motoryzacyjne marzenie?

– Oczywiście, mam nadzieję, że się ono urzeczywistni.

Na koniec pytanie o pana kurs prawa jazdy. Zostały jeszcze jakieś wspomnienia?

– Uczęszczałem na niego jeszcze w liceum, pamiętam, że jeździłem warszawą. ■





JERZY ENGEL

– urodził się w 1952 r. we Włocławku. Najpierw został piłkarzem. Jako zawodnik występował w barwach Junaka i Kujawiaka Włocławek, AZS AWF Warszawa i Polonii Warszawa. W 1975 roku ukończył stołeczną Akademię Wychowania Fizycznego. Został trenerem. Prowadził drużyny Polonii Warszawa, Hutnika Warszawa, RKS Błonie oraz Polonii Bydgoszcz.

Kolejnym etapem jego kariery było kierowanie bankiem informacji Polskiego Związku Piłki Nożnej podczas eliminacji do mundialu w 1982 roku. Potem pracował jako trener w warszawskiej Legii oraz cypryjskich klubach Apop Paphos i Salamina Larnaca. W drugiej połowie lat 90. częściej niż na ławce trenerskiej zasiadał za biurkiem dyrektora sportowego. W sezonie 1995 – 1996 w takim charakterze pracował w Legii, która grała wówczas w Lidze Mistrzów, a później przez trzy lata – w Polonii. W zespole Czarnych Koszul tworzył duet z młodym wtedy szkoleniowcem Dariuszem Wdowczykiem. Ich wspólnym sukcesem było zdobycie w 2000 roku mistrzostwa Polski, Pucharu Ligi i Superpucharu Polski.

Zwieńczeniem jego kariery trenerskiej było objęcie funkcji selekcjonera polskiej reprezentacji, która zakwalifikowała się na koreańsko-japoński mundial w 2002 roku. Później Engel powrócił do pracy na stanowisku dyrektora sportowego, jako trener prowadził m.in. Wisłę Kraków, pracował również dla Polskiego Związku Piłki Nożnej. Obecnie współpracuje z TVP jako komentator meczów piłkarskich oraz analityk.

Nieprawidłowe odblaski

Tylko co dziesiąty odbłask spełnia wymagania – wynika z kontroli Inspekcji Handlowej. Dodatkowo przedsiębiorcy i konsumenci nie odróżniają ich od gadżetów, które nie zwiększają bezpieczeństwa na drodze.



Zgodnie z wprowadzonymi niedawno przepisami, wszyscy piesi poruszający się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym mają obowiązek używać elementów odblaskowych. Jednak statystyki wciąż nie napawają optymizmem. Według Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, w 2014 roku w wypadkach z udziałem pieszych życie straciło 1116 osób, a rannych zostało 8398. Najtragiczniejsze były skutki zdarzeń właśnie w obszarze niezabudowanym, na nieoświetlonych drogach – w co trzecim ginął człowiek.

■ Wady i nieprawdziwe informacje

Idąc tym tropem, Inspekcja Handlowa postanowiła skontrolować odblaski, które można kupić na terenie całej Polski. Były one badane pod kątem oznakowania, właściwości odblaskowych, odporności na upadki i wpływ deszczu. Testy przeprowadziło akredytowane laboratorium Instytutu Transportu Samochodowego.

Co wyniknęło z kontroli? Okazało się, że przedsiębiorcom brakowało podstawowej wiedzy na temat wymagań, jakie powinny spełniać odblaski (m.in. przeprowadzenie odpowiedniej dla tej grupy wyrobów procedury oceny zgodności). Oferowane akcesoria odblaskowe były też oznakowane bez należytej staranności.

Zwrócono także uwagę, że na rynku przeważają gadżety, które przypominają odblaski,

ale nie powinny być używane przez konsumentów jako akcesoria odblaskowe. Dlaczego? Bo nie spełniają najważniejszych wymagań co do wielkości (min. 15 cm²), właściwości powierzchni odbijającej światło oraz odporności gwarantującej zachowanie tych właściwości nawet w trudnych warunkach atmosferycznych. Wiele z nich jest sprzedawanych z informacją sugerującą, że są to pełnowartościowe akcesoria odblaskowe, a ich noszenie podnosi widzialność użytkownika na drodze.

■ Zakazy i działania naprawcze

Jeszcze bardziej alarmujące są liczby. Inspektorzy IH skontrolowali 113 przedsiębiorców (producentów, importerów, detalistów i sklepy wielkopowierzchniowe). Zakwestionowano blisko 90 proc. spośród 226 sprawdzonych partii produktów. Badania w laboratorium ITS, któremu poddano 41 próbek, wykazały, że 41,5 proc. z nich nie spełniało wymagań fotometrycznych – światło odbijało się w niewystarczającym stopniu lub powierzchnia odblaskowa była zbyt mała. W 81 proc. przypadków zastrzeżenia dotyczyły instrukcji obsługi, której brakowało lub była nieprawidłowa. Inne uwagi odnosiły się do niewłaściwej dokumentacji i oznakowania: brakującego lub niewłaściwie sporządzonego, certyfikatów, deklaracji zgodności i oznakowania.

W przypadku 156 wyrobów wojewódzcy inspektorzy Inspekcji Handlowej umożliwili przedsiębiorcom podjęcie dobrowolnych działań naprawczych. Wydali też siedemnaście decyzji czasowo zakazujących dalszego udostępniania odblasków niespełniających wymagań i skierowali trzynaście zawiadomień o podejrzeniu popełnienia przestępstwa do organów ścigania. UOKiK wszczął dotychczas czternaście postępowań administracyjnych w celu wycofania ze sprzedaży zakwestionowanych produktów. W większości przypadków przedsiębiorcy podjęli już dobrowolne działania naprawcze.

Ponieważ skala nieprawidłowości jest wysoka, UOKiK we współpracy z Biurem Prewencji Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Centralnym Instytutem Ochrony Pracy i Instytutem Transportu Samochodowego przygotował poradniki dla konsumentów i przedsiębiorców, dotyczące bezpieczeństwa odblasków. W poradniku dla konsumentów znaleźć można informacje, jak kupić i prawidłowo używać akcesoria odblaskowe oraz co zrobić, gdy kupiony odbłask jest wadliwy. Poradnik dla przedsiębiorców to kompendium wiedzy na temat przepisów, jakie mają zastosowanie do akcesoriów odblaskowych oraz właściwej dla nich procedury oceny zgodności. Materiały dostępne są do pobrania na stronie internetowej UOKiK – www.uokik.gov.pl.

Jakub Ziębką



Dlaczego się nie gapisz?!

Jeżdżąc ulicami przeróżnych miast odnoszę czasem wrażenie, że ludzie już przestali wierzyć w istnienie czegoś takiego, jak kultura na drodze. Podobnie się czuję, gdy zajrzę do internetu.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Najpopularniejsze publikowane tam filmy to kraksy samochodowe albo przejawy chamstwa na ulicy. Ludzie działają przeciwko ludziom... Niestety, taką mamy teraz modę i nic nie wskazuje na to, żeby trend się odwrócił.

Pomimo nagłaśniania głupoty na drodze ludzie wciąż nie potrafią wyciągnąć odpowiednich wniosków. Tylko patrzą i oglądają, potem oczywiście „lajkują” i subskrybują. Najgorsze jest jednak to, że często takie zachowania naśladują. Pokazywanie głupoty jest obecnie popularne, modne, na topie.

Trzeba być czujnym! Rankiem pewnego pięknego dnia jadę trasą, gdzie często dochodzi do kolizji (widać ją na zdjęciu). Jadę w momencie, gdy zwykle mamy do czynienia z największą liczbą samochodów na drogach, zwłaszcza w centrach miast. Poruszam się drogą dwupasową, nagle zbliżam się do przejścia dla pieszych. Z lewej dostrzegam sznur aut, za mną to samo, przede mną jest ich jeszcze więcej, przy pasach stoją piesi. Za pasami, z lewej i z prawej strony widzę samochody oczekujące na możliwość wjazdu, choćby przede mną. Piesi są już chyba nieco zmęczeni, niewyspani, smutni. Wzrok wlepiony w chodnik, widać, że zwątpili w kulturę na drodze. Czekają tak pewnie codziennie. Wiedzą, że przejdą, ale dopiero za pewien czas, kiedy gdzieś dalej wyświetli się czerwone światło...



Podjeżdżam do pasów, zatrzymuję się. Wszak obserwowałem ich jakiś czas wcześniej i widziałem, jak w przeciągu kilku sekund zebrała się spora grupka oczekujących na kogoś kulturalnego przy tych pasach. To zdziwienie, że się ktoś zatrzymał – bezcenne! Większość jednak dalej wpatrywała się w chodnik, podczas gdy kilkoro już tylko czekało, aż ktoś na pasie obok również się zatrzyma (czyt. opamięta). Przejechało kilka aut, aż w końcu ktoś się zlitował. A może wiedział, że za wyprzedzanie na pasach grozi mandat.

Ruszyli! Przechodzą. Dwie dziewczyny się uśmiechnęły, jedna z nich podniosła dłoń w podziękowaniu. To właśnie wtedy kierowca jest kimś, nie w momencie, gdy zdąży przed wystraszoną pieszym i pierwszy pokona pasy.

Auta, które czekały za przejściem na możliwość wjazdu, zrobiły to przede mną, niektóre nawet wtedy, gdy piesi pokonywali zebra. Te z drugiej strony mogły z kolei wjechać w upragnioną uliczkę (wśród nich był też jeden autobus). Trwało to wszystko dosłownie moment. Podejrzewam, że kierowcy aut jadących za mną pytali: dlaczego się zatrzymał, popsuł mu się samochód?

Dlaczego tekst jest opatrzony niezrozumiałym na pierwszy rzut oka tytułem? Otóż chodziło mi o to, żeby bacznie się rozglądać, szczególnie będąc na podporządkowanej pozycji. Nie mam na myśli tylko pieszych, również kierowców. Ważne, żeby stale obserwowali pojazdy, którą mogą ich wpuścić. Bo kto wie, może jakiś kulturalny kierowca będzie tamtędy przejeżdżał i się zlituje? ■

Szansa na sukces

Zwrotny, oszczędny i względnie tani samochód jest marzeniem wielu początkujących kierowców. Ciekawą propozycją dla nich jest karl – najmniejszy model Opla.

Pierwsze egzemplarze nowego auta ze znakiem błyskawicy właśnie trafiają do polskich salonów. Karl wypełnia lukę zarówno po agili – mikrovanie Opla, który był produkowany w kooperacji z Suzuki, jak również po budżetowych chevroletach, które definitywnie wycofano z Europy. Nie oznacza to bynajmniej, że karl jest siernieżnym autem. Wręcz przeciwnie. Wnętrze urządzone na wzór większej corsy jest najlepiej wyglądającym w segmencie A. Boczek drzwiowe są w pełni tapicerowane, deska rozdzielcza nie została przesadnie uproszczona, na panelu wskaźników znalazło się miejsce na czytelny obrotomierz i wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej, a w centralnym punkcie kokpitu może zostać osadzony 7-calowy wyświetlacz systemu multimedialnego. Opel nie poskąpił nawet środkowych nawiewów, których brakuje w większości samochodów segmentu A.

