

nr 1/2015 (109)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

ZMIANY W PRZEPISACH

OD PIERWSZEGO STYCZNIA KURSANT NIE MUSI JUŻ PODCHODZIĆ DO SZKOLENIA TEORETYCZNEGO, ALE NA EGZAMINIE PRAKTYCZNYM BĘDZIE OCENIANY Z TZW. EKOJAZDY. TO KONSEKWENCJE KOLEJNYCH ZMIAN W USTAWIE O KIERUJĄCYCH POJAZDAMI.

str. 10

FIASKO USTAWY GOWINA

SYSTEMATYCZNIE OBNIŻA SIĘ LICZBA AUTOSZKÓŁ ORAZ CZYNNYCH ZAWODOWO INSTRUKTORÓW. W WORD-ACH, GDZIE OBSERWUJE SIĘ SPADEK LICZBY KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW, EGZAMINATORÓW SIĘ NIE ZATRUDNIA, A RACZEJ ZWALNIA. USTAWA DEREGULACYJNA GOWINA, PRZYNAJMNIEJ W PRZYPADKU ZAWODU INSTRUKTORA I EGZAMINATORA, ZDECYDOWANIE SIĘ NIE SPRAWDZIŁA.

str. 12

ROŚNIE LICZBA EGZAMINACYJNYCH ELEK

JUŻ NIE TYLKO AUTOSZKOŁY Z ZIELONEJ GÓRY I OKOLIC PODSTAWIAJĄ POJAZDY SZKOLENIOWE NA PRAKTYCZNY EGZAMIN PAŃSTWOWY W WORD-ACH. NA TAKI KROK ZDECYDOWAŁY SIĘ TAKŻE OŚRODKI Z WŁOCLAWKA, LESZNA I BIAŁEGOSTOKU.



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

SPS Admi – wszystko, co konieczne w 1 programie do zarządzania OSK.

- ✓ POBIERANIE PKK
- ✓ REALIZACJA OBOWIĄZKU
SPRAWOZDAWCZOŚCI

ADMi
SPS



Program z
certyfikatem
zgodności



KORZYŚĆ DLA OSK

PEWNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

- Praca w zamkniętym, niezależnym systemie, do którego nie ma dostępu strona kontrolująca;
- Realizacja sprawozdawczości w pełni zgodna z przepisami i honorowana przez wszystkie urzędy powiatowe korzystające z Portalu Starosty;
- Bezpieczeństwo przechowywania danych potwierdzone certyfikatami.

ŁATWOŚĆ I WYGODA

- Jeden program do wszystkich zadań: nie wymaga korzystania z Portalu OSK przy pobieraniu PKK, korzystania z innych programów administracyjnych, przełączania systemów itp.;
- Pełne wsparcie specjalistów przy wdrożeniu i bieżącej obsłudze;
- Możliwość obsługi na tabletach i telefonach komórkowych;
- Integracja z egzaminem wewnętrznym.



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

- Wszystkie funkcje niezbędne do organizacji codziennej pracy (kursy, kursanci, kalendarze itp.);
- Bieżący monitoring postępów kursantów;
- Platforma do komunikacji z kursantami;
- Pełna mobilność dzięki możliwości obsługi na tabletach i telefonach komórkowych.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

- Możliwość zarządzania swoim szkoleniem (postępami, terminami itp.);
- Wygoda płynąca z możliwością obsługi na tabletach i telefonach komórkowych;
- Ułatwiony kontakt z instruktorem.

Nuda nam nie grozi



Krzysztof Giżycki

No i stało się! Rozpoczęliśmy nowy, 2015 rok. Na nudę raczej nie będziemy mogli narzekać. Wszystko za sprawą parlamentarzystów, którzy zafundowali nam kolejne zmiany w systemie szkolenia i egzaminowania. Mam tu na myśli choćby brak obowiązku odbywania przez kursantów zajęć z teorii. Czy będzie to oznaczało zmianę w podejściu OSK do klientów? Na pewno, ale nie należy zbyt przesadzać. Wydaje się, że wielu kandydatów na kierowców nie będzie chciało uczyć się na własną rękę i o pomoc poprosi autoszkołę. A w jej interesie jest poprowadzić dla nich wykłady lub choćby wskazać zaufane publikacje, programy komputerowe, które można wykorzystać podczas nauki w domu. Dlaczego? Przychodząc na szkolenie praktyczne kursant będzie znacznie lepiej wyedukowany. To oczywiście przełoży się na zwiększenie komfortu pracy – jego oraz instruktora.

Zniesienie obowiązku odbywania zajęć teoretycznych nie jest oczywiście jedynym tematem, który opisaliśmy w tym numerze „Szkoły Jazdy”. Bardzo poważnie potraktowaliśmy kolejną zmianę w przepisach, czyli wprowadzenie na egzamin państwowy umiejętności tzw. ekojazdy. Jak kandydaci na kierowców poradzą sobie z właściwą zmianą biegów oraz hamowaniem silnikiem przy zwalnianiu i zatrzymaniu, nie wiadomo. Ale ważne jest, żeby na egzamin przyszli odpowiednio przygotowani.

Dobrze wyedukowanych, kompetentnych instruktorów w Polsce nie brakuje. Okazuje się jednak, że jest ich coraz mniej. Widać więc jak na dłoni, że ustawa deregulacyjna byłego już ministra sprawiedliwości się nie sprawdziła. O szczegółach można przeczytać w tekście „Fiasco ustawy Gowina”. Sprawdziliśmy również, ile ośrodków szkolenia kierowców korzysta z możliwości poddawania pojazdów na egzamin praktyczny. Okazuje się, że nie są to tylko autoszkoły z Zielonej Góry. Ale tego dowiedzie się już z artykułu „Rośnie liczba egzaminacyjnych elek”. Miłej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Ekojazda. Jak zdać?	4	Nowy Rok, nowe wyzwania	24
Nieobowiązkowa teoria. Czego się spodziewać?	6	Zaintrygowany klasowymi samochodami	26
Kursant zataja chorobę, instruktor musi szkolić	8	Dobre, bo z Francji!	28
Innowacje w starostwach	9	Ciekawostki z historii	30
Fiasco ustawy Gowina	10	Resume instruktorskiej wiedzy	32
Rośnie liczba egzaminacyjnych elek	12	Lampa Aladyna	34
W oku kamery	14	Wzmoczone kontrole, wysokie kary	36
Za co Polacy tracą prawo jazdy? Za brawurę i alkohol	16	Pytania z infolinii	37
Toyota yaris III FL. Ładniejsza i bardziej komfortowa	18	Zakazy ruchu	38
Biografia legendy	19	Nagrody rozdane	39
Ekojazda. Na co zwrócić uwagę?	20	Polska za kierownicą	40
Parkingowa wojna	21	W poszukiwaniu optymalnego modelu	42
Trudne początki za kierownicą	22	Rynek wzrasta	43
		To już wreszcie XXI wiek?	44

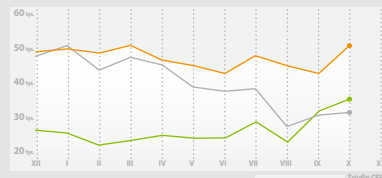
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

PAŹDZIERNIK 2014 **36930**

PAŹDZIERNIK 2013 **31768**

PAŹDZIERNIK 2012 **52900**



Powycborcza zmiana stanowisk

Wyniki listopadowych wyborów samorządowych sprawiły, że z kilkoma wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego pożegnali się dyrektorzy.

Na zmianę pracy zdecydował się m.in. Andrzej Daniszewski, który szefował WORD-owi w Białymstoku. Teraz wiceprezes zarządu powiatowego Polskiego Stronnictwa Ludowego w Mońkach został tamtejszym starostą. Z kolei wicestarostą elbląskim został Zbigniew Lichuszewski, do tej pory dyrektor tamtejszego WORD-u. Co ciekawe, w wyborach samorządowych kandydował na wójta gminy Rychliki. Jednak nie zdołał w nich pokonać dotychczasowego sternika – Henryka Kiejdo. Przegrał w drugiej turze. Zdołał 46,37 proc. głosów.

Na powrót na stanowisko burmistrza Ryglu zdecydował się dotychczasowy szef MORD-u w Tarnowie, Bernard Karasiewicz. Stało się to po czteroletniej przerwie. Wcześniej Karasiewicz był wójtem, a potem burmistrzem Ryglu w latach 1990 – 2010. W drugiej turze wyborów, różnicą 500 głosów, pokonał swojego kontrkandydata – Pawła Augustyna. Karasiewicz to nie jedyny dyrektor WORD-u, który odchodzi ze swojego stanowiska po to, by zostać burmistrzem. Wybory w Międzyrzeczu Podlaskim wygrał Zbigniew Kot, który szefował ośrodkowi w Białej Podlaskiej. Zaprzysiężenie nowego burmistrza odbyło się w połowie grudnia.

To nie wszystkie zmiany, które dokonały się w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego po wyborach samorządowych. Tomasz Matuzewski, dotychczasowy pełnomocnik dyrektora ds. procesu egzaminowania, szkolenia i BRD w stołecznym WORD-zie, został starostą gostynińskim. Głosowało na niego dwunastu radnych powiatu, trzech było przeciwnych i dwóch wstrzymało się od głosu. *red*

Ekojazda. Jak zdać?

Od 1 stycznia kandydaci na kierowców, którzy zdają egzamin praktyczny, są przez egzaminatorów oceniani za swoje umiejętności w zakresie ekojazdy. W arkuszu egzaminacyjnym znalazły się dwie nowe pozycje: „właściwa zmiana biegów” oraz „hamowanie silnikiem przy zatrzymaniu i zwalnianiu”.



Zmiany zostały zapisane w nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Znajdziemy je w art. 52 tego aktu prawnego. Co możemy tam przeczytać? „Egzamin państwowy jest przeprowadzany w celu sprawdzenia kwalifikacji osoby egzaminowanej, w tym: (...) sprawdzenia umiejętności w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się, odpowiednio do uprawnień, o które ubiega się osoba zdająca egzamin, w ruchu drogowym motorowerem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składającym się z takiego pojazdu i przyczepy oraz tramwajem”.

■ Zmiana biegów i hamowanie silnikiem

To oczywiście zapis bardzo ogólny. Więcej szczegółów podano w nowelizacji rozporządzenia w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach. Pierwszy dotyczy zmiany biegów: „w zakresie prawa jazdy kategorii B i B+E osoba egzaminowana powinna dokonywać zmiany biegu

na wyższy w momencie, kiedy silnik osiągnie od 1800 do 2600 obrotów na minutę, a pierwsze cztery biegi powinny być włączone, zanim pojazd osiągnie 50 km/h; w zakresie pozostałych kategorii prawa jazdy osoba egzaminowana powinna utrzymywać prędkość obrotową silnika w zakresie zielonego pola pracy oznaczonego na obrotomierzu pojazdu egzamina-

Cztery biegi do 50 km/h to optymalna obsługa większości współczesnych zespołów napędowych samochodów osobowych.

TEMAT NUMERU

Zmiany w przepisach

ARKUSZ PRZEBIEGU CZĘŚCI PRAKTYCZNEJ EGZAMINU PAŃSTWOWEGO

..... (nazwisko i imię osoby egzaminowanej)		 (data i godzina części praktycznej egzaminu państwowego)						
..... (godzina rozpoczęcia / zakończenia egzaminu)		 (nr zestawu (nie dotyczy kat. AM, A1, A2, A, B, B1))						
Poz.	Plac manewrowy / ruch drogowy	Ocena		Poz.	Ruch drogowy	Ocena			
		N-nieg.	P.-poz.			N-nieg.	P.-poz.		
1	Przygotowanie do jazdy	1	2	0	15	Przejazd obok przystanku tramwajowego i autobusowego	1	2	0
2	Ruszenie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu	1	2	0	16	Wyprzedzanie	1	2	0
3	Parkowanie skądś (wyjazd przodem - wyjazd tyłem)	1	2	0	17	Ominanie	1	2	0
4.1	Parkowanie prostopadłe (wyjazd przodem - wyjazd tyłem)	1	2	0	18	Wyrównanie	1	2	0
4.2	Parkowanie prostopadłe (wyjazd tyłem - wyjazd przodem)	1	2	0	19	Zmiana pasa ruchu	1	2	0
5	Parkowanie równoległe (wyjazd tyłem - wyjazd przodem)	1	2	0	20	Zmiana kierunku jazdy w lewo i w prawo	1	2	0
6	Zawracanie	1	2	0	21	Zawracanie na skrzyżowaniu	1	2	0
7	Ruszenie z miejsca do przodu na wzniesieniu	1	2	0	22	Hamowanie do zatrzymania na wskazanym miejscu	1	2	0
8	Stożek wozy (dotyczy kategorii AM, A1, A2, A)	1	2	0	23	Hamowanie awaryjne	1	2	0
9	Stożek szybki (dotyczy kategorii AM, A1, A2, A)	1	2	0	24	Rozprógnięcie	1	2	0
10	Ominięcie przeszkody (dotyczy kategorii A1, A2, A)	1	2	0	25	Przekroczenie dopuszczalnej prędkości	1	2	0
Poz.	Ruch drogowy	Ocena		26	Zachowanie w odniesieniu do znaków poziomych	1	2	0	
		N-nieg.	P.-poz.	27	Zachowanie w odniesieniu do znaków pionowych	1	2	0	
1	Włączanie się do ruchu	1	2	0	28	Zachowanie w odniesieniu do sygnałów świetlnych	1	2	0
2	Jazda drogami dwukierunkowymi jednojezdniowymi	1	2	0	29	Zachowanie w odniesieniu do poleceń osoby kierującej ruchem	1	2	0
3	32 Właściwa zmiana biegów - jazda energooszczędna	1	2	0			1	2	0
4									
5	33 Hamowanie silnikiem przy zatrzymaniu i zwalnianiu - jazda energooszczędna	1	2	0			1	2	0
6	ustalającym parametrami przepięcia								
7	Przejazd przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną	1	2	0	Uwagi:				
8	Przejazd przez skrzyżowania, na których ruch odbywa się wzdłuż wyspy	1	2	0					
9	Przejazd przez skrzyżowania dwupośmowowe	1	2	0					
10	Przejazd przez przejścia dla pieszych	1	2	0					
11	Parkowanie - wypełnić odpowiednio poz. 3 - 5 w części Plac manewrowy/ruch drogowy				Wynik egzaminu				
12	Zawracanie	1	2	0					
13	Przejazd przez torowisko tramwajowe i kolejowe	1	2	0					
14	Przejazd przez tunel	1	2	0					

■ Kontrola pracy silnika

Na egzaminie państwowym kandydat na kierowcę powinien jeździć przewidywalnie i płynnie. W korelacji z nowymi regulacjami prawnymi, jeśli to możliwe, powinien posługiwać się techniką dynamicznego rozpędzania pojazdu i świadomie kontrolować zakres obrotów, w których zmienia przełożenia. Powinien także kontrolować pracę silnika słysząc i czując, sporadycznie zwracając uwagę na obrotomierz. W większości samochodów szybko wyczuwamy optymalny zakres obrotów.

Regulacje prawne wyraźnie sugerują, że w przypadku kategorii B oraz B+E prawa jazdy zmieniać przełożenia należy w zakresie między 1800 a 2600 obr./min. Dla większości jednostek napędowych stosowanych od kilkunastu lat są to optymalne wartości. Z reguły właśnie w tym przedziale przypada najkorzystniejsza charakterystyka momentu obroto-

Co to jest ekojazda?

To technika jazdy skutkująca oszczędnościami paliwa rzędu 5 – 20 proc. oraz obniżającą koszty eksploatacji pojazdów (klocki hamulcowe, układ przeniesienia napędu, zużycie silników) – tłumaczy Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Jazdy Renault. – W dużych flotach wdrożenie tzw. ekojazdy prowadzi do oszczędności liczonych w setkach tysięcy złotych rocznie. Natomiast przeciętny kierowca, dzięki stosowaniu się do zasad eco-drivingu, jest w stanie zaoszczędzić od kilkudziesięciu do kilkuset złotych miesięcznie.

Technika ekojazdy polega na stosowaniu się do kilkunastu reguł opartych na znajomości podstaw fizyki oraz zasad działania silnika spalinyowego.

– Chodzi m.in. o zapewnienie równomierności jazdy, optymalne wykorzystanie silnika i skrzyni biegów, a także o minimalizację oporów powietrza i opon czy redukcję ciężaru transportowanego w samochodzie. Ekojazda zwykle przynosi również spadek ryzyka uczestniczenia w wypadku. Wynika to z faktu, że jej stosowanie wymaga na kierowcy wysoki poziom koncentracji i wnikliwą obserwację drogi, co ułatwia unikanie sytuacji groźnych kolizją. Dodatkowo kierowcy o podwyższonym poziomie świadomości ekologicznej zwykle rozwijają nieco mniejsze prędkości maksymalne – dodaje Weseli.

cyjnego”. Drugie zadanie egzaminacyjne to stosowanie hamowania silnikiem. Tutaj żadne dodatkowe wskazówki nie są podane.

■ Jak interpretować przepisy?

Z przepisów wynikają następujące reguły:

- Przełożenia zmieniamy bez zbędnej zwłoki podczas przyspieszania.
- Wykorzystujemy przy tym odpowiedni zakres obrotów, żeby przyspieszać dynamicznie w oparciu o korzystny moment obrotowy.
- Po osiągnięciu zamierzonej prędkości wrzucamy wysoki bieg, aby w ciszy i komforcie jechać oszczędnie i płynnie.

- cztery biegi do 50 km/h to optymalna obsługa większości współczesnych zespołów napędowych samochodów osobowych.
- Zasada dynamicznego rozpędzania pojazdu – trzy czwarte położenia pedału przyspieszenia.
- Korzystanie z momentu obrotowego silnika podczas hamowania – ujęcie nogi z gazu lub całkowite odjęcie gazu.
- Zdjęcie nogi z gazu powinno być naturalnym odruchem pierwszej fazy zwalniania/hamowania.
- Redukcja biegów ze względu na zmniejszającą się prędkość – jednocześnie pomagamy w hamowaniu silnikiem i zarządzamy prędkością.

wego. Nie należy się nadmiernie przejmować sporadycznymi sytuacjami, w których na egzaminie osoba zdająca zmieniała przełożenia poza wskazanym zakresem w szczególnych sytuacjach drogowych.

■ Zielone pole

Przy innych kategoriach prawa jazdy (wykluczając kategorię A) stosuje się zmianę biegów w oparciu o tzw. zielone pole wskaźnika pracy

Osoby zainteresowane zgłębianiem tajników funkcjonowania jednostek napędowych pojazdów użytkowych mają szansę na bardzo ekonomiczną jazdę.

silnika na obrotomierzu. Świadoma jazda pojazdami użytkowymi opiera się o setki zasad techniki kierowania i doskonale rozumiemy, że wymaga odpowiedniej praktyki. Jednakże na samym egzaminie państwowym istotne jest, aby kandydat w sposób naturalny zmieniał biegi w zakresie „zielonego pola”.

Regulacje prawne wskazują jedynie potrzebę działania zgodnego z charakterem pojazdu. Zazwyczaj producenci samochodów dołączają dokumentację z parametrami technicznymi. Osoby zainteresowane zgłębianiem tajników funkcjonowania jednostek napędowych pojazdów użytkowych mają szansę na bardzo ekonomiczną jazdę.

■ Zużycie paliwa

Hamowanie silnikiem to nic innego jak ujęcie gazu przy załączonym biegu. A wraz ze zmniejszającą się prędkością należy również zredukować przełożenia. Osoba zdająca powinna dopasowywać biegi do malejącej prędkości, pomagając w ten sposób wytracić prędkość i ograniczając zużycie paliwa. Jednostka napędowa samochodu z zamkniętą przepustnicą nie pobiera paliwa do pewnego progu niskich obrotów (z reguły jest to 1200 obr./min). Co za tym idzie, kiedy hamujemy biegami, samochód prawie nie zużywa paliwa. Ponadto zbliżając się w sposób przewidywalny i zaplanowany do chociażby czerwonego światła często płynnie pojedziemy dalej bez zatrzymania. Hamując silnikiem oszczędzamy także układ hamulcowy i wiele innych elementów pojazdu.

Należy jednak pamiętać, że hamowanie silnikiem można wykorzystać jedynie do planowego zwalniania lub zatrzymania się. Możliwości spowalniania pojazdu poprzez moment hamujący jednostki napędowej to maksymalnie 3 proc. wydajności układu hamulcowego. Podczas hamowania awaryjnego te wartości się nie sumują!

Jakub Ziębka

Tekst powstał w oparciu o „Konspekt instruktora”, wydany przez firmę e-kierowca we wrześniu 2014 r.

Zmiany weszły w życie 1 stycznia. Na czym polega różnica pomiędzy starymi i nowymi przepisami? Do końca 2014 roku osoba, która zamierzała uzyskać prawo jazdy, musiała obowiązkowo odbyć szkolenie teoretyczne w ośrodku lub od niedawna – uczyć się za pomocą e-learningu w domu. Z tej drugiej opcji można było jednak skorzystać tylko i wyłącznie w tzw. Super OSK. Szkolenie teoretyczne trwało trzydzieści godzin. W tym przedziale czasowym uwzględniono także zajęcia pierwszej pomocy. Po zakończeniu zajęć kursant był jeszcze zobowiązany zdać egzamin wewnętrzny na wzór tego, który odbywa się potem w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego.

■ Przyszło nowe

Od 1 stycznia system szkolenia wygląda inaczej. Kandydat na kierowcę może uczyć się teorii bez pomocy ośrodka szkolenia kierowców, w swoim zakresie. Jego wiedza będzie weryfikowana dopiero podczas państwowego egzaminu w WORD-zie. Może, lecz nie musi...

Teraz wszyscy zastanawiają się, na ile znolizowana ustawa znosząca obowiązek szkolenia teoretycznego w OSK zmieni rynek. Ogromnie, tylko trochę, a może diametralnie? Na razie można zaryzykować stwierdzenie, że postępowanie kandydatów na kierowców od momentu podjęcia decyzji o ubieganiu się o prawo jazdy aż do rozpoczęcia kursu nie będzie odbiegało od wcześniejszego.

■ Droga kursanta

Jak więc wyglądało do tej pory? Osoba, która chciała uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami, najpierw zbierała informacje o tym, w jaki sposób można je uzyskać, gdzie należy się zgłosić. Przeglądała internet, pytała znajomych, jej uwagę zaczęły przyciągać reklamy OSK. Następnym, kluczowym krokiem było wybranie szkoły jazdy, w której chciała pobierać nauki, i nawiązanie kontaktu z firmą. Następnie kandydat na kierowcę był informowany przez ośrodek o konieczności załatwienia formalności (profil kandydata na kierowcę, badania lekarskie). Najczęściej pracownicy autoszkoły oferowali pomoc i... informowali o rozpoczynającym się szkoleniu teoretycznym.

Do tego momentu ścieżka większości kursantów powinna być taka sama. Co jednak w obecnej sytuacji może im zaproponować ośrodek szkolenia? Wykłady tradycyjne lub w formie e-kursu (tylko przez Super OSK). Wszystko w zależności od tego, jakimi chęciami i możliwościami dysponuje OSK.

W przypadku kursantów, którzy od razu przyjdą do OSK, kluczowym momentem będzie zaoferowanie im przy pierwszej wizycie tak sformułowanej oferty, która zwiąże ich z ośrodkiem

Najważniejsze wspólne zasady ekof jazdy i jazdy defensywnej:

- Patrz daleko przed siebie, nie skupiaj się tylko na pojazdach jadących przed tobą. Choćby z czystej ciekawości, jak przebiega droga i co nas na niej czeka, powinienś jak najdalej kierować wzrok.
- Regularnie sprawdzaj ciśnienie w oponach.
- Pozbądź się zbędnych obciążeń w samochodzie.
- Utrzymuj samochód w należytym stanie technicznym.
- Gdy podróżujesz małymi prędkościami, staraj się wyłączać klimatyzację.
- Gdy jeździsz z większymi prędkościami, zamknij okna i włącz klimatyzację; opory powietrza przy otwartych szybach są mniej korzystne.
- Uruchamiaj silnik bez wciskania gazu.
- Chwilę po uruchomieniu silnika spokojnie ruszaj.
- Nawet gdy panuje niska temperatura, nie rozgrzewaj silnika na postoju – to bardzo toksyczne i nieekonomiczne zachowanie.

Ponadto silnik pracujący na wolnych obrotach bez naturalnego obciążenia ulega większemu zużyciu i wolniej się rozgrzewa.

- Przyspieszaj dynamicznie wykorzystując maksymalny moment obrotowy jednostki napędowej.
- Zmieniaj biegi tuż po wykorzystaniu momentu obrotowego (tj. zazwyczaj w silnikach Diesla – przy około 1800 – 2300 obr./min, a w silnikach benzynowych – przy około 1800 – 2600 obr./min).
- Staraj się osiągnąć w miarę szybko prędkość podróżną, włączając najwyższy bieg (np. V już przy około 55 km/h).
- Jedź maksymalnie płynnie, delikatnie operując gazem.
- Utrzymuj bardzo duże odstępstwa, planuj wcześniej wszelkie manewry.
- Unikaj zatrzymywania się i ruszania – wcześniej zwalniasz, hamuj silnikiem, zredukuj biegi.
- Nigdy nie jedź na luzie.

Nieobowiązkowa teoria. Czego się spodziewać?

Nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami zwolniła kandydatów na kierowców z obowiązku odbywania zajęć teoretycznych. Czy większość kursantów zacznie uczyć się sama? Mocno wątpliwe.



już na etapie szkolenia teoretycznego. O takiego klienta nie trzeba się będzie bowiem martwić. Bo po prostu przyjdzie także do ośrodka na szkolenie praktyczne.

■ Egzamin zweryfikuje

Na pewno znajdą się też osoby, chcące w pełni skorzystać z możliwości, które dają im teraz nowe przepisy. Sprowadza się to do samodzielnej nauki, wyszukiwania informacji. Bez problemu trafią na różne oferty: tradycyjne papierowe podręczniki, testy i szkolenia e-learningowe.

Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że wraz ze zniesieniem koncesjonowanej teorii nastąpi wysyp mniej lub bardziej udanych materiałów do szkolenia teoretycznego, zarówno w formach drukowanych, jak i multimedialnych dostępnych przez internet. Materiały e-learningowe w prostej postaci można

Wprowadziliśmy rozwiązanie wzorowane na brytyjskim, polegające na tym, że do egzaminu z części teoretycznej będzie można przystąpić po nauczeniu się wymaganego zakresu, samodzielnie lub z pomocą szkoleń w dowolnej formie. Do tej pory nie tylko egzamin, ale i tryb nauki jest regulowany ustawowo i zmusza do udziału w szkoleniach. Gdyby to tylko ode mnie zależało, rozwiązania brytyjskie kopiowałbym częściej. Choć nie zawsze

Arkadiusz Litwiński, poseł PO, pomysłodawca zniesienia obowiązkowego szkolenia teoretycznego w wypowiedzi z kwietnia 2014 roku, tuż po uwzględnieniu jego poprawki przez specjalną podkomisję, która pracowała nad zmianami w ustawie o kierujących pojazdami

przygotować i utrzymywać stosunkowo małym kosztem. Dlatego duża część produktów będzie eksponować walory cenowe. Korzystanie z tych ofert może jednak okazać się złudne, bo wartością przeprowadzanego szkolenia jest jakość. Ale o tym przekonać można się będzie

bardzo szybko. Wiedzę i tak zweryfikuje egzamin państwowy. A już w zeszłym roku obnażał wszystkie braki kandydatów na kierowców. Dlaczego? Bowiem za pierwszym razem nie zdało go nawet 40 proc. wszystkich kursantów.

Jakub Ziębka

Kursant zataja chorobę, instruktor musi szkolić

32-latek robiący kurs na motocykl prawdopodobnie dostał podczas jazdy ataku epilepsji, rozpedził się i wjechał w samochód osobowy. Zginął na miejscu. W szkole jazdy nie wiedziano, że kursant jest chory. Takich sytuacji jest więcej. Kto za to odpowiada?

Do wypadku doszło w listopadzie w Lublinie. 32-latek od kilku lat miał prawo jazdy na samochód. Postanowił zrobić uprawnienia na motocykle. Do końca kursu zostało kilka godzin. Jadąc nie zatrzymał się na czerwonym świetle. Uderzył w Citroena Berlingo i zginął na miejscu. Kierowca osobówki został poważnie ranny. Świadkowie zeznali, że motocyklista nagle wystrzelił do przodu, a przed osobówką nawet nie hamował. Instruktor wzywał przez słuchawkę, żeby kursant się zatrzymał. Nie pomogło.

