

nr 6/2018 (150)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

NA CZYM WYKŁADAJĄ SIĘ EGZAMINOWANI?

Z DANYCH, KTÓRE ZEBRALIŚMY OD WOJEWÓDZKICH OŚRODKÓW RUCHU DROGOWEGO Z CAŁEJ POLSKI, WYNIKA, ŻE W 2017 ROKU NAJCZĘSTSZYMI PRZYCZYNAMI PRZERWANIA PRAKTYCZNYCH EGZAMINÓW NA KATEGORIĘ B BYŁO NAJECHANIE ALBO POTRĄCENIE PACHOŁKA LUB TYCZKI I NIEUSTĄPIENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU NA SKRZYŻOWANIU.

str. 6

PRAWO JAZDY DAJE SZCZĘŚCIE

DLA KOBIET UZYSKANIE UPRAWNIEŃ DO KIEROWANIA AUTEM JEST WIEKSZYM SZCZĘŚCIEM NIŻ PIERWSZA MIŁOŚĆ! MĘDZYŃMI WYŻEJ CENIĄ PRAWKO NIŻ POSIADANIE DZIECKA – TAKIE WNIOSKI PŁYNĄ Z BADAŃ PRZEPROWADZONYCH W WIELKIEJ BRYTANII. CZY W POLSCE WYNIKI BYŁYBY PODOBNE?



ISSN 1895-4472



9 771895 447805

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

**SZKOŁA
JAZDY**

SKLEP ONLINE

NOWA ODSŁONA E-SKLEPU

Teraz zakupy będą jeszcze prostsze!



Kup teraz:

sklep.szkola-jazdy.pl



Zmieniamy się dla Was!



Krzysztof Giżycki

Nie rozwijasz się – zostajesz w tyle. To znana zasada, o której warto pamiętać. My pamiętamy. Dlatego też od połowy maja znacząco unowocześnił się serwis www.szkoła-jazdy.pl, gdzie codziennie pojawiają się najświeższe branżowe informacje. Projektując część informacyjną wzorowaliśmy się na najlepszych rozwiązaniach stosowanych przez najbardziej pożyteczne media w Polsce i na świecie. Mam nadzieję, że jeśli jeszcze tam nie zajrzeliście, zrobicie to po lekturze słowa wstępnego do tego wydania naszego magazynu.

Miesięcznik „Szkoła Jazdy” też nie zostaje w tyle. Otóż dotarliśmy do kolejnych ciekawych danych, nigdzie dotąd niepublikowanych. Chodzi

o najczęstsze przyczyny przerywania egzaminów praktycznych na prawo jazdy kategorii B. Dzięki temu wiemy, że kandydaci na kierowców mają problemy z prawidłowym wykonaniem „łuku”, często nie ustępują pierwszeństwa na skrzyżowaniach. Na czym jeszcze się wykładają? Przeczytajcie sami, wszystko znajdziecie w czerwcowym numerze magazynu!

Na szczególną uwagę zasługuje jeszcze co najmniej kilka tekstów. W jednym z nich wspólnie z psychologami oraz znanymi sportowcami (Krzysztofem Hołowczycem, Klaudią Podkalicką) zastanawiamy się, dlaczego dla dużej części ludzi uzyskanie prawa jazdy jest większym szczęściem niż choćby... posiadanie dziecka. Odwiedzamy także Gruzję i przyglądamy się tamtejszemu systemowi szkolenia i egzaminowania. Pytamy też branżowców, co sądzą o kolejnym przesunięciu wdrożenia obostrzeń dla świeżo upieczonych kierowców.

Mam nadzieję, że zaproponowane przez nas tematy spełnią Wasze oczekiwania. Życzę przyjemnej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Na czym wykładają się egzaminowani? 4	Jak świecisz, tak widzisz! 28
Prawo jazdy daje szczęście 6	Modnym być 30
Równe prawa i szacunek 9	Ostra jazda 31
Plac zamiast miejskiej jazdy 10	Nie oddawajmy pola, idźmy na kompromis! 32
ODTJ z historią 13	Seniorzy jeżdżą bezpiecznie 34
Formalności stało się zadość 15	Z pasami na bakier 35
20 lat minęło... 16	Dwa WORD-y szykują się do wymiany aut 37
Zakręcony układ 18	Bezpieczniej jeszcze nie było! 38
Nowe obowiązki producentów 19	Do czego służy kierunkowskaz? 40
Buce z zasadami 20	Zwalniamy, bo boimy się kary 41
Azjaci nie są niezawodni 22	Przyszłościowa specjalizacja 42
W gąszczu przepisów 24	Obcinanie chama 43
Marzenia się spełniają! 26	Przegląd legislacyjny 44
	Klienci polecają, interes się kręci! 45



Ministerialne zabawy

Zamiast zająć się publikacją zapowiadanej nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, Ministerstwo Infrastruktury informuje za pośrednictwem „Dziennika Gazety Prawnej” o swoich kolejnych pomysłach dotyczących systemu szkolenia kandydatów na kierowców.

Na czym miałyby polegać zmiany, którą, wedle „Dziennika Gazety Prawnej”, zamierza wprowadzić resort? Otóż kandydat na kierowcę po ukończeniu kursu, a jeszcze przed przystąpieniem do egzaminu państwowego, miałby możliwość doszkolenia się pod okiem rodzica.

– Kierowcy po ukończeniu kursów często brakuje nie tyle umiejętności, ile obyczajów za kierownicą. Nie wszyscy po zaliczeniu wymaganych 30 godzin czują się pewnie i swobodnie. Dlatego chcemy dać możliwość odbywania dodatkowych jazd z opiekunem – cytuje Ministerstwo Infrastruktury „Dziennik Gazeta Prawna”.

A jak jest teraz? Osoba, która przed egzaminem chce jeszcze poćwiczyć jazdę samochodem, może to zrobić, ale w ramach szkolenia uzupełniającego, pod okiem instruktora nauki jazdy, w samochodzie wyposażonym w dodatkowe lustro czy hamulec i sprzęgło po stronie pasażera.

Takie przecieki z Ministerstwa Infrastruktury zaskakują, tym bardziej że wszystkie zmiany w systemie szkolenia i egzaminowania miały zostać zaproponowane w postaci nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami już prawie dwa miesiące temu. Przypomnijmy, że 7 kwietnia, podczas zjazdu delegatów Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców (odbył się w Łowiczu) Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego Ministerstwa Infrastruktury, powiedział, że projekt ustawy zostanie opublikowany „już w przyszłym tygodniu”. Do momentu zamknięcia czerwcowego numeru „Szkoly Jazdy” projekt nowelizacji się nie pojawił.

red



Na czym wykładają się egzaminowani?

Z danych, które zebraliśmy od wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z całej Polski, wynika, że w 2017 roku najczęstszymi przyczynami przerywania praktycznych egzaminów na kategorię B było najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki i nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu.

Już od kilku lat, jako jedyni w Polsce, publikujemy statystyki zdawalności egzaminów teoretycznych i praktycznych we wszystkich wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Dzięki temu eksperci zajmujący się kwestiami związanymi ze szkoleniem i egzaminowaniem mogą zastanawiać się np., jaka jest przyczyna tego, że w Ostrołęce plac manewrowy i jazdę po mieście zalicza średnio 30 proc. więcej osób niż w Koszalinie (dane z 2017 roku). Nie brakuje także teorii mówiących o tym, dlaczego zaskakująco duże różnice występują także w poziomie zdawalności egzaminów teoretycznych. Tutaj Ostrołękę (najlepszy wynik) i Leszno (najsłabszy wynik) dzieli aż 16 proc.

Teraz postanowiliśmy dokonać kolejnej analizy. Zupełnie różnej od tej, do której przyzwyczailiśmy czytelników. Otóż poprosiliśmy wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego o wysłanie nam raportu przyczyn przerywania egzaminów praktycznych na kategorię B.

■ Marzenia starosty gostynińskiego

Do takiego działania zainspirował nas Tomasz Matuszewski, starosta gostyniński, osoba w środowisku branżowym dobrze znana, bo posiadająca uprawnienia instruktora nauki jazdy i egzaminatora. Jeszcze niedawno pełnił on funkcję pełnomocnika dyrektora w WORD-u w Warszawie ds. procesu szkolenia, egzaminowania i BRD. Otóż po lekturze naszego ostatniego rankingu zdawalności (opublikowaliśmy go w lutym w numerze „Szkoly Jazdy”) skontaktował się z nami i powiedział, że znacznie ciekawszy byłby raport o „niezdawalności egzaminów”.

– Proszę sobie wyobrazić, jak użyteczne byłoby narzędzie, które pozwalałoby przeanalizować egzaminy praktyczne w taki sposób, żeby szkoła jazdy czy pojedynczy instruktor wiedzieli, z jakiego powodu ich kandydatom na kierowców nie powiodło się na placu manewrowym lub podczas jazdy miejskiej – mówi Matuszewski.

To prawda. Bo jeśli np. 45 proc. byłych kursantów instruktora oblewałoby egzamin podczas jazdy po łuku, znaczyłoby, że właśnie na ten element należałoby zwrócić szczególną uwagę podczas szkolenia.

Niestety, nie ma aplikacji, pozwalającej na wyciągnięcie ciekawych danych dotyczących egzaminów, które byłyby udostępniane starostom (sprawują przecież nadzór nad OSK), szkołom jazdy oraz instruktorom. Choć swego czasu temat istniał. Sam Matuszewski namawiał resort na stworzenie takiego ciekawego narzędzia. Jednak nie spotkało się to z zainteresowaniem ministerialnych urzędników.

■ Niedośkonale, lecz jedyne narzędzie

Nie znaczy to wcale, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w ogóle nie ewidencjonują powodów kończenia przez kandydatów na kierowców egzaminu praktycznego z oceną ne-

Przyczyny przerywania egzaminów

gatywną. System Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych pozwala np. na stworzenie zestawienia dotyczącego częstotliwości przyczyn przerywania praktyki.

– Nie jest to narzędzie doskonałe, choćby z uwagi na to, że znajduje się tam np. kategoria „zakończenie egzaminu na wniosek osoby egzaminowanej” – mówi egzaminator nadzorujący jednego z wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. – Jednak nie jest to przecież rzeczywisty powód, dla którego egzamin zakończył się wynikiem negatywnym. Mogło ich być wiele, po prostu kandydat na kierowcę zdecydował, że nie chce już zmagać się z kolejnymi sytuacjami drogowymi, nie ma ochoty na dalszą jazdę.

Wprawdzie narzędzie jest niedoskonałe, ale w Polsce innego nie ma. Postanowiliśmy więc

z niego skorzystać. Z danych, które wysłał nam każdy WORD, wynotowaliśmy pięć najczęstszych przyczyn (oprócz wspomnianego już „zakończenia egzaminu na wniosek osoby egzaminowanej”) przerywania egzaminu na kategorię B w całym 2017 roku. Potem sprawdziliśmy, które w tym swoistym TOP 5 pojawiały się najczęściej.

■ „Atakowanie” pachołka

Co nam wyszło? W każdym miejscu egzaminowania jedną z pięciu najczęstszych przyczyn przerywania egzaminu praktycznego na kategorię B było „najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki”. Dotyczy to oczywiście manewrów wykonywanych na placu. W bardzo wielu

przypadkach zajmowała ona pozycję nr 1. Tak było np. w Słupsku, Łomży, Poznaniu, Ciechanowie, Sieradzu czy Lublinie. Tylko w kilku miejscach egzaminowania w pierwszej piątce najczęstszych przyczyn przerywania egzaminu praktycznego nie było „nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu”.

W ponad połowie przypadków w TOP 5 znalazły się takie przyczyny, jak „dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2–10 tabeli nr 2 załącznika nr 2 do rozporządzenia ws. egzaminowania” (jazda pasem ruchu do przodu i tyłu oraz ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu, wszystko oczywiście na placu manewrowym), a także „zakończenie egzaminu przed wykonaniem wszystkich zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników”. Do pierwszego przypadku najczęściej dochodziło np. w Gorzowie Wielkopolskim, Kaliszu, Białej Podlaskiej czy Zamościu, do drugiego – w Tarnobrzegu, Piotrkowie Trybunalskim i Włocławku.

■ Problemy z „zieloną strzałką”

Kolejne przyczyny, które znalazły się w kilkunastu zestawieniach TOP 5, to „spowodowanie zagrożenia kolizją lub wypadkiem drogowym” i „niezastosowanie się do sygnałów świetlnych”.

– Z mojego doświadczenia wiem, że w większości przypadków niezastosowanie się do sygnałów świetlnych oznacza po prostu przegapienie tzw. zielonej strzałki – opowiada nam egzaminator nadzorujący.

Znacznie rzadziej wśród najczęstszych przyczyn przerywania egzaminu praktycznego pojawia się „przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie” (oczywiście w zadaniach na placu manewrowym). Dość często, w porównaniu do innych wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, przerywano egzamin w Elblągu za niewłaściwe wykonanie manewru parkowania prostopadłego.

■ Gdyby...

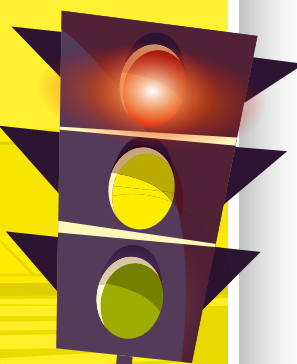
Patrząc na gromadzone przez WORD-y informacje warto zastanowić się nad tym, czy nie można byłoby systemu informatycznego Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych ulepszyć. Tak, żeby dostęp do przyczyn „niezdawalności”, nie przyczyn przerywania egzaminów (te dane nie mówią o wszystkich) miały starostwa powiatowe, szkoły jazdy oraz instruktorzy. Takie informacje mogłyby również posłużyć jako materiał przydatny przy ewentualnym wprowadzeniu zmian w systemie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców. Bo wtedy propozycje byłyby poparte konkretnymi wynikami. Pomarzyć dobra rzecz, prawda?

Jakub Ziębka

Najczęstsze przyczyny przerywania egzaminów praktycznych na kat. B w 2017 r.



- 1 najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki
- 2 nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu
- 3 dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadań, takich jak ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu oraz ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu
- 4 zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego
- 5 spowodowanie zagrożenia kolizją lub wypadkiem drogowym





Prawo jazdy daje szczęście

Dla kobiet uzyskanie uprawnień do kierowania autem jest większym szczęściem niż pierwsza miłość! Mężczyźni wyżej cenią prawko niż posiadanie dziecka – takie wnioski płyną z badań przeprowadzonych w Wielkiej Brytanii. Czy w Polsce wyniki byłyby podobne?

Co dało ci najwięcej radości w życiu? Niby łatwe pytanie, ale gdyby kazano wpisać do ankiety np. pięć najszczęśliwszych momentów, to niejednej/niejednemu zadrżałaby ręka. No bo jak tu się przyznać, że licealna miłość wydaje nam się większym szczęściem niż posiadanie szanownego małżonka/małżonki? Albo że bardziej cieszyliśmy się z bramek Lewandowskiego, Bońka czy Szarmacha niż z przyjęcia oświadczeń? Do tego, że praca dała nam więcej satysfakcji niż posiadanie dzieci również niełatwo się przyznać. Nawet przed samym sobą.

Takie badania ankietowe przeprowadzili Brytyjczycy. Wnioski są zaskakujące. Niekiedy zabawne. Dla prawie 20 proc. mężczyzn zdobycie mistrzowskiego tytułu przez ich ulubioną drużynę piłkarską było większą radością niż wręczenie pierścionka zaręczynowego i słodkie „tak” ukochaney. A kobiety bardziej cieszyły się ze zdanego egzaminu na prawo jazdy niż z ukończenia studiów czy z pierwszej pracy. Co ciekawe – prawko dało im więcej szczęścia niż pierwsza miłość czy pierwszy pocałunek.

– Niemożliwe – dziwi się Krzysztof Majchrzycki, szef zespołu egzaminatorów nadzorujących

w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego. – Gdyby mnie ktoś zapytał o 20 najszczęśliwszych momentów w życiu, chyba bym nie pomyślał o prawie jazdy. A jeśli nawet znalazłoby się w „rankingu szczęścia”, to na pewno niewysoko.

■ Radość z jazdy

W brytyjskim rankingu zdobycie prawka ułożono na miejscu 4 (mężczyźni) i 5 (kobiety).

Badania zleciła firma Hidden Hearing, zajmująca się leczeniem wad słuchu. I okazało się, że oprócz ślubu, ciąży, pierwszych słów dziecka właśnie „passing driving test” przynosi największą radość.

– Satysfakcja jest taka, jak przy zawarciu związku małżeńskiego czy ukończeniu studiów? – nadal niedowierza Majchrzycki. – Prawie 50 lat zajmuję się szkoleniem i egzaminowaniem. Wydaje mi się, że od jakiegoś czasu prawo jazdy, samochody raczej tracą na atrakcyjności. Nawet jest moda na niejeżdżenie. Przynajmniej w dużych miastach. Bo to jest eko. Bo nie traci się czasu w korkach i na szukanie miejsc parkingowych. Bo oszczędza się pieniądze.

Dyrektor WORD-u w Łodzi wynikami ankiet zdziwiony nie jest. Może właśnie ze względu na PESEL. Łukasz Kucharski ma 40 lat.

– U mnie prawko jest w pierwszej piątce – zdradza prywatny ranking szczęścia. – Gdyby zapytano mnie kilka miesięcy czy nawet kilka lat po egzaminie, byłoby numerem jeden! Pamiętam, jak się malucha tankowało za pięć złotych. Człowiek był młody, nie miał pieniędzy, ale jaka była radość z jazdy!

Podkreśla, że prawko zawsze było i jest synonimem wolności. Natomiast samochód to najwygodniejszy, najpopularniejszy środek transportu.

– Człowiek od zarania dziejów przemieszczał się, a motoryzacja otworzyła przed nim nowe możliwości – stwierdza dyrektor Łódzkiego WORD-u. – Auto nadal jest najatrakcyjniejszym sposobem podróżowania. No bo na przykład samolot jest szybszy, lecz narzuca rozmaite ograniczenia. Nie daje poczucia niezależności.

To fakt, że cztery kółka są bardziej funkcjonalne niż boeing 737. Szczególnie gdy chodzi o transport dzieci do szkoły czy przywiezienie zakupów. Przejechanie Europy autem też wydaje się większą frajdą niż podróż, która zaczyna się

oklejeniem walizek na Okęciu. Ale czy większa użyteczność prawa jazdy niż licencji pilota czy- ni z niego aż tak „szczęściodajny” dokument?

– W komentowaniu tych brytyjskich badań skoncentrowałabym się właśnie na pragmatycznym wymiarze: prawo jazdy daje samodzielność, mobilność – komentuje Maria Kłos-Pacholek, psycholog z WORD-u Wrocław. – Prawo jazdy ma wartość w funkcjonowaniu społecznym. Osoba z uprawnieniami do prowadzenia pojazdów jest wyżej oceniana przez pracodawcę. Nawet jeśli nie są one bezpośrednio związane z wykonywaniem obowiązków służbowych. Prawo jazdy potwierdza naszą sprawność, zaradność. Proszę zwrócić uwagę, że kiedyś w procesie rekrutacji zawsze pytano o służbę wojskową. A teraz pytają o prawko.

■ Substytut dorosłości

Psycholog z wrocławskiego ośrodka diagnozuje, że uzyskanie prawa jazdy stało się „wejściem w dorosłość”. Dojrzałość i samodzielność potwierdza też kupno pierwszego auta.

– Kiedyś wyznacznikiem dorosłości było podjęcie pracy i założenie rodziny. Co jest tym wyznacznikiem dziś? Trudno o jednoznaczną odpowiedź, ponieważ dorosłość się przesunęła. Kto traktuje osiemnastolatka jak dorosłego? Młodość trwa do 30., a nawet 35. roku życia. Posiadanie prawka i samochodu jest substytutem dorosłości – wyjaśnia Kłos-Pacholek.

Kupno auta również pojawiło się w brytyjskich „badaniach szczęścia”. Wśród ankietowanych mężczyzn – na 10 pozycji. Wśród kobiet – na 15. Niby nisko w rankingu, ale wyżej niż ukończenie studiów (16) i pierwsza praca (17.)

– Pracę zawsze się znajdzie, a gdybym nie mogła jeździć... – zastanawia się Paulina, która od dziewięciu lat cieszy się z uprawnień do prowadzenia samochodów osobowych. – Kiedy skończyłam osiemnaście lat, prawo jazdy było moim największym marzeniem. Priorytetem. Zdanie egzaminu uważałam za najszczęśliwszy moment życia. Może gdyby wtedy chłopak mi się oświadczył, to miałabym dylemat, co było większym szczęściem?

Codziennie śmiga swoim żółtym smartem z Polic do Szczecina i z powrotem.

– Właśnie musiałam go wstawić do warsztatu – informuje zasmucona. – Kiedy odbiorę auto, to chyba je ucałuję w maskę.

I raczej nie żartuje. Mówi, że nie wyobraża sobie życia bez prawka i samochodu. I że te dwie cudowne rzeczy zawsze będą w TOP 10 jej rankingu szczęścia. Teraz są w TOP 5.

– Wiadomo, że z biegiem lat priorytety się zmieniają. Wiadomo, że w życiu najbardziej liczy się rodzina, dzieci – podkreśla Kucharski. – U mnie jednak prawo jazdy nie wypadnie z TOP 5. Jestem totalnym freakiem motoryzacyjnym.

Skąd się bierze ta miłość do wszystkiego, co jest napędzane silnikiem spalinowym? I pra-

gnienie posiadania dokumentu, który potwierdza kwalifikacje kierowcy?

– Odkąd tato posadził mnie na kolanach i pozwilił kręcić kółkiem – a miałem wtedy pięć, może sześć lat – mój świat zaczął się kręcić wyłącznie wokół samochodów – opowiada Krzysztof Hołowczyc, najbardziej znany polski kierowca rajdowy. – Z utęsknieniem czekałem, gdy skończę 16 lat – w tamtych czasach prawko można było zrobić już w tym wieku – i będę mógł oficjalnie wyjechać na ulice. W międzyczasie „upałałem” gokartami. Kurs na prawko zrobiłem eksternistycznie i nawet egzamin zdałem u ojca kolegi już dwa tygodnie przed 16. urodzinami. W ten wielki dzień ojciec osobiście odebrał moje prawko i wręczył mi je przy uroczystym obiedzie. Byłem najszczęśliwszym człowiekiem na ziemi!

■ Symbol pozycji społecznej

Jego młodsza koleżanka, Klaudia Podkalicka, także przyznaje, że samochody były jej miłością od zawsze. Ale...

– U mnie w pierwszej piątce prawko by się nie znalazło. W dziesiątce? Raczej tak – stwierdza szczecinianka. – Wyniki tych badań mnie szokują.

Dziwi się jeszcze bardziej, gdy wyjaśniamy, że ankietę objęła ponad dwa tysiące osób w różnym wieku. Nie tylko nastolatków, początkujących kierowców, którzy są jeszcze w euforii po zaliczonym egzaminie.

– Skąd takie odpowiedzi? Prawo jazdy daje więcej szczęścia niż zaręczyny? – zastanawia się Klaudia. – Każdy wie, że prędzej czy później dziewczynę będzie miał. A o prawko trudniej.

Wspomina swój egzamin. I radość, że na trasę Szczecin – Poznań nie będzie trzeba szukać szofera.

– Wreszcie mogłam sama dojeżdżać na tamtejszy tor.

Klaudia ścigała się już jako trzynastolatka. Ale tylko na zamkniętych obiektach. Na treningi, zawody woził ją ojciec, kierowca rajdowy i wyścigowy, wielokrotny mistrz Polski.

– Prawo jazdy to był glejł na samodzielność – mówi Klaudia. – Zyskałam niezależność. I narzędzie pracy. Mogłam startować w rajdach. Wkroczyłam w inną erę motoryzacyjną. Analizując brytyjskie badania szuka odpowiedzi na pytanie, czy w zamożnym społeczeństwie posiadanie prawa jazdy i samochodu jest jeszcze kwestią prestiżową. Czy większa poczucie własnej wartości.

– Samochód to nadal symbol pozycji społecznej – ocenia Podkalicka. – Po Londynie jeżdżą najnowsze, luksusowe auta. Motosport jest na Wyspach bardzo popularny. Wydaje mi się więc, że utożsamianie prawa jazdy ze szczęściem wynika z utrwalonych wzorców kulturowych. Już małe dziecko wie, że dobrze jest posiadać superauto.

Postrzeganie samochodu jako czegoś szczególnie wartościowego, duma z posiadania



uprawnień do kierowania intriguje psychologów.

– Przecież to nie lata sześćdziesiąte, kiedy samochód był luksusem. Potwierdzał wysoką pozycję społeczną – przypomina Maria Kłos-Pacholek. – Dziś na auto stać niemal każdego. Bycie kierowcą to pewna norma. Może właśnie o to chodzi, że współcześnie prawo jazdy jest koniecznością. By dojechać do pracy, zrobić zakupy, fajnie spędzić wakacje.

Specjalistka z WORD-u Wrocław przypomina polskie badania z 2008 roku, w których pytano ankietowanych, czym jest dla nich samochód.

– Jedna czwarta odpowiedziała, że jest wolnością, czymś wymarzoną, że daje radość. To niejako potwierdza tę ankietę z Wielkiej Brytanii – stwierdza Kłos-Pacholek.

Warto byłoby zapytać Polaków o najszcześniejsze wydarzenia w życiu?