Od kilku lat miejskie samochody nie straszą ciasnymi przedziałami pasażerskimi. Opel karl nie wyłamuje się ze schematu. Oferuje przyzwoitą ilość przestrzeni czterem osobom o wzroście ok. 1,8 metra. Opcjonalne piąte miejsce siedzące przyda się w sytuacjach awaryjnych – tylna kanapa jest wąska. Pozytywne wrażenie robi bagażnik. Ma tapicerowane ściany boczne, solidną półkę

i lampkę. Z pojemnością 206 litrów nie należy do największych w klasie, ale słowa krytyki byłoby nieuzasadnione – podczas codziennej eksploatacji samochodu mało kto potrzebuje więcej.

Początkujący kierowcy docenią karla za łatwość obsługi. Kokpit jest przejrzysty, miękko działające sprzęgło utrudnia przypadkowe zdławienie silnika, lewarek skrzyni biegów precyzyjnie przeskakuje w kolejne pozycje, a nisko poprowadzona linia okien i wąskie słupki dachu nie zawężają pola widzenia. Standard wyposażenia obejmuje sześć poduszek powietrznych, ESP i asystenta ruszania pod wzniesienia – bezpieczeństwo przestało być przywilejem zarezerwowanym dla nabywców najdroższych samochodów. Na liście opcji jest tempomat z ogranicznikiem prędkości, a nawet system ostrzegający o niezamierzonym opuszczaniu pasa ruchu – karl jest drugim po renault twingo modelem z takim dodatkiem.

Lekko pracujący układ kierowniczy ułatwia manewrowanie. Przyciskiem „city” kierowca może zwiększyć siłę wspomagania. Kierownicę można wówczas obracać dosłownie jednym palcem. Oczywiście w trybie „city” nie ma mowy o informacji zwrotnej o sytuacji na styku opon z asfaltem. Gokartowych zapędów nie ma również zawieszenie karla. Skutecznie wybiera większość nierówności, jednak przy szybszej jeździe dopuszcza przechyły nadwozia. Minus za podatność na podmuchy wiatru bocznego. Podczas jazdy autostradą korekt toru jazdy uniknąć nie sposób.

Karl

miło zaskakuje natomiast komfortem akustycznym – jeździe po wybojach nie towarzyszy postukiwanie, a w kabinie nie robi się głośno nawet przy wyższych prędkościach. Nowy opel nadaje się więc do okazjonalnych wypadów na trasę.

Do napędu karla zaprzęgnięto trzycylindrową jednostkę 1.0 Ecotec. O nieparzystej liczbie cylindrów pamiętano już na etapie projektowania motoru. Konstrukcję poszczególnych elementów, z blokiem włącznika, jak również materiały użyte do ich wykonania, optymalizowano, by uzyskać jak najmniejszą ilość wibracji i nieprzyjemnych dla ucha dźwięków. Udało się. Jednostka napędowa miejskiego opła pracuje cicho i kulturalnie. O swoim istnieniu przypomina tylko podczas dynamicznego rozpędzania, kiedy trzeba korzystać z wyższych obrotów – poniżej 3000 obr./min dzieje się niewiele. Silnik rozwija 75 KM przy 6500 obr./min oraz 95 Nm przy 4500 obr./min, co pozwala na przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 13,9 sekundy oraz rozpędzanie karla do 170 km/h. Mocną stroną litrowej jednostki jest umiarkowane zapotrzebowanie na paliwo. Podczas niezbyt forsownej jazdy w cyklu mieszanym testowany opel spalał 5 – 6 l/100 km.

Bazową wersję Essentia wyceniono na 35 990 zł. By cieszyć się manualną klimatyzacją, systemem audio z gniazdem Aux, elektrycznie sterowanymi szybami i lusterkami, centralnym zamkiem oraz tempomatem z ogranicznikiem prędkości, trzeba przygotować 39 990 zł na wariant Enjoy. Kwota stawia nowość spod znaku błyskawicy w środku segmentu. Zainteresowanych zakupem nie powinno zabraknąć.

Łukasz Szewczyk



Warto przeczytać

Motocyklem po Bałkanach

Książka Michała Mazurka „Bałkany zebrane z asfaltu” to zmysłowa podróż, pełna niesamowitych widoków, smaków, zapachów i dźwięków. Warto po nią sięgnąć!

Autor przemierza asfaltowe i szutrowe drogi, miasta i góry, granice kolejnych państw, zbaczając często z popularnych szlaków, proponowanych w przewodnikach turystycznych. Wszystko po to, żeby dotrzeć do fascynujących miejsc, w których wielka, często trudna i bolesna historia regionu spotyka się z mniejszą, dotyczącą pojedynczych ludzi, i snuć opowieść o nieodkrytych zakątkach, gdzie przeszłość przenika się z teraźniejszością, a lokalna kuchnia łączy się ze zwyczajami mieszkańców.

Na kolejnych kartach opowieści zmieniają się miesiące i lata, motocykle przemierzające tysiące kilometrów, towarzysze podróży oraz podziwiane widoki. Niezmienna pozostaje jednak widoczna do ostatniej strony pasja autora oraz jego miłość do motoryzacji, Bałkanów i, ponoć niezwykle pysznego, południowego wina. W swojej książce Michał Mazurek zabiera czytelników w motocyklową podróż po Europie Południowo-Wschodniej, w tym przede wszystkim po Bałkanach. Podróż zmysłową, pełną niesamowitych widoków, smaków, zapachów i dźwięków.

Atutem „Bałkanów zebranych z asfaltu” są także interesujące zdjęcia, które pozwalają czytelnikom wczuć się w atmosferę miejsc odwiedzonych przez autora książki. Może warto jeszcze zastanowić się nad miejscem wakacyjnego wypoczynku? red



Jak wyróżnić się z tłumu?

Wielu początkujących kierowców chciałoby wyróżnić się z tłumu. Jest to możliwe. Na rynku wtórnym nie brakuje oryginalnych aut za rozsądną cenę.



■ MG F (1995 – 2005; od 5 tys. zł)

Któż nie marzył o sportowym roadsterze? Liczba osób decydujących się na urzeczywistnienie planów jest znacznie mniejsza. Pokutuje opinia, że auta z otwieranym dachem są zarezerwowane dla zamożnych. Owszem, ale jedynie nowe. Na zakup używanego roadstera może pozwolić sobie praktycznie każdy. Jedna z najciekawszych propozycji pochodzi z Wielkiej Brytanii.

MG F został zaprojektowany przez Rovera. Oferowanie roadstera pod marką MG to zabieg marketingowy, mający na celu podniesienie jego prestiżu. 3,9-metrowy MG F może sprawić wrażenie „zabawkowego” samochodu. Centralnie umieszczony silnik oraz krótki rozstaw osi sprawiają, że auto nie wybacza błędów ani nie daje zbyt wiele czasu na reakcję. Inżynierowie dołożyli starań, by MG F nie był przesadnie narowisty – nastawami zawieszenia wymuszono bezpieczną podsterowność. Jeżeli kierowca nie zdejmie odruchowo nogi z gazu, będzie musiał zmierzyć się z uciekającym tyłem. W Wielkiej Brytanii MG F jest używany zarówno do rekreacyjnych wypadów za miasto, jak i do startów w amatorskich zawodach na torach wyścigowych. Nisko osadzone fotele i warczący za plecami silnik gwarantują wrażenia na miarę supersamochodów.

Źródłem mocy są niewielkie silniki – 1.6 i 1.8, które oferują 116 – 160 KM. W ważącym tonę roadsterze więcej nie potrzeba. Dość powiedzieć, że podstawowa wersja przyspiesza od 0 do 100

km/h w 9,8 sekundy. Motory należą do popularnej Serii K, którą stosowano w wielu modelach Rovera, jak również w... polonezie. To żywotne jednostki. Najczęściej spotykanym problemem są wypalone uszczelki pod głowicą. Podczas oględzin konieczne jest sprawdzenie oznak ewentualnych nieszczelności. Jeżeli płyn chłodzący miesza się z olejem, na wewnętrznej części korka oleju oraz bagnecie zauważymy osad w kolorze kawy z mlekiem. Po przestudzeniu silnika można zajrzeć do zbiorniczka wyrównawczego cieczy chłodzącej. Sadza na jego ściankach i zapach spalin zwykle świadczą o nieszczelnościach na styku głowicy z cylindrami.

Na przestrzeni lat zużyciu mogło ulec poszycie dachu, jego stelaż i uszczelki. Elementy należy dokładnie obejrzeć, gdyż koszty profesjonalnych napraw bywają liczone w tysiącach złotych. Samochody z otwartymi nadwoziami źle znoszą kolizje. Priorytetem powinno być znalezienie bezwypadkowego MG F. Przedzakupowe oględziny najlepiej zlecić serwisowi specjalizującemu się w obsłudze brytyjskich samochodów. Tylko wprawne oko będzie w stanie zdiagnozować zawieszenie Hydragas, w którym miejsce sprężyn zajmują hydropneumatyczne kolumny. Praktyka pokazuje, że rozwiązanie nie jest przesadnie awaryjne. Kto mimo wszystko obawia się oryginalnego zawieszenia, może wybrać MG TF – zmodernizowaną wersję roadstera z klasycznymi sprężynami śrubowymi, przeprojektowanym pasem przednim oraz usztywnioną o 20 procent strukturą nad-

wozia. Nie polecamy natomiast MG F z bezstopniową skrzynią Steptronic – tłumi wrażenia z jazdy, a jej ewentualna naprawa będzie kosztowna.

■ Audi A2 (1999 – 2005; od 11 tys. zł)

Pierwszy i jak dotąd jedyny minivan Audi zdecydowanie wyprzedził swoją epokę. Kiedy większość firm tkwiła w martwym punkcie, konstruując nowe samochody w myśl zasady tak samo, tylko inaczej, marka z Ingolstadt przedstawiła ultranowoczesne auto z silnikami z bezpośrednim wtryskiem paliwa oraz aluminiowym nadwoziem! Do tego paletę diesli tworzyły wyłącznie trzycylindrowe 1.2 TDI oraz 1.4 TDI. Audi niemal o dekadę wyprzedziło erę radykalnego zmniejszania pojemności skokowych. Lista oryginalnych rozwiązań jest znacznie dłuższa. Wystarczy wspomnieć o masce bez klasycznego rygla. Audi założyło, że zagłębienie do komory silnika jest zadaniem dla serwisu. Do dyspozycji kierowcy oddano klapyk rewizyjną pod atrapą chłodnicy – z bagnetem i wlewem oleju oraz zbiornikiem na płyn do spryskiwaczy.

Nakreślone minimalistycznymi liniami nadwozie wciąż wygląda nowocześnie. Smukłość karoserii oraz niewielka liczba załamań przekładają się na niski współczynnik oporu aerodynamicznego. Ten z kolei oznacza, że jazda z prędkościami autostradowymi nie powoduje lawinowego wzrostu zużycia paliwa ani skokowego przyro-



stu szumów powietrza opływającego nadwozie. Do wykończenia wnętrza użyto wysokiej jakości materiałów. Miękkie tworzywa wciąż należą do rzadkości w autach segmentu B. Masa własna A2 nie przekracza tony. Różnica w porównaniu z konkurentami nie jest więc kolosalna. Korzyści płynące z użycia aluminium jednak nie zaprzepaszczone. Na pokład najmniejszego Audi trafiła mnóstwo udogodnień – z grubą warstwą materiałów tłumiących hałas, elektrycznie sterowanymi szybami, automatyczną klimatyzacją, ESP, a często także panoramicznym dachem włącznie.