Choć instruktor trzymał w plecaku pilota odcinającego zapłon, lecz go nie użył, biegly przyznał mu rację, ponieważ stosuje się go wyłącznie na placach manewrowych, a nie podczas dużej prędkości na ulicy.

■ W szkole nie wiedziano, że kursant jest chory

Prokuratura ustaliła, że kursant chorował na epilepsję, o czym w szkole nauki jazdy nie wiedziano. Informacji na ten temat nie było też w orzeczeniu lekarskim. To wywołało dyskusję w środowisku o tym, że instruktorzy mają związane ręce.

– W profilu kandydata, który jest tworzony przez starostwo na podstawie m.in. orzeczenia lekarskiego, widzimy ograniczenia zdrowotne – mówi Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Widzimy, że kursant np. musi prowadzić w okularach lub że ma aparat słuchowy. Ale nie możemy wiedzieć o czymś, czego nie wpisał lekarz. A na wykonanie badań lekarskich nie mamy wpływu.

■ Nowe przepisy

21 lipca weszły w życie nowe przepisy dotyczące badań lekarskich kierowców. Bo do tej pory badania odbywały się głównie za pomocą ankiety, którą wypełniał sam kursant. Kosztowały 50 zł. Teraz już 200 zł, ale są specjalistyczne.

– Kursant mógł napisać wszystko i zataić choroby, które nie są widoczne gołym okiem – tłumaczy Sławomir Malinowski z warszawskiego WORD-u. – Badania odbywały się w ośrodkach szkolenia kierowców, gdzie przyjeżdżał lekarz i poświęcał jednej osobie 5 – 10 minut. Teraz



nie ma takiej praktyki. Kandydat na kierowcę musi być kierowany na specjalistyczne badania. Na ich podstawie lekarz wypisuje zaświadczenie o stanie zdrowia, a starostwo przygotowuje profil kierowcy. Jeżeli badania na kierowcę nie są przeprowadzone rzetelnie, a kandydat zatai chorobę, to nie można nic zrobić.

■ Co trzeba zbadać, żeby móc starać się o prawo jazdy?

Oprócz podstawowych badań wzroku i słuchu przeprowadzane są szczegółowe badania układu krwionośnego, nerwowego, w tym także pod kątem epilepsji, cukrzycy, stanu psychicznego, uzależnienia od alkoholu czy innych środków psychoaktywnych.

– Jeżeli coś nie wyjdzie w badaniach, to ani instruktor, ani egzaminator nie mają prawa podważyć zdolności kursanta do stania się kierowcą – dodaje Malinowski. – Były przepisy, które mówiły o tym, że jeżeli egzaminator zauważył coś niepokojącego, mógł to zgłosić do starostwa. Teraz te przepisy zniknęły. Jeżeli lekarz twierdzi, że przeciwwskazań nie ma, to musimy uznać, że nie ma.

■ Tresura i karabin

– Miałem kilka sytuacji, kiedy widziałem, że kursant się nie nadaje – mówi Bandos. – Bo nie ma predyspozycji manualnych. Ale ja nie tylko nie mogę odmówić szkolenia takiego człowieka, ale nawet nie mogę go o to zapytać. Muszę tresować. Bo program kursów to jest właśnie tresura. A wytresować można każdego. Tyl-

ko potem się okazuje, że robimy takiemu człowiekowi krzywdę, bo pozwalamy mu prowadzić samochód. A to tak, jakby dać komuś nieodpowiedniemu karabin. Spowoduje zagrożenie dla siebie i dla innych.

■ Prawo jazdy się należy i już

Jak twierdzi Bandos, jakość badań lekarskich w naszym kraju pozostawia wiele do życzenia.

– Przerażające jest to, że widziałem ludzi, którzy mieli orzeczone przeciwwskazanie do jazdy samochodem – wspomina. – Widziałem orzeczenia lekarskie o tym, że ów człowiek cierpi na schorzenie, które dyskwalifikuje go jako kierowcę. A potem widziałem go za kierownicą. Bo inny lekarz taką zgodę wydał. W Polsce jest przekonanie, że prawo jazdy należy się każdemu. A potem dochodzi do tragedii, bo ludzie nie potrafią się pogodzić, że została im komunikacja miejska albo miejsce pasażera w samochodzie. Dane z krajów unijnych mówią, że od 3 do 7 proc. kandydatów nie przechodzi badań i nie dostaje prawa jazdy. I jakoś może się z tym pogodzić.

■ Jak rozwiązać ten problem?

Tu po raz kolejny okazuje się, że wadliwe są przepisy i system szkolenia kierowców.

– Nie chodzi o to, że my chcemy podważać opinie lekarzy – mówi Bandos. – Chcemy, żeby badania były prowadzone rzetelnie, dokładnie i wnikliwie, bo od tego zależy bezpieczeństwo nas wszystkich. Potrzebne są też zmiany systemowe.

Anna Łukaszuk

Innowacje w starostwach

– System Info-Car.pl wprowadza innowacyjne rozwiązanie, jakim jest umożliwienie klientom wydziałów komunikacji korzystania z płatności online oraz kart płatniczych – uważa Karolina Szuleta, kierowniczka Referatu Rejestracji Pojazdów w Starostwie Powiatowym w Ostrowie Wielkopolskim.



Info-Car.pl to kompleksowy system stworzony przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych dla WORD-ów, wydziałów komunikacji starostw powiatowych, ich klientów oraz kandydatów na kierowców szkolących się w OSK. W przypadku urzędów, integracja systemów Pojazd i Kierowca z terminalami płatniczymi pozwala na dokonywanie płatności za czynności administracyjne kartą płatniczą bezpośrednio przy stanowisku urzędnika.

O opinie na temat systemu Info-Car.pl poprosiliśmy Krzysztofa Dąbkowskiego, naczelnika Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Mrągowie oraz Karolinę Szuletę, kierowniczkę Referatu Rejestracji Pojazdów w Starostwie Powiatowym w Ostrowie Wielkopolskim.

Jakub Ziębka: Jak oceniacie Państwo system Info-Car.pl, który działa już w wszystkich urzędach?

Karolina Szuleta: Uważamy, że to bardzo dobre rozwiązanie. Stanowi swoiste kompendium wiedzy, zarówno dla osób zainteresowanych wydaniem uprawnień do kierowania pojazdami czy też rejestracją nowo zakupionego pojazdu, jak również dla instytucji i urzędów powołanych do realizowania tych zadań. Portal w sposób bardzo przystępny i czytelny opisuje cały proces, jaki musi przejść kandydat na kierowcę od momentu pobrania PKK w urzędzie do wydania prawa jazdy oraz przybliży użytkownikowi procedury związane z rejestracją pojazdu.

Krzysztof Dąbkowski: System Info-Car.pl jest oceniany pozytywnie przez klientów urzędu,

jak i pracowników. W naszym powiecie mieszka ok. 50 tys. osób. Obawialiśmy się czy mieszkańcy wykażą nim zainteresowanie. Teraz, po kilku miesiącach od przyłączenia się Starostwa Powiatowego w Mrągowie do systemu, widzę, że miało to sens. Każdego dnia są osoby, które korzystają z ułatwień wprowadzonych przez system.

Czy rozwiązanie Info-Car.pl jest pomocne dla pracowników starostwa?

Krzysztof Dąbkowski: Najbardziej widoczną zmianą są wprowadzone terminale płatnicze, które obsługują bezpośrednio pracownicy rejestrujący pojazdy lub wydający prawa jazdy.

Skróciły one w wielu wypadkach czas obsługi, konieczność wyjścia do kasy i dokonania opłaty gotówką.

Każda zainteresowana osoba może uzyskać informacje o statusie swojego dokumentu (prawa jazdy lub dowodu rejestracyjnego) w jednym miejscu, na portalu Info-Car.pl. Udzielając informacji o innych produktach PWPW, np. karcie do tachografu dla kierowców zawodowych, możemy odesłać interesanta do systemu Info-Car.pl, gdzie uzyska wszystkie niezbędne informacje.

A co z klientami?

Karolina Szuleta: Info-Car.pl to rozwiązanie, które ma służyć przede wszystkim naszym klientom. Daje im możliwość nie tylko zasięgnięcia informacji o procedurze rejestracji pojazdu czy wydawania uprawnień do kierowania pojazdami, ale również dokonywanie przez nich opłat administracyjnych z tytułu czynności

związanych z wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami oraz dopuszczeniem pojazdu do ruchu, za pośrednictwem zintegrowanej platformy usług i płatności www.info-car.pl. Dokonywanie płatności może mieć miejsce na kilka sposobów – online lub w formie przedpłat (e-przelewów), za pośrednictwem strony www.info-car.pl albo przy użyciu kart płatniczych czy też innych elektronicznych instrumentów płatniczych. W naszym urzędzie klienci głównie korzystają z zapłaty kartą płatniczą. Dla pracowników urzędu wiąże się to z tym, że klient nie musi odchodzić od okienka, żeby zapłacić za czynność w kasie banku. To powoduje, że klient od momentu podjęcia do urzędnika cały czas znajduje się przy okienku i może aktywnie uczestniczyć w procesie załatwiania sprawy. Dopiero po zakończeniu sprawy odchodzi od okienka z kompletem niezbędnych dokumentów, a pracownik może poprosić kolejną oczekującą osobę.

Czy system Info-Car.pl jest godny polecenia innym starostwom powiatowym?

Karolina Szuleta: Tak. System wprowadza innowacyjne rozwiązanie, jakim jest umożliwienie korzystania klientom wydziałów komunikacji z płatności online oraz kart płatniczych. Internet i płatność bezgotówkowa zaczynają być coraz bardziej popularne w różnych aspektach naszego życia codziennego. Dają możliwość nie tylko wykonania pewnych czynności w zaciszu własnego domu, ale również pozwalają na oszczędność naszego czasu. ■

Fiasko ustawy Gowina

Według danych zebranych przez Instytut Transportu Samochodowego, systematycznie obniża się liczba autoszkół oraz czynnych zawodowo instruktorów. W WORD-ach, gdzie obserwuje się spadek liczby kandydatów na kierowców, egzaminatorów się nie zatrudnia, a raczej zwalnia. Ustawa deregulacyjna Gowina, przynajmniej w przypadku zawodu instruktora i egzaminatora, zdecydowanie się nie sprawdziła.

W lipcu ubiegłego roku (najnowsze zebrane dane) liczba aktywnych ośrodków szkolenia kierowców wyniosła 8941. To aż o 754 szkół jazdy mniej niż na początku 2013 roku. Wtedy ich liczba wynosiła 9695. Taką tendencję można było zaobserwować w każdym województwie. Największy procentowy spadek liczby OSK zanotowano w tamtym okresie w województwach: podlaskim – 14,2 proc. (zamkniętych zostało 35 ośrodków), opolskim – 10,7 proc. (23), śląskim i zachodniopomorskim – 10,5 proc. (zamknięto odpowiednio 114 i 52 szkoły) oraz małopolskim – 10,4 proc. (79). Z kolei najmniej – w mazowieckim – 2,2 proc. (zamknęły się 24 szkoły), łódzkim – 2,3 proc. (14), świętokrzyskim – 3,9 proc. (11) i lubelskim – 4 proc. (19).

■ Ubywa instruktorów

Zmniejszająca się liczba działających ośrodków szkolenia kierowców nie pozostaje bez wpływu na czynnych zawodowo instruktorów. Nic zatem dziwnego, że tutaj także obserwujemy tendencję spadkową. Według danych Instytutu Transportu Samochodowego, 31 grudnia 2010 roku zarejestrowanych było 45261 czynnych instruktorów nauki jazdy, 31 grudnia 2011 roku – 46385, 31 grudnia 2012 roku – 47812, 19 stycznia 2013 roku (dzień wejścia w życie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami) – 47980, 12 grudnia 2013 roku – 46482, 1 lipca 2014 roku – 42755. Widać więc jak na dłoni, że zmniejszenie liczby instruktorów nastąpiło po zmianie najważniejszego dla branży aktu prawnego oraz wprowadzeniu w życie tzw. pierwszego pakietu deregulacyjnego (sierpień 2013 roku), chyba najbardziej kontrowersyjnego pomysłu byłego ministra sprawiedliwości – Jarosława Gowina.

■ Zawody zaufania publicznego

Gowin swój pomysł ujawnił jeszcze w marcu 2012 roku. Na specjalnie zwołanej konferencji prasowej opowiedział się za ułatwieniem dostępu do niektórych zawodów.

– Tam, gdzie jest regulacja, tam są wysokie ceny, niska jakość, wysokie bezrobocie i rozrost biurokracji – przekonywał. – Celem przygotowanej deregulacji nie jest jednak bezrefleksyjne otwarcie dostępu do wszystkich zawodów.



Są przypadki, w których regulacje są konieczne, ponieważ wynikają z ochrony zdrowia, życia lub bezpieczeństwa. Dotyczy to głównie zawodów zaufania publicznego.

Okazało się, że Gowin uznał za takie profesje instruktora nauki jazdy oraz egzaminatora. W jaki sposób były minister sprawiedliwości chciał ułatwić dostęp do tych zawodów?

■ Instruktor nie musi być wykształcony

Przed wprowadzeniem w życie ustawy deregulacyjnej instruktor nauki jazdy musiał mieć co najmniej średnie wykształcenie. Nie mógł być karany za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej, wiarygodności dokumentów, za prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie po użyciu innego podobnie działającego środka,

przestępstwo umyślne przeciwko życiu i zdrowiu oraz przestępstwo przeciwko wolności seksualnej i obyczajności. Musiał także przedstawić zaświadczenie o niekaralności wyrokiem sądu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym. To nie wszystko. Przyszły instruktor powinien być przez co najmniej trzy lata posiadać uprawnienia do kierowania pojazdami objętymi zakresem szkolenia, skończyć kurs i zdać egzamin przed komisją powołaną przez wojewodę.

Co zaproponował Gowin? Nastąpiło skreślenie wymogu średniego wykształcenia i skrócenie okresu posiadania uprawnienia do kierowania pojazdami rodzaju objętego szkoleniem z trzech do dwóch lat.

■ Tak jak w Europie

Jak wyglądała sprawa z egzaminatorem osób ubiegających się o uprawnienia do kierowa-

nia pojazdem? Przedtem musiał mieć ukończony kurs w WORD-zie i zdać egzamin przed komisją weryfikacyjną. Od przyszłego egzaminatora wymagało się uczestnictwa w siedmiu egzaminach państwowych w charakterze obserwatora oraz przeprowadzenia co najmniej trzech takich egzaminów pod kierunkiem egzaminatora wyznaczonego przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego i uzyskanie pozytywnej opinii. Ponadto kandydat musiał posiadać, przez okres co najmniej sześciu lat, uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B. Nie mógł być również karany za takie same przewinienia, jak przyszły instruktor.

Co się zmieniło? Wymóg wykształcenia obniżono z wyższego na średnie, a okres posiadania prawa jazdy kategorii B został skrócony z sześciu do pięciu lat. Wprowadzona została także konieczność ukończenia 23 lat. Takie rozwiązania dostosowują krajowe wymogi do poziomu ustanawianego przez prawo europejskie – tłumaczyło Ministerstwo Sprawiedliwości. Niekaralność pozostała w dotychczasowym zakresie.

■ Na nic protesty

Przyjęcie przez posłów propozycji ustawy deregulacyjnej oraz wejście jej w życie poprzedzone zostało protestami organizacji branżowych. Suchość nitki na projekcie Gowina nie zostawiło np. Ogólnopolskie Stowarzyszenie KIEROWCA.PL. Według opinii wiceprezesa Jerzego Kociszewskiego, wymagania stawiane instruktorom nauki jazdy należałoby zaostrzyć.

– Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami, kierowca nabiera umiejętności i doświadczenia po upływie sześciu, siedmiu lat, a zgodnie z projektem omawianej ustawy, po dwóch latach ma być instruktorem. Statystyki jasno wskazują, że młodość i brak doświadczenia to niebezpieczne połączenie, natomiast instruktor z podstawowym lub zawodowym wykształceniem nie daje gwarancji ogólnej wiedzy i umiejętności przekazania jej kandydatom na kierowców – komentował Kociszewski.

Z kolei Instytut Transportu Samochodowego wskazywał, że zgodnie z raportem Komisji Europejskiej z 29 marca 2012 roku o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej, Polska jest jednym z najbardziej niebezpiecznych krajów. „Tymczasem zarówno instruktor, jak i egzaminator mają bezpośredni wpływ nie tylko na wiedzę i umiejętności, ale przede wszystkim na postawy i zachowania przyszłych kierowców” – można było przeczytać w stanowisku ITS.

Na nic jednak zdały się protesty środowiska związanego ze szkoleniem kierowców. Zawody instruktora nauki jazdy oraz egzaminatora zostały uwolnione pod koniec sierpnia 2013 roku.

■ Efektów brak

Jak jednym słowem można ocenić z perspektywy czasu efekty wprowadzenia reformy Gowina? Nijakie. Dane zebrane przez Instytut Transportu Samochodowego jasno pokazują, że liczba aktywnych zawodowo instruktorów pomiędzy styczniem 2013 roku a lipcem 2014 roku zmalała o ponad 5,2 tys. Na taki stan rzeczy wpływu oczywiście nie miała sama reforma, ale zmiany w innych przepisach prawnych oraz niż demograficzny, które sprawiły, że działanie części ośrodków szkolenia kierowców przestało być opłacalne. Fakt jest jednak faktem. Zmiany dokonały się jedynie w teorii, realia okazały się zupełnie inne.

To, co się stało po wejściu w życie tzw. ustawy Gowina, przewidział jeden z liderów organizacji związanych ze szkoleniem kierowców, który jeszcze przed wejściem w życie przepisów powiedział: „Mam nieodparte wrażenie, że propozycje ministra w kontekście instruktorów nic nie zmienią. Mogą jedynie przyczynić się do poprawy wizerunku rządu. Zdobyć uprawnień nie jest przecież równoznaczne ze zdobyciem pracy. Obniżenie poziomu wykształcenia może sprawić, że na rynku pojawi się więcej osób oferujących takie usługi. Pytanie tylko, czy właściciel ośrodka szkolenia kierowców, mając do dyspozycji CV dwóch kandydatów na stanowisko instruktora, wybierze tego, który ma gorsze wykształcenie? Mocno wątpliwe”.

Twardych danych dotyczących liczby czynnych zawodowo egzaminatorów nie posiadamy. Jednak z całym przekonaniem można stwierdzić, że ich liczba od sierpnia 2013 roku się nie zwiększyła. Dlaczego? Mniejsza liczba kandydatów na kierowców, którzy przychodzą do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego zdać egzamin, odbija się na kondycji finansowej WORD-ów oraz sprawia, że wymagane są cięcia. Część dyrektorów ośrodków egzaminacyjnych wprost mówiła o konieczności zwolnienia niektórych egzaminatorów.

■ Prognose słowa

W tym miejscu po raz kolejny wypada zacytować słowa przywoływanego wcześniej lidera jednej z organizacji branżowych: „W przypadku zawodu egzaminatora zwiększy się może liczba posiadających uprawnienia, ale nic ponadto. Liczba WORD-ów jest ograniczona, liczba egzaminów nie wzrasta, bo mamy do czynienia z niżem demograficznym”. Podobne wątpliwości wobec propozycji Gowina względem egzaminatorów miał także Zbigniew Józewski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gorzowie Wielkopolskim: „Z perspektywy trwającego niżu demograficznego nie jest to propozycja trafna. Na rynku jest zbyt wielu egzaminatorów, którzy nie mają pracy. Teraz może być ich jeszcze więcej”.

Jak się okazało, cytowane wyżej prognozy okazały się trafne. W przypadku zawodów instruktora nauki jazdy oraz egzaminatora reforma Gowina nie zmieniła praktycznie nic. A na pewno nie przyczyniła się do wzrostu zatrudnienia przedstawicieli tych profesji w ośrodkach szkolenia kierowców i wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego.

Jakub Ziebka

Liczba zarejestrowanych aktywnych instruktorów	
data	liczba instruktorów
31 grudnia 2010	45261
31 grudnia 2011	46385
31 grudnia 2012	47812
19 stycznia 2013	47980
31 grudnia 2013	46482
1 lipca 2014	42755

Liczba aktywnych ośrodków szkolenia kierowców	
19 stycznia 2013	9695
1 lipca 2014	8941

Dane zebrane przez ITS.

Liczba aktywnych ośrodków szkolenia kierowców				
województwo	19.01.2013	1.07.2014	ubyło	ubyło (%)
mazowieckie	1109	1085	24	2,2 %
łódzkie	609	595	14	2,3 %
świętokrzyskie	283	272	11	3,9 %
lubelskie	475	456	19	4,0 %
wielkopolskie	1361	1271	90	6,6 %
kujawsko-pomorskie	553	509	44	8,0 %
warmińsko-mazurskie	364	333	31	8,5 %
podkarpackie	454	414	40	8,8 %
pomorskie	551	501	50	9,1 %
dolnośląskie	789	714	75	9,5 %
małopolskie	763	684	79	10,4 %
zachodniopomorskie	497	445	52	10,5 %
śląskie	1083	969	114	10,5 %
opolskie	215	192	23	10,7 %
podlaskie	246	211	35	14,2 %
lubuskie	343	290	53	15,5 %

Rośnie liczba egzaminacji

Już nie tylko autoszkoły z Zielonej Góry i okolic podstawiają pojazdy szkoleniowe na praktyczny egzamin. Na taki krok zdecydowały się także ośrodki z Włocławka, Leszna i Białogostoku.



Walka o możliwość korzystania z pojazdów szkoleniowych na egzaminach rozpoczęła się kilka lat temu, ale tak naprawdę nabrała tempa w 2012 roku. Wtedy to właściciele ośrodków z coraz większym niepokojem przyglądali się, jak WORD-y, rezygnując z dotychczasowej praktyki zakupu samochodów egzaminacyjnych, zaczęły korzystać z ofert najmu. Doszło nawet do tego, że w wielu miastach Polski pojawiły się propozycje najmu aut za grosz miesięcznie. Szkoleniowcy oburzyli się, że dzieje się to kosztem ośrodków, które ze względów rynkowych od dawna kupują takie same samochody, jakimi egzaminuje się w danym WORD-zie. Opinię na ten temat lubuscy szkoleniowcy zmanifestowali podczas zorganizowanego przez Eugeniusza Kubisia protestu, który odbył się 13 września 2012 roku pod Urzędem Marszałkowskim w Zielonej Górze, gdzie trwał właśnie Konwent Marszałków. Wówczas odniesiono się do oprotestowanego sprzedawania przez dilerów samochodowych aut dla WORD-ów jedynie za grosz.

– Rozwiązaniem może być, co sugerują protestujący, aby egzaminy były przeprowadzane ich samochodami – powiedział wtedy w TVP Jacek Hoffmann, wicemarszałek województwa lubuskiego.

■ Zaczęło się w Zielonej Górze

Zanim jednak odbył się pierwszy egzamin pojazdem szkoleniowym, minął rok. Złożyło się na to kilka czynników. Najważniejszym były, zdaniem wielu, nieprecyzyjne przepisy. Miażdżąca większość dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego twierdziła, że ówczesne zapisy ustawy o kierujących pojazdami nie pozwalały na zdawanie praktycznego egzaminu państwowego samochodem szkoleniowym. Innego zdania był szef zielonogórskiego WORD-u Rafał Gajewski. We współpracy z chętnymi ośrodkami opracowano umowę, która dokładnie regulowała kwestię elek na egzaminie.

Historyczny egzamin odbył się 9 września 2013 roku pojazdem należącym do OSK Motorex, którego właścicielem jest Eugeniusz Kubis. Za jego przykładem poszło kilku innych szefów OSK z Zielonej Góry i okolic.

Z kolei rok później weszły w życie przepisy, które nie pozostawiają wątpliwości o możliwości przeprowadzania egzaminów państwowych pojazdami ośrodków szkoleniowych. Zostały one włączone do nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami po naciskach przedstawicieli środowisk związanych

ze szkoleniem kierowców. Taka sytuacja zachęciła kolejne szkoły jazdy do podstawiania elek na egzamin.

■ Siedem pojazdów, cztery marki

– Na razie (rozmowa była prowadzona na początku grudnia – przyp. red.) pojazdy podczas egzaminu udostępnia swoim kursantom sześć szkół jazdy – wylicza Rafał Gajewski. – Jest to siedem aut czterech różnych marek. Mamy opla corsę, toyotę yaris, fiata grande punto i renault clio.

Szef WORD-u w Zielonej Górze dodaje, że od czasu pierwszego egzaminu prowadzonego z wykorzystaniem pojazdu OSK odbyło się już kilkaset kolejnych.

Na razie najwięcej z nich ma na koncie właściciel OSK Motorex Eugeniusz Kubis.

– Z możliwości zdawania egzaminu należącą do mnie elką skorzystało już ok. 200 kandydatów na kierowców. Cieszę się jednak, że za tym przykładem poszli inni właściciele szkół jazdy. Taka możliwość daje ludziom, którzy idą na egzamin, dużo większą pewność siebie. W końcu zdają autem, które już dobrze znają, wyjeżdżili nim przecież kilkadziesiąt godzin.

nnych elek

państwowy w WORD-ach.



Słowa Kubisia potwierdzają inni właściciele OSK z Zielonej Góry i okolic, którzy zdecydowali się udostępnić swoją elkę na egzamin.

– Zdawalność jest bardzo dobra, przynajmniej u mnie – mówi Waldemar Sacharuk, szef żagańskiej szkoły jazdy Delta. – Wynosi 70 – 80 proc.

Na razie Sacharuk podstawia na egzaminy toyotę yaris, pojazd, którym egzaminuje także zielonogórski WORD. Ale już niedługo pojawi się możliwość sprawdzenia swoich umiejętności na suzuki jimny.

– To mały samochód, który doskonale się prowadzi – zachwala właściciel szkoły jazdy Delta. – Jego największym atutem jest dobra widoczność, szczególnie podczas jazdy tyłem. Dużo łatwiej można wtedy pokonać na placu manewrowym łuk.

Dzięki temu, że niedawno WORD w Zielonej Górze zdecydował się otworzyć filię w Żaganii, Sacharuk może podstawiać auta w dwóch lokalizacjach, z czego oczywiście korzysta.

■ Jelenia Góra też nie widzi problemu

W takiej samej sytuacji jest OSK Jarosław Hładczuk, szkoła jazdy, która ma siedzibę w Głogowie.

Elki na egzaminie

24 sierpnia 2014 roku weszły w życie przepisy (art. 1 pkt. 32 - 34) nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, dotyczące wykorzystania pojazdów OSK na egzaminach państwowych:

32) w art. 53:

a) ust. 4a:

Praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B lub B+E, na wniosek i koszt osoby egzaminowanej, jest prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby.

b) ust. 5:

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, prowadząc postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy, przygotowując specyfikację istotnych warunków zamówienia lub powołując komisję przetargową włączając do prac przedstawicieli regionalnych organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców na ich wnioski, a w razie braku takich organizacji - przedstawicieli ogólnopolskich organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, wyrażających wolę wzięcia udziału w postępowaniu. Umowa w sprawie zamówienia publicznego na pojazdy jest zawierana przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na okres nie krótszy niż cztery lata.

33) art. 53a:

1. Składając wniosek, o którym mowa w art. 53 ust. 4a, osoba egzaminowana dołącza oświadczenie ośrodka szkolenia kierowców o wyrażeniu zgody na udział pojazdu tego ośrodka w części praktycznej egzaminu państwowego.

2. Ośrodek szkolenia kierowców, który złożył oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, może odmówić udostępnienia pojazdu oraz zawiadomić o tej odmowie osobę egzaminowaną i wojewódzki ośrodek ruchu drogowego nie później niż pięć dni przed wyznaczonym terminem egzaminu.

– Szef WORD-u w Jeleniej Górze (do tej placówki należy właśnie terenowy oddział w Głogowie – przyp. red.) także nie robi problemów, żeby kandydaci na kierowców zdawali egzaminy naszymi samochodami – przekonuje Mariusz Hładczuk, instruktor i wykładowca nauki jazdy. – Możemy więc podstawiać auta w dwóch miejscach.

Z kolei Marian Duch, szef OSK z Krosna Odrzeńskiego, udostępni na egzaminy w Zielonej Górze fiata grande punto.

– Trwa to już prawie rok. Kursanci są zadowoleni, a ja jestem przecież po to, żeby dać im możliwość jak najbardziej komfortowego przygotowania się i zdania egzaminu.