– U nas pierwszy pocałunek, pierwsza miłość na pewno byłyby wyżej. Polacy są romantykami – komentuje Klaudia Podkalicka.

■ Oklaski, okrzyki, buziaki

Bywa tak, że pocałunek (raczej nie pierwszy) ściśle łączy się z wizytą w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego.

– Z radości całują. Nie tylko w policzek. Nie tylko kobiety – opowiada szef egzaminatorów nadzorujących w MORD Kraków. – To są wielkie emocje. Ludzie różnie reagują. Klaszczą, piszczą – mówi Majchrzycki.

– Zdanie egzaminu to moment euforii. Często kierowcy płaczą ze szczęścia. Zdarzało mi się dostać buziaka – przyznaje Kucharski. – Najszczęśliwsi i najbardziej dumni są ci, którzy zdali za pierwszym razem.

We wrocławskim WORD-zie też niejeden widzieli.

– Ludzie płaczą ze szczęścia, skaczą, krzyczą – opowiada Łucjan Górski, egzaminator nadzorujący. – Trudno mi komentować wyniki brytyjskich badań, nie znam szczegółów, metodologii. U nas takich „analiz szczęścia” nikt chyba nie przeprowadził. Ale mogę potwierdzić, że dla większości zdających egzamin to bardzo ważny moment.

Pracownicy WORD-ów oraz inni eksperci z branży zwracają uwagę, że szkolenie kandydata na kierowcę i jego finał zajmuje ważne miejsce w życiu, ponieważ zwykle nie przebiega łatwo, lekko i przyjemnie. Szkolenie praktyczne dostarcza emocji. Spotkanie z egzaminatorem to sprawdzian nie tyle umiejętności, co odporności na stres.

– Zdobycie uprawnień do kierowania jest czymś wyjątkowym, wartościowym, bo jest dość trudne – diagnozuje Kucharski. – Kosztuje dużo wysiłku, więc przykładamy do tego wagę. Kiedy osiągamy wymarzony cel, odczuwamy szczęście.

Szef łódzkiego ośrodka i prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD szuka

Dla „Szkoly Jazdy”

Sylwia Milewska, psycholog transportu

Dla ludzi w zależności od wieku prawo jazdy może spełniać różną funkcję poczucia szczęścia. Dla nastolatka będzie formą poczucia wolności i samodzielności. Dla osoby dojrzałej prawo jazdy może być głównie narzędziem pracy lub możliwością awansu w pracy, poprawić komfort organizacji w ciągu dnia (dojazd do pracy, zawożenie i odbiór dzieci, podwożenie do szpitala czy na rehabilitację starszych rodziców). Motywów jest zapewne wiele. Co do wyników badań przeprowadzonych w Anglii – może to wiązać się także z tym, że posiadanie prawa jazdy jest – w domyśle – tożsame z posiadaniem auta. A to ostatnie często wiąże się z prestiżem, podwyższeniem swojej samooceny, poczuciem ważności i władzy czy bycia doskonałym. Możliwość samodzielnego przemieszczania się ma wartość we współczesnym świecie. Żyjemy szybko, coraz częściej ludzie zamieszkują obrzeża miast – wiele kilometrów od pracy i od centrum miasta. Samochód zapewnia niezależność od komunikacji miejskiej.

Prawo jazdy może być potwierdzeniem lepszej pozycji społecznej względem otoczenia. Ponieważ osoba, zanim uzyska prawo jazdy, musi przejść przez długotrwały kurs teoretyczny i praktyczny. Nauczyć się koordynacji psychomotorycznej (dla doświadczonego kierowcy złożoność prowadzenia pojazdu jest poniekąd automatyczna). Natomiast na początku nauki prowadzenia pojazdu uczenie się jest wymagającym i często stresującym procesem koordynacji psychoruchowej. Miejmy również na uwadze, że dla wielu osób, zarówno w Polsce, jak i Wielkiej Brytanii, cena kursu jest nadal dość wysoka, więc prawo jazdy pozostaje marzeniem odkładanym na później.

Ważny jest też czynnik psychologiczny, na który składają się takie sytuacje, jak np.: długotrwały stres (kurs, koszty, egzaminy), poczucie zaniżonej własnej wartości, brak wiary w siebie, lęk przed egzaminem. Osoba, która musi zmagać się z tak dużym obciążeniem społecznym, materialnym, psychicznym i często somatycznym, na końcu drogi może więc uznać, że umiejętności i uprawnienia, które nabyła, tak wiele ją kosztowały, że uczucie ulgi i radości podwyższają ich wartość i ten dzień jest najpiękniejszym oraz jednym z najważniejszych dni w życiu.

Wartość prawa jazdy potwierdza też jego... utrata. Niektórym wydaje się, że to prawdziwa tragedia. Osoby w podeszłym wieku, które słyszą od psychologa, że nie mają już umiejętności psychomotorycznych do prowadzenia pojazdu, bardzo to przeżywają. Bo przecież „całe życie jeździły”. Kolejna grupa to kierowcy, którzy stracili uprawnienia za jazdę pod wpływem alkoholu. Niektórzy wręcz uważają, że prawko im się należy, że muszą je mieć. A piwo to nie alkohol, 1,4 promila to niedużo...

też uzasadnienia, dlaczego egzamin na prawo daje więcej szczęścia niż np. dyplom wyższej uczelni.

– Studia to kilka lat w miłym towarzystwie. Jest wkuwanie, zaliczenia, ale są też imprezy – wspomina Kucharski. – Studiowanie na pewno jest szczęściem, tylko że jakoś tak się rozmywa. A prawo jazdy to, w pewnym sensie, jednorazowe zdarzenie. Konkretny wysiłek. Finansowy. Organizacyjny. Młody człowiek musi postarać się o pieniądze na kurs, poświęcić czas na naukę, przeorganizować życie. I dlatego tak ceni zdobyte prawko.

– Rzeczywiście. Prawko to pierwszy poważny wydatek. Pierwsza inwestycja w siebie – potwierdza Klaudia Podkalicka.

Natomiast Paulina zwraca uwagę, że tzw. zdawalność egzaminów na prawo jazdy jest znacznie niższa niż egzaminów dojrzałości.

– Matura jest formalnością – stwierdza dziewczyna. – Wizyta w WORD-zie była dla mnie bardziej stresująca. Dlatego się ją pamięta.

Prawko nadal jest marzeniem większości nastolatków, a jednocześnie młodzi ludzie coraz

chętniej przesiadają się na rowery. Coraz częściej wybierają komunikację miejską. To jest modne. To się lansuje na portalach społecznościowych.

– Jesteśmy bardzo przywiązani do samochodu, jednak przybywa tych, którzy z niego rezygnują. Przede wszystkim ze względu na coraz większe utrudnienia komunikacyjne. Zakorkowane miasta – wyjaśnia Maria Kłos-Pacholek. – To nowy trend. Trudno przewidzieć, czy się będzie pogłębiał. Może jesteśmy w przełomowym momencie.

Nie tylko we Wrocławiu korki zniechęcają do siadania za kółkiem.

– Niedawno do domu jechałem 56 minut. Osiem kilometrów. Strata czasu i pieniędzy – powtarza szef zespołu egzaminatorów nadzorujących z Krakowa. – Samochodów jest coraz więcej. Problemy z tym związane zaczynają dominować nad korzyściami. Korki, zanieczyszczenie powietrza. Mój wnuk ma prawko, auto... I wcale go to nie kręci. Wybiera tramwaj. Ten pęd do robienia prawka wydaje mi się mniejszy niż kiedyś – podsumowuje Krzysztof Majchrzycki.

Tomasz Maciejewski

Równe prawa i szacunek

Co może sprawić, żeby na naszych drogach było choć trochę bezpieczniej? Szkoleniowcy są zdania, że warto zadbać o równe prawa wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz drogi. I zachowywać się kulturalnie.



Ostatnio gorącą dyskusję wywołał pomysł, żeby kierowcy ustępowali pierwszeństwa pieszemu, jeśli choćby spojrzy w stronę przejścia dla pieszych. A jak jest teraz? Przepis mówi jasno – pieszy ma pierwszeństwo, jeśli jest na zebrze.

– Ja wprowadziłbym przepis dla pieszego, nie kierowcy. Chodzi mi o to, żeby przed wejściem na przejście upewnił się, że może je pokonać nie przeszkadzając innym – zaznacza Krzysztof Gietek, szef OSK z Pizsa.

■ Nierówne prawa?

No właśnie, sporo właścicieli ośrodków szkolenia kierowców i instruktorów zastanawia się, dlaczego przepisy nakładane są tylko na kierowców. Bo pieszy, by stać się uczestnikiem ruchu drogowego, nie musi robić absolutnie nic. Za to kierowca bez przygotowania i dokumentu stwierdzającego jego zdolności nie może uisnąć za kółkiem.

– Jeżeli chodzi o zasady pierwszeństwa, to dużo zmian dotyka wyłącznie kierowców – uważa Ewa Liske z wągrowieckiego OSK Fox. – Pieszemu wydaje się, że ma tylko prawa. A jego podstawowym obowiązkiem jest nie wchodzić pod nadjeżdżający pojazd. Tylko nagminnie się

do niego nie stosuje. Nie myśli się o edukacji pieszych. Bo żeby uzyskać status pieszego, wystarczy być. Z kierowcami jest inaczej. Trzeba zdać egzamin, uzyskać prawo jazdy. I dlatego uważam, że nakładanie obowiązków tylko na jedną stronę jest niesprawiedliwe. Przecież wszyscy mamy wpływ na bezpieczeństwo na drodze. Ale uważam, że jeśli widzimy pieszego przy przejściu, zawsze lepiej się zatrzymać.

■ Drogi do poprawki

Jednak nie tylko pieszy, który lekkomyślnie wjedzie na zebrowanie, jest dla kierowcy problemem. Otóż problemem są także drogi. A raczej ich zły stan.

– To przecież ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo – podkreśla Ewa Liske. – Dużo mówi się o zmianach w przepisach, dotyczących ośrodków szkolenia kierowców. Za dużo się od nas wymaga, chodzi mi o kierowców, egzaminatorów czy instruktorów. A przecież nam też coś się należy. Powinniśmy mieć możliwość jeżdżenia po dobrych drogach. A one często są za wąskie, z jednym pasem ruchu w jednym kierunku. To powoduje, że kierowcy się spieszą, wyprzedzają w niewłaściwych miejscach i jest niebezpiecznie.

■ Życzliwość to podstawa

Co jeszcze mogłoby sprawić, żeby na naszych drogach było bezpieczniej?

– Wszystko byłoby dobrze, gdyby ludzie byli dla siebie miłsi – wyjaśnia Adam Prabucki ze szkoły Auto-Moto Toruń. – Wiele zależy od naszej kultury, bo jak się dwóch chamów spotka na ulicy, to może być różnie. A wszystkie przepisy, które próbują regulować, są sztuczne. Na przykład jazda na suwak. Jak ktoś jedzie kulturalnie prawym pasem, ma wszystkich z lewego przepuszczać? Kiedy widzę auto z rejestracją nie z mojego miasta, to wiem, że ktoś może nie wiedzieć, że tu się zaraz droga kończy. Ale jak jadą swoi, nie wpuszczam. Bo to jest często takie kombinowanie. Skoro jedziemy na suwak, to znaczy, że ten z prawego pasa musi mnie wpuścić. Kiedyś kodeks ruchu drogowego pisanano na lata. A teraz co roku są jakieś zmiany. Przepisy się pojawiają, do jednych kierowców informacja o zmianach dociera, do innych już nie. Przykładem zmian jest nauka eco-drivingu. Najpierw to trzeba by dokładnie określić co to jest, dopiero później, jak się ma do nauki jazdy.

Małgorzata Tobiasz



Tbilisi

Fot. Vladimer Shioshvili/Flickr

Plac zamiast miejskiej jazdy

Egzamin jest dziecinnie łatwy. Znacznie trudniej poradzić sobie za kółkiem, kiedy już ma się prawo jazdy. Starsi kierowcy luźno traktują przepisy. Oznakowanie dróg jest oszczędne. Nie brakuje za to niespodzianek, jak dziury i... rogowizna idąca na wypas – oto gruzińskie realia.

Gruzja jest piękna. Gruzja zachwyca. I kocha Polaków. Ze względów historycznych, politycznych. Coraz szerzej otwiera się na turystów. Ci, którzy zwiedzili Tbilisi, skosztowali wina z Kachetii, spacerowali promenadą w Batumi, mają co opowiadać. O przygodach drogowych również.

– Pierwszego dnia samochodowej podróży po Gruzji o mało co nie zabiłem człowieka. To znaczy – nie ja! Po prostu zatrzymałem się przed pasami – wspomina Sergiusz Pin-kwart, dziennikarz i podróżnik. – Jakaś starsza pani weszła na pasy, to grzecznie stanąłem. A tuż za mną pisk hamulców, trąbienie. Ominął mnie samochód i niemalże wjechał w panią, która z wdzięcznością patrzyła na mnie, że ją przepuściłem. Potem już tego nie robiłem. Bo w Gruzji, jeśli masz samochód, wszystko ci się należy. Jesteś królem szos. Nie zatrzymujesz się przed pasami. Taka jest zasada. I piesi o tym wiedzą.

Sergiusz z żoną Magdą i dziewięćmiesięcznym wówczas synem przejechali po kaukaskich bezdrożach ponad tysiąc kilometrów. Swoją peregrynację opisali na blogu „Dziecko w drodze”.

■ Biada pieszym

Warto zobaczyć ich samochodowe zdjęcia, nagrania, np. jak piesi próbują sforsować coś w ro-

dzaju drogi ekspresowej, przemykając między pędzącymi autami.

– Tam jest bardzo mało oznaczonych przejść. Tylko w najważniejszych punktach. W Batumi są chyba tylko dwa, trzy miejsca z zebrami – podkreśla podróżnik. – Przypuszczam, że w ten sposób zlikwidowano wysoką śmiertelność pieszych na pasach. No bo jak nie ma pasów, piesi są ostrożni, przechodzą chyłkiem. Inna sprawa, że rzeczywście przechodzą we wszystkich dowolnych miejscach.

Ze swadą opowiada, jak często gruzińscy kierowcy „migali” na niego i trąbili. Nie wiedział, o co chodzi. Okazało się, że irtuje ich, że jedzie na światłach.

– Było deszczowo, ciemno – tłumaczy Sergiusz. – Wyłączyłem i przestali mrugać – śmieje się.

Tych, którzy chcą zobaczyć Kaukaz z za kierownicy, pociesza, że trudny na tamtejszych drogach jest tylko pierwszy dzień. Do klaksonów i rozmaitych spontanicznych reakcji można się przyzwyczaić. Bardzo często zmotoryzowani mru-gają, trąbią, machają do siebie.

– Na większości skrzyżowań nie ma znaków, więc problem pierwszeństwa przejazdu rozwiązuje na bieżąco – śmieje się bloger.

Oznakowanie pionowe i poziome jest znacznie uboższe niż na polskich czy zachodnioeuropejskich szlakach. Większość dróg poza miasta-

mi to po prostu asfaltowa nitka, bez linii rozdzielających pasy ruchu, linii krawędziowych, strzałek kierunkowych.

Podróżujący po Gruzji żartują, że to stwarza nieograniczone możliwości piratom drogowym. Wyprzedzają na trzeciego, czwartego, piątego. Wpychają się. Zajeżdżają.

– Chaos. Widać brak szacunku dla innych użytkowników dróg. Niektórzy jeżdżą jak szaleni – przyznają Maja i Nini, założycielki fan-page’a „Gruziański po polsku”. – Od kilku lat sytuacja się trochę poprawia. Jest bezpieczniej. Ale mandat za nieustąpienie pierwszeństwa pieszym nadal jest bardzo niski: 20 lari, czyli nieco ponad 30 zł – komentuje Nini Karosanidze.

■ Najłatwiejszy egzamin ever

Dziewczyny z Batumi i Tbilisi studiowały m.in. w Poznaniu, a teraz są znanymi, choć nieformalnymi, ambasadorkami obu krajów. Prowadząc biuro turystyczne „Vaime Travel” przybliżają Gruzję Polakom. Góry, stepy, morze... i plac ćwiczeń kandydatów na kierowców.

„Najłatwiejszy egzamin na prawo jazdy ever” – tak zatytułowały film o gruzińskich elkach.

– Bałagan na ulicach właśnie z tego wynika. Egzamin jest zbyt łatwy. Zalicza się go na jedyn-ce – śmieje się Maja Varshanidze.

Tylko na pierwszym biegu, ponieważ nie wyjeżdża się w miasto. Egzaminowany musi wykonać tylko kilka manewrów: zaczyna od koperty, później wykonuje krótki slalom między słupkami, skręt i zatrzymanie na niewielkim wzniesieniu (rampie). Kilka metrów dalej czeka go coś w rodzaju wjazdu na podwórko (parkowanie prostopadłe przodem), dalej ósemka i wjazd na parking tyłem. Egzamin kończy zatrzymanie przed sygnalizatorem świetlnym.

– Wszyscy uczą się na pamięć. Że trzeba zatrzymać się w danym miejscu, że trzy słupki muszą być widoczne w oknie lub w lusterku. Później kręcisz dwa obroty w lewo, dwa w prawo. To jest niezbyt mądre. Bo w praktyce w warunkach miejskich przecież tak się nie da – zauważa Maja.

Gruzińscy eksperci od ruchu drogowego są tego samego zdania. Od lat mówi się o zmianie formuły egzaminu. Umiejętności kursantów mają być weryfikowane nie tylko na wygrodzonym placu z betonowymi alejkami, a w mieście.

– Od kilku lat mówi się o tym. Nieoficjalnie. Nowe przepisy miały obowiązywać od 2018 roku, lecz nie zostały wprowadzone – wyjaśnia Stasia Budzisz, Polka mieszkająca w Gruzji.

Jej koleżanka niedawno zdobyła prawo.

– Egzamin jest bardzo łatwy – ocenia Stasia. – Teoria to 30 pytań. Co najmniej 27 odpowiedzi musi być poprawnych – precyzuje.

Baza zagadnień egzaminacyjnych (około 1500) jest dostępna on-line. Bezpłatnie. Przepisy ruchu drogowego, podstawy mechaniki i zasady udzielania pierwszej pomocy można więc studiować w domowym zaciszu.

– Jeśli uczysz się kilka godzin dziennie, znasz to na pamięć – stwierdza Nini. – Teoretyczny

Mandaty i punkty karne w Gruzji

Roczny limit to 100 punktów. Jeśli pirat drogowy roztrwoni je w czasie dwunastu miesięcy, musi ponownie zdawać egzamin. Kary:

jazda w stanie nietrzeźwym (dopuszczalny limit to 0,3 promila) – utrata uprawnień na rok, rozmowa przez telefon – 30 lari i minus 15 punktów

przekroczenie linii ciągłej – 50 lari i 20 punktów (w przypadku recydywy 100 lari)

nieustąpienie pierwszeństwa pieszym – 20 lari (za powtórne takie wykroczenie 30 lari)

przekroczenie prędkości – 50 lari

zaparkowanie w miejscu niedozwolonym – 10 lari.

można zdawać w sześciu językach: gruzińskim, rosyjskim, angielskim, ormiańskim, azerskim, tureckim – wlicza blogerka i youtuberka.

■ Tanio, życzliwie, z czujnikami

Kręcenia kierownicą zwykle uczy ojciec, dziadek, starszy brat. Żeby się doksztalić, poczuć pewniej przed egzaminem – warto skorzystać z ofert szkół jazdy. Tym bardziej że ceny są przystępne. Zajęcia z teorii oznaczają wydatek 60–80 lari. Za godzinę nauki za kółkiem inkasują zwykle 20 lari.

Opłata za egzamin również wydaje się bardzo przyjazna: 56 lari za test i plac.

– W tej cenie jest pięć egzaminów praktycznych – zaznacza Nini.

Za poprawki się nie płaci.

– W dodatku jest ulga studencka. Ja płaciłam chyba 30 lari – wspomina Maja.

Z najnowszych ustaleń przesympatycznych Gruzinek wynika, że teraz studenci płacą tylko 15 lari.

Uprawnienia na osobówki może robić siedemnastolatek. Za zgodą rodziców. Szkolenie i egzaminowanie

odbywa się skodami fabiami. Kandydaci na kierowców nie mają powodu narzekać na nieżyczliwe potraktowanie.

– Głównym zadaniem egzaminatora, zwykle policjanta, jest wpisać dane osobowe zdającego. Nie może się odzywać, podpowiadać, komentować – podkreśla Nini. – To jest fajne. W Polsce słyszałam narzekania, że egzaminator był taki czy owaki. A u nas tak jakby egzaminatora nie było.

Gruziński urzędnik tylko rejestruje kandydata i pyta, czy wie, jakie manewry ma wykonać. Co ciekawe, w pojazdach egzaminacyjnych i na słupkach wyznaczających kolejne przeszkody są czujniki, które rejestrują ewentualne błędy. I za każdą wpadkę osoba zdająca traci punkty z początkowej puli 100 punktów. Trzeba „obronić” co najmniej 40.

– Sensory rejestrują, jeśli uderzysz w słupek albo nawet podjedziesz zbyt blisko – wyjaśnia Nini.

Egzamin wspomina z uśmiechem. Maja także.

– Kiedy zdawałam, zaczął padać deszcz. Z nerwów nie wiedziałam, co zrobić. Spanikowana przewracałam oczami. I egzaminator wtedy niby



Fot. Kakha Kolkhi/Wikimedia Commons



Tbilisi

Fot. Maxlethal2010/Wikimedia Commons

przypadkowo machnął ręką, włączając wycieraczkę. Był przemity.

Polacy, którzy chcą spróbować swoich sił na egzaminie w Gruzji, nie muszą spełniać zbyt wielu wymogów. Wystarczy kopia paszportu z tłumaczeniem. I meldunek, a właściwie adres kontaktowy.

– Kto ma pozwolenie na pobyt czasowy, nie musi nawet prosić znajomego Gruzina o udostępnienie adresu – mówi Nini. – Kiedyś u nas łatwo było kupić prawko. Teraz już nie.

■ Wyrwy i truchtające świnię

Gruzja wydaje się rajem dla kierowców: piękne krajobrazy i prymat nad innymi uczestnikami ruchu drogowego. A do tego o 30 proc. tańsze niż w Europie paliwo. Niestety, jakość dróg pozostawia wiele do życzenia. Statystyki wypadków są alarmujące (17 zabitych na 100 tys. mieszkańców, czyli dwa razy więcej niż w Polsce – dane Światowej Organizacji Zdrowia), warunki klimatyczne również nie sprzyjają BRD. W niektórych regionach kraju jeździ się bardzo ciężko.

– Dziury. Dziury. Dziury! – powtarza Sergiusz Pinkwart. – Trzeba jechać uważnie, bo nagle jest wyrwa jak po bombie lotniczej. Zresztą być może są to jakieś pozostałości wojny z Rosją w 2008 roku.

– Problemem są też krowy – wtrąca z humorem Magda Pinkwart. – Nawet przy głównych drogach pasą się stada. Nikt ich nie pil-

nuje. Same sobie chodzą, rano w jedną stronę, wieczorem w drugą.

Pasterzy nie widać. Policja nie interweniuje.

– A zwierzęta nie reagują na klakson – śmieje się Sergiusz.

Wspomina, że prawie 400 km z Tbilisi do Batumi upływało na takich atrakcjach.

– Widzieliśmy też owce, kozy, a nawet truchtające świnię – opisuje blogger. – Kierowcy, jak nie zwalniają przy pieszych, tak zwalniają przy krowach. Bo krowa ma większą masę.

Sergiusz i Magda przyznają, że przed wyjazdem do Gruzji słuchali sprzecznych relacji znajomych: jedni mówili, że to piękny kraj, pełen wspaniałych, mądrych ludzi; inni narzekali, że nie jest bezpiecznie, kierowcy okropni, drogi fatalne. Jaka prawda? Autorzy bloga „Dziecko w drodze” mają pozytywne doświadczenia. Nie żałują, że wybrali turystykę objazdową wypożyczonym autem. Byli bardziej mobilni, niezależni, zapewnili sobie większy komfort niż podróżujący busami, tzw. marszrutkami. Podkreślają też ogólną życzliwość, wyrozumiałość lokalsów wobec gości. Na drogach jest żywołowo, bywa niebezpiecznie, lecz nie ma agresji.

– Taka główna gruzińska dyscyplina to przejeżdżanie pieszym centymetry przed palcami nóg. Gdyby w Polsce tak zrobić, to by zaraz zabębnił pięścią w maskę albo złorzeczył – mówi Sergiusz. – A tam? Pełne zrozumienie. Żadnych pretnesji. Jako kierowca wiem, że pieszy ma prawo

Prawo jazdy kategorii A i B jest ważne piętnaście lat. Uprawnienia na ciężarówkę (od 21. roku życia) i autobusy (po ukończeniu 24. roku życia) są ważne przez pięć lat.

prześć przez jezdnię w dowolnym miejscu dlatego, że nie ma pasów. W związku z tym mnie to nie irytuje, nie trąbię na niego. A z drugiej strony – on wie, że ja nawet nie zwolnię, więc też się nie dziwi, że przejeżdżam mu prawie po butach.

■ Prestiż na kołach

Podróżujący po Kaukazie zwracają uwagę, że wschodnie obyczaje drogowe kontrastują z zachodnimi autami. Na ulicach dużych miast roi się od mercedesów, bmw, japońskich samochodów. Bardzo popularne są terenówki, SUV-y. Najlepiej sprawdzają się na górskich serpentynach, szutrowych odcinkach.