Paletę jednostek napędowych tworzyły benzynowe 1.4 (75 KM) i 1.6 FSI (110 KM) oraz turbodiesle 1.2 TDI (61 KM) i 1.4 TDI (75 i 90 KM). Polecamy bazowy motor. Zapewnia wystarczająco dobrą dynamikę, jest oszczędny (średnio 6,5 l/100 km), a w przypadku awarii zaprocentuje niewielkie skomplikowanie osprzętu i możliwość napraw z wykorzystaniem części stosowanych też w popularnych modelach grupy Volkswagena (np. fabii, polo czy ibizie). Z dużym dystansem należy podejść do wersji 1.2 TDI. Jej konstruktorzy udowodnili, że można zbudować samochód, który w cyklu homologacyjnym zużyje 3 l/100 km. Wiązało się to jednak z koniecznością przekonstruowania wielu elementów. Brak unifikacji z popularnymi modelami utrudnia naprawy i podnosi ich koszt. Prawdopodobne są też defekty osprzętu motoru 1.4 TDI – w tym przypadku o części będzie łatwiej. Podkreślmy jednak, że małe audi jest solidnym samochodem, co potwierdzają bardzo wysokie notowania modelu w raportach Dekry. Za czasów świetności audi A2 było koszmarnie drogie. Po latach straciło na wartości, jednak kosztuje wyraźnie więcej od typowych przedstawicieli segmentu B. Czy warto dołożyć? Naszym zdaniem, tak. A2 jest nie tylko świetnie wykonane. To również przestronny, oszczędny i trwałe samochód.



■ CR-Z (2010- ; od 30 tys. zł)

Wielu kierowców marzy o sportowym coupé, jednak wizja wygórowanych kosztów eksploatacji, z potężnym spalaniem na czele, skutecznie zniechęca do realizacji marzeń. Honda CR-Z dowodzi, że efektowne auto może być przyjazne dla kieszeni.

Sekretem jest hybrydowy napęd. Inżynierowie Hondy zestawili benzynowe 1.5 (114 KM, 145 Nm) z elektrycznym motorem (14 KM, 78 Nm), który działa jak swoisty „dopalacz” – poprawia reakcję na gaz, korzystając z prądu odzyskanego podczas hamowania. Nie pozwala jednak na jazdę w trybie całkowicie elektrycznym. Unikalnym rozwiązaniem jest też sprzężenie napędu hybrydowego z manualną skrzynią biegów, a nie bezstopniową przekładnią, typową dla aut z napędem spalino-elektrycznym. Kolejnym wyróżnikiem hony

CR-Z jest sposób działania układu hamulcowego. Nawet lekkie naciśnięcie środkowego pedału dościsła klocki do tarcz. W typowych hybrydach lekkie naciśnięcie na hamulec aktywuje układ odzyskiwania energii – auto zaczyna wytracać prędkość. Hamulce wkraczają do akcji po zdecydowanym naciśnięciu na pedał. Przy takim rozwiązaniu trudno precyzyjnie dozować siłę hamowania.

CR-Z nie jest demonek prędkości, ale czasu sprintu od 0 do 100 km/h w niecałe 10 sekund nie sposób też nazwać rozczarującym. Sztwno zestrojone zawieszenie hony CR-Z pozwala na bezpieczne wykorzystywanie potencjału silnika. Co ważne z punktu widzenia początkującego kierowcy, standardowe wyposażenie obejmuje system kontroli stabilności, który jest w stanie skorygować ewentualne błędy. Trudno narzekać także na akcesoria z zakresu komfortu – wszystkie egzemplarze mają fabryczny system audio i klimatyzację. Honda CR-Z jest dwuosobowym samochodem. Drugi rząd siedzeń nie zdaje egzaminu nawet w sytuacjach awaryjnych – ilość miejsca na nogi i głowy pasażerów jest symboliczna. Amerykański oddział Hondy nie próbował koloryzować rzeczywistości. W miejscu kanapy zamontowano wytłoczkę z wgłębieniami na bagaż, który nie zmieści się w 212-litrowym kufrze.

Hybrydowe napędy Hondy nie należą do awaryjnych. Akumulator systemu wytrzyma 150 – 200 tys. kilometrów. Jeżeli zawiedzie, można ratować się używanymi częściami. Podstawowe elementy eksploatacyjne, np. tarcze i klocki, są zamienne ze stosowanymi w popularnych modelach koncernu. Mimo niedoskonałości CR-Z jest świetnym samochodem dla początkujących kierowców. Wygląda doskonale, ma dobrze zestrojony układ jezdny i systemy podnoszące bezpieczeństwo, a oszczędny silnik potrafi zapewnić odrobinę sportowych emocji.

Lukasz Szewczyk



Instruktor instruktorowi nierówny

Bohaterowie naszego cyklu mają już za sobą kilka godzin praktycznego szkolenia. Czy widać postępy w nauce?



powinna pojeździć po skrzyżowaniach z sygnalizacją kolizyjną oraz o ruchu okrężnym. Za nią już zajęcia z jazdy przez proste skrzyżowania i wycieczka poza obszar zabudowany, gdzie ku jej zaskoczeniu świetnie sobie poradziła przy wyprzedzaniu. Czuli już wiatr we włosach, tym bardziej że instruktor wyznaczył taką trasę, że mogła pojechać drogą jedno- i dwupasmową, ekspresową, autostradą i wrócić do miasta. Była skupiona, jej instruktor cennymi wskazówkami pomagał w kluczowych momentach. Teraz może być trudniej, bo czekają ją dwie godziny w prawdziwym ruchu miejskim.

W szkole, którą wybrała, to kursant musi stawić się na miejsce jazd. Instruktor podjechał z kursantką, dziewczyna wysiadła uśmiechnięta, nasza bohaterka zajęła miejsce kierowcy. Ustawiła wszystko, co trzeba, uśmiechnięty jak zwykle nauczyciel siedział obok. Omówił plan działania, dziewczyna chwilę potem ruszyła.

Jazdy minęły szybko. Na koniec instruktor pochwalił kursantkę. Przejechała cztery różne rondo z każdej strony i w różnych konfiguracjach, pokonała dwadzieścia skrzyżowań kolizyjnych. Czuli, że szybko się uczy, a instruktorowi zależy.

■ Fajna przygoda

Nasza czwarta bohaterka czekała na umówione jazdy. Zastanawiała się przy tym, czy podczas drugich zajęć pojedzie już sama. Może instruktor zabierze ją na spokojną uliczkę, żeby mogła sobie wszystko przećwiczyć?

W końcu zajęcia się zaczęły. Instruktor zaprosił ją na fotel kierowcy. Bardzo się z tego ucieszyła. Oznajmił przy tym, że przed nią ważne zajęcia. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, to potem będzie łatwo. Przygotowując się do jazdy, dziewczyna zadała kilka pytań, na które instruktor spokojnie odpowiedział i wyjaśnił wątpliwości. Pamiętała, jak się rusza. Zrobiła to, więc auto płynnie zaczęło się poruszać. Włączyła drugi bieg. Pojechała czując, że kurs na prawdziwą jazdę może być fajną przygodą.

Marcin Zygmunt,

instruktor nauki i techniki jazdy,
specjalista ds. BHP

Chłopak z bogatego domu, któremu rodzice wybrali najtańszą szkołę jazdy, czeka na kolejne jazdy przed galerią handlową. Bo skoro instruktor przyjeżdża po niego w dowolnie wskazane miejsce, skorzystał z okazji i poszedł ze znajomymi na zakupy. Trochę to trwało, ale w końcu nauczyciel się pojawił. Zaparkował przed wejściem do galerii handlowej. Nasz bohater wsiada, zajmuje miejsce, szykuje się do jazdy i spogląda nerwowo na znajomych, którzy trzymają telefony komórkowe, żeby nagrywać.

■ Hot dog, senność, krzyki

Instruktor jest wyraźnie rozbawiony. Otwiera okno i mówi: „na pewno mu zgaśnie, jak zawsze”. Znajomi kursanta się śmieją, a on z nerwów nie daje rady, puszczając zbyt szybko sprzęgło. W końcu jednak rusza i odjeżdża spod galerii handlowej. Musi odwieźć kursantkę Martę na drugi koniec miasta, bo dziewczyna ma zajęcia na uczelni.

To już czwarta jazda naszego bohatera, a on nie był jeszcze w rejonach, gdzie odbywają się egzaminy. Trochę go to martwi, ale nigdy nie ma na to czasu, ponieważ trzeba kogoś odwieźć albo po kogoś pojechać. Czasami instruktor jest głodny, więc trzeba zajechać na stację benzynową po hot doga. Albo kawę, bo otężevia nauczyciela.

Jak nasz bohater ocenia instruktora? To leń i cwaniak, który dobre wykonywanie swoich

obowiązków ma za nic. Nie tłumaczy, nie uczy, tylko krytykuje i czasem podnosi głos.

Jazdy kursantowi kompletnie nie idą. Ma ciągle problemy z ruszaniem i olbrzymie braki w znajomości przepisów. Nie uczestniczył w wykładach, bo nie były obowiązkowe.

■ Nieszczęsny łuk

Nasz drugi bohater kolejne zajęcia zaczyna na placu manewrowym. To już trzeci raz i nadal nie potrafi przejechać prawidłowo po łuku. Jest załamany, nie ma pojęcia, dlaczego nie potrafi wykonać tak prostego manewru.

Jego instruktor siedzi na krzeselku w cieniu i popija kawę. Chłopak jeszcze nie wyjechał na miasto, bo jak twierdzi jego instruktor, nie można tam szkolić kogoś, kto nie radzi sobie z łukiem.

Nasz bohater robi sobie przerwy, bo nie wie, jak ma zacząć ten temat. Instruktor nawet nie patrzy w jego stronę. Nie pomaga mu, uważając, że kursant sam musi się nauczyć wszystkiego. Tak mija szósta godzina kursu...

■ Plan wykonany

Dziewczyna, która wybrała szkołę jazdy bardzo świadomie, stawia się na swoje trzecie zajęcia. Zgodnie z harmonogramem kursu

Dzieci, auta i foteliki

Znaczna liczba ofiar wśród dzieci wynika z niewłaściwego przewożenia ich pojazdami. Ostatnio jednak coś zaczęto w tej kwestii robić. Zmianie uległy przepisy.



■ Marek Rupental

Nasze codzienne obowiązki są ściśle związane z koniecznością przemieszczania się. Nie każdą sprawę można załatwić przez internet, telefon, bez konieczności wychodzenia z domu.

■ Uwajamy na dzieci!

Odprowadzenie dziecka do przedszkola, szkoły, zakupy, spacer to czynności, które powodują, że stajemy się uczestnikami ruchu drogowego. Możemy być kierowcą, pieszym albo pasażerem samochodu, autobusu czy innego środka transportu. Różnica polega na tym, że osoby przebywające w pojeździe w charakterze pasażera nie mają bezpośredniego wpływu na prędkość i kierunek poruszania się pojazdu. Co nie znaczy, że nie mają kompletnie żadnego wpływu na to, co zrobi kierowca. Dorosły pasażer może studzić zapędy kierowcy w zbyt agresywnej albo szybkiej jeździe. Dziecko nie ma tak wyrobionego instynktu samozachowawczego, nie zna przepisów, więc kiedy zasiada w pojeździe, jest całkowicie zdane na zachowanie osoby dorosłej, siedzącej za kierownicą pojazdu.

■ Małe ofiary

Dorosły jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo dziecka. W wypadkach drogowych uczestniczą przecież nie tylko dorośli. Spoglądając na analizy stanu bezpieczeństwa naszych dróg, można wysnuć wniosek, że dzieci potrafią zadbać o siebie na drodze. Jeżeli stają się ofiarami wypadków, to głównie za sprawą dorosłych. Na szczęście w naszym kraju jest ich coraz mniej, co nie znaczy, że mało.

