

nr 12/2018 (156)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

OSK W CYFROWYM ŚWIECIE

CYFROWY ŚWIAT – TO POJĘCIE JUŻ DAWNO PRZESTAŁO OPISYWAĆ PRZYSZŁOŚĆ. TERAŹNIEJSZOŚĆ, KTÓRA NAS OTACZA, W PEŁNI ZASŁUGUJE NA TAKIE MIANO. W TAKIEJ RZECZYWISTOŚCI MUSZĄ OBECNIE FUNKCJONOWAĆ OŚRODKI SZKOLENIA KIEROWCÓW.

str. 8

BIZ.PRAWKO.PL

OD KILKU LAT OBSERWUJEMY POKOLENIOWĄ ZMIANĘ, KTÓRA POLEGA NA ODMIENNYCH OD DOTYCHCZASOWYCH SPOSOBACH KOMUNIKACJI, OBIEGU INFORMACJI CZY METODACH UCZENIA SIĘ MŁODYCH LUDZI. TO SAMO DOTYCZY KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW.



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL



Szanowni Państwo,

święta Bożego Narodzenia to czas bardzo szczególny dla wszystkich. Czas przepełniony radością, miłością i ciepłem rodzinnego ogniska. W tym szczególnym okresie składamy najserdeczniejsze życzenia wszystkim naszym partnerom. Aby święta Bożego Narodzenia zapewniły bliskość i spokój, a nadchodzący Nowy Rok 2019 dodawał sił i energii do tworzenia i realizacji nowych pomysłów.

Jesteśmy przekonani, że działając wspólnie możemy pełniej zrealizować swoje zamierzenia i przekuć je w sukces. Dzięki Wam – naszym Partnerom, jesteśmy lepsi, kreatywniejsi i skuteczniejsi. Za to dziękujemy!

Zespół e-kierowca



SZKOŁA JAZDY

Idą zmiany!

Szanowni Czytelnicy

Dynamika rozwoju branży szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców zawodowych wymusza zmiany w sposobie komunikowania o nich. Tradycyjne drukowane media, takie jak ogólnopolski miesięcznik „Szkoła Jazdy”, ze względu na cykl wydawniczy stopniowo tracą możliwość efektywnego informowania o aktualnościach legislacyjnych, technologicznych i sprawach wymagających trzymania ręki na pulsie. W związku z tym od stycznia 2019 roku planujemy zmianę formuły „Szkoły Jazdy”. Stanie się ona kwartalnikiem, w którym będziemy się koncentrować na długofalowych zjawiskach i trendach rynkowych. Prezentować będziemy merytoryczne analizy, raporty i zestawienia dotyczące rynku szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców zawodowych. Nie zabrak-

nie oczywiście lubianych przez Państwa felietonów i informacji z branży. Wydanie „Szkoły Jazdy”, które macie Państwo w rękach, jest ostatnim w dotychczasowej formie.

Ciężar szybkiego informowania o aktualnych wydarzeniach branżowych przenosimy na portal internetowy www.szkoła-jazdy.pl. Naszą ambicją jest zapewnienie wiarygodnego i rzetelnego źródła wiedzy branżowej dla instruktorów, wykładowców i właścicieli OSK. Portal uprości naszą komunikację i da nam możliwość wykorzystania interaktywności mediów elektronicznych. Pragniemy, aby szkoła-jazdy.pl była dla Was platformą komunikacyjną, dającą możliwość dyskusji, wymiany poglądów i pogłębienia wiedzy fachowej, np. poprzez regularny udział w webinarach szkoleniowych.

Zapraszamy na www.szkoła-jazdy.pl

red

W numerze

OSK w cyfrowym świecie	4	Z motoryzacją w genach	22
DriveMoreEnglish:		Rallycross, czyli rajdy i wyścigi	24
Wyróżnij swoją ofertę i ucz w języku angielskim	7	Lepiej (nie) będzie	28
Biz.prawko.pl – wsparcie instruktorów		Zima w OSK	30
w nowoczesnym i skutecznym szkoleniu kierowców	8	Auto dla ciebie	31
Czas na monitoring	10	Kodeks kulturalnego kierowcy ⁽³⁾	32
Wirtualna elka. Nowoczesna technologia		Reklama dźwignią handlu	34
w pracy z kandydatem na kierowcę	12	Stulecie za kółkiem	36
E-learning		Opony w pojazdach szkoleniowych	39
sprzymierzeńcem OSK	14	(Nie) chronieni piesi	40
Przeładowana śruba dokręcona	16	Mniej transportowej biurokracji	41
Wyjątkowy gadżet	18	Czego nauczyła mnie porażka na egzaminie	
Interaktywne oświetlenie		na prawo jazdy	44
pomoże zwiększyć bezpieczeństwo	20		



OSK w cyfrowym świecie

Cyfrowy świat – to pojęcie już dawno przestało opisywać przyszłość. Terazniejszość, która nas otacza, w pełni zasługuje na takie miano. W takiej rzeczywistości muszą obecnie funkcjonować ośrodki szkolenia kierowców.



tylko na czysto teoretycznych analizach, a zaproponowano konkretne rozwiązania do zastosowania w OSK.

■ Nie takie RODO straszne

Tadeusz Wachowski ze Stowarzyszenia KIEROWCA.PL przypomniał podstawowe pojęcia związane z RODO i obowiązki, które spoczywają na ośrodkach szkolenia kierowców w tym zakresie. Poruszył temat kar, które często wykorzystywane są jako straszak. Duże wrażenie robią ich maksymalne stawki, ale należy pamiętać, że nakładane będą proporcjonalnie w zależności od skali naruszenia przepisów, a organ nadzorujący weźmie pod uwagę szereg czynników mających wpływ na rodzaj sankcji. Ośrodek szkolenia kierowców w świetle przepisów jest podmiotem przetwarzającym dane osobowe, co nakłada na niego szereg obowiązków. Należy pamiętać m.in. o obowiązku zgłaszania wszelkich naruszeń bezpieczeństwa danych osobowych w czasie do 72 godzin od ich dokonania bezpośrednio do właściwego organu nadzoru. Wszelkie takie przypadki należy również dokumentować w stosownym rejestrze. Administrator danych musi także prowadzić wewnętrzny rejestr czynności przetwarzania danych, obejmujący informacje, takie jak powody przetwarzania danych, kategorie podmiotów danych i danych osobowych, rejestry naruszeń, osoby

O tym, jak wykorzystywać cyfrowe kanały komunikacji, media społecznościowe, być w stałym kontakcie z młodym pokoleniem kursantów oraz efektywnie pozyskiwać nowych klientów, rozmawiali przedstawiciele branży z całej Polski podczas XV konferencji ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL, która odbyła się 26 października w Aleksandrowie Łódzkim.

Ponad 130 przedstawicieli OSK z całej Polski spotkało się w hotelu Czarny Staw. Tym razem tematem przewodnim spotkania były skuteczne działania marketingowe online dla OSK. Kon-

ferencję poprowadził Włodzimierz Zientarski, dziennikarz, wielki miłośnik motoryzacji i prezes Stowarzyszenia KIEROWCA.PL. W tym roku organizatorzy postanowili przeanalizować kwestie związane z efektywnością biznesową ośrodków szkolenia kierowców działających w coraz bardziej zdigitalizowanym środowisku. Zaproszeni prelegenci wprowadzili słuchaczy w tajniki cyfrowej rzeczywistości, w której funkcjonują obecni kursanci, a OSK muszą ją optymalnie wykorzystać celem maksymalizacji efektywności biznesowej. Co istotne, nie poprzestano

odpowiedzialne za procesy przetwarzania itd. Istotna z perspektywy OSK jest kwestia uzyskania zgody kursantów na przetwarzanie ich danych osobowych. Jest to konieczne, jeżeli dane są wykorzystywane np. do celów promocyjno-marketingowych.

■ Kursant wirtualnej rzeczywistości

Aleksander Sienkiewicz z firmy Magic VR przedstawił wizję zastosowania technologii wirtualnej rzeczywistości w szkoleniach kandydatów na kierowców. Zgodnie z trójkątem efektywności zapamiętywania Edgara Dale'a w przypadku dwutygodniowego procesu nauczania, bazując jedynie na treściach do czytania, jesteśmy w stanie zapamiętać maksymalnie 10 proc. podanych informacji. Zastosowanie statycznych obrazów umożliwia zapamiętanie już 30 proc. materiału. Obserwacja działania poprzez oglądanie filmu zapewnia 50-procentową efektywność. Wykonywanie czynności poprzez symulowanie rzeczywistych działań gwarantuje przyswojenie 90 proc. tego, co mówimy i robimy. Doskonałym efektywnym narzędziem dydaktycznym staje się zatem technologia wirtualnej rzeczywistości, która pozwala kursantom bezpiecznie doświadczyć wrażeń związanych z uczestnictwem w ruchu drogowym. Projekt „Wirtualna elka” zakłada stworzenie systemu edukacyjno-szkoleniowego opartego na technologii wirtualnej rzeczywistości. Przyszłym kierowcom umożliwi on doskonalenie techniki kierowania pojazdem, pozwoli oswoić się z różnorodnymi sytuacjami drogowymi (w tym niebezpiecznymi) oraz wpłynie na podniesienie kompetencji w zakresie kierowania autem jeszcze zanim naprawdę do niego wsiądą. Autorzy koncepcji widzą również profity dla OSK. Przeniesienie części szkolenia do świata wirtualnego ma spowodować oszczędności związane z eksploatacją pojazdów szkoleniowych, zmniejszenie liczby szkód komunikacyjnych, zwiększenie zdawalności i korzyści PR-owe na lokalnym rynku. Według przedstawicieli firmy Magic VR 1 godzina w świecie wirtualnym może z powodzeniem stanowić odpowiednik czterech godzin na drodze.

■ Młodzi SmartKonsument

Michał Kot z firmy badawczej IQS przedstawił wnioski płynące z corocznego badania „Świat młodych”. Dotyczyły młodych konsumentów, ich potrzeb, nawyków konsumpcyjnych, decyzji zakupowych oraz sposobów ich angażowania, tak aby stali się długoterminowymi klientami. Zrozumienie specyfiki myślenia i potrzeb młodych ludzi jest kluczowe w kształtowaniu efektywnej polityki marketingowej OSK. Nie da się z niej wyeliminować zjawisk związanych z nowoczesnymi technologiami cyfrowymi i ich roli w życiu młodzieży. Ogólnie widoczna jest „smartfo-



nizacja”. Połowa badanych nie wyobraża sobie wyjścia z domu bez telefonu. Telefon wykorzystywany jest do przeglądania filmów i słuchania muzyki na YouTube i w serwisach streamingowych, realizacji zakupów online (niemal połowa młodych deklaruje, że zdarza jej się robić zakupy w sklepach i portalach aukcyjnych z wykorzystaniem telefonu) oraz aktywności w social mediach. Wśród mediów społecznościowych coraz większą popularność zdobywają takie serwisy, jak Instagram i Snapchat. Rzeczywistość cyfrowa coraz bardziej wypełnia codzienność młodych ludzi, będąc dla nich zarówno narzędziem, jak i treścią.

■ Pokolenie cyfrowych tubylców

Krzysztof Syrek, digital marketing consultant, specjalizujący się w kampaniach online, a także autor szkoleń AdWords i Analytics, przedstawił sposoby budowania dobrych grup docelowych online, omówił metody wykorzystania marketingu afiliacyjnego jako skutecznego narzędzia pozyskiwania klientów oraz kilka podstawowych kroków i zasad w budowaniu działań reklamowych online. W obecnych czasach internauci spędzają coraz mniej czasu na efektywnym analizowaniu zawartości stron internetowych. Średni czas skupienia uwagi wynosi 8 sekund. Dużo większe znaczenie w procesie podejmowania decyzji ma tzw. dowód społeczny, czyli rekomendacja wcześniejszych użytkowników produktu czy usługi. 88 proc. konsumentów rozpoczyna od sprawdzenia opinii online.



■ Google bez tajemnic

Łukasz Wnuk z firmy Orangejuice wprowadził słuchaczy w świat narzędzi marketingowych firmy Google i pokazał, jak zbudować skuteczną kampanię reklamową, wykorzystując ich możliwości. Omówiony został również sposób podejmowania decyzji o wyborze szkoły jazdy przez internautów. Słuchacze mogli dowiedzieć się, jak można lokować reklamy w sieci Google Display Network, na YouTube oraz w poczcie Gmail. Szczególną uwagę poświęcono kwestii remarketingu, czyli działaniom zmierzającym do pobudzenia popytu, który uległ obniżeniu na skutek niedostosowanej lub nietrafionej strategii marketingowej w poprzednim okresie.

■ BIZ Prawko.pl

Rafał Matuszak, współzałożyciel Stowarzyszenia KIEROWCA.PL, przedstawił platformę BIZ Prawko.pl. Pomaga ona rozwiązywać problemy, na które napotyka OSK w coraz bardziej cyfrowym świecie – kwestie związane z formą prowadzenia wykładów, sposoby przygotowania i dystrybucji materiałów dydaktycznych, metody reklamowania się z wykorzystaniem dostępnych narzędzi i kanałów społecznościowych. Platforma BIZ Prawko.pl obejmować będzie szereg narzędzi – spersonalizowaną pod kątem OSK aplikację mobilną dającą kursantom dostęp do aktualności z OSK pobieranych z profilu na Facebooku oraz umożliwiającą wygodny dostęp do wykładów i testów, materiały online dla wykładowców do prowadzenia wykładów, narzędzie do dystrybucji kodów dostępowych do treści dydaktycznych przez SMS, egzamin wewnętrzny oraz kalendarz jazd dla instruktorów i kursantów. Wspomniana powyżej spersonalizowana aplikacja mobilna dla OSK umożliwia nowocześnie budować relacje z kursantami. Przede wszystkim instruktor może bezproblemowo (poprzez SMS, mail, komunikatory internetowe typu Messenger i WhatsApp) wysłać kursantowi dostęp do aplikacji. Za pośrednictwem specjalnego linku kursant pobierze aplikację na swój smartfon. Od tego momentu będzie w stałym kontakcie z ośrodkiem szkolenia, uzyskując na bieżąco najświeższe aktualności i mając możliwość łatwej komunikacji. Stanie się również ambasadorem ośrodka, mogąc udostępniać aplikację znajomym. Platforma BIZ Prawko.pl uprości również prowadzenie działań promocyjnych w mediach społecznościowych. Dostępne będzie zautomatyzowane narzędzie, służące planowaniu kampanii na Facebooku. Rola OSK ograniczy się do wyboru typu kampanii, treści komunikatu, grafiki oraz określenia dat granicznych kampanii i zakładanego budżetu. Utworzenie skutecznej kampanii będzie możliwe bez angażowania zewnętrznych agencji. Poszczególne elementy platformy będą udostępniane etapami do 15 marca 2018 roku.



■ Program lojalnościowy w OSK

Wdrożenie programu lojalnościowego OSK wydaje się dosyć karkołomnym pomysłem. O ile można go sobie wyobrazić w sieci handlowej, o tyle w branży szkolenia kierowców budowanie długotrwałego przywiązania klientów nie jest łatwe. Pomysł w tym zakresie przedstawiła Karolina Wiśniewska z firmy Mint Cloud. Co ważne, przedstawione rozwiązanie faktycznie zostało wdrożone i funkcjonuje efektywnie w OSK. W odniesieniu do potrzeb ośrodka szkolenia kierowców program lojalnościowy ma za zadanie poszerzyć i wyróżnić ofertę o coś nadprogramowego, umożliwić pozyskanie nowych klientów i utrzymanie zaangażowania dotychczasowych kursantów oraz stworzyć efektywny system poleceń z korzyścią dla wszystkich. Ważnym założeniem był też niski nakład finansowy związany z wdrożeniem narzędzia. Skierowany do kursantów program lojalnościowy w aplikacji MintCloud umożliwi nagradzanie ich punktami za wymienione w regulaminie działania. Po zebraniu określonej liczby punktów można je wymienić na nagrody z katalogu. Podstawowe punkty uzyskuje się m.in. za dobrze wykonane manewry podczas zajęć praktycznych, prawidłowo rozwiązane testy i egzaminy wewnętrzne. Punkty bonusowe można zdobyć za wszelkie interakcje z marką OSK – wystawienie

opinii w mediach społecznościowych lub polecenie znajomego. Zdobyte punkty można wymienić na dodatkowe jazdy z wybranym instruktorem, wjazd na plac egzaminacyjny, gadzety lub wymienić na złotówki do wydania w szkole jazdy. Proces zdobywania punktów i wymiany ich na korzyści odbywa się za pośrednictwem przeznaczonej do tego aplikacji.

■ Drive more English

Szymon Janicki ze Stowarzyszenia KIEROWCA.PL poruszył temat prowadzenia szkolenia w języku angielskim. Kwestia, która nie jest zbyt mocno eksponowana, już niedługo może stać się istotnym wyzwaniem dla OSK. Otwarcie Polski na pracowników obcojęzycznych spowoduje napływ osób zainteresowanych uzyskaniem uprawnień do kierowania. Dla ich dużej części podstawowym językiem komunikacji będzie angielski. Aby umożliwić instruktorom i wykładowcom sprostanie temu wyzwaniu, Stowarzyszenie KIEROWCA.PL wdrożyło projekt „Drive more English”, obejmujący kurs e-learningowy, zajęcia online z instruktorem i materiały publikowane na bieżąco w serwisie szkola-jazdy.pl. To program nauki zawodowego języka angielskiego, stworzony na potrzeby szkół jazdy.

■ Smartfon kluczem do sukcesu

Adrian Roman z firmy Selectiv przedstawił możliwości wykorzystania marketingu mobilnego jako skutecznego narzędzia dotarcia do kursantów. Smartfony są wykorzystywane przez 90 proc. użytkowników w wieku od 16 do 34 lat do codziennego surfowania po Internecie. Dostarczają również wielu użytecznych marketingowo danych o ich użytkownikach. Mowa tu o danych demograficznych, zainteresowaniach, nawykach zakupowych, często odwiedzanych miejscach, a nawet ścieżkach poruszania się wewnątrz i na zewnątrz obiektów. Bazując na tych danych można wdrożyć starannie zaplanowaną i dopasowaną kampanię, promującą ofertę OSK. Odbiorcami przekazu reklamowego przykładowo mogą być tylko osoby przebywające w danej lokalizacji – np. w WORD-zie, okolicach OSK, szkole średniej lub korzystające z konkretnych aplikacji internetowych, np. testów na prawo jazdy.

■ Plany na przyszłość

Oficjalną część konferencji zakończył prowadzony przez prezesa Stowarzyszenia KIEROWCA.PL Włodzimierza Zientarskiego panel dyskusyjny, podczas którego omówiono najważniejsze problemy trapiące środowisko ośrodków szkolenia kierowców. Przedstawiciele Stowarzyszenia KIEROWCA.PL zadeklarowali zacieśnienie współpracy ze środowiskiem OSK i pomoc w realizacji jego postulatów.

Dariusz Piorunkiewicz



DriveMoreEnglish: Wyróżnij swoją ofertę i ucz w języku angielskim

Masowa imigracja obcojęzycznych pracowników wraz z rodzinami do Polski, kilkadziesiąt tysięcy studentów i uczniów z zagranicy. To rzeczywistość i przyszłość. To także szansa dla OSK na pozyskanie nowego typu kursanta: obcokrajowca, który nie zna języka polskiego, ale biegle komunikuje się w języku angielskim. #DriveMoreEnglish to program, który przygotowuje instruktorów i egzaminatorów do nowych wyzwań.

W pierwszej połowie 2018 roku 147.000 obcokrajowcom wydano pozwolenie na pracę w Polsce. W tym samym czasie oficjalna liczba wolnych miejsc pracy wyniosła 160.000. Obywatele Ukrainy i Rosji – najczęściej przyjeżdżający goście – już nie wystarczą, aby zapewnić gospodarce perspektywę stabilnego wzrostu. Rząd wprowadza uproszczoną procedurę uzyskania pozwolenia na pracę dla specjalistów. Potrzebni są nie tylko pracownicy budowlani, ale także: nauczyciele, lekarze, inżynierowie, informatycy. Uproszczoną procedurą zostaną objęci obywatele, m.in. Indii, Wietnamu, Pakistanu, Filipin. Co ich łączy? Znakomita większość posługuje się biegle językiem angielskim (w Indiach zidentyfikowano ponad 500 języków etnicznych, m.in. dlatego język angielski jest nadal, obok hindi, językiem oficjalnym) i przyjeżdża do Polski z całymi rodzinami...

■ Studenci i uczniowie obcokrajowcy

Już w tej chwili na polskich uczelniach studiuje ponad 60.000 obcokrajowców z ponad 150 krajów świata. Uczelnie masowo otwierają nowe kierunki studiów, na których językiem wykładowym jest angielski (np. Pomorski Uniwersytet Medyczny – medycyna w języku angielskim), a przedstawiciele uczelni prywatnych mówią, że gdyby dysponowali odpowiednim zapleczem lokalowym, byłoby w stanie otworzyć odrębne uczelnie z wykładowym językiem angielskim.

Obcokrajowcy coraz częściej przyjeżdżają do Polski z rodzinami. Najlepiej świadczą o tym klasy matury międzynarodowej (cykl kształcenia odbywa się w języku angielskim) prowadzone przez liczne licea ogólnokształcące. Często połowa stanu osobowego klas to młodzi ludzie, którzy nie znają języka polskiego. Polska jest już ich naturalnym środowiskiem i właśnie tutaj będą zgłaszać się na kursy nauki jazdy.

■ #DriveMoreEnglish – szkolimy w języku angielskim

Odpowiedzią na to jest #DriveMoreEnglish, program przygotowujący instruktorów nauki jaz-



dy oraz egzaminatorów do zmierzenia się z nowym zjawiskiem na rynku. Na program składają się trzy elementy:

- kurs e-learningowy #English4DrivingInstructors
- zajęcia online z lektorem
- cykl materiałów na portalu szkola-jazdy.pl, który jest patronem medialnym przedsięwzięcia.

E-learning: #English4DrivingInstructors skoncentrowany jest wyłącznie na tych elementach języka angielskiego komunikacyjnego, które niezbędne są na co dzień w pracy instruktora nauki jazdy. Dwadzieścia minut nauki pozwoli na przyswojenie wiedzy i przećwiczenie treści każdego z 60 modułów lekcyjnych. Każda lekcja to krótkie wprowadzenie teoretyczne, seria przykładów zastosowania (wyłącznie w kontekście nauki jazdy), nagrania audio i wideo. Całość uzupełniona minisłownikami, testami, przykładami rozmów w samochodzie. #English4DrivingInstructors to po prostu nowoczesny specjalistyczny program edukacyjny.

Zajęcia online z lektorem pozwolą na sprawdzenie wiedzy w praktyce. Komunikacja, bieżące korygowanie ewentualnych błędów, nabycie komunikacyjnej pewności siebie podczas

symulacji autentycznych sytuacji zawodowych – to wszystko w przyjaznej atmosferze pozwoli zweryfikować i poszerzyć wiedzę, a następnie po prostu przeprowadzić z obcokrajowcem zajęcia w samochodzie, bo wcześniej treść została przećwiczona podczas zajęć językowych.

Warto odwiedzać też codziennie dział języka angielskiego na szkola-jazdy.pl. To tam umieszczamy „słowa dnia” wraz z przykładami zastosowania oraz nagraniami. Na szkole-jazdy.pl znajdziecie także informacje na temat proponowanych przez nas darmowych webinarów kształcenia znajomości języka angielskiego oraz opracowania charakterystyki komunikacyjnej obcokrajowców z państw, których obywatele są coraz liczniej reprezentowani w Polsce.

Szymon Janicki

nauczyciel i autor programów nauczania specjalistycznego języka angielskiego (biznes, medycyna, technologia, prawo, lotnictwo). Autor treści #DriveMoreEnglish oraz e-learningu języka angielskiego w lotnictwie: icao4u.pl/ Założyciel ilcs.eu – pierwszego polskiego portalu do nauki języka angielskiego specjalistycznego

Biz.prawko.pl – wsparcie dla instruktorów w nowoczesnym i skutecznym szkoleniu kierowców

Od kilku lat obserwujemy pokoleniową zmianę, która polega na odmiennych od dotychczasowych sposobach komunikacji, obiegu informacji czy metodach uczenia się młodych ludzi. To samo dotyczy kandydatów na kierowców. Dlatego też konieczna jest zmiana sposobu porozumiewania się z kursantami, a narzędzia, których zadaniem jest pomoc w przyswojeniu teorii, powinny być nowoczesne i innowacyjne.