– Już po wylądowaniu w Kutaisi na parking przy terminalu zwróciłem uwagę na wypasione bryki – przyznaje Sergiusz. – Potem dowiedziałem się od miejscowych chłopaków, że auto dla Gruzina to prestiż. Można mieszkać w domku przypominającym puszkę sardynek. Można ubierać się w skórzane kurtki pamiętające szalone lata osiemdziesiąte, ale auto musi być na błysk. To kwestia honoru!

Ci, którzy wybrali się samochodem z Polski do Gruzji, potwierdzają, że im bliżej celu, tym mniej ważne są modne ubrania, a zyskuje na znaczeniu moc silnika. Bezcenny jest napęd na cztery koła. Strona Viakaukaz.pl, gdzie znajduje się dużo pożytecznych informacji, odradza podróż przez Ukrainę i Rosję. Zaleca trasę południową – przez Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Turcję. To jednak prawdziwe wyzwanie: 3200 km, ponad 40 godzin za kierownicą, kilka granic do pokonania. Ważne, że autem z polskimi tablicami rejestracyjnymi przez 90 dni bez problemu można jeździć po Gruzji. Bez żadnych specjalnych opłat, winiet. Polskie prawo jazdy jest honorowane przez policję i inne służby. Przepisy drogowe – generalnie – odpowiadają europejskim. Obowiązuje ruch prawostronny. Limity prędkości? 60 km/h w terenie zabudowanym, 90 km/h poza terenem zabudowanym. Ciekawostką jest powszechność jednokierunkowych ulic. Nie tylko osiedlowych, lokalnych. Nawet szerokie arterie w centrach miast są tak zorganizowane, by jechało się w jedną stronę. Dla bezpieczeństwa. W Tbilisi zmotoryzowani mogą liczyć na lepsze oznakowanie (tablice z napisami również w języku angielskim) oraz rozmaite udogodnienia. Na przykład sekundniki przy sygnalizatorach, wskazujące czas do zmiany światła.

Tomasz Maciejewski



ODTJ z historią

Pod koniec kwietnia odbyło się uroczyste otwarcie Toru Modlin, czyli obiektu służącego do doskonalenia umiejętności kierowania pojazdami. ODTJ znajduje się w Nowym Dworze Mazowieckim, posiada dwa tory: szkoleniowy i sportowo-treningowy, i kosztował 30 mln zł.

Tor Modlin to kolejny element aktywnie kreowanej przez samorząd polityki bezpieczeństwa na naszych drogach – mówił podczas otwarcia obiektu marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik. – Ciągłe chodziło nam po głowie, że jest potrzebny bardzo nowoczesny ośrodek, w którym kierowcy będą mogli doskonalić się w niełatwej przecież sztuce prowadzenia samochodu. I to zarówno początkujący, jak i zawodowi. Teraz oddajemy im do dyspozycji Tor Modlin. Oddajemy z nadzieją, że będzie to atrakcyjne miejsce spędzenia czasu i połączenia przyjemnego z pożytecznym.

■ Ośrodek za 30 mln zł

Tor Modlin znajduje się 36 km od centrum Warszawy, w bezpośrednim sąsiedztwie Portu Lotniczego Modlin. Obiektem zarządza Warszawski Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy, czyli spółka powołana z inicjatywy Zarządu Województwa Mazowieckiego. Jej jedynym udziałowcem jest Agencja Rozwoju Mazowsza.

– Pomysłodawcy stworzenia Toru Modlin to grono osób zaangażowanych w systematyczne zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu, któremu przewodzi Wal-



demar Kuliński, sekretarz województwa mazowieckiego. Miał on szczególny udział w powstaniu naszego ośrodka – mówi „Szkole Jazdy” prezes Toru Modlin Rafał Zięba.

Prace nad projektem ośrodka zaczęły się w 2012 roku. Jednak przed rozpoczęciem bu-

dowy część założeń została zmodyfikowana. Chodziło m.in. o to, żeby uzyskać niezależność obu części ośrodka, czyli dwóch torów: szkoleniowego i sportowo-treningowego.

– Wykonawca przejął plac budowy w październiku 2016 roku, a jesienią 2017 roku obiekt

był gotowy – wyciża Zięba. – Ośrodek kosztował 30 mln zł netto. Inwestycja została zrealizowana ze środków własnych.

■ Dwa tory

Kierowcy mogą doskonalić umiejętności na dwóch torach: szkoleniowym i sportowo-treningowym. Pierwszy wyposażony jest w trzy płyty poślizgowe z kurtynami wodnymi i wzniesieniami z 10-procentowym nachyleniem.

Pomyślano też o motocyklistach. To właśnie z myślą o nich przygotowano plac o wymiarach 37x130 m. Na jego powierzchni zarysowane są moduły treningowe typowe dla takich pojazdów – koła, slalomy i ciasne zakręty. Z kolei na miłośników samochodów terenowych czeka tor ziemny. Luźna nawierzchnia i przeszkody dają możliwość przetestowania terenówek, quadów czy SUV-ów.

Drugi tor ma długość ok. 1,4 km. Charakteryzują go kręte trasy o różnych stopniach trudności, wymagające jazdy precyzyjnej, ale pozwalające też na osiągnięcie wysokich prędkości. Kierowcy mogą się sprawdzać aż na trzy-nastu technicznych zakrętach.

■ Centrum konferencyjne w składzie amunicji

Tor Modlin przygotował ofertę zarówno dla firm, jak i osób prywatnych. Zajęcia obejmują kursy bezpiecznej jazdy o różnym stopniu zaawansowania, szkolenia jazdy ekonomicznej i defensywnej, a także swobodne treningi jazdy sportowej. Goście ośrodka mają do dyspozycji nowoczesną infrastrukturę. To dwa niezależne od siebie tory, pięć modułów treningowych z czterema płytami poślizgowymi, szarpakiem oraz mokrymi i suchymi przeszkodami, wielofunkcyjny budynek z salami konferencyjnymi i szkoleniowymi, krytą trybuną i miejscami siedzącymi dla 150 osób, tarasami widokowymi, telebim, centrum konferencyjne zlokalizowane w XIX-wiecznym składzie amunicji. Wszystkie szkolenia odbywają się pod nadzorem doświadczonych instruktorów. Ośrodek ma być również wykorzystywany do organizacji różnego rodzaju imprez, takich jak zawody sportowe, prezentacje, imprezy integracyjne.

■ Kierowca rajdowy ambasadorem ośrodka

Ambasadorem ośrodka został Leszek Kuzaj, jeden z najbardziej doświadczonych i utytułowanych polskich kierowców rajdowych.

– Jestem zaszczycony, że mogę pracować z tak świetnym zespołem ludzi i zarazem być ambasadorem Toru Modlin – mówił podczas otwarcia ośrodka Kuzaj. – To wspaniały, nowoczesny i wielofunkcyjny obiekt. Głęboko wierzę, że w niedługim czasie nasz ośrodek zostanie numerem jeden wśród centrów szkoleniowych tego typu



w Polsce. Robimy wszystko, by w każdej dziedzinie zapewnić najwyższe standardy. Chcemy, żeby było tak zarówno jeśli chodzi o instruktorów, szkolenia, bezpieczeństwo na obu torach, ale również zapewnianie gościom wrażeń i pozytywnych emocji – zapewnia Leszek Kuzaj. – Tak jak podczas mojej kariery kierowcy rajdowego, kiedy zawsze dążyłem do zwycięstwa, teraz też liczę, że wyjątkowy system naszych szkoleń przyniesie nam sukces.

■ Wchodzenie na wysokie obroty

Na terenie województwa mazowieckiego funkcjonuje już kilka ODTJ-otów (w Warszawie, Mławie, Bielicach, Czerwienicy i Zbuczynie). Czy na rynku jest jeszcze miejsce na kolejny taki obiekt? Zdaniem Zięby jak najbardziej. Dlaczego?

– Tor Modlin zdecydowanie nie jest kolejnym „takim obiektem”. To miejsce niepowtarzalne i wyjątkowe, dające w zasadzie nieograniczone możliwości organizowania szkoleń, jazd treningowych, zawodów sportowych oraz wszelkich innych imprez. Mamy najnowocześniejszy, doskonale wyposażony tor szkoleniowy z pięcioma modułami treningowymi. Mamy mogący działać niezależnie tor sportowo-treningowy, znakomite zaplecze w postaci wielofunkcyjnego budynku – wymienia Zięba. – Do tego dochodzi centrum konferencyjne w prochni XIX wieku oraz doskonała lokalizacja. Niedawno oficjalnie rozpoczęliśmy działalność i odwiedzający nas goście są pod wielkim wrażeniem. Mam nadzieję, że – używając przeniósni motoryzacyjnej – po krótkim okresie na dotarcie już wkrótce będziemy pracować na pełnych obrotach.

Jakub Ziębka

Formalności stało się zadość

Niespodzianki nie ma. Decyzją Sejmu, Senatu i prezydenta po raz kolejny przesunięty zostaje termin wejścia w życie okresu próbnego dla tzw. świeżych kierowców. Na razie nie wiadomo, na kiedy. Dowiemy się o tym co najmniej trzy miesiące przed planowanymi zmianami.

Odroczenie wdrożenia okresu próbnego zostało zapisane w nowelizacji Prawa o ruchu drogowym i kilku innych ustaw. Ten akt prawny przeszedł przez wszystkie etapy legislacyjne w tempie isticie ekspresowym. Od momentu uchwalenia jej przez Sejm do podpisania przez prezydenta Andrzeja Dudę (po drodze głosowali jeszcze senatorowie) nie minął nawet tydzień.

W nowelizacji ustaw nie wskazano żadnej nowej daty wejścia w życie przepisów. Zamiast tego podzielono wdrożenie CEPiK-u 2.0 na etapy, a ministrowi cyfryzacji przyznano uprawnienie do ogłaszania wdrożenia poszczególnych etapów za pośrednictwem komunikatów publikowanych w Biuletynie Informacji Publicznej z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem. Jednocześnie wskazano, że do czasu takiego wdrożenia – kiedykolwiek ono nastąpi – uzależnionych od niego przepisów nie stosuje się. Dotyczy to m.in. całego rozdziału 14 ustawy o kierujących pojazdami, poświęconego okresowi próbnemu.

■ Dziurawa siatka

Wejście w życie nowelizacji oznacza, że ośrodki doskonalenia techniki jazdy nie będą mogły liczyć na napływ nowych klientów, tzw. świeżych kierowców. Ale w opinii wielu ekspertów cały czas jest ich za mało.

– Najpierw powinna powstać w naszym kraju sieć ośrodków doskonalenia techniki jazdy – zauważa Edward Kinder, dyrektor WORD-u w Opolu. – Muszą one być przygotowane do obsługi zwiększonej liczby osób. Na razie ta siatka jest dziurawa. Osoby, które miałyby realizować szkolenia dla młodych kierowców, musiałyby pracować przez całą dobę. Czym by się to mogło skończyć? Znaczną obniżką jakości szkolenia.

Z kolei niezadowolony z decyzji o przesunięciu obostrzeń dla świeżo upieczonych kierowców jest Artur Banaszkiwicz, zastępca dyrektora WORD-u w Lublinie, przy którym powstał ODTJ.

– Chodziło przecież o to, żeby ci młodzi kierowcy dostali możliwość nauczenia się czegoś. Dlatego niedobrze, że wszystko zostało przesunięte w czasie, mało tego, na nie wiadomo, na kiedy... Ale nasz ODTJ dobrze sobie radzi, od napływu młodych kierowców nie zależy nasz byt.



■ Przepisy do poprawki?

Branzowcy bardzo często mówią jednak, że żeby coś wdrożyć, musi to działać idealnie. A tego nie można powiedzieć o systemie CEPiK.

– Jeżeli to ma być wprowadzone chaotycznie i CEPiK 2.0 nie będzie działał prawidłowo, to lepiej odsunąć wszystko w czasie i wrócić do tego, kiedy zarówno urzędy czy szkoły jazdy będą w pełni przygotowane – mówi Krzysztof Kołodziejczak, szef łódzkiego stowarzyszenia Autos. – Ale zasada jest słuszna. Młodzi kierowcy są bardzo pewni siebie, taki okres próbnego wyszedłby im na dobre.

Uzasadnione obawy budzą też niektóre zaprojektowane już kilka lat temu przepisy. Przez pierwszych osiem miesięcy okresu próbnego kierowca będzie musiał uważać na to, z jaką prędkością jedzie. W obszarze zabudowanym, bez względu na porę dnia, musi jechać 50 km/h. Poza obszarem zabudowanym – 80 km/h oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej. Tam każdy doświadczony kierowca może jechać odpowiednio 140 km/h i 120 km/h.

– Moim zdaniem to jest przepis, który w żaden sposób nie będzie egzekwowany – uważa Edward Kinder, dyrektor WORD w Opolu. – Poza tym, jeżeli wyjeżdża na drogę osoba posiadająca już uprawnienia, powinna stosować

się do prędkości, z jaką poruszają się wszyscy kierowcy. Bo niby dlaczego ma jeździć wolniej? Przydałoby się także, żeby już podczas kursu kierowcy mogli jeździć po autostradzie czy drogach szybkiego ruchu. Sztuczne ograniczanie prędkości nie ma moim zdaniem sensu.

■ ODTJ przed, nie po egzaminie

Bardzo pozytywnie o pomysły wprowadzenia obostrzeń dla młodych kierowców wypowiada się za to Jacek Maniecki z warszawskiej szkoły jazdy Goctaw.

– Okres próbny dla początkujących kierowców ma sens. A to dlatego, że według statystyk policji najwięcej wypadków powodują kierowcy w przedziale wiekowym 18–25 lat. Dobrze byłoby, gdyby podczas kursów doszkolających nauczyli się nie tylko tego, jak jechać szybko i wychodzić z poślizgu, ale przede wszystkim tego, że nadmierna prędkość wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i stwarza duże zagrożenie. Kiedyś był taki pomysł, żeby po zakończeniu szkolenia praktycznego, jeszcze przed egzaminem na prawo jazdy, kandydat na kierowcę odbył kurs w ośrodku doskonalenia techniki jazdy. To byłoby bardzo dobre rozwiązanie.

Małgorzata Tobiasz, Jakub Ziębka



20 lat minęło...

Z okazji dwudziestu lat funkcjonowania WORD-u w Rzeszowie ośrodek zaprosił mieszkańców stolicy Podkarpacia do wspólnego świętowania. Impreza, na której nie zabrakło wielu atrakcji, odbyła się 19 maja.

Impreza jubileuszowa została podzielona na dwie części. Podczas oficjalnej obecni byli m.in. marszałek województwa podkarpackiego Władysław Ortyl, przewodniczący sejmiku wojewódzkiego Jerzy Cypryś, biskup pomocniczy diecezji rzeszowskiej Edward Białogowski oraz Marcin Zaborniak, dyrektor generalny Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego. Nie zabrakło także dyrektorów wszystkich podkarpackich WORD-ów oraz byłych szefów ośrodków w Rzeszowie.

■ Fiaty bez klimatyzacji i... ciągnik

– Pamiętam czasy, kiedy tworzyliśmy ten WORD – mówił pierwszy dyrektor rzeszowskiego ośrodka Marian Krztoń. – Była ustawa powołująca wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, ale wiele rzeczy trzeba było doprecyzować. Dlatego często jeździliśmy do Warszawy na konsultacje, rozmowy z ministerialnymi urzędnikami.

Były dyrektor wspominał także o pierwszych pojazdach ośrodka.

– Egzaminy na kategorię B prowadziliśmy fiatami. To były nowe auta, ale bez żadnych bonusów. Mam tu na myśli choćby klimatyzację. Nie zazdrościłem egzaminatorom i kandydatom na kierowców pracującym latem, kiedy temperatura wynosi ponad 30 stopni Celsjusza.

Z kolei Jan Kida, który również w przeszłości kierował rzeszowskim ośrodkiem, z humorem przypomniał o genecie zakupu nowego ciągnika firmy John Deere.



WORD w Rzeszowie powstał w 1998 roku. Jego pierwszą siedzibą były biura wynajmowane w budynku w centrum stolicy Podkarpacia. Tam prowadzono egzaminy teoretyczne. Praktykę organizowano na placu manewrowym w obecnej siedzibie WORD-u, przy ul. Wyzwolenia.

Przez 20 lat w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego przeprowadzono prawie 1,4 mln egzaminów, w tym ok. 1,2 na najpopularniejszą kategorię B. Od jakiegoś czasu ośrodek umożliwia kandydatom na kierowców jazdę próbną, polegającą na wykonywaniu manewrów na placu. Z takiej opcji skorzystało już ponad 9 tys. osób. Od 2000 roku w ośrodku wyszkolonych zostało 799 instruktorów, a od 2001 roku – 245 egzaminatorów.

– Ludzie od dłuższego czasu mówili nam, że rolnicy korzystają z nowoczesnego sprzętu, a u nas egzaminuje się na starym. Nie mieliśmy wyjścia, musieliśmy coś w tej kwestii zmienić.

■ Praca to misja

Obecny na jubileuszu marszałek województwa Władysław Ortyl motywował pracowników WORD-u do wyętej pracy.

– Pracujcie, bo od tego zależy bezpieczeństwo ludzi. A to najwyższa wartość.

– Swoją pracę traktuję jako misję. Misję na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – mówił obecny dyrektor rzeszowskiego WORD-u Janusz Stachowicz. – Z tego miejsca chciałbym podziękować wszystkim pracownikom za zaangażowanie i wkład w pracę, w budowę dobrego wizerunku naszej instytucji.

Podczas części oficjalnej pracownicy podkarpackich WORD-ów zostali uhonorowani odznakami „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej”.

■ Impreza dla ludzi

Druga część imprezy, która odbyła się 19 maja, miała charakter drzwi otwartych. Zaproszono na nią mieszkańców Rzeszowa i okolic. Licznie przybyli goście mieli m.in. okazję pojeździć pojazdami egzaminacyjnymi po placu manewrowym, gokartami na specjalnym torze, obejrzeć pokaz symulacji wypadku i działania służb ratowniczych, wyposażenie policji, straży pożarnej, pogotowia i Inspekcji Transportu Drogowego, skorzystać z symulatora zderzeń i dachowania oraz oznakować swój rower.

Jakub Ziębka



Zakręcony układ

Do najważniejszych podzespołów każdego samochodu należy układ kierowniczy. Jego kalibracja wpływa na wrażenia z jazdy, łatwość manewrowania czy bezpieczeństwo – w krytycznej sytuacji pozwala na ominięcie przeszkody lub wprowadzenie auta do poślizgu.

Ostatnie trzy dekady upłynęły pod znakiem szybkiej ewolucji układów kierowniczych. O klasycznej przekładni ślimakowej pamięta coraz mniej osób. Nic dziwnego. Ostatnie względnie popularne modele samochodów osobowych (np. bmw serii 5 E39 z silnikami V8) z takim rozwiązaniem zjechały z taśm fabrycznych w pierwszych latach XXI wieku. Teraz niepodzielnie królują przekładnie z listwami zębatymi – bardziej komunikatywne, ale też mniej żywotne. Do lamusa odchodzi też hydrauliczne wspomaganie układu – żywotne i w najmniejszym stopniu ograniczające poczucie zespolenia z samochodem, jednak obciążające silnik i przyczyniające się do zwiększenia spalania, co przy walce o każdy gram dwutlenku węgla jest bardzo istotne. Wyparte zostały także kompromisowe, elektrohydrauliczne wspomaganie – pobierające energię wyłącznie podczas pracy (ciśnienie w układzie buduje pompa napędzana silnikiem elektrycznym), jednak dosyć złożone. Obecnie królują elektromechaniczne systemy, w których siłę asysty zapewniają zasilane prądem silniki. Są umieszczane albo przy kolumnie kierownicy (układ C-EPS; od Column-assisted Electric Power Steering) lub przy „maglownicy” (R-EPS; od Rack-assisted EPS). Drugie z wymienionych rozwiązań lepiej radzi sobie z dużymi siłami, pojawiającymi się na kołach w ciężkich lub sportowych samochodach.

Na przełomie XX i XXI wieku problemem była kalibracja układów wspomagania z komponentem elektrycznym. Działały tak intensywnie, że kompletnie filtrowały informacje o sytuacji na styku opon z nawierzchnią. Zdarzało się więc, że niektóre sportowe samochody, np. bmw Z4 z lat 2004–2008, wyposażano we wspomaganie hydrauliczne. Teraz takie techniczne różnicowanie gamy modelowej nie wchodzi już w grę, a elektrycznie wspomaganie układy zaczęto montować nawet w porsche 911, gdzie dzięki odpowiednim ustawieniom spisują się wyśmienicie. Zresztą ten sam problem dotyczył układów hydraulicznych, których pracę udało się zoptymalizować dopiero w latach 80. Duża w tym zasługa firmy ZF. Opracowała ona regulujący siłę wspomaganie system Servotronic, który był stosowany przez trzynaście koncernów motoryzacyjnych.

Elektryczne wspomaganie było przepustką do wprowadzenia systemów wsparcia kierowcy – asystenta parkowania i jazdy w korku, utrzymywania pasa czy aktywnej funkcji zapobiegania kolizji z pojazdem znajdującym się w mar-



tywym polu. Możliwa stała się także regulacja siły wspomagania. Szlak przetrwał Fiat, wyposażając punto II w funkcję City. W wielu obecnie produkowanych modelach siłę wspomagania można nie tylko zwiększyć, ale i obniżyć, by cieszyć się lepszym kontaktem z samochodem.

Największej rewolucji dokonało samo wprowadzenie wspomagania na listę opcji, a później wyposażenia standardowego. Za jego sprawą znacznie zmieniły się charakterystyki pracy układów kierowniczych. Kierownica stawiała mniejszy opór i działała szybciej – jej skrajne położenia dzieliły nie cztery, a zwykle trzy obroty. Taka różnica może zadecydować o możliwości wyratowania się z nieplanowanego poślizgu czy nagłego ominięcia przeszkody. Przełożenie stale zmniejszono. W najmocniejszych wersjach alfy romeo 145/146 między skrajnymi położeniami kierownicy wykonywała już tylko dwa obroty! Rozwiązanie wymagało przyzwyczajenia, gdyż nawet lekki ruch dłoni wyraźnie zmieniał kierunek jazdy samochodu. Najprostszym, czysto mechanicznym rozwiązaniem tego problemu są maglownice o zróżnicowanym układzie zębów – prostych blisko położenia środkowego i skośnych przy krawędziach. Dzięki temu auto nie myśli przy drobnych ruchach dłonią (np. na autostradzie), ale przy mocniejszych skrętach przekładnia nabiera bezpośredniości. W 2003 roku BMW, jako pierwsza marka, wprowadziło aktywny układ kierowniczy z elektronicznie sterowaną przekładnią planetarną przy „maglownicy”. Dopasowuje ona przełożenie układu do prędkości i sytuacji. Ale nie tylko. Nastawnik przekładni

planetarnej jest w stanie dokonywać nawet małych kontr, które nie są odczuwalne na kierownicy, gdyż kompensacyjne ruchy wykonuje jedynie dolny odcinek układu kierowniczego. Innowacyjne rozwiązanie niektórzy kierowcy przyjęli ze sporym dystansem. Niepotrzebnym. Układ został przygotowany na awarię. Wykrycie przez elektronikę jakichkolwiek nieprawidłowości powoduje zablokowanie silnika regulującego przełożenie, a samochód zaczyna prowadzić się niczym auto z konwencjonalnym układem kierowniczym. Analogiczny wentyl bezpieczeństwa w postaci sprzęgła na kolumnie kierownicy ma stosowany od 2013 roku przez Infiniti układ ster-by-wire. Koła nie są mechanicznie połączone z kierownicą, która działa niczym duże pokrętko



potencjometru, a polecenia wydawane kierownicą są przekazywane na maglownicę drogą cyfrową. Rozwiązanie działa wymiennie, a kierujący może dopasować opór i przełożenie do własnych preferencji. Efektem ubocznym obecności steer-by-wire jest wyższy komfort jazdy. Wstrząsy towarzyszące najechaniu na nierówności nie przenoszą się na koło kierownicy.

Czasami można spotkać się z twierdzeniem, że auto prowadzi tylne koła. Jest w tym sporo prawdy, gdyż odpowiednio dobrana geometria tylnej osi czy zaprogramowane na etapie tworzenia samochodu odkształcanie pod wpływem przeciążeń domyślnych kątów na elementach gumowych jest w stanie dodatkowo wpłynąć na kierowność. Inżynierowie wielu marek dążą do uzyskania lekkiej, ale stałej nadsterowności, dzięki której auto jest odbierane jako zwinne i przyjemne w prowadzeniu. Można dodać do tego tendencję do nadrzucania tyłem po zdjęciu nogi z gazu w dynamicznie pokonywanym zakręcie, co jest częste w mocnych autach z napędem na przednią oś. Wszystkim tym atrakcyjnym nie towarzyszą skutki uboczne. Wymagany prawem ESP potrafi w porę okiełznać tylną oś – oczywiście w sytuacji, gdy kierowca nie zepchnie samochodu na granice praw fizyki lub nie wyłączy systemu stabilizacji. Do tematu można podejść także z innej strony, wyposażając auto w skrętną oś tylną. We wzorcowym rozwiązaniu przy niewielkich prędkościach (zwykle do 50–80 km/h) tył skręca w kierunku przeciwnym do przodu, by poprawić zwrotność, a przy wysokich – zwiększając stabilność (auto zachowuje się, jakby miało dłuższy rozstaw osi). Takie rozwiązanie pojawiło się już w ofertach wielu marek – w tym Hondy, Mitsubishi, Mazdy, Nissana, Renault, BMW, Porsche czy Audi. Było jednak opcją zarezerwowaną dla nielicznych samochodów – zwykle z mocnymi silnikami lub największych, gdzie walka o poprawę zwrotności jest jak najbardziej na miejscu. Szkoda, bo to naprawdę działa i jest pomocne. Skręcenie tylnych kół o zaledwie 3 stopnie zmniejsza średnicę zawracania nawet o 70 centymetrów!