W ubiegłym roku w wypadkach drogowych śmierć poniosło 30 dzieci do lat sześciu (z kolei 1100 doznało obrażeń ciała), 50 w wieku od siedmiu do czternastu lat (ale już 2400 z obrażeniami ciała). To nie wszystko. Dzieci w wieku poniżej sześciu lat spowodowa-

ZMIANY W PRZEPISACH	
TAK BYŁO DO 14 MAJA 2015 ROKU	TAK JEST OD 15 MAJA 2015 ROKU
Przewóz dziecka na przednim fotelu samochodu.	
Dziecko, które nie miało ukończonych dwunastu lat, musiało obligatoryjnie podróżować w foteliku bezpieczeństwa	Dziecko, które ma poniżej 150 cm wzrostu, musi podróżować w foteliku bezpieczeństwa lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci (siedzisko, podwyższacz)
Przewóz dziecka tyłem do kierunku jazdy był dozwolony tylko w pojazdach niewyposażonych w poduszkę powietrzną	Przewóz dziecka w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci siedzącego tyłem do kierunku jazdy jest dozwolony pojazdem samochodowym wyposażonym w poduszkę powietrzną dla pasażera, która nie jest aktywna podczas przewożenia dziecka
Przewóz dziecka na tylnej kanapie	
Dziecko musiało spełniać dwa warunki: mieć ukończone dwanaście lat albo mieć powyżej 150 cm wzrostu. W innym przypadku dziecko musiało być przewożone w foteliku bezpieczeństwa, w siedzisku lub na podwyższaczu	Dopuszcza się przewóz dziecka mającego co najmniej 135 cm wzrostu, przytrzymwanego za pomocą pasów bezpieczeństwa, w przypadkach, kiedy ze względu na masę i wzrost dziecka nie jest możliwe zapewnienie fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci
	Dozwolony jest przewóz dziecka w wieku co najmniej trzech lat, przytrzymwanego za pomocą pasów bezpieczeństwa, w przypadku, gdy dwoje dzieci jest przewożonych w fotelikach bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeniach przytrzymujących dla dzieci, zainstalowanych na tylnych siedzeniach pojazdu i nie ma możliwości zainstalowania trzeciego fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci

ły siedemnaście wypadków drogowych. Na szczęście nie przełożyło się to na żadną ofiarę śmiertelną. Obrażen ciała doznało za to siedemnaścioro dzieci. Z kolei w przedziale wiekowym od sześciu do czternastu lat dzieci były sprawcami 362 wypadków, w których zginęło sześć osób i 383 doznało obrażeń ciała. Na podstawie tych liczb ewidentnie wiadać, że to głównie dorośli, będący opiekunami prawnymi lub powiązani więzami rodzinnymi, przyczyniają się do wszelkich niebezpieczeństw dzieci na drogach.

■ Zmiany

Znaczna liczba ofiar wśród dzieci wynika z niewłaściwego przewożenia ich pojazdami. Ostat-

nio jednak coś w tej kwestii zaczęto robić. Zmianie uległy przepisy.

Są one na pewno bardziej dostosowane do realnych potrzeb. Natomiast kontrowersje może budzić umożliwienie przewozu dziecka, które ukończyło trzy lata, na tylnej kanapie, zapiętego tylko pasami bezpieczeństwa (bez jakichkolwiek dodatkowych zabezpieczeń). Należałoby podkreślić, że powinien być to pas biodrowo-barkowy. W wielu pojazdach środkowe miejsce na tylnej kanapie wyposażone jest tylko w pas biodrowy. Podczas gwałtownego hamowania czy w przypadku nagłego zatrzymania pojazdu w wyniku zderzenia się z innym autem lub przeszkodą zadziałanie samego pasa biodrowego może okazać się dla dziecka tragiczne w skutkach. ■



Tanie i przeładowane do granic możliwości egipskie busy

Egipt. Kto ich uczył jeździć?

Wszechobecne dorożki, motocykle i skutery, liczne progi zwalniające – tak wygląda ruch drogowy w Egipcie. Dla kierowcy z Europy to chaos, który jednak musi rządzić się jakimiś własnymi prawami. Przejechałam niemal cały Egipt i widziałam tylko drobne sztuczki.

Prawo jazdy na samochód w Egipcie nie jest trudne do zdobycia, a cała procedura trwa tylko trzy dni. Wystarczy być pełnoletnim – mówi mój przewodnik po tym kraju Adel Zidan. – Jest to dość kosztowne, ponieważ uzyskanie takiego dokumentu to wydatek rządu 40 dolarów. Dla porównania, miesięczna płaca egipskiego nauczyciela to ok. 60

dolarów. Litr benzyny 82-oktanowej kosztuje ok. 80 gr.

■ Nie ma szkół nauki jazdy

Kandydat na kierowcę pierwszego dnia w miejscowym komisariacie policji składa dokumenty i wykonuje zdjęcie. Na drugi dzień odbywa się

egzamin pisemny z przepisów ruchu drogowego. Nie są to żadne znane z Polski testy. Ot, kilka pytań o znaki drogowe czy dopuszczalną prędkość. Trzeba też wykazać się umiejętnością ruszania samochodem z miejsca i po kilku metrach jego zatrzymania. Każdy uczy się od ojca, znajomych lub starszego rodzeństwa. Ostatniego dnia przychodzi się do policjantów po gotowy dokument.



To kto w końcu ma zielone światło?



Parking pod sklepem

Na jazdę motocyklem czy skuterem nie jest wymagane prawo jazdy. Teoretycznie powinno się podróżować w kasku. W praktyce wiszą one podczas jazdy na kierownicy, a kierowca ma wiatr we włosach.

Motocykl jest rodzinnym środkiem transportu. Jadące nim trzy – cztery osoby to zwyczajny widok; małe dziecko na zbiorniku paliwa, pozostałe dzieci za kierowcą. Kobiety w tradycyjnych strojach siadają bokiem na siodelku, ale do motocykla są przymocowane specjalne stelaże, żeby mogły oprzeć nogi. Co dziwne, w wielkich egipskich miastach nie widać rowerów.

Popularnym środkiem transportu są busiki. Bardzo tanie (za ok. złotówkę można dojechać z jednego końca miasta na drugi). Nie mają regularnego rozkładu jazdy i są przeładowane do granic możliwości. Czasem pasażerowie znajdują się nawet na dachu. Wsiada się i wysiada na skrzyżowaniach. Można w innym miejscu, a kierowcę zawiadamia się zainstalowanym w przedziale pasażerskim dzwonkiem lub stukaniem w dach.

Drogi w Egipcie są różnej jakości. W miastach i np. na dojazdach z lotnisk do kurortów biegną dwujezdniowe arterie. Co ciekawe, są na nich dość gęsto zamontowane (a właściwie wbudowane) progi zwalniające – wyglądają jak zaasfaltowana rura wystająca z nawierzchni, czasem nawet dwie następujące jedna po drugiej. To wymusza zredukowanie prędkości niemal do 20 km/h. Na drogach dwujezdniowych jest bardzo mało miejsc do zawracania. Czasem trzeba jechać kilka kilometrów, żeby znaleźć takie miejsce. Choć bywają odważni, którzy jadą poboczem pod prąd. Przez pustynie wiodą wąskie asfaltowe drogi z utwardzonym poboczem, które wiosną i jesienią mogą być nieprzejezdne, bo akurat nawiało piasku.



Tuning po egipsku

■ Kto pierwszy, ten lepszy

To chyba najlepiej tłumaczy kwestię pierwszeństwa przejazdu. Jeśli dojdzie do wypadku, zawsze winny jest ten z tyłu. Nieważne, że kierowca pojazdu z przodu nagle postanowił zawrócić, gdzieś zjechać czy rozpocząć wyprzedzanie. On nie będzie sprawcą zdarzenia.

W dużych miastach są nieliczne sygnalizacje świetlne z licznikami czasu pozostałego do zmiany światła. Nie wiadomo, czemu służą. Kiedy ktoś zatrzyma się na czerwonym, zostaje obrąbiony przez innych, a kiedy nie rusza – objeżdżają go. Tak samo wjazd na zielonym na skrzyżowanie nie gwarantuje, że z kolizyjnego kierunku nikt nie nadjeżdża.

Podobnie jest z sygnalizacją dla pieszych. Nie ma co oczekiwać, że samochody się zatrzymają. Trzeba zawsze odczekać na dużą przerwę między pojazdami i uważać na szybkie samochody. Nikogo nie dziwi to, że ulicę przechodzi się „na raty”, zatrzymując się na liniach rozdzielających pasy, które wtedy, o dziwo, egipscy kierowcy respektują i traktują jak azyl dla pieszych.

W dużych miastach u zbiegu kilku ulic zawsze są korki. Każdy próbuje przejechać jak najszybciej i koniecznie pierwszy. Ciągłe słychać dźwięk

klaksonu, przekleństwa, dorożkarze poganiają konie. Każdy przeciska się do przodu w najmniejsze wolne miejsce.

■ Po ciemku

Nieco łatwiej jest na ulicach dużych miast w nocy, kiedy mniej samochodów znajduje się na drodze, ale z kolei wielu Egipcjan jeździ bez świateł. Kiedy na drodze spotykają się dwa samochody, kierowcy włączają na moment długie światła i mijają się o włos. Potem zapada ciemność.

– Niektórzy mówią, że ten zwyczaj został z czasów, kiedy drogami przemieszczały się karawany – mówi Adel Zidan. – Bez świateł lepiej widać. Inny powód to obawa przed oślepieniem innych użytkowników drogi, czego Egipcjanie bardzo nie lubią. W starych samochodach, z popękanyymi szybami, z reguły źle ustawione reflektory powodują całkowitą utratę widoczności. Policja jazdę bez świateł po prostu toleruje.

Na drogach jest mnóstwo wiekowych samochodów, głównie francuskich, z licznymi śladami po kolizjach. Ale wypatrzyłam też polonezy w całkiem niezłym stanie – bez rdzy.

W samochodach na deskach rozdzielczych leżą różnokolorowe futerka, przy lusterkach wiszą mnóstwo talizmanów. W jednośladach krzykiem mody są wielokolorowe LED-y, montowane w przednich lampach. Najlepiej, żeby zmieniały barwę. Żeby być trendy, warto zainwestować w pokrycie futerkiem zbiornika paliwa albo montaż różnokolorowego podświetlenia silnika.

Nie ma autoryzowanych stacji obsługi. W podwórkach są mechanicy, którzy potrafią naprawić każdy pojazd, zmienić w nim płyny czy opony. Stacje benzynowe spotkamy tylko w większych miastach.

Przyjemnych wakacyjnych podróży!

Anita Chudzińska



Cztery osoby na jednym motocyklu? A czemu nie?



Kemping robi się trendy

– Z naszych obserwacji wynika, że rynek caravaningowy w Polsce dynamicznie się rozwija – mówi Piotr Kozłowski, wydawca dwujęzycznego, polsko-angielskiego portalu Camprest.com. – Jeszcze kilka lat temu w naszym kraju było tylko kilka wypożyczalni kamperów, a teraz co roku pojawiają się nowe, z coraz lepiej wyposażonymi pojazdami.

Jeśli ktoś nie miał do czynienia z caravaningiem, może wrzucić bywalców kempingów do jednego worka z działkowcami. Starsi ludzie, nie mogąc sobie już pozwolić na większą aktywność, pakują manatki do starej polskiej przyczepy N-126, po czym wyjeżdżają na pole kempingowe, gdzie piją piwo i jedzą kiełbaski. Mogłoby się nawet wydawać, że w dobie coraz bardziej rozbudowanej sieci hoteli caravaning jest skazany na wymarcie.