Młode pokolenie możemy nazwać cyfrowym. 16–19-latkowie dorastają prześladowując w Internecie. Ich świat zamyka się w smartfonie lub tablecie, wymieniają między sobą SMS-y albo dzwonią i piszą do siebie poprzez popularne komunikatory (Messenger, WhatsApp), informacje czerpią z mediów społecznościowych (Facebook, Instagram, Snapchat czy TikTok), muzyki słuchają poprzez mobilne aplikacje (Spotify, Tidal lub Deezer), ulubione filmy lub programy oglądają na platformach VOD (czyli „na żądanie”, np. Player.pl, Ipla, Netflix albo na YouTube) wtedy, kiedy oni chcą, w dowolnym miejscu i czasie, na dowolnie wybranym urządzeniu.

Młodzi są bardzo wymagający, ale też niecierpliwi. Chcą przejść kurs prawa jazdy (szczególnie część teoretyczną) w możliwie krótkim czasie i bez większego zaangażowania z ich strony. Oczekują jednak wysokiej jakości treści dostępnej zawsze pod ręką przez smartfon, tablet lub komputer. Są przecież zawsze online. Oczekiwania oraz szeroki, nieograniczony dostęp do technologii oznaczają, że ich zachowania i podejście stanowią dla nas prawdziwe wyzwanie.

Dlatego też wielu instruktorów szuka odpowiedzi na pytania, jak prowadzić zajęcia z kursantami, by były dla nich atrakcyjne, jak przyciągnąć uwagę młodego pokolenia, jak przygotować materiały do nauki i dystrybuować je w kanałach cyfrowych oraz jak skutecznie promować się w nowoczesnych kanałach komunikacji, by pozyskać nowych klientów.

Odpowiedzią na potrzeby młodego pokolenia jest Biz.prawko.pl – nowoczesna i kompleksowa platforma dla każdego instruktora, która ułatwia codzienną pracę.

Biz.prawko.pl składa się aktualnie z czterech narzędzi, a docelowo przewidzianych jest ich aż sześć.

Pierwszy to spersonalizowana aplikacja mobilna ośrodka szkolenia kierowców z testami i wykładami. Jest to odpowiedź na potrzebę kandydatów na kierowców, którzy od teraz mogą się uczyć teorii z wykorzystaniem telefonu (bez książek i notatek) oraz sprawdzać swoją wiedzę rozwiązując testy lub próbne egzaminy online. Aplikacja zawiera pełną wiedzę uzupełnioną o ponad 2000 zdjęć, filmów i grafik oraz dostęp do 2600 pytań z oficjalnej bazy egzaminacyjnej. Ponadto każda lekcja opatrzona jest komentarzem Włodzimierza Zientarskiego, prezesa Stowarzyszenia KIEROWCA.PL, dziennikarza, eksperta i wielkiego miłośnika motoryzacji. Dzięki własnej aplikacji ośrodka kursanci na bieżąco mogą śledzić wpisy na Facebooku, ważne informacje i komunikaty marketingowe. Każdy może przy-



gotować taką aplikację sam, praktycznie w kilka chwil (wystarczy tylko aktywny profil na Facebooku).

Niezmiernie istotnym elementem platformy jest dystrybucja aplikacji stworzonej przez OSK. Dlatego też Biz.prawko.pl wyposażone jest w niezawodne narzędzie do dystrybucji aplikacji przez SMS lub dowolny komunikator, z którego korzystają młodzi ludzie (Messenger, WhatsApp). Wykładowca może wysłać dostęp do aplikacji najprościej, jak tylko można, dosłownie jednym kliknięciem. Za pośrednictwem specjalnego linka każdy kursant pobierze aplikację na swój smartfon. Od tego momentu będzie nie tylko w stałym kontakcie ze szkołą czy instruktorem, ale przede wszystkim będzie miał pod ręką pełny pakiet edukacyjny: atrakcyjnie przygotowane wykłady, testy oraz egzaminy online.

Narzędzie przydatne szczególnie instruktorom to wykłady online. To innowacyjne i praktyczne rozwiązanie dla każdego wykładowcy. Do tej pory cały pakiet wiedzy dostępny był w książkach, na płytach CD lub DVD („Vademecum wykładowcy”). Teraz wszyscy instruktorzy mają do dyspozycji multimedialną platformę z wykładami, która pomaga w prowadzeniu zajęć z teorii z dowolnego miejsca, o każdej porze i na każdym urządzeniu z dostępem do Internetu.

Wiele ośrodków szkolenia kierowców poszukuje na co dzień najbardziej skutecznych sposobów promocji i właściwych kanałów dotarcia do osób, które chcą otrzymać upragnione prawo jazdy i zastanawiają się nad wyborem właściwej szkoły. Na podstawie pełnej wiedzy dotyczącej młodego pokolenia, jego zachowań oraz preferencji, a także biorąc pod uwagę poziom skomplikowania budowania kampanii promocyjnych w mediach spo-



fecznościowych (trudności z określeniem właściwych grup dotarcia, problemy z przygotowaniem materiałów graficznych zgodnie ze złożoną specyfikacją) Biz.prawko.pl już wkrótce zostanie wyposażone w zautomatyzowane narzędzie marketingowe, które służyć będzie planowaniu kampanii na Facebooku oraz przygotowania pełnej komunikacji promocyjnej w ramach własnej aplikacji mobilnej. Pozwoli to nie tylko na utrzymanie stałej komunikacji z kursantami, którzy aktualnie biorą udział w kursie na prawo jazdy, oraz przysyłanie im atrakcyjnych ofert (np. promocje godzinowe, zniżki, rabaty) czy bieżących informacji, ale też ułatwi pozyskiwanie zupełnie nowych klientów dzięki precyzyjnemu dotarciu do właściwych odbiorców w danej okolicy (wykorzystanie geolokalizacji) poprzez działania marketingowe w ramach platformy Facebook.

Wygląda na skomplikowane? Nic bardziej mylnego! Wystarczy wybrać typ kampanii, treść komunikatu oraz grafikę, a także podać daty trwania kampanii, określić budżet, jaki chcemy przeznaczyć na działania marketingowe na Facebooku, i gotowe. Każdy, dosłownie w kilka chwil i bez pomocy zewnętrznych agencji, będzie w stanie stworzyć skuteczną kampanię w mediach społecznościowych.

W Biz.prawko.pl przygotowane zostaną też dwa zupełnie nowe narzędzia dla wszystkich instruktorów. Pierwsze to egzamin wewnętrzny z bardzo prostym i przyjaznym interfejsem, którego zadaniem będzie ułatwienie ewidencji egzaminów wewnętrznych kursantów. W przyszłości ma szansę stać się platformą do przeprowadzania tych egzaminów online w ramach aplikacji. Drugi to kalendarz instruktora, który pozwoli ośrodkowi szkolenia kierowców na efektywne zarządzanie flotą i zoptymalizuje czas pracy, a kursantom będzie dawał w przyszłości możliwość automatycznego wyboru godzin jazdy za pomocą smartfona.

Platforma produktowo-marketingowa Biz.prawko.pl, dzięki której obecnie można przygotować własną aplikację mobilną, a także skorzystać z opcji wykłady online, jest dostępna dla każdego ośrodka szkolenia kierowców i instruktora w Polsce. Wystarczy wejść na www.biz.prawko.pl z dowolnego urządzenia i zarejestrować się online, wypełniając krótki formularz. W kilka chwil można uzyskać dostęp do innowacyjnej multimedialnej platformy edukacyjnej, która ułatwia codzienną pracę, pomaga w prowadzeniu wykładów



i ułatwia kontakt z kursantami za pośrednictwem odpowiedniej aplikacji mobilnej. Już wkrótce dzięki Biz.prawko.pl będzie można skutecznie i efektywnie pozyskiwać nowych kursantów za pomocą narzędzi do skutecznej komunikacji marketingowej online oraz wykorzystać produkty dla instruktorów.

Tak działają nowoczesne ośrodki szkolenia kierowców, które zachęcają do efektywnej nauki swoich kursantów, przekazując im dostęp do pełnej wiedzy oraz testów online. Od teraz każdy kandydat na kierowcę może rozwiązywać testy i powtarzać teorię z użyciem dowolnego urządzenia i 24 godziny na dobę. Taką nowoczesną szkołę chętniej poleci swoim znajomym.

Michał Malinowski





Czas na monitoring

Innowacje technologiczne coraz śmielej wkraczają na rynek szkolenia kierowców. Przykłady można mnożyć. Teraz przyszedł czas na monitorowanie i analizę stylu jazdy kursantów. Firma Happy Miles, o której było głośno dwa lata temu, kiedy z sukcesem wprowadziła na rynek polski rozwiązanie „Leasing na kilometry”, teraz chce zawojować rynek szkolenia kierowców. Rozmawiamy z Piotrem Kawalcem oraz Aleksandrem Wroną z firmy Happy Miles, którzy byli gośćmi na konferencji Stowarzyszenia Kierowca.pl w Aleksandrowie Łódzkim.

Jak wrażenia po konferencji?

Musimy wyrazić pełen podziw, jak świetnie była zorganizowana. Widać było zainteresowanie wśród uczestników tematyką marketingu w szkoleniu kierowców. Nasze stanowisko mieliśmy na tyłach sali, gdzie w przerwach mogliśmy porozmawiać twarzą w twarz z właścicielami ośrodków szkolenia kierowców, promując nasze rozwiązanie.

Nazwa Happy Miles wpada w ucho, ale co się za nią kryje? Czym zajmuje się wasza firma?

Nasza firma powstała z grupy Getin Noble Bank dwa lata temu. Stworzyliśmy pierwsze na rynku rozwiązanie „Leasing na kilometry”, w którym wysokość miesięcznej raty uzależniona jest od tego, ile kilometrów przejedziemy. Równolegle na rynku leasingowym oferujemy monitoring pojazdów GPS.

Dlaczego akurat rynek szkolenia kierowców?

Od czerwca prowadzimy aktywne badania wśród ośrodków szkolenia kierowców. Odbyliśmy wiele spotkań, kilkaset rozmów oraz zainstalowaliśmy kilkanaście systemów testowych. Podczas testów i badań zetknęliśmy się przede wszystkim z problemami dużej konkurencji na rynku, relatywnie niskiej ceny kursu na prawo jazdy, znalezienia instruktora i z tym, że za-



trudnieni kierowcy jako instruktorzy wykorzystują pojazdy do dorabiania dodatkowych godzin bez wiedzy właściciela. I w tym miejscu widzimy potrzebę monitoringu pojazdów w szkołach nauki jazdy.

Jak można wykorzystać monitoring GPS pojazdów w autach do nauki jazdy?

Funkcjonalność, jaką oferuje nasz system monitoringu pojazdów, może zostać wykorzystana w autach szkoleniowych. Na jej podstawie możemy wyciągnąć wiele ważnych in-

formacji z procesu szkolenia przyszłego kierowcy. Między innymi możemy zweryfikować, jak kierowca zachowuje się na drodze, czy przekracza dozwoloną prędkość w mieście, czy jeździ ekonomicznie i nie eksploatuje zbytnio samochodu oraz wiele innych istotnych elementów.

Jaką funkcjonalność ma mieć docelowo system monitoringu dla OSK?

Cały czas pracujemy, aby nasz system był idealnym narzędziem dla szkół nauki jazdy.

W najbliższej przyszłości planujemy wdrożyć informowanie rodziców za pomocą SMS-ów o rozpoczęciu jazdy przez ich dziecko i możliwość śledzenia na bieżąco na mapie pojazdu, którym się porusza. Ponadto chcemy wprowadzić tworzenie rankingów kursantów w danej szkole jazdy oraz możliwość bezpośredniego udostępniania raportów i wyników z postępów jazdy na portalach społecznościowych.

Do kogo skierowane jest wasze rozwiązanie?

Do wszystkich osób, które są zaangażowane w proces szkolenia kierowców. Przede wszystkim mówimy o właścicielach szkół nauki jazdy, którzy mogą wzbogacić swoją ofertę o system telemetrii, co wpłynie na atrakcyjność ich ośrodka i wyróżnienie wśród konkurencji. Dzięki zastosowaniu naszego rozwiązania cena kursu może być wyższa, co wpłynie niewątpliwie na zarobki właściciela szkoły, jak i instruktorów w niej zatrudnionych.

Powiedzcie więcej o raporcie, który będą otrzymywali rodzic i kursant.

Monitoring GPS to nie tylko pokazywanie bieżącej pozycji na mapie. Wszystkie urządzenia GPS wpinane są w samochodzie do szyny CAN, która przekazuje wiele informacji z komputera samochodowego. Między innymi analizuje zużycie paliwa, obroty silnika, gwałtowne przyspieszenia, używanie hamulca oraz wiele innych danych. Na podstawie tych parametrów z komputera samochodowego stworzyliśmy algorytm, który wystawia obiektywną ocenę kierowcy w skali od 1 do 5. Oprócz oceny kur-

sant otrzymuje mapkę trasy przebytej podczas lekcji oraz, co najważniejsze, informację o czasie włączonego zapłonu silnika, czyli o tym, jak efektywnie została wykorzystana godzina lekcji praktycznej.

Nie rozumiem, jak może skorzystać na waszym produkcie instruktor, skoro pracując w szkole, która korzysta z waszego rozwiązania, będzie mocno kontrolowany przez właściciela ośrodka?

Właściciel szkoły nauki jazdy, oferując kursy z naszym rozwiązaniem, oczywiście będzie miał podgląd pracy swoich Instruktorów. Jednak to przełoży się na wysoką jakość pracy, ponieważ lekcje będą prowadzone rzetelnie i prawidłowo. Dzięki temu właściciel i ocena jego firmy może zostać doceniona na rynku, a kursant zapłaci więcej za kurs, ponieważ otrzyma gwarancję tego, że w pełni i efektywnie wykorzysta swoje godziny jazdy. Generalnie chodzi o to, żeby wszyscy byli zadowoleni z tego, co proponujemy.

Rynek OSK boryka się z wieloma bolączkami, są to między innymi zaniżone ceny kursów na prawo jazdy, słaby system szkolenia kierowców czy niedobór instruktorów. Czy wasze rozwiązanie może przyczynić się do zmniejszenia skali tych problemów?

Jesteśmy zdania, że nasz produkt wniesie pewnego rodzaju świeżość na rynek szkolenia kierowców. Śmiało twierdzimy, że to rozwiązanie wspomnianych problemów. Kursy na prawo jazdy z naszym systemem będą sprzedawane drożej, ale w zamian za wydane pieniądze kur-

sant otrzyma jakość i gwarancję tego, że nauka będzie się odbywać na przejrzystych zasadach i wysokim poziomie, co przełoży się na bezpieczeństwo na drogach. Szkoła jazdy zarobi więcej, a więc będzie ją stać na przyciągnięcie do siebie instruktorów i płacić im więcej za godzinę pracy. Tak jak wspominaliśmy wcześniej, finansowo wszyscy na tym skorzystają.

Czy produkt Happy Miles dla ośrodków szkolenia kierowców przyczyni się do lepszego wyszkolenia kursantów, a co za tym idzie – większego bezpieczeństwa na drogach?

Jesteśmy przekonani, że tak. Jakość szkolenia z naszym systemem na pewno wzrośnie, a co za tym idzie – młodzi kierowcy będą lepiej przygotowani na to, co może ich spotkać na drogach. Chcemy naszym rozwiązaniem podnieść jakość szkolenia młodych kierowców.

W jakiej formie będziecie państwo oferować rozwiązanie w ośrodkach szkolenia kierowców?

Będziemy chcieli docierać do szkół jazdy poprzez oferowanie naszej usługi dzięki pomocy firmy e-kierowca oraz własnymi aktywnymi działaniami marketingowymi.

Czas na podsumowanie. Jak w trzech słowach najlepiej opisać wasz przełomowy produkt dla OSK?

Pozwolimy sobie na trochę inne rozwinięcie skrótu OSK – opanowanie, skuteczność, kompromis. Zapraszamy na naszą stronę <http://osk.happymiles.pl>, gdzie można dowiedzieć się więcej o naszym rozwiązaniu.

Kamil Bińkowski



Wirtualna elka. Nowoczesna technologia w pracy z kandydatem na kierowcę

Kiedy czterdzieści lat temu ktoś powiedziałby, że w niedalekiej przyszłości jedno małe urządzenie stanie się prawie całym naszym światem, z pewnością nie zostałby potraktowany poważnie. Dzisiaj wystarczy niewielki smartfon z dostępem do sieci, aby w jednej sekundzie połączyć się z ważną dla siebie osobą, sprawdzić najnowsze wiadomości, zrobić pilne przelewy bądź wprowadzić adres miejsca, w którym jeszcze nie byliśmy. A to zaledwie część możliwości, do jakich przyzwyczaiła nas nowoczesna technologia.



Współczesne samochody same parkują, widzą w nocy, łączą się ze służbami ratunkowymi, komunikują z serwisem, dopasowują do rodzaju nawierzchni, a nawet utrzymują tor jazdy. Dzięki nawigacji i dostępowi do sieci internetowej ewoluują w kierunku tzw. pojazdów autonomicznych. W tej materii najwięksi gracze na rynku, jak m.in.: Google, Tesla, Apple, Uber, już testują swoje technologie w warunkach rzeczywistych. Przypomina mi się film z 1993 roku pt. „Człowiek demolka” z Sylwestrem Stallone w roli policjanta, który obudzony po latach hibernacji wsiada do nowoczesnego samochodu. Ku jego wielkiemu zaskoczeniu auto przyjmuje komendy głosowe i samo przemieszcza się po ulicach. Wtedy to było science fiction, dzisiaj wydaje się, że to krótkoterminowy plan do zrealizowania w ciągu kilku następnych lat.

A jak rozwój technologiczny wpływa na kształcenie przyszłych kierowców? Aby od-

powiedzieć na to pytanie, warto poruszyć kilka ważnych kwestii.

■ Czas płynie, pokolenia się zmieniają

To, co dla mojego taty było technologiczną fikcją, dla mnie stało się rzeczywistością. Owoce postępu, którym zaś ja przyglądałem się z szeroko otwartą buzią, dla moich dzieci i współczesnych nastolatków są ledwie punktem wyjścia, tzw. wyposażeniem standardowym.

W pracy z różnymi pokoleniami kluczowy wydaje się dobór właściwych form oddziaływania, które muszą być odpowiednio atrakcyjne dla odbiorcy. Czy współczesnego nastolatka zainteresowałby pierwszy telefon Nokii z monochromatycznym niedotykowym ekranem? Być może tak, ale wyłącznie po to, aby z politowaniem spojrzeć w oczy tym z nas, którzy pamiętają, że doprowadził do przełomu, np. w prowadzeniu biznesu.

Współczesne pokolenie urodziło się w „szybkim” świecie, w którym prędkość, rozmiar, natężenie mają znaczenie. Wszystko, co jest w stanie dostarczyć mu tej prędkości, staje się bardziej atrakcyjne i chętniej przyswajalne. Dlatego dzisiaj młode pokolenie uczy się w sieci i robi to w trakcie np. słuchania muzyki oraz jazdy tramwajem na uczelnię. Wykorzystuje w tym celu smartfona. Kiedy szuka sobie szybkiej rozrywki, zakłada gogle VR (okulary do rozszerzonej rzeczywistości) i uruchamia symulator jazdy kolejką górską, a oszukany bodźcami umysł funduje takie emocje, jak towarzyszące prawdziwym doświadczeniom. Wszystko ma być łatwe, mocne, pod ręką i co najważniejsze – smart.

■ Proces uczenia się zapamiętywania

W 1969 roku Edgar Dale, światowej klasy edukator, zaprezentował zaktualizowany model efektywności zapamiętywania. W swoich

badaniach opisał procentowo skuteczność zapamiętywania informacji przekazywanych w różny sposób. Pomijając szczegółową analizę modelu, warto zwrócić uwagę na najważniejsze wnioski. Mianowicie:

- najmniej zapamiętujemy tego, co przeczytaliśmy
- najczęściej pamiętamy tego, o czym mówiliśmy i co robiliśmy
- pamiętamy tym więcej, im w przyswajanie informacji angażujemy więcej zmysłów
- im silniejsze doświadczenie zmysłowe fundujemy, tym mocniejsze oddziaływanie na odbiorcę uzyskujemy (np. mały ekran smartfona w porównaniu do wielkiego ekranu w kinie)
- im jesteśmy bardziej aktywni w procesie przyswajania wiedzy, tym więcej zapamiętujemy (zamiast biernej postawy nastawionej wyłącznie na odbiór).

Jak to się ma do praktyki nauczania? Jeśli nasz uczeń bazuje wyłącznie na materiałach do czytania, zapamięta na dłużej naprawdę niewiele. Jeśli zaangażujemy jego kolejne zmysły (oraz jego samego), np. poprosimy, aby dodatkowo oglądał filmy, słuchał, rozmawiał i dyskutował o tym wszystkim, istotnie zwiększymy skuteczność nauki. Najwyższy poziom zapamiętywania pojawi się wówczas, gdy pozwolimy mu doświadczać, co ważne, zarówno w prawdziwych okolicznościach, jak i w warunkach symulowanych (np. wirtualnych).

O ile odbijanie piłki do koszykówki na sali gimnastycznej będzie bezpieczną formą nauki tego sportu, o tyle wyjazd samochodem na drogę z osobą, która dopiero zaczyna, wiąże się ze znacznie poważniejszym ryzykiem i potencjalnymi konsekwencjami.

■ Kontekst technologiczny

Dwadzieścia lat temu w ramach kursu na prawo jazdy kat. B odbywałem własną praktykę za kierownicą fiata uno. Teorii uczyłem się z kserowanych kartek. Nie wiedziałem, czy poprawnie odpowiadam na pytania, a co to jest wymuszenie na skrzyżowaniu dowiedziałem się dopiero wtedy, kiedy instruktor ostro „dał po hamulcach”.

Teraz jestem w trakcie kursu na prawo jazdy kategorii A. Uczę się w sieci, odbywam wirtualne egzaminy. Wiem, gdzie popełniłem błąd i od razu sprawdzam odpowiednie przepisy. W trakcie nauki korzystam z symulacji wideo w prawdziwym ruchu drogowym, które zdecydowanie lepiej oddają rzeczywiste okoliczności. Wywołują większe zaangażowanie i odpowiedzialność za udzielone odpowiedzi. Dzięki temu oszczędzam czas i zwiększam efektywność swojej nauki.

Tylko pomyśleć, jak zmieniłyby się proces uczenia, gdyby obraz wideo widziany na płaskim ekranie komputera rozszerzył, wykorzystując



w tym celu technologię wirtualnej rzeczywistości (tzw. VR). Kursant założyłby nowoczesne gogle, zajął miejsce w specjalnym fotelu samochodowym, chwycił kierownicę, położył stopy na pedałach i rozpoczął jazdę w symulowanym świecie. Wszystko przygotowane tak, aby osiągnąć jak najwyższy poziom immersji, czyli zanurzenia w świecie wirtualnym (tym większej, im bardziej umysł uzna świat komputerowy za prawdziwy). Każda sytuacja na drodze przypominałaby prawdziwą, a wszystkie reakcje kierowcy miały określone konsekwencje.

Konieczność operowania kierownicą, drążkiem zmiany biegów, pedałami, a także możliwość rozglądania się dookoła siebie spowodowała by większe zaangażowanie, a tym samym skuteczność w uczeniu się pożądaných zachowań.

Instruktor zaś widziałby wszystko na ekranie zewnętrznym (a wraz z nim inni kursanci) i spokojny o bezpieczeństwo swojego ucznia, pojazdu oraz innych uczestników ruchu drogowego analizowałby podjęte decyzje, dając stosowną informację zwrotną. Wszelkie zmiany w przepisach, budowie pojazdu i na drogach instruktazowych błyskawicznie mogłyby wykreować i wprowadzić programiści. Wszystko bez konieczności ponoszenia wysokich kosztów budowy symulatora, łatwe do zainstalowania nawet w niewielkiej salce wykładowej. Właściwie bez górnej granicy możliwości kreowania sytuacji, któ-

re mogłyby uczyć przyszłego kierowcę ważnych reakcji, zachowań bądź po prostu rozwijać jego drogową wyobraźnię.

Bez względu na to, co sami myślimy na temat technologii i jej wpływu na nasze życie, jesteśmy świadkami realnej transformacji świata. To już nie jest zmiana, przejściowy etap albo chwilowa moda. To integralna część naszej egzystencji. Ostatecznie od nas samych będzie zależało, do czego ją zatrudnimy. Wirtualna rzeczywistość to niewątpliwie doskonałe narzędzie do tego, aby wpisując się w aktualne trendy wykorzystywania technologii mądrze wzbogacić własną ofertę, wykreować realne oszczędności, zwiększyć efektywność nauczania i dostarczyć tym samym realną wartość klientowi. Szczególnie temu, który dopiero do nas przyjdzie. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że wartość światowego rynku wirtualnej rzeczywistości w segmencie edukacji wzrosła ze 187,5 mln USD w 2016 roku do aż 1.700,7 mln USD w 2021 roku.