3. Jeżeli ośrodek szkolenia kierowców, którego pojazdem miała być przeprowadzona część praktyczna egzaminu państwowego, nie udostępnił tego pojazdu w wyznaczonym terminie egzaminu i nie zawiadomił o odmowie udostępnienia pojazdu w terminie, o którym mowa w ust. 2, dodatkowy koszt przeprowadzenia tej części egzaminu pojazdem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego jest pokrywany przez ten ośrodek szkolenia kierowców.

4. Jeżeli egzamin ma być przeprowadzony pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, a osoba egzaminowana ma wyznaczony na ten sam dzień termin części teoretycznej i praktycznej egzaminu państwowego i uzyska negatywny wynik z części teoretycznej egzaminu państwowego, koszt udostępnienia pojazdu pokrywa ośrodek szkolenia kierowców, który go udostępnił.

34) po art. 54 dodaje się art. 54a i art. 54b w brzmieniu:

Art. 54a

1. Urządzenie, o którym mowa w art. 54 ust. 1, w przypadku pojazdu ośrodka szkolenia kierowców, o którym mowa w art. 53 ust. 4a, zapewnia ośrodek szkolenia kierowców udostępniający pojazd.

2. Urządzenie, o którym mowa w art. 54 ust. 1, powinno odpowiadać warunkom określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1 - 5, 7 i 8 oraz pozwalać na rejestrację przebiegu egzaminu i przekazanie zapisu bezpośrednio po egzaminie dla potrzeb wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego z wykorzystaniem ogólnodostępnych informatycznych nośników danych.

3. Plik z nagraniem powinien być zapisany w powszechnie stosowanym formacie zapisu i odczytu danych, możliwym do odtworzenia bez specjalistycznego oprogramowania i sprzętu.

Art. 54b. Ośrodek szkolenia kierowców będący w posiadaniu zapisu z przebiegu praktycznej części egzaminu państwowego przeprowadzonego pojazdem tego ośrodka nie może rozpowszechniać tego zapisu.

Na podstawienie na egzamin jeszcze innego samochodu zdecydował się Tomasz Czyżewski, właściciel autoszkoły z Zielonej Góry.

– To opel corsa. Dlaczego? Bo już dużo łatwiejszy i tańszy w utrzymaniu. Poza tym kursanci bardzo to auto cenią, dobrze się nim jeździ.

■ System się sprawdza!

Sporo egzaminacyjnych elek porusza się także po Włocławku. To efekt porozumienia, jakie podpisały szkoły jazdy z tamtejszym WORD-em. Jako pierwszy dokonał tego OSK Pakulski, którego właścicielami są bracia Piotr i Andrzej Pakulscy. To właśnie oni, jako człon-

Rośnie liczba egzaminacyjnych elek



kowie zarządu Włocławskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców, już cztery lata temu podjęli walkę o to, żeby we Włocławku była możliwość zdawania egzaminu samochodem OSK.

– Kierowaliśmy pisma do WORD-u z prośbą o umożliwienie przeprowadzania egzaminów naszymi pojazdami, rozmawialiśmy z lokalnymi posłami – mówi Andrzej Pakulski. – Udało nam się spotkać z posłem Adamem Szejnfel-dem, ówczesnym szefem komisji „Przyjazne państwo”. Wydawało się, że nic to nie daje. Kolejdy lekko pokpiwali. A tu proszę – niespodzianka. Dyrektor włocławskiego WORD-u Jarosław Chmielewski wyszedł z inicjatywą, aby wprowadzić samochody będące własnością OSK na egzamin państwowy na prawo jazdy kategorii B. Kropla drąży skałę.

Pierwsze egzaminy odbyły się we wrześniu. Teraz z możliwości zdawania egzaminu pojazdem OSK korzystają już kandydaci na kierowców z sześciu szkół.

– System się sprawdza. Przeważająca większość moich kursantów zdaje egzamin już za pierwszym razem – mówi Pakulski. – Ale są też pewne minusy. Przede wszystkim podstawienie auta do WORD-u wiąże się ze stratą czasu, no i pieniędzy. Nie jest przecież tak, że oddajemy pojazd minutę przed egzaminem i otrzymujemy go z powrotem kilka minut po jego zakończeniu. Uważam, że w takim wypadku wpływ z egzaminu powinny być dzielone pomiędzy WORD i szkołę jazdy. Ta pierwsza instytucja powinna otrzymać dwie trzecie całej kwoty, my pozostałą część.

■ Białostocka i leszczyńska awangarda

WORD-y w Zielonej Górze i Włocławku to dwie instytucje, których klienci najczęściej korzystają z możliwości zdawania egzaminu pojazdem szkoły jazdy. Nie znaczy to, że jedyne. O Jele-

niej Górze i jej oddziale w Żaganii już wspominaliśmy. Do tego dochodzą jednak WORD-y w Lesznie i Białymstoku.

– Jesteśmy jedynym ośrodkiem w okolicy, który korzysta z zapisów znowelizowanej ustawy – mówi Maciej Perek, szef OSK Asima w Lesznie. – Pewnie dlatego, że wymiana samochodów w naszym WORD-zie odbędzie się dopiero w 2016 roku. Więc na razie nikt nie jeździ pojazdami innymi niż te, na których zdaje się egzamin w WORD-zie. Ja akurat byłem w innej sytuacji. Miałem do dyspozycji hondę jazz i zdecydowałem się ją okamerować.

Jak pomyślał, tak zrobił. Do końca ubiegłego roku honda nie była wykorzystywana na egzaminach zbyt często, ale być może wkrótce to się zmieni.

– Jak na razie nie reklamowałem za bardzo możliwości zdawania egzaminu hondą – mówi Perek. – Ale myślę, że niebawem zacznę. Planuję, że cena za kurs i zdawanie moim pojazdem egzaminu w WORD-zie będzie o 200 zł wyższa niż tradycyjne szkolenie.

Za często swojej egzaminacyjnej elki nie wykorzystuje także białostocki CSK Drift, jedyny ośrodek na Podlasiu, który zdecydował się przystosować pojazd do wymogów WORD-u.

– Postanowiliśmy, że będzie to nagroda dla naszych najlepszych kursantów – mówi Agnieszka Bykowska, instruktorka. – Idea jest bardzo dobra, ale niestety przeprowadzenie egzaminów naszą elką powoduje blokowanie pojazdu aż na trzy godziny. Więc w tej sytuacji korzystamy z ustawowego prawa o wiele rzadziej, niż byśmy sobie tego chcieli.

Białostocka szkoła nie musiała ponosić kosztów związanych z zakupieniem sprzętu potrzebnego do przeprowadzania egzaminu. Jej auto było w niego wyposażone. Jednak większość szkół jazdy musi zainwestować. W najtańszym wariantcie koszt zakupu potrzebnego sprzętu wraz z jego montażem to ok. 2 tys. zł za każdy samochód.

Jakub Ziębka

Najbardziej zaawansowany system właśnie zaczyna działać w Trójmieście. W dwóch centrach sterowania ruchem w Gdańsku i w Gdyni dyspozytor na mapie widzi lokalizację wszystkich autobusów i tramwajów, które przekazują dane o swojej pozycji co 15 sekund. Może wyświetlić zestawienie całego taboru, jaki pracuje danego dnia na trasach, wraz z danymi, tj. numerem linii, po której porusza się dany autobus czy tramwaj, jego pozycją wraz z danymi GPS, informacją o następnym przystanku, odchyleniach od rozkładu jazdy, numerze kierowcy lub motorniczego. Po wybraniu konkretnego pojazdu dyspozytor może połączyć się lub napisać wiadomość tekstową do kierowcy lub motorniczego, nadać wiadomość głosową dla pasażerów, sprawdzić rozkład jazdy dla danego pojazdu. System jest wyposażony w rozbudowane narzędzia pozwalające np. obliczyć, jak punktualne są autobusy i tramwaje, ile przejechały kilometrów czy jak dobrze skomunikowane są przesiadki.

Na każdym skrzyżowaniu zainstalowano obrotowe kamery, dzięki którym dyżurni w centrach kierowania śledzą natężenie ruchu ulicznego. Prócz tego nad każdym pasem jezdni zamontowano inne, nieruchome kamery, które mają zapisywać numery rejestracyjne przejeżdżających samochodów – specjalny program komputerowy będzie je w razie potrzeby identyfikował.

– Jeśli policja będzie szukała jakiegoś auta, wpiszesz numer do systemu – wyjaśnia dr Jacek Oskarbski, kierownik działu inżynierii transportu w gdańskim zarządzie dróg. – Wystarczy, że taki samochód się pojawi na ulicy, a centrala automatycznie zostanie zaalarmowana o jego obecności.

■ Testowanie

W Olsztynie system jest dopiero w fazie testów. W budynku w centrum Olsztyna na kilkudziesięciu metrach kwadratowych zainstalowanych jest 26 monitorów, na których wiadać, co dzieje się na najważniejszych skrzyżowaniach w mieście. Potencjalnych utrudnień w ruchu wypatruje tam czterech przeszkolonych pracowników.

– To część tzw. projektu tramwajowego, dlatego firma realizująca zadanie wdraża je etapami. Uruchamia kamery na danym skrzyżowaniu, sprawdza, czy wszystko działa jak należy, dokonuje ewentualnych korekt – mówi Marcin Szwarc z Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie. – Łącznie na drogach i przystankach autobusowych pojawi się ok. 400 kamer. Część z nich została już zainstalowana i pracuje.

Pracownicy Centrum Sterowania Ruchem, policji oraz Wydziału Zarządzania Kryzysowego mogą szybko reagować w przypadku utrudnień na drogach. Każda kolizja to znak, że na oko-

W oku kamery

W polskich miastach coraz częściej instalowane są kamery nad skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną. To tak zwane inteligentne systemy sterowania. Ich głównym zadaniem jest ułatwienie przejazdu pojazdom komunikacji zbiorowej oraz... wyłapywanie piratów drogowych.



W sali sterowania znajdują się ekrany, na których w czasie rzeczywistym można oglądać olsztyńskie skrzyżowania, dokonywać zmian w sygnalizacji i ustalać objazdy w razie prac drogowych i kolizji.

licznych ulicach może zaraz utworzyć się korek. Taki sygnał podpowiada kierowcom, na których skrzyżowaniach powinno skrócić się lub wydłużyć np. zielone światło, aby ruch odbywał się w miarę płynnie.

Podobnie można ostudzić zapędy tych, którym bardzo się spieszy i nie chcą stać w korku wraz z innymi pojazdami.

– Jeżeli osoba nadzorująca ruch zobaczy, że samochód osobowy jedzie buspasem, to będzie można włączyć dla niego czerwone światło – mówi Marcin Szwarc. – Bywały takie przypadki, że kierowcy wjeżdżali na drogę dla autobusów i stawali na służbie, włączając sobie zielone światło, a czerwone innym kierującym na sąsiednim pasie.

■ Policja też widzi wszystko

Kamery, które są częścią systemu, montowane są na przystankach i skrzyżowaniach w Olsztynie. Mimo że system nie działa, kamery rejestrują obraz i jego podgląd jest na bieżąco dostępny w centrum sterowania oraz w Komendzie Miejskiej Policji. Dzięki nagraniom udało

się już złapać piratów drogowych, łamiących przepisy na olsztyńskich drogach.

– Mamy dostęp do obrazu w czasie rzeczywistym, ale nie mamy możliwości kontroli kamery. Nagranie z systemu może być wykorzystane w śledztwie, ale nie jest podstawą do ukarania mandatem, tak samo jak zapis z wideorejestratora. Może być taka sytuacja, że ktoś popełni wykroczenie, ale będzie bronił się, że w tym czasie samochodu nie było w Olsztynie. Dzięki takiemu nagraniu będzie można udowodnić, że nie jest to prawda – mówi Krzysztof Bisior z olsztyńskiej policji.

■ Na czerwonym świetle

Te same kamery powinny być batem na kierowców, którzy łamią przepisy drogowie. Na czym to polega?

– Na skrzyżowaniach, jakieś 3 cm pod jezdnią, zamontowane są specjalne przewody, które pełnią rolę pętli indukcyjnych. To one wysyłają impuls elektromagnetyczny. Samochód przejeżdża przez dwa takie miejsca, a system automatycznie oblicza pręd-

kość. Nad każdym pasem ruchu zamontowane są kamery, które rejestrują zbyt szybko jadące pojazdy – zdjęcie przy wjeździe i zdjęcie przy wyjeździe, żeby wszystko było dobrze udokumentowane. Specjalne oprogramowanie automatycznie dekoduje numer rejestracyjny pojazdu, który został zarejestrowany przez kamerę. Następnie drogą elektroniczną wysyłany jest plik do obsługi. Dalej już biegnie normalne postępowanie mandatowe – tłumaczy Krzysztof Łutowicz z Gdańskich Inwestycji Komunalnych.

Na podobnej zasadzie identyfikowani mogą być kierowcy, którzy przejadą na czerwonym świetle. System rejestruje każdą zmianę sygnalizacji, a przekroczenie pętli indukcyjnej w niewłaściwym momencie powoduje, że kamery robią zdjęcia. Powstaje w ten sposób dokumentacja wykroczenia: wiadomo, czy auto jedynie przekroczyło ciągłą linię, na której powinno się zatrzymać, czy przejechało przez całe skrzyżowanie.

– Na uruchomienie kamer potrzebna jest decyzja głównego inspektora transportu drogowego w Warszawie – podkreśla Jacek Oskarbski. – To on ocenia, czy miejsce jest na tyle niebezpieczne, by uruchomić rejestratory wykroczeń. W kilku przypadkach taka zgoda już została wydana.

I tak nie ma szans, by zaczęły one działać na samym początku 2015 r. – problem polega na tym, że nie wiadomo jeszcze, kto będzie je obsługiwał: policja, straż miejska czy Inspekcja Transportu Drogowego.

■ Nie dłużej w nosie...

– Proszę zobaczyć, skieruję teraz kamerę na ten samochód – mówi Marcin Szwarc. – Wszystko dokładnie widać. Co robi kierowca, pasażer. Nieraz napatrzmy się, jak ten czy inny zawzięcie dłużej w nosie. Plagą są też rozmowy przez telefon komórkowy bez zestawu głośnomówiącego. Może warto przestrzec kierowców, by tego nie robili na głównych skrzyżowaniach, bo mogą być obserwowani. My jesteśmy tutaj, żeby pomagać, a nie po to, by ktoś narobił sobie przed nami wstydu...

Anita Chudzińska

Za co Polacy tracą prawo jazdy?

Za brawurę i alkohol

Tylko do połowy tego roku prawo jazdy w Polsce straciło prawie 33,5 tys. kierowców. Z tego aż 32 tys. za jazdę po alkoholu i nagminne łamanie przepisów. Liczby pokazują, że z każdym rokiem jest gorzej.

Interpelację w tej sprawie złożył Maks Krackowski. Poseł podejrzewa, że nagły wzrost zatrzymań praw jazdy jest nadgorliwością policji. „Czy nagle polscy kierowcy zaczęli nagminnie łamać przepisy ruchu drogowego, popełniając przestępstwa lub wykroczenia, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów?” – pyta w piśmie do ministra spraw wewnętrznych. Okazuje się jednak, że statystyki są zatrważające.

■ Bez oporów wsiadamy za kierownicę po alkoholu

W 2010 roku prawo jazdy z powodu prowadzenia na podwójnym gazie straciło 48445 osób. W roku kolejnym było ich 53011, w 2012 – 50208. Sytuacja poprawiła się w 2013 roku, kiedy złapano 48256 pijanych kierowców, czyli mniej niż trzy lata wcześniej. Jednak statystyki z pierwszych siedmiu miesięcy 2014 roku nie są optymistyczne. Od stycznia do końca lipca prawo jazdy straciło za alkohol 29168 osób, z czego tylko w czerwcu i lipcu blisko 10 tysięcy. Jeżeli ta tendencja się utrzyma, to do końca roku szacunkowo prawo jazdy zostanie odebrane około 60 tys. pijanych kierowców.

■ Nagminnie łamiemy przepisy, punkty nam niestraszne

Osobne miejsce w policyjnych statystykach zajmują kierowcy, którzy stracili prawo jazdy za uzbieranie 24 punktów karnych w ciągu jednego roku. Cztery lata temu było ich 2186, w roku 2011 – 2129, rok później liczba spadła do 1857, by w roku 2013 znów wzrosnąć do 2234. Wyniki z roku 2014 (od stycznia do końca lipca) nie nastrojają optymistycznie. Za punkty zatrzymano już 1617 praw jazdy. Dodatkowo 41 osób straciło uprawnienia do prowadzenia samochodu za to, że przekroczyło liczbę 20 punktów karnych w ciągu roku od uzyskania prawa jazdy. Rok temu, przez dwanaście miesięcy, takich osób nabrało się 79, dwa lata temu 77. Tu widzimy tendencję spadkową, bo w 2010 roku nowych kierowców, którzy nagminnie łamali przepisy, było aż 105.



■ Jakie przepisy kierowcy łamią najczęściej?

Jak twierdzą policjanci, Polacy przede wszystkim jeżdżą za szybko. Przekraczanie prędkości o 40 czy 50 km/h w odniesieniu do dozwolonej jest na porządku dziennym. Do tego jazda na czerwonym świetle, omijanie samochodów ustępujących pieszym pierwszeństwa na przejściu, nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu na drodze podporządkowanej. Kierowcy często też zajeżdżają drogę innym użytkownikom ruchu podczas dynamicznych zmian pasa ruchu.

Czy szkoły jazdy mają wpływ na przyszłych kierowców? Czy da się wychować kursanta tak, żeby w przyszłości nie łamał przepisów? Co zrobić, żeby statystyki się poprawiły? Pytamy o to Tadeusza Wiesława Bratosa, psychologa transportu i prezesa Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce.

Co powoduje, że Polacy mają tak nonszalancki stosunek do przepisów ruchu drogowego?

Tadeusz Wiesław Bratos: Wynika to przede wszystkim z braku edukacji komunikacyjnej i braku kultury jazdy. Kary są niedostosowane do wykroczeń, a jeżeli już są kary, to egzekucja pozostawia wiele do życzenia. I co najważniejsze,

w ogóle nie zajmujemy się prewencją. Ktoś jeździ po alkoholu, powoduje wypadek, w telewizji mówią, że grożą mu trzy lata więzienia. Ale sądy wydają łagodniejsze wyroki. I połowa z tych, którzy jechali po alkoholu, robi to znowu. I to się nie zmienia, dopóki system kar i egzekucja nie będą ewidentne. Jeżeli ktoś jechał pijany, to tego nie cofniemy, to już się stało. Ale niech jego kara będzie czynnikiem prewencyjnym, nauką dla innych, którzy może w podobnej sytuacji zachowaliby się podobnie. Ale się nie zachowują ze względu na karę.

Na czym powinna polegać edukacja komunikacyjna?

– Przede wszystkim trzeba ją przeprowadzać od najmłodszych lat. W Niemczech dzieci mają taki przedmiot od przedszkola do szóstej klasy. A u nas nie. Ludzie uczą się dopiero na kursach, na których priorytetem nie jest dobra jazda, a zdanie egzaminu. Poza tym w Niemczech czy w Wielkiej Brytanii jest już szóste czy siódme pokolenie motoryzacyjne. My jesteśmy dopiero drugim. Dlatego nie ma u nas kultury jazdy.

Czyli winny jest system?

– Tak. Nie edukujemy, nie egzekwujemy kar. Dlaczego w Niemczech nie łamiemy przepisów? Dlaczego tam, widząc żółte światło, hamujemy, a w Polsce myślimy „a może zdążę”? Bo tam kary są bardzo dotkliwe i nie ma od nich odwołania.

Czyli jedynym sposobem jest straszenie karą?

– Są dwa sposoby. Pierwszy to wychowanie. Jeżeli człowiek z domu wyniesie odpowiedni kodeks etyczny, to nie będzie jeździł pijany, nie będzie łamał przepisów. A jeżeli nie wyniesie, to w wieku 20 lat już się go tego nie nauczy. Wtedy zostaje tylko strach przed karą.

Myślałam, że powie pan coś bardziej optymistycznego. Że np. są sposoby na uczenie odpowiedzialności kierowców w każdym wieku.

– Nie ma. I przestańmy się pocieszać. Dopóki nie zmieni się system, nie poprawią się statystyki. Jednak trzeba podkreślić, że wszystko, co powiedziałem, dotyczy części kierowców. Optymistyczne jest to, że większość kierowców jeździ odpowiedzialnie, zgodnie z przepisami i zachowuje kulturę jazdy.

Anna Łukaszuk

OFICJALNE TESTY EGZAMINACYJNE NA PRAWO JAZDY

AKTUALNIE NAJWIĘKSZA BAZA OFICJALNYCH
PYTAŃ Z EGZAMINÓW PAŃSTWOWYCH!

OFICJALNE TESTY 2014 online to oryginalna baza pozyskana na mocy umów licencyjnych z PWPW, ITS i e-kierowca – dostawcami pytań na egzaminy państwowe.

Baza zawiera wszystkie oficjalne pytania egzaminacyjne, jakie zostały udostępnione w obiegu publicznym.

W specjalnej ofercie dla OSK:

Oficjalne testy egzaminacyjne na DVD w opcji +500 oprócz oficjalnych pytań PWPW i e-kierowca, zawiera dodatkową pulę 500 pytań dostarczonych przez ITS.

Oficjalne testy egzaminacyjne on-line to pełna baza pytań dostarczona przez wszystkich oficjalnych dostawców na egzaminy państwowe.



KORZYŚĆ DLA OSK

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



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

Skuteczność nauki na oficjalnym materiale wykorzystywanym podczas egzaminów państwowych.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

Możliwość przygotowania się na materiałach wykorzystywanych podczas egzaminu państwowego.

Toyota yaris III FL.

Ładniejsza i bardziej komfortowa

Od kilku lat toyota yaris jest jednym z najczęściej spotykanych samochodów w szkołach jazdy. Zwrotny, oszczędny i praktyczny model przeszedł poważną kurację odmładzającą.

Przedstawiciele japońskiego koncernu mówią o największym i najdroższym face liftingu w historii Toyoty. Zainwestowano 85 milionów euro, a yaris został wyposażony w tysiąc nowych elementów. Poprawki były konieczne. Stawka w segmencie B jest coraz bardziej wyrównana, a kolejne nowości windują poziom – wystarczy wspomnieć o zmodernizowanym polo, nowej generacji hyundaia i20 czy prezentowanej w poprzednim numerze „Szkoły Jazdy” skodzie fabii III.

Identyfikacja odświeżonego yarisa nie stanowi problemu. Znakiem rozpoznawczym modelu stała się rozbudowana atrapa chłodnicy z dużą ilością czerni, którą przełamano chromowanymi listwami dekoracyjnymi. Samochód ma też ciekawie ukształtowane reflektory przednie – w droższych wersjach wyposażeniowych znajdują się w nich soczewkowe lampy główne oraz diodowe światła do jazdy dziennej. LED-y pojawiły się też w tylnych świa-

tlach. Pod nimi znalazł się inaczej wyprofilowany zderzak ze zintegrowanym dyfuzorem.

Yaris trzeciej generacji był często krytykowany za jakość materiałów wykończeniowych. Styliści Toyoty uwzględnili potrzeby rynku. Przednią część deski rozdzielczej wykonano z miękkiego i przyjemnego w dotyku tworzywa. Zmianie uległa także faktura plastików – zamiast wzoru nawiązującego do drewna bambusowego mamy materiał o strukturze zwierzęcej skóry. Podczas face liftingu wykorzystano również chromowane ozdobniki, subtelniej nakreślone nawiewy wentylacji oraz powiększony z 6,1 cala do 7 cali ekran na konsoli środkowej. System multimedialny Toyota Touch – montowany w wersjach Premium, Dynamic i Prestige – jest łatwą w obsłudze bramą do różnych aplikacji, z radiem internetowym włącznie. Kto lubi słuchać muzyki podczas jazdy, doceni relokację gniazda USB. Przeniesiono je ze schowka na konsolę

środkową, by umożliwić zmianę źródła muzyki podczas jazdy.

Przebojem ostatnich miesięcy jest personalizacja pojazdu. Pod tym względem yaris III jest powściągliwy. Kluczowe dodatki (felgi, tapicerki) zostały przypisane do wersji wyposażeniowych. Kto chciałby wyróżnić toyotę z tłumu, może dopłacić za panoramiczny dach oraz pakiet Super Red, który wprowadza spojler klapy bagażnika, czarne alufelgi, przyciemniane szyby tylne oraz czerwone wstawki na desce rozdzielczej.

Można również zauważyć, że decyzje o zakupie samochodów segmentu B stają się coraz bardziej świadome. Priorytetem przestaje być niska cena. Wielu kierowców zaczyna brać pod uwagę właściwości jezdne samochodów. W celu poprawy precyzji prowadzenia yarisa inżynierowie zmienili oprogramowanie komputera sterującego wspomaganiami układu kierowniczego. Nowa ściana grodziowa oraz zoptymalizowane zgrzewy zwiększyły sztywność nadwozia



o 20 procent, co również korzystnie wpłynęło na charakterystykę prowadzenia. Dopelnieniem zmian są nowe nastawy zawieszenia – zmieniono nawet sztywność belki skrętnej. Efekty pracy inżynierów robią wrażenie. Odświeżony yaris prowadzi się lepiej od poprzednika, a jednocześnie skuteczniej tłumi nierówności.

Paletę jednostek napędowych wciąż tworzą benzynowe silniki 1.0 VVT-i (69 KM, 95 Nm) i 1.33 Dual VVT-i (99 KM, 125 Nm), turbodiesel 1.4 D-4D (90 KM, 205 Nm) oraz hybryda (100 KM, 111 Nm + 169 Nm). W cyklu miejskim najlepiej spisuje się Yaris Hybrid 100 – jest dynamiczny, a zarazem oszczędny. Kto często podróżuje autostradami, powinien zastanowić się nad wersjami 1.33 lub turbodieslem – szósty bieg redukuje poziom hałasu w kabinie oraz zapotrzebowanie na paliwo.

Przymierzających się do zakupu yaris z pewnością ucieszy akcja promocyjna, która pozwala na zaoszczędzenie nawet 6800 zł. Ceny pięciodrzwiowej wersji, a taka jest najczęściej wybierana, zaczynają się od 41 900 zł. Na samochód z silnikiem 1.33 trzeba przeznaczyć 47 900 zł. Co ważne, poziom Active nie zmusza do kompletowania wyposażenia. Standard obejmuje manualną klimatyzację, sześć poduszek powietrznych, system audio z gniazdem USB, komputer pokładowy, obrotomierz, a nawet obszytą skórą kierownicę.

Zmodernizowany yaris potwierdza, że lepsze jest wrogiem dobrego. Toyota zdecydowała się na kompleksową modernizację ceniego przez rynek modelu, podnosząc komfort, wrażenia z jazdy i funkcjonalność. Cieszy, że zmiany na lepsze nie połączone z podniesieniem cen.

Łukasz Szewczyk



Biografia legendy

Kultowy samochód, który w Polsce zaczął być produkowany w latach 70. ubiegłego wieku, doczekał się biografii. Książka Przemysława Semczuka „Maluch” to idealny prezent nie tylko dla fanów motoryzacji!

Nie był tak szybki jak porsche ani tak przestronny jak ford, ani tak niezawodny jak toyota, ale pokochały go miliony Polaków. Jeździł nim Pawlak w „Nie ma mocnych” i bohater serialu „Czterdziestolatek” – inżynier Karwowski. Doskonale sprawdzał się zarówno jako milicyjny radiowóz, jak i wóz dostawczy, gdy akurat rzucili pralki. Zabierał całe rodziny na niezapomniane wakacje nad Bałtyk i do Bułgarii, ale też umożliwił trójce marzycieli z Krakowa zwariowaną podróż dookoła świata. Fiat 126p to pierwsze auto dla Kowalskiego, popularne „tocydełko”, członek wielu polskich rodzin epoki Gierka. Ale też symbol wszystkiego, co w PRL-u wzniosłe i marne zarazem. To samochód legenda.

Intrygujący jest choćby fakt, że czasach PRL-u maluch był eksportowany m.in. do Włoch, Jugosławii, RFN, Węgier, Francji, Chin, Wielkiej Brytanii, Czechosłowacji, Belgii, Bułgarii, Szwajcarii, Grecji, Austrii, Danii, Chile, Nowej Zelandii, Australii, Egiptu oraz na Cypr i Kubę. Mało tego, fiat 126 zbierał także swego czasu dobre recenzje. Według opublikowanego w 1976 roku rankingu zachodnioniemieckiej gazety „Auto Motor und Sport”, był wówczas najtańszym w zakupie i eksploatacji samochodem w Europie w klasie aut małych.