Łukasz Szewczyk



Nowe obowiązki producentów

Homologowane po 1 kwietnia, a oferowane na terenie UE samochody będą musiały zostać standardowo wyposażone w system e-call, który automatycznie zawiadamia służby ratunkowe o wypadku.



Rozwiązanie zostało wprowadzone decyzją Parlamentu Europejskiego. E-call jest w stanie skrócić czas reakcji ratowników o 40–50 proc., podając ustaloną na podstawie sygnału GPS pozycję auta, kierunek jazdy i liczbę pasażerów, szacowaną w oparciu o dane o zapiętych pasach. W szczególnych sytuacjach, jak wypadek w środku nocy, na bocznej drodze, przy padającym śniegu, który zataił ślady zjechania z drogi, może być jedyną szansą na pomoc dla kierowcy, który po uderzeniu stracił przytomność. Wysłaniu danych towarzyszy próba nawiązania głosowego połączenia z operatorem linii 112. Poszkodowani będą mogli przekazać dodatkowe informacje lub powiedzieć, że pomoc jest zbędna. Procedura zostaje bowiem uruchomiona po wyzwoleniu poduszek powietrznych, czyli uderzeniach przy prędkościach przekraczających ok. 30 km/h. Konstrukcja e-call nie może pozwalać na identyfikację i śledzenie konkretnego pojazdu bądź zbieranie informacji o stylu jazdy kierowcy.

W USA na początku maja weszła dyrektywa obligująca do montowania kamery cofania w nowych autach. Badania wykazały, że jej obecność istotnie zmniejsza ryzyko najechania na mniej czujnych uczestników ruchu drogowego – osoby starsze czy dzieci, mogące bawić się za samochodem czy jeżdżące za nim na małym rowerze, pozostające całkowicie niewidoczne w lusterkach – szczególnie popularnych za oceanem SUV-ów i pikapów, których wysokie tyły ograniczają pole widzenia. Pole widzenia kamery musi obejmować położoną bezpośrednio za pojazdem przestrzeń o wymiarach 3x6 m.

To kolejne istotne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Przypomnijmy, że wcześniej narzucono także montowanie ABS, ESP, poduszek powietrznych, systemu kontroli ciśnienia w oponach, świateł do jazdy diennej, a po części także tempomatów z ogranicznikami prędkości, systemów rozpoznawania znaków i funkcji automatycznego hamowania przed przeszkodami – ich obecność jest premiowana dodatkowymi punktami w testach EuroNCAP.

Łukasz Szewczyk

Buce z zasadami

Tyle się staram, piszę o kulturze jazdy, a wciąż największą popularnością cieszą się filmiki pokazujące zachowania niekulturalne. Postanowiłem więc podążyć za tym trendem i pokazać zasady, którymi kierują się, nie będąc owiżani w bawełnę, buce za kółkiem.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Najpierw taki buc musi zdać egzamin na prawo jazdy. I, co może być zaskakujące, w końcu mu się to udaje. Wtedy taki delikwent chwyta wiatr w żagle. Automatycznie staje się świetnym kierowcą, królem szos, którego nikt nigdy, zwłaszcza na długiej prostej, nie wyprzedzi. Ma w końcu prawo do normalnego życia, prawda?

Typowy bohater mojego artykułu zostaje „nauczycielem”. W imię obrony swoich beznadziejnych idei szerzy głupotę na drodze. Podłapują je inne indywidualia. Dzięki temu możemy bez problemu organizować konkursy na kierowcę chama roku, miesiąca, ba, nawet dnia.

Szkoda, że taki właśnie nauczyciel jest najczęściej przez innych słuchany. Bo tematyka kultury na drodze jest konsekwentnie pomijana, także w szkołach jazdy. Jeżeli nawet instruktor z poczuciem misji zdecyduje się przekazać kilka rad, kursant przytaknie, zda egzamin i zapomni o wszystkim, co usłyszał. Bo liczy się efekt, czyli zdany egzamin, o czym trzeba od razu poinformować na fejsie. Było bardzo ciężko, ale „mischz” zawsze daje radę!

Wielka szkoda, że na egzaminie teoretycznym nie ma choćby kilku pytań z motoryzacyjnego savoir-vivre'u. Może ktoś wtędy zainteresował się tym tematem. A tak...

■ Kto zawsze ma rację? Oczywiście ja!

...mamy prawo dżungli. Poniżej przedstawiam zasady, których stosowanie pozwoli szybko awansować w hierarchii buców.

Zasada nr 1 polega na jeździe bez włączonego mózgu. Bo bez pośpiechu ani rusz. Ważne, żeby zdążyć. A jeśli przy tym pokona się skrzyżowanie na czerwonym świetle lub jedzie na czółówkę z innym pojazdem – cóż, tak bywa. Gdzie drwa rąbią, tam wióry lecą.

Zasada nr 2 – jeśli widzisz znak D-1 (droga z pierwszeństwem), od razu powinna zapalić się czerwona lampka nakazująca być wszędzie pierwszym. Pamiętaj, to ty masz zawsze rację, prawo stoi po twojej stronie. Jakiś niedzielny kie-



rowca chce ci wjechać z drogi podporządkowanej? Olej go. Puścisz dziada przodem i będzie się jeszcze włócił. Nawet cię nie zapamięta, nie wpuści, gdy zamienicie się kiedyś miejscami. Zresztą jego łaska wcale nie jest ci potrzebna. Jak będziesz chciał i zostawi ci trochę wolnego miejsca, zrobisz po prostu swoje, wjedziesz przed nim!

■ Nie tłumacz się, bo i po co?

Trzeba być czujnym w pobliżu przejść dla pieszych. Bo ktoś kiedyś powiedział, że mają z nich korzystać niezmotoryzowani. Jakaś bzdura! W miejskiej dżungli nie ma miejsca dla słabych! Przyspiesz, pokaż, kto tu rządzi. W razie starcia masz większe szanse na przeżycie. Babcia z siatkami? Tyle lat czeka, już się przyzwyczaiła, poczeka jeszcze trochę.

Bądź wyczulony na podpuchy. Jeżeli ktoś przed tobą myśli o innych – jego sprawa, ty nie daj się nabrać! Co, masz niby zatrzymać się przed przejściem dla pieszych i stracić swój cenny czas? Zrób to, leszczu. Spóźnisz się do pracy!

Pod żadnym pozorem nie używaj słów „przepraszam” i „dziękuję”. Zajechałeś komuś drogę? Przecież nic się nie stało. Zresztą kierowca powinien jechać tak jak ty, nie prowokować takich głupich sytuacji.

Kierunkowskazem sygnalizujemy swoje zamiary na drodze. Niby tak, ale po co? Że niby masz tłumaczyć się, gdzie jedziesz, po co i kiedy zamierzasz skręcić?

■ Obudź się, pokaż, kto tu rządzi!

Zauważyłeś, że ktoś chce cię wyprzedzić, sygnalizuje kierunkowskazem swój zamiar? Obudź

się, dodaj gazu. Niech wie, kto powinien być pierwszy, niech zna swoje miejsce w szeregu.

Pamiętaj, jesteś światowcem, nie jakimś dziadem ze wsi. Na Wyspach Brytyjskich przecież byłeś i wszystko widziałeś. Tam przecież każdy jeździ lewym pasem aż do znudzenia. Polska to wolny kraj, masz wybór, a on jest prosty – lewy jest najlepszy, nierozjeżdżony przez tiry.

Chcesz kupić sweter, a centrum handlowe zamykają już za sześć godzin? Trzeba się spieszyć. Dobrze, że przed samym wejściem znalazłeś pomalowane na kolor niebieski miejsce, gdzie możesz stanąć. Ale zajmij dwa miejsca, bo przyjeździe jakiś dziadek i się do ciebie doklei. Białe czy żółte linie? To ograniczenia dla tych, którzy mają dużo wolnego czasu.

Nie zapomnij także o swoim najbardziej wymownym geście. Używaj go jak najczęściej. Przecież wystawienie środkowego palca przeważnie kończy każdą rozmowę. Możesz jeszcze zatębić i coś krzyknąć. Może ktoś usłyszy twoje wołanie o pomoc?

■ Pamiętaj o rankingu, rywali nie brakuje!

Pamiętaj, że ranking aktualizuje się na bieżąco, a rywali nie brakuje. Wujek Heniek trasę Kraków – Łeba swoim starym autem pokonał w niecałe siedem godzin. Dobrze, że go nie złapali, bo był po kielichu. Ale na szczęście ci jadący z naprzeciwka trochę pomrugali światłami, wiedział, gdzie nie należy szarżować. Ale ty masz być lepszy, nie daj się!

A może jednak zrobić trochę inaczej? Proponuję, żebyś nie brał sobie do serca powyższych procedur i był kulturalnym kierowcą! ■

Potrzebujesz dokumentów na RODO?

SPSADMi
System Zarządzania OSK

► Mamy je dla Ciebie!

Papierowa czy elektroniczna?

Sprawdź, która wersja będzie najlepsza dla Twojego OSK!

	Dokumenty papierowe	Dokumenty online
<i>Przygotowanie na kontrolę</i>	✓	✓
<i>Wzór dokumentacji zgodny z RODO</i>	✓	✓
<i>Pomoc naszych ekspertów z działu IT, prawnego i wsparcia</i>	✓	✓
<i>Mobilny dostęp</i>	✗	✓
<i>Bieżąca weryfikacja zgodności wersji dokumentów z RODO</i>	✗	✓
<i>Szybka możliwość weryfikacji zgod kursantów</i>	✗	✓

Dowiedz się więcej: www.spsadmi.pl/rodo



Nie możesz się zdecydować?
Skontaktuj się z nami!

91 487 83 32

Azjaci nie są niezawodni

Samochód jest niezbędny w procesie szkolenia kierowców. Idealne auto powinno być niezawodne i bezpieczne. Niestety, takie nie istnieją. Dlatego postanowiliśmy sprawdzić, jak wypadają samochody aktualnie eksploatowane w OSK w kontekście przywoławczych akcji serwisowych prowadzonych przez producentów na przestrzeni ostatnich trzech lat.

Nie myli się ten, kto nic nie robi. Ta sentencja idealnie pasuje do motoryzacji. Pomimo stałego rozwoju technologii kolejne generacje pojazdów cierpią na różnego rodzaju przypadłości, często niebezpieczne. Producenci regularnie anonsują przywoławcze akcje serwisowe, których celem jest eliminacja zidentyfikowanych usterek zagrażających bezpieczeństwu użytkowników. Źródłem informacji o tego typu działaniach jest strona Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta (www.uokik.gov.pl). W zakładce „produkty” odnajdziemy powiadomienia przedsiębiorców o produktach niebezpiecznych. Dużą część stanowią anonse dotyczące samochodów. Sprawdziliśmy, jakie problemy zidentyfikowano przez ostatnie trzy lata w pojazdach wykorzystywanych do szkolenia kandydatów na kierowców ubiegających się o prawo jazdy kategorii B. Okazuje się, że było ich całkiem sporo. Na tyle dużo, że musieliśmy podzielić nasze podsumowanie na dwie części. W tym miesiącu zajmujemy się problemami, które zgłosili producenci z Azji.

■ Suzuki

Japoński koncern z Hamamatsu słynie jako producent niezbyt wyrafinowanych, ale solidnych pojazdów. Do szkolenia kierowców w Polsce wykorzystywane są dwa modele – swift i baleno. Nie są one pozbawione wad.

- 25 lutego 2016 roku powiadomiono, że niektóre samochody marki Suzuki – vitara i swift, wyprodukowane na Węgrzech, mogą stwarzać zagrożenie dla użytkowników. Właśnie w tych modelach w fazie produkcji zamontowano niewłaściwe śruby belki zawieszenia tylnego. Na powierzchnię tych elementów nie nałożono kleju do gwintów. Przy dłuższej eks-

ploatacji pojazdu możliwe jest poluzowanie śrub i pogorszenie własności jezdnych pojazdu. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 231 pojazdów.

- 8 czerwca 2016 roku powiadomiono, że w niektórych swiftach wyprodukowanych na Węgrzech mogły zostać zamontowane wadliwe zaciski hamulcowe koła tylnego. Konsekwencje? Na skutek niewłaściwie dopasowanych elementów może wyciekać płyn hamulcowy. To może doprowadzić do zaświecenia się lampki ostrzegawczej poziomu płynu hamulcowego na desce rozdzielczej, a w skrajnych przypadkach nawet do obniżenia efektywności hamowania. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 64 samochody.
- 6 lipca 2016 roku powiadomiono, że w niektórych modelach suzuki baleno może być zamontowany moduł air bag z niewłaściwą wersją oprogramowania. W ściśle określonych warunkach eksploatacji podczas operowania włącznikiem zapłonu oprogramowanie tego modułu może ulec awarii. W takim przypadku na desce rozdzielczej pojazdu zapala się kontrolka poduszek powietrznych. Dalsza eksploatacja auta ze świecącą kontrolką może spowodować brak zadziałania układu poduszek powietrznych w chwili ewentualnej kolizji. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 524 pojazdy.
- 23 sierpnia 2016 roku powiadomiono, że w niektórych samochodach marki suzuki swift, wyprodukowanych na Węgrzech od 27 kwietnia 2010 roku do 19 września 2015 roku, mogły zostać zamontowane niewłaściwie działające maty grzejne na przednich fotelach. Podczas korzystania z funkcji podgrzewania foteli przednich wraz ze wzrostem temperatury mogą pogarszać się własności fizyczne

substancji klejącej nitki grzewczej. W czasie obciążenia siedziska fotela (poprzez położenie bagażu lub zajęcie miejsca przez pasażera lub kierowcę) nitki maty mogą się przemieszczać i powodować ich bezpośredni kontakt z materiałem siedziska. Dłuższe używanie funkcji grzania foteli w powyższych warunkach może powodować nadmierny wzrost temperatury, w skrajnych przypadkach – miejscowe nadpalenia siedziska lub poparzenie użytkownika. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 1104 samochody.

- 14 marca 2018 roku powiadomiono, że w samochodach marki Suzuki (modele baleno, ignis i swift), wyprodukowanych w Japonii i Indiach, w czasie eksploatacji pojazdu może dojść do zerwania paska napędowego ISG o niewłaściwej wytrzymałości. Objawem pęknięcia może być zanik działania układu ładowania, co sygnalizuje świecąca się kontrolka ładowania akumulatora, oraz wzrost temperatury silnika, sygnalizowany przez kontrolkę wzrostu temperatury silnika. Brak ładowania akumulatora może spowodować niemożliwość rozruchu silnika. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 84 samochody.
- 14 marca 2018 roku powiadomiono, że w samochodach marki Suzuki (modele baleno, ignis i swift), wyprodukowanych w Japonii i Indiach, w wyniku zastosowania błędnego oprogramowania modułu ECM (i zawartego w nim systemu ENG A-STOP) silnik może nie wyłączyć się automatycznie mimo spełnienia wymaganych warunków. Ponadto może błyskać lampka sygnalizacyjna ENG A-STOP OFF. Istnieje ryzyko, że eksploatacja pojazdu w wyżej wymienionych warunkach spowoduje niewłaściwe ładowanie akumulatora. Na rynku polskim kampanią naprawczą objęto 175 samochodów.

■ Kia

Południowokoreański producent należący do Hyundai Kia Automotive Group przeżywa rozkwit. Samochody marki, jeszcze dziesięć lat temu uznawane za budżetowe i dosyć awaryjne, aktualnie doceniane są za stylistykę, nowoczesne rozwiązania technologiczne i jakość wykonania. Potwierdza to znikoma liczba akcji przywoławczych dotyczących najnowszej edycji modelu rio.

- 25 kwietnia 2018 roku powiadomiono, że w kiach rio YB, wyprodukowanych w Ko-





rei Południowej, może nieprawidłowo działać funkcja zabezpieczenia zamka przed dziećmi. Ma ona uniemożliwiać pasażerom podróżującym na tylnych siedzeniach otwieranie drzwi podczas jazdy. Tylnie drzwi w niektórych modelach rio można otworzyć po włączeniu funkcji blokady przed dziećmi. Na polskim rynku kampanią naprawczą objęto 860 pojazdów.

■ Hyundai

Drugi z południowokoreańskich potentatów motoryzacyjnych stanowi jeszcze lepszy przykład progresu jakościowego. Model i20, często wykorzystywany w ośrodkach szkolenia kierowców i wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, na przestrzeni ostatnich trzech lat nie został objęty żadną kampanią naprawczą.

■ Toyota

O japońskim gigancie od lat mówi się, że produkuje niezawodne auta. Co ciekawe, nie znajdują to potwierdzenia w liczbie ogłoszonych na stronie UOKiK-u akcji przywoławczych.

- 20 lutego 2015 roku powiadomiono, że niektóre toyoty yaris (wyprodukowane we Francji od 8 września 2014 roku do 9 stycznia 2015 roku) mogą nie być bezpieczne dla użytkowników. Dlaczego? Bo użyto niewystarczającego momentu dokręcenia czterech śrub mocujących tylne piasty kół do belki skrętnej tylnego zawieszenia. Ewentualne poluzowanie i wypadnięcie śruby może spowodować uszkodzenie elementów hamulca tylnego, obniżając skuteczność jego działania, lub zabloko-

wanie koła, co może zwiększyć ryzyko kolizji. Kampanią naprawczą objęto 67 samochodów.

- 18 czerwca 2015 roku powiadomiono, że niektóre samochody Toyoty, w tym toyota yaris (wyprodukowane we Francji od 18 kwietnia 2001 roku do 30 marca 2007 roku) mogą nie być bezpieczne dla użytkowników. Poinformowano, że samochody wyposażone są w przednie poduszki powietrzne pasażera z napełnierzami, które według powiadomienia złożonego przez ich producenta, tj. firmę Takata, w procesie produkcji mogły zostać napełnione niewłaściwie wytworzonym materiałem. W razie odpalenia poduszki podczas kolizji może nieprawidłowo przebiegać proces jej napełniania, zwiększając ryzyko obrażeń pasażera. Ponadto w niektórych modelach wyposażonych w poduszki uruchamiane jednostopniowo (wyprodukowane przez Takatę) w miarę upływu czasu wzrasta ryzyko przedostawania się wilgoci do wnętrza napełniacza. Wpływ wzrostu wilgotności wewnątrz poduszki pasażera na przebieg procesu jej uruchomienia nie jest znany. Kampanią naprawczą objęto w Polsce 23.543 samochody.
- 4 listopada 2015 roku powiadomiono, że niektóre samochody Toyoty, w tym toyota yaris (wyprodukowane w Japonii i Francji od 13 czerwca 2005 roku do 30 grudnia 2010 roku) mogą nie być bezpieczne dla użytkowników. Poinformowano, że pojazdy objęte kampanią są wyposażone w układ elektrycznego opuszczania i podnoszenia szyb bocznych. Jest on sterowany przełącznikami, w których zastosowano styki ślizgowe. Przełączniki znajdują się w drzwiach bocznych pojazdu. W drzwiach

kierowcy umieszczono główny zespół przełączników, za pomocą którego można sterować szybami we wszystkich drzwiach. Stwierdzono, że na skutek niedostatecznej ilości smaru na stykach w głównym zespole może dojść do gromadzenia się opiłków metalu, powstających w wyniku tarcia. Opiłki mogą spowodować zwarcie w obwodzie elektrycznym. To z kolei może doprowadzić do nadmiernej wzrostu temperatury zespołu i w rezultacie dymienia oraz stopienia obudowy. W skrajnym przypadku może dojść do powstania pożaru. Kampanią naprawczą objęto w Polsce 42.405 samochodów.

- 6 maja 2016 roku powiadomiono, że niektóre toyoty yaris oraz yaris HV (wyprodukowane we Francji od 30 sierpnia 2011 roku do 26 stycznia 2016 roku) mogą nie być bezpieczne dla użytkowników. Poinformowano, że auta są wyposażone w trzypunktowe pasy bezpieczeństwa, przeznaczone dla każdego pasażera drugiego rzędu siedzeń. Dolna część pasa jest mocowana do nadwozia za pomocą uchwyty. W związku z niewłaściwym ustawieniem matrycy w procesie produkcji uchwyt może mieć ostre krawędzie. Podczas kolizji może dojść do przecięcia i oderwania dolnej części pasa od uchwytu. W rezultacie wzrasta ryzyko nieskutecznej ochrony pasażerów przed skutkami zderzenia. Kampanią naprawczą objęto w Polsce 1676 samochodów.
- 8 czerwca 2016 roku powiadomiono, że w niektórych toyotach yaris oraz yaris HV (wyprodukowanych we Francji od 13 stycznia 2015 roku do 27 lutego 2015 roku) przy dużym obciążeniu elementów mocowania amortyzatorów, np. podczas przejeżdżania przez duże nierówności, może dojść do uszkodzenia łożysk. Uszkodzenie powoduje hałas w trakcie jazdy po nierównościach lub podczas obracania kierownicą. Dalsza eksploatacja samochodu z tym uszkodzeniem może doprowadzić do oderwania się górnej części amortyzatora i utraty stabilności jazdy. W rezultacie wzrasta ryzyko kolizji. Kampanią naprawczą objęto w Polsce 978 samochodów.

Jak widać, nawet największym zdarzają się wypadki. Jednak możemy spać spokojnie. W przypadku, gdy problem dotyczy naszego samochodu, producent poinformuje nas o nim listownie i zaproponuje dalsze działania. Gorzej wygląda sprawa w przypadku zakupu auta na rynku wtórnym. Szansa na to, że informacja o akcji przywoławczej trafi bezpośrednio do nas, znacznie spada. Pozostaje zatem śledzić na bieżąco ogłoszenia publikowane na stronie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta. Do każdego dołączana jest lista numerów VIN pojazdów, w których zidentyfikowano problem. Jak na tle producentów z Azji wypadają europejskie koncerny? O tym napiszemy za miesiąc.

Dariusz Piorunkiewicz



W gąszczu przepisów

Zmiany, pomysły, propozycje, projekty, nowelizacje... W przepisach dotyczących kierowców naprawdę wiele się dzieje. Do tego stopnia, że niektóre tematy mogły umknąć nawet osobom związanym z branżą. Postanowiliśmy podsumować, co w trakcie piszczy.

Najgłośniejszą, a przy okazji najdłuższą mową o systemie CEPiK 2.0. Modernizacja Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców trwa od 2013 roku. Nowa wersja systemu miała zacząć działać w 2016, 2017 i 2018 roku. I choć wiadomo było, że w bieżącym też do tego nie dojdzie, niektóre media przez grzeczność i oficjalne potwierdzenie odwlekały podanie złej nowiny.

Teraz mówi się, że uruchomienie systemu to kwestia kolejnych dwóch – trzech lat. Nikt nie chce już podawać konkretnych terminów. Szkoda, bo na usprawnienie systemu wszyscy czekają z wytęsknieniem. By się o tym przekonać, wystarczy udać się do urzędu miejskiego i spróbować dokonać jakichkolwiek formalności związanych z samochodem. Problemem bywa nawet wykreślenie współwłaściciela, gdyż aktualna wersja CEPiK-u potrafi kilkakrotnie odrzucić dane wprowadzane przez urzędnika. Swoją drogą zastanawiające jest, że ułatwiający dokonywanie kontroli skarbowych Jednolity Plik Kontrolny i przypisany do niego system udało się uruchomić i ustalić kary za niewystawienie dokumentów przez podatnika... Opóźnienia związane z CEPiK-iem 2.0 sprawiają, że zawieszono zostaną zmiany związane z okresem próbnym dla początkujących kierowców, zielonym listkiem czy obowiązkowym doszkalaniami. To samo dotyczy likwidacji kursów reedukacyjnych i nowych zasad kasowania punktów karnych.



■ Bezpieczny senior to przebadany senior

Jeżeli dobrze pójdzie, szybciej zostaną wzięli pod lupę kierowcy w wieku 60+. Zarówno Biuro Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jak i Unia Europejska uważają, że z punktu widzenia bezpieczeństwa na drodze warto wprowadzić obowiązek regularnego badania seniorów – ze szczególnym uwzględnieniem stanu wzroku czy czasu reakcji. Propozycja stała się zaczątkiem do debaty na temat tego, kiedy seniorzy mieliby zostać poddani badaniom. Niektórzy mówią, żeby obowiązkowo przechodziły je osoby w wieku 65 albo 70 lat. Z drugiej jednak strony patrząc – ba-

danie kosztowałoby tyle, co jedno tankowanie, więc może warto poddać mu się wcześniej niż o kilka lat za późno? W przypadku zawodowych kierowców częstotliwość badań ulega skróceniu właśnie po skończeniu 60. roku życia. Skoro o nich mowa, warto wspomnieć o propozycjach dotyczących zmiany czasu pracy kierowców. Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało zmiany, w myśl których kierowca wykonujący przewóz w transporcie międzynarodowym nie byłby już w podróży służbowej, tylko w delegacji. W efekcie nie byłyby rozliczane diety i ryczałty, obecnie stanowiące większość wynagrodzenia. Dla państwa oznaczałoby to wyższe przychody z tytułu podatku, natomiast dla kierowcy nierzadko dwukrotne zwiększenie podstawy do emerytury – dla kierowców obsługujących międzynarodowe trasy wynosiłoby przynajmniej 4443 zł brutto. Dla branży od lat borykającej się z niedoborem pracowników miałyby to być kołem zamachowym.