Rzeczywistość jednak pokazuje, że jest zupełnie inaczej. Turystyka kempingowa nieoczekiwanie stała się w ostatnich latach atrakcyjną propozycją dla ludzi młodych, którzy pragną przygód, ruchu, aktywności. Ludziom poszukującym wielu i często zmieniających się bodźców kamper lub przyczepa zapewniają wolność. Dzięki takiemu pojazdowi mogą przemieszczać się, gdzie chcą i kiedy chcą, a na dodatek mogą zabrać z sobą znacznie większy bagaż, niż gdyby podróżowali samochodem osobowym od hotelu do hotelu.

■ Boom w branży

Od lat mekką dla osób kochających caravaning są Niemcy. To tam podróżowanie kamperem lub samochodem z przyczepą cieszy się szczególną popularnością. Nie dziwi więc, że największe targi branżowe odbywają się w Duesseldorfie. Jednak może zaskakiwać, że ostatni Caravan Salon, który miał miejsce na przełomie sierpnia i września 2014 roku, zgromadził największą liczbę widzów w całej historii tej imprezy.

W ciągu ośmiu dni przez targowe hale przewinęły się aż 192 tys. zwiedzających, z czego 25 tys. stanowili goście zagraniczni. Podczas wydarzenia można było obejrzeć stoiska 580 wystawców z 25 krajów (w tym także z Polski). Boom w branży potwierdzali również wystawcy, którzy podczas targów mówili o końcu kryzysu ekonomicznego, wyraźnym wzroście sprzedaży przyczep, kamperów i związanych z nimi akcesoriów w kończącym się sezonie oraz o dobrych prognozach na rok 2015. Największą popularnością cieszyły się przyczepy kempingowe oraz kampery częściowo zintegrowane, a więc bazujące na popularnych samochodach dostawczych, wzbogaconych o zabudowę mieszkalno-sypialną.

■ Polska przestaje być kamperową pustynią

Mimo że caravaning nie jest tanim hobby, moda na ten rodzaj wypoczynku dociera także do Polski. W tym roku już po raz czwarty częścią największych w Polsce targów motoryzacyjnych – Motor Show – był Salon Caravaningowy, który całkowicie wypełnił jedną halę wystawową. Jeszcze dwa lata temu wystawcy narzekali na niewielkie zainteresowanie ich ofertą, ale w 2014 roku na targach pojawiło się wiele nowych firm sprzedających kampery i przyczepy – w tym zarówno krajowych importerów, producentów, jak i niemieckich sprzedawców. Ci ostatni, pytani o powody wizyty w Poznaniu, odpowiedzieli, że coraz częściej do ich punktów sprzedaży

za naszą zachodnią granicą zaglądają właśnie klienci z Polski, więc i oni postanowili zainteresować się Polakami. W tym roku oferta Salonu Caravaningowego okazała się jeszcze bogatsza niż przed rokiem.

– Z naszych obserwacji wynika, że rynek caravaningowy w Polsce dynamicznie się rozwija – mówi Piotr Kozłowski, wydawca dwujęzycznego, polsko-angielskiego portalu Camprest.com. – Możemy to stwierdzić zarówno na podstawie rosnącego ruchu na stronie Camprest.com, jak i liczby nowych firm w branży. Jeszcze kilka lat temu w naszym kraju było tylko kilka wypożyczalni kamperów, a teraz co roku pojawiają się nowe, z coraz lepiej wyposażonymi pojazdami. Większość wypożyczalni nie narzeka na brak rezerwacji, a i pola kempingowe mocno się modernizują.

■ Niekorzystne przepisy

Nie oznacza to, że ten segment turystyki rozwija się bez przeszkód. Polskie przepisy nie sprzyjają popularyzowaniu podróżowania z przyczepą.

– System poboru opłat dla samochodów powyżej 3,5 t jest w Polsce niekorzystny dla posiadaczy przyczep kempingowych. Obecnie bardziej opłaca się wyjechać z przyczepą za granicę, niż płacić za korzystanie z polskich dróg – mówi Piotr Kozłowski. – Niekorzystne przepisy przekładają się również na mniejszą liczbę turystów caravaningowych z Europy Zachodniej w Polsce. Wiele osób omija nasz kraj, aby uniknąć opłat.

Jakub Ziębka

Czarne chmury nad kierowcą

Gwałtowne burze, porywisty wiatr oraz obfite opady deszczu oraz gradu to warunki pogodowe, z jakimi może się spotkać na drodze każdy kierowca. Jak w takiej sytuacji należy się zachować?

Często występujący w okresie wiosennym i letnim silny wiatr potrafi na przykład porywać drzewa, zrywać linie wysokiego napięcia i porywać niezabezpieczone objekty, które stoją na jego drodze.

– Narażone na silne poddmuchy wiatru są także auta, zwłaszcza na mostach i nieosłoniętych odcinkach drogi – mówi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Jazdy Renault.

■ Prędkość i warunki atmosferyczne

Dużą rolę odgrywa tutaj masa samochodu – im większy i wyższy, tym większa powierzchnia oddziaływania siły nacisku, a więc większe niebezpieczeństwo zepchnięcia samochodu z toru jazdy.

W sytuacji, gdy przez silne powiewy wiatru zaczynamy tracić kontrolę nad pojazdem, trzymajmy mocno obiema rękami kierownicę i zatrzymajmy auto w miejscu oddalonym nieco od ruchliwej drogi czy przejazdu kolejowego. Jeśli tego nie zrobimy, wiatr może nas zepchnąć na sąsiedni pas ruchu i doprowadzić do zderzenia z innym pojazdem. Także śmieci niesione przez wiatr, gałęzie, a nawet zniszczone drzewa powodują duże niebezpieczeństwo, zwłaszcza po zmroku, gdy światła reflektorów mogą zniekształcać obraz. Należy wówczas zwolnić i ostrożnie omijać elementy leżące na jezdni.

W czasie silnych podmuchów kierowcy powinni delikatnie dostosować ustawienie kół do kierunku wiatru, tak żeby zrównoważyć jego siłę. Ponadto muszą pamiętać o podstawowej zasadzie, jaką jest dostosowanie prędkości do warunków atmosferycznych i zwiększenie dystansu do poprzedzającego pojazdu do minimum 3 sekund.

■ Woda spod kół

Odpowiednią reakcją na nagłe, silne opady deszczu i wyładowania atmosferyczne jest z kolei spokojne zatrzymanie pojazdu na poboczu, z dala od drzew, i włączenie świateł awaryjnych. Najbezpieczniej pozostać w aucie i unikać kon-



taktu z metalowymi elementami do momentu, w którym burza ustanie. Gdy nie mamy możliwości zatrzymania auta, przede wszystkim zdejmijmy nogę z pedału gazu, zwolnijmy i utrzymajmy bezpieczny odstęp od poprzedzającego samochodu, gdyż na mokrej drodze odcinek hamowania może zwiększyć się nawet dwukrotnie.

Podczas burzy najlepiej wybrać jazdę autostradą lub drogą ekspresową. Możemy wówczas uniknąć problemów związanych z zatarasowaniem drogi przez spadające drzewa lub nawet uderzenia w samochód przez konary złamane pod wpływem wiatru czy pioruna.

Dodatkową przeszkodą dla kierowcy podczas burzy, poza deszczem i wyładowaniami atmosferycznymi, jest woda wydostająca się spod kół pojazdów. Często zalewa ona szyby, dodatkowo ograniczając widoczność. Nie traćmy także czujności, kiedy pogoda nagle się zmieni i zza chmur wyjdzie słońce.

– W trakcie ulewy kierowcy często zwalniają z powodu ograniczonej widoczności, ale po opadach, gdy tylko wyjdzie słońce, dyna-

micznie przyspieszają, zapominając, że zwykle w takich sytuacjach nawierzchnia drogi jest nadal mokra. Może wówczas dojść do akwaplanacji, czyli wodnego poślizgu – ostrzega Zbigniew Weseli.

■ Grad? Chrońmy głowę

Gradobicie najlepiej przeczekać, zatrzymać auto i pozostać w nim. Znacznie bardziej podatne na pęknięcie są szyby boczne i tylne, ponieważ nie są wzmacniane. Dlatego ustawmy samochód pod takim kątem, aby grad padał na przód auta. Jeśli mamy w samochodzie koc, możemy zastosować go jako ochronę dla szyb. Każde uszkodzenie szyby powinniśmy odpowiednio zabezpieczyć, tak żeby woda nie dostawała się do środka i żeby żaden z pasażerów nie zrobił sobie krzywdy.

Grad może być bardzo niebezpieczny. Jeśli musimy wysiąść z auta, pamiętajmy, żeby chronić ciało, a w szczególności głowę przed urazami.

Jakub Ziębka

Motocyklowe zadania egzaminacyjne.

Jak uczyć?

Tym razem mam zamiar zwrócić uwagę na kilka ważnych błędów, popełnianych przez instruktorów nauki jazdy, prowadzących szkolenie kandydatów na kierowców kategorii A, A1, A2. Recz w poprawnym wykonywaniu zadań egzaminacyjnych na placu manewrowym. Poprawnym z punktu widzenia wymogów egzaminacyjnych oraz techniki kierowania motocyklem.



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

Zacznijmy od slalomu wolnego, czyli ósemki i slalomu bramkowego. Najwięcej problemów podczas wykonywania tego zadania jest z zajęciem pozycji na motocyklu oraz właściwym kierowaniem wzroku. Warto przypomnieć sobie w tym miejscu prawidłwa techniki kierowania motocyklem:

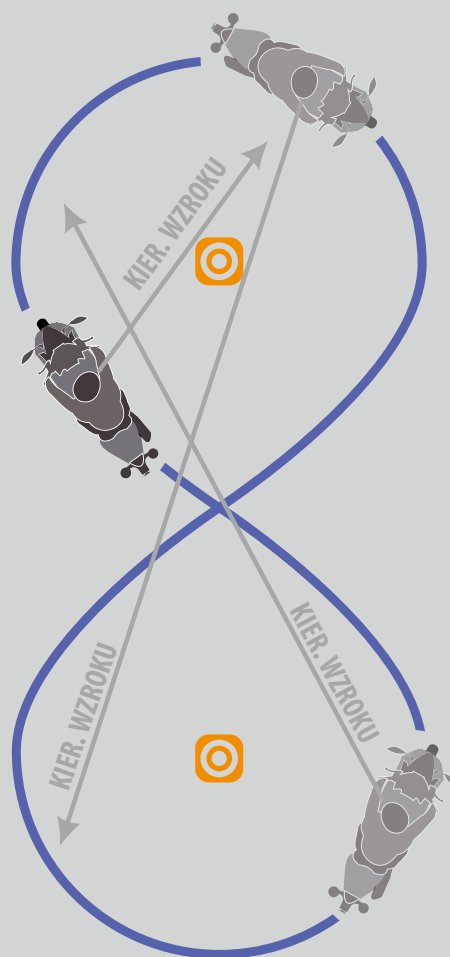
- Chwył (trzymanie się) motocykla powinno odbywać się kolanami i udami, a nie ręką na kierownicy. Zwróćcie uwagę, że mocny chwyt kierownicy zdecydowanie utrudnia manewrowanie motocyklem w różnych sytuacjach na drodze, również przy zadaniach wykonywanych z małymi prędkościami.
- Wzrok – motocyklista pokonując zakręt lub zawracając, co ma przebieżać przy pokonywaniu ósemki, powinien skoncentrować go nie na linii wyznaczającej pole jazdy czy pachołkach. Musi wyprzedzać wzrokiem swoją pozycję o co najmniej 2 – 3 sekundy. W praktyce oznacza to, że powinien spoglądać za siebie.
- Użycie tylnego hamulca, zmniejszającego prędkość jazdy i stabilizującego ruch motocykla.

