

nr 12/2017 (144)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

FALSTART

JESZCZE KILKANAŚCIE DNI PO URUCHOMIENIU MODUŁU CENTRALNEJ EWIDENCJI POJAZDÓW W CEPIK-U 2.0 SYSTEM NIE DZIAŁAŁ, JAK POWINIEN. POTWIERDZAJĄ TO M.IN. URZĘDNICY PRACUJĄCY W WYDZIAŁACH KOMUNIKACJI. DO SYSTEMU NIE BYŁY PODŁĄCZONE TAKŻE WSZYSTKIE STACJE KONTROLI POJAZDÓW.

str. 8

JEDNORAZOWA TEORIA?

KIEROWCY, KTÓRZY MAJĄ PRAWO JAZDY NP. KATEGORII B I STARAJĄ SIĘ O UPRAWNIENIA NA CIĘŻARÓWKI LUB AUTOBUSY, MIELIBY ZDAWAĆ TYLKO EGZAMIN PRAKTYCZNY. Z TAKĄ INICJATYWĄ WYSTĄPIŁ POSEŁ PAWEŁ SZRAMKA. – A CO Z WIEDZĄ SPECJALISTYCZNĄ? – DOPYTUJĄ EKSPERCI Z BRANŻY SZKOLENIOWEJ.



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

ZIOMKI POLUBIŁY NAUKĘ TEORII!

JAK SPRAWIĆ, ABY ZIOMKI CHCIAŁY SKUTECZNIE UCZYĆ SIĘ PRZEPISÓW?
TRZEBA IM DAĆ TAKIE NARZĘDZIE, DZIĘKI KTÓREMU PRZY NAUCE BĘDĄ
SIĘ DOBRZE BAWIĆ, ZDOBYWAĆ TROFEA WIEŃCZĄCE ICH POSTĘPY, A TYM
WSZYSTKIM BĘDĄ MOGŁY SIĘ CHWALIĆ ZNAJOMYM NA FEJSIE.

TAK JAK W E-KURSACH TEORIA W DOMU.

WWW.PRAWOJAZDY.COM.PL



Uczmy się na błędach



Krzysztof Giżycki

Uruchomienie modułu Centralnej Ewidencji Pojazdów w ramach CEPIK-u 2.0 trudno uznać za sukces Ministerstwa Cyfryzacji. Powód jest prosty. Nie działa ona bez zarzutu. Przynajmniej do czasu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy”. Problemy z wpisywaniem informacji do CEPIK-u miała część stacji kontroli pojazdów, dokonujących okresowych przeglądów aut. Na system psioczyli także urzędnicy pracujący w wydziałach komunikacji urzędów miasta i starostw powiatowych. I nie ma im się co dziwić. Część interesantów musiała zostać odprawiona z kwitkiem, inni bardzo długo czekali na załatwienie z pozoru bardzo prostych spraw.

Taka sytuacja sprawia, że z niepokojem spoglądamy na uruchomienie w CEPIK-u 2.0 kolej-

nego modułu, czyli Centralnej Ewidencji Kierowców. Ma on bowiem bezpośredni związek z funkcjonowaniem ośrodków szkolenia kierowców. Bo to właśnie w CEPIK-u 2.0 szkoły jazdy będą musiały np. aktualizować profil kandydata na kierowcę...

Miejmy nadzieję, że Ministerstwo Cyfryzacji potrafi wyciągać wnioski z listopadowego falstartu systemu i 4 czerwca wszystko zadziała, jak powinno. A skoro jesteśmy przy życzeniach – wszak zbliżają się święta Bożego Narodzenia – dobrze byłoby myśleć, że wyciągną wnioski ze swoich błędów potrafi także Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Może warto w końcu przedstawić oficjalną i gruntownie przemyślaną propozycję zmian w systemie szkolenia i egzaminowania, a nie nieustannie na ten temat milczeć?

W natłoku codziennych obowiązków nie można zapomnieć o tym, że czasami warto się odprężyć i zrelaksować. Szczególnie w święta! Dlatego cały zespół redakcyjny „Szkoly Jazdy” życzy Wam, Drodzy Czytelnicy, samych przyjemności! I szampańskiej zabawy w sylwestrową noc!