Czy to brzmi jak science fiction? Dzisiaj z całą pewnością już nie.

Aleksander Sienkiewicz

koordynator projektu WirtualnaElka.pl
MAGICVR.CO

Miłośnik motoryzacji. Mówca i autor tekstów nt. nowej psychologii sprzedaży
OlekSienkiewicz.pl

E-learning

sprzymierzeńcem OSK

Postęp technologiczny, którego doświadczamy w każdej dziedzinie życia, znalazł zastosowanie również w edukacji. Obserwujemy gwałtowny rozwój nowej dziedziny, e-edukacji. Współczesne narzędzia i technologie, a w szczególności Internet, umożliwiają przełamanie bariery odległości w dostępie do wiedzy, pracę i naukę w indywidualnym tempie i w dowolnym czasie.

Do niedawna kursy i szkolenia teoretyczne kojarzyły się głównie z systemem lekcyjno-klasowym. Dziś to przeżytek, który powinien zdecydowanie odejść w przeszłość. Tradycyjne wykłady coraz częściej są zastępowane w części lub w całości nowoczesną formą, z wykorzystaniem komputera i specjalistycznego oprogramowania, potocznie zwaną e-learningiem.

E-learning to nauczanie z użyciem komputera, Internetu i różnego rodzaju mediów, np. nagrań audio, filmów, animacji, interaktywnych aplikacji, wirtualnych symulacji itp. Może być wykorzystywany jako wiodący sposób przekazywania wiedzy, jak i uzupełnienie tradycyjnej formy kształcenia. E-learning najczęściej kojarzony jest z nauczaniem, w którym stroną przekazującą wiedzę oraz egzaminującą jest komputer. Dlatego technikę tę nazywa się nauczaniem na odległość (ang. distance learning), w którym nie ma fizycznego kontaktu z nauczycielem. Nauczanie na odległość na trwałe zakorzeniło się wśród metod dydaktycznych. Z powodzeniem stosują je uczelnie wyższe, w taki sposób prowadzona jest też znaczna część szkoleń teoretycznych w branży lotniczej. Metody nauczania z wykorzystaniem nowoczesnych technik komputerowych sprawdziły się również przy szkoleniu kierowców zawodowych w ramach kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych. Ich efektywność jest potwierdzana wysoką zdawalnością egzaminów kwalifikacyjnych. Co ciekawe, również organizacje państwowe dostrzegły możliwości oferowane przez e-learningowe metody kształcenia i chętnie z nich korzystają. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości w ramach współfinansowanej przez Unię Europejską „Akademii PARP” oferuje szerokie spektrum szkoleń online adresowanych do przedsiębiorców.

Podziału rodzajów zdalnego nauczania dokonywać możemy z zastosowaniem kryteriów:

- historycznego
- technologicznego
- metodycznego.

Z perspektywy historycznej wyróżnić można cztery generacje zdalnego kształcenia.

- System kształcenia zdalnego pierwszej generacji to model korespondencyjny (stosowany od XVIII w.), w którym materiały dydaktyczne przyjmują wyłącznie formę papierową. Model korespondencyjny umożliwia dowolny wybór czasu, miejsca i tempa nauki. Brak w nim interakcji ucznia z nauczycielem.
- System kształcenia zdalnego drugiej generacji to model teleedukacyjny. Wykorzystuje komunikację audio i wideo, transmisje radiowe (od 1920 roku), telewizyjne (od 1950 roku) oraz audiokonferencje i wideokonferencje. Model ten zapewnia wysoką interakcję między nauczycielem a uczniem.
- System kształcenia zdalnego trzeciej generacji to model multimedialny (od 1970 roku). Wykorzystuje materiały drukowane oraz zasoby multimedialne, takie jak kasety, płyty audio i wideo. W tym modelu stosowane jest także nauczanie z użyciem komputera (ang. Computer Assisted Learning, CAL) jako narzędzia interakcji oraz interaktywne wideo.
- System kształcenia zdalnego czwartej generacji to model wirtualny, oparty na wykorzystaniu Internetu w celu udostępniania treści edukacyjnych, jak również komunikacji pomiędzy nauczycielem i uczniem oraz pomiędzy uczniami. Model ten zakłada edukację przy użyciu komputera (ang. Computer Mediated Education, CME). Współczesne technologie i usługi internetowe umożliwiają wykorzystanie multimedialnych treści edukacyjnych wysokiej jakości oraz zaawansowanych mechanizmów interakcji.

Biorąc pod uwagę kryterium technologii wykorzystywanych w kształceniu wyróżnić możemy następujące przypadki:

- Nauczanie wspierane technologiami (ang. Technology-based training, TBT), określane również mianem edukacji elektronicz-

nej (e-edukacji). Obejmuje nauczanie wspomagane komputerowo (ang. Computer-based training, CBT) oraz internetowo (ang. Web-based training, WBT), a także technologie, takie jak radio, telewizja.

- Nauczanie wspomagane komputerowo (ang. Computer-based training, CBT), wykorzystujące komputery do przekazywania wiedzy, realizacji ćwiczeń, symulacji. W obrębie tego pojęcia mieszczą się również kursy dostarczane na płytach CD.
- Nauczanie przez Internet (ang. Web-based training, WBT), odbywające się w Internecie za pośrednictwem protokołu TCP/IP. Obejmuje przekazywanie wiedzy, jak również jej sprawdzanie, komunikację pomiędzy użytkownikami i zarządzanie procesem edukacyjnym przy użyciu stron i aplikacji internetowych.

W kontekście kształcenia kandydatów na kierowców najistotniejszy wydaje się podział z punktu widzenia stosowanej metodyki kształcenia:

- Kształcenie tradycyjne (ang. Instructor-led training, ILT), oznaczające proces dydaktyczny, w którym instruktor prowadzi zajęcia z grupą kursantów. Zajęcia odbywają się najczęściej w OSK. Nauczanie tradycyjne może również przyjąć formę zajęć, w trakcie których prowadzący komunikuje się z kursantami przez Internet.
- Kształcenie synchroniczne (ang. Synchronous learning, SL), tj. zajęcia odbywające się w czasie rzeczywistym, ale prowadzone przez Internet. Kursanci oraz prowadzący są zalogowani do jednego systemu, stanowiącego tzw. wirtualną przestrzeń kształcenia.
- Kształcenie komplementarne (ang. Blended learning, BL), określane również mianem kształcenia mieszanego lub hybrydowego. Jest to odmiana łącząca tradycyjny model kształcenia z kształceniem zdalnym. W tym modelu, najczęściej w trybie

zdalnym, przekazywane są treści wykładowe i odbywają się konsultacje online, a zajęcia praktyczne prowadzone są w ośrodku szkolenia. Kształcenie komplementarne jest obecnie najczęściej spotykanym modelem nauczania kandydatów na kierowców.

E-learning, dzięki szerokiemu zastosowaniu nowoczesnych technologii multimedialnych, umożliwia kursantom przyswajanie wiedzy na wiele sposobów, w zależności od ich zdolności percepcji. Wykorzystywane są różne formy przekazu – narracja lektorska, filmy wideo, animacje komputerowe, interaktywne testy czy aplikacje. Często można spotkać się z przekonaniem, że e-learningowe metody kształcenia dążą do całkowitego wyeliminowania nauczyciela z procesu dydaktycznego. Jest to błędne założenie. System e-learningowy jest doskonałym narzędziem dla profesjonalnie przygotowanego nauczyciela i poszerza ofertę dydaktyczną OSK. Umożliwia też uzupełnienie wiedzy w domu. Może z powodzeniem zastąpić podręcznik. Kursant ma bezpośredni dostęp do wiedzy przez dowolne urządzenie (komputer, laptop, smartfon, tablet) z dostępem do Internetu. Może uczyć się w dowolnym miejscu i czasie. Ułatwia zadawanie prac domowych i określanie zakresu wiedzy do samodzielnego powtórzenia. E-learning stanowi doskonałą ofertę dla kursantów, którzy nie będą chcieli brać udziału w tradycyjnych zajęciach teoretycznych. Oni przyjdą do ośrodka oczekując wskazania konkretnego rozwiązania, które umożliwi im przeszkolenie teoretyczne bez konieczności uczęszczania na zajęcia. Bezpośredni kontakt między

nimi a ośrodkiem daje duże szanse na pozyskanie i utrzymanie klienta. Nie można ich jednak zniechęcić poprzez wskazanie niewłaściwego narzędzia dydaktycznego. Warto zatem zastanowić się nad tym, czym powinien charakteryzować się efektywny system e-learningowy, gwarantujący odpowiedni poziom wykształcenia.

Zgodnie z definicją e-learning to narzędzie umożliwiające kompleksowe przeszkolenie kursanta i osiągnięcie zakładanego efektu dydaktycznego. W wypadku szkolenia kandydatów na kierowców jest to opanowanie przepisów i zasad ruchu drogowego w stopniu umożliwiającym nie tylko zdanie egzaminu państwowego, ale przede wszystkim świadome i bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym. Ma to również duże znaczenia dla instruktorów jazdy, którzy kontynuują z kursantem szkolenie praktyczne. Im wyższy poziom jego wiedzy, tym mniej czasu muszą poświęcać na uzupełnianie braków. Opracowanie efektywnego dydaktycznie narzędzia wymaga współpracy i zaangażowania specjalistów wielu dziedzin. System powinien być interaktywny i umożliwiać dwustronną komunikację między kursantem a instruktorem. Osoba szkolona musi mieć możliwość zadawania pytań i konsultowania wszelkich wątpliwości. Kursant na każdym etapie kształcenia powinien również dysponować szczegółowymi informacjami na temat przebiegu kursu i postępów w nauce.

Układ graficzny prezentowanych materiałów dydaktycznych musi być przejrzysty i umożliwiać bezproblemową nawigację i dostęp do konkretnych treści. Interfejs nie może

zniechęcać do użytkowania systemu. Szkolenie na odległość również musi oferować zróżnicowane formy przekazu, takie jak: animacje komputerowe, filmy wideo, interaktywne testy i aplikacje, które będą działać na wyobraźnię, jak i wyjaśniać zagadnienia związane z przepisami ruchu drogowego. Forma egzaminu państwowego premiuje przede wszystkim te osoby, które doskonale znają przepisy i potrafią podejmować decyzje tak szybko, jak jest to wymagane w rzeczywistych sytuacjach na drodze. Na egzaminie prawidłową decyzję trzeba podjąć w kilkanaście sekund, automatycznie, czego nie da się zrobić bez prawidłowo przyswojonego materiału teoretycznego.

Pomocna w osiągnięciu tego automatyzmu jest też możliwość weryfikacji wiedzy w warunkach maksymalnie zbliżonych do rzeczywistego egzaminu. Kursant musi mieć możliwość przystąpienia w systemie do symulacji egzaminu państwowego, bazującej na rzeczywistych pytaniach egzaminacyjnych pochodzących z bazy pytań wykorzystywanej w WORD-ach. Jak widać, efektywny system e-learningowy umożliwiający skuteczne przygotowanie kursantów do zajęć praktycznych składa się z wielu współdziałających elementów. Bez tej synergii nie możemy mówić o efektywnym e-learningowym narzędziu dydaktycznym. Skonstruowany w zgodzie z przedstawionymi powyżej zasadami staje się nieocenionym, efektywnym i stosunkowo niedrogim sprzymierzeńcem w procesie szkolenia kandydatów na kierowców.

Dariusz Piorunkiewicz



TESTY + KURS PRAWO JAZDY CENNIK ZNAJDŹ OSK ZNAKI DROGOWE BLOG KONTAKT

ZALOGUJ/ZAREJESTRUJ

Tylko u nas! Nauka i testy na prawo jazdy w jednym

Komfortowa nauka teorii na prawo jazdy **gdziekolwiek jesteś**

- ✓ 100% państwowe, oficjalne testy na prawo jazdy
- ✓ Podręcznik na prawo jazdy online – cała potrzebna baza wiedzy
- ✓ Kategorie B oraz A, C, D, T
- ✓ Ponad 2 000 grafik, zdjęć i filmów
- ✓ Nauka przez smartfon, komputer i tablet

ZACZNI TERAZ

Mamy pytania egzaminacyjne z oficjalnej bazy ministerstwa!



Przeładowa śruba dokręcona

Media od lat biją na alarm, że diagnostyci przymykają oko na pojazdy, które od dawna powinny być na złomowiskach, i z litości dla kierowców, a być może dla własnej korzyści, dopuszczają je do ruchu.



Na polskich drogach przeważają kilkunastoletnie samochody. Prawo nakłada na ich właścicieli obowiązek corocznych wizyt w stacjach kontroli pojazdów. Linię diagnostyczną można było skompletować za ok. 100 tys. zł, więc wielu przedsiębiorców, nierzadko działających w innych branżach, postanowiło poszerzyć zakres usług. W efekcie nawet w niewielkich miejscowościach może działać kilka stacji diagnostycznych. I tu pojawia się problem. Zarówno kierowcy, jak i diagnostyci zależy na pozytywnym wyniku przeglądu. Dla właściciela auta oznacza to kolejny rok użytkowania pojazdu bez pilnych inwestycji w jego naprawy, dla drugiego – zadowolonego klienta, który za dwanaście miesięcy skorzysta z usług tej samej firmy. Stawki za przeglądy są ustalone urzędowo, więc nie ma mowy o procedurze zbijania cen – doskonale znanego z branży szkoleniowej. Stacje kontroli pojazdów próbują jednak walczyć o klienta. Praktycznie na żadnej nie trzeba dopłacać za regulację świateł,



co kilkanaście lat temu nie było oczywiste. Czasem można liczyć też na upominek w postaci breloczka, butelki płynu do spryskiwaczy czy karty klienta, która zapewnia zniżki, np. w działającym przy SKP serwisie, lub umożliwia ponowną wizytę w stacji w celu wykonania szybkiego przeglądu, np. przed wakacjami. Ile firm, tyle pomysłów. Walka o klienta skutkuje dobrymi wynikami kontroli – przeglądy kończą się niedopuszczeniem pojazdu do ruchu w ok. 2 proc. przypadków. W Niemczech to 20 proc.

Ustawodawca przygotował bardzo dokładną, bo aż 21-stronicową listę czynności kontrolnych, która zawiera także metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu. Wymagane jest chociażby sprawdzenie obecności oraz poprawności działania sondy lambda i systemu EGR, weryfikacja pracy urządzeń do usuwania pary wodnej z szyb pojazdu, szczelności korka wlewu paliwa, blokady kierownicy czy prędkości obrotowej biegu jałowego, która musi mieścić się w zakresie przewidzianym przez producenta pojazdu. Wśród wymagań znalazł się też zapis o niezgodnej z przepisami modyfikacji elektronicznej jednostki sterującej silnika – chodzi tu m.in. o zmiany zatrzymujące prace filtrów sadzy i systemów EGR, co pozwala na usunięcie ich z pojazdu bez występowania kontrolki Check Engine. Skrupulatne przeprowadzenie wszystkich wymaganych czynności pozwoliłoby na wyeliminowanie drogowego złomu. Oznaczałoby jednak wydłużenie czasu badania technicznego do ok. 40 minut, więc pod SKP zaczęły tworzyć się kolejki.

Do Sejmu trafiła nowelizacja, która przewiduje zwiększenie wymagań wobec stacji kontroli pojazdów. Jedną z proponowanych zmian jest wprowadzenie kontroli SKP – nie mniej niż 0,5 proc. wykonanych badań. Za nierzetelnie wykonany przegląd diagnostyczny ma grozić do 2 tys. zł kary. Jeżeli niedociągnięcia będą się powtarzały, diagnosta może dostać zakaz wykony-



wania zawodu na trzy lata. Równolegle sankcja będzie mogła być nałożona na firmę, a łączna kwota kar to 10 tys. zł. Kontrolerzy będą mogli także weryfikować skrupulatność pracy diagnostów w ciągu trzech miesięcy po każdym badaniu. Będzie to możliwe, gdyż SKP będą musiały archiwizować wydruki z urządzeń do sprawdzania skuteczności hamulców oraz składu spalin, jak również fotografować lub nagrywać pojazd. W efekcie będzie wiadomo, w jakim stanie samochód dotarł na przegląd. Obecnie możliwa jest najprostsza linia obrony – jeżeli np. podczas kontroli drogowej policjant zauważy niezgodność wyniku niedawno przeprowadzonego badania ze stanem pojazdu, diagnosta zawsze może bronić się, że usterki wystąpiły po kontroli auta. Jeżeli SKP nie ma nowoczesnych urządzeń, które pozwolą na wykonanie wydruków, konieczne staną się inwestycje, co niepokoi branżę.

Piecza nad SKP nie będzie już sprawowana przez starostów, tylko Transportowy Dozór Techniczny, który podlega Ministerstwu Infrastruktury. W przyszłości jakość pracy diagnostów ma poprawić usprawniony system ich szkolenia. Pod lupę zostaną wzięte zarówno egzaminy, jak i obowiązkowe szkolenia i egzaminowania. Obecnie ośrodki szkolenia diagnostów funkcjonują na zasadach wolnorynkowych, ale bez żadnego nadzoru. Powoduje to słabe przygoto-

wanie kandydatów do tego zawodu i przekłada się na niską zdawalność przez nich egzaminów.

Jeżeli przepisy wejdą w życie, kierowcy mogą spodziewać się dłuższych i dużo bardziej skrupulatnych niż dotychczas badań technicznych. Stawka za przeprowadzenie przeglądu powyżej 45 dni po wymaganym terminie zostanie zwiększona z 99 zł do 148 zł. Przegląd będzie można wykonać na dowolnej stacji, a nie jak wcześniej zapowiadano – na szesnastu stacjach współpracujących z TDT. Z drugiej jednak strony stawienie się na przegląd miesiąc przed wymaganym terminem nie będzie oznaczało, że kolejny trzeba będzie przejść dokładnie za rok. Wiążącą datą będzie termin ostatniego badania, by kierowca nie tracił ani dnia od czasu poprzedniego przeglądu.

Uszczelnienie systemu przeglądów przełoży się na poprawę bezpieczeństwa na drogach i ograniczy emisję szkodliwych związków do atmosfery. Czas jednak pokaże, czy efekt będzie spektakularny. Nie można zapominać, że już teraz wiele pojazdów porusza się po drogach bez ważnego badania technicznego. W 2017 roku NIK bił na alarm, że przeglądu nie przeszło ponad 7 mln pojazdów. Niestety, wśród nich są figurujące w systemie CEPIK auta i motocykle, które od lat nie są eksploatowane, a nierzadko zostały zezłomowane lub rozmontowane na części. Skala problemu na pewno jest duża, ale kierowcy doskonale wiedzą, że ryzyko wypadki podczas rutynowej kontroli jest niewielkie – szczególnie gdy nie jeździ się w środku nocy lub z samego rana. Rocznie wykrywanych jest ok. 150 tys. pojazdów bez ważnego badania technicznego. Gęsty ruch przestałby dawać poczucie anonimowości, gdyby uruchomiony został system automatycznej identyfikacji pojazdów po numerach rejestracyjnych. W Wielkiej Brytanii takie rozwiązanie od lat pozwala na skuteczne wyłapywanie kierowców bez ważnego ubezpieczenia.

Łukasz Szewczyk



Wyjątkowy gadżet

Kontynuujemy świąteczną tradycję prezentowania samochodów praktycznie niespotykanych już na ulicach, o których warto wiedzieć chociażby z racji zastosowanych w nich rozwiązań technicznych. Carver one, choć zadebiutował w pierwszych latach XXI wieku, wciąż szokuje.



Szacuje się, że przez 90 proc. czasu statystycznym samochodem jeździ tylko jedna osoba. Oznacza to marnowanie przestrzeni na drodze, miejsc parkingowych i paliwa. Już w 1994 roku holenderska firma Carver Engineering rozpoczęła przymiarki do połączenia motocykla z samochodem. Clou programu było wychylne nadwozie, którego położenie zmieniało się po wykonaniu nawet niewielkiego ruchu kierownicą. Wpływało to na położenie środka ciężkości i rozkład masy na koła, umożliwiając pokonywanie zakrętów trójkołowcem posiadającym tylko jedno koło z przodu, które niemal nie ulega skręceniu nawet na najostriejszych zakrętach. Zupełnie jak w motocyklach, z których carver ma zresztą przednią oponę.

Zespół napędowy osadzono na ramie, która zawsze pozostaje równoległa do drogi. Cztery cylindrowy silnik o pojemności 660 ccm pochodzi z małego daihatsu copena. Dzięki turbodoładowaniu rozwija on 65 KM i 100 Nm, które ważącego 650 kg carvera są w stanie rozpędzić do 100 km/h w 8,2 s. Prędkość maksymalna to 185 km/h. Biegi zmienia się ręcznie

lewarkiem umieszczonym na prawej wewnętrznej burcie pojazdu – zupełnie jak w bolidach F1 sprzed lat.

Na postoju carver utrzymuje się w pionie, w każdą stronę może pochylić się pod kątem 45 st. (dopasowano do tego pochylenia dolnych paneli nadwozia), a z jednego skrajnego położenia w drugie potrafi przejść w czasie jednej sekundy. Zachowanie pojazdu kontroluje system Dynamic Vehicle Control z pracującym pod ciśnieniem 100 barów układem hydraulicznym. Poza główną, napędzaną od silnika pompą jest też awaryjna z zasilaniem elektrycznym oraz akumulator ciśnienia, by w razie awarii samochód można było bezpiecznie zatrzymać. Układ hydrauliczny obsługuje też układ wspomagania kierownicy o zmiennej sile działania, a nawet system skrętnych kół tylnych (maksymalnie o 6 st. w celu poprawienia zwrotności). Nad minimalistycznym panelem wskaźników zamontowano LED-ową listwę, która informuje o stopniu wychylenia kabiny. Oczywiście najciekawiej robi się, gdy zapalają się czerwone diody. Carver osiąga wówczas nieakceptowalny dla ludzkiego błędnika przechył. Po kilku kilometrach jazdy następuje adaptacja i zaczyna się czerpanie przyjemności z jazdy.

System DVC inteligentnie zarządza przechyłami nadwozia, dopasowując je do aktualnych potrzeb. Ruchy wykonywane kierownicą nie mają bezpośredniego przełożenia na wychyły. Podobnie jak w motocyklach są one bowiem skorelowane z siłami oddziałującego na pojazd. Jeżeli przy niewielkiej prędkości kierownica zostanie płynnie skręcona nawet do ogranicznika, wychył będzie symboliczny. Carver zachowa się zupełnie inaczej, gdy szarpnięciem kierownicą kierowca zasygnalizuje, że chce nagle zmienić kierunek jazdy.

Do klientów trafiło niewiele ponad 200 carverów one. Projekt został pogrzebany przez skomplikowanie konstrukcji oraz wynikające z niej wysokie ceny. Za nowego carvera trzeba było zapłacić przeszło 100 tys. złotych. Po latach używane egzemplarze bywają wyceniane nawet na dwukrotność tej kwoty. Drogo, jednak za takie pieniądze nie uda się kupić bardziej oryginalnego pojazdu, a zarazem auta dającego równie dużą zabawę za kierownicą, którą można cieszyć się bez łamania ograniczeń prędkości.

Ogrom prac badawczo-rozwojowych nie poszedł na marne. Działająca do dziś firma Carver Technology posiada prawa do systemu balansowania nadwoziem Dynamic Vehicle Control, który może być zastosowany zarówno w trój-, jak i czterokołowcach. W 2014 roku prototyp wykorzystujący rozwiązania Carvera przedstawiła chińska firma Sunra. Zapowiedziała, że w niedalekiej przyszłości zamierza produkować rocznie 60–100 tys. sztuk trójkołowca z wychylnym nadwoziem i napędem elektrycznym. Plan nie został jeszcze zrealizowany. Poza fazę konceptu nie wyszedł amerykański ventureone, wyglądają-



cy jak aerodynamicznie zoptymalizowany carver. Na ostatniej prostej jest natomiast projekt holenderskiej firmy PAL-V. Od 2008 roku w oparciu o rozwiązania carvera pracuje ona nad kombinacją trójkołowca z żyroplanem (wiatrakowcem), czyli statkiem latającym, którego zapewniający siłę nośną rotor nie jest napędzany – zjawisko autorotacji wywołuje przemieszczanie maszyny względem powietrza, co jest możliwe dzie-

ki pracy tylnego śmigła. W 2017 roku PAL-V zaprezentował klientom produkcyjną wersję latającego samochodu. W 2020 roku zainteresowani zakupem po raz pierwszy odbiorą kluczyki. Każdy z 90 egzemplarzy PAL-V liberty pioneer edition będzie kosztował pół miliona euro. Później na rynek trafi zubożona wersja PAL-V liberty sport już za „tylko” 300 tys. euro.