■ Wyteż wzrok!

Przejazd ósemki lub slalomu bramkowego często kończy się podparciem lub przewróceniem motocykla. Ogromne znaczenie ma więc właściwe patrzenie. Jeżeli motocyklista nieustannie spogląda pod przednie koło motocykla, to jego wrażenie pochylecia maszyny w zakręcie jest znacznie większe niż w rzeczywistości. To najczęściej prowadzi do podparcia się nogą lub zatrzymania – niestety często zakończonego wywrotką „parkingową” przy prędkości 0 km/h po zatrzymaniu motocykla przednim hamulcem. Prawidłowy sposób wykonania zadania został przedstawiony na rys. nr 1.

Przejazd slalomu bramkowego często kończy się potrąceniem pachołków lub ominięciem bramki. Wynika to znów najczęściej z nieprawidłowego kierowania wzroku przez motocyklistę. Osoba wykonująca to zadanie musi kierować wzrok nie w bramkę, w którą obecnie wjeżdża, lecz

ÓSEMKA (gdzie należy patrzeć?)

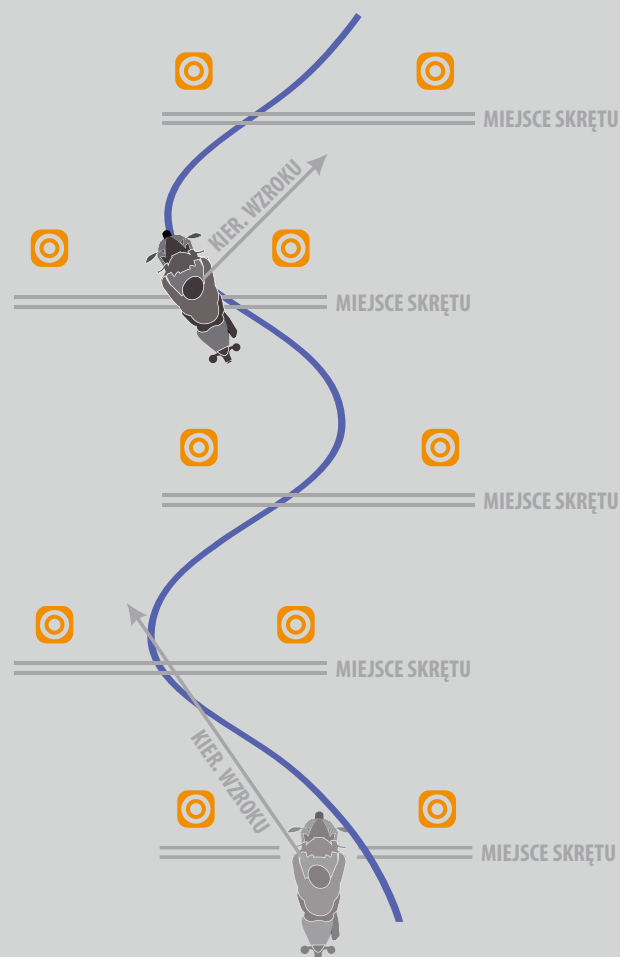


rys. 1

dalej. Powinna też odpowiednio wcześniej skręcać w stronę kolejnej bramki – nie w chwili, kiedy przez nią przejeżdża, lecz kiedy do niej dojeżdża. Prawidłowy sposób wykonania zadania został przedstawiony na rys. nr 2.

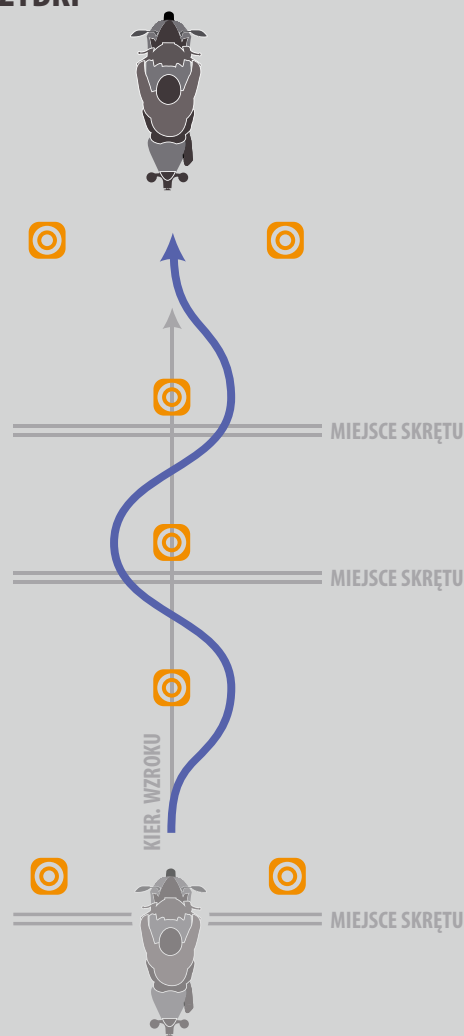
SLALOM BRAMKOWY

(gdzie należy patrzeć i skręcać?)



rys. 2

SLALOM SZYBKIM



rys. 3

■ Biegi podczas slalomu

Kolejnym punktem moich rozważań jest slalom szybki. Większość znanych mi instruktorów koncentruje się na tym, żeby uczyć kursantów przejazdu ze średnią prędkością, wynoszącą minimum 30 km/h. Oczywiście wiele kontrowersji związanych jest z dokonywaniem pomiaru prędkości przejazdu, ale to temat drugorzędny. Mało kto zwraca uwagę na to, że ustawodawca zapisał w rozporządzeniu konieczność wykonywania tego zadania na drugim lub trzecim biegu. Co to oznacza? W mojej ocenie i przy okazji zgodnie z techniką kierowania, zadanie takie powinno być wykonywane motocyklem jadącym z włączonym drugim lub trzecim biegiem. W związku z tym przejazd tego slalomu z wciśniętym sprzęgłem jest w mojej ocenie nieprawidłowy. Do tego wciśnięcie i ewentualne później puszczenie sprzęgła w czasie wykonywania slalomu szybkiego jest związane z ryzykiem utraty stabilności motocykla i wywrócenia się przy sporej przecież prędkości, wynoszącej ok. 30 km/h. Dlaczego? Motocykl pokonując slalom jest pochylany, zatem ma niewiele przyczepności. Odpuszczenie sprzęgła podczas takiego skrętu (pochylenie motocykla z włączonym np. drugim lub trzecim biegiem) może się zakończyć chwilowym przyblokowaniem tylnego koła, a więc również uślizgiem i wywrotką. To podstawowy powód, dla którego zadanie to powinno być w całości wykonywane motocyklem z załączonym biegiem. Prawidłowy sposób wykonania zadania został przedstawiony na rys. nr 3.

Warto też nadmienić, że kiedy motocykl ma rozłączony napęd (wciśnięte sprzęgło), jest o wiele mniej sterowny niż napędzany, ewentualnie hamujący, silnikami. To zasada szczególnie dobrze znana osobom, którym np. przed zakrętem „wypadł bieg” i miały duży problem, żeby skręcić, lub zakręt niestety pokonały na wprost.

■ Szybkie skręty

Zostało nam jeszcze omińnięcie przeszkody. Wszyscy wiedzą, że to jedno z najszybszych zadań wykonywanych podczas egzaminu. Kluczem do sukcesu ponownie wydaje się właściwie skierowany wzrok. Nie w przeszkodę, a daleko za przeszkodę, w stronę bramki wyjazdowej. Ważne jest też umiejętne dobranie toru jazdy i wykorzystanie przeciwskrętu do kierowania motocyklem.

Warto pamiętać, że długość całego zadania egzaminacyjnego wynosi 20 metrów, zaś prędkość jazdy to 50 km/h. Można zatem łatwo obliczyć, że wykonanie trwa ok. 1,5 sekundy, czyli niewiele. Żeby prawidłowo ominąć przeszkodę i mieć czas na powrót między pachołki wyjazdowe, trzeba odpowiednio wcześniej rozpocząć skręt, czyli manewr omijania przeszkody. Tak jest również w życiu – na drodze. Niestety, wielu motocyklistów traci życie, uderzając w przeszkodę, mimo że miało miejsce na jej omińnięcie. Najczęściej nadmierna prędkość i zbyt spóźniony skręt oraz wzrok utkwiony w przeszkodzie są przyczyną tragedii. ■

Przegląd § legislacyjny



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

W tym miesiącu spojrzymy na przyszłość systemu CEPIK oraz sprawdzimy, co jest nie tak z przepisem przewidującym zatrzymywanie praw jazdy kierowcom przekraczającym prędkość na obszarze zabudowanym. Wspomniemy też o zmianach w egzaminowaniu.

■ PKK trafi do CEPIK

W związku ze zbliżającym się terminem wejścia w życie części przepisów ustawy o kierujących pojazdami nabierają tempa prace nad zmianami w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Warto przypomnieć, że było ono już wcześniej odwołane, a termin 4 stycznia 2016 roku, po blisko trzyletnim *vacatio legis*, wciąż nie wszystkim wydaje się całkowicie pewny. Wśród przesuniętych przepisów są regulacje dotyczące:

- okresów próbnych dla prawa jazdy kat. B
- kursów reedukacyjnych
- centralnej ewidencji kierowców.

Z ustawy o kierujących pojazdami wynika konieczność dostosowania CEPIK-u przede wszystkim w zakresie rejestrowania poczynań kierowców w okresie próbnym. Zmiany w CEPIK-u, wynikające z przyjętego niedawno przez Radę Ministrów projektu ustawy o zmianie ustawy

Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, mają natomiast obejmować między innymi:

- rozszerzenie ewidencji kierowców m.in. o profil kandydata na kierowcę
- rozszerzenie centralnej ewidencji pojazdów o kwestie badań technicznych pojazdów niezarejestrowanych oraz wszystkich zdarzeń ubezpieczeniowych dotyczących pojazdów
- zmianę zasad gromadzenia danych
- udostępnianie danych z ewidencji w formie elektronicznej (w tym również kierowcy – danych o popełnionych przez niego wykroczeniach i stanie punktów karnych oraz kandydatom na kierowców – statystycznych danych o poszczególnych ośrodkach szkolenia kierowców)
- zniesienie długich terminów na przekazywanie danych do ewidencji przez ośrodki szkolenia szkolące kierowców zawodowych. Informacje mają być udostępniane za pośrednictwem systemu teleinformatycznego w czasie rzeczywistym, czyli na bieżąco z chwilą dokonywania czynności podlegających zgłoszeniu.

■ Statystyki i badania okresowe

Rozszerzenie ewidencji kierowców o PKK wydaje się jedną z najciekawszych i najważniejszych zmian. Oznaczać to bowiem może całkowite zastąpienie systemu obiegu informacji, funkcjonującego obecnie w procesie szkolenia i egzaminowania kierowców. Systemu, który przecież na dobre jeszcze nie okrzepł.

Dla ośrodków szkolenia kierowców ważną zmianą będzie też możliwość łatwego spraw-

zenia statystyk konkretnego OSK, co wesprze nieco konkurencję jakościową na rynku zorientowanym mocno na rywalizację cenową.