W pełnej anegdot, humoru i ciekawostek pierwszej biografii malucha Przemysław Semczuk opowiada nieznaną historię złotego dziecka polskiej motoryzacji. Skąd się wziął? Jaki wpływ na jego powstanie miały zmiany na najwyższych szczeblach władzy? Jak zdobywano talony, by go kupić? A jak de-

ficytowe części, gdy się psuły? Na czym polegała jego druga młodość w latach 90.? Czy doczekał się prawdziwego happy endu?

Bogato ilustrowane wydanie zabierze czytelników w sentymentalną podróż do czasów młodości – własnej lub rodziców. To idealny prezent nie tylko dla fanów motoryzacji! ■

Przemysław Semczuk (ur. 1972)

– polski dziennikarz i publicysta specjalizujący się w tematyce historii Polski okresu PRL. Teraz pracuje jako publicysta tygodnika „Newsweek Polska”. Jest autorem trzech książek: „Zatajone katastrofy PRL”, „Czarna wołga: kryminalna historia PRL”, „Maluch. Biografia”.



Ekojazda. Na co zwrócić uwagę?

Od 1 stycznia kandydat na kierowcę musi na egzaminie państwowym zaprezentować nową umiejętność, czyli prowadzenie samochodu zgodnie z zasadami eco-drivingu. Jak się do tego przygotować?



Eco-driving to nic innego, jak kierowanie autem w sposób bezpieczny, sprawny i energooszczędny, czyli jak najbardziej płynna jazda. Kierowca musi przewidywać rozwój sytuacji na drodze, efektywnie wykorzystując panujące warunki, hamować silnikiem i właściwie dobierać bieg przy określonych obrotach silnika.

■ Wybrać właściwą osobę

Niektóre media podają, że teraz będzie jeszcze trudniej zaliczyć praktyczny egzamin na prawo jazdy. Zgodzę się, ale tylko w przypadku, gdy kursant szkolony był przez mało kompetentnych ludzi. Przecież technika prowadzenia samochodu i zasady się nie zmieniają. Dlatego każdemu kandydatowi na kierowcę proponuję wybór instruktora po weryfikacji jego skuteczności. Jak to zrobić? Rzeczywistą skuteczność w szkoleniu można sprawdzić w internecie, a dokładniej w biuletynach informacji publicznej wydziałów komunikacji.

Przeciętna liczba zdanych egzaminów w Polsce wynosi około 29 proc. Pracują jednak w Polsce instruktorzy, którzy mogą się poszczycić znacznie lepszymi wynikami osiąganymi przez swoich podopiecznych (45 – 70 proc.). Zupełnie tak, jak w innych państwach należących do Unii Europejskiej.

■ Muzyka z silnika i biegi

Żeby egzamin z ekof jazdy wypadł pozytywnie, podczas szkolenia należy zwrócić uwagę na kilka elementów. Chodzi o technikę i zachowania kierowcy. Prowadzenie samochodu nie może utrudniać i tamować ruchu drogowego. Na ni-

skich biegach trzeba rozpędzać pojazd dynamicznie. Musi to trwać możliwie jak najkrócej. Proponuje się, żeby używać 1800 – 2600 obrotów jednostki napędowej. Należy przyzwyczaić się do „muzyki”, która dochodzi z silnika. Spoglądanie na obrotomierz na tablicy rozdzielczej lub dźwignię zmiany biegów może spowodować odwrócenie uwagi od ruchu i oznakowania.

Zauważam, że wielu kandydatów na kierowców zbyt długo przeciąga jazdę na pierwszym i drugim biegu. Egzamin próbują zdawać co najwyżej na trzecim. Jeśli są ku temu odpowiednie warunki, to w obszarze zabudowanym należy eksploatować samochód nawet na czwartym. Pojazd egzaminacyjny daje sobie radę na tym biegu w granicach 50 km/h. Niestety, niektórzy kursanci nigdy takiej jazdy nie próbowali.

Jazda podczas egzaminu wyłącznie do trzeciego biegu będzie obecnie często skutkować wynikiem negatywnym. Warto pamiętać, że egzaminatorzy kierują kandydatów na kierowców także na drogi o podwyższonej prędkości. Jeśli są warunki, to trzeba prowadzić auto powyżej 50 km/h. Na drodze o dopuszczalnej prędkości 70 km/h, przy właściwych warunkach, proponuję prowadzić samochód na piątym biegu.

■ Jak hamować?

Innym ważnym czynnikiem w ekologicznym prowadzeniu samochodu jest sposób hamowania. Niestety, część kandydatów na kierowców wykonuje tę czynność niepoprawnie. W pierwszej kolejności używa pedału sprzęgła, następnie hamulca. Jest to technika jazdy niebezpieczna i przede wszystkim nieekonomiczna. W pierwszej fazie hamowania należy używać pedału ha-

mulca, w końcowej dodatkowo pedału sprzęgła, tak żeby nie zgasić silnika. Dzięki temu droga hamowania będzie krótsza, a eksploatacja samochodu tańsza. Nastąpi mniejsze zużycie elementów układu hamulcowego oraz paliwa. Kierowca wykorzystuje naturalne hamowanie silnikiem oraz automatycznie zamyka dopływ do niego paliwa.

Chcę zaakcentować: w końcowej fazie hamowania dodatkowo lepiej wykonać amortyzację zatrzymania, czyli zmniejszać nacisk na pedał hamulca. Ideałem będzie nacisk zero przy prędkości zero. Można to wykonać na kilku metrach, nawet na kilkudziesięciu centymetrach. To zależy od sytuacji, którą napotkamy w ruchu drogowym.

Parkowanie oraz jazda na pierwszym oraz wstecznym biegu są wyjątkowe. Tu trzeba rozpoczynać hamowanie poprzez wciśnięcie w pierwszej kolejności pedału sprzęgła lub jechać na półsprzęgle. Taka technika spowoduje zabezpieczenie przed zgaszeniem silnika.

■ Nie blokować!

Dużym problemem dla początkującego kursanta jest używanie wyobraźni. Powoduje to trudności w sprawnej, bezpiecznej i płynnej jeździe. Ten problem rozwiązuje się po wyjeździe kilkudziesięciu tysięcy kilometrów jazdy. No właśnie! Podczas kursu przejeżdża się tylko kilkaset kilometrów. Dlatego trzeba zwrócić uwagę na efektywną obserwację kierowcy oraz na to, że rozpędzony samochód ma określoną energię kinetyczną. Lepiej ją wykorzystywać na darmowe dojazdy do czerwonych światła, skrzyżowań i różnych miejsc, w których trzeba zwolnić lub zatrzymać pojazd. Przykładowo, jeśli w odległości jest zielone światło, to może lepiej zredukować gaz? Proszę sobie wyobrazić, na jakie za chwilę się zmieni?

Ekologiczna jazda to również określone zachowania kierowcy w ruchu drogowym. Chodzi o precyzyjne zatrzymanie samochodu we właściwych miejscach, tak żeby nie blokować innych aut. Czasami kilkanaście centymetrów może uniemożliwić jazdę innym kierującym. Stoją i niepotrzebnie wydzielają więcej trujących związków podczas wolnych obrotów silnika. Poprawny tor jazdy na drodze i włączenie z awansu kierunkowskazu może przyczynić się do bardziej płynnej jazdy innych uczestników ruchu drogowego.

Wiesław Lustyk

Parkingowa wojna

Rozpoczął się właśnie okres obfitujący w bitwy. Wydawałoby się, że nie warto brać w nich udziału, gdyż stawka nie jest zbyt wysoka. Ale rzeczywistość jest inna. Bitwa może zamienić się w wojnę. Powodem jest... miejsce parkingowe.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Za oknem zimno, czasem pada śnieg, więc tak, że zimne powietrze przeszywa nas do głębi. Zbliża się weekend, czyli czas zakupów w galerii handlowej. Co z tego, że rośnie liczba sklepów, a parkingi są coraz większe? Nie będzie łatwo zaparkować, aut nie zabraknie.

■ Nerwówka

Nie pomyślę się, jeśli napiszę, że każdy klient centrum handlowego będzie chciał zaskoczyć pozostałych parkingowych wojaków. Jak? Trzeba wyjść z pracy wcześniej i od razu ruszyć do sklepów. Problem w tym, że teraz taki chytry plan już raczej nie wypali. Wpadło na niego po prostu za dużo osób...

Żeby wjechać na sklepowy parking, musimy odczekać kilkanaście zmian świateł na ostatnim skrzyżowaniu. Ale już jesteśmy! Jeździmy, krążymy, aż tu nagle dostrzegamy światła w oddali. Jest! Udało się! Ktoś wyjeżdża! Niestety, to kierowca, który wjechał przed chwilą i wciąż ma wciśnięty hamulec. Nie udało się...

Zasmuceni, poszukiwania rozpoczynamy na nowo. Zegar wciąż tyka. Zostało coraz mniej czasu do zamknięcia sklepu, a lista zakupów bardzo długa. Kierowcy, którzy od jakiegoś czasu szukają wolnego miejsca parkingowego, zaczynają robić się powolutku, ale coraz bardziej nerwowi. Gdy tylko dostrzegą jakiś skrawek, gdzie mogliby się zatrzymać, dociskają ostro pedał gazu, byleby ktoś ich nie uprzedził. Zapominają przy tak dynamicznej jeździe, że na parkingu są nie tylko auta, które stoją, ale również właśnie opuszczające miejsce parkingowe. Ba, na parkingu są ludzie, a nawet dzieci. Mogą lada moment mogą wyjść z jakiegoś samochodu.

■ Mimika

Opowiadanie o tym, jak ktoś potrącił dziecko na zatłoczonym parkingu, nie poprawi nikomu humoru. Zdejmijmy więc nieco nogę z gazu, zwłaszcza w pobliżu większych aut, SUV-ów,



terenówek i busów. Dlaczego? To właśnie one utrudniają widoczność. Możemy nie dojrzećamy myślonych pieszych.

Niby wszyscy mają jeden cel – zrobić zakupy. Nierzadko jednak słyszę klaksony. Mimika kierowców wyraźnie wskazuje, że nie darzą sympatią pozostałych uczestników ruchu. Niby przyjechali tylko do sklepu, ale...

■ Triumf

Robimy już kolejną powolną rundkę po parkingu i nagle dostrzegamy, że z drugiej strony właśnie odjechały dwa stojące obok siebie auta. Widzimy jednak, że już ktoś tam zaparkował. Ale co tam, w końcu to były dwa miejsca! Niestety, wszystkie zajęte. Kierowca niewielkiego auta nie przejmując się wyrysowanymi liniami. Wciskamy więc klakson. Nie robi to na nim wrażenia, przecież nic złego nie zrobił... Zdziwiony naszą reakcją obrócił się na pięcie i ruszył w stronę wejścia. My musimy toczyć się dalej... Nachodzi nas jednak refleksja: wstydem nie jest źle zaparkować i się poprawić. Wstydem jest źle zaparkować, zostawić auto i iść sobie, mając wszystkich

w głębokim poważaniu! Uf, to już koniec, udało się! Zaparkowaliśmy! Spoglądamy na zapełniony parking, inni kierowcy na nas. Z dumą i podniesionym czołem po zwycięskiej walce udajemy się do sklepu, gdzie będzie kolejny wyścig...

■ Savoir-vivre na parkingu

A teraz poważnie: w okresie parkingowych wojen szczególnie zwracajcie uwagę na to, jak i gdzie stawiacie auto! Liczy się każda przestrzeń, więc nie myślcie tylko o sobie. Nie parkujcie na miejscach dla osób niepełnosprawnych, jeżeli nie macie takich uprawnień. Wysiadając, nie objajcie drzwiami sąsiedniego auta. Jeżeli ktoś ma wrzucony wsteczny bieg i kierunkowskaz, znaczy to, że chce wjechać na dane miejsce tyłem. Kulturalni kierowcy powinni poświęcić mu kilka sekund uwagi. Zawsze odprowadzajcie wózek na miejsce, bo przy takim obłożeniu parkingu o rysę na aucie, zrobioną za pomocą nieodprowadzonego wózka (czyt. z powodu czyjegós lenistwa) nie jest trudno. Powinniście nie tyle dobrze znać savoir-vivre, co przestrzegać go na drodze, zwłaszcza na parkingu. ■

Trudne początki za kierownicą

Nowelizacja przepisów utrudniła życie posiadaczom praw jazdy kategorii B1. Pachnące nowością czterokołowce z odpowiednią homologacją kosztują 40 – 60 tysięcy złotych. Używane egzemplarze również do tanich nie należą.

Do 19 stycznia 2013 roku posiadacz prawa jazdy kategorii B1 mógł legalnie prowadzić samochody o masie nieprzekraczającej 550 kilogramów. Jednym z częściej wybieranych modeli było „odchudzone” daihatsu couré. O możliwości prowadzenia konkretnego pojazdu decydowała wpisana do dowodu rejestracyjnego masa własna. Niektórzy postanowili obejść prawo – przypadki podawania nieprawdziwych danych w dokumentach nie należały do rzadkości. Zaniżano m.in. masy smartów, których faktyczne odchudzenie do 550 kg było bardzo trudne. Szacowano, że samochód musiałby zostać pozabawiony 30 proc. elementów.

Znowelizowane przepisy definitywnie rozwiązały kwestię podawania nieprawdziwych informacji w dokumentach. Posiadacz prawa jazdy kategorii B1 może prowadzić pojazdy czterokołowe klas L6e oraz L7e. Pierwsze z wymienionych, czyli lekkie czterokołowce, mogą mieć silniki o pojemności do 50 ccm i mocy nieprzekraczającej 4 kW. Reglamentowana jest też prędkość maksymalna, która nie może przekraczać 45 km/h. Limit masy ustalono na poziomie 350 kg, przy czym w konstrukcjach z napędem elektrycznym ciężar akumulatorów nie jest brany pod uwagę. Lekkiemi czterokołowcami mogą się też legalnie poruszać posiadacze prawa jazdy kategorii AM. Ciężkie czterokołowce (L7e) są przeznaczone dla osób legitymujących się przynajmniej prawem jazdy kategorii B1. W ich przypadku obowiązuje limit 15 kW. Masa własna pojazdu nie może przekraczać 400 kg (w przypadku aut przeznaczonych do przewożenia osób) lub 550 kg (dla przewozu rzeczy).

Próba przełożenia szeregu obostrzeń na rzeczywistość przypomina... twarde lądowanie. Okazuje się, że posiadacz prawa jazdy kategorii B1 ma ograniczone pole manewru. W dowodzie rejestracyjnym, w polu „rodzaj samochodu”, nie może widnieć zapis „samochód osobowy”. W grę wchodzi głównie lekkie pojazdy samochodowe z Francji i Włoch – marek Aixam, Casalini, Chatenet, Grevac, JDM, Ligier i Microcar. Ostatnio do grona dołączyło Renault z modelem twizy, jak również rodzimy Romet z elektrycznym 4E.

We Francji i Włoszech mikrosamochody sprawdzają się świetnie. Pozwalają na uniknięcie wysokich podatków, wcisną się w każdą lukę na parkingu, a na zakorkowanych ulicach ich osiągi okazują się więcej niż wystarczające. W Polsce sytuacja wygląda inaczej. Przepustowość wielu arterii wymusza bardziej dynamiczny styl prowadzenia i utrzymywanie wyższych prędkości. By nie



utrudniać jazdy innym, użytkownik mikrosamochodu będzie musiał często dociskać gaz do podłogi. To niezbyt dobry scenariusz. Wąskie opony i mało wyszukane zawieszenia zapewniają przeciętną trakcję. Z kolei niewielkie i zwykle pozabawione ABS-u hamulce utrudniają sprawne wytrącenie prędkości w awaryjnej sytuacji.

Podczas kolizji podróżujący czterokołowcem mogą odnieść poważne obrażenia. Niewielka masa pojazdów jest efektem zastosowania ażurowych

We Francji i Włoszech mikrosamochody sprawdzają się świetnie. Pozwalają na uniknięcie wysokich podatków, wcisną się w każdą lukę na parkingu, a na zakorkowanych ulicach ich osiągi okazują się więcej niż wystarczające.

elementów nośnych, jak również wykonania większości poszycia z tworzyw sztucznych i żywic. EuroNCAP przeprowadziło testy zderzeniowe pojazdów samochodowych klas L6e oraz L7e. Rezultaty nie napawają optymizmem. Crash testy wykazały, że użytkownicy czterokołowców są chronieni dużo gorzej od kierowców małych samochodów w klasycznym tego słowa znaczeniu (np. smarta fortwo czy toyoty iQ). Uzyskanie satysfakcjonujących wyników okazało się niemożliwe mimo obniżonych kryteriów oceny. Tradycyjne samochody są rozbijane przy 64 km/h z 40-procento-

wym offsetem, co oznacza, że kontakt z przeszkodą ma 40 procent pasa przedniego. Ciężkie kwadrycykle, jak bywają określane pojazdy klasy L7e, uderzały w odkształcalną przeszkodę całą szerokością nadwozia przy 50 km/h. EuroNCAP twierdzi, że kierowcy i pasażerowie wszystkich przebadanych modeli zostaliby narażeni na odniesienie ciężkich, a nawet śmiertelnych obrażeń. Brak poduszek powietrznych w badanych samochodach nie okazał się największym problemem. Zdałyby się na niewiele, gdyż stwierdzono wyrwanie się punktów kotwiczących pasy bezpieczeństwa! W podsumowaniu wyników eksperci EuroNCAP podkreślili, że skala uszkodzeń spowodowanych rzeczywistymi kolizjami mogłaby być jeszcze... większa. Próby laboratoryjne pozwalają ocenić skutki zderzenia

dwóch pojazdów o zbliżonych masach. A nawet niepozorny smart fortwo czy fiat seicento waży dwukrotnie więcej od czterokołowca.

W badaniu EuroNCAP najlepiej wypadło reault twizy. Futurystycznie wyglądający samochód z napędem elektrycznym wzbudza nie lada sensację na ulicach. Jego właściciel jest nieustannie zasypany lawiną pytań – zarówno od innych kierowców, jak i pieszych. Elektryczny napęd (18 KM, 57 Nm) zapewnia dobrą reakcję na gaz. Przyspieszanie do 45 km/h trwa 6,1 s, a prędkość maksymalną ograniczono do 80 km/h. Zasilanie elek-

tryczne redukuje też koszty eksploatacji. Przejechanie stu kilometrów kosztuje kilka złotych. Zasięg, w zależności od stylu jazdy, wynosi od 50 do 100 kilometrów. Niewiele, ale badania wykazały, że 87 procent europejskiej populacji pokonuje dziennie poniżej 60 kilometrów. Jazda twizy wymaga wyrzeczeń. Złośliwi twierdzą, że model stanowi przykład perfekcyjnego połączenia wad samochodu z... mankamentami skutera. Jest w tym sporo prawy. Twizy brakuje zwinności skutera, twarde zawieszenie mizernie filtruje nierówności, a przydatność opcjonalnych drzwi jest dyskusyjna. Brak szyb bocznych i liczne szczeliny przekładają się na symboliczną ochronę przed wiatrem czy wodą, co w naszej strefie klimatycznej będzie doskwierało. Dostępne w sieci filmy potwierdzają, że niektórzy potrafią odnaleźć przyjemność jazdy twizy nawet w okresie zimowym. Tylny napęd, wysoki moment obrotowy oraz brak systemu kontroli trakcji pozwalają na wprowadzenie samochodu w kontrolowany poślizg. Renault wyceniło twizy na 33 900 zł. Faktyczny koszt zakupu pojazdu zwiększa konieczność leasingowania akumulatorów. Zakup używanego twizy będzie najłatwiejszy we Francji, Włoszech i Niemczech. Na samochód trzeba przeznaczyć równowartość 16 – 20 tys. zł.

Niecałe 10 tys. złotych wystarczy na pojazdy ze stajni Aixam, Chatenet, Ligier czy Microcar. Oczywiście w grę będą wchodziły 10 – 15-letnie egzemplarze ze sporymi przebiegami. Pięcioletnie kosztują ok. 30 tys. zł, a ceny nowych przekraczają 40 tys. zł. Z racji zamkniętych karoserii klasyczne mikrosamochody są dużo bardziej praktyczne od oryginalnego twizy. Ich atutem jest także podaż części zamiennych. Podstawowe elementy eksploatacyjne są dostępne od ręki – oczywiście przy założeniu, że zdecydujemy się na zakupy przez internet. W sieci bez trudu znajdziemy używane podzespoły – od drzwi poprzez wahacze na kompletnych silnikach skończywszy. Naprawy ułatwia unifikacja podzespołów. Do napędu wielu modeli posłużyły diesle firm Kubota i Lombardini.

Nie brakuje głosów, że B1 jest ekskluzywną kategorią prawa jazdy, na której zdobycie najczęściej decydują się dzieci zamożnych rodziców. Jest w tym sporo prawdy – obostrzenia ograniczyły przydatność dokumentu. Zakup pierwszego samochodu za kilkaset złotych nie wchodzi w grę. Trzeba przygotować przynajmniej kilka tysięcy. Czy zmieniając przepisy wyłano dziecko z kąpielą? Prawo jazdy kategorii B1 zachowało podstawową funkcję – pozwala 16-latkom na zebranie pierwszych szlifów za kierownicą. Dorosłym, którzy szukają niewielkiego samochodu do jazdy po mieście, polecamy zakup samochodu segmentu A. Spalają minimalnie większe porcje paliwa od mikrosamochodów, równie łatwo się nimi parkuje, lepiej chronią przed skutkami zderzeń, zapewniają wyższy komfort, mają bogatsze wyposażenie, a także bardziej przestronne i lepiej wykończone wnętrza.

Łukasz Szewczyk



Nowy rok, nowe wyzwania

Można się z tym nie zgodzić, może to się wydać wręcz dziwne i nieracjonalne, ale czasami z jakiegoś zła, niepowodzenia, kompromitacji, przykrew sytuacji, wynika określone dobro.



■ Paweł Żuraw

Na przełomie grudnia i stycznia zawsze doświadczamy uprzejmości, życzliwości i sympatii ze strony innych ludzi. Słuchamy lub odczytujemy wiele życzeń oraz ciepłych słów. Każdy z nas lubi być doceniony, zauważony, obdarzony szacunkiem. I bardzo dobrze, że są w ciągu roku takie dni, kiedy stajemy się inni, łagodniejsi, bardziej wobec siebie wyrozumiali. Chciałoby się, żeby ten moment trwał jak najdłużej, spory i waśnie ustały, a zgoda jednoczyła ludzi. Oczywiście jest to sytuacja idealna, wzorzec, do którego w życiu powinniśmy ciągle dążyć.

■ Chcieć to móc

Ale czy tak się da? Czy jest to możliwe? Pessimści odpowiedzą, że nie. Optymiści stwierdzą, że da się, tylko trzeba chcieć od siebie wymagać. Przecież chcieć to znaczy móc. Jest to bardzo trudna praca, ale możliwa do realizacji. Człowiek jest w stanie osiągnąć bardzo wiele, może się zmieniać, stawać się lep-

Optymiści stwierdzą, że da się, tylko trzeba chcieć od siebie wymagać. Przecież chcieć to znaczy móc. Jest to bardzo trudna praca, ale możliwa do realizacji.

szym. Pod warunkiem jednak, że będzie chciał się rozwijać i udoskonalać. Zauważmy, że jako ludzie jesteśmy zdolni niemalże do wszystkiego. Możemy np. rzucić palenie, zbić kilkanaście lub kilkadziesiąt kilogramów wagi, rzucić alkohol, złe nawyki i przyzwyczajenia. Wszyst-

ko zależy od woli i dobrego, pozytywnego nastawienia. Już w Nowym Roku wszystkim ambitnym i chcącym zrobić coś fajnego, dobrego i pożytecznego ze swoim życiem życzę wytrwałości, motywacji i siły w dążeniu do osiągnięcia założonych celów.

■ Przygotowani na zmiany

Każdy nowy rok przynosi jakieś zmiany, nadzieję, ale rodzi zarazem niepewność. Trzeba się pogodzić, że tego rodzaju emocje wpisane są w nasze życie. Możemy niekiedy się nie zgadzać z otaczającą rzeczywistością, protestować, czasami nawet złościć się, a codziennosc i tak pisze własne scenariusze. Tak było chociażby w przypadku ostatnich wyborów samorządowych, które pokazały, jak nieprzewidywalne mogą być pewne plany, spekulacje, decyzje ludzi oraz motywy kierowania określonymi zachowaniami. Te wszystkie doświadczenia uczą nas pokory wobec przyszłości. To również pokazuje, jakim trzeba być elastycznym wobec otaczającej nas rzeczywistości, jak trzeba umieć się dopasowywać do tego, co na nas oddziałuje i na co, niekiedy, nie mamy w ogóle wpływu. Mówiąc krótko, to wszystko pokazuje, jak różne życiowe sytuacje trzeba przyjmować, mówiąc popularnie, na klatę. W przeciwnym razie pojawiają się: stres, zdenerwowanie, niepotrzebna nerwica, niepokój, niepewność, zwątpienie. Pewnych rzeczy nie zmienimy, więc nie ma innej możliwości, jak pogodzić się z tym, co zastaliśmy.

■ Nowe wyzwania

Mamy rok 2015. Śmiało można powiedzieć, że jest to dla nas również czas zmian i wyzwań. Pogodziliśmy się z tym, że nie wszystkich kursantów będziemy uczyć teorii. Więcej trzeba

będzie się natłumaczył podczas szkolenia praktycznego. Może wyzwaniem w tym roku będzie zakup nowego auta szkoleniowego, przystosowanie swojego obecnego do potrzeb egzaminu państwowego, inwestycje związane z rozwojem naszego OSK albo zmniejszenie profilu działalności ośrodka. Kto wie, może nawet decyzja o jego zamknięciu, co na pewno nie bę-

Każdy nowy rok przynosi jakieś zmiany, nadzieję, ale rodzi zarazem niepewność. Trzeba się pogodzić, że tego rodzaju emocje wpisane są w nasze życie.

dzie łatwym posunięciem. Ale oczywiście takiej sytuacji nikomu nie życzę i obyśmy mimo różnych przeciwności losu widzieli perspektywę zamknięcia 2015 roku na plusie.

■ Wyciągamy wnioski!

Każdy z nas ma jakieś plany, może marzenia, ale i obawy. W Nowym Roku nie obawiamy się i nie wstydzimy się tego, że owe niepokoje, zmartwienia i lęki będą nam towarzyszyły. Błędy i kompromitacje też mają swój wielki sens, gdyż pozwalają nam zdobyć życiowe doświadczenie. Każdy z nas popełnia mniejsze lub większe błędy. To wszystko jest przecież bardzo ludzkie. Sztuką jest jednak wyciągać z nich wnioski na przyszłość.

W tytule artykułu pojawiło się słowo „wyzwanie”. Czym ono jest? Według „Słownika języka polskiego” wyzwanie to nowe zadanie wymagające od kogoś wysiłku, poświęcenia, będące sprawdzianem czyjejś wiedzy, odporności. Wyzwanie oznacza zmierzenie się niekiedy z trudnym problemem. Według niektórych definicji, wyzwania to nowe sytuacje, w których pojawiają się potrzeby wymagające sformułowania odpowiedzi i podjęcia stosownych działań. Wyzwanie może zostać rzucone przez kogoś lub możemy rzucić je sobie sami. Wy-



wzajemne relacje, więc trudno jest tak nagle to wszystko rozwiązać.

Ale skoro „odchudzenie” ośrodka wymuszone jest przez bezwzględny rynek, to co my, jako jego uczestnicy, możemy w tej sytuacji zrobić? Trzeba przecież jakoś żyć dalej. Nie można się załamywać. A może właśnie w tej trudnej i specyficznej sytuacji, pracując same-mu, będę miał większą kontrolę nad swoim biznesem? A może dzięki temu w pełni wykorzystam swój warsztat pedagogiczny i jako instruktor – właściciel OSK bardziej indywidualnie podejść do każdego kursanta, a w konsekwencji poprawię poziom zdawalności odnotowywany w statystykach WORD? Może w wyniku trudnej sytuacji obniżą koszty funkcjonowania firmy? Istnieje cała gama różnych scenariuszy, które zawsze powinniśmy brać pod uwagę.

■ Znajdźmy czas na wypoczynek

Już o tym w swoich artykułach wspominałem, ale właśnie w wyniku dekonjunkury i zmniejszonej liczby kursantów może w końcu znaleźć czas dla rodziny i przede wszystkim dla siebie? Zadbam o zdrowie, o swój obolały i powykręcany od ciągłego siedzenia w fotelu instruktorskim kręgosłup? Może pomyślę o tym, żeby chociaż dwa razy, a nawet raz w tygodniu rozruszać zastygłe stawy, przejść się na spacer? Może nawet bez zbyt intensywnego wysiłku pobiegam wokół domu, bloku, po osiedlu, dzielnicy, ot tak, chociażby dla pobudzenia krążenia?