■ Jazda bez dowodu

Rząd położył duży nacisk na wprowadzenie sankcji za cofanie liczników. Czy słusznie? Już teraz istnieją przepisy, które pozwalają na ukaranie posiadacza samochodu za zmianę wskazań licznika kilometrów, jeżeli celem miałyby być osiągnięcie korzyści majątkowej w wyniku niekorzystnego rozporządzenia mieniem przez inną osobę, czyli oszustwo. Plany zakładają, że karze ma podlegać cofanie licznika w każdym przypadku, a wyroki będą groziły zarówno właścicielowi pojazdu, jak i osobie dokonującej „korekty”. Czy zda to egzamin? „Auto



Express” podała, że w ciągu pięciu lat w Wielkiej Brytanii wszczęto postępowania dotyczące 1300 pojazdów, co zaowocowało 140 sprawami w sądzie i 117 wyrokami skazującymi. Przy skali problemu szacowanego na 2,3 miliona pojazdów! W Wielkiej Brytanii, podobnie jak w Polsce, sama „korekta” przebiegu jest dozwolona. W Niemczech została zdelegalizowana w 2005 roku. Mimo to w 2017 roku ADAC podała, że co trzecie auto ma zmniejszony przebieg. A przecież wiele samochodów z Niemiec trafia na sprzedaż na wschód Europy. ADAC postuluje, by producenci samochodów stworzyli barierę uniemożliwiającą zmienianie wskazań drogomierza. Metody polegające na okazjonalnych kontrolach przebiegu mają bowiem wiele luk. Zainteresowani wiedzą m.in., że warto obniżyć przebieg przez badaniem technicznym.

Z kolei w maju Sejm uchwalił przepisy umożliwiające jazdę bez dowodu rejestracyjnego i dokumentu poświadczającego wykupienie polisy OC. Była to formalność, gdyż niezbędne informacje i tak były dostępne w systemach teleinformatycznych. Teraz za brak wymaganych dokumentów kierowcy nie będzie jednak groził mandat. Faktyczną nowością będzie odnotowanie w systemie „zatrzymania” dowodu rejestracyjnego, np. z powodu usterek technicznych pojazdu. Zwrot będzie również następował wirtualnie – po wykonaniu przeglądu ustaną przesłanki do ograniczenia ważności dokumentu. Stawiając się w stacji kontroli kierowca będzie musiał okazać oryginał dowodu rejestracyjnego.

■ Cele – usankcjonowanie korytarzy życia i ukrócenie jazdy na zderzaku

Seria wypadków na autostradach i ekspresówkach oraz towarzyszące im niefrasobliwe zachowania kierowców, którzy nie potrafili odpowiednio ustawić aut, by umożliwić służbom ratunkowym szybkie dotarcie do miejsca zdarzenia, sprawiły, że coraz głośniej zaczęto mówić o korytarzach życia. Żeby w przyszłości podobne sytuacje nie miały miejsca, Ministerstwo Infrastruktury chce wprowadzić przepis nakładający na kierowców nakaz ustawiania samochodów po skrajnych stronach pasów ruchu w celu pozostawienia miejsca dla przejazdu karettek, straży i policji. Wiedza na temat korytarza życia będzie też weryfikowana podczas teoretycznego egzaminu na prawo jazdy. Zmiany ujęto w programie realizacyjnym na lata 2018–2019. Wraz z nimi ma wejść w życie obowiązek posiadania apteczki. W efekcie polskie przepisy staną się spójne z obowiązującymi np. w Niemczech, gdzie dobrze wyposażona apteczka jest obowiązkowa, a w korku na autostradzie kierowcy natychmiast formują korytarz życia. Pozostaje trzymać kciuki, by szkoły jazdy oraz media wykorzystywały wchodzące wprawie zmiany do uświadczenia kierowcom, jak wiele błędów popełniają



na widok pojazdu uprzywilejowanego. Niemal standardowym zachowaniem są nagłe zmiany pasa ruchu, zatrzymywanie się na pustej drodze czy skrajna niechęć do uważnego przejechania za czerwone światło, jeżeli jest to możliwe, by ułatwić jazdę pojazdowi na sygnale. A przecież nierzadko wystarcząby spoglądanie w lusterka i dojechanie do lewej lub prawej krawędzi pasa. Dopelnieniem prac z zakresu bezpieczeństwa ma być wprowadzenie przepisów, które ukrócą jazdę na zderzaku, jedną z przyczyn szybko rosnącej liczby wypadków na drogach ekspresowych i autostradach. Towarzyszyć mają temu bardziej intensywnie kontrole prędkości. Jednocześnie rząd zrezygnował z zakupu dodatkowych fotoradarów – mówiono nawet o 600 dodatkowych urządzeniach. Czy słusznie? Poprzedzony tablicą fotoradar poskramia zapędy kierowców, jednak działa tylko punktowo. Bardziej do łamania przepisów zniechęca widmo spotkania z policją, czy – jak to miało miejsce kiedyś – ukrytym fotoradarem straży miejskiej.

■ Oddolne ruchy, które zdają egzamin

Warszawa, jako jedno z ostatnich dużych miast w Polsce, zdecydowała się udostępnić bus-pasy także dla motocyklistów. Jak zwykle pojawiło się wiele głosów za i przeciw. Można było spotkać się z opiniami, że jest to uprzywilejowanie jednej grupy kierowców i zwiększanie prawdopodobieństwa wypadków – pusty pas może kusić do rozwijania wysokich prędkości, a gdy kierowca samochodu nagle postanowi zmienić pas, może dojść do tragedii. Na szczęście na razie nie ma doniesień o tragicznych zdarzeniach.

Coraz częściej mówi się o zmniejszeniu liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Jak dotąd są to oddolne inicjatywy miast. I co ważne – działają! W Warszawie czy Poznaniu zaobserwowano, że usuwając światła lub zastępując je rondami można poprawić płynność ruchu. Przeciwnikom likwidacji światła warszawski Zarząd Dróg Miejskich przypomina, że według statystyk do blisko połowy potrażeń pieszych dochodzi na przejściach z sygnalizacją. W ubiegłym roku zmianami w prawie udało się zalegalizować sekundniki, ułatwiające kierowcy ocenę, czy będzie w stanie przejechać przez skrzyżowanie na zielonym. Rozwiązanie sprzyja ekologii, ułatwiając hamowanie silnikiem oraz bezpieczeństwu – dzięki odliczaniu można uniknąć ostrego hamowania. Paweł Szramka, poseł Kukiz'15, w interpelacji do Ministerstwa Infrastruktury zauważył, że obecnie obowiązująca faza zmiany światła zielonego na żółte i czerwone jest na tyle krótka, że uniemożliwia kierowcom samochodów ciężarowych i autobusów bezpieczne wytracenie prędkości, szczególnie na mokrej nawierzchni. Efektem są niepotrzebne mandaty i niebezpieczne sytuacje, których można by uniknąć. Szramka proponuje, by wzorem Austrii czy Litwy wprowadzić pośrednie sygnały. Cały cykl wyglądałby więc następująco – zielone, migające zielone, żółte, czerwone, migające czerwone i zielone. Kierowcy nie byłiby zaskakiwani zmianą światła oraz otrzymywali sygnał, by przygotować się do jazdy. Co ważne, jest to innowacja niewymagająca znacznych nakładów – wystarczy wprowadzenie dodatkowej instrukcji do sterownika sygnalizacji.

Lukasz Szewczyk

Marzenia się spełniają!

– Własny utwór słyszany w radiu podczas jazdy samochodem to spełnienie dwóch dziecięcych marzeń jednocześnie. Bo jako dziecko zawsze marzyłem o zawodowym graniu muzyki i o tym, żeby mieć już te 18 lat i móc jeździć autem!
– mówi Filip Lato, muzyk młodego pokolenia, wykonawca hitu „100”, jednego z najpopularniejszych zeszłorocznych polskich utworów.

Jakub Ziębka: Jakie to uczucie jechać rano samochodem i słyszeć w radiu swój głos? Bo np. utwór „100”, nagrany wraz z zespołem Sound'n'Grace, na stałe zagościł praktycznie we wszystkich polskich rozgłośniach.

Filip Lato: Wspaniale! Pierwszy raz rzeczywiście poczułem to w momencie, gdy wyszedł utwór „100”, ale ostatnio przeżywam wszystko zupełnie na nowo. Chodzi o mój kolejny singiel „Halo, Ziemia”, który pojawia się w stacjach radiowych coraz częściej.

Własny utwór słyszany w radiu podczas jazdy samochodem to spełnienie dwóch dziecięcych marzeń jednocześnie. Bo jako dziecko zawsze marzyłem o zawodowym graniu muzyki i o tym, żeby mieć już te 18 lat i móc jeździć autem!

A czy uważa pan, że samochód jest dobrym miejscem na powstawanie nowych utworów i szlifowanie już napisanych?

Dobrym i niedobrym zarazem. Z jednej strony, podczas jazdy samochodem dość łatwo wpada się na nowe pomysły. Zdarzyło mi się to wielokrotnie. Ale z drugiej – trudno się te pomysły notuje lub nagrywa na dyktafon, prowadząc jednocześnie auto...

Pierwszy raz z motoryzacją zetknął się pan, gdy...

Zapewne stało się to w drodze ze szpitala do domu, niedługo po moich narodzinach! Ale tak świadomie to chyba w momencie, gdy rodzice kupowali srebrnego poloneza caro. To pierwszy nasz samochód, jaki w ogóle pamiętam. Miałem wtedy zaledwie kilka lat.

A z czym najbardziej kojarzy się panu słowo „samochód”?

Z codziennym życiem! Samochód jest mi na co dzień absolutnie niezbędny. Bez niego

nie byłbym w stanie skutecznie i sprawnie przemieszczać się między wszystkimi miejscami, w których bywam każdego dnia.

To przejdźmy teraz do konkretów. O jakim aucie mówimy?

Obecnie poruszam się fiatem multiplą. To dobry samochód dla muzyka, można do niego załadować dużo sprzętu muzycznego. Minusem zapewne jest jego niecodzienny design.

Największe, niespełnione dotąd motoryzacyjne marzenie to...

Od dziecka marzył mi się aston martin – najbardziej model DBS, który zobaczyłem pierwszy raz w filmie „Casino Royale” o agencie 007. Od tamtej pory pojawiło się oczywiście wiele nowoczesnych modeli supersamochodów, którymi również bym dzisiaj nie pogardził, ale... to raczej bardzo odległe marzenia...

A czy jest jakieś auto, do którego za żadne skarby by pan nie wsiadł?

Tak, to volkswagen golf harlequin. Ten design do mnie nie przemawia!

Zgaduję więc, że przy zakupie samochodu mocno zwraca pan uwagę na to, jak się prezentuje.

Nie mam na razie w tym zakresie zbyt bogatego doświadczenia. Na pewno przy zakupie kolejnego samochodu szczególną uwagę – poza ceną – zwrócę na jego wyposażenie. W szczególności chodzi mi o multimedia, bo czas spędzony w samochodzie prawie w całości przeznaczam na słuchanie muzyki, zarówno prywatnie, jak i zawodowo – z różniejszych nośników. Auto powinno ze mną w tym zakresie współpracować.

Dobra muzyka rzeczywiście potrafi umilić podróż, tak samo jak piękne widoki obserwowane zza szyby samochodu. Czy istnieje jakaś trasa, która szczególnie pana urzekła?

Zeszłego lata jechałem z Warszawy do Krakowa krajową siódmką, będącą akurat w przebudowie. Bardzo podobał mi się odcinek trasy za Jędrzejowem, z którego roztaczają się świetne widoki na polski krajobraz, piękne pagórki usłane kolorowymi polami. Była piękna pogoda, widok niby zwyczajny, a wywarł na mnie duże wrażenie!

A jakie wrażenie wywierają na panu polscy kierowcy? Jak ocenia pan ich umiejętności i maniery?

Średnio. Mamy na drogach wielu szeryfów, do tego obserwuję absolutny brak kultury jazdy na drogach ekspresowych i autostradach. Jazda na suwak to dla wielu polskich kierowców nieodkryta tajemnica, normą jest ignorowanie prawego pasa i lusterek. Niestety.

Pan uważa się za dobrego kierowcę?

Trudno powiedzieć. Problem polega na tym, że większość kierowców, których krytykowałem przed chwilą, zapewne uważa samych siebie za geniuszy kierownicy. Powiem więc tak – staram się nie popełniać cudzych błędów na drodze.

Na koniec zapytam, czy pamięta pan kurs na prawo jazdy i egzamin. Jeśli tak – są to dobre wspomnienia?

No jasne, to nie było wcale tak dawno! Bardzo dobrze wspominam swojego instruktora, podobnie zresztą, jak egzaminatora. Dzięki nim egzamin zdałem za pierwszym razem. Pamiętam, że koledzy nie chcieli mi uwierzyć, dopóki nie pokazałem wyrobionego dokumentu! ■

FILIP LATO

– muzyk młodego pokolenia. Cała Polska poznała go za sprawą hitu „100”, który wyśpiewał wspólnie z chórem Sound'n'Grace. Piosenka podbiła serca Polaków i znalazła się na 3 miejscu wśród najczęściej granych utworów w 2017 roku. Wiele osób może pamiętać Filipa Latę również jako finalistę The Voice of Poland, czy jedną z gwiazd programu „Twoja twarz brzmi znajomo”, emitowanego na antenie Polsatu. Niedawno na antenie rozgłosi radiowych pojawi się singiel „Halo, Ziemia”, zwiastujący płytę artysty. Jej premiera przewidziana jest na wrzesień tego roku. Płyta wyjdzie nakładem wytwórni Gorgo Music.



Jak świecisz, tak widzisz!

Mam kilka uwag o oświetleniu zewnętrznym samochodów i motocykli. W szczególności skoncentruję się na reflektorach oświetlających drogę przed pojazdem.



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

Producenti pojazdów, nie tylko najbardziej prestiżowych, ale również popularnych, instalują w pojazdach coraz nowocześniejsze źródła światła. Można już chyba powiedzieć, że klasyczne oświetlenie i lampy ksenonowe są passe. Wypierają je światła w technologii LED. Mimo to również klasyczne reflektory, wykorzystujące najczęściej żarówki halogenowe, mogą być dobrym źródłem światła. Bardzo istotne jest jednak to, żeby właściwie zadbąć o oświetlenie. Na co więc warto zwrócić szczególną uwagę?

■ Właściwa regulacja

Klasyczne reflektory mają możliwość regulacji strumienia światła, co wprost przekłada się na to, jak oświetlają drogę przed pojazdem. Dotyczy to nie tylko wysokości świecenia, która finalnie przekłada się na zasięg światła, ale również kierunku padania strumienia światła.

Właściwa regulacja reflektorów samochodowych i motocyklowych to jeden z najbardziej zaniedbanych tematów związanych z obsługą pojazdu. Dlaczego o tym zapominamy? Można przecież śmiało postawić tezę, że odpowiednio wyregulowane reflektory zapewniają bezpieczeństwo. Zarówno nam, jak i innym użytkownikom dróg.

Jak więc je regulować? Oczywiście możemy udać się do stacji kontroli pojazdów. Niestety, często okazuje się, że diagnosta dość niechętnie lub niechlujnie regulują reflektory. Jestem jednak przekonany, że każdy instruktor wie, na jaką odległość powinny oświetlać drogę światła mijania oraz drogowe. Nic zatem prostszego, wystarczy odszukać dwie śruby regulacyjne, które z reguły poskręcane są kluczem imbusowym i znajdują się przy reflektorze.

Doskonałym miejscem do wykonania regulacji będzie pusty plac manewrowy lub inne podobne miejsce, gdzie będziemy mogli bezpiecznie pozostawić pojazd z uruchomionymi światłami mijania i drogowymi. Po zmroku wystarczy wówczas wyznaczyć sobie (np. pachółka-



mi) odległość 40 metrów (właściwą dla światel mijania), wyregulować zasięg i kierunek światła. Pamiętajmy przy tym, że w Polsce i w każdym innym kraju, gdzie obowiązuje ruch prawostronny, reflektory powinny lepiej oświetlać prawą część jezdni i pobocze niż lewą.

Należy również pamiętać o tym, żeby regulacji dokonywać w nieobciążonym pojeździe i regulator położenia światel mijania ustawić na pozycję 0. Po co? Taka regulacja ma ścisły związek z tym, w jakim stopniu zostaje w czasie jazdy załadowany samochód. Im większy ładunek, tym wyżej znajdzie się przód pojazdu. To wymaga korekty. Światła mają przecież oświetlać drogę cały czas tak samo, a nie świecić na wierzchołki drzew!

■ Światła muszą być czyste

Niesłuchanie ważna jest czystość reflektorów. Brud oraz ewentualne uszkodzenia (zarysowania) rozpraszają światło i przestaje ono być już tak skuteczne, jak powinno. Pamiętajcie zatem również o częstym czyszczeniu szkieł reflektorów. Co jakiś czas, podczas gruntownej pielęgnacji samochodu, można je także poddać regeneracji. Polega ona na wypolerowaniu i nałożeniu np. lakieru bezbarwnego, który zabezpieczy szkło przed działaniem czynników atmosferycznych, milionów kamyczków oraz innych zanieczyszczeń.

■ Nowoczesne systemy oświetlenia

Nie należy bać się nowoczesnych systemów oświetlenia. Także technologii LED, która jest obecna w motoryzacji. Światła LED-owe są już nie tylko w najbardziej prestiżowych autach, ale nawet samochodach osobowych i motocyklach segmentu B i C. Co ważne, charakteryzują się one tym, że oświetleniem steruje komputer. Na podstawie informacji zbieranych przez kamery śledzące przestrzeń przed pojazdem tak kieruje wiązką światła, żeby nie oślepić nadjeżdżających z przeciwka i jednocześnie zapewnić jak najlepsze oświetlenie całej drogi. Jeżeli ktokolwiek z was będzie miał okazję kierować samochodem z aktywnymi światłami LED, niech koniecznie wybierze się na nocną przejażdżkę nieoświetlonymi drogami!

Jestem przekonany, że każdemu naszemu kursantowi należy wpoić, że dobre i sprawne oświetlenie pojazdu to bezpieczeństwo kierowcy i innych użytkowników drogi. Jak kierujący ma odpowiednio wcześniej zauważyć pieszego, jeżeli jego reflektory będą posyłały światło w korony przydrożnych drzew? Myślę, że warto też nauczyć regulacji światel mijania w zależności od załadowania pojazdu, żeby nie oślepić nadjeżdżających z przeciwka! ■

SPSADMi
System Zarządzania OSK

Zarządzanie **Twoim OSK** nigdy nie było **tak proste!**

► Poznaj **SPS ADMi!**

Testuj za darmo!
Skorzystaj z **7-dniowego**
okresu próbnego



Skontaktuj się z nami!
91 431 43 95

www.spsadmi.pl/testuj-za-darmo



Mały SUV spod znaku czterech pierścieni trzyma cenę, mimo że jest jednym z najstarszych modeli grupy Volkswagena. Q3 zostało zaprezentowane w 2011 roku, trzy lata później przeszło kurację odmładzającą, a w bieżącym sezonie doczeka się następcy. Celem nie jest bynajmniej odświeżenie wyglądu. Powolna ewolucja stylizacji Audi czy wiele stylistycznych analogii z Q5 drugiej generacji sprawiają, że Q3 wygląda nowocześnie. Potrzebuje jednak trochę nowej technologii. Produkowane przez fabrykę Seata w Martorell Q3 nie bazuje na najnowszych rozwiązaniach koncernu, czyli modularnej platformie MQB. Jego szkieletem jest pamiętająca jeszcze czasy golfa V płyta PQ35. I to właśnie jej ograniczona plastyczność jest jedną z przyczyn ograniczonej przestrzenności wnętrza – Q3 ma niemal identyczny rozstaw osi, co krótsze o 22 cm Q2, więc nie rozpieszcza pasażerów drugiego rzędu ilością miejsca na nogi.

Do wyglądu wnętrza nie można mieć zastrzeżeń. Zostało zaprojektowane z typowym dla Audi eleganckim minimalizmem. Od standardów znanych z większych modeli odstaje jakość wykonania. Plastik w dolnej części kokpitu nie różni się od stosowanych przez popularne marki. Audi Q3 nie zachwyca też ergonomią. Wąskie i krótkie wnętrza nie pozwoliło na umieszczenie na tunelu środkowym wygodnego pokrętki do obsługi systemu multimedialnego – pokrętko z czterema przyciskami funkcyjnymi znajduje się na desce rozdzielczej, co zmusza wielu kierowców do odrywania pleców od oparcia fotela, gdy chcą do niego sięgnąć. Panel klimatyzacji został umieszczony zbyt nisko, a kierownica, niczym w samochodzie dostawczym, jest nienaturalnie pochylona, a kierowca siedzi z nogami wyraźnie zgiętymi w kolanach.

Modnym być

Ostatnia dekada upływa pod znakiem rosnącego zainteresowania SUV-ami, jak również autami z półki premium. Audi Q3 łączy pożądane przez klientów cechy. Kto chce być modny, musi dużo zapłacić.



Małe audi nadrabia właściwościami jezdny i pewnością prowadzenia, których brakuje wielu kompaktom. W przeciwieństwie do bmw X1, które nastawami zawieszenia i pracą dołączanego napędu na tylną oś próbuje tuszować swoje przednionapędowe korzenie, audi pozwala sobie na przewidywalną podsterowność. Na zawieszeniu większego wrażenia nie robiły możliwości 184-konnego diesla 2.0 TDI, który do 100 km/h przyspiesza w 7,9 s, a w cyklu mieszanym zuży-

wa 7 l/100 km. Audi ma też w ofercie 220-konne benzynowe 2.0 TSI, a do 2016 roku dostępne było sportowe RS Q3 z pięciocylindrowym benzynowym 2.5 TFSI (340 KM, 450 Nm), które w dodatkowo wzmocnionej wersji performance (367 KM, 465 Nm) już po 4,4 s od startu osiągało 100 km/h i rozpędzało się do 270 km/h. Mnogość wersji jest jedną z najważniejszych różnic między autami popularnymi i należącymi do klasy premium.

Ostra jazda

Dlaczego warto zapoznać się z przełożoną na język polski książką Adama Lashinskiego „Ostra Jazda. Za kulisami dążeń Ubera do dominacji na świecie”? Bo to dzieło nietuzinkowe, które czyta się jak powieść. Ale tutaj bohaterowie oraz przywołane wydarzenia są prawdziwe...

Zwiększony do 17 cm prześwit nie powinien być zresztą traktowany jako zachęta do wypadów na bezdroża czy zniszczone drogi. Na co dzień ułatwia wsiadanie i wysiadanie, a od święta – wspięcie się pod wyższy krawężnik bez obaw o zarysowanie progu lub dolnej części zderzaka. Cieszy też, że w bazowej wersji wymienione elementy – wbrew aktualnym trendom – nie są lakierowane. Kto chce zadać szyku na ulicach, może wybrać pakiety stylistyczne, które eliminują praktyczne plastikowe elementy nadwozia. Na 19-calowych kołach sposób wybierania nierówności był mało subtelny, jednak to kosztowna i mało praktyczna opcja, na której wybór zdecyduje się niewielki odsetek zamawiających auto.

Cennik audi Q3 otwiera wersja z 125-konnym benzynowym silnikiem 1.4 TFSI za 121 tys. zł. Najtańsza odmiana napędzana przez diesla 2.0 TDI (150 KM) kosztuje 141 tys. zł. W obu przypadkach klient otrzyma SUV-a z manualną skrzynią, napędem na przednią oś, ręczną sterowaną klimatyzacją czy czarno-białym ekranem komputera pokładowego. Ceny dodatków są wysrubowane. Dość powiedzieć, że za tempomat producent liczy sobie 1460 zł. Paleta dodatków jest bardzo rozbudowana, a dzięki programowi Audi exclusive możliwości personalizacji są niemal nieograniczone – do wyboru jest blisko sto lakierów, liczne gatunki skóry oraz materiałów dekoracyjnych wnętrza. Granicę wyznacza więc fantazja klienta i zasobność jego portfela – cena prezentowanego auta przekroczyła ćwierć miliona złotych. A za taką kwotę można z powodzeniem kupić audi Q5 bądź A6.

Polityka cenowa marki i mankamenty Q3 niespecjalnie przeszkadzają klientom. Serwis focus2move.com informuje, że w 2017 roku Q3 było 67. najczęściej wybieranym modelem w Europie. Z liczbą 80.153 sprzedanych egzemplarzy wyprzedziło m.in. hyundaia i30, opła insignię, audi Q2 i Q5, jępa renegade, forda mondeo, hondę civic czy dacie logan.

Lukasz Szewczyk

Uber – cóż to takiego? Takiego pytania z pewnością nie zadałby dzisiaj żaden młody człowiek choć trochę interesujący się nowymi technologiami. Ta aplikacja, stworzona w 2010 roku w Stanach Zjednoczonych, wywołała prawdziwą rewolucję w przewozach pasażerskich. Bo kto wcześniej pomyślałby, że w kieszeni można mieć narzędzie, za pomocą którego szybko i łatwo wezwiemy nieznanego, żeby zawiózł nas tam, dokąd chcemy?