Łukasz Szewczyk



Interaktywne oświetlenie pomoże zwiększyć bezpieczeństwo

Poszukując nowych rozwiązań technologicznych wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego producenci nie zapominają o reflektorach. Podczas międzynarodowych warsztatów Volkswagen zaprezentował, jak systemy oświetlenia będą w przyszłości przekazywać informacje i zwiększać bezpieczeństwo.



Inżynierowie i styliści Volkswagena wykorzystują szereg rozwiązań, aby poprawić bezpieczeństwo na drogach dzięki innowacyjnej technologii systemów oświetlenia. Jednym z celów jest podniesienie jakości oświetlenia w obecnie produkowanych modelach i tym samym zwiększenie bezpieczeństwa na drogach w jak najkrótszym czasie. Prace badawczo-ro-

zwojowe osiągnęły punkt kulminacyjny w przypadku matrycowych LED-owych reflektorów IQ.Light, stosowanych w nowym touaregu. Reflektory te poprawiają komfort i bezpieczeństwo podczas jazdy nocą. Specjaliści od oświetlenia patrzą także w przyszłość. Użytkownicy autonomicznych samochodów zostaną skonfrontowani z nową rzeczywistością na drodze,

np. z brakiem kontaktu wzrokowego z innymi kierowcami.

Tu mogą pomóc zupełnie nowe, interaktywne funkcje oświetlenia. Nowe systemy oświetlenia będą obejmowały reflektory mikropikselowe HD, składające się z 30.000 punktów świetlnych, i wysokiej jakości reflektory LED, niedrogą alternatywę dla wciąż bardzo kosztownych światła laserowych. Mikropikselowe reflektory HD jako pierwsze będą potrafiły wyświetlać informacje bezpośrednio na drodze, co jeszcze bardziej poprawi bezpieczeństwo.

Technologia ta umożliwi także opracowanie nowych systemów asystujących, jak Optical Lane Assist. Reflektory HD mogą wyświetlić pasy przed touaregiem, aby dostarczyć kierowcy dokładną informację o szerokości dużego SUV-a (łącznie z przyczepą) i o odległości do linii wyznaczających pas ruchu, na przykład w miejscu robót drogowych. Pasy podążają przed autem również w trakcie pokonywania zakrętu. Takie i inne funkcje oświetlenia, które poprawiają bezpieczeństwo, są testowane w reflektorach HD-LCD.

■ Interaktywne tylne światła dla poprawy bezpieczeństwa

Nowe systemy zrewolucjonizują również tylne światła wykonane w technologii LED. Dzięki nim możliwe będzie włączenie sygnału ostrzegawczego, który w niebezpiecznej sytuacji – takiej jak na przykład korek na autostradzie – pozwoli uniknąć zagrożenia za pomocą komunikacji między samochodami. Nowe funkcje asystujące, jak system Optical Park Assist, oparty na mikrosoczewkach, poprawią z kolei bezpieczeństwo podczas manewrowania. System ten będzie mógł wyświetlać trasę przejazdu na drodze, aby ostrzec przechodniów.

■ Tunel świetlny skraca czas projektowania

W zakładzie w Wolfsburgu Volkswagen uruchomił własne centrum doskonalenia systemów oświetlenia. Tunel świetlny ośrodka badawczo-rozwojowego liczy 100 m długości, 15 m szerokości i 5 m wysokości. Volkswagen wykorzystuje go m.in. do symulowania sytuacji drogowych, podczas których testuje rozwiązania stosowane zarówno w dzisiejszych, jak i przyszłych modelach. Testy można rejestrować i powtarzać. Dzięki powtarzalności warunków testów systemy mogą być porównywane i oceniane lepiej niż kiedykolwiek wcześniej. Centrum doskonalenia systemów oświetlenia jest również idealnym miejscem do zbadania, jak kierowcy i piesi postrzegają światło. Tunel świetlny skrócił także czas opracowywania nowych reflektorów, świateł tylnych i oświetlenia wnętrza, ponieważ pozwala zmniejszyć liczbę czasochłonnych jazd testowych nocą. Dzięki temu nowe technologie oświetleniowe można prędkiej wdrażać do produkcji seryjnej – szybko zwiększając bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.

Dariusz Piorunkiewicz





Z motoryzacją w genach

„Zainteresowanie motoryzacją mam w genach. Ten temat w naszym domu przewijał się na okrągło i był chyba jedynym, na który mogliśmy rozmawiać długo i bez żadnych napięć”. O wielkiej pasji, trudnej drodze do zdrowia i normalnego życia oraz potrzebie niesienia pomocy rozmawiamy z Maciejem i Magdą Zientarskimi.

[Dariusz Piorunkiewicz – DP] Zapytam prokornie: czy będąc synem Włodka Zientarskiego można nie interesować się motoryzacją?

[Maciej Zientarski – MZ] Myślę, że nie ma na to szansy. Zainteresowanie motoryzacją otrzymałem od niego w genach. Ten temat w naszym domu przewijał się na okrągło i był chyba jedynym, na który mogliśmy rozmawiać długo i bez żadnych napięć. Pojawiał się sam z siebie, niejako automatycznie.

Pamiętasz swój pierwszy pojazd mechaniczny?

[MZ] Pamiętam doskonale, ale nie zgadniesz, co to było. Moi pierwszym pojazdem wyposażonym w silnik była jawa babetta – pięćdziesiątka na pedały. Później miałem również kultowy motorower romet pony w zielonym kolorze. Był też simson S51 w wersji enduro. To był pojazd, którym ścigałem się w SKM, czyli Stołecznym Klubie Motorowym.

Z uwagi na tematykę naszego pisma nie mogę nie zapytać: pamiętasz swój egzamin na prawo jazdy? Jak wcześniej go zrobiłeś?

[MZ] Samego egzaminu nie pamiętam, ale z całą pewnością jazdy odbywałem dużym fiatem. Z perspektywy obecnych czasów to było całkiem duże wyzwanie. Napęd na tył i żadnych systemów wspomagających. Zawsze śmiałem się, że fiat 125p miał wspomaganie „po kotlecie” – jak dobrze zjadłeś, to miałeś wspomaganie kierownicy. Prawo jazdy pojawiło się natychmiast, jak tylko to było możliwe. Zawsze uważałem, że trzeba je zrobić najszybciej, jak tylko się da.

Twoje motoryzacyjne fascynacje wiążą się ze Stanami Zjednoczonymi. Dlaczego

właśnie amerykańska motoryzacja? Umówmy się, nie słynie ona z najwyższej jakości wykonania i wyrafinowania technicznego. Co w niej jest takiego?

[MZ] Przede wszystkim są to samochody projektowane w taki sposób, żeby się nimi zachwycać już w salonie. Wchodzisz do salonu i od razu wiesz, że to ten i tylko ten. Chcesz go mieć.

Swego czasu jeździłeś dosyć charakterystycznym chevroletem caprice. Możesz coś o nim powiedzieć?

[MZ] To była limuzyna w wersji policyjnej, 9C1, na wzmocnionym zawieszaniu, z mocniejszą skrzynią biegów. Była srebrno-granatowa i miała zamontowane lusterka od motocykla. Przerobiłem ją tak, że nie miała ani jednej klamki – otwierała się na pilota. W tamtych latach to był naprawdę ewenement na polskich drogach.

A które auto najlepiej wspominasz? Jest model, do którego masz sentyment i chciałbyś go codziennie oglądać w swoim garażu?

[MZ] Teraz się zdziwisz, bo to wcale nie będzie auto amerykańskie. To będzie samochód, na punkcie którego zawsze dosłownie odbijała mi palma, auto, które zawsze uwielbiałem. To ford capri. Miałem dwa albo trzy takie fordy – jeden, co ciekawe, w wersji na rynek amerykański. Miał inną atrapę i kierunkowskazy, a silnik bodajże z forda pinto. To było piękne auto z charakterem i w niesamowitym stylu. Z tym, że nigdy nie chodziło o to, żeby kupić jakiś bajeczny



egzemplarz. Większą frajdę dawała mi możliwość przywrócenia samochodu do życia.

Jak w kontekście swoich zamiłowań oceniasz kierunek, w którym zmierza współczesna motoryzacja – ekologia, elektromobilność, downsizing? Czy gdy spotykasz się z tatą, który jest znanym propagatorem rozwiązań hybrydowych, nie dochodzi do rodzinnych scysji?

[MZ] Downsizing kaleczy nieco ideę szlachetnej motoryzacji i odziera ją ze stylu. Trend ten poddyktowany jest bardziej przepisami niż logiką. Co do technologii hybrydowych, to uważam, że sama koncepcja jest wyjątkowo nowoczesna i warta uwagi. Czasy się zmieniają i wymagają trochę większej dbałości o środowisko. Nie można jeździć tylko V8 o pojemności 6 litrów. Chociaż, trzeba przyznać, nic nie zastąpi dźwięku ich silnika. Hybrydy nie chcą brzmieć.

Myślisz, że przyszli kierowcy będą wiedzieli, co to jest przyjemność z jazdy? Tyle się obecnie mówi o pojazdach autonomicznych i zredukowaniu roli kierowcy do biernego użytkownika pojazdu – podoba ci się taka wizja?

[MZ] Z mojej perspektywy to koszmarny pomysł.

Czy obserwując aktualny rynek motoryzacyjny jesteś w stanie wskazać auto swoich marzeń?

[MZ] Chevrolet camaro z roku 1969.

Razem z Darkiem Szubiakiem „Hermanem” nagrywacie youtube’owy program motoryzacyjny „2 Cylindry”. Niebagatelną rolę w tej koncepcji odegrała twoja żona Magda. Skąd ten pomysł? To forma terapii?

[Magda Zientarska – MaZ] Pomysł na „2 Cylindry” zrodził się tuż po tym, jak poznałam go z Hermanem, moim wieloletnim sąsiadem, również pasjonatem motoryzacji. W momencie, gdy zaczęli rozmawiać na tematy motoryzacyjne, zauważyłam, że Maciek odżywa. Pomyślałam, że zamiast rozwiązywać krzyżówki mógłby spróbować chociaż po części wrócić do tego, co robił w życiu wcześniej. Kupiliśmy pierwszą kamerę i komputer. Maciek nauczył się obsługiwać program do montażu. To było wielkie osiągnięcie dla osoby po urazie mózgu. Okazało się, że zajęcie się czymś, co jest jego wielką pasją, to doskonała forma rehabilitacji.

Wypadek zmienił twoje życie. Przeszedłeś długą i ciężką drogę, żeby znaleźć się tu, gdzie jesteś. Odnoszę wrażenie, że zyskałeś podczas niej pewne poczucie misji. Razem z Magdą angażujecie się w różne akcje społeczne. Między nimi jest #1chwila – seria trzech filmów, w których Maciej otwarcie mówi o tym, jak łatwo zniszczyć sobie życie. Skąd ten pomysł?

[MaZ] Jesteśmy ludźmi otwartymi, uczciwymi, nie mamy nic do ukrycia. Nakręcenie tego materiału było naszym wspólnym pomysłem. Zrobiliśmy to własnym sumptem z pomocą Siwego, z którym Maciek robił kiedyś program Vmax.

Chcieliśmy, żeby ludzie zobaczyli, że Maciek nie odcina się od swojej przeszłości, mimo że jej nie pamięta. Bierze to na klatę i ma nadzieję, że jego przekaz trafi do kogoś i być może skłoni do rozważli i ostrożności. Jeżeli uda się dzięki temu uratować chociaż jedno istnienie, to będzie sukces. Dlatego warto to robić.

[MZ] Chciałbym, żeby te filmy trafiły do wszystkich ludzi, którzy wsiadają do samochodu i dają się ponieść ułańskiej fantazji. Mam nadzieję, że dzięki nim wszystkie te osoby dwa razy zastanowią się, zanim wydarzy się nieszczęście.

To dosyć mocne świadectwo, które bardziej przemawia do odbiorców niż kolejna wysokobudżetowa wyreżyserowana kampania. Myślisz, że warto je pokazać adeptom sztuki kierowania. Jak można zdobyć te filmy i wykorzystać je np. podczas zajęć w OSK?

[MaZ] Filmy można znaleźć na profilu społecznościowym MitsuManiakowe Szkolenie Bezpiecznej Jazdy oraz na YouTube pod hasłem #1chwila. Będziemy szczęśliwi, jeśli będą wykorzystywane podczas szkoleń.

Bierzecie również udział w inicjatywach niezwiązanych bezpośrednio z motoryzacją. Jedną z nich jest współpraca z fundacją MitsuManiak Dzieciom. Na czym ona polega?

[MaZ] Pierwszy nasz spotkaliśmy się z Patrykiem z MitsuManiak Dzieciom, gdy poprosił, żeby Maciek podpisał koszulkę na licytacji. Od kilku lat pomagamy mu zbierać prezenty świąteczne dla dzieci z domów dziecka i hospicjów, czasem Maciek jeździ z mitsumaniakami i wręcza je osobiście.

[MZ] Muszę powiedzieć, że wizyta w takim hospicjum totalnie zmienia perspektywę i sposób myślenia. Gdy spotykasz małego człowieka, który wie, że jego dni są policzone, zaczynamy patrzeć na życie inaczej.

Warto jeszcze wspomnieć o prowadzonym przez was facebookowym fanpage’u „To nie warzywa, to ludzie”. To swoiste kompendium wiedzy dotyczące tego, co zrobić po wypadku, żeby wrócić do życia.

[MaZ] Od momentu, gdy Maciek pojawił się w Internecie, zaczęli się do nas zgłaszać ludzie, którzy mieli podobne problemy. Okazało się, że jest ich bardzo dużo. Pomocy szukali zwłaszcza ich bliscy. Często nie wiedzieli, gdzie można pójść, co zrobić, jakie terapie są dostępne. A czasem potrzebowali po prostu pogadać. W takich okolicznościach powstał ten fanpage. Docelowo chcielibyśmy rozwinąć go w stronę internetową adresowaną do ludzi po urazach i ich bliskich, gdzie będą zebrane wszystkie informacje – medyczne, prawne, dotyczące terapii i leków. Kompendium wiedzy dla ludzi, którym zawalił się świat. Chcemy im pokazać, że można coś zrobić i jak wrócić do życia.

Korzystając z okazji życzymy czytelnikom miesięcznika „Szkoła Jazdy” spokojnych, rodzinnych świąt i jak najmniej kłopotów na drodze. ■



Rallycross, czyli rajdy i wyścigi

Jedną z najbardziej spektakularnych, a do tego najszybciej rozwijających się dyscyplin sportu motorowego jest rallycross, który od 2014 roku ma rangę mistrzostw świata.

Podobno największe wynalazki są dziełem przypadku. Tak też jest z rallycrossem. Pierwszy bieg został zorganizowany w 1967 roku, gdy z powodu epidemii krów odwołano Rajd Wielkiej Brytanii. Na Wyspy zjechały już jednak samochody i ich załogi, więc w ramach pocieszenia dla kibiców wypuszczono barwną kawalkadę na tor wyścigowy, gdzie rajdówki rywalizowały błotnik w błotnik. I tak zrodziła się nowa dyscyplina sportu motorowego, która połączyła cechy rajdów (auta z napędem 4x4, nawierzchnia szutrowo-betonowa, jazda poślizgami) z wyścigami (rywalizacja na zamkniętym torze, jedna osoba w aucie, biegi kwalifikacyjne i finałowe).

Promotorzy rallycrossu wiedzieli, że nowo utworzona dyscyplina będzie musiała przekończyć do siebie kierowców i kibiców. Za optymalne rozwiązanie uznano więc rozluźnienie regulaminów technicznych. Zwiększając dozwoloną średnicę zwężki w turbospęźarce uwolniono moc, a pozwalając na stosowanie elementów nadwozia z laminatu czy szyb z poliwęglanu ograniczono masę pojazdów. Takie zmiany zawsze oznaczają bardziej spektakularną rywalizację.





Widowskowość potęgują ustawienia pojazdów, które muszą sprawdzać się zarówno na szutrowej, jak i asfaltowym lub betonowym odcinku toru o długości ok. 1 km. W tym celu na koła montuje się szerokie opony z nacięciami pełniącymi rolę bieżnika, miękko ustawia zawieszenie, by było w stanie skompensować liczne nierówności i zapewnić przyczepność na szutrze, oraz dobiera geometrię i balans hamulców zapewniające nadsterowność.

Do startu są dopuszczane nawet auta bez homologacji FIA, co oznacza dużą różnorodność modeli na trasie. Pod względem technicznym i tak nie mają one dużo wspólnego z ich drogowymi odpowiednikami. Wśród pojazdów mistrzostw świata i Europy wyróżniane są World RX (2.0 turbo, ok. 600 KM, napęd 4x4), Euro RX Super 1600 (wolnossące 1.6, ok. 220 KM, napęd



na przód), Euro RX Touring Car (wolnossące 2.0, ok. 300 KM, napęd na tył) oraz RX2 (wolnossące, centralnie umieszczone 2.0, ok. 310 KM, napęd 4x4). W zawodach niższej rangi dochodzą do tego lokalne „mutacje”. We Francji odbywa się Trophée Andros – to spełniające kryteria rallycrossu wyścigi na śniegu i lodzie, a specjalnie przygotowane auta mają nawet skrotną oś tylną. Z kolei w Polsce rywalizują też maszyny SuperNational S2000 (2.0, napęd na przód lub tył), fiaty 126p i seicento oraz tylnonapędowe bmw w RWD Cup. Włodarze są przy tym elastyczni – dopuszczają możliwość utworzenia kolejnej klasy pod warunkiem, że taką wolę zgłosi na

mniej czterech zawodników planujących regularne starty w całym sezonie.

Specyficzny jest też harmonogram zawodów. Najpierw odbywają się treningi, w których każdy może samodzielnie pokonać okrążenia toru, a uzyskane czasy ustalają kolejność w kwalifikacjach. W każdym z czterech biegów kwalifikacyjnych jednocześnie rusza na tor do pięciu zawodników. Ważna jest kolejność na mecie, ale jeszcze ważniejsze są czasy, na podstawie których kierowcy otrzymują punkty uprawniające czołowych dwunastu zawodników do startu w półfinale. Jeżeli walka jest ostra lub nieczysta, automatycznie czasy nawet najlepszego

stają się gorsze. Do jednego półfinału przechodzą zawodnicy z parzystych miejsc, a w drugim walczą kierowcy z nieparzystych. Są ustawiani według miejsc zajętych w półfinałach. Żadnej składowej zawodów nie można potraktować po macoszemu, gdyż punkty do klasyfikacji sezonu przyznawane są za miejsca w kwalifikacjach, półfinałach i finałach.

Podczas całych zawodów ważna jest też strategia. Czołowi zawodnicy zatrudniają jednego lub dwóch obserwatorów, którzy na bieżąco informują ich przez radio, jak rozwija się sytuacja na torze. Decydują oni również, kiedy przejechać przez obowiązkowe Joker Lap, czyli okrążenie toru obejmujące alternatywny fragment trasy, który jest dłuższy lub bardziej kręty, co oznacza utratę cennego czasu. Oczywiście na koniec wszystko się kompensuje, gdyż z Jokerem musi uporać się każdy. Kto prowadzi, zwykle korzysta z Jokera na ostatnim okrążeniu, a do tego czasu stara się zbudować możliwie dużą przewagę. Z kolei zawodnicy, którzy utknęli z tyłu stawki, wcześniej atakują Jokera. Dzięki temu nie mają później nikogo przed sobą i mogą jechać swoim tempem. Trzeba pamiętać, że jadąc w pojedynkę osiąga się lepsze czasy, niż walcząc z kimś o pozycję, kiedy dochodzi do celowego „psucia” optymalnego toru jazdy w celu zamknięcia dróg do ewentualnego wyprzedzenia, np. po wewnętrznej.

Zacięta rywalizacja jest gwarantowana, gdyż miejsce w finale czeka tylko na czołową trójkę z każdego półfinału. Jeżeli okoliczności na to pozwolą, zdarza się, że niektórzy na granicy faulu próbują ustawić wyścig po swojej myśli, np. lekko wypychając innego zawodnika na zewnątrz-



ną długiego zakrętu. W rallycrossie to wystarcza. Różnice na mecie są bardzo często symboliczne, a bieg można przegrać już na pierwszej prostej. Spóźnienie startu o 0,1 s oznacza kilka metrów straty do lidera, a chaos na pierwszym łuku może ją jeszcze spotęgować. W finale spotyka się sześciu najszybszych.

W rallycrossie dozwolony jest kontakt pojazdów. O ile sędziowie rzadko kwestionują przepychanki na prostej startowej czy zakrętach, o tyle nie przykują oka na próby taranowania innych zawodników czy wysadzania ich na bandy z opon. Z reguły im wyższa ranga imprezy i bardziej utytułowani zawodnicy, tym czystsza walka. Oczywiście nie jest to gwarantowany stan rzeczy. Poważne kary otrzymywali na-

wet mistrzostwie świata. A skoro o mistrzach świata mowa, to trzeba powiedzieć, że rallycross jest pod tym względem bezkonkurencyjny. Tylko w tej dyscyplinie sportu na linii startu może stanąć czterech zawodników mających łącznie piętnaście mistrzowskich koron FIA w rajdach i rallycrossie. Największą popularnością wśród kibiców cieszy się nie najbardziej utytułowany, ale umiarkowanie sympatyczny Sebastien Loeb, tylko mający doskonały kontakt z publiką i kamerą Petter Solberg.

Największą popularność rallycross zdobył w Szwecji i Norwegii, skąd pochodzi większość czołowych zawodników i zespołów. Mocni są też Brytyjczycy, Francuzi, Czesi i Węgrzy. Rallycross jest prężnie rozwijającą się dyscypliną sportu



także na krajowym podwórku. Mamy tory w Słomczynie i Toruniu, zawody mają status mistrzostw Polski, a ostatnio zwiększone zainteresowanie cyklem sponsorów i kierowców sprawiło, że podupadająca niegdyś nad Wisłą dyscyplina weszła na właściwą drogę.

Koszty startów są uzależnione od klasy i programu. Na występy w mistrzostwach świata potrzebne są wielomilionowe budżety – oczywiście przy założeniu, że w planie jest walka o najwyższe lokaty najmocniejszym autem i stworzenie zaplecza, które od dobrej strony pokaże zespół kibicom. Nawet na rundach mistrzostw świata można spotkać zapaleńców, którzy sami na lawecie przywożą na zawody podstarzałą już corsę super 1600, a jeżdżą nią nie dla wyniku, tylko dobrej zabawy. Kto chciałby rywalizować w Europie czy nawet w Polsce topowym autem, również musi głęboko sięgnąć po kieszeni. Topowy samochód to wydatek rzędu 1 mln zł. Na przeciwnym krańcu znajdują się fiaty 126p, które można solidnie przygotować do startów dysponując budżetem do 30 tys. zł. Dochodzą do tego oczywiście koszty wpiwowego, transportu, noclegu czy napraw, które są niezbędne zarówno podczas zawodów, jak i po nich.

W wielu krajach w rallycrossie startują nastolatki, zbierający doświadczenia niezbędne na kolejnych etapach kariery. Spora grupa zostaje przy tej dyscyplinie. Wierni są także kibice, którzy twierdzą, że wystarczy raz obejrzeć rallycross, by inne formy motosportu przestały budzić jakąkolwiek ciekawość. Najmocniejsze, 600-konne „potwory” z napędem na obie osie osiągają 100 km/h już po 1,9 s od startu, czy-

li sprawniej niż bolidy Formuły 1. Później wpadają one na szutrowy czy asfaltowy odcinek, gdzie na trzecim czy czwartym biegu bez trudu pędzą kontrolowanym poślizgiem – efektownie paląc opony, jeżeli kierowca wypracował dużą

przewagę i chce zabawić kibiców. To także jedna z niezliczonych dyscyplin motosportu, w której kierowcy nie są karani za kręcenie lubianych przez kibiców „bączków”.

Łukasz Szewczyk



Lepiej (nie) będzie

Każdego roku na polskich drogach dochodzi do wielu wypadków i kolizji z udziałem kierowców pod wpływem alkoholu. Media i policja nie ustają w działaniach na rzecz poprawy stanu rzeczy, jednak statystyki pozwalają przypuszczać, że dużo lepiej niestety nie będzie.