Zauważmy, jak można doskonale zagospodarować to, co pozornie wydaje nam się trudne, co często po ludzku traktujemy jako niepotrzebne, zbyteczne, o czym nawet nie myślimy, bo nawet nie mamy czasu. W tym roku na warsztatach instruktorskich pani psycholog przedstawiła świetną prezentację, w której poruszyła problem motywacji do pracy i odpoczynku. Stwierdziła, że motywacja wzrasta w miarę ulepszania organizacji pracy. Dobra organizacja i dobre zarządzanie mają miejsce wówczas, kiedy w perspektywie widzimy jakieś konkretne cele, do których chcemy lub powinniśmy dążyć. Tych celów nie można jednak zdobywać za wszelką cenę, bo wówczas się zajedziemy. Trzeba do nich dążyć konsekwentnie, ale spokojnie i cierpliwie. A do czego potrzebny jest odpoczynek? Do tego, żeby coś z tego życia mieć, aby móc się zdystansować od codziennych trosk i zmartwień, aby sobie uświadomić, parafrazując przysłowie, że nie samą elką człowiek żyje. Tego dystansu, zarówno do siebie i otaczającej nas rzeczywistości, życzę wszystkim czytelnikom „Szkoły Jazdy”. Obyśmy wszyscy za rok mogli powiedzieć, że ten 2015 rok nie był taki straszny, jak go malowali, i abyśmy z realnym optymizmem weszli w rok 2016. ■

zwania mogą z drugiej strony stwarzać dodatkowe szanse, możliwości, a także perspektywy rozwoju.

■ Scenariusze

Można się z tym nie zgodzić, może to się wydać wręcz dziwne i nieracjonalne, ale czasami z jakiegoś zła, niepowodzenia, kompro-

mitacji, przykrew sytuacji, wynika określone dobro. Przykładowo: założmy, że zmniejszamy profil działalności naszej firmy ze względu na zaistniałą koniunkturę. Może się okazać, że niespodziewanie musimy rozwiązać umowę z naszymi współpracownikami. Nagle zostajemy sami w charakterze zarówno instruktora, jak i kierownika firmy. Faktycznie, nie jest to komfortowa sytuacja, bowiem

każdy współpracownik zawsze stanowi dla nas wsparcie, realną pomoc. Poza tym przyzwyczajamy się do pewnych rzeczy, pozostaje wypracowane zaufanie,

Wyzwania mogą z drugiej strony stwarzać dodatkowe szanse, możliwości, a także perspektywy rozwoju.

Zaintrygowany klasowymi samochodami

– Największą uwagę zwracam na styl, na to, jak dany samochód się prezentuje. Jednak oprócz ładnego wyglądu auto musi mieć w sobie to coś. Musi mnie zaintrygować. Od razu przyznam, że jestem gadźeciarzem. Odnosi się to też do wyposażenia i wyglądu mojego auta – mówi Piotr Rubik.

Jakub Ziębka: Mówi się, że jednym z najpopularniejszych męskich zainteresowań jest motoryzacja. Pan też interesuje się samochodami?

Piotr Rubik: Tak, nawet bardzo. Jednak od razu zaznaczę, że nie pod kątem techniki. Na tym akurat szczególnie się nie znam. Motoryzacja powiązana jest dla mnie raczej ze stylem życia. Staram się być na bieżąco z trendami, lubię testować nowe samochody.

Co musi mieć w sobie auto, żeby kupić je Piotr Rubik?

– Największą uwagę zwracam na styl, na to, jak dany samochód się prezentuje. Jednak oprócz ładnego wyglądu auto musi mieć w sobie to coś. Musi mnie zaintrygować. Powinno też mieć napęd na cztery koła. Mimo że głównie jeżdżę po mieście, daje mi to duży komfort prowadzenia. Preferuję raczej mocne silniki. Lubię dobre przyspieszenie. Jestem gadźeciarzem, dlatego zwracam baczniejszą uwagę na wyposażenie mojego auta. Ważne jest dla mnie staranne wykończenie, detale, takie jak np. przeszyta fotel, najlepiej kontrastową nitką, dużo skóry dobrej jakości, nie tylko na fotelach, ale tak naprawdę wszędzie, gdzie się tylko da. Cieszę się, gdy auto jest świetnie wytłumione.

Jakim samochodem pan teraz jeździ i co możemy znaleźć w jego wnętrzu?

– Posiadam range rovera z 2014 roku. To gadżet wprost idealnie dopasowany do moich potrzeb. Jest bardzo elegancki, dobrze się prezentuje, no i ma napęd na cztery koła. W środku znajduje się system nagłaśniający Meridian, złożony z 29 głośników. Jest taka zasada: im więcej posiadamy głośników o dużej mocy, tym przyjemniej słucha się muzyki cicho. Ja w samochodzie najczęściej sięgam po muzykę klasyczną, włączam też radio.

Ciekawym gadżetem jest również system wykorzystujący sonar do pomiaru głębokości przeszkody wodnej (głębokość brodzenia to 110 cm). Cenię także dzielony ekran. Gdy prowadzę i spoglądam na nawigację, siedzący obok mnie pasażer może np. oglądać film. Range rover nie jest może tak naszpikowany gadżetami, jak najnowsze modele BMW czy audi, nie ma stałego

połączenia z internetem, ale na moje potrzeby jest idealny.

Może jednak jest jakieś niezrealizowane dotąd motoryzacyjne marzenie?

– Przyznaję się, mam takie. To aston martin. Może kiedyś uda mi się je zrealizować... Ten samochód ma swój niepowtarzalny styl, jest elegancki, silnik brzmi idealnie, no i lubię filmy z Jamesem Bondem.

Pierwszy kupiony przez pana samochód to...

– Maluch. Miło go wspominam. Jakościowo co prawda fatalny, ale był to mój pierwszy własny pojazd. Jeździłem także oplem corsa, mazdą 626, citroenem C3, subaru legacy, forester i STi, BMW M6 i X6. Żadnego zakupu nie żałuję, każde z tych aut było dobre w momencie, gdy się na nie decydowałem.

Jak długo ma pan prawo jazdy?

– Od 1992 r. Zdecydowałem się na to dosyć późno, bo miałem już wtedy 24 lata. Egzamin nie sprawił mi większego problemu, ale realia były inne, choćby z powodu znacznie mniejszego natężenia ruchu.

Z kolei dwanaście lat później zdobyłem uprawnienia potrzebne do prowadzenia motocykli. Motocyklową pasją zaraził mnie mój kolega Marek Szwarz, z którym pracowałem wówczas nad nową czołówką i oprawą muzyczną „Wiadomości”. Jeździłem już suzuki SV650 czy hondą fireblade. Teraz bardzo chętnie poruszam się po Warszawie moją vespą. Skuter to idealny miejski środek transportu. Można na nim jeździć nawet w garniturze.

Tak mocno we znaki dają się wielkomiejskie korki?

– W zasadzie to nie tak bardzo. Akurat mieszkam w takim miejscu, że jakoś szczególnie często mnie ten problem nie dotyka. Jednak jeśli zdarzy mi się stać w korku, jestem spokojny, staram zachowywać się rozsądnie i robić wszystko, żeby nie utrudniać innym życia. Chciałbym, żeby wszyscy polscy kierowcy pamiętali o kilku ważnych zasadach. Pierwsza to taka, żeby pierwszy bieg włączać przed zapaleniem się zielonego światła. Jeśli zrobimy to później, płynność poruszania się aut w korku jest dużo mniejsza. Z oczywistych względów nie należy też zоста-

wiać pomiędzy samochodami dużego, niepotrzebnego odstępu. Kiedy zbliżamy się do zwężenia jezdni, powinniśmy dojeżdżać do niego dwoma pasami, potem poruszać się na zamek. Wtedy przemieszczanie się w korkach stanie się dużo łatwiejsze.

Jak, na tle innych nacji, ocenia pan umiejętności i temperament polskich kierowców?

– Z umiejętnościami jest dobrze, coraz lepiej. Trzeba pamiętać, że nasze drogi wciąż nie są najlepszej jakości, więc mam wrażenie, że jesteśmy bardziej skupieni i napięci. Czasami brakuje życzliwości, jaką zaobserwowałem na australijskich czy brytyjskich drogach.

A mają ją polscy policjanci?

– Nigdy jeszcze nie spotkałem się z sytuacją, w której byliby dla mnie nieuprzejmi. Nie mam żadnych nieprzyjemnych wspomnień związanych z policjantami. Zawsze byli profesjonalni i kulturalni.

Jednak mam pewne zastrzeżenia dotyczące polityki karania polskich kierowców. Odnoszę wrażenie, że pewne działania zupełnie nie służą poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tylko zarabianiu pieniędzy. Mówię tu choćby o niestacjonarnych fotoradarach, które często są poustawiane w miejscach, gdzie być ich nie musi. Z kolei tam, gdzie powinno się je umieścić, często ich brakuje.

Uważam, że największym zagrożeniem na polskich drogach nie jest duża, zdaniem niektórych Polaków, prędkość, z jaką poruszają się kierowcy, tylko niedostosowanie jej do warunków na drodze, nagminne rozmawianie przez telefon podczas jazdy, bez używania zestawu głośnomówiącego, pisanie SMS-ów oraz poruszanie się samochodem pod wpływem alkoholu. Takie zachowania powinno się eliminować w pierwszej kolejności.

Uważa się pan za dobrego kierowcę?

– Nie myślę w ten sposób. Staram się jeździć dynamicznie, ale bezpiecznie. Mam ograniczone zaufanie do swoich umiejętności, co pewnie nieraz uratowało mi życie. Dobrzy kierowcy to zawodowi kierowcy rajdowi. Bo to oni potrafią panować nad autem praktycznie w każdych okolicznościach. ■



PIOTR RUBIK

urodził się 3 września 1968 roku w Warszawie. Od dziecka kształcił się jako wiolonczelista. Na swej artystycznej drodze współpracował z wieloma wybitnymi wykonawcami, pisząc dla nich utwory, akompaniując jako pianista czy prowadząc koncerty jako dyrygent. Jako producent muzyczny zrealizował przeszło 30 albumów, między innymi Michała Bajora czy Małgorzaty Walewskiej. Jego pierwszym dużym przebojem był „Dotyk”, śpiewany przez Edytę Górniak. Pisze muzykę filmową (m.in. „Ja wam pokażę”, „Rys”). Jego utwory promowały duże polskie produkcje filmowe, takie jak „Quo vadis” czy „Zemsta”. Jest twórcą sygnałów radiowych i telewizyjnych (m.in. „Wiadomości”, „Tomasz Lis na żywo”, oprawa programu I Polskiego Radia). Największą popularność przyniosły mu wielkie formy wokально-instrumentalne, takie jak oratoria „Tu es Petrus” czy „Psałterz wrześnieowy”. Przeboje z tych dzieł – „Niech mówią, że to nie jest miłość” (uznana za polską piosenkę wszech czasów w plebiscycie Radia Zet) czy „Psalm dla ciebie” przez wiele tygodni utrzymywały się na szczytach list przebojów. Płyty Piotra Rubika sprzedawały się w setkach tysięcy egzemplarzy. Kompozytor jest laureatem wielu nagród, m.in. pierwszego miejsca na Festiwalu Jedyńki w Sopocie w 2005 roku, Super Jedyńki za płytę roku oraz dla najpopularniejszego wykonawcy w 2006 roku, Wiktora 2006, Telekamery 2007, 1 miejsca na festiwalu TOPtrendy w 2007 roku (kolejne statuetki TOPtrendy otrzymał też za 2008 i 2009 rok), Teraz Polska 2007, Róż Gali 2007. Niedawno otworzył w Warszawie Przedszkole Muzyczne Rubik Music School.

Dobre, bo z Francji!

W świecie motoryzacji pełno jest uprzedzeń i obiegowych opinii. Któż nie słyszał, że nie kupuje się francuskich samochodów, bo są awaryjne i kosztowne w obsłudze serwisowej. To krzywdzące uogólnienie.

Francuskie koncerny mają na koncie kilka wpadek. Przez ich pryzmat nie można jednak spoglądać na cały dorobek firm znad Sekwany. Nie zabrakło w nim innowacyjnych, świetnie wyposażonych czy zaskakujących komfortem modeli. Zdecydowana większość rozwiązań technicznych okazuje się trwałą. Wątpiącym przypominamy chociażby o turbodieslach z francuskim rodowodem, które są montowane pod maskami samochodów różnych marek – od Mercedesa poprzez Mini i Nissana na Suzuki, Toyocie i Volvo skończywszy.

■ Peugeot 107 (2005 – 2014); od 8 tys. zł

Następca kultowego peugeotota 106 okazał się bardzo solidnym i cenionym samochodem. Jest owocem współpracy koncernu PSA z Toyotą. Japoński koncern dostarczył trzycylindrowy silnik 1.0 VVT-i, za którego produkcję odpowiada fabryka w Wałbrzychu. Kompletnie „trojczki” opuszczały mury zakładu w Kolonie w Czechach. Peugeot 107 różni się od citroëna C1 oraz toyoty aygo pojedynczymi detalami stylistycznymi. Z mechanicznego punktu widzenia to identyczne konstrukcje, które można polecić osobom szukającym solidnego i oszczędnego samochodu do miasta.

Nawet obcesowo traktowany peugeot 107 1.0 zużywa najwyżej 6 l/100 km. Kto chciałby zaoszczędzić 0,5 l/100 km, może wybrać głośniej-



szy i mniej dynamiczny silnik Diesla – 54-konne 1.4 HDi. Nie polecamy tej jednostki. Podczas jazdy na krótkich dystansach nie będzie w stanie osiągnąć temperatury roboczej, co nie jest zdrowe dla silnika, jak również utrudnia ogrzanie wnętrza w zimowe dni. Dyskusyjnym dodatkiem jest również powolna, zautomatyzowana skrzynia Sensodrive. Perfekcyjna nie okazuje się manualna przekładnia. Przy większych przebiegach włączanie dwóch pierwszych biegów bywa utrudnione lub pojawiają się zgrzyty, przypomi-

nające o słabej kondycji synchronizatorów. Jazda w cyklu miejskim przyspiesza zużycie tarczy sprzęgła. Wytrzymuje zwykle 100 tys. km. Użytkownicy peugeotów 107 skarżą się też na wycierające się bębniarki zamków oraz przepuszczające wodę uszczelki. Trwałością zaskakują natomiast jednostki napędowe, elementy zawieszenia oraz pokładowa elektryka.

Niewielkie nadwozie jest w stanie pomieścić cztery osoby o wzroście ok. 1,8 metra, zapewniając im akceptowalną ilość miejsca na nogi i głowy. Przedział pasażerski urósł kosztem bagażnika – symboliczne 139 litrów jest ekwiwalentem kilku małych siatek z zakupami. Zainteresowany zakupem peugeotota 107 musi pogodzić się ze spartańskim wnętrzem. Zabrakło m.in. tapicerki na górnych częściach drzwi, centralnych nawiewów powietrza czy zamykanych schow-

ków. Liczne egzemplarze nie mają klimatyzacji. Nie będą najlepszym wyborem – odsprzedaż auta bez praktycznego dodatku staje się coraz trudniejsza; zwykle trzeba pogodzić się z koniecznością zejścia z ceny wywoławczej.

■ Citroën C5 (2001 – 2008); od 6 tys. zł

Francuskie samochody są utożsamiane z zawieszzeniami świetnie tłumiącymi nierówności. Ogromny wkład w zbudowanie tej opinii miały hydropneumatyczne konstrukcje Citroëna. Układ zastosowano m.in. w modelu C5. Hydropneumatyka utrzymuje nadwozie w poziomie nawet po maksymalnym załadunku bagażnika, jak również pozwala na zwiększenie prześwitu, co ułatwia pokonywanie zniszczonych odcinków dróg lub forsowanie wysokich krańców. Hydropneumatyczne zawieszenia citroënów są trwałe i relatywnie tanie w naprawach. Pod jednym warunkiem – dogląda ich wyspecjalizowany warsztat, który na bieżąco diagnozuje i usuwa nieprawidłowości. Najczęściej stwierdzane są wycieki płynu LDS. Odwle-





nił się w okresie gwarancyjnym, silnik był wymieniany. Z dystansem należy podejść do diesli 1.9 dCi oraz 2.2 dCi, które bywają trapiące przez awarie turbosprężarek i problemy z układem korbowo-tłokowym. Najgorszym scenariuszem jest obrócenie panewki, które zmusza do przeprowadzenia kapitalnego remontu silnika. Znacznie bezpieczniejszy będzie 2.0 dCi. Opracowany we współpracy z Nissanem diesel z łańcuchowym napędem rozrządu jest trwały i ekonomiczny. Szkoda, że został wprowadzony dopiero w 2006 roku, a samochody z nim są wyraźnie droższe od pozostałych. Kto nie pokonuje rocznie mnóstwa kilometrów, nie powinien skreślać benzynowej dwulitrowki. Kulturalny i dobrze wyciszony silnik na trasie staje się oszczędny. Potrafi zużyć ok. 8 l/100 km. Wiele samochodów zostało wyposażone w instalację LPG, która dobrze współpracuje nawet z doładowaną wersją silnika 2.0. Mocarne 3.5 V6 jest szybkim i kosztownym przerosłem formy nad treścią – dodajmy, że jednostka jest mutacją silnika stosowanego w sportowym nissanie 350Z. Poza tym w espace znalazły się komponenty stosowane w innych modelach koncernu Renault – m.in. lagunie i vel satsie. Taka polityka ułatwia naprawy. Mechanikom rozwiązania techniczne nie są obce, a na rynku nie brakuje markowych zamienników oraz używanych podzespołów. Najczęściej trzeba naprawiać elektronikę. W używanych egzemplarzach konieczna może być wymiana elementów zawieszenia, przegubów czy sprzęgła wraz z dwumasowym kołem zamachowym.

Zdania na temat francuskich samochodów są skrajnie podzielone. Kto raz się do nich przekona, później rzadko wybiera niemieckie bądź japońskie auta. Negatywne opinie studzą zapał wielu osób i przyczyniają się do szybkiej utraty wartości przez francuskie samochody. Bywają o kilka tysięcy złotych tańsze od porównywalnych modeli z innych krajów – często niesłusznie.

Łukasz Szewczyk

kanie napraw powoduje kolejne problemy. Największa liczba nieprawidłowości jest wykrywana w najstarszych samochodach. Ich topniejąca wartość zniechęca kierowców do wydawania pieniędzy na serwis. Świeższe egzemplarze, szczególnie wyprodukowane po modernizacji przeprowadzonej w 2004 roku, są bardziej zadbane. Przekonują też bardziej dopracowaną elektroniką i staranniej wykończonym wnętrzem. Bez względu na wersję citroën C5 imponuje przestronnością przedziału pasażerskiego oraz pojemnością bagażnika. Atutem modelu jest bogate wyposażenie. Klimatyzację, komputer pokładowy czy elektrycznie sterowane szyby są we wszystkich samochodach.

Użytkownicy modelu muszą zmagać się z wieloma drobnymi, ale irytującymi usterkami. Pękające klamki, niesprawności hamulca postojowego, zatkane spryskiwacze szyb, matowiejące klosze reflektorów, często przepalające się żarówki czy wycieki oleju to niektóre z nich. Przestrzegamy przez benzynowym motorem 2.0 HPI z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Jest trudny w naprawach, a jego konstrukcja wyklucza montaż instalacji LPG. Pozostałe silniki z zapłonem iskrowym są trwałe. Oczywiście eksploatacja flagowego 3.0 V6 nie będzie należała do tanich. Złego słowa nie sposób powiedzieć o jednostkach wysokoprężnych. Najpopularniejszy silnik – 2.0 HDi – jest zarazem najbardziej udany. Zapewnia niezłe osiągi, spala 6 – 7 l/100 km i nie irytuje awariami. Kto obawia się wydatków serwisowych, powinien wybrać 90-konne 2.0 HDi, pozbawione dwumasowego koła zamachowego oraz turbosprężarki o zmiennej geometrii.

■ Renault espace (2002 – 2014); od 9,5 tys. zł

Jednym z najbardziej udanych modeli Renault jest rodzinny espace. Czwartha generacja pojemnego vana zadebiutowała w 2002 roku. W latach 2006, 2010 i 2012 samochód przechodził

kurację odmładzającą. Trzeba przyznać, że oryginalne linie starzeją się wolno. Nawet espace z pierwszych lat produkcji wciąż cieszą oko. Szczególnie gdy postawimy je obok produkowanych w podobnym okresie citroëna C8 i peugeot 807. W szerokim i wykończonym niezłymi materiałami wnętrzu espace nie brakuje pojemnych schowków i uchwytów na napoje. Europejski rynek nie zgotował jednak pełnowymiarowym vanom ciepłego przyjęcia. Na ich zakup decydowały się wyłącznie osoby, które potrzebowały 7-osobowego auta z prawdziwego zdarzenia. Reszta wybierała SUV-y lub kompaktowe vany. Espace występowało w podstawowej wersji oraz powiększonej grand, z wydłużonym o 65 mm rozstawem osi. Możliwość przesuwania, obracania i demontowania foteli ułatwia aranżację wnętrza.

Paleta silników jest spora, co jednak nie ułatwia znalezienia optymalnej wersji. Odradzamy 3.0 V6 dCi. Opracowany przez Isuzu diesel ma poważną wadę konstrukcyjną – osiadającą tuleje cylindryczne. Jeżeli mankament ujawni



Ciekawostki z historii

Początek nowego roku to okres sprzyjający głównie planowaniu przyszłości. Jednak często w tym czasie sięgamy także do wspomnień. Niejednokrotnie dotyczą one jedynie roku minionego bądź kilku lat wstecz. W tym artykule sięgną trochę dalej.

Powoli przyzwyczailiśmy się do rosnącej liczby pojazdów poruszających się po coraz nowocześniejszych polskich drogach, ulicznych korków czy permanentnego deficytu miejsc parkingowych. Jednak warto czasem przypomnieć sobie pojazdy, które poruszały się po polskich drogach blisko 50 lat temu, i jakie wówczas obowiązywały zasady ruchu.

■ Samochody, zaprzęgi, rowery, drogi...

Ciekawą lekturę i jednocześnie skarbnicę wiedzy na ten temat stanowi broszura wydana w 1966 roku przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności pt. „Zasady ruchu pojazdów zaprzęgowych”. Już sam proces wydawniczy wydaje się ciekawy – tekst oddano do składu w maju 1965 roku, a podpisano do druku... w maju roku następnego. Druk ukończono w lipcu 1966 roku. Broszura wydana jest na podstawie przepisów zawartych w Rozporządzeniu Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1 października 1962 roku w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz.U. nr 61, poz. 295), z przeznaczeniem dla ludności wiejskiej.

Ze wstępu dowiadujemy się, że 1964 roku na terenie całego kraju odnotowano 21937 wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 2313 osób, a 20798 zostało rannych. W tym czasie po polskich drogach poruszało się około 2 milionów pojazdów samochodowych, ponad 2 miliony pojazdów zaprzęgowych i ponad 5 milionów rowerów. Brak danych na temat liczby motocykli, choć krajowy przemysł wytwarzał je wówczas pełną parą.

Definicja drogi obejmuje drogę publiczną, tj. jezdnię drogi, ulicy, placu, miejsca postoju pojazdów, mostu, wiaduktu, tunelu łącznie z poboczem, chodnikiem lub ścieżką. Obszar zabudowany oznaczał wówczas zgrupowanie co najmniej trzech zabudowań znajdujących się bezpośrednio przy drodze, ulicy lub w odległości nie



większej niż 15 m od krawędzi jezdni. Światło odbłaskowe oznaczało natomiast szkiełko lub płytkę odbłaskową, świecące pod wpływem padającego na nie światła (folie odbłaskowe nie były wówczas w użyciu).

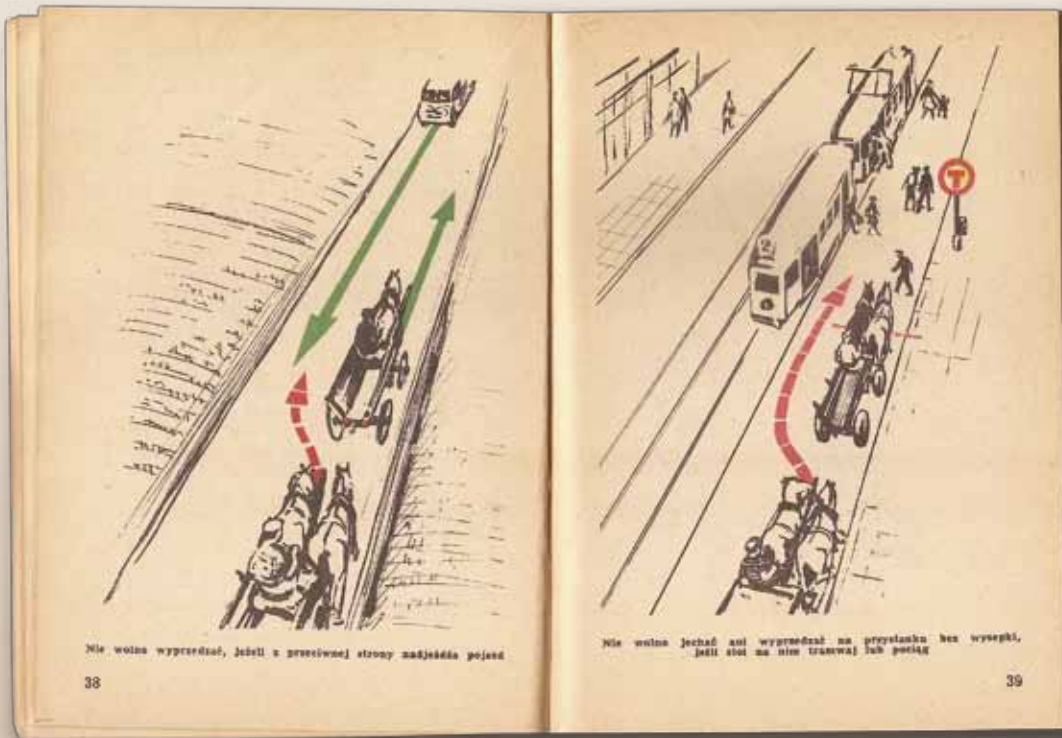
Drogi publiczne obejmowały trzy kategorie dróg (obecnie cztery): państwowe, lokalne i zakładowe, przy czym te ostatnie trudno uznać za publiczne w rozumieniu obecnych przepisów, stąd praktycznie sieć dróg publicznych obejmowała wówczas jedynie drogi państwowe i lokalne, w tym wszystkie osiedlowe (dziś wewnętrzne lub strefy ruchu).

■ Dwa dyszle

Od stycznia 1966 roku każdy pojazd zaprzęgowy korzystający z drogi twardej (tj. drogi, po której

jeżdżą pojazdy samochodowe) powinien być wyposażony nocą w dwa światła białe widoczne z przodu i dwa światła czerwone widoczne z tyłu, umieszczone z prawej i lewej strony pojazdu. Światła te powinny być także zapalone w czasie postoju pojazdu. Podobnie rozmieszczone powinny być również światła odbłaskowe. Identyfikacji pojazdu służyła tabliczka adresowa o wymiarach minimum 25x15 cm, z imieniem i nazwiskiem oraz adresem zamieszkania właściciela lub nazwą i adresem gospodarstwa rolnego, zakładu przemysłowego czy instytucji. Jeśli właściciel posiadał kilka pojazdów zaprzęgowych, to na tabliczce należało umieszczać dodatkowo kolejny numer pojazdu.

Po drodze publicznej nie mogły poruszać się pojazdy zaprzęgowy, których wysokość (np. załadowanych zbożem) przekraczała 4 m, a szerokość 2,5 m. Jeżeli wóz ciągnął jeden koń, to powinien być zaprzężony w hoble (dwa dyszle). W przypadku jednego dyszla trudniej bowiem panować nad pojazdem, co może być niebezpieczne. Kierującemu pojazdem zaprzęgowym nie można było wsiadać i wysiadać w czasie jazdy, spać podczas jazdy, wypuszczać z rąk lejcy, wystawiać bata poza boczne krawędzie pojazdu oraz pozostawiać pojazd bez opieki i niezabezpieczonego przed ruszeniem. Kierowca pojazdem zaprzęgowym po drogach państwowych mogły osoby minimum 18-letnie, na pozostałych drogach (lokalnych i zakładowych) osoby, które ukończyły lat 14. W przypadku transportu zarobkowego obowiązywało posiadanie karty woźnicy, którą uzyskiwało się po zdaniu egzaminu ze znajomości przepisów ruchu drogowego. Wydawaniem kart zajmowały się wydziały komunikacji przydzielnicy powiatowej rady narodowej, właściwe dla miejsca zamieszkania woźnicy. Prezydium wojewódzkiej rady narodowej mogło też wprowadzić obowiązek posiadania



karty woźnicy przez wszystkich kierujących pojazdami zaprzęgowymi.