Zarówno Travis Kalanick, szef amerykańskiego giganta, jak i sam Uber mają reputację walecznych, nieugiętych i bezwzględnych wobec rywali. Kierowały nimi podziw i odraza, gdy lekceważyli regulacje prawne, wywoływali nagłą zapaść w transporcie taksówkarskim i wzbudzali kontrowersje w kwestii potencjalnego wyzyskiwania kierowców. Zmienili nawet głęboko zakorzenione zachowania konsumentów – by zgodnie z zasadą wpojona przez rodziców w dzieciństwie nie wsiadać do samochodu z nieznanym.

„Ostra jazda. Za kulisami dążeń Ubera do dominacji na świecie” to pierwsza wnikliwa próba przyjrzenia się globalnemu imperium. Doświadczony dziennikarz i autor bestsellera „Inside Apple”, Adam Lashinsky, starał się poznać podłoże ambicji Trvisa Kalanicka, sięgających skromnego życia w dzieciństwie. Przedstawił podejrzane początki firmy, jej szybki rozwój i ekspansję w różnych dziedzinach przemysłu.

Lashinsky opierał się na wywiadach przeprowadzonych z Kalanickiem na prawach wy-



łączności i na informacjach od wielu innych osób, które podzieliły się szczegółami o zewnętrznych i wewnętrznych walkach o władzę w Uberze. Zbadał również nieudane wejście Ubera na rynek chiński oraz zawziętą rywalizację między Kalanickiem i jego rywalami z Google'a, Tesli, Lyfta i General Motors w konstruowaniu autonomicznych pojazdów. Lashinsky usiadł nawet za kółkiem jako kierowca Ubera, żeby na własnej skórze poczuć, jak to jest.

Uber nie schodzi z nagłówków gazet za sprawą imponujących wycen i błyskawicznego rozprzestrzenienia się na całym świecie. Ale ta książka to pierwsza relacja o tym, jak stał się gigantem i jak zamierza podbić przyszłość.

red



Nie oddawajmy pola, idźmy na kompromis!

Bardzo dobrze, że obecne pokolenie młodych ludzi jest wymagające, bo będzie śmiało stawiać coraz większe wyzwania szkołom jazdy, zmuszając je do większej kreatywności i zaangażowania. Jednak ze względu na specyfikę branży nie można oddać im całego pola. Koniecznością stało się szukanie kompromisowego podejścia, żeby obie strony były zadowolone.



Marek Kasprzyk,
właściciel szkoły jazdy
Quattro
z Krakowa i Nowego Sącza

Wraz z postępującą zmianą mentalności kolejnych pokoleń tworzy się nowy profil klienta polskiej szkoły jazdy. Statystyczny kursant zachowuje się zupełnie inaczej niż odwiedzający ośrodek jeszcze dziesięć lat temu. Kiedyś kandydat na kierowcę przychodził do szkoły jazdy bez konkretnych wymagań. Był przekonany, że oddaje się w ręce ludzi, którzy wiedzą, co robią. On miał być tylko posłuszny, brać, co dają, a na końcu podziękować i być zadowolonym. Takie podejście z pewnością podobało

się właścicielom szkół jazdy i instruktorom. Na szczęście te czasy się skończyły!

■ Absurdalne wymagania

Obecni klienci szkół jazdy są dużo bardziej dociekliwi i wymagający niż kiedyś. To, co niegdyś kursantom nie przyszłoby w ogóle do głowy, teraz jest czymś zupełnie normalnym. Zdarza się jednak, że wymagania kursantów są absurdalne. Nie brakuje kursantów, którzy wymagają wszystkiego, sami niewiele wnoszą, a do tego narzekają na ceny. Stale rośnie liczba osób pragnących mieć wszystko „na już”. Kurs ma się rozpocząć tego dnia, kiedy wpłynęło zgłoszenie o chęci uczestnictwa. Szkoła jazdy powinna zająć się całą biurokracją, łącznie z wyrobieniem PKK, ustalaniem terminów egzaminów, a w ekstremalnych przypadkach – bada-

niem lekarskim! Kursanci chcą, żeby kurs trwał maksymalnie miesiąc, pojazdami identycznymi jak na egzaminie (łącznie z kolorem). Terminy jazd zawsze mają być dopasowane do ich grafiku. Chodzi oczywiście o najbardziej oblegane godziny, również w weekend.

Kursanci mają także swoje preferencje co do instruktora. Najlepiej byłoby, gdyby nie był za młody, ale też nie za stary. Do tego oczywiście cierpliwy, elokwentny, empatyczny. Ma wymagać tyle, ile kursantom pasuje. Powinien być kontaktowy, mieć zbliżone do nich zainteresowania. Po co? Ano po to, żeby podczas szkolenia praktycznego było o czym pogadać, bo to aż 30 godzin! Instruktor powinien także świetnie się ubierać, być wysoki, atletycznie zbudowany i niezmiernie przystojny. A instruktorka? Olśniewająco śliczna, obowiązkowo chodząca w szpilkach.

■ Przyjmowanie właściwej postawy

Kursanci życzyliby sobie, żeby instruktor podjeżdżał po nich pod dom, by od razu mogli rozpocząć szkolenie i zwykle tam też je kończą. Oczywiście bez względu na odległość od siedziby szkoły, korków czy wszelkich dodatkowych kosztów z tym związanych.

No i chcieliby, żeby cena kursu wynosiła 1300 zł, łącznie z kompletem materiałów szkoleniowych, badaniem lekarskim, opłatami egzaminacyjnymi i jeszcze jakąś gratisową godzinką jazdy przed egzaminem. Do tego najlepiej, gdyby płatność mogła być rozłożona na kilka miesięcy.

Powyższy opis jest oczywiście lekko przerysowany. Ma jednak na celu zwrócenie uwagi na ważną kwestię. Chodzi o wdrażanie skutecznych procedur przeprowadzania kursów i dobierania właściwego podejścia do kursanta, tak żeby przede wszystkim nie stracić go jako klienta i jednocześnie umiejętnie „wyprostować” jego oczekiwania, a na końcu im sprostać.

■ Klient panem? Może, ale nie naszym

Szkoły jazdy to jednostki edukacyjne. Z kolei instruktor nauki jazdy jest nauczycielem, mentorem, szkoleniowcem, który musi poprowadzić ucznia do celu, po drodze budując właściwą więź i autorytet. Nie można osiągać sukcesów szkoleniowych, jeśli klienta, czyli kursanta, przyjmiemy jak „pana”, który będzie dyktował warunki. Nie możemy porównać się jednak do szkół publicznych. Dlaczego? Bo tam nauczanie odbywa się bezpłatnie, u nas – nie. „Płacę – wymagam” – chyba każdy zna to powiedzenie, prawda? Ale ono również nie znajduje stuprocentowego zastosowania w naszej branży. Nie znaczy to jednak, że kursant nie może stawiać żadnych warunków.

Zasady przeprowadzanych szkoleń powinny być klarowne i prezentowane kursantowi z góry. Powinno to się dziać najpóźniej w trakcie pierwszej wizyty w biurze OSK. Zasady realizacji kursów muszą być opisane na stronie internetowej (choćby ogólnie). Kursanci powinni wiedzieć, że one istnieją i dotyczą wszystkich.

■ Bez pisemnej umowy ani rusz!

Rozpoczęcie kursu musi zostać przypieczętowane podpisaniem umowy z klientem. To właśnie tam muszą precyzyjnie zostać opisane warunki prowadzenia szkolenia. Wszystko po to, żeby uniknąć nieprzyjemnych sytuacji, żeby kursant nie miał pretensji, że nie zostały spełnione jakieś ustalenia. W sytuacji spornej można po prostu odwołać się do zapisów w umowie. Wówczas tłumaczenie kursanta typu „bo nie wiedziałem” lub „bo mi nie mówiono” jest bezpodstawne.

Nie powinniśmy ustalać niczego ustnie. Powód jest prosty. Istnieje spore prawdopodobieństwo



powstania błędów komunikacyjnych między kursantem a OSK. Dlaczego? Obie strony nie operują tym samym nazewnictwem, a pewne słowa mogą zostać przez kursanta niewłaściwie lub po prostu niezgodnie z naszą intencją odebrane. Kandydat na kierowcę może również o pewnych ustaleniach po prostu zapomnieć. Umowa dotycząca przebiegu kursu nauki jazdy daje obu stronom gwarancję, że wszystkie ustalenia z początku kursu nie ulegną zmianie, a jeśli tak, to na pewno nie bez konkretnych konsekwencji.

■ Nie tylko kursant ma prawo wymagać!

Kursant jak najbardziej ma prawo wymagać. Takie samo prawo przysługuje jednak szkole jazdy. Jej wymagania powinny być stawiane śmiało i konkretnie, a wtedy z pewnością pozwolą uniknąć wielu problemów. Oto najważniejsze:

- podpisanie umowy dotyczącej przeprowadzenia kursu
- konkretne ustalenie kosztów i sposobu zapłaty
- ustalenie metody płatności (kiedy i w jaki sposób)
- przyjęcie systemu umawiania się na zajęcia, dogodnego dla obu stron
- precyzyjne ustalenie czasu trwania kursu (na ile to możliwe)
- ustalenie, jakimi pojazdami szkoleniowymi prowadzone są jazdy szkoleniowe
- określenie, gdzie rozpoczynają się jazdy
- ustalenie, jakie są konsekwencje absencji na zajęciach, zwłaszcza praktycznych

– określenie, co jest w cenie kursu (dla uniknięcia przypadkowych ukrytych kosztów)

– zaakcentowanie prawa instruktora do niewyrażenia zgody na zakończenie kursu po wymaganej minimalnej liczbie godzin zajęć szkoleniowych, jeśli kursant nie nabył umiejętności pozwalających na podejście do egzaminu wewnętrznego z szansą jego zdania.

■ Zadowolone mają być obie strony!

Nie chodzi o to, żeby wszystkie wymagania kursantów były bagatelizowane czy z góry uznawane za bezsensowne. Bardzo dobrze, że obecne pokolenie młodych ludzi jest wymagające, bo będzie śmiało stawiać coraz większe wyzwania szkołom jazdy, zmuszając je do większej kreatywności i zaangażowania. Jednak ze względu na specyfikę branży nie można oddać im całego pola. Bo ostatecznie to my, jako szkoleniowcy, wiemy, jak doprowadzić kursantów do sukcesu za kierownicą. To nasze zadanie, za które otrzymujemy pieniądze.

Koniecznością stało się szukanie kompromisowego podejścia, żeby obie strony były zadowolone. Kursanci muszą wiedzieć, że po kursie idą na egzamin państwowy z pewnością siebie opartą na umiejętnościach, a po odebraniu prawa jazdy nie będą bali się jeździć samodzielnie. To może się stać m.in. dzięki rozsądnym i w pełni respektowanym zasadom panującym w szkole jazdy. Natomiast OSK musi stale pracować nad udoskonalaniem regulaminu przeprowadzania kursów, żeby skutecznie prowadzić wysokiej jakości szkolenia, nie tracąc klientów, a przy tym realizować się zawodowo i godnie żyć. ■

Seniorzy jeżdżą bezpiecznie

Osoby starsze są w Polsce najszybciej rosnącą grupą kierowców, do tego bardzo dbają o bezpieczeństwo. Dlatego uprawnienia do kierowania pojazdem powinny być im odbierane tylko w rzeczywiście uzasadnionych medycznie przypadkach – uważają autorzy badań prowadzonych wśród seniorów przez Instytut Transportu Samochodowego.

W roku 2050 w krajach Unii Europejskiej odsetek osób mających powyżej 50 lat wyniesie prawie 50 proc. Proces szybkiego starzenia się społeczeństwa jest nieunikniony. Nie ominie też naszego kraju.

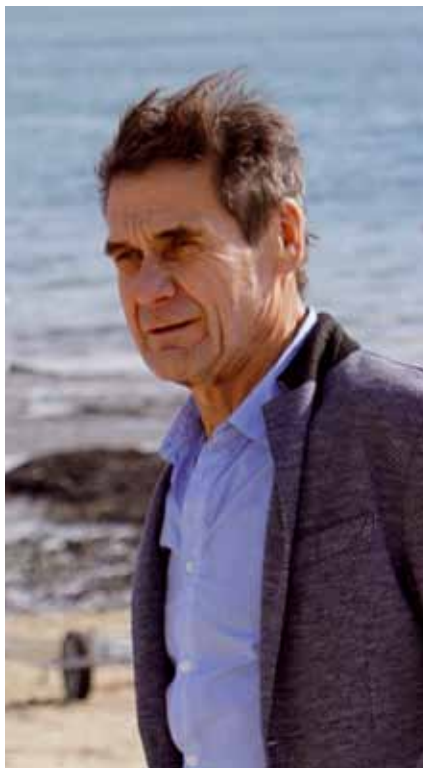
Polskie prawo jazdy posiada aktualnie ok. 8 mln kierowców. Już niedługo ich liczba ulegnie zwiększeniu. Eksperti ds. BRD coraz częściej zadają więc sobie pytanie, czy seniorzy stwarzają duże problemy związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Bo przecież wielu starszych kierowców ma bezterminowe prawo jazdy, uzyskane nawet kilkadziesiąt lat wcześniej. Nigdy potem nie aktualizowali wiedzy i nie doskonalili swoich umiejętności. Do tego trzeba dodać zmiany biologiczne i mentalne postępujące wraz z wiekiem, mające znaczący wpływ na umiejętność kierowania pojazdem.

■ Czy wiek ma znaczenie?

Jak kierowcy-seniorzy postrzegają samych siebie postanowili dowiedzieć się eksperci z Instytutu Transportu Samochodowego. Przebadali reprezentatywną grupę kierowców z Mazowsza (z co najmniej 30-letnim stażem za kierownicą) w wieku 50 lat i więcej.

– Wyniki pokazały, że kierowcy, pomimo deklarowanej świadomości wpływu wieku na zdolność bezpiecznego kierowania pojazdami, uznają mimo wszystko, iż jest to jeden z najmniej istotnych czynników warunkujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym – zauważa jedna z autorek badań, Maria Dąbrowska-Loranc z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.

Mimo że duży odsetek kierowców (ponad 66 proc. badanych) widzi potrzebę odbywania dodatkowych szkoleń doskonalących umiejętności za kółkiem, tylko jedna czwarta z nich brała kiedykolwiek udział w takich kursach. Najbardziej skore do takiego twierdzenia są kobiety oraz osoby z Warszawy. Natomiast najbardziej pożądane byłoby szkolenie wskazujące mocne i słabe strony osób kierujących pojazdem.



■ Warszawiacy unikają nocnej jazdy

Wyraźną różnicę pomiędzy badanymi kobietami i mężczyznami widać, gdy pyta się ich o planowanie podróży samochodem. Panie zwracają szczególną uwagę na to, żeby prowadzić auto tylko w dzień. Za to mężczyźni skupiają się na odpowiednim planowaniu miejsc postoju i odpoczynku. Kobiety znacznie częściej niż panowie tak planują trasy, żeby uniknąć jazdy w nocy oraz niebezpiecznych odcinków. Co ciekawe, kierowcy z Warszawy częściej niż inni unikają jazdy w nocy.

Badanie świadomości kierowców 50+ odnośnie zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego pokazuje również, że seniorzy poruszają się bezpiecznie, bo lepiej znają kodeks drogowy

(uważa tak 40 proc.). Dwie trzecie z nich jest zdania, że starsi kierowcy prowadzą auto bezpieczniej niż inni, bo mają większe doświadczenie. Tyle samo wskazuje, że szybka jazda zawsze jest bardziej niebezpieczna, niezależnie od umiejętności prowadzącego pojazd.

– 80 proc. wskazuje, że korzystanie z telefonu komórkowego podczas jazdy stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a dla 43 proc., że fotoradary są dobrym rozwiązaniem prewencyjnym wobec kierowców łamiących przepisy – wylicza Maria Dąbrowska-Loranc.

■ Edukować, nie odbierać

Autorzy badań zwracają uwagę, że osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierujących, do tego bardzo dbającą o bezpieczeństwo (kierowcy powyżej 60. roku życia powodują mniej niż 4,5 tys. wypadków rocznie). Do odbierania uprawnień do kierowania pojazdem osobom starszym powinno dochodzić tylko w rzeczywiście uzasadnionych medycznie przypadkach. Edukacja, obok badań lekarskich oraz nowoczesnej techniki i technologii w pojazdach i na drogach, jest najbardziej skutecznym sposobem na zapewnienie możliwości kierowania jak najdłużej, bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym. Uniemożliwienie prowadzenia pojazdów osobom starszym może być przyczyną ich wykluczenia społecznego. Szczególnie dotyczy to mieszkańców małych miejscowości.

Analizy poświęcone starszym kierowcom potwierdzają, że seniorzy bardziej dbają o bezpieczeństwo niż kierowcy z innych grup wiekowych, mimo potencjalnych ograniczeń nie wykazują wysokiego ryzyka spowodowania wypadku drogowego. Co ważne, wynikające z wieku ułomności w prowadzeniu pojazdów nadrabiają redukując prędkość, ograniczając jazdę w nocy, zapinając pasy bezpieczeństwa, nie pijąc alkoholu przed jazdą, korzystając ze sprawdzonych tras i lokalnych dróg z mniejszą liczbą skrzyżowań.

Jakub Ziębka

Z pasami na bakier

Teoretycznie wszyscy wiedzą, że ratują życie i należy je zapinać. W praktyce obowiązek ten jest lekceważony bądź wykonywany niestarannie, co przekłada się na realne zagrożenie zdrowa i życia.

Z liczbami trudno dyskutować. Szczególnie gdy są tak wyraziste, jak parametry opisujące wypadki drogowe – w większości krajów główną przyczynę śmierci osób w młodym lub średnim wieku. Ofiar mogłoby być mniej. Podstawowym, a zarazem najważniejszym systemem bezpieczeństwa w samochodach są pasy. Z raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że zapina je 83 proc. kierowców i 87 proc. pasażerów przedniego siedzenia, a z tyłu zaledwie 59 proc. osób. W USA pasy są zapinane przez 90 proc. osób jadących z przodu. W Niemczech – i to bez względu na rząd foteli – zapina je 98 proc. (a przynajmniej tak twierdzi). Po klamrę pasa sporadycznie sięgają pasażerowie autobusów, a przeciętne w dużym pojeździe są one tak samo ważne. W przykładającej wagę do bezpieczeństwa Norwegii obowiązek zapinania pasów w autobusach lekceważy jedynie 25 proc. pasażerów. Kontrole są faktycznie przeprowadzane. Pierwsze przewinienie najczęściej kończy się pouczeniem, drugie – mandatem o równowartości 750 zł. Kary za niekorzystanie z pasów mogą być jeszcze wyższe. W Wielkiej Brytanii sięgają równowartości 2500 zł.

■ Czy pasy mogą zaszkodzić? Tak, ale w skrajnych przypadkach

Do używania pasów można przymuszać sankcjami. Kluczem do sukcesu powinna być jednak świadomość. Społeczeństwa wielu państw zrozumiały już, że palenie szkodzi. Szacunki mówią, że dym papierosowy odpowiada za 25–50 proc. chorób nowotworowych. Przejaskrawiając można stwierdzić, że rezygnacja z pasów bywa jeszcze bardziej szkodliwa dla zdrowia. Z badań przeprowadzonych w USA wynika, że 50–60 proc. osób, które zginęły w wypadkach, nie miało zapiętych pasów. Pasy chronią też przed średnimi i ciężkimi obrażeniami, redukując prawdopodobieństwo ich wystąpienia nawet o 60 proc. Niektórzy wychodzą z założenia, że pasy warto zapinać tylko na czas jazdy poza obszarem zabudowanym. Niestety, tego typu teorie nie znajdują pokrycia w rzeczywistości. Amerykańskie NHTSA podaje, że do większości tragicznych wypadków dochodzi w promieniu 40 kilometrów od domu i przy prędkościach poniżej 64 km/h.

Czy pasy mogą zaszkodzić? Owszem. Przykładem jest zakleszczenie się pasa w tonącym lub palącym się samochodzie – tego typu wy-



padki stanowią jednak mniej niż 1 proc. całości, co w kombinacji z zakleszczoną klamrą pasa czyni zjawisko skrajnie nieprawdopodobnym. Innym często używanym przykładem ma być wypadnięcie, z powodu niezapięcia pasów, z pojazdu rozrywanego przez drzewo lub inną przeszkodę i szczęśliwe ocalenie życia. Badania przeprowadzone przez amerykańskie NHTSA nie pozostawiają jednak złudzeń. Ginie 80 proc. osób, które podczas wypadku wypadły z pojazdu. Niemal zawsze rozbudowane struktury bezpieczeństwa auta są najlepszą ochroną dla pasażerów. Gdy pasy nie zostały zapięte, aktywowana w momencie zderzenia poduszka powietrzna staje się śmiertelnym zagrożeniem dla kierowcy. Jego ciało nie zostanie przytrzymane przez pas, by chwilę później uderzyć w airbag, z którego uchodzi już gaz, tylko rozbije się o napelniający się z ogromnym impetem worek. Energię, z jaką działają poduszki powietrzne, doskona-

le obrazują dziesiątki filmów w serwisie YouTube – jedną z bardziej popularnych warsztatowych „zabaw” jest detonowanie poduszek powietrznych, nierzadko z siedzącą na nich osobą.

■ Symulator, czyli lekcja przemawiająca do wyobraźni

Każda wsiadająca do auta osoba powinna mieć świadomość, że pasy zapina się wyłącznie dla własnego dobra. Jak ją zbudować? Wystarczyłoby, żeby każda szkoła jazdy została zobligowana do posiadania najprostszego symulatora zderzeń, czyli osadzonego na pochyłym stelażu fotela z pasem bezpieczeństwa. Nawet przeciętnie utalentowany mechanik amator jest go w stanie zbudować z elementów kupionych w punkcie skupu złomu. Przekonanie się na własnej skórze, jakie siły działają na ciało podczas uderzenia w przeszkodę przy prędkości 5–15 km/h jest



lekcją przemawiającą do wyobraźni. Chcieć to móc. Tego typu symulatory zderzeń posiada m.in. Białostocka Akademia Jazdy „Egzaminator”, Skoda Auto Szkoła czy Szkoła Jazdy „Drift”.

Wielu kierowców traci cierpliwość, gdy kolejny raz musi przypominać pasażerom tylnej kanapy o konieczności zapięcia pasów. Inni, próbując przemówić im do wyobraźni, krótkim kopnięciem w pedał hamulca na pustym odcinku drogi zarządzają „zbiórkę u kierowcy” i obserwują, jak chwilę później pasażerowie sięgają po klamry pasów. Czasami poziom nieświadomości bywa porażający. Porsche prezentacje nowych modeli samochodów dla przedstawicieli mediów bardzo często urządza na torach wyścigowych, a jednym z koronnych punktów programu jest jazda na czas. Aby zajęcia przebiegały sprawnie, po każdym przejeździe kierowca zamienia się miejscami z pasażerem. Podczas jednej z imprez dziennikarka ze Wschodu uznała, że pasy będą jej niepotrzebne. Jak dużym było to błędem przekonała się już po pierwszym hamowaniu, gdy zatrzymała się na desce rozdzielczej porsche 911 carrera S. Szczęście w nieszczęściu, że skończyła się na urażonej dumie.

■ Fatalne wypadki

Raz na jakiś czas wypadki dotyczące pasów zaliczają też osoby ze świata show-biznesu, koncerty motoryzacyjne czy instytucje działające na rzecz bezpieczeństwa. W marcu na Twitterze pojawił się film z dziennikarzami TVP, którzy w szampańskich nastrojach wracali spod skoczni w Planicy po triumfie Kamila Stocha. Niestety, Włodzimierz Szaranowicz, Maciej Kurzajewski i Przemysław Babiarz nie zapięli pasów. O sprawie szybko zrobiło się głośno, a na dziennikarzy spadła fala hejtu.

W 2014 roku Volvo świętowało jubileusz wprowadzenia trzypunktowych pasów. Z tej okazji pojawiła się też informacja prasowa z pakietem zdjęć. Na jednym widać sylwetkę człowieka pochyloną w stronę środka samochodu z pasem wyraźnie odstającym od miednicy. Eksperti zajmujący się bezpieczeństwem natychmiast zauważyli, że gdyby doszło do kolizji, pas prawdopodobnie nie oparłby się na kolcu biodrowym, co mogłoby doprowadzić do obrażeń organów wewnętrznych.

Jeszcze poważniejszą wpadkę wizerunkową zaliczyła Generalna Inspekcja Transportu Drogowego. Na facebookowym profilu GITD pojawił się post promujący zapięcie pasów. Motywem przewodnim była grafika z dzieckiem siedzącym na podkładce, a nie w foteliku. Nie wystarczyła ona jednak, by pas ułożył się prawidłowo, czyli w połowie szerokości obojczyka. Z jednej strony przebiegał po szyi, a z drugiej pod pachą. W takiej sytuacji nawet lekkie uderzenie mogłoby spowodować poważne obrażenia ciała u dziecka, a do otarcia skóry na szyi wystarczyłoby już ostre hamowanie. Pod wpisem na Facebooku rozlała się fala krytyki. W końcu został on usunięty, a dociekliwi dowiedzieli się od przedstawicieli GITD, że to wpadka osoby zamieszczającej post. Poczucie to niewielkie – w końcu można oczekiwać, że w instytucji mającej działać na rzecz porządku i bezpieczeństwa na drogach pracują wyłącznie profesjonalści.