Redaktor naczelny

W numerze

Falstart	4	Góralski azyl	26
Szkolenie rozszerzone	6	Polaku, nie jedź na zderzaku	28
Egzaminatorze, pokaż swój majątek	7	Przyjemność prowadzenia	30
Jednorazowa teoria?	8	Szybciej, wyżej, dalej	31
Brudny problem	10	Przygotowanie do zimy	32
Tureckie przykręcanie śruby	11	Kolejarze kontynuują	
Spór o zachowanie przed przejściem	14	szkolenia dla instruktorów	33
Wychowanie	16	Opel idealny dla księdza	34
Łódzka Solidarność apeluje		Volvo testuje	
o kontrolę 49 WORD-ów	17	autonomiczne ciężarówki	35
Nie hamuje. Dlaczego?	18	Moc życzeń	36
Mrugaj z głową	20	Okiełznać prędkość	38
Zainwestuj w reklamę na Facebooku	21	Wyspa motoryzacją stojąca	40
Nowy stary yaris	22	Zwolnij, pracujemy dla ciebie!	43
Kamery na cenzurowanym	24	Przegląd legislacyjny	44



Zmiana warty

Od 20 listopada Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Piotrkowie Trybunalskim przeprowadza egzaminy praktyczne na kat. B z wykorzystaniem nowych samochodów, czyli citroenów C3. Cztery dni wcześniej nowe samochody, czyli kie rio, zaczęły być używane w Krośnie. Z kolei w Szczecinie zaplanowano, że nowe toyoty yaris pojawią się 1 grudnia.

W przypadku piotrkowskiego WORD-u podstawienie aut nie oznacza automatycznego pożegnania się ze starymi samochodami. Na razie egzaminy są prowadzone zarówno z wykorzystaniem toyot yaris, jak i citroenów C3. Tak samo postąpił Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Krośnie. Do 8 grudnia egzaminy są prowadzone zarówno kiami rio, jak i starymi pojazdami – suzuki swift.

Jeżeli chodzi natomiast o ośrodek w Szczecinie, to całkowita wymiana pojazdów miała się odbyć 1 grudnia. Czyli hyundaie i20 były wykorzystywane tylko do końca listopada. Potem kandydaci na kierowców mieli się przesiąść do nowych toyot yaris.

WORD w Piotrkowie Trybunalskim kupił siedemnaście citroenów C3 za 395 tys. zł brutto. Jednak diler, który wygrał przetarg, zobowiązał się do odkupienia starych toyot yaris za 459 tys. zł. Wychodzi na to, że WORD zarobi na tym przetargu 64 tys. zł!

Ośrodek w Szczecinie zakupił dwadzieścia nowych toyot yaris za 778 tys. zł. Hyundaie i20 musiał oddać, nie były jego własnością. A krośnieński WORD? Zaproponowana przez dilerka cena za dwanaście samochodów to 780 tys. zł. Jednak należy od tego odliczyć prawie 289 tys. zł, bo tyle będzie kosztował zwycięzcę przetargu wykup dwunastu sztuk suzuki swift.

red

Falstart

Jeszcze kilkanaście dni po uruchomieniu modułu Centralnej Ewidencji Pojazdów w CEPiK-u 2.0 system nie działał, jak powinien. Potwierdzają to m.in. urzędnicy pracujący w wydziałach komunikacji. Do systemu nie były podłączone także wszystkie stacje kontroli pojazdów.

Co na to resort cyfryzacji, odpowiadający za wdrożenie CEPiK-u?

– CEPiK 2.0 jest w fazie stabilizacji, to naturalne, że początkowo mogą pojawiać się usterki. Nie znam żadnego tak poważnego systemu, który na starcie działałby bez zarzutu – mówił „Szkole Jazdy” Karol Manys, rzecznik prasowy Ministerstwa Cyfryzacji.