■ **MO czuwa**

Katalog znaków ostrzegawczych obejmował 25 znaków, zakazu trzydzieści (w tym okrągły znak STOP), nakazu jedenaście, a informacyjnych trzynaście. Nie było odrębnego symbolu znaku zakaz zatrzymywania się, a jego znaczenie stanowił znak zakazu postoju z tabliczką o treści „Zakaz zatrzymywania się” (tło białe, litery czarne). Oznakowanie poziome obejmowało linie ciągłe i przerywane, przy czym nie stosowano linii podwójnej ciągłej, a jedynie tam, gdzie linię ciągłą można było przekraczać, stosowano obok linii ciągłej dodatkowo linię przerywaną. Ponadto na jezdni mogły być umieszczane strzałki i napisy. Przejścia dla pieszych oznaczano głównie liniami ciągłymi poprzecznymi. Dopuszczano też stosowanie pasów typu zebra. Podobnie jak dziś w obrębie przejścia pieszy miał pierwszeństwo przed pojazdami. Sygnały dla pieszych i pojazdów także pozostały bez zmian w zakresie ich barwy, jednak nie

stosowano symboli pieszych na soczewkach oraz sygnałów kierunkowych dla pojazdów.

Zabronione było poruszanie się pojazdem po drogach publicznych w stanie nietrzeźwym, przy czym wyróżniano już wówczas stan wskazujący na spożycie alkoholu i stan nietrzeźwości. Limity zawartości alkoholu we krwi pozostały do dziś niezmiennie. Kontrolę nad ruchem drogowym

sprawowali funkcjonariusze Milicji Obywatelskiej.

Broszura zawiera szereg ilustracji i schematów obrazujących zasady korzystania z dróg publicznych kierującym pojazdami zaprzęgowymi.

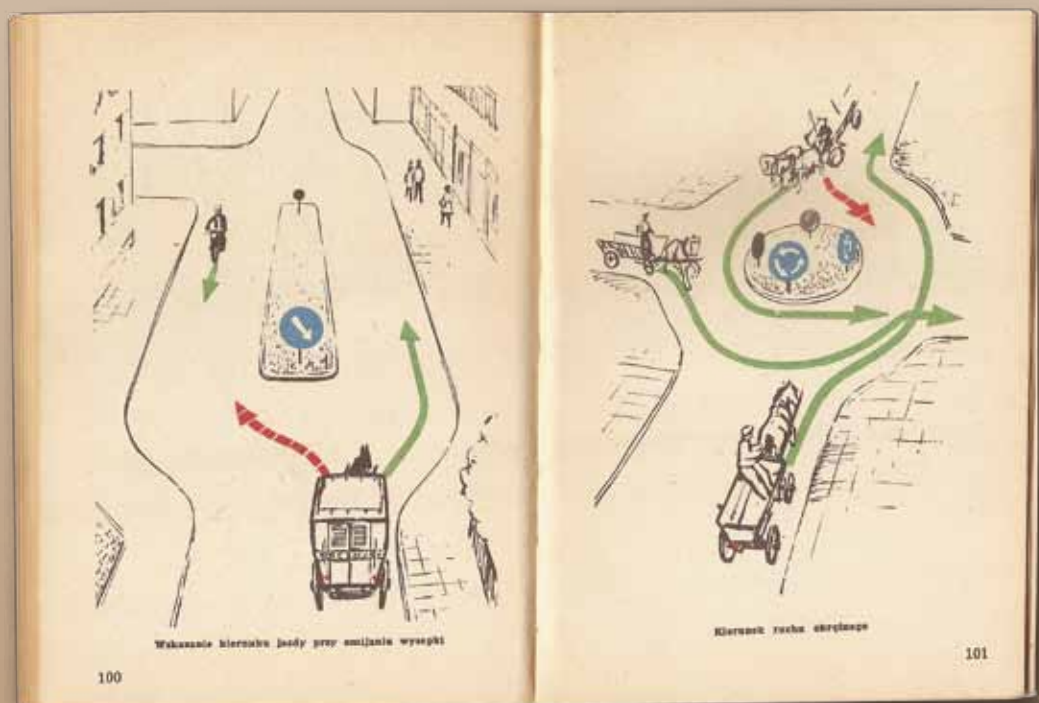
Podobnych publikacji na temat obowiązujących przepisów i zasad ruchu drogowego ukazało się w ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat bardzo wiele, a po ich lekturze można uświadomić sobie, jak ewaluowały w czasie, gdy sieć drogowa była systematycznie rozbudowywana i modernizowana przy ciągłym wzroście natężenia ruchu pojazdów, zmianie ich struktury rodzajowej i parametrów technicznych.

Jedno niestety pozostało niezmiennie – polskie drogi nadal nie należą do najbezpieczniej-

szych. Oby 2015 rok zbliżył nas co najmniej do średniej europejskiej w statystykach zdarzeń drogowych i ich skutków. Tego życzył wszystkim użytkownikom polskich dróg.

Marek Wierchowski,

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



Resume instruktorskiej wiedzy

Kilka tygodni po powstaniu mojego ostatniego tekstu, opublikowanego w grudniowym numerze „Szkoły Jazdy”, oniemiałem z wrażenia. Kilka osób zdało mi relacje z obowiązkowych warsztatów dla instruktorów. Od tego czasu sam nie wiem, co zrobić z tą naszą nauką jazdy...



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

Zeby nie trzymać nikogo w niepewności, powiem wprost: chodzi o zatrważająco niski poziom wiedzy instruktorów... Przykłady znajdują się poniżej. Mam nadzieję, że osoby niedostatecznie wyedukowane przeczytają ten artykuł, wezmą się do roboty i sumiennie przestudiują zasady ruchu drogowego. Proszę się nie gniewać na mnie, że generalizuję. Ale nie oszukujmy się – obecnie zdecydowana większość instruktorów nauki jazdy nie zna dokładnego brzmienia wielu popularnych przepisów. Co zatem ciekawego można się dowiedzieć od instruktorów nauki jazdy kategorii B?

■ Zasady obowiązujące przy lewoskręcie

Kursant pyta: dlaczego skręcając w lewo ustępuje się pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z przeciwnika? Warianty odpowiedzi są zatrważające:

- Należy zastosować zasadę prawej ręki. Kiedy trochę ustawisz swój pojazd do skrętu w lewo, to masz tych z przeciwnika po prawej stronie. Dlatego ich przepuszczasz.
- Musisz przepuszczać tylko na małych skrzyżowaniach, bo na większych, kiedy już uda ci się wjechać na drogę główną, masz już pierwszeństwo.
- Bo tak jest na egzaminie!

Jak słucham takich rzeczy, to ręce mi opadają! Czy szanowni instruktorzy nie słyszeli kiedyś o tym, że tak stanowi przepis prawa o ruchu drogowym? Tyle! Najgorsze w tym wszystkim jest to, że w owych warsztatach, na których pytanie padło podczas zajęć teoretycznych, udział brało również kilku instruktorów z uprawnieniami egzaminatora (na szczęście chyba dyrektor WORD miał nosa i ich nie zatrudnił). Oni również mocno upierali się przy pierwszym stanowisku z przedstawionej przeze mnie wyżej listy.



■ Znajomość znaków drogowych

Uwaga, to nie jest żart! Jeden z uczestników warsztatów (przypomnę, że to instruktorzy!) próbował znaleźć różnice między znaczeniem znaku C-5 i D-3. Pewnie kojarzycie takie pytania z testów. Samochód dojeżdża do skrzyżowania, za nim jest znak D-3, a pytanie brzmi: czy na tym skrzyżowaniu można skręcić w lewo lub prawo? No i wyobraźcie sobie, znalazł! Twierdził, że oba znaki różnią się grubością strzałki, a co do znaczenia – są tożsame! Przecież to jakiś obłąd!

■ Eco-driving

Zawsze dziwiłem się, dlaczego taki postrach się wśród instruktorów konieczność nauczania ekonomicznej jazdy samochodem. Już pominię fakt, że niektórzy w swoich wypowiedziach używają terminu „eco-driving”, bo to zapewne zwykłe przejęzyczenie.

Wielokrotnie, chociażby na łamach „Szkoły Jazdy”, instruktorzy techniki jazdy pisali o zasadach oszczędnej jazdy samochodem. Są one tak proste i zrozumiałe, że przeciętny kierowca po szkoleniu trwającym około trzech – czterech godzin potrafi zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 30 proc. w stosunku do poprzedniego stylu jazdy. Co zatem jest niezrozumiałego dla wielu koleżanek i kolegów z branży? A może to nie jest takie trudne, tylko pracując po czternaście godzin dziennie, żeby zaro-

bić na życie, nie ma zwyczajnie czasu na poznanie tych zasad?

■ Skrzyżowania o ruchu okrężnym

To jeden z najczęściej dyskutowanych i kontrowersyjnych tematów, jakie znam. Ale znów, o ile dyskusja ma poziom i zahacza o kwestie merytoryczne – jest super. Gorzej, kiedy padają twierdzenia, które powalają z nóg. Oto coś ciekawego w ostatnim czasie dowiedziałem się od instruktorów uczących na ulicach Poznania:

- Z ronda z sygnalizacją świetlną wyjeżdża się bez zastanowienia, bo przecież ci, co wyjeżdżają z ronda, zawsze mają pierwszeństwo! O, zgrozo...
- Z ronda trzeba wyjeżdżać prawym pasem, „bo tak jest na egzaminie”. Czy i kiedy należy włączać kierunkowskazy podczas jazdy na rondzie? „Włączaj gdzie się da – nie zaszkodzi”.

Drodzy instruktorzy! Chyba czas najwyższy wziąć się za siebie, podnieść poziom swojej wiedzy, czytać, dowiadywać się i przede wszystkim rozumieć przepisy. Odnoszę wrażenie, że wprowadzona w życie ustawa o kierujących i szereg rozporządzeń doprowadziły do tego, że również instruktorzy zapomnieli o prawie o ruchu drogowym oraz podstawowych zasadach na drodze! Jak można tłumaczyć kursantom przepisy, których się nie zna i dorabiać jeszcze do tego jakieś idiotyczne teorie? Przecież tak zwyczajnie nie wypada! ■



GWARANCJA DOBRYCH ZAKUPÓW

- ✓ Wszystko dla OSK - dostępne on-line.
- ✓ Doskonała obsługa, krótkie terminy realizacji, pewność i solidność dostaw.
- ✓ Ceny specjalne dla zarejestrowanych użytkowników.

Szkolenie kandydatów na kierowców



Podręczniki dla kursantów
Programy dla kursantów
Programy dla wykładowców
Testy i egzaminy
Zestawy

Szkolenie kierowców zawodowych



Szkolenia okresowe
Kwalifikacja wstępna
Szkolenia ADR

Wyposażenie Ośrodka



Dzienniki Ustaw
Wyposażenie sali
Wyposażenie placu manewrowego
Alkomaty

Wyposażenie pojazdu



Samochód osobowy
Motocykl
Ciężarówka, autobus
Naklejki

Sklep internetowy e-kierowca oferuje pełny asortyment materiałów niezbędnych do prawidłowego i sprawnego funkcjonowania ośrodka. To doskonała alternatywa dla tych, którzy preferują zaopatrywanie się w potrzebne artykuły na bieżąco, w odpowiedzi na doraźnie zaistniałe potrzeby. Dlatego sklep internetowy e-kierowca oferuje przejrzyste kryteria wyszukiwania potrzebnych produktów, przyjazny interfejs oraz uproszczone procedury zamówień i płatności.

Ośrodki, które zarejestrują się w sklepie e-kierowca, automatycznie otrzymują dodatkowy rabat na pełny asortyment.

ZAPRASZAMY NA STRONĘ:

www.sklep.e-kierowca.pl

Lampa Aladyna

Najczęściej osoby szkolone przyjmują kurs nauki jazdy takim, jaki jest. Bez większego zastanowienia wsiadają do samochodu i według wskazań instruktora próbują jeździć. Rzadko spotykamy kursantów pytających o rodzaj napędu czy systemy bezpieczeństwa, które mamy w danym samochodzie. Jeśli instruktor sam nie omówi kilkakrotnie podczas kursu działania pewnych mechanizmów, to szanse wykształcenia świadomego kandydata na kierowcę są małe.

■ Teoria i praktyka

Od 2016 roku wejdzie obowiązek odbycia szkoleń o ryzyku drogowym w ODTJ. Dla przypomnienia, każda osoba, która zdobędzie prawo jazdy, zostanie zobowiązana do odbycia kursu bezpiecznej jazdy między czwartym a ósmym miesiącem od momentu zdania egzaminu. Tego typu kursy prowadzone są w niektórych ODTJ-tach już od wielu lat. Oczywiście nie są obowiązkowe. Jednak wiele szkół nauki jazdy przy współpracy z ODTJ-ami z powodzeniem podnosi świadomość młodych kierowców. Co pokazuje nasza wewnętrzna statystyka oraz wnioski instruktorów techniki jazdy?

Otóż osoby młode, trafiające na tzw. szkolenie o ryzyku drogowym do ośrodków doskonalenia techniki jazdy, zazwyczaj prezentują bardzo niski poziom wiedzy motoryzacyjnej. Muszę oczywiście przyznać, że postęp w statystykach bezpieczeństwa jest obiecujący i należy optymistycznie patrzeć na wyniki badań, jednakże nadal mamy do czynienia z masową tragedią na drogach.

Dziesięć lat temu na pytanie o pasy bezpieczeństwa na kursie prawa jazdy trzy czwarte sali odpowiadało, że raczej się je zapina, ale nie zawsze. Dziś 90 proc. kursantów deklaruje, że zapinanie pasów ma w nawyku. To ogromny postęp, ale jednocześnie jedynie połowa sukcesu.

Większość kursantów na szkoleniu z ryzyka drogowego zapina pasy nieprawidłowo. Najczęściej leżą niedbale na brzuchu, na kurtce, poskręcane, a przede wszystkim niedopięte do ciała. Takie korzystanie z pasów bezpieczeństwa zmniejsza szanse na wykorzystanie ich funkcji.

■ Każdy szczegół ma znaczenie

Skąd ci młodzi ludzie mają wiedzieć, jak ważny jest każdy szczegół pozycji za kierownicą, skoro tak mało się o tym mówi? Czy wiemy o tym, że pas bezpieczeństwa podczas zderzenia rozciąga się o kilka centymetrów, odbierając energię kinetyczną naszego ciała i minimalizując w ten sposób ryzyko uszkodzenia narządów wewnętrznych? Dlaczego o tym nie mówić?! Dlatego właśnie po każdej poważniejszej kolizji bezwzględnie wymieniamy pas bezpieczeństwa na nowy.

Jest mnóstwo materiałów wideo w internecie, które obrazują działanie systemu bezpie-

czeństwa biernego. W zwolnionym tempie oglądamy, jak funkcjonują pirotechniczne napinacze pasów bezpieczeństwa, poduszki powietrzne i wiele innych. Warto omówić każdemu kursantowi działanie poszczególnych elementów podczas określonych zdarzeń drogowych. Każdy szczegół ma znaczenie.

■ Telefon do przyjaciela

Czy wiemy, dlaczego zabroniona jest jazda samochodem, w którym system ABS uległ awarii? Przecież większość kierowców nie przejmuje się zepsutym czujnikiem ABS i jeździ dalej. Nie mając świadomości, że system ABS jest integralnym elementem układu hamulcowego i jazda z taką awarią może skończyć się tragedią. Gdy nie funkcjonuje ABS, nie działają także elektroniczne korektory siły hamowania i dynamiczny rozdział ciśnienia na poszczególne koła. Pojazd tak upośledzony może zachować się nieprzewidywalnie w awaryjnej sytuacji. O takich zagrożeniach osoby młode dowiadują się najczęściej w ODTJ-ach. Wiele z nich nie kojarzy praktycznie większości kontrolki z tablicy rozdzielczej.

Znane są przypadki, gdy młody kierowca dzwoni do bliskiej osoby po pomoc, bo włączyła się kontrolka zbyt niskiego ciśnienia oleju silnikowego i w słuchawce telefonu słucha: „zapaliła mi się lampa Aladyna”! Symboli i skomplikowanych nazw jest coraz więcej. Warto systematycznie omówić każdy przypadek możliwej awarii.

■ Teoretyczny bełkot

Gdy pytamy na szkoleniu o poślizgi, hamowanie awaryjne, opony, to młodzi ludzie opowiadają niestworzone historie, często zasłyszane od rówieśników albo co gorsza od swoich bliskich. Niekiedy sami wymyślają przedziwne teorie, opierając się o sensację medialne albo wykrzystując swój ograniczony światopogląd. Problemów jest wiele.

Skoro ciągle bombardowani są informacjami na kursach, egzaminach, że minimalna wysokość bieżnika opony samochodu osobowego wynosi 1,6 mm, to nic dziwnego, że później tę zasłyszaną wartość kojarzą i nie rozumieją realnego zagrożenia. Bywałem na wielu prelekcjach instruktorów nauki jazdy, na któ-



rych niezmiernie rzadko słyszałem dodatkowe informacje oprócz zapisów prawnych. Jeśli beznamiętnie opowiada się o wymaganiach prawnych bez życiowego komentarza, to ci młodzi ludzie uwierzą w ten teoretyczny bełkot. Musimy sobie zdać sprawę, że w świecie młodych ludzi teraz niestety wszystko robi się na skrót, byle jak i żeby tylko zdać, zaliczyć. Należy wielokrotnie podkreślać na kursach, że granica bezpiecznej jazdy to 3,5 mm wysokości bieżnika. Musimy ciągle działać na wyobraźnię, opowiedzieć kilka historii, z których jasno wynika, jak bardzo niebezpieczny może być zakup używanych opon, w dodatku kompletnie nieopłacalny finansowo. Oczywiście wiemy, że tylko część naszych słuchaczy weźmie te informacje do serca, ale warto walczyć o każdego przyszłego świadomego kierowcę!

■ Zasyłane historie

Skoro dorośli, doświadczeni kierowcy powtarzają przy swoich dzieciach niesprawdzone teorie, to trudno się potem dziwić, że młody człowiek z pełnym przekonaniem wierzy w bajeczki, bo głównym autorytetem zawsze na początku są rodzice, znajomi, rodzina. Ewentualnie jeszcze autorytetami są kierowcy wyczynowi, którzy nie zawsze właściwie przekazują pożyteczne informacje w mediach. Czemu tak często słyszymy, że napęd na tył jest gorszy, trudniejszy, niebezpieczny?! A czy jest lepszy? Przecież te stwierdzenia nie mają nic wspólnego z fizyką.

Dlaczego młodzi ludzie ciągle narażeni są na skrajny punkt widzenia osób rzekomo doświadczonych za kierownicą? Niestety, jesteśmy mistrzami w tworzeniu reguł na podstawie jednego przypadku, do tego trudno przyjmujemy krytykę. Nie musimy upierać się tylko przy jednej opcji.

Fakty mówią same za siebie – większość sprawdzonych rozwiązań technicznych należy przede wszystkim zrozumieć i umieć zastosować. Jeśli kupimy samochód z przednim napędem, to musimy zdawać sobie sprawę z zalet i wad takiej konstrukcji. Czemu większość aut osobowych ma napęd na przednie koła? Wynika to z ekonomii, jest to po prostu tańsze rozwiązanie w produkcji i serwisowaniu. Cały świat przestawił się na samochody przednionapędowe, ale niekoniecznie dlatego, że są bezpieczniejsze. A co, jeśli kolejnym popularnym pojazdem w nauce jazdy będzie nowe Renault Twingo? Silnik z tyłu i napęd na tylne koła. Nagle zmieni się technika jazdy? Oczywiście, że nie.

■ Fizyka nie kłamie

Często na szkoleniach bezpiecznej jazdy pokazujemy młodym kierowcom, że rodzaj napędu nie powinien wpływać na bezpieczeństwo jazdy, bo właściwa technika jazdy jest wspólna dla większości samochodów.



Dodanie gazu to wzrost prędkości, energii, jednocześnie uniesienie się przodu samochodu. Co za tym idzie, koła przedniej osi, które odpowiadają na skręt, są niestety odciążone. W przypadku samochodów przednionapędowych nie dość, że mamy większy kłopot ze skrętem, to w dodatku łatwiej o zerwanie przyczepności podczas przyspieszania. W samochodach z napędem na tył odciążenie przodu poprzez dodanie gazu dokładnie tak samo skutkuje pogorszeniem skręcalności pojazdu, ale jednocześnie dociążające się koła osi tylnej dostają lepszą przyczepność, czyli znacznie łatwiej przemieścić moc na podłoże. Jednak w przypadku każdego rodzaju napędu agresywne posługiwanie się gazem może doprowadzić do utraty panowania nad pojazdem czy chociażby zerwania przyczepności kół napędowych i różnych niepożądanych tendencji.

Fizyka ruchu nie kłamie. Każdy pojazd może stać się podsterowny (poślizg poszerzający zakręt) lub nadsterowny (poślizg zacieśniający zakręt) w zależności od działania kierującego!

Z reguły przytoczone zjawiska nie powstają w pełnej izolacji, a utrata kontroli nad pojazdem powodowana jest przez wiele czynników. Gdy kierujący wpada w poślizg, z reguły opuszcza jezdnię poślizgiem czterokołowym, a niekiedy to nie poślizg jest powodem wypadnięcia z drogi. Temat bardzo szeroki. Chciałbym jednak zaakcentować, że powrót do tradycyjnych rozwiązań przeniesienia napędu na tylną oś może być strzałem w dziesiątkę w przypadku popularnych samochodów.

Ułożenie środka ciężkości bywa w takich pojazdach optymalne, a samochód przyspieszając działa zgodnie z fizyką ruchu, dociążając napędzane koła.

■ Kubeł zimnej wody

Mówi się wówczas o zjawisku dobrej trakcji. To innymi słowy efektywna praca koła, minimum uślizgu, buksowania. Szczególnie jeśli posługujemy się optymalną i bezpieczną techniką

jazdy, korzystanie z jakiegokolwiek rodzaju pojazdu będzie przyjemne i zrozumiałe.

W dodatku współczesne systemy kontroli trakcji (ASR/TCS) czy stabilizacji toru jazdy (ESC/ESP) stały się standardem w nowych samochodach sprzedawanych w UE od listopada 2014 roku. Działają coraz płynniej i efektywniej, zwiększając bezpieczeństwo czynne, ale bardzo ważne jest zrozumienie ich sposobu działania oraz pomocy, jaką oferują. Młody kierowca musi wiedzieć, czy takie systemy są w pojeździe szkoleniowym i jakie może być ich zachowanie.

Nie wiemy, czy po kursie nauki jazdy młody człowiek będzie miał okazję użytkować samochód częściej, czy sporadycznie, czy będzie to auto rodziców, czy może jego własne. Czy będzie wyposażone w system ABS, ESC, ASR? Nie wiemy też nic o jego napędzie. Dlatego szalenie ważne jest, żeby na kursach i szkoleniach stworzyć warunki do zapoznania się z przeróżnymi wariantami i sytuacjami drogowymi. Ale przede wszystkim istotne jest przekazywanie rzetelnych informacji o fizyce ruchu pojazdu. Pomoże to w zdobyciu właściwych nawyków bezpiecznej jazdy.

Przykre są informacje od świeżych kierowców, że na ich kursie nauki jazdy były tylko elementy przygotowujące do egzaminu... Nie słyszeli nigdy o jakichkolwiek systemach, bo instruktor z góry założył, że nie ma sensu mieszać im w głowie. Jeśli nie spróbujemy, to się nie przekonamy, jak wielu młodych ludzi da się wyedukować na wysokim poziomie. Jak wielu z nich potrzebuje inspiracji! Jak wielu z nich trzeba obudzić z marazmu, lenistwa umysłowego i cywilizacyjnego chaosu informacji. Instruktor nauki jazdy nierzadko będzie pierwszą osobą na drodze życiowej młodego kierowcy, która wyleje mu kubeł zimnej wody na głowę i uświadomi, jak ważny jest każdy szczegół dla bezpieczeństwa każdego z nas!

Adam Knietowski,
instruktor techniki jazdy,
koordynator szkoleń w ODTJ
Toruńska Akademia Jazdy,
specjalista systemów Mobileye

Wzmoczone kontrole, wysokie kary

W ubiegłym roku do kasy Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego wpłynęło aż 40 mln zł kar od osób, które nie posiadały OC. Rośnie też wysokość sankcji. Teraz za jazdę bez podstawowego ubezpieczenia właściciel samochodu osobowego zapłaci aż 3,5 tys. zł.

Wzrost liczby postępowań i przychodów z kar wynika przede wszystkim z usprawnienia procesu kontroli nieubezpieczonych oraz procesu egzekwowania sankcji za brak polisy OC – wyjaśnia Hubert Stoklas, wiceprezes zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. – Co istotne, do wykrywania nieubezpieczonych coraz skuteczniej wykorzystujemy prowadzoną przez fundusz bazę danych komunikacyjnych polis OC. Z kolei optymalizacja samego procesu windykacji kar spowodowała istotne skrócenie niektórych etapów tego postępowania z kilkunastu do kilku miesięcy.

■ Duży wzrost

W ciągu ostatnich kilku lat UFG wypracował własne narzędzia kontroli, dzięki którym sprawniej wykrywa przypadki braku polisy OC. Kontrole – m.in. wykrywanie przerw w ubezpieczeniu – odbywają się w oparciu o ogólnopolską bazę polis komunikacyjnych OC, czyli Ośrodek Informacji UFG (baza, z której powszechnie korzystają ubezpieczyciele, zawiera informacje o sprzeda-



nych polisach komunikacyjnych i wypłaconych z nich odszkodowaniach). W ciągu pierwszych trzech kwartałów ubiegłego roku – tylko dzięki analizie informacji w bazie funduszu – wykryto brak OC u ponad 10,3 tys. kierowców, czyli ponaddwukrotnie więcej, niż w analogicznym okresie 2013 roku. W tym czasie – tylko dzięki ustaleniom własnym UFG – wszczęto łącznie 18,6 tys. postępowań windykacyjnych (o 2 tys. więcej, niż na podstawie zawiadomień od policji). Do końca września, do zapłacenia kary za brak polisy OC, wezwano ponad 40 tys. właścicieli pojazdów (20 proc. więcej niż rok wcześniej).

■ Nieodpowiedzialność młodych mężczyzn

Kary za brak OC ustalone są na podstawie minimalnego wynagrodzenia za pracę w Polsce (według rozporządzenia Rady Ministrów, minimalne wynagrodzenie za pracę w 2015 roku wynosi 1750 zł). Podstawowa sankcja dla właściciela auta osobowego to dwukrotność minimalnego wynagrodzenia za pracę. Z kolei dla kierowcy ciężarówek – trzykrotność minimalnego wynagrodzenia. W przypadku braku polisy tylko

przez kilka dni właściciel pojazdu zapłaci część kary. Gdy przerwa nie przekracza trzech dni – 20 proc., a do 14 dni – 50 proc. sankcji podstawowej. Teraz kary te będą o około 4 proc. wyższe niż w ubiegłym roku.

Na jazdę bez OC najczęściej decydują się młodzi mężczyźni w wieku do 25 lat. W tej grupie ryzyko, że posiadacz pojazdu nie ma obowiązkowej polisy, jest aż trzykrotnie większe niż w przypadku przeciętnego posiadacza pojazdu w Polsce. Kobiety natomiast rzadziej jeżdżą bez OC: o ile w grupie wszystkich właścicieli pojazdów ich udział wynosi 25 proc., to już w grupie nieubezpieczonych spada do 16 proc. Z tegorocznego raportu UFG wynika też, że największe ryzyko kolizji z nieubezpieczonym pojazdem jest w województwach: lubuskim, warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim. Ryzyko to jest tam około półtora raza większe niż przeciętnie w innych regionach Polski. Z dotychczasowych szacunków funduszu wynika, że po polskich drogach może poruszać się około 250 tys. nieubezpieczonych pojazdów, czyli nieznacznie ponad 1 proc. wszystkich zarejestrowanych w Polsce.

Jakub Ziębka

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny jest powołaną ustawą instytucją, która stoi na straży szczelności systemu obowiązkowych ubezpieczeń OC właścicieli pojazdów, tak żeby każda ofiara wypadku drogowego – nawet z nieubezpieczonym sprawcą – miała równe szanse na otrzymanie odszkodowania. To właśnie fundusz wypłaca świadczenia osobom poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez nieubezpieczonych i niezidentyfikowanych sprawców (rocznie ponad 70 mln zł), a następnie występuje o ich zwrot (do posiadacza pojazdu lub do sprawcy i właściciela jednocześnie, jeżeli były to różne osoby). Innym zadaniem tej instytucji jest identyfikowanie i karanie nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów.