W 2017 roku policjanci zatrzymali blisko 110 tys. kierowców pod wpływem alkoholu. 55 tys. z nich popełniło przestępstwo, mając w wydychanym powietrzu więcej niż 0,5 promila. To ogromny spadek względem niechlubnego 2006 roku, kiedy wykryto 181 tys. drogowych przestępców pod wpływem alkoholu. Jak wypadamy na tle innych krajów Europy? Punktem odniesienia może być Wielka Brytania, gdzie na drogach ginie rocznie 27,1 osoby w przeliczeniu na milion mieszkańców. Wynik ten stawia wyspiarski kraj w czołówce najbezpieczniejszych państw Europy. Polska z wynikiem 73,7 zabitych na drogach znajduje się na szarym końcu zestawienia. Okazuje się, że tak dobry wynik Wielkiej Brytanii udało się uzyskać mimo obowiązującego limitu 0,8 promila, który wraz maltańskim, jest najwyższym na terenie Unii Europejskiej. Mimo tak liberal-

nych przepisów w 2015 roku przed brytyjskimi sądami stało niemal 38 tys. kierowców przyłapanych na jeździe na podwójnym gazie, 5 tys. osób, które odmówiły poddania się badaniu oraz 1,4 tys. obywateli, co do których były podejrzenia, że kierowali lub mogli przymierzać się do rozpoczęcia prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu. Dla 76 proc. z nich sprawy w sądzie zakończyły się karą finansową (najczęściej od 100 do 500 funtów), 16 proc. otrzymało nakaz prac społecznych, a zaledwie 5 proc. kary pozbawienia więzienia (w tym w zawieszeniu). W Polsce już za 0,2 promila grozi grzywna do 5 tys. zł i zakaz prowadzenia pojazdów, natomiast sankcje za zawartość alkoholu przekraczającą 0,5 promila to jeszcze wyższa grzywna i dwa lata więzienia, nawet jeżeli nie doszło do wypadku. Do zdarzeń z nietrzeźwymi wciąż jednak dochodzi (ponad 90 proc. przestępstw drogo-

wych), co wpisuje się w obserwacje naukowców, którzy od lat sygnalizują, że nie wysokość kary, ale jej nieuchronność ma wpływ na ograniczenie przestępczości, a surowość wyroków sprawców przestępstw nie odstrasza, gdyż dokonując czynu nikt nie zastanawia się nad zapisami kodeksu karnego. Nie bez winy okazują się też piesi. W Wielkiej Brytanii 39 proc. zabitych na drodze osób miało we krwi ponad 0,8 promila, co jest progiem granicznym dla zmotoryzowanych.

I to właśnie ta wartość od lat budzi wiele kontrowersji. O ile prawdopodobieństwo spowodowania wypadku przez kierowcę mającego 0,2 czy 0,5 promila jest zbliżone do możliwości doprowadzenia do niego przez trzeźwego kierowcę, o tyle od 0,6 promila opisująca tę kwestię krzywa zaczyna się gwałtownie wznosić. Gdy kierujący ma 0,8 promila, ryzyko rośnie prawie

trzykrotnie względem trzeźwego kierowcy, natomiast przy 1,5 promila jest już 22-krotnie wyższe. Ponadto prawdopodobieństwo wystąpienia śmiertelnego wypadku wzrasta o 200 razy, gdyż kierowcy często tracą kontrolę nad pojazdem, który opuszcza drogę lub uderza w inny pojazd z ogromną prędkością. Z opracowania Komisji Europejskiej wynika również, że ważnym czynnikiem jest wiek. Przy identycznych stężeniach alkoholu we krwi w grupie kierowców w wieku 16–20 lat ryzyko wypadków okazuje się trzy – cztery razy wyższe niż dla kierowców w wieku 35–49 lat. Raport ujawnia także zgubne skutki łączenia alkoholu z substancjami o działaniu narkotycznym. Ryzyko nie sumuje się, tylko drastycznie rośnie. Przykładem są konopie (współczynnik 1,78) i alkohol (8,51), które łącznie mają indeks 14.

Komisja Europejska szacuje, że 1 proc. poruszających się po drogach kierowców ma 0,5 promila lub więcej. I to właśnie ta garstka bierze udział w wielu poważnych wypadkach – w 25 proc. z nich są ofiary śmiertelne. Dowodzi to, że nietrzeźwi kierowcy są plagą europejskich dróg. Nie z powodu bezwzględnej liczby, gdyż ta systematycznie maleje, tylko skutków spowodowanych przez nich wypadków. Z danych zebranych w Niemczech wynika, że w zdarzeniach spowodowanych przez zmotoryzowanych na podwójnym gazie jest dwukrotnie więcej zabitych i rannych. Pełnym obrazem sytuacji wciąż nie dysponujemy – Komisja Europejska informuje, że nie we wszystkich krajach uczestniczący w wypadkach kierowcy są badani pod kątem trzeźwości. Kiedy w Niemczech na próbę zobligowano funkcjonariuszy do bardziej skrupulatnego kontrolowania kierowców, okazało się, że nie 6, a przynajmniej 12 proc. uczestników zdarzeń było nietrzeźwych. Analogiczne współczynniki dla Finlandii to 24 proc., Holandii – 25 proc., Szwecji – 28 proc., a Francji – 29 proc. Według najnowszych szacunków w Polsce ok. 5 proc. zdarzeń powodują nietrzeźwi kierowcy. Nawet jeżeli powyższe dane zostały zebrane w różnych okresach, poszczególne kraje na swój sposób definiują wypadek, kolizję czy próg nietrzeźwości, to wyraźnie widać, że na tle Europy nie mamy powodów do wstydu.

Komisja Europejska od dłuższego czasu analizuje zagadnienie wypadków spowodowanych przez kierowców pod wpływem alkoholu. Każde tragiczne zdarzenie to nie tylko ludzki dramat, ale i ogromny całkowity koszt jego likwidacji, co jest związane z koniecznością przeprowadzenia akcji ratunkowej, hospitalizacji, okresu zwolnienia z pracy itd. Jednym z działań KE było SARTRE – wieloletni projekt badawczy, który obejmuje m.in. przeprowadzenie wśród europejskich kierowców ankiety dotyczącej ich zachowań na drogach oraz przełożenia tego na bezpieczeństwo. Z najnowszego zestawienia wynika, że 69 proc. Europejczyków nie siada za kierownicę nawet po spożyciu małej ilości alkoholu.



lu. Jedno z pytań dotyczyło częstotliwości wsiadania za kółko po spożyciu nawet symbolicznej ilości trunku w ostatnim miesiącu. Najwyżej znaleźli się Polacy – „nigdy” odpowiedziało blisko 100 proc. respondentów. Za nami uplasowali się mieszkańcy Węgier, Szwecji, Estonii i Finlandii.

Bardzo podobnie wygląda czołówka tabeli prezentującej wyniki dotyczące jazdy pod wpływem niedozwolonej ilości alkoholu w ostatnim miesiącu. Polska znalazła się za Szwecją i Finlandią, jednak przed Estonią i Węgrami. Optymizmem napawają negatywne odpowiedzi, których udzieliło przeszło 95 proc. respondentów z wymienionej czołówki. Obie tabele są zamykane przez Włochy i Cypr. Za kółko po spożyciu alkoholu wsiada tam przeszło 40 proc. respondentów, a przeszło 20 proc. robi to ze świadomością naruszenia górnego dozwolonego limitu. Niewiele lepiej sytuacja wygląda w Belgii, Hiszpanii, Serbii, Izraelu, Francji czy Austrii. Z kolei przykładem odpowiedzialnego podejścia do problemu są Niemcy – ok. 65 proc. tamtejszych kierowców zapewnia, że nigdy nie prowadzi po spożyciu nawet małej ilości alkoholu, jednak aż 90 proc. dokłada starań, by nie przekroczyć limitu 0,5 promila. Dlaczego kierowcy nie decydują się na prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu? 94 proc. respondentów łączy trunki ze zwiększonym ryzykiem wypadku. Aż 77 proc. obawia się zatrzymania przez policję, a tylko 9 proc. wychodzi z założenia, że może pić i jechać z zachowaniem szczególnej ostrożności. Szczegółowe statystyki wykazują, że wewnętrzne przyzwolenie na alkohol i jazdę jest uzależnione od płci (mężczyźni mają mniejsze opory) oraz wcześniejszych doświadczeń (29 proc. osób, które spróbowały jazdy po spożyciu niewielkiej ilości alkoholu, twierdzi, że jest w stanie robić to bezpiecznie; podobne zdanie ma tylko 6 proc., które nie miało podobnych doświadczeń).

Największe przyzwolenie dla takich zachowań dają sobie kierowcy z Belgii, Cypru i Włoch (w każdym z tych krajów to ponad 17 proc. respondentów). Polska z wynikiem 5,4 proc. znalazła się na szóstym miejscu od końca, ustępując Irlandii, Finlandii, Szwecji, Węgom i Grecji. Do myślenia daje, że aż 59 proc. kierowców z Europy opowiada się za... obniżeniem progu dozwolonej zawartości alkoholu we krwi. Okazuje się, że dotyczy to nie tylko państw z limitem 0,5 promila. Za zerową zawartością alkoholu w organizmie opowiedziało się ponad 90 proc. kierowców z Polski. To rekord w skali Europy. Dość powiedzieć, że w słynącej z przywiązania do bezpieczeństwa Szwecji równie surowy zakaz popiera 65 proc. ankietowanych, a średnia dla Europy to 45 proc. Czy ryzyko wypadki na podwójnym gazie jest wysokie? Okazuje się, że nie. 58 proc. kierowców z Europy nie deklarowało kontroli trzeźwości w ciągu ostatnich trzech lat. Najczęstsze kontrole przeprowadzane są w Finlandii, Estonii, Szwecji i Czechach. Polska znajduje się w połowie stawki. Nietrzeźwego kierowcę może zdradzać nie tylko brawura za kółkiem. Do rzadkości nie należy również przesadnie ostrożna jazda.

Z danych statystycznych wyłania się ciekawy obraz europejskiego kierowcy, który decyduje się na jazdę z ilością alkoholu przekraczającą dozwolony limit. Jest to samotny mężczyzna w wieku do 24 lat, który mieszka w dużym mieście, rocznie pokonuje ponad 10 tys. km, był już kontrolowany na zawartość alkoholu we krwi, ale nie obawia się kontaktu z policją i nie uważa się, że jazda pod wpływem zwiększa ryzyko wypadku. Dowodzi to, że istnieje pewna grupa, której niestraszne zakazy i nakazy, a problem nietrzeźwych kierowców nie zniknie.

Lukasz Szewczyk



Zima w OSK

Sezon wysoki, sezon niski, a czasem nawet średni. Skąd znamy takie określenia? Planujemy wakacje, np. w nadmorskim kurorcie, i szukamy ciekawych ofert wypoczynkowych: hotel z basenem, sauną, wyżywieniem, atrakcjami dla dzieci itp. Spoglądamy na ceny ofert. I co się okazuje? Wszyscy to wiemy. Cena różni się w zależności od pory roku lub danego miesiąca.



Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmo

Zakładamy oczywiście, że oferta jest w tym samym standardzie. Różnice mogą sięgać nawet 30 procent, a może i więcej. Sezonowość odgrywa tu podstawową rolę. To rozumiałe dla wszystkich.

A jak to się ma do naszej branży szkoleniowej? Czy u nas też mamy sezonowość?

Oczywiście, że tak. Wszyscy przecież wiemy, że w okresie zimowym frekwencja na kursach prawa jazdy znacznie spada. Powodem tego są przede wszystkim pogarszające się warunki pogodowe, padający coraz częściej deszcz czy śnieg, zdecydowanie krótszy dzień. U wielu pojawia się brak chęci do działania, apatia. Jak również zbliżające się duże wydatki – patrz: święta. Tak przynajmniej twierdzi większość zainteresowanych.

A młodym ludziom, uczniom czy studentom, brak czasu z powodu nauki. Matura czy inne egzaminy są ważniejsze niż zrobienie prawa jazdy (i słusznie). W dzisiejszych czasach posiada-

nie prawa jazdy dla wielu osób nie jest priorytetem. W dużych aglomeracjach miejskich prawo często staje się, mam wrażenie, ale i wielokrotnie to słyszałem, zbędne ze względu na coraz lepiej zorganizowaną komunikację miejską. To wszystko sprawia, że w okresie jesienno-zimowym coraz trudniej zapełniać sale wykładowe.

Zatem zastanówmy się, czy w sezonie niskim (a nawet bardzo niskim) powinniśmy obniżyć ceny naszych usług, czy te „promocje” zwiększą liczbę kursantów, czy przekonają tych, którym się nie chce, bo zimno, szaro i ponuro, do tego, aby jednak rozpocząć poznawanie przepisów ruchu drogowego w tych jakże niekorzystnych warunkach. Nawiasem mówiąc, gdy zapytamy, kiedy najlepiej jest pójść na kurs na prawo jazdy, spora część osób odpowiada, że właśnie zimą, bo można nauczyć się jeździć w trudnych warunkach. Oczywiście zakładając, że mamy ciężką zimę. Czyli ludzie wiedzą o tym, a i tak nie zapisują się na kurs w tych terminach. Ciekawe.

Z obserwacji i doświadczeń moich, ale i innych przedsiębiorców, wynika, że obniżanie cen nie prowadzi do znacznie – jeśli w ogóle – zwiększonego zainteresowania kursami na prawo jazdy. Zatem gdy obniżymy ceny, zmniejszymy sobie przychód. Na tym nam zależy? Wiem, że walczymy o każdą złotówkę, ale raczej się to nie sprawdza. Błędne koło.

A może, biorąc przykład z ośrodków wypoczynkowych, wprowadzmy sezon wysoki i sezon niski. Nie chodzi jednak o to, żeby zimą ceny prawa jazdy utrzymywały się na poziomie 30 procent ceny wyjściowej. Mam raczej na myśli, żeby w okresie zwiększonego popytu na kursy prawa jazdy ceny były o 30 proc. wyższe od zimowych.

Kurs na prawo jazdy kategorii B, sezon niski: listopad – kwiecień – 1800 zł.

Kurs na prawo jazdy kategorii B, sezon wysoki: maj – październik – 3000 zł.

Brzmi ciekawie? Może to właśnie spowodowałoby wzrost liczby chętnych w tzw. martwym okresie, a odciążenie nas, instruktorów, w okresie letnim. Kursanci mieliby wybór: taniej, ale w trudniejszych warunkach (przecież im trudniej, tym lepiej) lub drożej, ale w bardziej sprzyjających i komfortowych warunkach.

Wiem, że prawdopodobnie to nierealne (choć?), ale gdy się nad tym głębiej zastanowić, ma to sens. Może warto o tym rozwiązaniu podyskutować, przeanalizować je i wprowadzić w naszych ośrodkach.

Życzę Państwu wesołych świąt i wszelkiej pomyślności w nadchodzącym nowym roku. Jak najmniej zmartwień i jak najwięcej radości z wykonywanej bardzo trudnej pracy. ■

Auto dla ciebie

„Auto dla ciebie”, czyli samochód już w kilka minut, całkowicie online, bez zbędnych formalności. I już za kilkadziesiąt złotych dziennie.

Zakup pierwszego samochodu przez świeżo upieczoną kierowcę zawsze wiąże się z dużymi emocjami. Przyszły posiadacz czterech kółek zadaje sobie zazwyczaj wiele pytań: jaki samochód wybrać, jaki typ, jakiej marki, czy powinien być nowy, czy używany, gdzie go kupić i przede wszystkim – jak sfinansować taki zakup.

Nowe samochody są drogie, ale też najczęściej bezawaryjne. Kupujący nie musi się martwić o ukryte wady i zwykle otrzymuje kilkuletnią gwarancję. Jednak powinien być świadom tego, że po wyjeździe z salonu jego auto traci od 10 do 30 proc. wartości, zyskując miano „używanego”, a przeglądy gwarancyjne, które należy wykonywać w celu utrzymania gwarancji, wiążą się z wieloma kosztami. Alternatywą jest zakup auta na rynku wtórnym, gdzie znajdziemy oferty kuszące niską ceną, jednak stan techniczny wystawionych na sprzedaż samochodów często pozostawia wiele do życzenia lub pozostaje zagadką aż do pierwszej dłuższej podróży, kiedy ujawniają się zatajone przez sprzedającego wady.

Warto zatem postawić na auto nowe, co wiąże się jednak ze sporym kosztem. Młodzi kierowcy zazwyczaj nie posiadają znacznej gotówki na zakup auta, a finansowanie zakupu z kredytu wydaje się niezbyt opłacalne. Leasing, który jest bardziej przyjaznym sposobem finansowania zakupu pojazdów, nie jest aż tak powszechny wśród tej grupy odbiorców, a procedura jego uzyskania jest nieco skomplikowana i najczęściej wymaga wizyty w banku, a młodzi wolą wszelkie formalności załatwić online.

Młodzi kierowcy to m.in. pokolenie milenialsów, które w dużej mierze jest ukształtowane przez nowe technologie i media. Szybko przyswajają wszelkie nowinki i preferują zautomatyzowane rozwiązania. Poza tym niezwykle cenią sobie niezależność. Jeśli zdecydują się na jakieś rozwiązanie, oczekują, że będzie ono uruchomione już, od ręki (tak jak np. oglądanie filmów i seriali na Netflixie czy słuchanie muzyki w serwisie Spotify).

Zmiana postrzegania potrzeb młodego pokolenia jest już widoczna również w sektorze finansowym. Dzięki temu możliwe są oferty, które zapewnią młodym ludziom atrakcyjny, zautomatyzowany i w pełni zdigitalizowany proces finansowania nowego samochodu. Młodzi mogą otrzymać swoje auto bez wychodzenia z domu, zaledwie w kilka chwil. Wszystkie formalności załatwią online.



„Auto dla ciebie”, w specjalnej ofercie Prawka.pl, to rozwiązanie, dzięki któremu nowy samochód jest w zasięgu młodego kierowcy. Proces najmu samochodu odbywa się online i nie zajmuje dłużej niż 10 minut. Kupujący najpierw wybiera auto spośród oferowanych modeli oraz okres, na jaki chce wynająć pojazd (12 lub 24 miesiące). Comiesięczna opłata za usługę najmu zawiera już koszt ubezpieczenia, serwisu czy wymiany opon. Następnie należy wybrać sposób odbioru samochodu: bezpłatnie u wskazanego dealera w określonej lokalizacji lub za dodatkową opłatą, jeżeli chcemy, aby auto zostało dostarczone „pod drzwi”. Po uzupełnieniu wymaganych danych wystarczy dokonać płatności kartą kredytową i proces najmu pojazdu zostaje uruchomiony. Decydując się na ofertę Prawka.pl kupujący może zyskać dodatkowe korzyści, np. dodatkowy limit kilometrów. Wystarczy tylko pobrać specjalny, indywidualny kod.

Taka oferta jest bardzo wygodna dla młodych kierowców. Nie muszą pamiętać, kiedy

trzeba kupić i wymienić opony, wykonać przegląd czy wznowić ubezpieczenie. W razie szkody otrzymują auto zastępcze, a proces naprawy pojazdu jest koordynowany przez zewnętrznego konsultanta.

„Auto dla ciebie” Prawka.pl jest skierowane do wszystkich i odpowiada potrzebom młodego pokolenia (nowe samochody, formalności online, auto od ręki). Jednak takie rozwiązanie szczególnie docenią osoby lubiące wygodę i stałe koszty użytkowania samochodu.

Oprócz bezpieczeństwa, oszczędności, prestiżu i wygody „Auto dla ciebie” oferuje system telemetrii, dzięki któremu rodzice mogą otrzymywać powiadomienie SMS, jeżeli ich dziecko, młody kierowca, przekroczy ustaloną prędkość lub opuści rodzinne miasto.

W ofercie samochodów, która jest stale poszerzana, są już teraz auta marki Hyundai i Mini. Najmniejszy samochód, czyli hyundai i20, jest dostępny od 799 zł brutto miesięcznie, czyli za niecałe 27 dniennie.

Michał Malinowski



Kodeks kulturalnego kierowcy⁽³⁾

Kulturalny kierowca zawsze postępuje zgodnie z ustalonymi zasadami. Wiele z nich omówiliśmy w poprzednich częściach naszego cyklu. Dziś przedstawiamy kolejne.



Albin Siczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Wszyscy wiemy, że na drodze mogą pojawić się pojazdy uprzywilejowane. Kulturalny kierowca wie, co wtedy należy zrobić.

■ Migające światła przy aucie to nie dyskoteka

Wóz strażacki, pogotowie ratunkowe, policja czy inny uprzywilejowany pojazd nie trąbi, nie mruga, nie hałasuje bez powodu. Ich załogom się spieszy, by jak najszybciej dotrzeć do poza-

ru, pacjenta, wypadku. Rozglądaj się i odpowiednio wcześniej reaguj. Wcześniej to nie wtedy, kiedy pogotowie ratunkowe stoi już za tobą. Wyhamowałeś je do zera i wciąż zastanawiasz się: ustąpić zbliżając się do krawędzi jezdni, poczekać na zielone światło czy kopa od kogoś.

■ Kałuża to nie basen

Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkie polskie drogi są idealne, tj. pozbawione dziur, w których podczas deszczu zbiera się woda. Chwila nieuwagi i można w taką dziurę wjechać i wodą z dziury ochlapać przechodniów. Chamscy kierowcy broniąc się tłumaczą, że wina leży po stronie zarządcy drogi. Poniekąd to prawda, bo wiem zarządca odpowiada za jej stan. Mimo to, drodzy kierowcy, starajcie się omijać dziury wypełnione wodą i kałuże, zwalniać czy na-

wet zatrzymywać się w razie potrzeby, aby nikogo nie ochlapać. Najważniejsza w takich sytuacjach jest kultura, której niestety wciąż jest za mało na polskich drogach.

■ Zgodnie z przepisami, choć nie zawsze

Kulturalny kierowca nie zawsze jeździ zgodnie z przepisami. Dlaczego? Bo czasem logika i kultura biorą górę. Ma pierwszeństwo, a i tak kogoś wpuści, przepuści, komuś ustąpi. Może jechać pięćdziesiątką, ale obok szkoły zwalnia do 40.

Niektórych trafia szlag, gdy ktoś jedzie zgodnie z przepisami. Nienawidzę, kiedy przez wieś jedziesz 50 km/h, bo to teren zabudowany, a za tobą na zderzaku wlecze się ciągnik z pełną naczepą. Psychicznie odpycha twoje auto. Do gamonia nie dociera, że jedziesz kultural-

nie, bezpiecznie, zachowujesz odstęp, a może twoi pasażerowie nie mogą jeździć szybko, czytają: niezgodnie z przepisami, bo mają chorobę lokomocyjną. Masz czym, masz gdzie, to wyprzedź. Wszystkie elki i zielone listki zawsze szanuję i nie trąbię na nie z byle powodu.

■ **Panie władzo, kiedy to się zmieniło?**

Kulturalny kierowca wie, że trzeba uzupełnić wiedzę. Nie wystarczy zdać egzamin. Bez samokształcenia, chęci poznawania nowych, zaktualizowanych przepisów nie można jeździć dobrze. Omówmy przypadki zapisów kodeksu drogowego, które nie wszystkim wydają się oczywiste.

Niejednemu kierowcy problemów przysparza jazda po rondzie. Na rondo – mowa o rondzie klasycznym, np. z dwoma pasami ruchu – wjeżdżamy, a z ronda zjeżdżamy. Przy wjeździe nie używamy kierunkowskazu. Owszem, można go włączyć, ale nie trzeba. Sam wolę nie używać kierunkowskazu przed wjazdem na rondo, gdyż może to wprowadzić niepotrzebne zamieszanie na drodze. Logiczne jest, że skoro nie włączam kierunku, tzn. że zjeżdżam gdzieś dalej, na kolejnym zjeździe. Natomiast będąc na rondzie i zmieniając pasy ruchu obowiązkowo włączamy kierunkowskaz. Podobnie jak podczas opuszczania ronda.

Dlaczego włączanie kierunkowskazu przy zjeździe z ronda jest tak ważne? By oczekujący na możliwość wjazdu na rondo mogli to zrobić szybciej. Chyba najbardziej denerwujący jest mo-

ment, kiedy moglibyśmy wjechać na rondo, ale nie wjeżdżamy, bo szybko jadące auto z lewej strony zjeżdża nie używając prawego kierunku. Oczywiście używanie prawego kierunkowskazu przy zjeździe z ronda to nie tyle pokazanie kultury na drodze, co po prostu oznaka znajomości przepisów – zmieniamy kierunek jazdy, więc musimy włączyć kierunkowskaz.

Gdy wjeżdżamy na rondo turbinowe, musimy zdecydować, w którą stronę chcemy jechać dalej, a konkretniej którym wjazdem chcemy je opuścić. Będąc już na rondzie turbinowym nie możemy zmienić wyjazdu na inny od przypisanego wcześniej do danego pasa ruchu. Przed wjazdem na rondo turbinowe należy włączyć odpowiedni kierunkowskaz (wyjątkiem jest oczywiście sytuacja, gdy chcemy jechać prosto). Przy zjeździe z ronda turbinowego tak samo jak w przypadku zwykłego ronda musimy włączyć prawy kierunkowskaz, by dać znać, że opuszczamy rondo danym zjazdem.