■ Zmiana taktyki

Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców działa od 2003 roku. Już od dawna wiele osób wskazywało, że system jest daleki od ideału. Skarżono się na jego awaryjność i nienowoczesność. Dlatego cztery lata temu Ministerstwo Spraw Wewnętrznych uznało, że trzeba go zmodernizować, a nawet wzbogacić o nowe usługi. Wykonaniem zadania zajął się Centralny Ośrodek Informatyki. Tyle że prace nad systemem bardzo się opóźniały. Efekt? Kilkakrotnie przesunięcie wejścia w życie zmodernizowanej ewidencji. Ostatni taki zabieg miał miejsce w grudniu ubiegłego roku. Wtedy wydawało się, że system zacznie działać, tak jak można było przeczytać w podpisanej przez prezydenta Andrzeja Dudę ustawie, 4 czerwca 2018 roku. Jednak Ministerstwo Cyfryzacji zmieniło taktykę. Najpierw postanowiono wdrożyć moduł Centralnej Ewidencji Pojazdów, potem Centralnej Ewidencji Kierowców. Pierwszy miał zostać uruchomiony w CEPiK-u 2.0 13 listopada, drugi – tak jak zaplanowano wcześniej – 4 czerwca 2018 roku.

■ Ewidencja przyjmuje więcej danych

Udoskonalona CEP to m.in. doprecyzowanie i zwiększenie zakresu wprowadzanych do ewidencji danych. Trafiają tam informacje dotyczące ustanowionych zabezpieczeń na pojeździe, w tym o jego zajęciu przez organ egzekucyjny. To rozwiązanie ważne dla nabywców pojazdów, którzy uzyskają teraz wiedzę m.in. w zakresie ograniczonego prawa właściciela do dysponowania pojazdem.

Zgodnie z nowymi przepisami okresowe badanie techniczne na stacjach kontroli pojazdów przeprowadza się po uprzednim uiszczeniu opłaty przez właściciela lub posiadacza pojazdu. Po wykonaniu badania diagnosta jest zo-



bowiązany do wprowadzenia danych do systemu i przesłania do bazy CEP. Następnie otrzyma stamtąd potwierdzenie, dokona wpisu w dokumencie i zwróci go właścicielowi pojazdu. Nowością jest także rejestracja negatywnego wyniku badania technicznego. Badanie okresowe przerwane na prośbę właściciela samochodu również zostanie odnotowane w bazie CEP.

■ Problemy na starcie

Moduł Centralnej Ewidencji Pojazdów uruchomiono, jak zapowiadano, czyli 13 listopada. Ale nie można chyba włączenia systemu określić innym słowem jak falstart. Dlaczego? Od początku nie działał jak należy. Taką informację przekazali nam m.in. pracownicy stacji kontroli pojazdów. Ale nie tylko. O problemach w pierwszym dniu funkcjonowania mówili także urzędnicy pracujący w wydziałach komunikacji starostw powiatowych i urzędów miast.

– Czasami jesteśmy w stanie wydać dowód rejestracyjny, innym razem nie. To loteria – mówił „Szkole Jazdy” Janusz Hyliński, zastępca naczelnika wydziału komunikacji w Starostwie Powiatowym w Krotoszynie. – Niby połączenie z systemem jest, ale nie wszystkie sprawy,

z którymi przychodzą do nas ludzie, możemy załatwić.

Rzecznik resortu cyfryzacji, Karol Manys, uspokajał nas jednak, że system działał sprawnie i był na bieżąco monitorowany.

– Mogą oczywiście zdarzać się pojedyncze przypadki, gdzie dojdzie do jakichś problemów z połączeniem się z systemem. To ogromna baza, takie rzeczy się zdarzają. Jednak w takiej sytuacji należy zwrócić się do nas, helpdesk działa 24 godziny na dobę.

Tyle że wspomniany helpdesk miał ręce pełne roboty. Urzędnicy informowali nas, że liczba zgłoszeń o nieprawidłowym działaniu systemu była bardzo duża. W związku z tym nie wszystko udawało się naprawić w krótkim czasie.

■ Ministerstwo raportuje...

O tym, że urzędnicy i stacje kontroli pojazdów mają problemy z używaniem zmodernizowanego systemu, świadczą również raporty, które na swojej stronie internetowej publikowało Ministerstwo Cyfryzacji. Na przykład 16 listopada zarejestrowano jedną awarię CEPiK-u, z którą udało się uporać po 30 minutach. Dodatkowo odnotowano dwa błędy krytyczne i 22

o mniejszym ciężarze gatunkowym. Helpdesk odebrał wtedy 732 telefony. Do CEPIK-u nie podłączyło się ponadto 900 stacji kontroli pojazdów. 20 listopada również odnotowano jedną awarię. Problem rozwiązano w ciągu pół godziny. Brakowało już natomiast błędów krytycznych. Spadła także liczba rozmów odebranych przez helpdesk. Wyniosła ona 480. Do CEPIK-u nie podłączyło się jeszcze 550 stacji kontroli pojazdów.