Warto zwrócić uwagę, że projekt, oprócz kwestii związanych z ewidencjami, porusza zasady płatności za przeglądy okresowe. Ma ona mianowicie następować z góry na początku badania. Ponadto, w związku z objęciem ewidencją wszystkich informacji o badaniach technicznych pojazdów, opłaty ewidencyjne będą pobierane od wszystkich badań technicznych pojazdów, a nie jak dotychczas tylko od wpisu do doводу rejestracyjnego kolejnego terminu badania technicznego pojazdu.

Planowany termin wejścia w życie nowelizacji pokrywa się z wprowadzeniem wspomnianych wyżej przepisów ustawy o kierujących pojazdami, choć dla wielu rozwiązań przewiduje się trzyletnie okresy przejściowe. Pełny tekst projektu wraz z uzasadnieniem dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji.

■ Zatrzymywanie praw jazdy wciąż budzi kontrowersje...

...i to nie tylko wśród kierowców, którzy odczuli już, jak działają nowe przepisy.

Z jednej strony, pomimo relatywnie prostej konstrukcji przepisu, pojawiają się sygnały o jego błędnym stosowaniu, np. w odniesieniu do kierowców, którzy wprawdzie na obszarze zabudowanym, ale na odcinkach o limicie prędkości podniesionym do 70 km/h, poruszają się z prędkością 110 km/h. Błąd polega oczywiście na nieuwzględnieniu podwyższenia dopuszczalnej prędkości i rozstrzygnięciu kwestii zatrzymania prawa jazdy w oparciu o podstawowe ograniczenie prędkości na obszarze zabudowanym, a nie rzeczywiste popełnione wykroczenie. Podczas gdy przepis stanowi jasno, że prawo jazdy powinno zostać zatrzymane, gdy kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym.

Z drugiej zaś strony, pojawia się coraz więcej głosów podważających całkowicie legalność stosowania tego środka w obecnej postaci. Helsińska Fundacja Praw Człowieka, podkreślając znaczenie prawa jazdy w życiu wielu obywateli i możliwych dramatycznych konsekwencji jego utraty np. w wyniku błędnie wykonanego pomiaru, zwróciła się do rzecznika praw obywatelskich z prośbą o poddanie kwestionowanego przepisu kontroli Trybunału Konstytucyjnego. Prośbę tę poparło między innymi Stowarzyszenie Sędziów Polskich IUSTITIA.

Po pierwsze, wskazuje się, że przez stosowanie tego przepisu dochodzi do złamania jednej



z podstawowych zasad prawa karnego, polegającej na zakazie wielokrotnego karania za ten sam czyn. Trafność tego argumentu można jednak kwestionować. Wydaje się bowiem, że zatrzymanie prawa jazdy nie stanowi powtórnego ukarania za to samo wykroczenie, lecz jest swego rodzaju odpowiednikiem środków karnych powszechnie stosowanych w prawie karnym obok właściwej kary.

Druga grupa zarzutów koncentruje się na niezgodności nowego rozwiązania z konstytucją. Chodzi o powody proceduralne, w szczególności naruszenie konstytucyjnego prawa do sądu. Chodzi o praktyczny brak możliwości obrony przed zastosowaniem tego środka i weryfikacji merytorycznej zasadności jego zastosowania.

IUSTITIA w swoim komunikacie zwraca uwagę, że „zatrzymanie owo jest obowiązkowe, nie podlega kontroli sądu, jest natychmiast wykonalne, a kierowcy nie przysługują żadne środki odwoławcze poza ewentualną skargą do sądu administracyjnego, który może badać tylko zgodność decyzji z prawem, a nie jej merytoryczną zasadność. Co ważne, siłą rzeczy zdoła rozpoznać sprawę dopiero po upływie okresu, na który prawo jazdy zostanie zatrzymane. Zatrzymanie prawa jazdy jest w istocie orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Zakaz taki jest środkiem karnym. Zgodnie z przepisami kodeksu karnego i kodeksu wykroczeń, orzekać go może wyłącznie sąd. Osobie, której zakaz dotyczy, przysługują przewidziane prawem środki odwoławcze, a środek karny podlega wykonaniu dopiero wtedy, gdy orzeczenie jest prawomocne”.

Stowarzyszenie wysnuło też dość ponurą, ale chyba całkiem trafną refleksję na temat genezy przepisu. „Są podstawy, żeby sądzić, że wprowadzenie wskazanego przepisu jest skutkiem faktu, iż po wydaniu w 2014 roku w policji wewnętrznej zalecenia, aby szeroko stosować zatrzymywanie praw jazdy, większość decyzji o zatrzymaniu praw jazdy była uchylana przez sądy jako bezzasadna. Powyższe dane statystyczne były szeroko nagłaśniane przez prasę. Ustawodawca postanowił zatem odebrać sądom możliwość uchylania tych decyzji, gdy stwierdził, że orzeczenia sądów są zbyt korzystne dla obywateli. Pozbawił w związku z tym obywateli konstytucyjnego prawa do sądu”.

Wszyscy krytykujący nowy przepis zaznaczają jednak swoje poparcie dla działań legislacyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach.

■ Zmiany w egzaminowaniu

Trwają także prace nad nowym rozporządzeniem w sprawie egzaminowania. Określenie „nowe” zostało jednak użyte nieco na wyrost w odniesieniu do projektu, w którym w więk-



szości powtórzono przepisy aktualnie obowiązującego aktu.

Nowe rozporządzenie ma zapewnić zgodność z aktualnym brzmieniem dynamicznie ewoluującej ustawy o kierujących pojazdami. Wśród różnic w stosunku do dotychczasowego rozporządzenia warto zwrócić uwagę na:

– zmiany w zasadach egzaminowania na kategorię AM. Chodzi o skrócenie minimalnego czasu trwania części praktycznej oraz możliwość przeprowadzania przez WORD egzaminu poza swoją siedzibą, np. w szkołach. Ma to po-

prawić dostępność do uzyskiwania uprawnień tej kategorii

– zmiany w zakresie egzaminów motocyklowych, obejmujące m.in. usunięcie nieprzystającego do dzisiejszych realiów wymogu, żeby obuwie motocyklisty na egzaminie było sznurowane, ale również korekty w zadaniach na placu manewrowym. Ze „Ślalomu wolnego” wyodrębnione ma zostać zadanie „Jazda po łukach w kształcie cyfry 8”. ■

Jawne czy tajne?

Istnieje wskazówka, że odpowiedzi stanowią nieodłączny element pytania egzaminacyjnego i muszą być traktowane równorzędnie. Jak zapewne czytelnicy wiedzą, prawo stwarza możliwość do przesyłania ich komisji samodzielnie. Wystarczy je przygotować, wypełnić według wzoru odpowiedni formularz i go wystąpić. W formularzu znajdują się rubryki „treść pytania” i „treść odpowiedzi”.



Wojciech Szemetyła

Trwająca już ponad dwadzieścia lat dyskusja, dotycząca nie tylko tego, czego uczyć przyszłych kierowców, ale również w jaki sposób ich egzaminować, powoli dobiega końca. Dzisiaj jest już pewne, że nowoczesna edukacja opiera się na specjalnie przygotowanych pytaniach i odpowiedziach, czyli popularnych testach. Towarzyszą one kursantom już na etapie wykładów, stanowią stały element egzaminów państwowych na prawo jazdy wszystkich kategorii.

Wcześniej też tak było. W latach 80. program szkolenia dla kategorii B zawierał sześćdziesiąt godzin teorii. Szkolono ze znajomości prawa o ruchu drogowym, budowy pojazdu, prowadzono zajęcia z udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej, ćwiczenia z techniki jazdy. Przygotowanych zostało wówczas dwadzieścia zestawów, każdy z nich składał się z dwudziestu pytań jednokrotnego wyboru. Teoretycznie powinny być one niedostępne, ale różnie z tym bywało.

■ Zmiana podejścia

Wydawnictwa bez problemów i całkiem oficjalnie dostarczały (nieformalnie) do ośrodków szkolenia kierowców obowiązujące pytania. Oczywiście nie w formie zestawów z odpowiedziami. Wraz z upływem czasu ówczesne Ministerstwo Komunikacji konstruowało nowe pytania, ich liczba powoli, ale systematycznie rosła. Nikomu nie przeszkadzało, że ok. 60 – 80 proc. kandydatów na kierowców za pierwszym razem zdawało teoretyczny egzamin państwowy. Był to raczej powód do zadowolenia i pozytywnej oceny pracy wykładowców. Zarzuty, że część kursantów uczy się wyłącznie na pamięć, zamiast dokładnie, na poziomie wręcz magisterskim, studiować prawo, czyli kodeks drogowy, pojawiły się o wiele później i już w całkiem innej epoce.

Okrągłostołowy przełom umożliwił niekontrolowany rozwój sieci prywatnych OSK, które z tru-

dem radziły sobie z popytem na swoje usługi. W bardzo szybkim czasie spotkaliśmy się z przykrymi tego konsekwencjami – rzeszą kiepskich, niedoszkolonych kierowców i licznymi powodowanymi przez nich wypadkami.

Diagnoza resortu wydawała się oczywista: system szkolenia i egzaminowania jest niedoskonały. O zmianach w egzaminowaniu z części praktycznej, roli placu manewrowego, jazd na drogach o podwyższonej prędkości, jazdach nocnych, czyli umiejętności niezbędnych przyszłemu kierowcy, wiemy już chyba wszystko. Właśnie obserwujemy koniec wieloletniej batalii o zmiany w podejściu do celu egzaminu, który w założeniu jest bardzo prosty. Ma służyć ocenie przygotowania przyszłego kierowcy do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym oraz, co bardzo istotne, do jego dalszego samokształcenia. Jednak historia reformowania tak prozaicznej rzeczy, jaką jest przygotowanie odpowiednich do współczesnych wymagań pytań egzaminacyjnych, wkroczyła w całkiem nową fazę. W końcu to Sejm uciął spór o to, czy mają być one jawne, czy tajne. Senat i prezydent nie pozostawili żadnych wątpliwości: pytania są informacją publiczną! Muszą być udostępnione wszystkim, którzy się tym interesują.

■ Pytania i (brak) odpowiedzi

Ale nie wszyscy podzielają to stanowisko. Jądro problemu tkwi w odpowiedzi na proste dla nauczycieli pytanie: czy przyswajanie wiadomości poprzez nauczenie się poszczególnych partii materiału na pamięć jest dla ucznia korzystne? Niektórzy argumentowali, że można nauczyć się na pamięć wiele tekstów i ich absolutnie nie zrozumieć, co gorsza, nie wiedzieć, jak je wykorzystać w praktyce. Inni twierdzili, że prawo drogowe to w większości znaki, zakazy, nakazy, obowiązki, zapisy liczbowe. Wyuczenie się ich na pamięć miałoby absolutnie wystarczyć.

Koronnym argumentem za opublikowaniem, wzorem stosowanych rozwiązań w Unii Europejskiej, pytań, które ewentualnie mogą stanowić bazę do tworzenia za pomocą algorytmów zesta-

wów egzaminacyjnych, był fakt, że nikt nie jest w stanie nauczyć się na pamięć ich treści i właściwych odpowiedzi. Doprowadziło to dzisiaj do zarejestrowania i zweryfikowania przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju ponad dwóch tysięcy różnej klasy pytań. Wymiana zdań pomiędzy ekspertami obu stron trwa. Nic nie wskazuje na to, że prędko dobiegnie końca.