■ **Wyprzedzanie z prawej strony, bajery i prawidłowo ustawione światła**

Kulturalny kierowca wie, kiedy można wyprzedzić z prawej strony, jak ważne jest prawidłowe ustawienie świateł w aucie i dlaczego podczas prowadzenia samochodu nie wolno korzystać z komórki. Mimo to przypomnijmy: zgodnie z art. 24 ustawy Prawo o ruchu drogowym w pkt 10 dopuszcza się wyprzedzanie z prawej

strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 i 7:

- na jezdni jednokierunkowej
- na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym lub trzy pasy ruchu poza obszarem zabudowanym przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku.

Mam nadzieję, że teraz nie prowadzisz samochodu. Kilka sekund gapienia się w mały ekran smartfona może skutkować utratą auta, telefonu, zdrowia, a nawet życia. Przed użyciem telefonu w trakcie jazdy skonsultuj się ze zdrowym rozsądkiem.

Prawidłowe ustawienie reflektorów jest ważne dla bezpieczeństwa. Zbyt niskie ustawienie reflektorów pogarsza widoczność w ciemności. Zbyt wysokie ustawienie powoduje oślepianie innych uczestników ruchu i pogorszenie im widoczności.

Pewnie sądzicie, że wszystko, co przeczytałyście, to rzeczy banalne i oczywiste. Gdyby tak było, nie pisałbym o kulturze na drodze, a robię to od prawie sześciu lat. Jeżeli choć jeden kierowca po przeczytaniu mojego artykułu zawróci na właściwą drogę, byle nie pod prąd, to mogę powiedzieć, że odniosłem sukces.

Może zamiast podnosić innym ciśnienie, wy-luzujmy? Emocje rodzą emocje, a im one są gorsze, tym wszystko bardziej potęgują. To jak z klaksonem. Niektórzy używają go tak często, jakby się bali, że nie działa. Niepotrzebnie. ■



Reklama dźwignią handlu

Wybór właściwej szkoły nauki jazdy może być pierwszym krokiem w drodze do sukcesu. W Polsce działa ponad sześć tysięcy ośrodków szkolenia kierowców. Jak i czym w takim razie przyciągnąć kursantów?



ternece, gdzie w różnych facebookowych grupach co chwilę pojawia się post z prośbą o pomoc w tej sprawie. Warto zatem śledzić, czy pojawia się tam nazwa naszej szkoły i reagować: dziękować za pozytywne opinie (dzięki temu możemy zachęcić osobę biorącą udział w takiej rozmowie do wyboru naszej szkoły i porozmawiać z nią bezpośrednio, co jest ogromną zaletą) lub wyjaśnić nieporozumienia z poprzednim kursantem, któremu coś się u nas nie spodobało (pamiętajmy o zachowaniu spokoju i wyważeniu opinii, o tym, że każdy z nas jest inny i to, że komuś w jakimś miejscu się nie podobało, nie oznacza, że może wyrażać kategorię opinii).

Jak więc wypromować swoją szkołę nauki jazdy? Niestety, nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Przede wszystkim jednak trzeba postawić na wszechstronność.

Koniecznym jest chwalić się bazą edukacyjną, którą dysponujemy, pokazać, jak wyglądają sale wykładowe, jak do potencjalnego klienta odnoszą się pracownicy. Pamiętajmy, że dobre zdjęcie jest bardzo ważne – przygotowujemy salę, wybierzmy korzystne ustawienie w zależności od tego, co chcemy pokazać.

Warto informować, że szkoła posiada plac manewrowy, wyłączony z ruchu pojazdów innych niż pojazdy nauki jazdy, że w swojej flocie mamy pojazd przeznaczony do nauki jazdy w zakresie każdej kategorii prawa jazdy. Pokażmy, jak wyglądają samochody, którymi uczą się kursanci, jaki jest ich stan techniczny, że ktoś o nie dba i wzbudzają zaufanie.

Powiedzmy też o rzeczach oczywistych, ale ważnych. O tym, że szkoła posiada materiały dydaktyczne dostosowane do obowiązującego stanu prawnego.

Upewnijmy zainteresowanych naszą ofertą, że kontrolujemy czas lekcji teoretycznej i rzeczywiście wynosi on 45 minut, a godzina jazdy to na pewno 60 minut.

Zamiast zachwalać szkołę, możemy też zwrócić uwagę potencjalnego klienta na naszą kartę i napisać na stronie internetowej, jak ważne jest, by znaleźć dobrego instruktora. To jest przecież tak naprawdę gwarancja przyszłego sukcesu młodego kierowcy. Chwalmy naszych pracowników, opiszmy ich talenty pedagogiczne i doświadczenie w zawodzie. Przecież my nie w każdym się dogadamy, podobnie jak nasi kursanci, ale wskażmy im zalety nauki z naszymi pracownikami.

Statystyki zdawalności, rankingi popularności, polecenie znajomych – to najczęściej warunkuje wybór szkoły nauki jazdy. Jednak pierwsze kryterium brane jest pod uwagę nader rzadko, zaś ostatnie nad wyraz często.

Większość miast w Polsce ma urzędowe strony internetowe. Część z nich prowadzi zapis danych dotyczących zdawalności każdego zarejestrowanego na terenie gminy ośrodka szkolenia kierowców. Można w takim spisie sprawdzić, czasami do kilku lat wstecz, jaka była zdawalność egzaminów teoretycznych i praktycznych. Wśród danych pojawia się także konkretna liczba osób, które przystąpiły do egzaminu, co pozwala odpowiedzieć na pytanie, czy szkoła jest popularna, a jeśli tak, to czy przy okazji również dobrze uczy. Przyszli kursanci nie korzystają jednak z tych danych, bo to przecież tylko szereg liczb, które nie wszystkich przekonują, że dana szkoła jest dobra.

Wybór szkoły jazdy odbywa się zatem w oparciu o inną analizę liczbową. Kursanci dokładnie przeliczają bowiem grosze i złotówki i szukają szkoły, w której cena kursu nie jest wygó-

rowana. Obecnie ceny te wahają się od 1800 do 2000 złotych. Jednak niska cena nie jest dobrym wskaźnikiem tego, że kursant będzie zadowolony. Analitycy rynku często podkreślają, że niższa cena za kurs (tak jak i w innych dziedzinach usługowych) może oznaczać gorszą usługę. Kuszące promocje są zatem formą przyciągnięcia tych klientów, którzy nie zwracają uwagi na inne czynniki.

Wiele osób wybiera placówkę ze względu na jej lokalizację. A bo jest blisko pracy albo domu. Warto zatem zadbać o dobre oznaczenie naszego lokalu, widoczny baner reklamowy, kierunkowskaz. Można także zostawić wizytówki u innych lokalnych przedsiębiorców – robiąc zakupy potencjalny klient znajdzie informację o naszej szkole.

Główny sposób przyszłych kierowców na znalezienie ośrodka nauki jazdy to posiłkowanie się opinią znajomych. Jeśli moja koleżanka albo mój kolega zostali w jakiejś szkole źle potraktowani albo, co gorsza, po odbyciu tam kursu nie zdali egzaminu państwowego, to ja się do tej szkoły nie zapiszę. Z polecaniem sobie poszczególnych placówek często mamy do czynienia także w In-



LexAuto

L - WYNAJEM



Jesteśmy dostępni 24h/doba

- **POJAZDY ZASTĘPCZE Z OC SPRAWCY ZA OZŁ**
- **WYPOŻYCZALNIA AUT DO NAUKI JAZDY**
- **CENTRUM LIKWIDACJI SZKÓD**

*Podstawimy auto do klienta
na terenie całej Polski*



W NASZEJ OFERCIE POSIADAMY MODELE POJAZDÓW „L”



TOYOTA

Yaris 2017



HYUNDAI

i20 2 gen



Rio 2017



Punto 2012

Stulatek za kółkiem

Czy prawo jazdy powinno być dożywotnie? Od jakiego wieku kierowcy wskazane są dodatkowe badania? Jak szczegółowe? Jak częste? Większość europejskich krajów wprowadziła już regulacje dotyczące zmotoryzowanych seniorów. W Japonii nawet cesarz Akihito musi odnawiać samochodowe uprawnienia. A w Polsce...



Dyskusja o weryfikowaniu umiejętności sędziwych kierowców toczy się od lat. Zwyczajnie pretekstem jest wypadek spowodowany przez osobę w wieku 80 plus. Takie zdarzenia drogowe są nagłaśniane przez media lub po prostu świadków – internautów. Ostatnio żywo komentowano przygodę 101-letniego drajwera na Trasie Siekierkowskiej w Warszawie. To nie pomyłka. Mężczyzna w tym wieku siadł za kółkiem! Do celu nie dojechał. Na estakadzie uderzył w barierę energochłonną. Urwał lusterko, zarysował drzwi. Na szczęście nie odniósł poważnych obrażeń. Przybyłych na miejsce policjantów najpierw zadziwił PESEL kierującego. A później to, że nie miał on przy sobie żadnych dokumentów.

■ **Badania – konieczne, regularne, tanie**

Podobnych historii jest więcej. Rok temu w Białej Podlaskiej jadący maluchem 97-latek potra-

cił dwóch chłopców. Nie potrafił wyjaśnić, dlaczego nie zauważył dzieciaków na przejściu dla pieszych. Natomiast dość logicznie tłumaczył, że auto jest mu potrzebne, ponieważ nie ma już siły chodzić do sklepu czy lekarza. W listopadzie 2017 roku 92-latek poturbował dwie kobiety na warszawskim Wilanowie. Później jeszcze obił nadjeżdżające auto i zatrzymał się na... ścianie budynku. Prawdopodobnie pomylił pedały gazu i hamulca. Nagranie, na którym wiadać ciemnego SUV-a robiącego kółko, jakby bez żadnej kontroli, po krawężniku, chodniku, trawniku – przeraża. Jesienią ubiegłego roku zaszalał też 82-latek z Lubelszczyzny, który swoim jepelem staranował jadący prawidłowo samochód oraz dwie rowerzystki. Ponadto zniszczył kilka zaparkowanych aut i znak drogowy. Jego nieco młodszy kolega z Jawora na Dolnym Śląsku też zdążył rozbić kilka pojazdów, zanim zatrzymali go świadkowie bravurowej jazdy. Mimo urwanego błotnika, przebitej opony gnał dalej. Funkcjonariuszom drogówki podobno tłu-

maczył, że jest zmęczony i schorowany. 92-letni kierowca z Olsztyna też miał kiepski dzień, kiedy potrafił mężczyznę na pasach.

– Dlatego jestem gorącym orędownikiem badań kierowców w określonym wieku – komentuje Zbigniew Chrzan, doświadczony instruktor nauki jazdy. – Ocena ich sprawności powinna odbywać się co trzy, cztery lata. Badania powinny być tanie, żeby nie pojawiał się zarzut wyciągania pieniędzy z kieszeni podatników. Zresztą badania orzekające dla wszystkich kierowców powinny kosztować 50, a nie 200 złotych. Przecież trwają kwadrans – zauważa.

■ **Im starsi, tym częściej prześwietlani**

Weryfikacja sprawności psychomotorycznej posiadaczy prawa jazdy w wielu krajach jest unormowana przepisami. We Francji osoby po 70. roku życia przechodzą badania lekarskie i psychotesty co dwa lata. W Portugalii siedemdzie-

sieściolatek obejmują takie same regulacje, natomiast sześćdziesięciolatek są kontrolowani co pięć lat. Na Węgrzech dodatkowym nadzorem objęci są już kierowcy po pięćdziesiątce! Muszą odnawiać uprawnienia co pięć lat. Po 60. urodzinach – co trzy lata, natomiast po 70. – co dwa lata lub częściej. Siedemdziesięcioletni kierowcy z Islandii również muszą przynajmniej co 24 miesiące zaliczyć tzw. ability test. W Holandii 75-latek przedłuża uprawnienia na maksymalnie pięć lat. Zwykle na krótszy okres.

Podobne przepisy coraz śmielej wprowadzane są w krajach Ameryki Południowej i Afryki. W Japonii obowiązują od dawna. Osoby po 70. roku życia co trzy lata przechodzą obowiązkową weryfikację. Diagnostuje się ich stan zdrowia i umiejętności za kierownicą. W 2016 roku największe światowe serwisy informacyjne donosiły o jeździe egzaminacyjnej cesarza Akihito! Władca Japonii, kilka tygodni po 82. urodzinach, zaliczył driving test. Funkcjonariusz policji ocenił, czy Jego Wysokość nadal ma odpowiedni refleks i potrafi zaparkować. W Kolumbii osiemdziesięcioletnich kierowców sprawdza się co rok! Osoby po sześćdziesiątce co pięć lat.

Warto zauważyć, że we wszystkich wymienionych krajach prawo jazdy wydawane jest z datą ważności. Zwykle na dziesięć lat. Złośliwi twierdzą, że chodzi tylko o kasę i biurokrację, bo odnowienie uprawnień nie zawsze oznacza profesjonalną diagnostykę medyczną i spotkanie z psychologiem, natomiast zawsze oznacza opłaty i wizyty w urzędach. Ale trudno odrzucić argument, że aktualizacja informacji o kierowcy – w tym o jego sprawności fizycznej, psychicznej, ewentualnych schorzeniach – służy również poprawie bezpieczeństwa.

– Nawet u nas wprowadzili terminowe prawo jazdy – opowiada Dima, Ukrainiec pracujący w Warszawie. – Ja otrzymałem dokument ważny 30 lat, ale gdybym teraz zdał egzamin, dostałbym prawo tylko na piętnaście lat. Za ostrzegają przepisy. Podobno wszyscy kierowcy, którzy skończyli 50 lat, będą mieli obowiązkowe badania. Przynajmniej co pięć lat – podkreśla.

■ Starość nadjeżdża

Ukraińskie władze wyjaśniają, m.in. na stronie internetowej MSW, że zmiany prawa są odzwierciedleniem regulacji obowiązujących w Unii Europejskiej. To racjonalna argumentacja, lecz nieprecyzyjna. Bo przepisy określające, czy i jak często kierowca senior ma być badany, są prawem krajowym, nie unijnym. Stosownej dyrektywy, która obejmowałaby wszystkich członków UE, jeszcze nie ma. To dziwne, ponieważ o problemie starzejących się społeczeństw, a więc i starzejących się kierowców, w Brukseli debatuje się od lat. Zjawisko dostrzegają też polscy eksperci

od szkolenia i egzaminowania, Ministerstwo Infrastruktury, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Komenda Główna Policji, parlamentarzyści. Już w 2011 roku poseł Platformy Obywatelskiej John Godson postulował wprowadzenie corocznych badań dla kierowców powyżej 70. roku życia. Alarmował, że zmotoryzowanych seniorów przybywa. Powołując się na analizy demograficzne podkreślał, że w 2030 roku już co czwarty kierowca w Europie będzie w wieku 65 plus.

– Wielu starszych ludzi przyjmuje leki ograniczające ich zdolności percepcyjne. I wielu, mimo złego stanu zdrowia, decyduje się na kierowanie pojazdem – tłumaczył Godson.

Mówią o tym także psychologowie transportu, specjaliści medycyny pracy, lekarze internści, którzy na co dzień mają kontakt z seniorami. Przypominają, że z wiekiem pogarsza się wzrok i słuch, pojawiają się problemy z oceną

Aktualizacja informacji o kierowcy – w tym o jego sprawności fizycznej, psychicznej, ewentualnych schorzeniach – służy poprawie bezpieczeństwa

odległości, koncentracją, pogarsza się koordynacja wzrokowo-ruchowa, wydłuża czas reakcji. W diagnozowaniu kierowcy istotna jest nie tylko jego sprawność psychomotoryczna, ale też intelektualna.

– Trzeba wiedzieć, kiedy ze sceny zejść. Niepokonany – komentuje Adam Kryszczuk, szczyński taksówkarz, za kółkiem od 1963 roku. – W kwietniu skończyłem 77 lat i skończyłem pracę. Pięć milionów kilometrów wystarczy – stwierdza.

Swojego ulubionego mercedesa jednak nie sprzedał. Tłumaczy, że auto się przydaje, gdy trzeba żonę zawieźć do lekarza, zrobić większe zakupy czy pojechać na działkę.

– Na działce spotykam sąsiada, który ma ponad 90 lat i nadal jeździ. To znaczy: kiedy on rusza, to ja się za głowę łapię – żartuje doświadczony taksjarski. – Tłumaczyłem mu wiele razy, że już nie powinien siadać za kółkiem. A on mi na to, że jeździ po krótkiej trasie, którą dobrze zna. I jak go przekonać? Gdyby został wezwany na badania, wiadomo, że straciłby prawo – ocenia.

■ Niedzielni kierowcy

Pan Adam wspomina różne drogowe ekscesy z udziałem kierowców w podeszłym wieku, np. kolizje na rondach.

– Często w niedzielę widywałem takich, którzy wyjeżdżają raz na tydzień albo raz na miesiąc – mówi z przekąsem taksjarski. – Mimo że na mieście był mały ruch, oni zupełnie nie radzili sobie na skrzyżowaniach, wymuszali,

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

zajeżdżali drogę. Niedawno miałem nieciekawą przygodę z bardzo sędziwym kierowcą. Zahaczył mnie na parkingu. Nie wiem, dlaczego. Było dużo miejsca. Nic poważnego się nie stało, ale gość był przerażony. Jakby nie wiedział, co się wokół niego dzieje. Oświadczenia podpisać nie chciał. A gdy usłyszał „policja”, jeszcze bardziej się zdenerwował. Na szczęście okazało się, że klient, na którego czekałem, to jego sąsiad i jakoś wspólnie opanowaliśmy sytuację. Mam nadzieję, że ten pan, już grubo po osiemdziesiątce, zrezygnuje z samochodu. Stwarza zbyt duże zagrożenie – ocenia pan Adam.

Sam wygląda bardzo dziarsko. Trudno uwierzyć w jego metrykę. Ale portugalskie, francuskie czy węgierskie przepisy, gdyby obowiązywały w Polsce, też kwalifikowałyby go jako kierowcę wysokiego ryzyka.

– Stawiałbym się na badania – deklaruje taksówkarz. – Takie dodatkowe wymogi, ograniczenia trzeba wprowadzić – podsumowuje.

Otwartą kwestią pozostaje zakres badań (tylko podstawowe czy także konsultacje u kardiologa, neurologa, psychiatry, okulisty?), ich częstotliwość, kryteria wiekowe. Kiedy zacząć obowiązkowe odnawianie uprawnień? Im starszy kierowca, tym częstsza diagnostyka?

– Granicą wieku powinno być 70 lub 75 lat – proponuje Zbigniew Chrzan.

Dlaczego nie wcześniej?

– Ponieważ współczesny sześćdziesięciolatek, jeśli nie jest zbyt spowolniony przez życie, różne choroby, pozostaje sprawny, aktywny – przekonuje instruktor. – Kiedyś osoba kończąca 65 lat uważana była za starą, a dziś? Wiele osób w tym wieku wygląda i czuje się świetnie. Pracują, podróżują. Nie należy ich traktować jak emerytów – przekonuje instruktor.

■ Nie tylko PESEL się liczy

Równie krępujące opinie usłyszeć można od innych ekspertów z branży.

– Starzejemy się jako społeczeństwo. Indywidualnie jednak starzejemy się bardzo różnie – zauważa Adam Klejna, egzaminator nadzorujący w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Warszawie. – Zdarza się, że trwała niedyspozycja psychoruchowa dotyka kogoś przed sześćdziesiątką. Zdarzają się także w pełni psychoruchowo sprawni osiemdziesięciolatek. Czy wobec tego wiek może być parametrem rozstrzygającym o możliwości lub braku możliwości kierowania pojazdem? Takie dyskryminacyjne pomysły mogą rodzić się jedynie w głowach niedojrzałych ludzi zachłyśniętych młodością i niewiedzących jeszcze, jak krótki jest nasz odcinek w dziejach świata – stwierdza filozoficznie Klejna.

Egzaminator podkreśla, że jedynym kryterium powinien być stan zdrowia. Indywidualna ocena dokonana przez lekarza.

– Zgoda, że w niektórych przypadkach dokonana przez zespół lekarzy. Zgoda, że być może

Starość też radość. Z jazdy

We Włoszech jest ponad 60 tys. 90-letnich kierowców. Raport na ten temat opublikował popularny dziennik „Corriere della Sera”, korzystając z danych policji i urzędu statystycznego. Italię zamieszkuje prawie 730 tys. osób, które ukończyły 90. rok życia. Nic więc dziwnego, że prababcie i pradziadków można spotkać również na drogach. Najwięcej jest ich w regionie Emilia-Romania (7,5 tys.) i w Toskanii (6 tys.).

Po 80. roku życia muszą co 24 miesiące odnawiać prawo jazdy, czyli zgłaszać się na specjalistyczne badania. Nie wiadomo, jaki procent sędziwych kierowców traci wtedy uprawnienia. Ale wiadomo, że najstarsi właściciele samochodów płacą coraz wyższe składki ubezpieczeniowe. Roczna polisa AC kosztuje ich średnio 500 euro. Kierowca 40-letni za takie samo ubezpieczenie płaci około 270 euro.

W Japonii najstarszych kierowców zachęca się do oddania prawa jazdy. Powód? Rosnąca liczba wypadków z ich udziałem. Seniorzy, którzy dobrowolnie zrzekną się uprawnień do kierowania, mogą liczyć na zniżki przy zakupach towarów i usług czy rozmaitych urzędowych opłatach. Jak informował TVN 24 BiS, specjalną ofertę dla sędziwych, roztropnych kierowców, którzy zrezygnują z jazdy, przygotował nawet jeden z domów pogrzebowych: 15 proc. rabatu. Dla byłego kierowcy lub bliskiej mu osoby. Oznacza to oszczędność nawet 450 tysięcy jenów, czyli ok. 15 tys. zł.

z udziałem psychologa. Zgoda, że dokonywana odpowiednio często. Ale ocena ta musi być realna, dokonana w oparciu o badanie osoby, a nie w oparciu o numer PESEL – komentuje Klejna.

– Przepraszam za porównanie, ale podobnie jak w przypadku pojazdów o dopuszczeniu do ruchu nie decyduje wiek, a sprawność – pojazdów czy kierowców – potwierdza Marek Staszczuk, dyrektor WORD Toruń.

Przeciwnicy bardzo restrykcyjnych przepisów, które miałyby selekcionować kierowców w wieku senioralnym, zwracają uwagę na statystyki wypadków drogowych. I tragedie spowodowane przez młodych ludzi za kółkiem.

– W Sarnowie na DK 86 samochód potrafił trzy kobiety przechodzące przez oznakowane i oświetlone przejście dla pieszych. Dwie kobiety zginęły, a trzecia w ciężkim stanie została odwieziona do szpitala. Kierowca, który spowodował wypadek, miał 35 lat. Czy to oznacza, że kierowcy w wieku 35 lat nie powinni kierować pojazdami mechanicznymi? – pyta retorycznie Janusz Kuwak, zastępca dyrektora WORD Katowice. – Oczywiście należy zastanowić się nad częstotliwością badań lekarskich w zależności od wieku kierowcy – przyznaje.

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że grupa największego drogowego ryzyka to osoby w wieku 18–24 lat. Właśnie najmłodszy, niestety, mocno pracowali na tragiczną liczbę 32.760 wypadków, 2831 zabitych i 39.466 rannych w 2017 roku. Wskaźnik liczby wypadków na 10 tys. populacji w tym przedziale wiekowym wyniósł 18,3. Wśród kierujących 60 plus tylko 4,8.

■ Dziadek jedzie pod prąd

Ale tego typu analizy nieco zamazują polski drogowy krajobraz.

– Bo gdyby spojrzeć na liczby bezwzględne, wypadków powodowanych przez najstarszą grupę wiekową jest coraz więcej. W ubiegłym roku pra-

wie pięć tysięcy – zwraca uwagę doświadczony egzaminator, wcześniej właściciel OSK w Trójmieście. – Wiadomo, że starsi ludzie są rozsądniejsi, spokojniejsi, zwykle mają też lepsze auta niż małaolatki, a to przecież wpływa na bezpieczeństwo. Natomiast jeśli chodzi o kompetencje kierowcy, umiejętności techniczne, koordynację, refleks, znajomość przepisów, umiejętność poruszania się po drogach szybkiego ruchu czy zatłoczonych centrach miast, to wśród kierowców 60 czy 65 plus są ogromne problemy. Ostatnio dość często telewizja pokazuje takie niby śmieszne filmiki, jak ktoś wjechał pod prąd na autostradę albo obił dziesięć aut na parkingu pod marketem. Sprawcą jest zwykle jakiś dziadek – zauważa egzaminator.

Opowiada też, jak trudne bywa szkolenie osób, którym w podeszłym wieku zamarzyło się prawko.

– Właściwie po kilku godzinach kursu powinno się powiedzieć: szkoda czasu i pieniędzy. Lepiej je wydać na taksówkę – z humorem podsumowuje pracownik WORD.