■ ...urzędnicy się tłumaczą

Wiadomo, że jeśli system nie działa, jak powinien, cierpią na tym przede wszystkim nie pracownicy stacji kontroli pojazdów i urzędnicy, tylko ludzie, którzy się do nich zgłaszają. Mniejszy problem był z SKP. Dlaczego? Jeśli stacja nie była w stanie „wpiąć” się do systemu, mogła pracować w tzw. systemie awaryjnym. Znaczący to tyle, że pracownik SKP zapisywał wyniki badania na swoim komputerze. W momencie, gdy system zadziała, masowo wprowadzałby wszystkie dane o pojazdach swoich klientów do CEPIK-u. W znacznie gorszej sytuacji znaleźli się urzędnicy pracujący w wydziałach komunikacji starostw powiatowych i urzędach miast. Dlaczego? Bo petentów chcących załatwić jakąś sprawę, np. zarejestrować auto, jest dużo więcej niż na stacjach kontroli pojazdów. Doszło nawet do tego, że niektóre jednostki postanowiły o swoich problemach powiadomić obywateli.

„W wydziale komunikacji Urzędu Miasta Włocławek, ale także w wielu innych urzędach w Polsce, występują problemy związane z realizacją procedury rejestracji pojazdów. System ma przerwy w działaniu albo całkowicie się wyłącza” – poinformowali urzędnicy. „To znacznie utrudnia lub wręcz uniemożliwia obsługę klientów wydziału komunikacji w UM Włocławek.

Są to problemy niezależne od ratusza, spowodowane zewnętrznymi perturbacjami. Bardzo prosimy o cierpliwość i wyrozumiałość, mamy nadzieję, że wkrótce system zacznie działać sprawnie” – taką informację na swojej stronie internetowej zamieścił 15 listopada włocławski ratusz.

I nie była to jedyna jednostka samorządowa, która miała problemy związane z uruchomieniem Centralnej Ewidencji Pojazdów. Na przykład wydział komunikacji w Lublinie prosił petentów, żeby najpierw zadzwonili do urzędu i dowiedzieli się, czy ich sprawę w ogóle można załatwić. Z kolei w Łodzi urzędnicy nie mogli np. wydawać części stałych dowodów rejestracyjnych zamiast czasowych. W takich sytuacjach o czternaście dni wydłużali ważność czasowego dokumentu.

■ Poirytowane powiaty

Mocno poirytowany kulawym działaniem systemu był także Ludwik Węgrzyn, prezes zarządu Związku Powiatów Polskich. Dlatego 20 listopada wysłał do minister cyfryzacji Anny Streżyńskiej pismo w tej sprawie. Co w nim możemy przeczytać? „Tydzień temu został uruchomiony moduł CEP w ramach systemu CEPIK 2.0. Miało to w znaczącym stopniu podnieść jakość realizacji zadań związanych z dopuszczaniem pojazdów do ruchu. Na razie – po tygodniu funkcjonowania systemu – można stwierdzić, że cel ten nie został zrealizowany. Wręcz przeciwnie, uruchomienie systemu doprowadziło wydziały komunikacji poszczególnych starostw powiatowych oraz urzędów miast na prawach powiatu na skraj wydolności” – napisał Węgrzyn. I wyliczył, że w pierwszym tygodniu funkcjonowania zmodernizowanego systemu liczba zarejestrowanych pojazdów spadła aż o 30 proc. w sto-

unku do poprzedniego tygodnia. Powodem nie był oczywiście spadek liczby osób chcących załatwić w urzędach taką sprawę.

Mało tego, z pisma możemy się np. dowiedzieć, że część zadań została przez urzędników zrealizowana niezgodnie z oczekiwaniami obywateli. Standardem było wydawanie lub przedłużanie pozwoleń czasowych. Wszystko z powodu trudności z realizacją innych procedur. Węgrzyn narzekał także na jakość danych wprowadzanych do CEPIK-u 2.0. Zdarzały się bowiem sytuacje, gdy przedstawiciele resortu cyfryzacji rozsyłali instrukcje umożliwiające obejście występujących problemów poprzez wprowadzanie do systemu fikcyjnych danych. Do Związku Powiatów Polskich dotarły także zgłoszenia o błędnie wykonanych dowodach rejestracyjnych. Zostały one zwrócone do Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych, która je wydaje.