Pytania z infolinii

Pracuję jako technik elektronik, ale czasami będę odprowadzał autobus na przystanek lub odbierał uszkodzony. Posiadam prawo jazdy kategorii D, lecz nie mam ukończonego kursu kwalifikacji wstępnej i badań lekarskich. Czy mogę w tej sytuacji kierować bez dodatkowych wymogów prawnych autobusem bez pasażerów?

Art. 39a ust. 3 pkt 6 lit. a ustawy o transporcie drogowym zwalnia pana z obowiązku ukończenia kwalifikacji wstępnej (również szkolenia okresowego). Natomiast żeby kierować autobusem (w celu dokonania jego naprawy), trzeba posiadać ważne orzeczenie lekarskie i psychologa.

Zwolnienie to dotyczy tylko kierowania autobusem, który podlega naprawie. Jeżeli będzie chciał pan podstawiać autobus na przystanek, to nie będzie już miało zastosowania.

Czy kierujący pojazdem przeznaczonym do oczyszczania kanalizacji powinien posiadać w czasie pełnego przejazdu zaświadczenie określone w art. 87 ust. 1 pkt. 3, czyli „dokumenty związane z przewożonym ładunkiem”? Nadmienię, że pojazdy nie świadczą usług w zakresie wywozu nieczystości, jedynie obsługują sieć kanalizacyjną. Jeżeli takowe dokumenty są wymagane, to jak powinny wyglądać? Kto i kiedy powinien je wystawiać?

Sugerujemy wystawienie przez firmę jednego dokumentu, w którym znalazłoby się wskazanie, że pojazd nie przewozi nieczystości, a jedynie służy do obsługi i udrażniania kanalizacji. Wyeleminuje on potrzebę posiadania dokumentu przewozowego. A taki byłby potrzebny w przypadku wywozu nieczystości.

Chciałbym się dowiedzieć, czy jest możliwość przystosowania autobusu do roli tzw. food truck. Jest to zgodne z prawem? Taki pojazd zostałby dopuszczony do ruchu? Jednocześnie chciałbym się dowiedzieć, jakie wymagania trzeba spełnić, żeby kierować takim pojazdem (poza prawem jazdy kategorii D). Zaznaczam, że poruszać się nim będą kierowca i maksymalnie dwie – trzy osoby.

Sytuacja taka jest możliwa po przerejestrowaniu pojazdu i zmianie jego statusu. Autobus to pojazd przeznaczony do przewozu więcej niż dziewięciu osób. Doko-

nanie zmian konstrukcyjnych pewnie sprawi, że miejsc siedzących będzie mniej niż dziesięć, a to zmieni status tego autobusu na samochód ciężarowy (powyżej 3,5 tony). Z kolei zabudowanie go spowoduje, że uzyska on status pojazdu specjalnego. Kierowca takiego pojazdu oprócz prawa jazdy powinien posiadać wpis do prawa jazdy, poświadczający spełnienie wymagań zawodowych kierowców. Taki przewóz nie będzie traktowany jako transport drogowy, ale jako przewóz na potrzeby własne. Wynika to z faktu, że prowadzona będzie działalność gospodarcza, a pojazdem przewożone będą pokarmy przeznaczone do sprzedaży. Potrzebne więc będzie uzyskanie zaświadczenia o przewozach na potrzeby własne (można to zrobić w starostwie powiatowym). Jeżeli dmc tego pojazdu przekracza 7,5 tony, to kierowcę obowiązywać będzie stosowanie się do norm czasu pracy kierowców.

Od sześciu lat posiadam prawo jazdy kategorii C. Teraz chcę poszerzyć swoje kwalifikacje na kategorię C+E. Chciałbym się dowiedzieć, jak (które punkty i podpunkty) wypełnić prawidłowo wniosek o wydanie prawa jazdy, który potrzebny jest do utworzenia profilu kierowcy.

Druk wniosku jest czytelny, każda pozycja opisana. Trzeba tylko uważnie czytać. Dla pana najważniejszy będzie dział C wniosku, gdzie trzeba zaznaczyć krzyżkiem kategorię C+E. Wniosek można otrzymać w szkole nauki jazdy lub ściągnąć z internetu. Niemal wszystkie urzędy zamieszczają wersję elektroniczną.

Mając wypełniony wniosek, należy zgłosić się do wydziału komunikacji z niezbędnymi dokumentami:

- wypełnionym wnioskiem o wydanie prawa jazdy
- dokumentem tożsamości (dowód osobisty lub paszport)
- zdjęciem o wymiarach 3,5 x 4,5 cm, lewy profil, odkryte lewe ucho, kolor
- kopią (i wglądem do oryginału) prawa jazdy
- orzeczeniem lekarskim
- orzeczeniem psychologicznym.

Chciałabym rozpocząć kurs prawa jazdy, ale nie wiem, na jaką kategorię zdawać, żeby móc kierować ciągnikiem rolniczym z przyczepami o łącznej masie całkowitej ok. 40 ton.

INFOLINIA EKSPERCKA
801 27 28 27



MAREK RUPENTAL

Ekspert transportu drogowego, zachodniopomorski wojewódzki inspektor transportu drogowego w Szczecinie, autor oraz współautor podręczników dla kandydatów na kierowców kat. A, B, C, D, a także wielu wydawnictw dla kierowców zawodowych (między innymi „Kwalifikacja wstępna” na C i D). Emerytowany zastępca naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Szczecinie.

Wtorek, środa, piątek, godz. 16.00–18.00



MONIKA ŁASKI

Ekspert transportu drogowego i prawa administracyjnego. Naczelnik Wydziału Prawnego w WITD w Szczecinie, specjalista prawa transportowego, administracyjnego oraz w zakresie postępowań egzekucyjnych i mandatowych, absolwentka Wydziału Prawa Uniwersytetu Szczecińskiego, z Inspekcją Transportu Drogowego w Szczecinie związana od 2003 r.

Poniedziałek 16.00–18.00

Czwartek 16.00–18.00

Powinna pani zapisać się na kurs prawa jazdy kat. T. Druga ewentualność to uzyskać dokument na kategorię B+E (w przypadku kierowania ciągnikiem z przyczepami nie ma ograniczenia tonażowego – dotyczy ono tylko samochodu z przyczepą). Obie uprawniają do kierowania ciągnikiem z przyczepami. Mniej kosztowny będzie kurs na kat. T, gdyż w tym drugim przypadku musi pani najpierw uzyskać uprawnienia do kategorii B, a następnie zapisać się kategorii E do B. ■



Zakazy ruchu

Idea wprowadzania zakazów ma na celu wyeliminowanie ciężkich pojazdów w okresach wzmożonego ruchu na drogach. Dotyczy to przede wszystkim dni świątecznych (oraz je poprzedzających) oraz wakacyjnych weekendów.



Marek Rupental

Od ośmiu lat na polskich drogach obowiązują okresowe zakazy poruszania się pojazdów i zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 12 ton. Zakaz ten nie dotyczy autobusów (bez względu na ich dmc).

■ Dłuższy czas dostawy

Idea wprowadzania zakazów ma na celu wyeliminowanie ciężkich pojazdów w okresach wzmożonego ruchu na drogach. Dotyczy to przede wszystkim dni świątecznych (oraz je poprzedzających) oraz wakacyjnych weekendów. Lato to okres, w którym dochodzi do największej liczby wypadków drogowych, dlatego eliminacja z ruchu pojazdów ciężkich ma uzasadnienie. Niewątpliwie fakt ten komplikuje działalność firm transportowych, często uniemożliwiając realizację przewozu lub znacznie wydłużając czas dostawy towaru do odbiorcy, co spowodowane jest obligatoryjnym postojem pojazdu w godzinach obowiązywania zakazu.

■ Samochody służb

Są oczywiście takie ładunki, które muszą być dostarczane na bieżąco, dlatego przepisy przewidują zwolnienie niektórych pojazdów, w tym także wykorzystywanych dla zapewnienia bezpieczeństwa. Należą do nich pojazdy policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Służby Celnej, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Biura Ochrony Rządu, pogotowia technicznego, jednostek ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa chemicznego oraz służb ochrony radiologicznej i ochrony przed skażeniami. Zwolnione również są pojazdy, biorące udział w akcjach ratowniczych, humanitarnych, usuwaniu awarii oraz skutków klęsk żywiołowych.

■ Wyjątki

Zakazy nie dotyczą również pojazdów (niżej wymienionych, również pustych, w drodze po ładunek lub w drodze powrotnej po rozładunek), używanych:

- przy budowie dróg i mostów oraz przy ich utrzymaniu
- do przewozu żywych zwierząt
- dla potrzeb skupu mleka, zbóż lub zwierząt
- dla potrzeb bezpośredniego zaopatrzenia statków morskich w paliwo, materiały olejowe, olej smarowy, części zamienne oraz wodę pitną

- do przewozu sprzętu transmisyjnego stacji radiowych i telewizyjnych
- do przewozu sprzętu dla obsługi imprez masowych, w związku z organizacją tych imprez
- do przewozu prasy, stanowiącej znaczną część ładunku lub znaczną część dostępnej przestrzeni ładunkowej
- do przewozu lekarstw i środków medycznych
- do przewozu przesyłek w ramach działalności pocztowej, stanowiących znaczną część ładunku lub znaczną część dostępnej przestrzeni ładunkowej
- w związku z niezbędnym utrzymaniem ciągłości cyklu produkcyjnego lub świadczenia usług przedsiębiorstwa pracującego w ruchu ciągłym
- do przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej
- do przewozu artykułów szybko psujących się i środków spożywczych, określonych w załączniku do rozporządzenia, stanowiących znaczną część ładunku lub znaczną część dostępnej przestrzeni ładunkowej
- do przewozu betonu oraz pomp do jego tłoczenia
- do przewozu odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych
- do przewozu towarów wyładowanych z wagonów na stacji kolejowej w promieniu 50 km od tej stacji
- w transporcie kombinowanym
- dla potrzeb bezpłatnych medycznych badań profilaktycznych.

Po likwidacji systemu winietowego opłat za przejazd po drogach płatnych zezwolono na poruszanie się w okresach zakazu przez pojazdy powracające z zagranicy w celu zakończenia przewozu drogowego lub do odbiorcy przewożonego ładunku, mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zakazy nie mają również zastosowania do pojazdów, które wjechały na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poza terminami lub godzinami obowiązywania zakazu w odległości do 50 km od miejsca przekroczenia granicy oraz oczekujących na granicy na wyjazd z terytorium RP. ■

Miesiąc	Godziny obowiązywania zakazu/ dzień miesiąca		
	8 – 22	18 – 22	8 – 14
Styczeń	1	-	-
Kwiecień	5, 6	4, 30	-
Maj	1, 3, 24	2, 23	-
Czerwiec	4, 28	3, 26	27
Lipiec	5, 12, 19, 26	3, 10, 17, 24, 31	4, 11, 18, 25
Sierpień	2, 9, 15, 16, 23, 30	7, 14, 21, 28	1, 8, 22, 29
Październik	-	31	-
Listopad	1, 11	10	-
Grudzień	25, 26	31	-



Nagrody rozdane

Diecezja zamojsko-lubaczowska, krakowski oddział Telewizji Polskiej, Szkoła Podstawowa im. ks. Tadeusza Adama Leszczyńskiego w Mikłusach, Carefleet SA, Karolina Chemicz oraz Lidia Gajdas – to lista zwycięzców kolejnej edycji konkursu Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jego celem jest wyróżnienie osób, instytucji, organizacji, mediów i firm szczególnie zasłużonych dla poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce.

Uroczysty finał konkursu, organizowanego po raz piąty przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego we współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, odbył się pod koniec listopada.

– Edukacja w zakresie bezpiecznej jazdy samochodem i kształtowanie dobrych nawyków na drodze wśród Polaków ma kluczowe znaczenie dla poprawy naszego bezpieczeństwa. Chodzi o to, by zaszczyć zawczasu pozytywne wzorce zachowań związane z poruszaniem się po drodze: i jako pieszy, i jako pasażer, i jako kierowca – mówiła podczas uroczystości Agata Foks, sekretarz KRBRD.

■ Programy, audycja i bezpieczne pielgrzymki

Nagrody w konkursie Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyznano w pięciu kategoriach. Zwycięzców wybrała kapituła, w której zasiadło kilkanaście osób, m.in. dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak oraz prezes Automobilkлубu Polskiego Romuald Chałas. Kogo zdecydowali się wyróżnić?

Nagrodę w kategorii organizacja pozarządowa roku otrzymała diecezja zamojsko-lubaczowska. Kapitułę ujęło szczególne zaangażowanie księży w propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród dzieci i młodzieży. A w szczególności? Chodzi o popularyzowanie BRD poprzez emitowanie cyklu audycji w Radiu Katolickim Zamość i systematyczne szkolenie osób kierujących ruchem drogowym dla zabezpieczenia pielgrzymek.

Kolejnym zwycięzcą okazała się Telewizja Polska SA w Krakowie. Otrzymała nagrodę w kategorii media roku za wieloletnią realizację programów telewizyjnych: „Jedź bezpiecznie” i „Jak uniknąć mandatu”, powstających we współpracy z Małopolskim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Krakowie. Co ważne, oba programy zdobywają wysokie oceny widzów i krytyków w całej Polsce. Ich celem jest promocja bezpiecznych zachowań na drodze zarówno wśród najmłodszych dzieci, jak i młodzieży i dorosłych użytkowników dróg.

■ Imprezy z odbłaskami

Z kolei w kategorii instytucja publiczna roku nagrodzona została Szkoła Podstawowa im. ks. Tadeusza Adama Leszczyńskiego w Mikłusach. Statuetkę finalisty przyznano za szczególne aktywne propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród młodzieży szkolnej. Uczniowie tej szkoły odnoszą w konkursach i programach, których tematyka dotyczy bezpieczeństwa drogowego, ponadprzeciętne wyniki i sukcesy.

Podczas finału konkursu uhonorowano także Carefleet SA. Nagroda w kategorii firma roku została jej przyznana za realizację ogólnopolskiej kampanii społecznej Odblaskowi.pl. Jej celem jest propagowanie noszenia elementów odblaskowych, które poprawiają widoczność pieszego i rowerzysty. Osią kampanii są wydarzenia w centrach handlowych, prowadzone w całej Polsce. Rozdawane są wówczas bezpłatne opaski odblaskowe, a przeszkoleni animatorzy prowadzą z najmłodszymi zajęcia w formie gier i zabaw edukacyjnych.

■ Pożegnanie pirata drogowego

W kategorii osoba roku najlepsze okazały się Karolina Chemicz i Lidia Gajdas, zwane również odblaskowymi radnymi. Otrzymały nagrodę za wszechstronne i konsekwentne promowanie odblasków jako elementów niezbędnych do poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Karolina Chemicz i Lidia Gajdas zorganizowały m.in. akcję „A widzisz – bądź widoczny, bądź bezpieczny” oraz „Ostatnie pożegnanie pirata drogowego”.

Jakub Ziębka

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego (Partnerstwo) jest inicjatywą non-profit, działającą na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, której członkami są przedstawiciele wszystkich trzech sektorów: biznesu, organizacji pozarządowych oraz administracji rządowej. Partnerstwo powstało z inicjatywy i jest afiliowane przy Global Road Safety Partnership w Genewie, międzynarodowej organizacji pracującej na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zrzeszającej biznes, organizacje pozarządowe i rząd. GRSP działa na rzecz trwałego ograniczenia liczby wypadków drogowych w krajach przechodzących proces transformacji.

Polska za kierownicą

Polscy kierowcy jeżdżą dobrze albo bardzo dobrze. Tylko często zdarza się, że za szybko. Szczególnie na obszarze zabudowanym – wynika z badania „Polska za kierownicą”, przeprowadzonego przez Liberty Ubezpieczenia przy współpracy z ARC Rynek i Opinia.

Badanie opinii publicznej zostało przeprowadzone w lipcu 2014 roku na próbie 1015 osób. Wyniki zostały opublikowane kilka miesięcy później. Co ciekawego możemy się z niego dowiedzieć?

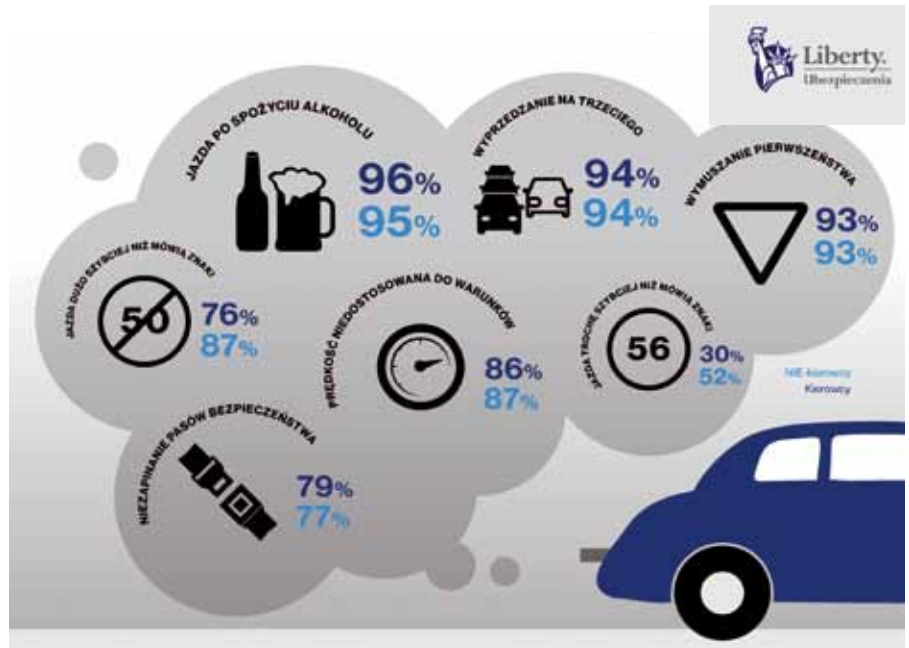
■ Wolno czy szybko?

Przede wszystkim większość Polaków uważa, że kierowcy w mieście poruszają się za szybko. Takie zdanie wyraziło w badaniu aż 65 proc. respondentów! Jedynie 25 proc. ankietowanych uznało, że prędkość jest odpowiednia, a 11 proc. – za mała. Pędzące auta w miastach częściej przeszkadzają pieszym niż kierowcom. Aż 81 proc. osób należących do tej pierwszej grupy uważa, że jeździmy za szybko. Z kolei 15 proc. rowerzystów uznało, że zmotoryzowani poruszają się z odpowiednią prędkością, 4 proc. gani ich za powolność. Jak to wygląda u kierowców? Otóż tylko 54 proc. z nich twierdzi, że gaz do dechy wciskamy za często. Z kolei 31 proc. kierowców ocenia prędkość jako dopuszczalną, tymczasem aż 15 proc. uznaje jazdę za zbyt wolną. Problem nadmiernej prędkości znacznie wyraźniej dostrzegają ponadto kobiety (75 proc.), wśród mężczyzn jest to tylko 56 proc.

– Stosunek niezmotoryzowanych do kwestii prędkości znacznie odbiega od opinii kierowców na ten temat – komentuje Tomasz Suski, koordynator akcji Liberty Ubezpieczenia „Prędkość w mieście to obciążenie”. – Paradoksalnie wydaje się, że to właśnie piesi mają większą świadomość konsekwencji nieodpowiedzialnego zachowania na drodze. Kierowcom fakt prowadzenia auta wydaje się dawać złudne poczucie kontroli nad rozwojem sytuacji na drodze, co wpływa ujemnie na ich zdolność do oceny ryzyka. W większości mamy tendencję do przeceniania własnych kompetencji, co jasno pokazują wyniki niniejszego badania.

■ Wiara nie czyni cudów

Z badania przeprowadzonego przez Liberty Ubezpieczenia przy współpracy z ARC Rynek i Opinia wynika, że za najczęstsze przyczyny przekraczania prędkości w terenie zabudowanym uważamy kolejno: bezmyślność (68 proc. kierowców i 71 proc. pieszych), zbyt dużą wiarę we własne umiejętności (odpowiednio 60 i 56 proc.). Wiele osób jako przyczynę wskazuje też zwyczajną brawurę (59 i 56 proc.). Prawie 70 proc. badanych przy-



znaje przy tym, że zdarza im się przyspieszać tylko po to, żeby dotrzymać tempa innym kierowcom poruszającym się po drodze. Nieposiadający prawa jazdy częściej niż inni przypisują piratom drogowym poczucie bezkarności (49 w stosunku do 47 proc. kierowców) i chęć popisania się (47 i 44 proc.). Kierowcy natomiast chętniej szukają źródła nieodpowiedzialnego zachowania w przyczynach natury zewnętrznej: pośpiechu (49 w stosunku do 48 proc. pieszych), zbyt dużej wierze w możliwości własnego auta (odpowiednio 32 i 30 proc.) i zachowaniu innych użytkowników dróg (23 i 17 proc.).

■ Pijaństwo nie przejdzie

Uczestników badania poproszono także o wskazanie tych zachowań, które świadczą o tym, że kierowca nie potrafi się zachować na drodze. Za najbardziej obciążającą uważana jest jazda pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. Negatywnie postrzega ją aż 95 proc. respondentów. Niemal tyle samo badanych, bo odpowiednio 94 i 93 proc., krzywo patrzy na kierowców, którzy wyprzedzają na trzeciego lub wymuszają pierwszeństwo. Zdaniem ankietowanych kierowcom nie przystoi także niedostosowywanie prędkości jazdy do warunków na drodze, które

za niepożądane uznało 87 proc. uczestników badania, a także niezapinanie pasów bezpieczeństwa (78 proc.).

Pewne kontrowersje budzi wśród polskich kierowców kwestia łamania ograniczeń prędkości. Aż 81 proc. z nas uważa, że takie zachowanie jest naganne tylko wówczas, gdy prędkość, z jaką jedzie auto, jest o wiele większa niż narzucana przez znaki. Natomiast jeśli dany kierowca jedzie tylko trochę szybciej niż jest to dozwolone, może liczyć na pełną akceptację ze strony większości użytkowników dróg (61 proc.). Największą tolerancję dla takich zachowań mają młodzi respondenci (do 35. roku życia), najmniejszą – badani w wieku 50 – 65 lat. Jeżeli chodzi o niezmotoryzowanych, to chociaż w ocenie większości wykroczeń nie odstają od kierowców, są znacznie bardziej surowi wobec przekraczających dozwoloną prędkość.

– Postawa młodych kierowców, wśród których akceptacja dla wysokich prędkości przekracza próg 70 proc., jest zdecydowanie nie do przyjęcia i pokazuje spory problem społeczny – ocenia Tomasz Suski. – Jednocześnie to właśnie osoby przed 35. rokiem życia gorzej niż inni postrzegają kierowców nietrzeźwych i nieuprzejmych, na przykład wymuszających pierwszeństwo. Nasuwa się wniosek, że młodzi cenią wysoką kulturę jazdy, jednak przeceniają możliwości współczesnych aut.

Prędkość w mieście

Samozadowolenie

Być może niechęć do przestrzegania ograniczeń prędkości wynika z wysokiej samooceny polskich kierowców, z których prawie 80 proc. uważa, że jeździ dobrze i bardzo dobrze. Najniższej, skrajnie negatywnej noty nie przyznał sobie żaden z respondentów. Zupełnie inaczej przedstawia się wyobrażenie o kompetencjach innych zmotoryzowanych. Pozytywnie ocenił je tylko co czwarty uczestnik badania. Aż 17 proc. uznało za to, Polacy jeżdżą źle i bardzo źle.

Podobny dysonans odnajdujemy w ocenie kultury jazdy. Za uprzejmą uważa się ponad 80 proc. kierowców, ale innych postrzega w ten sposób już tylko co piąty respondent. Aż 5 proc. badanych uznało, że poziom kultury na polskich drogach jest skrajnie niski. Tak złego zdania o własnym zachowaniu za kółkiem nie miał żaden z uczestników badania.

Najlepiej własne umiejętności ocenili respondenci pomiędzy 36. a 49. rokiem życia – dobre i bardzo dobre zdanie o swojej sprawności ma w tej grupie wiekowej aż 84 proc. kierowców. Natomiast najmniej pewnie czują się za kierownicą badani w wieku od 50 do 65 lat. Jednocześnie to właśnie oni najczęściej uważają się za uprzejmą i bardzo uprzejmą (89 proc.). Stosunkowo złą opinię o własnej kulturze jazdy mają za to kierowcy najmłodszy, przed 35. rokiem życia. Wśród nich „tylko” 77 proc. ocenia swoją uprzejmość na drodze dobrze i bardzo dobrze.

Większe kary czy egzekwowanie prawa?

Jakie, według respondentów, są najbardziej powszechne grzechy, które popełniają polscy kierowcy? To jazda z niedozwoloną prędkością i niedostosowanie stylu jazdy do warunków na drodze. Często i bardzo często obserwuje je w swoim mieście 77 proc. prowadzących auta i aż 85 proc. pieszych. Najbardziej Polacy spotykają się ze zjawiskiem jazdy po alkoholu i pod wpływem środków odurzających. Ma ono charakter nagminny tylko według 16 proc. zmotoryzowanych. Co ciekawe, nieposiadający prawa jazdy znacznie częściej twierdzą, że nietrzeźwi kierowcy stanowią problem w ich miastach. Uważa tak aż 42 proc. z nich.

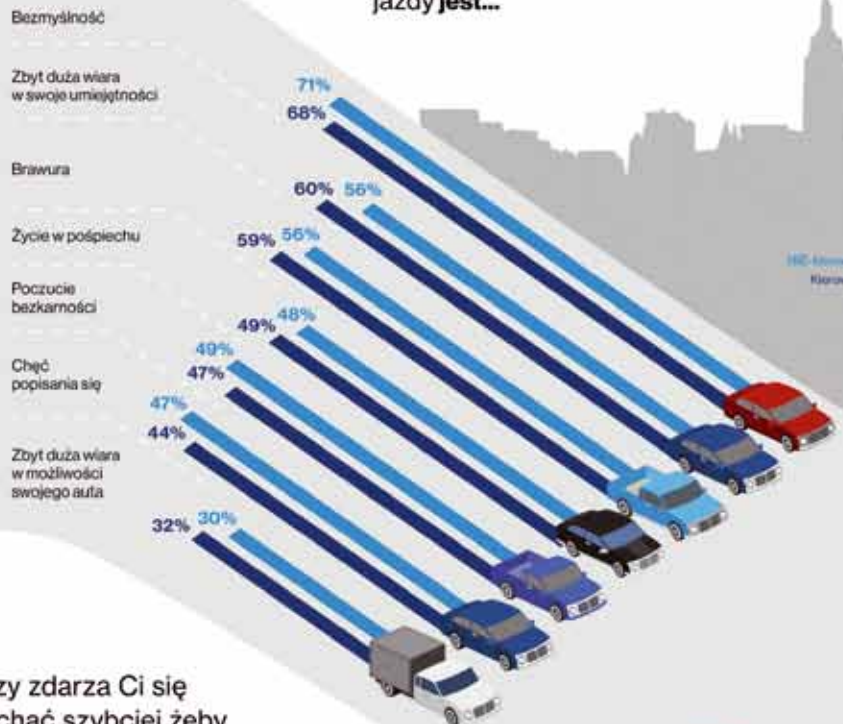
Jako receptę na uspokojenie ruchu drogowego w miastach badani kierowcy najczęściej podawali edukację (65 proc.), większą skuteczność w egzekwowaniu kar (50 proc.), zmianę organizacji ruchu (37 proc.), surowsze przepisy (32 proc.) i więcej fotoradarów (13 proc.). Piesi znacznie wyżej oceniają wpływ litery prawa na zachowania na drodze. Za najlepszą egzekucją sankcji jest aż 65 proc., za surowszymi przepisami 49 proc., a za zwiększeniem liczby fotoradarów – 17 proc. niezmotoryzowanych. Nieposiadający prawa jazdy wydają się też nie doceniać roli edukacji w budowaniu systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tylko 59 proc. z nich uważa, że zmiana nastawienia do prędkości i zrozumienie potrzeby wolniejszej jazdy mają jakiegokolwiek znaczenie.