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego nie publikują szczegółowych raportów na temat wieku kandydatów na kierowców i zdawalności. Czasami pochwalą się jednak niezwykłym klientem. W ubiegłym roku egzamin zdał 89-latek ze Śląska. Dokładniej – odzyskał uprawnienia, które stracił po kilku wykroczeniach drogowych. W Katowicach słynna jest 70-latką, która egzamin teoretyczny zaliczyła za 107 razem! Praktyki jeszcze nie. W Toruniu o prawko stara się mężczyzna z rocznika 1937.

– To najstarszy kandydat na kierowcę, który w ostatnich dwóch latach przystępował do egzaminu – mówi dyrektor toruńskiego WORD. – Po ukończeniu kursu podstawowego w 2017 roku ten pan zdał egzamin teoretyczny za czwartym razem, a egzaminu praktycznego, pomimo dwudziestu jeden prób, wciąż nie zakończył powodzeniem.

Tomasz Maciejewski

Opony w pojazdach szkoleniowych

Tym razem, po raz ostatni w sezonie 2018, zajmiemy się sprawami stanu technicznego i eksploatacji pojazdów szkoleniowych. Temat będzie ważny, bo dotyczy opon. Piszę o sprawach oczywistych, ale również o tym, o czym najczęściej zapominamy, co skraca żywotność ogumienia.



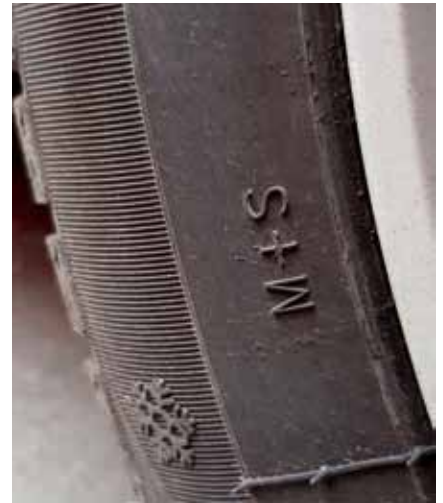
**mgr inż.
Marcin Kukawka,
instruktor techniki
jazdy, rzeczoznawca
samochodowy**

Wydaje się oczywiste, że każdy instruktor i użytkownik pojazdów wie, że:

- Zabrania się używania opon o różnej konstrukcji, rozmiarze i bieżniku na jednej osi. Dlaczego? Odpowiedź jest dość oczywista. Przecież opony o różnej konstrukcji, o różnym bieżniku, a w najgorszym razie rozmiarze to różna wielkość koła i różne parametry trakcyjne, które odpowiadają przecież za nasze bezpieczeństwo w samochodzie, za to, czy kierowany przez nas pojazd prawidłowo skręci lub zahamuje.
- Zabrania się używania ogumienia, w którym głębokość bieżnika jest mniejsza niż 1,6 mm, lub zużytego do wskaźników, oznaczonych na boku opony jako TWI.
- Powinno się używać opon odpowiednich do parametrów technicznych pojazdu, w szczególności o właściwym indeksie prędkości oraz nośności.
- Powinniśmy stosować opony odpowiednie do warunków, w jakich jeździ pojazd, co ważne, we właściwym czasie zmieniać opony na zimowe lub letnie.
- Należy dbać o ciśnienie w ogumieniu, zgodne z tym, jakie zaleca dla danego koła i warunków eksploatacji producent pojazdu i opony. Jak wynika z moich obserwacji, to najczęściej bagatelizowany parametr, który przecież niezwykle łatwo, wręcz codziennie można sprawdzić.

Opony to jednak dużo szersze zagadnienie i warto zwracać uwagę na to, jak są eksploatowane. Poniżej opiszę kilka częstych usterek opon, które w efekcie kończą się kosztowną wymianą, a istnieją metody pozwalające im zapobiegać.

1. Jeżeli eksploatujemy opony z nieprawidłowym ciśnieniem (zbyt niskim lub zbyt wysokim), dochodzi do ich nierównomiernego zużycia. Szczegóły przedstawiono na rysunku.
2. Używanie opony ze zbyt niskim ciśnieniem wpływa również na większe zużycie paliwa (na skutek zwiększonych oporów toczenia) i często, w szczególności w pojaz-



dach ciężkich, powoduje niebezpieczne nagrzewanie się opony, co uwidoczniło jest w pierwszej fazie zmianą koloru bocznych powierzchni od czopa w kierunku obręczy koła (felgi).

3. Używanie opon ze zbyt wysokim ciśnieniem powoduje z kolei znaczny wzrost zużycia środka opony, ale przede wszystkim zmniejsza przyczepność kół do nawierzchni.
4. Częstą usterką jest zniszczenie powierzchni bocznej opony w wyniku najjeżdżania na krawężniki lub inne elementy infrastruktury drogowej. Oczywiście najlepszym rozwiązaniem jest nie najjeżdżać na takie elementy (co w dużej mierze zależy od czujności instruktora), ale jeżeli takie sytuacje zdarzają się często (w szczególności w przypadku pojazdów ciężkich), warto pomyśleć o zakupie opon wzmocnionych, które są przystosowane np. do jazdy bokiem opony po krawężniku (jak opony stosowane w autobusach komunikacji miejskiej).

W okresie zimowym warto również dbać o ogumienie pojazdów, które nie są wówczas eksploatowane. Przede wszystkim chodzi mi o jednoślady. Każdy jest przecież wyposażony w opony, które wpływają na bezpieczeństwo. Oczywiście najlepiej byłoby postawić pojazd na stojakach pod wahacz i widelec, aby oba koła nie miały kontaktu z podłożem. Jeśli nie jest to możliwe, w okresie zimowym trzeba dbać, by z opon nie uchodziło powietrze. Jeżeli doprowadzimy to tego, że pojazd będzie obciążał swoim ciężarem oponę bez powietrza, to z pewnością na wiosnę czeka nas wydatek, gdyż tak

zdeformowana opona nie będzie się nadawała do użytku. Nie zaszkodzi, jeżeli na zimę opony motocyklowe zostaną napompowane trochę ponad zalecane ciśnienie. Pamiętajmy również, że należy chronić opony przed długotrwałym kontaktem z substancjami ropopochodnymi oraz innymi chemikaliami, które mogą doprowadzić do zniszczenia gumy.

Pamiętajmy, że w przypadku opon ważny jest nie tylko ich wygląd czy stan bieżnika, ale również wiek. Moim zdaniem powinno się stosować zasadę: 3 x 4, czyli:

1. Używamy czterech równych opon w pojeździe
2. Używamy opon, których głębokość bieżnika wynosi co najmniej 4 mm
3. Używamy opon nie starszych niż cztery lata.

Jak ustalić wiek opony? To bardzo proste. Wystarczy na oponie odszukać oznaczenie rozpoczynające się od DOT (oznacza dopuszczenie do ruchu drogowego, czyli tzw. homologację drogową opony). Dalej w owalnym polu znajdują się cztery cyfry, dwie pierwsze oznaczają miesiąc produkcji, dwie kolejne rok, w którym opona została wyprodukowana. Warto pamiętać, że kupując „nowe” opony należy zapytać sprzedawcę o datę ich produkcji, bo często w oparciu o ten parametr jest obniżana cena opon oferowanych na rynku. W mojej ocenie zakup opony nawet 2-letniej, jeżeli była przechowywana w prawidłowych warunkach, nie jest niczym złym, ale już na przykład kupno opony 4-letniej lub starszej (nieużywanej) to wydatek ryzykowny. ■

(Nie) chronieni piesi

Pochylając się nad zagadnieniami bezpieczeństwa w ruchu drogowym można zaobserwować kilka podstawowych przyczyn tragedii, do których każdego dnia dochodzi na drogach. Uczestnicy ruchu drogowego jako główne przyczyny wypadków najczęściej wskazują prędkość i alkohol.

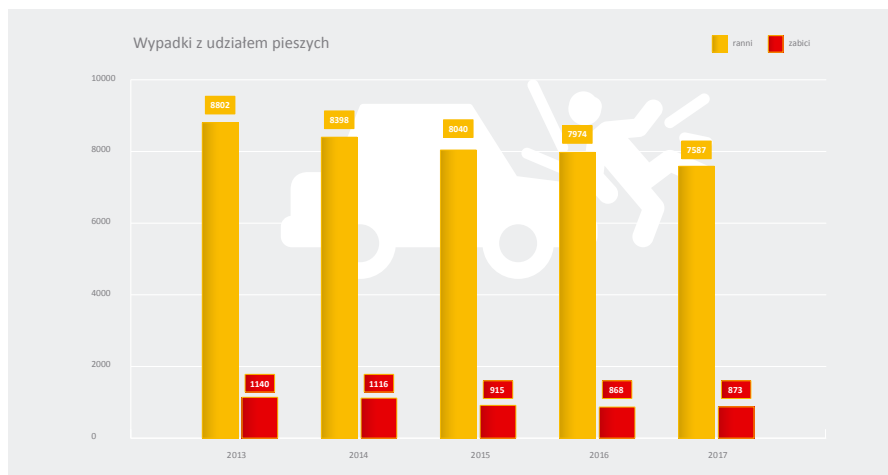


Marek Rupental

Tymczasem, jak się okazuje, od trzech lat to nie prędkość jest główną przyczyną wypadków drogowych. Jej miejsce zajęło nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Jeśli chodzi o alkohol, to oczywiście jest on problemem w ruchu drogowym, ale są inne czynniki generujące większą i tragiczniejszą liczbę zdarzeń drogowych. W ubiegłym roku nietrzeźwi użytkownicy dróg spowodowali 2788 wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 341 osób, a ponad 3 tysiące doznało obrażeń. Do 2788 wypadków z udziałem nietrzeźwych 2163 doprowadzili uczestnicy ruchu będący pod wpływem alkoholu. Najliczniejszą grupę stanowili kierujący pojazdami, którzy przyczynili się do 1603 wypadków, w których śmierć poniosły 273 osoby. Jest więc to problem. W tym roku weekend poprzedzony przez dzień Wszystkich Świętych zakończył się ukaraniem 1299 nietrzeźwych kierowców.

Niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze w ubiegłym roku było przyczyną 6837 wypadków drogowych, w których zginęło 786 osób, a 8963 osoby doznały obrażeń ciała. Można więc powiedzieć, że należy dążyć też do wymuszenia przestrzegania prędkości na drogach.

Nasz kraj zajmuje jedno z ostatnich miejsc, jeśli chodzi o bezpieczeństwo pieszych. Wraz z Litwą, Łotwą i Rumunią Polska należy do czterech najniebezpieczniejszych dla pieszych krajów UE. Prestarzałe przepisy regulujące ruch pieszych, brak wzajemnego zrozumienia się kierujących i pieszych, w końcu niewłaściwa edukacja i zbyt duża liczba przejść dla pieszych to główne czynniki mające wpływ na tragiczne statystyki wypadków z udziałem pieszych. Pozwolę sobie na stwierdzenie, że zdarzenia z udziałem pieszych (bez względu na to, czy wina leży po stronie kierujących pojazdami, czy pieszych) stanowią znacznie poważniejszy problem od nietrzeźwych na drodze, a większy problem od niedostosowania prędkości. Tylko w ubiegłym roku na drogach zginęło 873 pieszych (31 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych), a 7587 doznało obrażeń



(18 proc. ogólnej liczby rannych). W naszym kraju wskaźnik zagrożenia statystycznego pieszego wynosi 23 zabitych pieszych na milion mieszkańców, a w UE 11 zabitych pieszych na milion mieszkańców. Te dane wskazują na dwukrotnie wyższe zagrożenie pieszych w Polsce niż statystycznie na terenie UE. Należy pamiętać, że pieszymi często są osoby nieposiadające ani karty rowerowej, ani żadnej kategorii prawa jazdy, co oznacza, że nigdy nie musieli wykazać się jakąkolwiek znajomością przepisów ruchu drogowego. Nie wiedzą nic o drodze zatrzymania pojazdu, nauczono ich jedynie tego, że pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo na przejściu. Działania zarówno rządu, jak i służb kontrolnych powinny być kierowane właśnie do tej grupy uczestników ruchu drogowego. Na ostatnim posiedzeniu Sejmu poprzedniej kadencji uchylone zostały mające wejść w życie przepisy, zgodnie z którymi kierujący pojazdami powinni powstrzymać się od jazdy w przypadku zbliżania się pieszego do przejścia. Ta zmiana była tak bardzo nagłośniona przez media, że znaczna część społeczeństwa jest przekonana, że zaczęły one obowiązywać. A to doprowadza do bardzo niebezpiecznych sytuacji na drodze z powodu egzekwowania nieuzasadnionego pierwszeństwa przez pieszych. Polska należy do jednego z pięciu państw (Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry), w których przepisy dają pieszemu pierwszeństwo po wejściu na przejście. Przepisy w innych państwach nadają większe prawa pieszym, i tak np. w Austrii, Belgii, Bułgarii, Czechach, Danii, Holandii, Niemczech i Szwajcarii pieszy uzyskuje pierwszeństwo w momencie zbliżania się

do jezdni z wyraźnym zamiarem jej przekroczenia. Z kolei we Francji i Norwegii kierujący pojazdami zobligowani są do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu w momencie, kiedy zbliża się on do przejścia dla pieszych, nawet jeśli zamiar przejścia przez jezdnię nie jest widoczny.

Najczęstszymi przyczynami wypadków z winy pieszych są:

- wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem (blisko połowa wypadków spowodowanych przez pieszych)
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym (około 12 proc.)
- wejście na jezdnię z za pojazdu, przeszkody (około 11 proc.)
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle (około 10 proc.).

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych będących pod działaniem alkoholu to:

- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem (ponad 50 proc. wszystkich zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych pieszych)
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym.

Obecnie dużym problemem jest skupianie uwagi przez pieszych uczestników ruchu drogowego na smartfonach. Litwa jest pierwszym krajem europejskim, który wprowadził kary za korzystanie przez pieszego z telefonu na przejściu dla pieszych. Pozostaje mieć nadzieję, że inne kraje również ograniczą możliwość korzystania z telefonów przez uczestników ruchu. Kierowcom już od dawna tego nie wolno. Dlaczego więc nie objąć tym obowiązkiem pieszych? ■

Mniej transportowej biurokracji

Samochód bez nalepki kontrolnej, zniesienie karty pojazdu i wymogu wymiany tablic, rejestracja przez Internet – m.in. takie ułatwienia dla zmotoryzowanych zapowiedzieli ministrowie infrastruktury i cyfryzacji. Jest też prezent dla początkujących kierowców, ale specjaliści oceniają go krytycznie.

Przygotowywane zmiany nazywane są pakietem deregulacyjnym. Urzędowe procedury związane z rejestracją pojazdu, a także jego późniejsza eksploatacja mają być prostsze, tańsze, wygodniejsze. Kierowcy już z pewnym udogodnieniem korzystają – od 1 października 2018 roku mogą jeździć bez dowodu rejestracyjnego i kwitu potwierdzającego ubezpieczenie OC. To efekt uruchomienia Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. System, mimo ogromnych problemów i opóźnień przy jego wdrażaniu, działa coraz lepiej. Zyskuje dodatkowe funkcje. Rozwój nowych technologii pozwala szybko identyfikować pojazdy i kierowców. Czy to zza biurka, czy to w drogowym patrolu. Dlatego...

– Postanowiliśmy pójść krok dalej – zapowiedział minister cyfryzacji Marek Zagórski podczas wspólnej konferencji prasowej z szefem resortu infrastruktury Andrzejem Adamczykiem.

Ministrowie w dobrych humorach na dwa głosy przedstawiali deregulacyjne inicjatywy. Zaczęli od likwidacji karty pojazdu i tzw. nalepki identyfikacyjnej.

– To nasz oryginalny wkład w biurokrację transportową – rzucił z nutą ironii Zagórski.

■ Kiedy kamień uderzy w szybę

– Uznajemy, że karta pojazdu nie jest niezbędna, a wręcz nic nie wnosi. Nie tworzy wartości dodanej dla właścicieli samochodów czy urzędów, które zajmują się ewidencjonowaniem pojazdów, czy też stacji kontroli pojazdów – wyjaśniał Adamczyk. – Uważamy również, że należy odejść od wymogu, aby każdy pojazd na szybie przedniej był oznaczony nalepką kontrolną. Także nie wnosi to dzisiaj żadnej wartości dodanej, jeżeli chodzi o nadzór nad ruchem drogowym, identyfikację pojazdu czy obrót pojazdami – stwierdził minister.

Szefowie obu resortów podkreślali, że planowane zmiany oznaczają oszczędności (75,50 zł wynosi opłata za kartę pojazdu, 99,50 zł płaci się za tablice rejestracyjne oraz nalepkę) i ułatwienia dla obywateli. Ocenili, że obowiązujące teraz przepisy „generują problemy”.



– Jeżeli komuś zdarzyło się, że szyba się stłukła, bo wypadł jakiś kamień spod ciężarówki, to wtedy jest rzeczywisty problem, bo trzeba tak naprawdę przejść całą procedurę – opisywał Zagórski.

Deregulacje przyniosą korzyść nie tylko wtedy, kiedy konieczna jest wymiana przedniej szyby (czyli także wizyta w wydziale komunikacji, wypełnienie formularza, uiszczenie opłaty). Skorzystają przede wszystkim kupujący i sprzedający auto. Będą mogli zachować dotychczasowe tablice, nawet jeśli pojazd wcześniej był zarejestrowany w innym województwie.

– Taką propozycję będziemy z determinacją starali się zamienić w rzeczywistość, bez wzglę-

du na pewne wątpliwości, że samochody nie będą w regionie rozpoznawalne – mówił minister Adamczyk. – Nie ma żadnego znaczenia, z jakiego województwa samochód pochodzi, bo przecież przyświeca nam hasło „Polska jest jedna” – stwierdził ze swadą.

Dodał, że właściciele pojazdów będą mieli prawo wyboru: wymienić tablice czy zrezygnować z nalepki identyfikacyjnej.

■ Naklejkę usunąć, tablice zmienić

Co o ministerialnych planach liberalizacji prawa sądzą motoekspertki? Przypominają, że karty pojazdu i nalepki identyfikacyjne zostały

wprowadzone w celu uszczelnienia systemu obrotu pojazdami.

– Pomysł zarzucenia tych procedur wynika prawdopodobnie z diagnozy, zgodnie z którą w skali kraju istnieją obecnie inne rozwiązania pozwalające na wykrywanie nieprawidłowości w wymienionym zakresie w sposób efektywniejszy: szybciej i taniej – komentuje Adam Klejna z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie.

– Im mniej biurokracji, tym lepiej – ocenia Piotr Leńczowski, prezes Polskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy. – Ważne, żeby nowe przepisy były dopracowane, kompleksowo przemyślane. Wcześniejsze zmiany, między innymi w ustawie o kierujących, nie zawsze takie były – zauważa Leńczowski.

■ Wymiana tablic

Pakiet deregulacyjny Zagórskiego i Adamczyka budzi też kontrowersje. Choć nasi rozmówcy podkreślają, że na razie znają go tylko z doniesień medialnych.

– Zaniechanie obowiązku wymiany tablic rejestracyjnych na właściwe miejscu zamieszkania nowego właściciela nie budzi entuzjazmu – komentuje Klejna. – Wyróżnik terytorialny jest pewną informacją z obszaru przewidywania możliwych zachowań kierującego, mogącym wpływać na naszą taktykę jazdy. Co prawda porządek ten dosyć dawno został zaburzony przez wcześniejsze zbiory pojazdów leasingowanych, tak więc budowane na tej podstawie wnioski nie muszą być najtrafniejsze. Za naszą zachodnią granicą mamy przykłady dużych państw, które pozostały przy kodach terytorialnych na tablicach rejestracyjnych mimo postępów cyfryzacji, i małych, które jeszcze zanim cyfryzacja poczyniła postępy, stosowały system stałego przyporządkowania tablicy do określonego pojazdu czy właściciela. Jest to więc kwestia wyboru rozwiązania optymalnego z punktu widzenia kosztów ponoszonych przez obywatela, ale i przez państwo, które istniejący system musi istotnie zmienić – opisuje doświadczony pracownik stołeczny WORD.

Warszawscy instruktorzy nauki jazdy nie mają wątpliwości, że rejestracyjny mizmasz kierowcom życia nie ułatwi. Szczególnie mniej wprawnym.

– Po zatłoczonych miastach jeździ się ciężko. Obce tablice są poniekąd usprawiedliwieniem, oznaczają taryfę ulgową – zauważa pan Robert, pracujący w jednym z największych OSK. – Kierowcy w Warszawie może nie są wyrozumiali dla zmotoryzowanych z Radomia czy Lublina, ale widząc auto ze Szczecina czy Jeleniej Góry raczej nie nadużywają klaksonów. Jeśli tablice nie będą jednoznacznie określały regionu, miasta, obawiam się, że kolizji będzie więcej – prognozuje instruktor.

■ W slipkach za kierownicą

A czy jego kursanci cieszą się z innych ministerialnych zapowiedzi, np. zniesienia obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy?

– Dla małaolotów prawko to prestiż – komentuje pan Robert. – Pilnują tego kawałka plastiku jak oka w głowie. Nawet jeśli nie jeżdżą regularnie, nie mają swojego auta, i tak noszą dokument przy sobie – opowiada.

Liberalizację przepisów w tym zakresie popiera.

– Jeśli nasze uprawnienia do prowadzenia określonej kategorii pojazdów policjant będzie mógł potwierdzić jednym kliknięciem w komputerze lub smartfonie, to po co wymagać od kie-

rowców okazywania dokumentów? – pyta retorycznie pan Robert.

Ale w tym momencie pojawia się zasadnicze pytanie: jak zidentyfikować osobę kontrolowaną, która nie posiada przy sobie żadnego dokumentu ze zdjęciem?

– Wyobraźmy sobie, że facet jedzie w slipkach z plaży. Ma tylko kluczyki. Dowodu osobistego, prawka – nie wziął. Może podać nieprawdziwe personalia, adres. Jak patrol to zweryfikuje? Nawet jeśli policjanci będą mieli czytnik linii papilarnych, to przecież bazy z odciskami 38 milionów Polaków jeszcze nie ma. Chyba – zastanawia się Leńczowski.

Minister cyfryzacji na razie nie przedstawił szczegółów – ani prawnych, ani organizacyj-



nych, ani technicznych – proponowanych zmian. Wiadomo tylko, że prawo jazdy jako dokument nadal będzie istniało, bo jest potrzebne, np. podczas wyjazdu do innego kraju. Jeżdżąc po Polsce będzie można prawko zostawić w szufladzie.

– Dzisiaj mandat za jazdę bez dokumentu wynosi 50 złotych. Chcemy to zlikwidować. Jeżeli ktoś zapomni prawa jazdy, nie będzie miał go w danym momencie, może być spokojny – zadeklarował Marek Zagórski. – Główny nacisk kładziemy na to, żeby kierowca nie był za to karany, natomiast dalszym krokiem będzie zniesienie obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy – doprecyzował.

Pakiet deregulacyjny zakłada również m.in. likwidację tymczasowych dowodów rejestracyjnych, możliwość rejestracji pojazdów online (początkowo tylko nowych, wszelkie formalności będą załatwiali dilerzy); usankcjonowanie danych, które znajdują się w wydruku aplikacji Mój pojazd.

– Zostanie im nadany status rządowy, by wydruki mogły być wykorzystywane w obrocie pojazdami – mówił Zagórski.

■ Czas deregulacji... niezmierny

Od kiedy te wszystkie udogodnienia, krótsze kolejki, niższe opłaty? Po efektywnym wystąpieniu ministrów – na wielkim telebimie wyświetlane były kolejne hasła i ilustracje ich rewolucyjnych pomysłów – można było odnieść wrażenie, że zmiany nastąpią lada moment.

– W żadnej z omawianych spraw nie ma wyznaczonej konkretnej daty – wyjaśnia „Szkole Jazdy” Karol Manys z biura prasowego ministerstwa cyfryzacji. – To była tylko informacja, nad czym trwają prace. Przedstawione rozwiązania będą wdrażane, ale wymagają zmian legislacyjnych, czyli przejścia przez parlament – zapowiada.

W wypowiedziach szefów resortów pojawiały się jednak frazy odnoszące się do „kolejnych kwartałów” przyszłego roku.

– Oba ministerstwa chcą, żeby zmiany wchodziły w życie począwszy od 2019 roku – stwierdza dyplomatycznie pracownik biura prasowego.

Przygotowywane nowelizacje Prawa o ruchu drogowym, ustawy o kierujących pojazdami i związanych z nimi przepisów wykonawczych oznaczają również zmiany w szkoleniu, egzaminowaniu, nadzorze. Ministerstwo Infrastruktury chce znieść obowiązkowe zajęcia w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy, które miały być zaliczane między czwartym a ósmym miesiącem tzw. okresu próbnego. ODTJ będą musieli odwiedzić tylko piraci drogowi.