Powtarzaliśmy to już dziesiątki razy, ale powtórzmy raz jeszcze. W Polsce brakuje pracy u podstaw. Większość działań realizowanych jest pod wpływem impulsu. Kary za jazdę pod wpływem alkoholu, i tak zaliczające się należące do najsurowszych w Europie, podniesiono po serii tragicznych wypadków. Ustawodawcy mają jednak mniej odwagi, by wzorem Zachodu na kilka miesięcy odbierać prawo jazdy za przekroczenie prędkości o 30 km/h, za 50+ wsadzać na kilka miesięcy do więzienia, a za jazdę bez pasów nakładać drakońskie kary. Szkoła, bo we wszystkie święta i długie weekendy od lat dochodzi do wielu tragedii, których można by uniknąć.

Łukasz Szewczyk



Dwa WORD-y szykują się do wymiany aut

Jeszcze w tym roku w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego pojawią się nowe pojazdy egzaminacyjne.



WORD Radom

Fot. WORD Radom

WORD w Radomiu chce kupić 25 pojazdów przystosowanych do prowadzenia egzaminów na prawo jazdy kategorii B oraz jeden samochód mający być wykorzystywany do celów służbowych.

■ Zostaną hyundaie?

Ośrodek zabezpieczył na ten cel 1,5 mln zł brutto. Jednak wymaga także, żeby oferenci odkupili, w celu częściowego rozliczenia, za prawie 473 tys. zł, 24 używane hyundaie i20.

Do przetargu zgłosiło się dwóch dilerów. Tańszą ofertę – opiewającą na 843 tys. zł – przedstawiła firma proponująca hyundaie i20. Z kolei drugi diler zaproponował toyoty yaris. Podana przez niego kwota to prawie 959 tys. zł.

Do momentu zamknięcia czerwcowego numeru „Szkoła Jazdy” decyzja o wyborze najkorzystniejszej oferty nie została jeszcze podjęta. Stanie się to zapewne niedługo. O szczegółach będziemy informować w serwisie internetowym www.szkoła-jazdy.pl. Nowe pojazdy mają się pojawić w radomskim ośrodku we wrześniu. Na razie do egzaminów wykorzystywane są hyundaie i20.

■ Rozstrzygnięcie w czerwcu

Z kolei w krakowskim MORD-zie nowe pojazdy pojawiają się pod koniec roku. Do tego czasu podczas egzaminów wykorzystywane będą kia rio (używane w Krakowie) i toyoty yaris (używane w Oświęcimiu) oraz chevrolet captiva (kat. B+E).

Firmy, które zdecydują się wziąć udział w przetargu, muszą zaoferować pojazdy nowe, wyprodukowane w 2018 roku. Auta na kat. B+E muszą być w sprzedaży minimum rok od terminu składania ofert, który został zaplanowany na 4 czerwca.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia wszystkie pojazdy na kat. B, wraz z systemem rejestracji wideo, mają zostać nieodpłatnie wymienione na takie same, nowe, po dwóch latach użytkowania.

Najważniejszym kryterium brany pod uwagę przez krakowski MORD będzie oczywiście cena. Ale punktowane będzie także wyposażenie opcjonalne, możliwość montażu instalacji LPG, wydłużony okres gwarancji, czas realizacji napraw gwarancyjnych oraz wskazanie stacji serwisowej na terenie miasta i gminy Oświęcim.

Samochody, które są teraz używane w krakowskim MORD-zie, zostaną przekazane w rozliczeniu zwyczajny przetargu.

Jakub Ziębka

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy

nowości

porady

testy

historia

Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

www.trends.com.pl

REKLAMA

Bezpieczniej jeszcze nie było!

Policja opublikowała ostateczne i kompletne statystyki dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym za 2017 rok. I co? Ubiegły rok okazał się jak dotąd najbezpieczniejszy! Jednak gdy porównamy nasze statystyki do wyników osiągniętych przez inne unijne państwa, okazuje się, że nadal nie mamy się czym chwalić.



■ Marek Rupental

Ubiegły rok był drugim z rzędu, odkąd odebrano fotoradary strażom gminnym i miejskim. Wydawać by się mogło, że statystyki dotyczące wypadków nie będą dobre. To prawda, nie są, ale... mogło być jeszcze gorzej. Przecież 2016 roku, tuż po odstawieniu w kącie blisko 400 fotoradarów, mocno się pogorszyły w stosunku do poprzedzającego roku. A jak jest z 2017 rokiem? Nieźle, okazał się najbezpieczniejszy od kilkunastu lat!

A w szczególności? Otóż w 32.760 wypadkach drogowych zginęło 2831 osób, 39.466 odniosło obrażenia ciała (w tym w 11.103 przypadkach ciężkie). Wszystko możecie, szanowni czytelnicy, obejrzeć sobie na dołączonych do tekstu wykresach.

■ Dlaczego wzrasta liczba kolizji? Przyczyn jest wiele

Niepokoiki za to wzrastająca liczba kolizji drogowych. Otóż w zeszłym roku na policję zgłoszono 436.469 takich zdarzeń. To aż o 74.204 przypadków więcej niż w 2015 i o 29.847 niż

w 2016 roku. Dlaczego tak się stało? Trudno tłumaczyć to wzrostem liczby pojazdów (w 2017 roku zarejestrowanych było 29.149.178 pojazdów silnikowych). Przyczyny są zgoła odmienne. Jakże? Wskazałbym na system szkolenia i egzaminowania kierowców, brak świadomości zagrożeń uczestników ruchu drogowego, społeczne przyzwolenie na łamanie przepisów oraz brak nieuchronności kary za popełnione wykroczenia.

Nie należy zapominać również o infrastrukturze drogowej, szczególnie o drogach najniższych kategorii, czyli gminnych i powiatowych. Drog o wyższym standardzie nie mamy niestety zbyt wiele, bo zaledwie 3500 km. To mało. Zwłaszcza w stosunku do ogólnej liczby kilometrów dróg. Jest ich bowiem 440.000 km. Drogi o wyższym standardzie stanowią więc niecały 1 proc. całości...

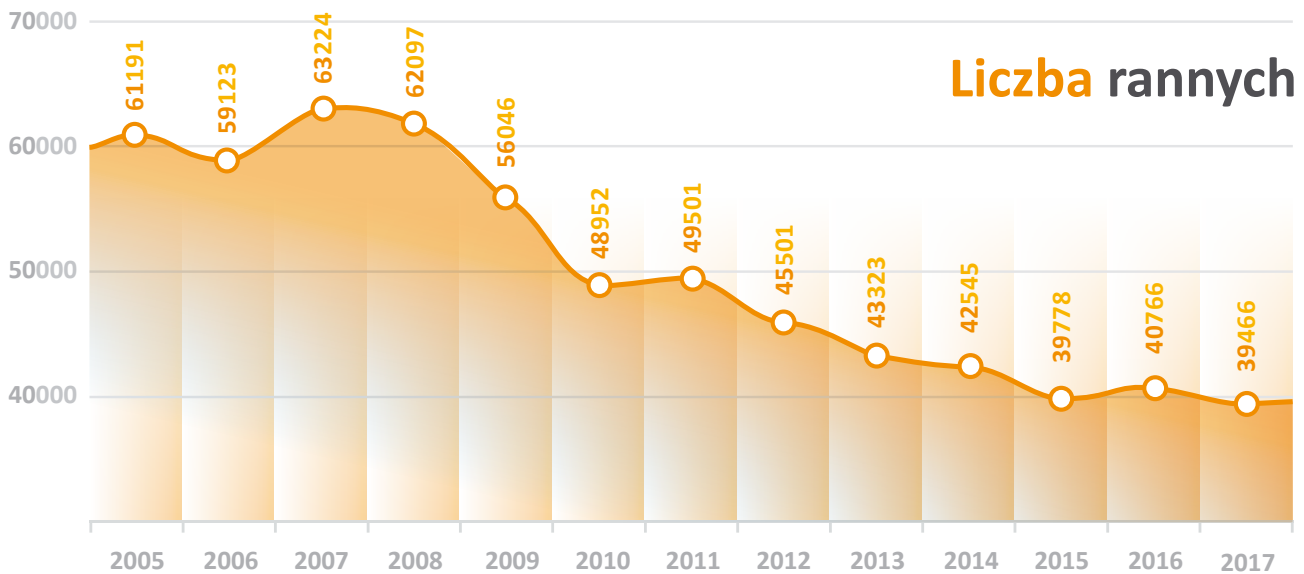
■ Niebezpieczne wakacje

Pamiętajmy, że w tzw. trójkącie bezpieczeństwa, na który składają się: pojazd, droga i człowiek, dwa pierwsze elementy mają zdecydowanie mniejszy wpływ na bezpieczeństwo niż człowiek. To właśnie od nas najwięcej zależy! Musimy znać zasady ruchu drogowego i właściwie je stosować. Statystyki policyjne wyraźnie pokazują, że niektórym użytkownikom drogi brakuje odpowiedzialności. Kiedy dochodzi do największej liczby wypadków? W czasie dwóch wakacyjnych miesięcy: lipca i sierpnia. Nie można tłumaczyć

tego złyymi warunkami atmosferycznymi czy szybko zapadającym zmierzchem, który pogarsza widoczność. Wręcz przeciwnie, wtedy mamy do czynienia z najlepszymi warunkami do jazdy. A co więc chodzi? W sezonie wakacyjnym wzrasta natężenie ruchu. Ludzie chcą dojechać na miejsce wypoczynku. Na drogach pojawiają się wtedy kierowcy niemający dużego doświadczenia za kółkiem. Wcześniej jeździli tylko po ulicach swoich miast. Podczas wakacji wybierają się w prawdziwą podróż. Często nie znają dobrze drogi, nie wiedzą, czego można się spodziewać, nie obserwują znaków drogowych, są rozkojarzeni i zmęczeni długą jazdą. Wszystkie te czynniki decydują o tym, że dochodzi do wypadku.

■ Co z pieszymi? Ano nic...

Do wypadków dochodzi najczęściej w obszarze zabudowanym (71 proc. ich ogólnej liczby), tylko 21 proc. w obszarze niezabudowanym. Proporcje te ulegają zmianie, jeśli spojrzymy na liczbę ofiar śmiertelnych. Poza obszarem zabudowanym stanowią one blisko 54 proc. wszystkich ofiar. Dlaczego? Powodem jest choćby niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze (6837 wypadków) oraz nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (7416 wypadków). Do najczęstszych przyczyn wypadków należą też nieustąpienie pierwszeństwa piesze- mu na przejściu i nieprawidłowe przejeżdżanie



przejść dla pieszych. W zeszłym roku z tego powodu doszło do 3408 wypadków.

No właśnie, doszliśmy do tematu pieszych. O Polsce nie mówi się pochlebnie w kontekście zapewnienia im bezpieczeństwa. Ma to odzwierciedlenie w statystyce. W ubiegłym roku w wypadkach drogowych zginęło 873 pieszych, co stanowi 31 proc. ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków. I co? Nadal nie robimy nic, żeby tę czarną statystykę nieco zmienić. Zamrożono propozycje zmian przepisów z 2015 roku, regulujących ochronę pieszych, nikt z parlamentarzystów do nich nie wraca. A koszty kolizji i wypadków drogowych, choć utrzymuje się ich tendencja spadkowa, wzrastają w odniesieniu do PKB. W roku 2012 wyniosły 1,6 proc. PKB, w 2013 roku wzrosły do 2,1 proc., w 2014 roku do 2,8 proc. PKB, a w 2016 roku przekroczyły 3 proc. PKB. To, ściślej mówiąc, 48,2 mld zł!

Najczęściej do wypadków dochodzi na prostych odcinkach jezdni, trochę rzadziej na skrzy-

żowaniu z określonym pierwszeństwem przejazdu. Najbezpieczniej jest z kolei na wierzchołkach wzniesień oraz na skrzyżowaniach równorzędnych i o ruchu okrężnym.

Do najbardziej niebezpiecznych dróg zaliczyć należy jednojezdniowe dwukierunkowe o dwóch pasach ruchu, po jednym dla każdego kierunku, na których doszło do aż 80 proc. wszystkich wypadków.

Od lat sprawcami wypadków częściej są mężczyźni. Jednak warto zauważyć, że wskaźnik wypadków spowodowanych przez mężczyzn spada, natomiast liczba wypadków, których sprawcami były kobiety, od kilku lat się nie zmienia.

■ Alkohol i inne używki

Ubiegły rok po raz kolejny pokazał, że sprawcami wypadków najczęściej są osoby mające od 18 do 24 lat. Wskaźnik liczby wypadków w tej kategorii wiekowej liczony na 10 tysięcy popu-

lacji wynosi 18,3, podczas gdy w kolejnej grupie wiekowej 25–39 lat spada już do 10,2.

Spadła liczba wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie). Zginęło w nich jednak 341 osób, co stanowi 12 proc. ogólnej liczby ofiar śmiertelnych w 2017 roku. Z ogólnej liczby 2788 wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi, w 2163 przypadkach byli oni ich sprawcami. Zginęły w nich 273 osoby. Służby uprawnione do kontroli ruchu drogowego ujawniły w 2017 roku 109.405 kierowców, którzy zanim usiedli za kierownicą pojazdu, spożywali alkohol.

Nie tylko alkohol wpływa na zdolności psychomotoryczne kierowców. To również środki działające podobnie do alkoholu (amfetamina, kokaina, opiaty, benzodiazepiny, tetrahydrocannabinole). W 2017 roku kierujący pojazdami będąc pod ich wpływem spowodowali 52 wypadki, w których zginęło 19 osób, a 71 doznało obrażeń ciała. ■





Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmol

W latach 20. XX wieku po świecie jeździło już tak wiele aut, że podczas zmiany pasa ruchu lub kierunku ruchu dochodziło do wielu wypadków drogowych. Manewry te sygnalizowano wtedy wyciągnięciem ręki za obrys pojazdu. Nie było to jednak działanie ani wygodne, ani dobrze widoczne dla innych. Dlatego w pewnym momencie zaczęto sygnalizować manewry za pomocą mechanicznego urządzenia – ramienia z elementami odblaskowymi. W latach 50. pojawiła się wersja migacza, jaką znamy do dzisiaj.

Tyle historii.

■ Nieskomplikowany przyrząd

Używanie kierunkowskazu lub, jak kto woli, migacza nie jest skomplikowane, nie wymaga użycia siły, jakichś wielkich umiejętności, wiedzy... Hm, nie, wiedzy jednak wymaga. Zatem kiedy należy włączyć kierunkowskaz? Dowiemy się tego z ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zacytujmy art. 22 ust. 5: „Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru”.

Jak zatem interpretować ten zapis? I czy jest tu coś do interpretowania? To po prostu instruowanie o konieczności włączenia migacza przed planowanym manewrem zmiany pasa ruchu lub zmiany kierunku ruchu. Nie za wcześnie, ale i nie za późno, tak żeby inni uczestnicy ruchu mogli to dostrzec i odpowiednio zareagować. Ma być przejrzyste i przede wszystkim bezpieczne. A jak jest w rzeczywistości? Różnie.

■ Moda na nieużywanie

Coraz częściej spotyka się na drodze kierowców, którzy włączają migacz w ostatniej chwili lub w ogóle tego nie robią. Ma to oczywiście wpływ na poziom (nie)bezpieczeństwa na drodze. Czasem słyszy się komentarze, że panuje moda na niewłączanie kierunkowskazów. Skąd się to bierze? W żartach można odpowiedzieć, że kierowcy oszczędzają żarówki, bo są drogie, szczególnie w niektórych modelach aut.

Włączanie migacza w ostatniej chwili lub niewłączanie go w ogóle jest niebezpieczne. A czy włączanie kierunkowskazu za wcześnie także może wywołać niebezpieczeństwo? Naturalnie tak. Jeśli włączymy kierunkowskaz sygnalizując chęć skrętu na najbliższym skrzyżowaniu, ale przed nim znajduje się np. wyjazd

Do czego służy kierunkowskaz?

Pytanie zawarte w tytule z pozoru jest banalnie proste, wręcz śmieszne. Kierunkowskaz, jak mówi nazwa, służy do wskazania kierunku jazdy. I tyle. Lub aż tyle.



Grafika zachęcająca do używania kierunkowskazów

Fot. NC Vision Zero/Flickr

z jakiegoś parkingu, to włączający się do ruchu kierowca może uznać, że chcemy skręcić na ten parking i wyjechać nam pod koła. To są sytuacje oczywiste.

Niestety, wielu kierowców ma duże problemy z prawidłowym sygnalizowaniem zmiany kierunku ruchu na skrzyżowaniach z tzw. pierwszeństwem łamanym. Jest to na polskich drogach dosyć częsty widok. Spora część kierowców nie uważa jazdy tzw. główną drogą, czyli z pierwszeństwem, za zmianę kierunku ruchu. Stąd mylnie zakładają, że nie ma potrzeby sygnalizowania tego manewru. Dlaczego tak się dzieje? Zakładam, że żaden instruktor w Polsce tak nie uczy. Pomijam fakt, że tak oznakowane skrzyżowanie w ogóle stanowi spore wyzwanie dla wielu kierowców.

■ Bo tak!

A co z pasem ruchu służącym tylko do skrętu w prawo czy w lewo, na którym jest znak poziomu P-8d albo P-8b? Wielokrotnie dyskutowałem z kierowcami, którzy przekonywali mnie, że nie ma potrzeby sygnalizowania kierunkowskazem zamiaru zmiany kierunku ruchu, będąc już na pasie z tymi znakami poziomymi. Na pytanie, dlaczego tak uważają, często padała odpowiedź: „Bo tak, bo z tego pasa i tak nie można pojechać w innym kierunku”.

Podobnie tłumaczą niewłączanie migacza w sytuacji, gdy zmiana kierunku ruchu wymu-

szona jest znakiem nakazu, np. C-2 („nakaz jazdy w prawo za znakiem”). Znak nakazuje skręcić w prawo, więc nie można pojechać w innym kierunku. Więc migacz jest nie potrzebny. I już.

Są również sytuacje, gdy interpretacja przepisów dotycząca używania kierunkowskazów jest różna. Wszyscy znamy zadanie egzaminacyjne „zatrzymanie pojazdu w miejscu wskazanym przez egzaminatora”. Egzaminator wskazuje miejsce, a kandydat na kierowcę ma się zatrzymać zgodnie z przepisami i bezpiecznie. Czy jadąc prawym pasem i zatrzymując się przy prawej krawędzi jezdni zmieniamy pas ruchu? Nie, czyli nie musimy włączyć kierunkowskazu. Ale czy czytelność naszego manewru nie będzie lepsza i bezpieczniejsza, jeśli użyjemy migacza? Oczywiście, że będzie.

■ Ronda podzieliły Polaków

Najbardziej kontrowersyjna w kontekście używania kierunkowskazów jest jazda po skrzyżowaniu o ruchu okrężnym. Niestety, jest to rodzaj skrzyżowania, który podzielił Polaków. Część kierowców na rondach włącza „kierunki”, inni tego nie robią. Różne regiony Polski, różne interpretacje. Instruktorzy, egzaminatorzy, policjanci ruchu drogowego, fachowcy zajmujący się ruchem drogowym nie mogą dojść do porozumienia. Dlatego nie ma co tego wymagać od kierowców. Miejmy nadzieję, że kiedyś na tyle zmienimy w Polsce przepisy, że będą bardziej przejrzyste i proste! ■

Zwalniamy, bo boimy się kary

Ponad 90 proc. kierowców przyspiesza zaraz po minięciu fotoradaru – wynika z nowych badań przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego. – Większość kierujących nie traktuje poważnie ograniczeń prędkości, a przyczyną redukcji prędkości jest groźba kary, a nie troska o bezpieczeństwo swoje, pasażerów i innych uczestników ruchu – komentuje Anna Zielińska z Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.

Do zadań Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS należy śledzenie trendów związanych z BRD. Dlatego gdy 1 stycznia 2016 roku zlikwidowano około 400 fotoradarów obsługiwanych przez władze samorządowe, postanowiono sprawdzić, jak ta zmiana wpłynie na zachowanie kierowców.

■ Dwie sesje, różne wyniki

Pierwsze badania przeprowadzono w kwietniu 2016 roku. Rejestrowano prędkość aut w miejscach, gdzie wcześniej funkcjonowały fotoradary straży miejskich. Pierwsza sesja pomiarowa – w trzech punktach w Warszawie i dwóch w Nowym Dworze Mazowieckim – wykazała, że w ciągu doby aż 73 proc. kierowców przekraczało dopuszczalną prędkość, a 45 proc. jechało z prędkością większą od dopuszczalnej o więcej niż 10 km/h.

Badania te były kontynuowane rok później w Warszawie. Odbłyły się bezpośrednio przed ponownym uruchomieniem fotoradarów stacjonarnych i po rozpoczęciu ich funkcjonowania. Umożliwiło to sprawdzenie, w jakim stopniu kontrola prędkości wykorzystująca te urządzenia wpływa na zmianę zachowania kierowców.

W obu sesjach razem zbadano 600 tys. pojazdów. Ustalono, że sumarycznie we wszystkich punktach pomiarowych udział kierowców przekraczających dozwoloną prędkość spadł z 73 proc. do 54 proc., a przekraczających dopuszczalną prędkość o więcej niż 10 km/h zmniejszył się z 45 proc. do 21 proc.

■ Krótkotrwały efekt

W 2017 roku wykonano jeszcze pomiary na ul. Modlińskiej w Warszawie (przed i za fotoradarem). Stwierdzono wówczas, że w miejscu lokalizacji fotoradaru udział kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość o więcej niż 10 km/h spadł do 1–2 proc., jednak ponad 90 proc. kierowców przyspieszało zaraz po minięciu fotoradaru, a dwa kilometry za nim ponad połowa kierowców (53 proc.) przekroczyła dopuszczalną prędkość o więcej niż 10 km/h.

– Oznacza to, że fotoradary mają istotny wpływ na zachowanie kierowców, ale jedynie w bezpośredniej okolicy fotoradaru – zauważa Anna Zielińska z Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS. – Wyniki



pomiarów wykazały, że blisko połowa kierowców jeździ znacznie za szybko (10 km/h ponad prędkość dopuszczalną). Fotoradary skutecznie zmuszają kierowców do redukcji prędkości, ale efekt ten jest krótkotrwały. Większość kierujących nie traktuje poważnie ograniczeń prędkości, a przyczyną redukcji prędkości jest groźba kary, a nie troska o bezpieczeństwo swoje, pasażerów i innych uczestników ruchu.

■ Bez nieuniknionej kary nie będzie zmiany przyzwyczajęń

Do takiej postawy być może przyczynia się stosunkowo mała liczba nakładanych kar. Jak wynika z danych opublikowanych w 2017 roku, na podstawie wykroczeń zarejestrowanych przez fotoradary wystawiono 415 tysięcy mandatów. Stanowi to średnio trzy mandaty na jeden fotoradar dziennie (przy założeniu, że funkcjonuje 450 urządzeń).

Wyniki badań wskazują, że w Warszawie w miejscach lokalizacji fotoradarów śred-

nio na dobę o więcej niż 10 km/h prędkość przekracza 400–600 kierowców, a 60–80 kierowców o więcej niż 20 km/h. Dysproporcja pomiędzy liczbą kierowców przekraczających prędkość a liczbą kierowców ukaranych za to przewinienie może przyczynić się do niskiej efektywności systemu i zbyt wolnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

– Nasze analizy sygnalizują pilną potrzebę podjęcia intensywnych działań edukacyjnych, mających na celu przekonanie społeczeństwa o bezpośrednim związku nadmiernej prędkości z liczbą ofiar na drogach – mówi Anna Zielińska. – Ważne jest również wprowadzenie zmian w systemie nadzoru, tak aby zbyt szybka jazda (niezgodna z obowiązującym limitem) częściej kończyła się ukaraniem niezdyscyplinowanego kierowcy. Podjętym działaniom powinny towarzyszyć systematyczne badania prędkości, obiektywnie oceniające skuteczność podejmowanych wysiłków.

Jakub Ziębka



Przyszłościowa specjalizacja

Spółeczna Akademia Nauk w Łodzi razem z Volvo Trucks i firmą transportową Link otwierają nową specjalizację – koordynator pojazdów autonomicznych. To pierwsza uczelnia w Polsce, która będzie kształciła ekspertów w tej dziedzinie.

Branża transportowa w całej Europie rozwija się niezwykle dynamicznie. Nie znaczy to jednak, że nie tworzą się problemy. Największym z nich jest obecnie brak kierowców. Nic nie wskazuje na to, żeby w najbliższym czasie coś się miało w tej kwestii poprawić, wręcz przeciwnie.

Problem braku kierowców nie omija również polskich firm transportowych, które obsługują aż 25 proc. rynku unijnego i wytwarzają 10 proc. krajowego PKB. Dlatego eksperci uważają, że wyjściem z sytuacji jest stawianie na pojazdy autonomiczne.

■ Autonomia oznacza obniżone koszty

W specjalnym raporcie firma konsultingowa PwC przedstawiła bardzo optymistyczną prognozę rozwoju tej gałęzi gospodarki. Według ekspertów autonomiczna technologia przyczyni się do obniżenia kosztów zużycia paliwa i transportu od 5 do 30 proc. W praktyce roczna eksploatacja jednego pojazdu może być tańsza nawet o 30 tys. euro. Co ważne, transport auto-

niczny znacznie przyspieszyłby czas dostaw, ponieważ nowoczesne samochody ciężarowe mogłyby jeździć niemal przez 24 godziny na dobę. Dziś kierowcy muszą przestrzegać ściśle określonych norm i zjeżdżać nawet na kilkunastogodzinne postoje. Pojazd autonomiczny ograniczałoby jedynie kończące się paliwo.