Jakub Ziębka

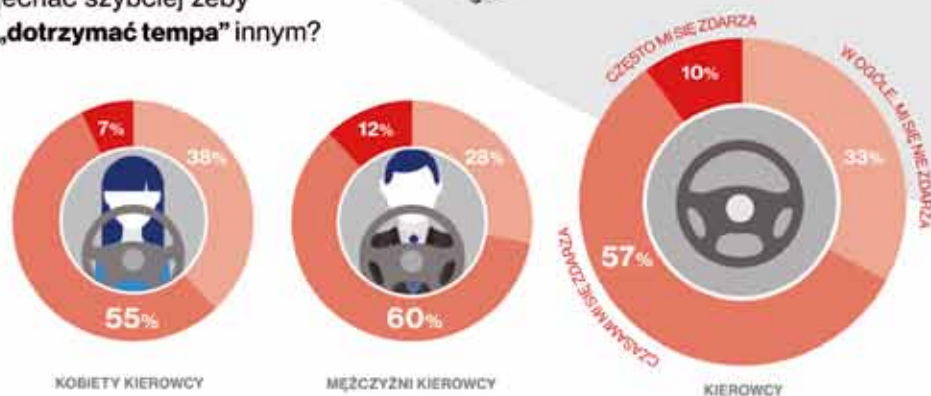
Kierowcy w moim mieście jeżdżą...



Powodem zbyt szybkiej jazdy jest...



Czy zdarza Ci się jechać szybciej żeby „dotrzymać tempa” innym?



W poszukiwaniu optymalnego modelu

Szlag mnie trafia, jak widzę, na jakim poziomie odbywa się w Polsce szkolenie kursantów. Okazuje się, że właściciele autoszkół postępują według dwóch modeli działania.



W moich comiesięcznych artykułach, które ukazują się w „Szkole Jazdy”, pełno jest krytycznych słów pod adresem ludzi związanych z branżą szkolenia kierowców. Nie jestem człowiekiem zawistnym, niespełnionym zawodowo, jak pewnie myślą niektórzy kole-dzy instruktorzy. Wręcz przeciwnie. Jestem zadowolony ze swojej sytuacji i pozycji zawodowej. Szlag mnie jednak trafia, jak widzę, na jakim poziomie odbywa się szkolenie kursantów. Okazuje się, że właściciele autoszkół postępują w dwojaki sposób.

■ Gratisowa szkoła

Pierwszy z nich opiera się na jak najniższej cenie kursu – szkoła zarobi, jeśli przyciągnie jak największą liczbę kursantów. W Poznaniu cena szkolenia w takich OSK oscyluje między 800 a 900 zł. Wlicza się w nią wszystko, co kursant sobie wymarzy. Darmowe materiały szkoleniowe to już przeszłość, obecnie na topie jest zwrot pieniędzy za badania lekarskie, bezpłatny dostęp do platformy e-learningowej, przynajmniej dwie darmowe godziny jazdy do wykorzystania przed egzaminem. Wyrobienie PKK również należy do obowiązków szkoły. Reasumując: 900 zł minus 350 zł za gratisy. Należy również pamiętać o kosztach paliwa, gazu, naprawach bieżących, pla-

ceniu podatków, kosztów wynajmu sali wykładowej, placu manewrowego. Myślę, że to koszt przynajmniej 400 zł. Dla właściciela szkoły jazdy zostaje 150 zł, zakładając, że sam prowadzi zajęcia teoretyczne i praktyczne. Właściciel instruktora zarabia 2,5 zł na godzinę. Przyjmując, że taka szkoła jazdy miesięcznie szkoli bardzo dużo osób, musi mieć flotę pojazdów, zatrudniać instruktorów.

■ Nie tędy droga?

Drugi sposób to windowanie cen do teoretycznie niewyobrażalnej kwoty, czyli np. w Poznaniu – 1,5 tys. zł. Dla wielu jest to szok. Ale jak się przyjrzeć bliżej, to takie szkoły również dają wszystko gratisowo, nawet możliwość zdawania egzaminu na samochodzie szkoleniowym. Podsumowując: 1,5 tys. zł minus 350 zł za gratisy. Do tego dochodzi jeszcze 400 zł kosztów prowadzenia OSK i 150 zł za podstawienie auta na egzamin. Średnio licząc, takiemu właścicielowi instruktorowi za każdą godzinę pracy wychodzi średnio 10 zł.

Zastanawiam się, czy nie można pójść całkiem inną drogą. Ustalić cenę kursu na wysokim poziomie i nie dawać kursantom nic. Klient płacąc za usługę otrzymywałby profesjonalny kurs. Za dodatki ekstra musiałby po prostu dopłacić.

Materiały do nauki – 50 zł, dostęp do platformy – 100 zł, badania lekarskie na własny koszt, podstawienie samochodu na egzamin państwowy – 400 zł (przynajmniej godzinę przed egzaminem auto ma być podstawione, godzinę lub dwie trwa egzamin, godzinę po egzaminie WORD zwraca samochód).

Zakładając, że taki kurs kosztowałby 1,4 tys. zł, szkoła jazdy ponosi koszty wynajmu sali wykładowej oraz placu manewrowego, eksploatacyjne samochodu szkoleniowego – właściciel ma 1 tys. zł zysku. Daje to godzinówkę na poziomie 16,5 zł.

■ Poczta pantoflowa

Ucząc kursantów, że mają wszystko za darmo, podane na tacy, nie możemy liczyć na jakikolwiek szacunek. Głosey, że podwyżka ceny spowoduje wyraźny spadek liczby klientów, są mocno przesadzone. Moim zdaniem, jakość szkolenia obroni się sama. Jeżeli mniej kursantów zapisze się na kurs, to można zarobić na jazdach uzupełniających. Partaczy na rynku nie brakuje, a po kilku niezdanych egzaminach kursanci zaczynają szukać profesjonalnego ośrodka szkolenia kierowców i są w stanie zapłacić każde pieniądze, żeby zakończyć egzamin z wynikiem pozytywnym. A jak każdy z nas dobrze wie, w tej branży poczta pantoflowa działa szybko i bardzo skutecznie.

Coraz częściej słychać głosy o wprowadzeniu ceny minimalnej za kurs prawa jazdy. Osobiście jestem przeciwnikiem takiej regulacji. Może należałoby stworzyć takie mechanizmy, żeby instruktorem mógł zostać prawdziwy fachowiec. Nie ma się co dziwić, że polscy kierowcy są, jacy są. Instruktorzy tylko udają, że uczą.

W Nowym Roku życzę wszystkim prawdziwym instruktorom nauki jazdy wszystkiego najlepszego. Z kolei partaczom i ludziom, którzy psują branżę, powodują, że instruktor nauki jazdy jest traktowany jak pan nikt, życzę szybkiego zamknięcia szkoły jazdy i poszukania zawodu, w którym się odnajdą i spełnią.

Marcin Zygmunt,

instruktor nauki i techniki jazdy,
specjalista ds. BHP

Rynek **wzrasta**

Liczba rejestracji nowych samochodów osobowych wyniosła 245 tys. sztuk i wzrosła o 15 proc. w skali roku. Zwiększył się także ruch na rynku motocykli. Dobre wyniki odnotowali również producenci motoryzacyjni. Wartość ich produkcji zwiększyła się o 3,3 proc. – do 84,8 mld zł – wynika z raportu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego i KPMG, który objął trzy pierwsze kwartały ubiegłego roku.

W trzecim kwartale 2014 roku zarejestrowano w Polsce 69,1 tys. nowych samochodów osobowych, o 3,6 tys. – 5,5 proc. więcej niż analogicznym okresie 2013 roku. Ogółem w ciągu trzech pierwszych kwartałów ubiegłego roku rejestracje osiągnęły poziom 245 tys. pojazdów, o 32 tys. więcej (15 proc.) niż rok wcześniej. Wzrost został wypracowany przede wszystkim w pierwszym kwartale.

– Choć dynamika wzrostu z kwartału na kwartał malała, trzeba ocenić, że sytuacja na rynku samochodów osobowych jest całkiem dobra – ocenia Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Tradycyjnie rynek premium+ rośnie szybciej niż segment popularny.

– Premium i luksus w motoryzacji mają się dobrze, bo stoi za nimi stabilny popyt ze strony firm i zamożnych konsumentów. Rejestracje największych limuzyn z klasy F wzrosły od początku roku aż o 60 proc. Co ciekawe, w przeciwieństwie do statecznych executive cars (samochody reprezentacyjne – przyp. red.), zainteresowanie samochodami sportowymi i kabrioletami po trzech kwartałach jest mniejsze niż rok temu, a więc luksus – tak, ale bez szaleństw – mówi Mirosław Michna, partner w dziale doradztwa podatkowego, szef zespołu doradców dla branży motoryzacyjnej w KPMG w Polsce.

■ Doskonałe lato dla jednoślądów

Po dość słabym sezonie wiosennym lato w segmencie motocykli okazało się bardzo dobre. W trzecim kwartale ubiegłego roku zarejestrowano 3446 nowych motocykli, blisko dwukrotnie więcej niż rok wcześniej. Ogółem od początku roku do końca września 2014 roku zarejestrowano 8314 motocykli, o 25,1 proc. więcej niż rok wcześniej.

– Wzrost sprzedaży wsparty zmiany regulacyjne, czyli wprowadzenie możliwości prowadzenia jednoślądów o pojemności do 125 centymetrów sześciennych na podstawie prawa jazdy kat. B. Rejestracje motocykli o tej pojemności – licząc od początku 2014 roku, wzrosły aż o 88 proc. i osiągnęły poziom 3104 sztuk – komentuje Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.



Nowe przepisy weszły w życie w sierpniu na mocy nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami.

■ Polski przemysł motoryzacyjny na plusie

W pierwszych trzech kwartałach 2014 roku wartość produkcji sprzedanej producentów motoryzacyjnych w Polsce wyniosła 84,8 mld zł. To nominalnie o 3,3 proc. więcej niż w analogicznym okresie rok wcześniej. Realnie, czyli po uwzględnieniu zmian cen produkcji, wzrost był jeszcze wyższy i wyniósł 5,1 proc.

W sumie w pierwszych trzech kwartałach 2014 roku wyprodukowano w Polsce 367,9 tys. samochodów osobowych – o 0,7 proc. mniej niż rok wcześniej. O 4,1 proc. wzrosła z kolei produkcja samochodów dostawczych i ciężarowych – do 86,7 tys. sztuk w pierwszych trzech kwartałach 2014 roku. O 18,3 proc. (do 3299 sztuk) wzrosła produkcja autobusów.

– Wzrost wartości produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego zawdzięczamy nie tylko pojazdom użytkowym, ale także częściom i akcesoriom. W pierwszym półroczu 2014 roku ich eksport zwiększył się o 7,2 proc. Wzrost był widocz-

ny w przypadku m.in. części elektrycznych, systemów hamulcowych, części mechanicznych silników oraz układów kierowniczych. Bardzo wyraźnie wzrósł także eksport szkła samochodowego – mówi Mirosław Michna, partner w dziale doradztwa podatkowego, szef zespołu doradców dla branży motoryzacyjnej w KPMG w Polsce.

Jakub Ziębka

Celem raportów – wspólnego przedsięwzięcia Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego oraz KPMG (międzynarodowa sieć firm świadczących usługi z zakresu audytu, doradztwa podatkowego i doradztwa gospodarczego) w Polsce – jest przedstawienie bieżących trendów w branży motoryzacyjnej w Polsce, rozumianej zarówno jako rynek motoryzacyjny, jak i produkcja przemysłowa oraz motoryzacyjne usługi finansowe. Analizy opierają się na najnowszych dostępnych danych rejestracyjnych, statystycznych i rynkowych. Raporty są publikowane co kwartał.

To już wreszcie XXI wiek?

Czy rzeczywiście stoimy u progu nowych, wręcz rewolucyjnych wyzwań? Tak jak większość zainteresowanych rozwojem i kierunkami przemian zastanawiam się nad sensem wprowadzonych zmian. Są one od 1 stycznia obowiązującym prawem, którego skutki odczujemy jak zwykle na własnej skórze.



Wojciech Szemetyła

Wspólny cel odbudowy oraz wydzwignięcia naszej branży z zapaści i zacofania, przyczyniającego się do fatalnego stanu bezpieczeństwa na drogach, nie jest przecież dzisiaj przez nikogo kwestionowany. Będę więc starał się przybliżyć czytelnikom na bieżąco nowe zjawiska, częściowo już poznane w trakcie szeroko zakrojonej skali szkoleń, warsztatów dla instruktorów i pracowników OSK.

Mam na myśli ostatnią nowość – eco-driving. Wprowadzony został 1 stycznia dyrektywą europejską do programów szkolenia kandydatów na kierowców i oczywiście do zadań egzaminacyjnych. Wielkie brawa dla rządu, Sejmu, Senatu oraz prezydenta, którzy udowodnili, że jeśli istnieje tak zwana wola polityczna, to można błyskawicznie, jak na nasze polskie warunki, uzyskać konsensus, a procedurę legislacyjną przejść w pół roku!

■ Szybko i tanio

Co to w ogóle jest eco-driving? Na czym polega? Jakie korzyści niesie jego wdrożenie? Dlaczego właśnie teraz podjęto decyzję o jego popularyzacji?

Przedstawię swój punkt widzenia na podstawie wieloletnich nawyków, zebranych informacji, opinii i analiz wynikających z doświadczeń ludzi, którzy na co dzień zajmują się zagadnieniami związanymi z techniką jazdy. Z pojęciem dotyczącym sposobu użytkowania i prowadzenia pojazdów mają do czynienia wszyscy użytkownicy samochodów. Jest to po prostu taki sposób prowadzenia pojazdu, który umożliwia bezpieczne pokonanie drogi przy zużyciu minimalnej ilości paliwa i uzyskaniu jak najkrótszego czasu przejazdu. Dzisiejsza technologia wykorzystująca elektronikę doprowadziła do powstania całkowicie nowej generacji silników używanych do napędu popularnych i co najważniejsze tanich samochodów. Właśnie to pozwala na zmianę sposobu i strategii prowadzenia

pojazdu. Definiując pojęcie eco-drivingu należy uwzględnić odmienne od tradycyjnych cechy eksploatacyjne – uzyskiwanie dostatecznej mocy i odpowiedniego momentu obrotowego, umożliwiającego jazdę na tak zwanych niskich obrotach.

■ Zasady

Żeby uzyskać efekt obniżenia zużycia paliwa i ograniczenia emisji szkodliwych gazów, należy w trakcie szkolenia zapoznać się, a później ćwiczyć i oczywiście przestrzegać kilku prostych zasad:

- Jedziemy na najwyższym w konkretnej sytuacji drogowej biegu
- Przełączamy biegi po osiągnięciu przez silnik około 2000 obr./min. Ważne jest, żeby nie traktować tej liczby dosłownie. W zależności od konkretnego typu pojazdu może być ona różna. Warto więc zapoznać się dokładnie z instrukcją obsługi samochodu.
- Z umiarkowaniem wykorzystujemy dynamikę silnika, tak żeby jak najszybciej móc zmienić bieg na wyższy.
- Unikamy jazdy na luzie.
- Czytamy drogę, żeby przewidywać, unikać zbędnych przyspieszeń i gwałtownych hamowań.
- Największe straty powstają na skutek oporów powietrza. Likwidujemy je, demontując zbędne elementy, takie jak np. bagażniki, anteny, elki.
- Dbajmy o stan opon. Zmiana ciśnienia o 10 proc. nie jest widoczna, ale powoduje podobne zwiększenie zużycia paliwa. Wpływa niszcząco na układ zawieszenia, kierownia, przedłuża drogę hamowania, ma bardzo niekorzystny wpływ na zachowanie pojazdu w trakcie pokonywania zakrętów i wykonywania innych manewrów na drodze. Już dzisiaj mamy zaopiekowanie zmuszenia producentów opon do montowania we wszystkich nowych oponach czujników ciśnienia z podłączeniem do elektronicznych – komputerowych systemów sterowania i kontroli.
- Rozpoczynajmy jazdę bezpośrednio po uruchomieniu silnika i zapomnijmy o tradycyjnym rozgrzewaniu.

- Wyłączajmy, ale z rozsądkiem, zbędne z punktu widzenia BRD obciążenia, np. klimatyzację, audio, oświetlenie, szyberdachy, okna.
- Zawsze po przebytej trasie znajdziemy czas na przeanalizowanie własnego stylu jazdy. Brak gwałtownych hamowań i przyspieszeń oraz manewrów kierownicą w celu uniknięcia zagrożeń powinien stać się podstawą do wyciągnięcia pozytywnych wniosków dotyczących bezpiecznego, godnego pochwały sposobu prowadzenia auta.
- Starajmy się poświęcać zawsze trochę czasu na analizę błędów w technice prowadzenia pojazdu, tak żeby w przyszłości, poprzez codzienny trening, eliminować braki.
- Pamiętajmy, że pomimo wyposażenia naszego współczesnego auta w komputer, ułatwiający podejmowanie właściwych decyzji, to my odpowiadamy nie tylko za siebie, ale także za błędy innych uczestników ruchu, w tym oczywiście pieszych.

Zebrałem kilka oczywistych i pewnie większości czytelników znanych od wielu lat zagadnień definiowanych poprzednio jako technika płynnej jazdy. Zainteresowani mogli się z nimi zapoznać w kultowych podręcznikach m.in. A. Rychtera, S. Zasady, W. Paszkowskiego. Dlatego więc dzisiaj używamy określenia eco-driving, a nie ekonomiczna jazda?

■ Nowe trendy

Każde pokolenie ma swój czas. Moda na angielskie nazewnictwo jest dzisiaj powszechna. Nic na to nie można poradzić. Ale to nie wszystko. Ważna jest też ekologia. Wszystkie nowoczesne przedmioty codziennego użytku muszą spełniać coraz bardziej wyśrubowane normy. Czy możemy jako środowisko, które jest również współodpowiedzialne za wychowanie

Każde pokolenie ma swój czas. Moda na angielskie nazewnictwo jest dzisiaj powszechna. Nic na to nie można poradzić.

kolejnego pokolenia kierowców, być obojętni wobec problemu zanieczyszczeń? Oczywiście, że nie! Czy zdajemy sobie sprawę z tego, jak wielkie są zmiany w budowie pojazdów? Widzę konstruktorów, ergonomistów, technolo-

gów mogą być dzisiaj realizowane dzięki niewyobrażalnemu dotychczas postępowi technicznemu we wszystkich dziedzinach składających się na przemysł motoryzacyjny.

Pasy bezpieczeństwa, które są dzisiaj normą, obchodzą nie tak dawno pięćdziesięciolecie wprowadzenia na rynek. W Polsce, jako wyposażenie obowiązkowe, są obecne od dwudziestu lat. Teraz są przez nikogo niekwestionowanym elementem, mającym wpływ na BRD.

Coraz mniej kierowców ciężarówek i autobusów umie, bo nie ma takiej potrzeby, zmieniać biegi z podwójnym wysprzęgnięciem. W Eu-

Pasy bezpieczeństwa, które są dzisiaj normą, obchodzą nie tak dawno pięćdziesięciolecie wprowadzenia na rynek. W Polsce, jako wyposażenie obowiązkowe, są obecne od dwudziestu lat.

ropie dorasta pokolenie, które wobec rozwoju technologii nie wie, do czego służy sprzęgło i tradycyjna skrzynia biegów. Pojęcia: gaźnik, urządzenie rozruchowe, styki, świece, tradycyjne żarówki, dętki, są całkowicie nieznane większości kierowców, nie tylko europejskich. Samochody elektryczne, hybrydowe, stop-start, kontrole trakcji i oczywiście umiejętność parkowania bez udziału kierowcy to już rzeczywistość nawet u nas.

■ Czas na kolejne wyzwania

Ostatnie piętnastolecie, pomimo ciągle zbyt dużego i zbyt wolno zmieniającego się średniego wieku większości pojazdów, przyniosło jednak wiele kosztownych, bo wymuszonych przez ustawodawcę, zmian. To zmiany dotyczące czystości spalin, katalizatorów, filtrów PDF i wielu innych rozwiązań technicznych i ekologicznych. Samochody OSK używane do szkolenia są pojazdami nowoczesnymi pod każdym względem. Jak szybko następują zmiany w konstrukcji, uświadomiłem sobie, zbierając materiały do tego artykułu. Światła do jazdy dziennej to już obowiązkowe wyposażenie każdego pojazdu. Podobnie koła dojazdowe, oświetlenie LED i wiele innych nowinek dociera również do nas. Stają się codziennością.

Tak się szczęśliwie złożyło, że rozpoczynamy wraz z nowym rokiem wprowadzanie daleko idących zmian do programu nauczania i egzaminowania. Do ustawy o kierujących pojazdami wprowadzono 25 poprawek. Zaczęły funkcjonować odłożone w czasie pozostałe paragrafy. Dzisiaj omawiam przykład dotyczący nowego, a może nawet nowoczesnego spojrzenia na problemy, z którymi musimy się uporać jako kadra i kraj należący do Unii Europejskiej. Czy możemy spokojnie powiedzieć, że

jesteśmy dostatecznie przygotowani do wykonania zadania, mającego na celu zmianę mentalności naszych wychowanków? Środowisko, które reprezentuję, już wielokrotnie udowodniało, że potrafi podjąć nawet najtrudniejsze wyzwania. Wielu z nas zbudowało praktycznie od podstaw swoje przedsiębiorstwa. Oczekujemy wciąż na rozwiązanie innych znanych i uciążliwych problemów trapiących OSK, np. ekonomicznych.

■ Szkolenia w ośrodkach?

Nowe wyzwanie zmusza wszystkich zainteresowanych do podjęcia wielu całkiem nowych wysiłków. Musimy przecież przekonać nie tylko świeżo upieczonych kierowców do stosowania ogólnych ekologicznych zasad kierowania, wpoić przekonanie, że ten styl jazdy jest również cechą charakterystyczną dla współczesnego obywatela, stosującego w swoim życiu, z pożytkiem dla społeczeństwa, zasady eko. Ten cel, który oprócz bezpośrednich ekonomicznych korzyści, widocznych przy każdorazowym tankowaniu, ma przede wszystkim przyczynić się do radykalnego zmniejszenia liczby tragicznych wypadków.

Programy kursów dla instruktorów i egzaminatorów wymagają pilnej poprawy i muszą zostać dostosowane do ekologicznych potrzeb. Obawy, mam nadzieję, że nieuzasadnione praktyką, budzą sposoby nie tylko szkolenia, ale również egzaminowania. Mamy sygnały, że pojawiają się głosy o potrzebie montażu w samochodach egzaminacyjnych dodatkowych kamer rejestrujących obraz obrotomierza. Niektórzy egzaminatorzy chcą bardzo rygorystycznie przestrzegać zapisu instrukcji dotyczącego liczby obrotów przy zmianie biegów. Zmusiłoby to egzaminowanych, początkujących kierowców, do fatalnych zachowań z wielką szkodą dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obserwacja wskazań obrotomierza nie może stać się głównym kryterium oceny kursanta. Wiem, że być może przesadzam, ale pamiętamy, do jakich nadinterpretacji dochodziło w poprzedniej epoce. Pomiary odległości, precyzja wykonywanych manewrów, zbyt duża lub zbyt mała dynamika jazdy. Wierzę, że to już było i nie wróci więcej. Trzeba również dotrzeć do setek tysięcy młodych kierowców objętych obowiązkiem dodatkowych szkoleń. Jest jeszcze trochę czasu, żeby zmienić lub rozszerzyć program szkolenia z występujących zagrożeń w ruchu drogowym o zagadnienia z dziedziny ekologii. Może to zwykłe OSK powinny się tym zająć? Otrzymałyby dodatkowy wzmacniający zastrzyk finansowy, co w obecnej sytuacji jest nie do przecenienia. Na pewno mogłyby zrealizować ten program, ODTJ-y są do tego całkowicie nieprzygotowane. ■

BMW, VW i JAPÓŃCZYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA



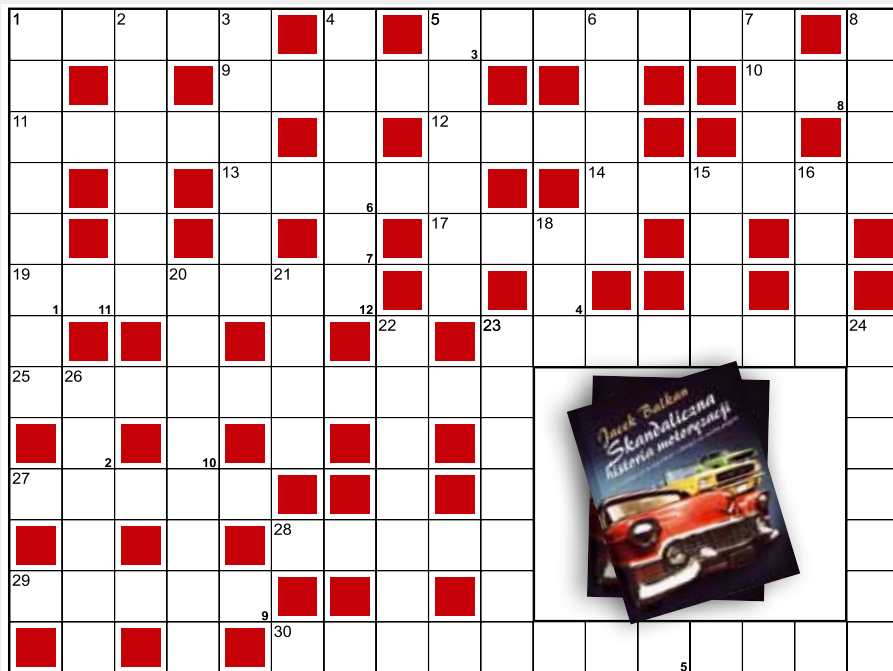
Uśmiechnij się



Kampania społeczna



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 12 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Wesołych Świąt”. Zwycięzcom gratulujemy. Nagrody przesyłamy pocztą.

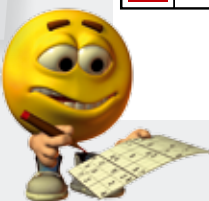
Zapraszamy do rozwiązywania kolejnej krzyżówki z nagrodami. Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę Jacka Balkana „Skandaliczna historia motoryzacji”.

POZIOMO:

- zamknięte nadwozie samochodu osobowego.
- zderzenie drogowe.
- powoduje zapłon w silniku.
- kulszowa dolegliwość.
- kolisty plac w mieście.
- zakład metalurgiczny.
- tafla w oknie.
- śląski taniec ludowy.
- lina do holowania statków.
- słynny wodospad.
- miejsce z kołem zapasowym.
- przygotowanie tekstu do druku pod względem stylistycznym, ortograficznym i graficznym.
- ... jazdy.
- obwód koła samochodu.
- futrzaną szal.
- bywa bezkolizyjne.

PIONOWO:

- automatyczna ... biegów.
- Stenka lub Szaflarska.
- gdącząca producentka jaj.
- podatek nakładany na paliwa.
- element zawieszenia pojazdu.
- ... Christie, autorka kryminałów.
- fason.
- chroni głowę motocyklisty.
- narzędzie waliki, broń.
- samochód zza Odry.
- podróżowała ze Stasiem i Nel.
- miejsceowość kojarząca się z triumfem Władysława Jagiełły.
- comiesięczna zmora dłużnika.
- średniowieczny student, żak.
- region z Bułgarią i Albanią.
- obuwie na niepodgodę.
- imię Stalińskiej, aktorki.



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

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

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

Foto: NewsPress, Albin Sieczkowski, archiwum Eugeniusza Kubisia, archiwum OSK Asima, archiwum CSK Drift, Anita Chudzińska, Marek Wierchowski, archiwum Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego, Peter reefe Kovac/www.reefe.sk

Korekta: Dorota Piechna
Skład: e-kierowca – studio DTP
Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl
71-246 Szczecin, ul. Romera 10E

Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



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



Nowa teoria na nowe czasy.

DLA TYCH, KTÓRZY WOLĄ INTERNET.

Nowa ustawa znosi obowiązek szkolenia teoretycznego w OSK, dlatego trzeba mieć w swojej ofercie sprawdzony i skuteczny kurs internetowy, który można zaoferować kursantowi przed rozpoczęciem jazd.



KORZYŚĆ DLA OSK

- Nowy sposób zarabiania na teorii;
- „Przywiązanie” kursanta do OSK na etapie szkolenia teoretycznego;
- Korzystanie z szerokiego wsparcia reklamowego w internecie.



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

- Pewność, że kursant po e-kursie „Teoria w domu” przyjdzie na jazdy z wiedzą, która pozwoli na skuteczne i efektywne szkolenie praktyczne;
- Możliwość zastąpienia pracy wykładowcy stacjonarnego na pracę e-instruktora w systemie „Teoria w domu”.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

- Większe szanse na egzaminie teoretycznym, dzięki ukończeniu sprawdzonego, profesjonalnego i skutecznego e-kursu „Teoria w domu”;
- Możliwość nauki przez internet.