Obecnie, kiedy wydaje się, że znikły wszelkie bariery uniemożliwiające swobodne korzystanie z praw konsumenckich, pojawił się całkiem nowy, nieuświadomiany dotychczas problem: czy odpowiedzi do pytań stanowią ich nieodłączną część? Kto może je publikować? Konia z rzędem temu, kto potrafi tę łamigłówkę rozwiązać. To akade-

Właśnie obserwujemy koniec wieloletniej batalii o zmiany w podejściu do celu egzaminu, który w założeniu jest bardzo prosty. Ma służyć ocenie przygotowania przyszłego kierowcy do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym oraz, co bardzo istotne, do jego dalszego samokształcenia.

micki spór na najwyższym legislacyjnym poziomie.

Tylko w ostatnich trzech latach naniesiono ponad sto poprawek do jeszcze nie całkiem wprowadzonej w życie ustawy o kierujących pojazdami. Piszę o tym na tle niezrozumiałej z poziomu obywatela, całkowicie nikomu niepotrzebnej awantury o rzecz całkiem prostą, czyli narzędzie do egzaminowania kierowców. Ze strony wielu przedstawicieli środowiska OSK oraz środowisk nauczycielskich padają od dawna argumenty za odtajnieniem pytań i odpowiedzi, ponieważ poziom wykształcenia oraz sposób nabywania i utrwalenia wiadomości może zostać właściwie zweryfikowany jedynie w trakcie egzaminu praktycznego. Istotne jest to, żeby kandydat wykazał się umiejętnością do zastosowania w czasie przewidzianym przez instrukcję oraz wykonania w sposób poprawny i zgodny z przepisami ruchu wszystkich zadań egzaminacyjnych. Właśnie dlatego stworzono ścieżkę dostępu dla kandydatów, tzw. eksternów, do egzaminu państwowego bez

obowiązkowego szkolenia w OSK. Nie bez znaczenia jest również poziom merytoryczny, czyli jakość pytań. Bardzo wymowne jest powołanie specjalnej komisji weryfikacyjnej, której zadaniem jest ocena i kwalifikacja bazy oraz podwojenie liczby pytań i – miejmy nadzieję – odpowiedzi.

■ Pytania a prawo

Omawiany przeze mnie temat ma oczywiście swoje odzwierciedlenie w polskim prawie. Wystarczy zajrzeć do artykułu 51 ustawy o kierujących pojazdami:

2a. Część teoretyczna egzaminu państwowego jest przeprowadzana:

1) z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego w rozumieniu art. 3 pkt 3 ustawy z dnia 17 lutego 2005 roku o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne zintegrowanego z systemem, o którym mowa w art. 16a, oraz

2) przy użyciu pytań egzaminacyjnych składających się ze scenariuszy, wizualizacji i opisów zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu.

2b. Pytania egzaminacyjne oraz wchodzące w ich skład scenariusze, wizualizacje i opisy zatwierdzone przez ministra właściwego do spraw transportu oraz pytania zawarte w teście egzaminacyjnym stanowią informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 roku o dostępie do informacji publicznej.

Dodajmy, że dzięki nowelizacji ustawy minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do udostępnienia w formie elektronicznej na stronie internetowej ministerstwa pytań egzaminacyjnych. Z kolei rzecznik prasowy resortu infrastruktury i rozwoju Piotr Popa określił również termin: „nie później niż sześć miesięcy od powołania komisji weryfikującej”. Miała ona powstać trzy miesiące po wejściu w życie ustawy.

■ Statuty i dobro kursanta

Istnieje wskazówka, że odpowiedzi stanowią nieodłączny element pytania egzaminacyjnego i muszą być traktowane równorzędnie. Jak zapewne czytelnicy wiedzą, prawo stwarza możliwość do przesyłania ich komisji samodzielnie. Wystarczy je przygotować, wypełnić według wzoru odpowiedni formularz i go wysłać. W formularzu znajdują się rubryki „treść pytania” i „treść odpowiedzi”.

Szkolenie kierowców to wielki i dobrze prosperujący rynek dla wielu podmiotów. To, że ich działania nie zawsze dają się pogodzić z interesami obywateli, jest tajemnicą poliszynela. Z punktu widzenia codziennej pracy OSK pomoże naukowe w formie proponowanej przez wydawnictwa są akceptowane, bo zwalniają od odpowiedzialności za niemożliwe do zweryfikowania w inny sposób, często zaskakujące sformułowania

i odpowiedzi. Łatwo też wytłumaczyć się z niepowodzeń egzaminacyjnych swoich kursantów brakiem dostępu do kompletnej bazy pytań. Dziwi jednak milczenie i brak jasnego stanowiska w tej sprawie przedstawicieli organizacji reprezentujących środowisko związane ze szkoleniem kierowców. Czy w interesie społecznym nie leży obowiązek przestrzegania podstawowych zapisów w statutach dotyczących dbania o kursantów? Czy akceptowalne jest, żeby organizacja pozarządowa nie potrafiła w odpowiednim czasie zareagować na bojkotowanie prawa poprzez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, polegające na braku publikacji stosownych materiałów, stanowiących, co jeszcze raz podkreślam, informację publiczną?

■ Liczmy na młodych!

Nawiązując do organizacji branżowych – jest jeszcze jeden ważny temat. Chodzi o cenę minimalną. Na spotkaniu w Łowiczu, które odbyło się pod koniec maja, przedstawiciele PFSSK, PI-GOSK, OIGOSK oraz inni zaproszeni goście mieli wypracować w tej sprawie wspólne stanowisko. W razie braku postępu w negocjacjach z resortem miała być nawet rozważana organizacja protestu. Stwierdzono jednak, że wobec pozytywnego gestu ministerstwa należy go zawiesić i śledzić losy przedstawionego przez organizację branżową projektu.

Tymczasem nieoczekiwanie nastąpiła... zmiana ministra! Trudno jest więc dzisiaj przewidzieć, czy w związku z tym resort, w trakcie prezentacji i debaty w podkomisji sejmowej, do której miały trafić wypracowane postulaty, uwzględni chociaż część projektowanych zmian.

Chciałbym wiedzieć, jaka będzie determinacja organizacji branżowych w doprowadzeniu projektu do końca. Czy nie zwycięży chęć pójścia na kompromis za wszelką cenę? Kiedy i w jakiej kadencji będą procedowane ewentualne zmiany? Jak sobie poradzimy w nowej sytuacji politycznej, kiedy w całym kraju pojawiła się chęć dokonania poważnych zmian w dotychczasowym sposobie funkcjonowania państwa? Czy jesteśmy przygotowani do ubiegania się o zmiany prawa?

Dzisiaj, po wielu latach nowelizowania ustawy o kierujących pojazdami, wiemy dokładnie, co w prawie należy zmienić. Czekają na to kilkadziesiąt tysięcy instruktorów i wykładowców. Bo chodzi o zmiany, które w radykalny sposób poprawią sytuację ekonomiczną nie tylko OSK, ale przede wszystkim pracowników w nich zatrudnionych!

Mam nadzieję, że reprezentacja ludzi młodych i odważnych, chcących uczciwie pracować w wybranym zawodzie, która wzorem innych branż na pewno szybko powstanie i weźmie sprawy w swoje ręce, zakończy ten wieloletni chocholi taniec, doprowadzając sprawę do szczęśliwego zakończenia! ■

BMW, VW i JAPÓŃCZYKI bez tajemnic!



nowości



testy



historia



porady

trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

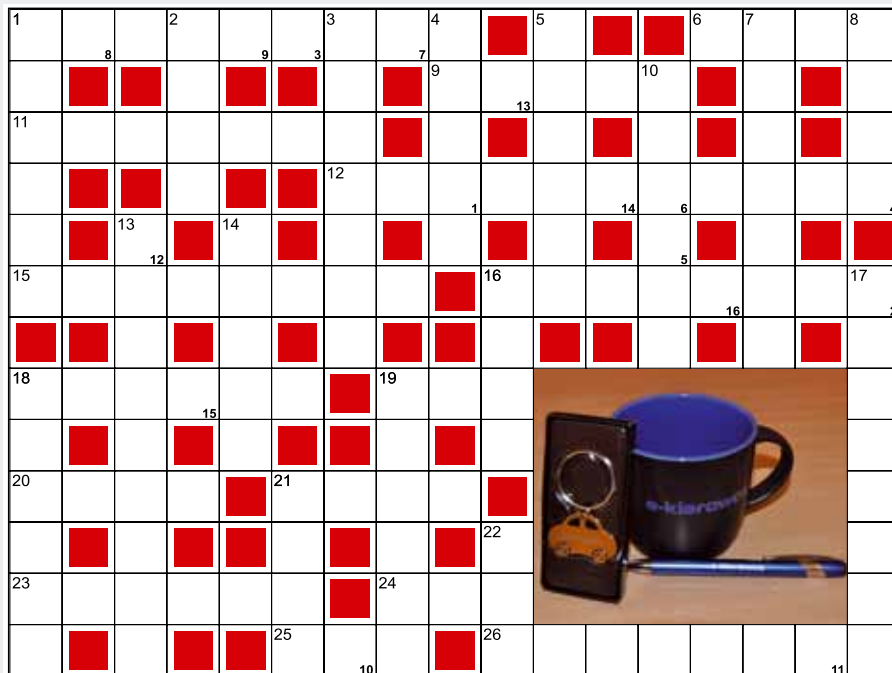
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Pierwszy dzień lata”. Zwycięzcy gratulujemy. Nagrodę przesyłamy pocztą.

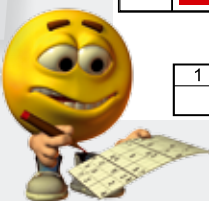
Zapraszamy do rozwiązywania kolejnej krzyżówki z nagrodą. Pierwsze trzy osoby, które prześlą na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzymają zestawy upominków ufundowane przez firmę e-kierowca.

POZIOMO:

- 1) ... Transportu Drogowego. 6) zmniejsza tarcie. 9) szybki bieg konia. 11) policyjny probiez trzeźwości. 12) uczestniczka ruchu drogowego. 15) drugi miesiąc w trzecim kwartale. 16) ... biegów. 18) grzywna dla kierowcy. 19) wśród fiatów. 20) żółtknie jesienią. 21) Tomasz Trąbalski. 23) niewielki ptak wędrowny. 24) samochód z Korei. 25) kulszowa dolegliwość. 26) pierwszy, próbny egzemplarz samochodu.

PIONOWO:

- 1) węgierski autobus. 2) statek zamiast mostu. 3) francuskie auto. 4) sukulent z Ameryki Południowej. 5) student seminarium duchownego. 7) samochód produkowany przez Forda. 8) wydechowa lub kanalizacyjna. 10) prymitywne łóżko zbite z desek. 13) motocykl lub rower. 14) przewóz drogą wodną. 16) światło hamowania. 17) tania forma podróżowania. 18) polski fiat 126p. 19) druk reklamowy. 21) polska ciężarówka. 22) muzyka Liroya.



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 Rupaental, Marek Wierchowski, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłło, 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, Jakub Ziębka, Adrian Grycuk/Wikimedia Commons, archiwum WORD Zielona Góra, archiwum „Girls School”, archiwum Kobiecej Szkoły Jazdy „Lejdis”, archiwum ITS, Adam Kilcezk, <http://zatrzymujczas.pl>, www.kia.com/pl/, archiwum Auto Szkoła Szczesniak, Marek Wierchowski, archiwum Jerzego Engela, archiwum KWP w Krakowie, Albin Sieczkowski, Anita Chudzińska

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

**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.