– Za kilka lat na drogach mogą pojawić się samochody autonomiczne, przeznaczone zarówno do przewozu osób, jak i towarów. Dlatego pracownicy zajmujący się obsługą takiego rodzaju transportu z całą pewnością będą bardzo potrzebni – tłumaczy Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

■ Nowa specjalizacja od października

Pierwszą polską uczelnią, która w nowym roku akademickim uruchomi specjalizację koordynator pojazdów autonomicznych (na kierunku logistyka) jest Spółeczna Akademia Nauk w Łodzi. Z uwagi na ogromne doświadczenie w tym temacie partnerem merytorycznym nowej specjalizacji zostało Volvo Trucks.

– Od lat angażujemy się w przedsięwzięcia, których celem jest szkolenie nowych kierowców. Tylko w ramach zainicjowanej przez nas akcji społecznej „Profesjonalni kierowcy” przez dwa lata przeszkoliliśmy 500 nowych kierowców zawodowych, a w tym roku do grupy tej dołączy minimum kolejne 300 osób – wlicza Wilhelm Rożewski z Volvo Trucks Polska. – Zdajemy sobie jednak sprawę, że potrzeby branży transportowej są dużo większe. Dlatego już dzisiaj myślimy o alternatywnych rozwiązaniach. Nie tylko pracujemy nad produkcją własnego samochodu autonomicznego, ale również wspieramy kształcenie osób, które będą obsługiwały te pojazdy w przyszłości.

■ Warsztaty w szkole serwisowej, wizyta w Göteborgu

Plan studiów zakłada, że w pierwszym roku nauki przyszli koordynatorzy pojazdów autonomicznych będą przede wszystkim przyswajając wiedzę z zakresu logistyki, drugi poświęcą zagadnieniom specjalistycznym. Druga część studiów w dużej mierze ma się opierać na zajęciach praktycznych.

– Spółeczna Akademia Nauk otrzyma od nas szereg materiałów edukacyjnych, wypracowanych przez najlepszych ekspertów pracujących w naszej branży – zapowiada Piotr Werner z Volvo Trucks Polska. – Zależy nam również na przekazaniu studentom naszego doświadczenia zawodowego. Planujemy przeprowadzić serię warsztatów w naszej centrali w Młochowie, gdzie mieści się szkoła serwisowa Volvo Trucks. Studenci będą mieli okazję zobaczyć od środka, jak pracuje się na nowoczesnym sprzęcie i czego powinni się spodziewać w przyszłości. Okazją do poznania najbardziej zaawansowanych technologii będzie także wizyta w centrali firmy w Göteborgu. Planujemy również praktyki i staże organizowane w naszych strukturach.

Jakub Ziębka

Obcinanie **chama**

Złodzieje samochodów tworzą niezwykle hermetyczne środowisko. Mają własny kodeks honorowy i język. Każda metoda kradzieży ma kodową nazwę, a członków grupy, w zależności od pełnionej funkcji, określa się swoistym mianem.

Każda branża wypracowała swój język. Bankowcy mówią między sobą o „ratalce” (kredycie ratalnym), „szperaczach” (klientach szukających promocji, zniżek, rabatów) i „plastiku” (karcie płatniczej), PR-owcy i dziennikarze często wspominają o zbliżającym się „deadline” (ostatecznym terminie na wykonanie danej czynności) czy „case study” (studium przypadku). Nie inaczej sytuacja wygląda w świecie złodziei samochodów, przy czym nie korzystają oni z angielskiego i jego spolszczonej wersji, nie używają też górnolotnych określeń.

– To gwara niezrozumiała dla osób spoza środowiska – taka ma zresztą być – zauważa były szef komórki operacyjnej w policyjnym wydziale do walki z przestępczością samochodową. – Kierowca, który traci swój samochód na rzecz amatora cudzej własności, nosi miano „chama”, a kradzież to „obcięcie chama” czy jego „wywalenie”.

■ „Dźwignięcie fury” i okradanie „na kieszonę”

Kradzieżami samochodów zajmują się najczęściej zorganizowane grupy przestępcze. Tworzą je ludzie specjalizujący się w poszczególnych branżach złodziejskiego rzemiosła. „Wozacy” dostarczają skradzione pojazdy do dziupli. Tam zajmują się nimi „rozbierycy” (mechanicy, ślusarze), rozkładający auta na czynniki pierwsze. Zanim do tego dojdzie, złodzieje dostają się do samochodów korzystając m.in. ze „szperaków” (specjalnych przyrządów do otwierania zamka bez jego uszkodzenia) i „łamaczków” (sprzętu otwierającego zamek poprzez jego uszkodzenie). Do uruchamiania silnika służą im „kości” i „odpalka” (urządzenia łamiące kod immobilisera). Korzystają też z niefrasobliwości właścicieli aut, którym zdarza się nie zamykać korka wlewu paliwa. Wystarczy go wykręcić i – na podstawie znajdującego się w nim zamka – dorość kluczyk pozwalający otworzyć drzwi i uruchomić pojazd.

Tylko niewtajemniczeni ludzie określają kradzież pojazdu z systemem keyless dzięki wykorzystaniu odpowiedniego urządzenia sposobem „na walizkę”. W złodziejskim fachu mówi się o „dźwignięciu fury”. Do niedawna młodych amatorów cudzej własności uczono jednak wykradania kluczyków „na kieszonę”.

– Chodzi o połączenie dwóch zawodów – kieszonkowca i złodzieja samochodów. Prze-



Fot. Scot Rumery/Flickr

stępca obserwuje ofiarę, sprawdza, do której kieszeni chowa kluczyki i okrada ją, korzystając np. z nieuwagi czy zderzając się z kierowcą i wyciągając mu kluczyki – wyjaśnia Mirosław Marianowski z firmy Gannet Guard Systems, na co dzień zajmującej się odzyskiwaniem skradzionych pojazdów dzięki wykorzystaniu systemów monitoringu.

Mniej wykwalifikowani złodzieje kradną „na farmazona”, odwracając uwagę kierowcy, który np. pakuje zakupy do otwartego auta. W tym przypadku najważniejsze jest to, żeby w samochodzie znajdowały się kluczyki.

■ Elita działa „na śpiocha”

Niektórzy przestępcy działają w porozumieniu z pomocnikami, których celem jest zajęcie kierowcy – wielokrotnie nie są to koledzy po fachu, ale wtajemniczeni w arkana ludzie na pierwszy rzut oka niemający nic wspólnego z akcją kradzieży. Wówczas może również zadziałać metoda „na kieszonę” lub „na wskoka”. Wtedy złodziej wskakuje do samochodu i odjeżdża, gdy kierowca np. zamyka bramę garażową.

Jeśli złodziej zdecyduje się na włam do samochodu, często stosuje taktykę „na komputer”.

Chodzi o wymianę sterowników pojazdu, żeby nie wykryły próby kradzieży czy odpalenia bez użycia właściwego kluczyka.

Złodziejska elita działa na tzw. śpiocha. W godzinach nocnych, kiedy domownicy śpią, przestępcy dostają się do domu, kradną kluczyki i dokumenty, a następnie wyjeżdżają samochodem z podwórka lub garażu.

Profesjonaliści w złodziejskim fachu doskonale zdają sobie sprawę, że muszą zmagać się nie tylko z fabrycznymi zabezpieczeniami, ale również systemami monitoringu, które pozwalają ustalić pozycję pojazdu po kradzieży. Aby zakłócić działanie modułów lokalizujących, stosują zagłuszarki. Najbardziej skomplikowane nazywane są jeżami. Nazwa pochodzi od charakterystycznej konstrukcji urządzenia, wyposażonego w anteny przypominające kolce jeża.

– Zagłuszarki sprawdzają się jedynie w przypadku systemów monitorowania, działających w oparciu o technologię GPS/GSM – mówi Mirosław Marianowski. – Zupełnie inaczej jest w przypadku monitoringu radiowego, bazującego na przypisanych częstotliwościach radiowych. Tych w zasadzie nie da się zagłuszyć – chyba że używa się sprzętu wojskowego, a on nie jest dostępny dla cywilów.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

10 maja Sejm uchwalił nową ustawę o ochronie danych osobowych. Przegłosowany kształt aktu znacząco różni się od wersji projektu, z jaką można było się zapoznać po wyjątkowo szerokich konsultacjach społecznych, dlatego warto się z nim zapoznać i przyjrzeć najważniejszym zmianom.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

25 maja 2018 roku to data wejścia w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych). Na podstawie tego aktu, w Polsce znanego jako RODO, stworzona została nowa polska ustawa o ochronie danych osobowych.

■ Mniej szczegółowe regulacje

Przez dane osobowe w świetle wyżej wymienionych regulacji prawnych należy rozumieć wszelkie informacje, które mogą choćby pośrednio umożliwić zidentyfikowanie konkretnej osoby, a więc np. imię i nazwisko, numery identyfikacyjne (np. PESEL), dane adresowe, numer telefonu czy adres e-mail.

Przez przetwarzanie należy natomiast rozumieć wszelkie czynności wykonywane na danych osobowych lub ich zestawieniach, w tym: zbieranie, utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywanie, adaptowanie lub modyfikowanie, pobieranie, przeglądanie, wykorzystywanie, ujawnianie poprzez przesyłanie, rozpowszechnianie lub innego rodzaju udostępnianie, dopasowywanie lub łączenie, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie.

Za administratora danych osobowych uznaje się podmiot decyzyjny w zakresie danych osobowych (np. właściciel OSK), który decyduje o celach i sposobach ich przetwarzania, a podmiotem przetwarzającym jest każdy, kto przetwarza dane w imieniu administratora.

Przetwarzanie danych osobowych wiąże się z szeregiem warunków, obowiązków (zarówno administratora, jak i podmiotów przetwarzających) i zagrożeń, w tym kar administracyjnych, których górne granice sięgają 20 mln euro.

Nowe przepisy zmieniają je znacząco w porównaniu z tym, co znaleźliśmy z dotychczasowej ustawy o ochronie danych osobowych. Zaznaczyć jednak należy, że podstawowe warunki przetwarzania są zbliżone z dotychczasowymi, a niektóre rozwiązania mogą okazać się nawet korzystniejsze dla przedsiębiorców – np. obowiązek zgłaszania zbiorów danych zastąpiony został obowiązkiem prowadzenia wewnętrznego rejestru czynności przetwarzania.

Co ciekawe, nowe regulacje, mimo że idą krok dalej w kwestiach ochrony danych osobowych i praw osób, których dane dotyczą, są jednak mniej szczegółowe i konkretne niż dotychczasowe.

■ Czego wymaga ochrona praw i wolności?

W preambule RODO możemy przeczytać: „Ochrona praw i wolności osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych wymaga wdrożenia odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych, by zapewnić spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia. Aby móc wykazać przestrzeganie niniejszego rozporządzenia, administrator powinien przyjąć wewnętrzne polityki i wdrożyć środki, które są zgodne w szczególności z zasadą uwzględniania ochrony danych w fazie projektowania oraz z zasadą domyślnej ochrony danych”. Natomiast art. 1 ust. 1 stanowi: „Uwzględniając charakter, zakres, kontekst i cele przetwarzania oraz ryzyko naruszenia praw lub wolności osób fizycznych o różnym prawdopodobieństwie i wadze zagrożenia administrator wdraża odpowiednie środki techniczne i organizacyjne, aby przetwarzanie odbywało się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aby móc to wykazać. Środki te są w razie potrzeby poddawane przeglądowi i uaktualnianiu”.

Próżno szukać w uchwalonej ustawie szczegółowej instrukcji realizacji powyższych postanowień, ale dobrym punktem wyjścia będzie z pewnością przestrzeganie analogicznych do dotychczasowych standardów technicznych i organizacyjnych, określonych w rozporządzeniu w sprawie dokumentacji przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organiza-

cyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych (Dz.U. 2004 nr 100, poz. 1024).

■ Mali i średni nie są wyłączeni

W toku prac nad projektem nowej ustawy wprowadzone zostały liczne wyłączenia zapisanych w RODO obowiązków w stosunku do przedsiębiorców zatrudniających mniej niż 250 osób, przetwarzających dane osobowe niezbędne do wykonywania działalności gospodarczej, w szczególności w celu zawierania umów i prowadzenia rachunkowości. Niestety, tak daleko idące udogodnienia dla przedsiębiorców w Polsce znacznie wykraczały poza przysługującą krajowym prawodawcom swobodę.

Zlikwidowane zostały wyłączenia dla małych i średnich przedsiębiorców. W związku z tym w uchwalonej ustawie nie znalazły się ostatecznie kontrowersyjne wyjątki, jakie do projektu wprowadzono po konsultacjach publicznych. Oznacza to, że mali i średni przedsiębiorcy będą musieli dostosować się m.in. do rozbudowanych obowiązków informacyjnych wynikających z RODO, a także respektowania rozszerzonych praw osób, których dane dotyczą.

Ostatecznie zdecydowano się na podwyższenie do 16 lat wieku, do którego na przetwarzanie danych dziecka muszą zgodzić się rodzice lub opiekunowie. Projekt zakładał ustalenie tej granicy na poziomie 13 lat, czyli najniższym, jaki dopuszcza RODO.

W uchwalonej ustawie odmiennie od projektu uregulowano kwestie związane z nowo tworzonym urzędem ochrony danych osobowych, upodabniając go w niektórych aspektach do obecnego działającego GIODO, choć ostatecznie odrzucono dalej idące propozycje postawienia między tymi instytucjami znaku równości wyłącznie z pozostawieniem nazwy. ■

Klienci polecają, interes się kręci!

Prawie wszyscy korzystają dziś z mediów społecznościowych, szczególnie młodzi. Dlatego warto, żeby potencjalni klienci ośrodka szkolenia kierowców przeczytali o nim w sieci same dobre rzeczy. Jak zadbać o dobre recenzje w najpopularniejszym medium społecznościowym, czyli Facebooku? O tym dowiedzie się z tego artykułu!

Po pierwsze i najważniejsze – klienci zazwyczaj wybierają szkołę nauki jazdy na podstawie poleceń. Zaraz po rekomendacjach rodziny i znajomych istotne są dla nich opinie byłych kursantów ośrodka, które można znaleźć w Internecie. Konsumenci chętnie je czytają. „Sprawdzałam opinie na Facebooku”, „interesowały mnie recenzje innych fanów szkoły” – takie odpowiedzi na pytanie o sposób wyboru szkoły jazdy pojawiają się coraz częściej.

■ Pięć prostych kroków

Przedstawiciele największej grupy docelowej ośrodków szkolenia kierowców (czyli osoby w wieku 17–19 lat) informacji o szkołach nauki jazdy szukają już przede wszystkim w Internecie, najczęściej w mediach społecznościowych i wyszukiwarkach, coraz rzadziej na stronach WWW ośrodków. Nie ulega więc wątpliwości, że każda szkoła jazdy powinna mieć swój profil firmowy na Facebooku. To najpopularniejsze medium społecznościowe w Polsce, tam są potencjalni klienci ośrodków szkolenia kierowców. Co najciekawsze, to właśnie tam można zbierać rekomendacje od swoich kursantów i pozyskiwać kolejnych.

Co zrobić, żeby firmowy profil na Facebooku wzbogacił się o „Recenzje”? Nie jest to zadanie skomplikowane, wystarczy wykonać pięć kroków. Po pierwsze, trzeba kliknąć w „Ustawienia”. Następnie na pasku z lewej strony pojawi się opcja „Edytuj stronę”. Wybierzmy ją. Na środku ekranu pojawią się „Szablony” i „Zakładki”. Wybierzmy „Zakładki”. Na samym dole znajdziemy guzik „Dodaj kartę”. Kliknijmy w niego. Następnie należy skupić się na „Recenzjach” i wybrać guzik „Dodaj kartę”. Gotowe! Zakładka pojawi się na fanpage’u po lewej stronie, pod „Informacjami” i innymi odnośnikami.

■ Wybieramy właściwe momenty

Mamy już miejsce na opinie od byłych kursantów. Pytanie tylko, jak je nimi wypełnić? Tego oczywiście nie zrobi się samemu. Część klien-



tów z chęcią ocenia ośrodki, zostawia nawet dłuższe wypowiedzi. Dlaczego jednak nie robią tego wszyscy zadowoleni z usług? Powodów może być wiele, np. brak czasu. Dlatego warto zadbać o pozyskanie rekomendacji! Trzeba tylko pamiętać o kilku ważnych zasadach.

Po pierwsze, wybieramy właściwe momenty. Po zdaniem egzaminie ludzie odczuwają euforię i wdzięczność wobec osób, które im pomogły. Trzeba to wykorzystać! Można takiej osobie zrobić zdjęcie (wraz z krótką wypowiedzią) i zamieścić je na facebookowym profilu. Nie umyka to rodzinie i znajomym świeżo upieczonych kierowcy. Oni przecież także mają konto na Facebooku. A to potencjalni klienci ośrodka.

Świeżo upieczonemu kierowcy można także poprosić o zamieszczenie krótkiej recenzji, np. z poradą dla innych zdających, co konkretnie pomogło mu w zdaniu egzaminu, na co zwracał uwagę w trakcie jazdy po mieście.

O pozostawienie recenzji można poprosić także byłych kursantów, którzy zdanie prawa jazdy już dawno mają za sobą. Warto napisać do nich na komunikatorze Messenger w swoim stylu, bezpośrednio, na luzie lub w bardziej

zdystansowany sposób. Można także skorzystać z wcześniej przygotowanego szablonu, np. „Szanowna Pani/Szanowny Panie, była Pani/był Pan naszą kursantką/naszym kursantem. Cieszymy się, że egzamin poszedł Pani/Panu tak dobrze! Bardzo chcielibyśmy pomagać innym osobom w zdobywaniu prawa jazdy – czy mogłaby Pani/mógłby Pan nas w tym wesprzeć, pozostawiając opinię o naszej szkole na Facebooku? Z góry dziękujemy!”.

Dobrym sposobem na pozyskanie rekomendacji jest poproszenie o nie w poście. Można np. przygotować specjalną grafikę, cytując jedną z dobrych opinii, a w treści wpisu zawrzeć uzasadnienie, że każda recenzja pozwala doskonalić usługi waszego OSK i dodaje skrzydeł całemu zespołowi.

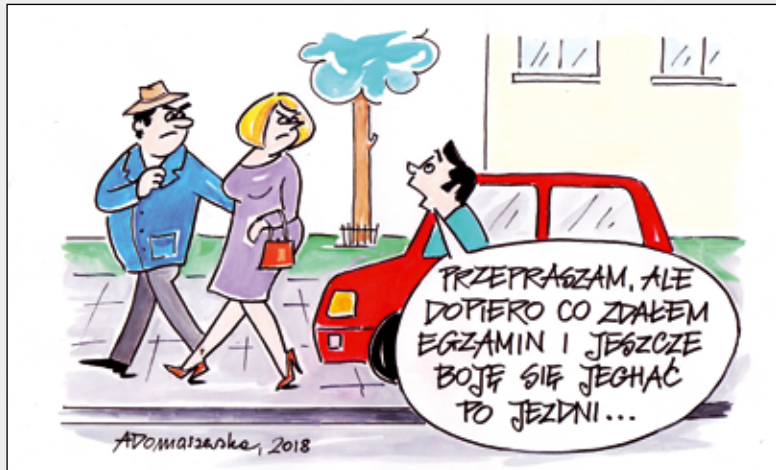
Anna Duda,
specjalistka ds. marketingu
w firmie e-kierowca

Masz jakieś pytania? Chcesz przeczytać o innych zagadnieniach związanych z promowaniem OSK?

Zapraszamy do kontaktu e-mailowego – marketing@e-kierowca.pl



Uśmiechnij się

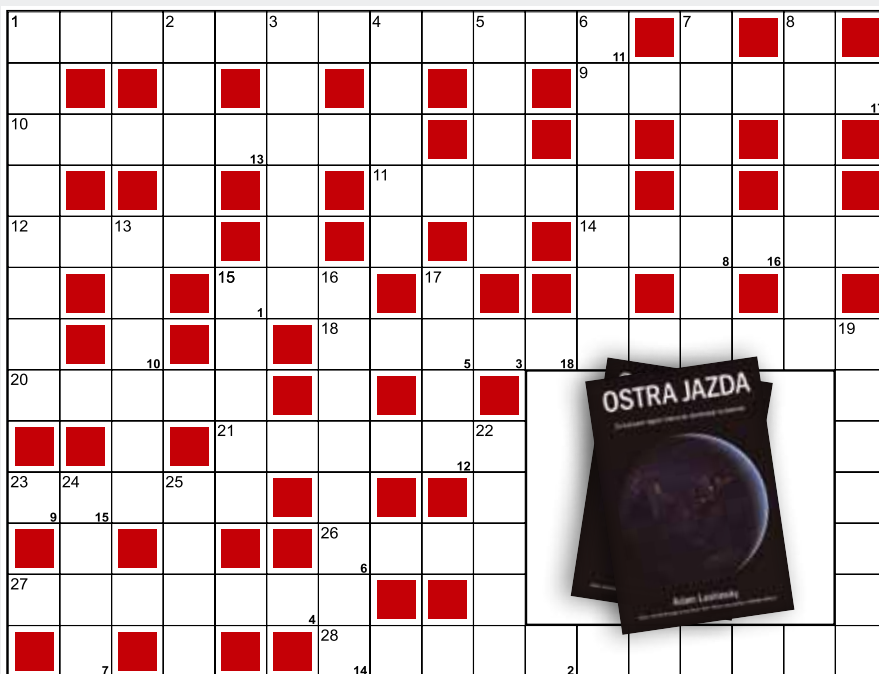


Z podróży



Helsinki. Malownicza droga rowerowa położona w centrum stolicy Finlandii.

Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 18 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Ostra jazda”.

POZIOMO:

1) przejeżdżanie obok pojazdu poruszającego się w tym samym kierunku. 9) pamiątkowy kopic. 10) klinika dla samochodów. 11) trudno dostępne miejsce w puszczy, matecznik. 12) przeciwstawianie się. 14) element łańcucha. 15) przepływa przed Turyn. 18) wśród samolotów. 20) siły zbrojne państwa. 21) uroczyscie przecinana. 23) dorosła postać owada. 26) zarządza gminą. 27) budynek z poczekalnią. 28) hodowla zwierząt i roślin wodnych.

PIONOWO:

1) samochód z przechylaną skrzynią ładunkową. 2) łagodzi wstrząsy w czasie jazdy. 3) wrażliwy na piękno. 4) czeski ciągnik rolniczy. 5) zimowy sprzęt sportowy. 6) wywóz towarów za granicę. 7) dzielnica położona w lewo-brzeżnej części Warszawy. 8) bezdroża, wertypy. 13) załoga wioślarska. 15) ... jazdy. 16) przywozi towar do sklepu. 17) zwalnijący na jezdni. 19) laska góralska. 22) model Opla. 24) przysłowiowe srebro. 25) przewodnik duchowy w hinduizmie.

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Najwyższa Izba Kontroli”. Nagrodę wysłamy pocztą.

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, Łukasz Szweczyk, Tomasz Maciejewski, Małgorzata Tobiasz, Marek Ruppental, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marek Kasprzyk, Piotr Rucki, 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: Jakub Ziębka, Łukasz Szweczyk, Albin Sieczkowski, Vladimir Shioshviil/Flickr, Kakha Kolkhi/Wikimedia Commons, Maxlethal2010/Wikimedia Commons, Tor Modlin, materiały Suzuki, Kia, Toyota, Kajus W. Pyrz, Michał Szatkiewicz, Aleksandra Ziębka, WORD Radom, NC Vision Zero/Flickr, materiały Volvo Trucks, Scot Rumery/Flickr.

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 adiacji 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

A

Mistrzowska pomoc w nauce

Multimedialny Podręcznik SPS Kat. A
+ Państwowe Testy Egzaminacyjne na DVD



(...) Wszystko to pozwala z pełnym przekonaniem zarekomendować **Multimedialny Podręcznik Kursanta SPS Kategorii A** jako doskonałą pomoc dydaktyczną dla przyszłych motocyklistów!

Jacek Czachor

motocyklista rajdowy,
trener i instruktor sportów motorowych,
zawodnik Orlen Team



NOWY ROZSZERZONY PROGRAM ⁺

Realne oszczędności na ubezpieczeniach pojazdów.

Pełne ubezpieczenie
OC, AC, NNW, ASS
od 2,5 % wartości pojazdu!*



Pierwsza w Polsce oferta ubezpieczeń pojazdów szkoleniowych przygotowana specjalnie dla ośrodków szkolenia kierowców.

OC

Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych

AC

Autocasco

NNW

Następstwa nieszczęśliwych wypadków

ASS

Assistance

Pojazdy realnie ubezpieczone – pełna oferta dla twojej floty

- pojazdy do 10 lat
- OC i NNW – dla starszych pojazdów
- ubezpieczenie pojazdów ciężarowych, autobusów, motocykli i przyczep

*Niniejszy materiał ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny. Szczegółowe warunki ubezpieczenia oraz koszty ryzyka z nimi związane, jak również informacje na temat ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz zasady działania produktu określone są w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Zadzwoń i sprawdź ile możesz zaoszczędzić na ubezpieczeniu swojej floty

Tel. 91 431 43 95