– Proponujemy, aby w ciągu dwóch lat od otrzymania prawa jazdy każda osoba, która popełniła co najmniej dwa wykroczenia, była kierowana na szkolenie – tłumaczył Andrzej Adamczyk.

Co ciekawe, wizyta w ODTJ ma być krótsza i tańsza (200 zamiast 300 zł). Nie będzie teorii. Tylko praktyka.

– Odstępujemy od części teoretycznej, ponieważ przeanalizowaliśmy, jak wygląda ten proces – przekonywał dziennikarzy minister Adamczyk. – W świetle obowiązujących przepisów wystarczyło podpisać listę obecności, na wykładzie można się było na nim wyłączyć i to szkolenie nie kończyło się niczym w sensie sprawdzenia, co z tego szkolenia osobie szkolonej pozostało – ocenił minister.

– Motywujemy kierowców, by jeździli jak najbezpieczniej – dopowiedział minister Zagórski.

■ Instruktorzy zrobieni w konia

Ludzie z branży nie kryją zdziwienia, słysząc taką argumentację. Przecież doskonalenie techniki jazdy to element szkolenia, którego zasadności nikt nie kwestionował. Wręcz przeciwnie – eksperci od bezpieczeństwa ruchu drogowego, instruktorzy, egzaminatorzy, przedstawiciele ministerstwa infrastruktury przez lata debatowali o powstaniu ODTJ. Tłumaczyli, że ćwiczenia na specjalnym torze i płycie poślizgowej to standard w większości europejskich krajów. Że podnoszenie umiejętności kursantów oznacza wyższy poziom BRD, mniej wypadków.

Zniesienie obowiązkowych szkoleń w ODTJ całkowicie niweczy cel, jaki przyświecał ustawodawcy przy wprowadzeniu tych szkoleń, czyli uzmysłowienie zagrożeń młodym kierowcom

– Zniesienie obowiązkowych szkoleń w ODTJ oceniam negatywnie z dwóch powodów: proponowana zmiana całkowicie niweczy cel, jaki przyświecał ustawodawcy przy wprowadzeniu tych szkoleń, czyli uzmysłowienie zagrożeń młodym kierowcom, a także narusza fundamentalną zasadę demokratycznego państwa prawa, jaką jest zaufanie obywatela do państwa i stanowionego przez niego prawa – komentuje Marek Staszczak, dyrektor WORD Toruń. – Stawia to w bardzo trudnej sytuacji finansowej przedsiębiorców, którzy przygotowują się do uchwalonych zmian ponieśli wielomilionowe nakłady inwestycyjne i wciąż ponoszą bardzo wysokie koszty bieżącego utrzymania niewykorzystanej infrastruktury – zauważa.

Część ODTJ to przedsięwzięcia prywatne. Dla większości zmiana regulacji ustawowych oznacza plajtę.

– Ludzie zainwestowali grube pieniądze i co teraz? – pyta Piotr Leńczowski. – Może kilka ośrodków przetrwa, koncentrując się na imprezach komercyjnych, integracyjnych. Ale to jest weekendowa zabawa, a nie doskonalenie techniki jazdy – ocenia.

Przedsiębiorcy z tej branży mają ból głowy. Setki instruktorów, którzy się doszkalali, zdobywali uprawnienia, też odczuwa rozczarowanie.

– Jako grupę zawodową zrobiono nas w konia. Stworzono nowy zawód, zapowiedziano po-

wszechnie szkolenia. A teraz cała idea doszkalania umrze śmiercią naturalną, skoro minister powiedział, że to niepotrzebne – stwierdza prezes PSITJ.

■ Zmiana diagnozy i paradoksy systemu

Leńczowski przekonuje, że zajęcia na płycie poślizgowej powinny być częścią szkolenia podstawowego. A nie dodatkowego i nie tylko dla sprawdzonych wykroceń. Apeluje, by wzorować się na sprawdzonych – niemieckich i skandynawskich – rozwiązaniach dotyczących BRD. Jazda w warunkach ekstremalnych jest tam integralną częścią kursu na prawko.

– Ma pokazać kierowcy, że nie jest w stanie wyjść z poślizgu przy wyższej prędkości. Uświadamia, jakie siły działają na pojazd i znajdujące się w nim osoby. Fizyka. Później, na drodze, taki kierowca myśli – tłumaczy.

Rzuka też dość zaskakującą propozycję.

– Jestem za deregulacją. Poszedłbym nawet dalej niż ministerstwo: zniósłbym obowiązkowe 30 godzin szkolenia praktycznego. Ale od kierowców, od instruktorów wymagałbym! W Niemczech są tak surowe egzaminy we-

wewnętrzne, że później na państwowych zdawalność wynosi około 90 procent – opisuje prezes PSITJ.

Polska średnia to ok. 35 procent. Statystyki wypadków są dramatyczne. Edukacja dla bezpieczeństwa – na niskim poziomie. A ośrodki doskonalenia

techniki jazdy odwiedzają głównie miłośnicy motoryzacji, pasjonaci czterech kółek. Dla statystycznego Kowalskiego skierowanie do ODTJ, według nowej ministerialnej koncepcji, ma być kara.

– Zapisane w ustawie rozwiązania dotyczące okresu próbnego zostały oparte na określonej diagnozie istniejącego stanu. Stan ten uznano za niezadowolający i wskazano środki do jego poprawy. Termin wprowadzenia tych rozwiązań był wielokrotnie odkładany. Uplynęły lata i pomysł odejścia od zapisanych zmian może oznaczać zmianę postawionej niegdyś diagnozy albo koncepcję odmiennego poprowadzenia leczenia społecznego problemu – analizuje Adam Klejna. – Paradoksalnie może się okazać, że osoby z „przygodami” w okresie próbnym mogą w przyszłości okazać się kierowcami lepszymi, wszechstronnie wyszkolonymi niż niepopołniający wykroceń. Oczywiście oni też mogą dobrowolnie poddać się takiemu szkoleniu. Mogą, ale ilu z nich zrobi to dobrowolnie, jeśli system tego od nich nie będzie wymagał? Po uzyskaniu prawa jazdy kierowca przez resztę swojego życia może nie spotkać nikogo, kto jego wiedzę na temat ruchu drogowego poprawi choć o milimetr – podsumowuje ekspert WORD Warszawa.

Tomasz Maciejewski

Czego nauczyła mnie porażka na egzaminie na prawo jazdy

Miałem prawie osiemnaście lat, gdy stanąłem przed wyborem szkoły jazdy. W zasadzie wybieraliśmy ją wspólnie z kolegami z liceum.



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

Wtedy nie mieliśmy smartfonów ani Internetu. Można było polegać tylko na tzw. poczcie pantoflowej. Jeśli ktoś daną szkołę polecał, to musiało wystarczyć, bo o inne źródło informacji było trudno. Sę w tym, że polecający to niedoświadczone nastolatki, które opierają opinię na ogólnych odczuciach, a nie konkretnych. Ich polecenia nie zawsze są miodrajne.

Daliśmy się skusić na poleconą szkołę. W biurze przywitał nas starszy pan, właściciel. Zachowywał się, jakby wołał, żebyśmy nie przyszli.

Wybraliśmy opcję nauki eksternistycznej, więc na wykłady nie chodziliśmy, dlatego nie mogli ich ocenić. Dziś kursanci mają opcję e-learningu i do dyspozycji wspaniałe materiały do nauki. My nie dostaliśmy podręcznika ani testów. Przeszukałem kilka księgarni i znalazłem podręcznik, a testy zdobyłem od znajomych, którzy egzamin mieli już za sobą. Aby zdać egzamin teoretyczny, wystarczyło nauczyć się testów na pamięć. Nikt nie mówił, że to się mija z celem, że w ogóle jest jakiś cel poza zdaniem egzaminu. A my chcieliśmy zdobyć prawo, jak większość osób w naszym wieku. Nikt nie poszerzał naszych horyzontów.

■ Pierwsze kroki za kółkiem

Bardzo chciałem jeździć samochodem, a przed pierwszymi jazdami byłem podekscytowany, choć trochę zestresowany. Zacząłem od placu manewrowego. Instruktor kazał mi wsiąść do czerwonego fiata 125p, słynnego „kanc-



ka”, i jeździć po łuku. Jakby z jakiegoś powodu miał pewność, że umiem jeździć. Jakby chciał, żeby tak było, żeby nie musiał się wysilać. Ja jednak prowadziłem auto po raz pierwszy w życiu. A mój instruktor po prostu sobie poszedł. Myślałem, że może ma tak być. Robiłem, co w mojej mocy, by czegokolwiek się nauczyć. Męczyłem się, najeżdżałem na słupki, gaś mi silnik, auto podskakiwało. Nie była to wypasiona toyota czy suzuki, tylko rozklekotany fiat z przeszłością, w którym wszystko strzelało i pukało. Nie było wspomaganie, a nikt mi nie powiedział, że trzeba lekko ruszyć, żeby łatwiej się skręcało. Do tego dochodził dźwięk piszczących wycieraczek rozmazujących wodę i brud po szybie. Było zimno i wilgotno, a ja musiałem mieć opuszczo-

na szybę, ponieważ szyba przednia parowała, a żaden nawiew nie pomagał.

Pół godziny przed końcem pojawił się instruktor. No i usłyszałem tę niezwykłą matematyczną formułę. Dowiedziałem się, kiedy kręcić kierownicą, ile obrotów wykonać itd. Poczulem, że coś wreszcie zaczyna się dziać. Nic z tego. Nic się tak naprawdę nie zaczęło poza jeszcze większą męką. Ta „metoda” w ogóle nie uczyła parkowania, za to uczyła, jak wcisnąć „kanciaka” w kopertę, żeby na egzaminie nikt się nie czepiał. Jazda miała trwać dwie godziny. Zaczęła się 15 minut później i równie 15 minut wcześniej się zakończyła. Nie pamiętam, dlaczego kazał mi skończyć wcześniej, po prostu zrobiłem, co mówił.

Byłem zdruzgotany, bo wiedziałem, że na placu oprócz łuku trzeba jeszcze umieć wykonać szereg skomplikowanych manewrów parkowania. Wydawało mi się to poza zasięgiem. Na naukę miałem 20 godzin (nie jak obecnie 30).

■ Pierwsza jazda po mieście

Pierwszą jazdę po mieście poprowadził już inny instruktor. Stresowałem się, zwłaszcza że jechałem tym samym rozklekotanym fiatem. Instruktor niewiele mi podpowiadał. Na szczęście wcześniej dokładnie przestudiowałem podręcznik, dlatego podstawy teoretyczne miałem opanowane. Instruktor był niemiły, krzyczał na mnie, jakbym błędy popełniał specjalnie, by mu zrobić na złość. To był całkiem młody człowiek. Dziwiłem się, ale myślałem, że może tak ma być, że może tak się uczy jazdy. Jego nerwowość potęgowała moją. Najgorsze było to, że czułem, jakby to wszystko było moją winą.

Jechaliśmy jedną z głównych dróg miasta, a tu nagle auto zaczęło tracić moc, wytracać prędkość, wreszcie zgasało. Skończyło się paliwo. CPN, czyli stacja paliw, był jakieś pół kilometra od nas. Instruktor stwierdził, że nie będzie szedł z kanistrem, skoro jesteśmy tak blisko. Ja pchałem auto z tyłu, a on z boku, trzymając kierownicę. Udało się. Zatankowaliśmy i mogliśmy ruszać dalej. Udaliśmy się prosto do mechanika samochodowego, u którego spędziliśmy 20 minut. To było w godzinach szczytu i porze obiadowej, więc instruktor wpadł jeszcze do domu coś przegryźć. Myślałem, że może to normalne, że wszyscy tak robią. Trochę mi się to nie podobało, jednak nic nie mówiłem. Może to tak jednorazowo?

Pomyliłem się. Instruktor przez cały kurs był bardzo nerwowy, krzyczał, machał rękami, agresywnie deptał po hamulcu, niecierpliwiał się, był arogancki i wulgarny. Nie nauczył mnie niczego, oprócz tego, jak nie powinien pracować szkoleniowiec. Na szczęście byłem uparty i uczyłem się sam z podręcznika, a wszystkie, co przeczytałem, starałem się mimo siedzącego obok krzykacza przećwiczyć na jazdach. Pilnie uczyłem się testów, dlatego teorię przyswoiłem. Kurs zakończyłem i byłem gotowy sprawdzić się na egzaminie państwowym. Przynajmniej tak mi się wydawało.

■ Czas prawdy

Teorię zdałem za pierwszym razem. Każdy, kto potrafił uczyć się na pamięć i miał dość cierpliwości, mógł zdać. Ośrodek egzaminacyjny był ciasny, przepełniony ludźmi, szary i ponury. To była druga połowa ostatniej dekady zeszłego wieku. Kwitła korupcja, a prawko można było zdobyć nawet bez pojawienia się na egzaminie. Bardzo się cieszę, że nie skorzystałem z tej opcji.

Na egzamin praktyczny szedłem pozbawiony pewności siebie, którą instruktor powinien zbudować w trakcie kursu. Po cichu liczyłem

na szczęście, a moje umiejętności były czymś, na co mogłem liczyć najmniej. Stresowałem się znacznie bardziej, niż przewidywałem. Na kurse nikt mnie na to nie przygotował. Podchodzący do egzaminu gromadzili się w grupie na placu manewrowym. Czekali na swoją kolejkę obserwując innych. Przede mną było kilka osób. Żadna nie zdała. Nadszedł mój czas. Pierwszy błąd na łuku – to chyba piętno moich pierwszych chwil na placu w trakcie kursu. Stres sparaliżował mi nogę na sprzęgłe. Byłem wytrwały, udało mi się to pokonać. Egzaminator był chamski. Manewry na placu były naprawdę trudne, wymagały wysokiej precyzji. Udało mi się wykonać wszystkie parkowania bez potrącenia słupków. Egzaminator uznał jednak, że przy parkowaniu prostopadłym tyłem dojechałem za blisko lewej krawędzi. Oblałem. Nie zgadzałem się z nim, ale w tamtych czasach odwołań nie było albo nie miały sensu. Wyszedłem przytłoczony porażką i zdruzgotany. Nie liczyłem na sukces, ale byłem wykończony przez energię i zaangażowanie, jakie włożyłem w ten egzamin, i dopadła mnie frustracja.

■ Ratunek – lekcje dodatkowe

Moi koledzy też nie zdali. Postanowiliśmy szukać pomocy u innego instruktora. Tym razem zrobiliśmy to, co powinniśmy zrobić wcześniej, czyli rozeznanie rynku. Szukaliśmy kogoś polecanego. Dopiero wtedy, po niezdanym egzaminie, wiedzieliśmy, czego potrzebujemy i czego wymagać od szkoły jazdy. Wypytałismy wielu znajomych, porozmawialiśmy z rodzicami, którzy popytali swoich znajomych. Znaleźliśmy instruktora, który podobno miał patent, jak pokonać plac. Wziąłem u niego dwie godziny szkolenia na placu. Skorygował wszystkie błędy, a przy tym był miły. Było świetnie, bo nauczyłem się więcej niż przez cały kurs (16 godzin: 20 godz. minus ok. 4 godz., jakie straciłem przez spóźnienia, wizyty u mechaników, na obiadach, po prostu, u znajomych, w urzędach i innych).

Egzamin praktyczny zdałem za drugim razem. Moi koledzy za trzecim i piątym. To była szkoła życia.

■ Bądź z sobą szczerzy

Czy tak wiele się zmieniło od tamtych czasów? Każdy ma smartfon, komputer, a w nich Internet i dostęp do potężnej bazy wiedzy. Każdy może dzielić się swoją wiedzą i spostrzeżeniami z setkami czy tysiącami osób. Czy ludzie się zmienili? Odrobinę. Czy instruktorzy się zmienili? Trochę. Czy wciąż istnieją szkoły jazdy, które zamiast uczyć dręczą swoich kursantów, za co każą sobie płacić? Tak. Sam jednak zadaj sobie ważne pytania i bądź z sobą szczerzy. Jakim jesteś instruktorem? Jakim jesteś właścicielem czy kierownikiem OSK? Jakim człowiekiem jesteś? Czego chcesz dla swoich kursantów, a czego dla sie-

bie? Co daje ci radość i satysfakcję zawodową? Co robisz, gdy ci się nie wiedzie, gdy coś idzie nie tak? Co robisz, gdy nagle przestają przychodzić do ciebie kursanci? Chcesz się rozwijać? Jakie masz relacje ze swoimi kursantami, kolegami z pracy, konkurencją? Jak wygląda twój dzień pracy? Jesteś z niego zadowolony? Jak radzisz sobie z unikaniem rutyny zawodowej? Jakie masz pomysły na redukcję stresu? Uprawiasz sport, dbasz o dietę i zdrowie? Wolisz jeździć, zamiast szukać rozwiązań na ból kręgosłupa? Wolisz narzekać na dzisiejszą wymagającą młodzież, zamiast szukać pomysłów na znalezienie wspólnego języka?

Najgorsza rzecz to nic nie robić, a przy tym jeszcze marudzić. Naprawdę pasuje ci, że w twoim ośrodku kursanci czują się jak ja w tej przekłętej szkole? Jeśli tak, to uwierz mi, że twoje dni w tej branży są policzone. Przede wszystkim dlatego, że teraz młodzi ludzie nie są wycofani jak ja i wielu moich rówieśników ponad dwie dekady temu. Dzisiejsza młodzież faktycznie jest nonszalancka, ale przynajmniej nie boi się mówić, co myśli, a zwłaszcza tego, co jej się nie podoba. To pokolenie jest na tyle odważne, że zmienia to, co mu nie pasuje. Tak podchodzi również do szkoły jazdy. Zmienia. A na zniechęconej szkole nie pozostawia suchej nitki. I słusznie.

■ Dni kanciarzy są policzone

Jeśli prowadzisz swoją szkołę z pasją, starasz się rozwijać i nie poddawać, gdy jest ciężko, to wspaniale. Wiem, że takich szkół jest coraz więcej. Bardzo mnie to cieszy. Korzystajcie z technologii, zachęcajcie swoich podopiecznych, aby dzielili się opiniami na temat waszych szkół. Gdybym kiedyś miał taki dostęp do informacji, nie zmarnowałbym czasu, energii, nerwów i pieniędzy na złodziejską szkołę jazdy. Kończy się era krzykaczy, nerwusów i naciągaczy, którzy zamiast szkolenia zajmują się poszukiwaniem pomysłu na napełnianie kieszeni kasą, manipulując swoimi klientami. Silne ośrodki szkoleniowe muszą odważnie iść do przodu, dbać o jakość szkolenia i organizacji, promować się jak najszerzej i docierać do jak największej liczby osób. Niech młodzi ludzie mają dzięki wam ułatwione zadanie przy wyborze szkoły jazdy. Niech wybierają najlepiej i nie wpadają w pułapkę niemiarodajnych poleceń.

Z okazji zbliżających się świąt życzę wszystkim wspaniałym instruktorom ciepłych i przyjemnych chwil z najbliższymi, miłego odpoczynku i dużo radości. W Nowym Roku życzę wam wielu sukcesów zawodowych i osobistych, na które na pewno zasługujecie, dużo wytrwałości w realizowaniu wszystkich planów i marzeń. Wierzę, że wraz z rosnącą liczbą mądrych, silnych i solidnych ludzi dynamika rozwoju naszej branży będzie stale rosła, abyśmy mogli spełniać się zawodowo i godnie przy tym żyć. ■



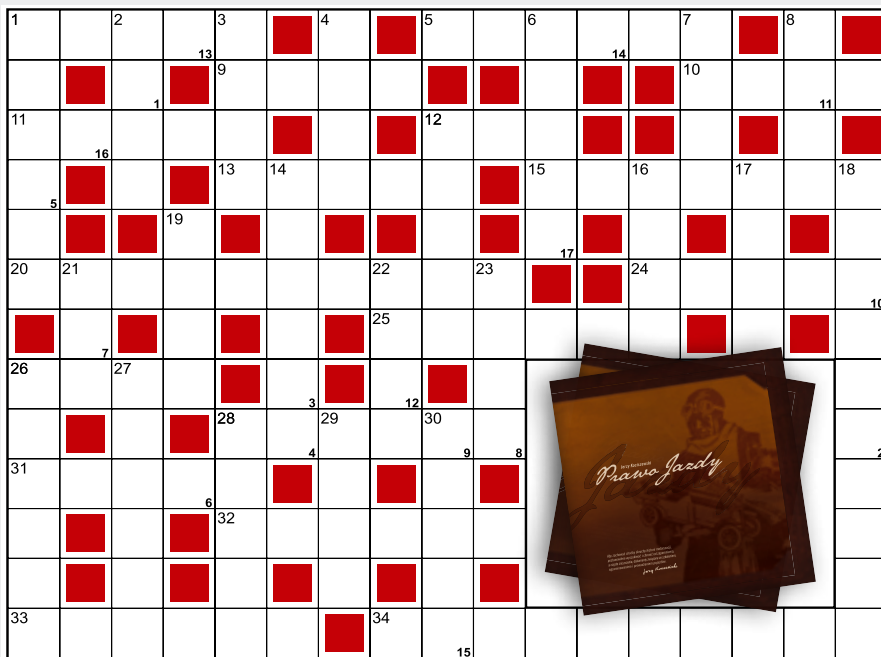
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Petycja”. Nagrodę wysłamy pocztą.

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma od nas książkę.

POZIOMO:

- 1) znak firmowy producenta. 5) pokrywa karoserię auta. 9) porusza się w cylindrze. 10) powab, wdzięk. 11) ... próbna. 12) życie, istnienie. 13) drwina. 15) eksploatuje statek handlowy. 20) źródło energii elektrycznej w samochodzie. 24) naczynie do przenoszenia wody. 25) szansa, sposobność. 26) polski samochód ciężarowy. 28) środek lokomocji. 31) ciągną na jezdni. 32) motocykl z Japonii. 33) pod prezbiterium. 34) zapewnienie ubezpieczonemu odszkodowania.

PIONOWO:

- 1) łaźnia dla aut. 2) atakuje karoserię. 3) akcja na bramkę rywala. 4) wielka pustynia azjatycka. 6) górny odcinek układu oddechowego. 7) ... wydechowa. 8) zapasowe w bagażniku. 12) kierunek w kulturze europejskiej. 14) etylina lub olej napędowy. 16) główny składnik ciasta. 17) nakładany na ściany. 18) uczestnik ruchu drogowego. 19) zmniejsza tarcie. 21) ostry, prosty lub rozarty. 22) tysięcy kilogramów. 23) zawody dla kierowców. 26) spaliny lub odrzutowy. 27) kroniki, roczniki. 28) wiatr międzywrotnikowy. 29) muzyka Komedii. 30) ostry zakręt.

Partnerzy:



SZKOŁA JAZDY MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

Wydawca: e-kierowca sp. z o.o. sp. komandytowa
Redaktor naczelny: Maciej Matuszak

Redaguje zespół: Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Małgorzata Tobiasz, Marek Ruppental, Marcin Kukawka,

Albin Sieczkowski, Marek Kasprzyk, Piotr Rucki, Dariusz Piorunkiewicz, Piotr Rusinia, Kamil Birkowski, Robert Kozubek.

Adres redakcji: ul. Łody 14a, 71-605 Szczecin, tel. 509 671 583, e-mail: redakcja@szkola-jazdy.pl

Warunki prenumeraty: tel. 91 431 43 95, www.sklep.e-kierowca.pl

Foto: Łukasz Szewczyk, Dariusz Piorunkiewicz, Marcin Kukawka, happymiles.pl, MAGICVR.CO

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 skrótnów i adiacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

Zamów prenumeratę już dziś!

Zadzwoń: 91 431 43 95 lub wejdź na

sklep.szkoła-jazdy.pl



Aplikacja mobilna Twojego ośrodka

Nowoczesna forma reklamy

- ✓ zintegrowana z Twoim kontem na Facebooku
- ✓ dostęp do najświeższych informacji z Twojego profilu
- ✓ łatwość polecenia Twojego ośrodka przez kursantów
- ✓ wykłady i testy dla kursantów w Twojej aplikacji



Zadzwoń i dowiedz się więcej
tel. 91 431 43 95

**SZKOŁA
JAZDY**

SKLEP ONLINE



Kalendarz Instruktora 2019!

**Kalendarz książkowy stworzony specjalnie
z myślą o Instruktorach nauki jazdy**

- Przejrzyste kalendarium.
Każdy dzień na osobnej stronie
- Tabele ułatwiające rozliczenie kursantów z liczby wyjeżdżonych godzin
- Codzienne zestawienie kosztów pojazdu
- Spis kursantów wraz z ich danymi kontaktowymi
- Oświadczenie o okolicznościach kolizji, gotowe do uzupełnienia i wyrwania
- Miejsce na notatki



sklep.szkola-jazdy.pl



Dowiedz się więcej: **91 487 83 32**