■ Minister się boi

„W tej sytuacji coraz bardziej powszechne staje się odczucie, że jako powiaty staliśmy się mimowolną ofiarą dążenia administracji centralnej do ogłoszenia w przeddzień dwulecia rządu sukcesu w zakresie e-administracji. To na naszych urzędnikach – jako osobach mających bezpośredni kontakt z obywatelami – skupia się ich niezadowolony. To nasi urzędnicy po to, by wykonać te same zadania, co dwa tygodnie temu, muszą wykonywać znacznie więcej pracy. To oni dzień w dzień muszą siadać do terminali komputerowych nie wiedząc, jakie procedury uda się zrealizować danego dnia, a jakie nie – bo z dnia na dzień listy mogą się zmieniać” – napisał w liście Ludwik Węgrzyn.

Co na to minister cyfryzacji? Do czasu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” nie odniosła się do pisma wysłanego przez ZPP. Ale w rozmowie z serwisem money.pl powiedziała coś zaskakującego. Otóż dziennikarze spytali ją, czy urzędnicy przychylnie podchodzą do nowego systemu.

– O wiele bardziej boję się tych wszystkich osób, którym ten system nadeprnie na odcisk. On ewidentnie uszczelnia system całego rynku samochodowego i przeciwdziała przestępczości – powiedziała serwisowi money.pl Streżyńska.

A na Twitterze 21 listopada napisała: „Tak, samorządy powiatowe przeżyły w związku z CEPIK-iem bardzo trudne dni w ubiegłym tygodniu. Ale bardzo dobrze z nami współpracowały przy usuwaniu błędów i identyfikowaniu problemów. W tym tygodniu błędy, którymi się zajmujemy wspólnie, są już marginalne. Dziękuję tym, którzy byli na posterunku”.

Z końcowym fragmentem wypowiedzi minister mogliby dyskutować urzędnicy pracujący w wydziałach komunikacji m.in. w Olsztynie czy Częstochowie. Bo tamtejsze lokalne media donosiły, że system wciąż nie działa, jak powinien.

Jakub Ziębka





Szkolenie rozszerzone

Więcej godzin praktyki, do tego psycholog i zajęcia na płycie poślizgowej – to najczęściej wymieniane przez instruktorów zmiany, które powinny pojawić się podczas szkolenia kierowców na kategorię B.

Nie mam wątpliwości, że powinno być więcej godzin zajęć praktycznych – mówi Filip Fijak z OSK „nieDzielny Kierowca” z Żywca. – Z mojego doświadczenia wynika, że tyle wystarczy kursantom, którzy przychodzą do nas ze szkoły samochodowej. Natomiast ci, którzy nigdy wcześniej nie mieli styczności z autem, nie dają rady nauczyć się w ciągu 30 godzin wszystkiego. Zwłaszcza że doszły nowe umiejętności, które trzeba osiągnąć, choćby eco-driving. A liczba godzin pozostała bez zmian.

■ Dodatkowe godziny

Instruktorzy zdają sobie sprawę, że pomysł zwiększenia liczby obowiązkowych godzin praktycznych, choć pojawia się często, budzi sporo kontrowersji. Przede wszystkim dlatego, że wielu szkoleniowców boi się oskarżenia o to, że zależy im głównie na pieniądzach, które otrzymują za każdą odbytą godzinę szkolenia. Sposób na rozwiązanie problemu proponuje Rafał Górski z OSK „Po Prawo Jazdy” z Jeleniej Góry.

– Ja byłbym za tym, żeby wprowadzić 50 godzin praktyki, jednak z możliwością „wypuszczenia” kursanta po 30 godzinach – mówi. – Bo ile człowiek potrzebuje czasu na przyswojenie umiejętności jazdy samochodem to bardzo indywidualna kwestia. Jeden załapie szybciej, inny nawet po 40 godzinach nie będzie w stanie podejść do egzaminu. To kwestia percepcji, zdolności manualnych i wielu innych indywidualnych cech.

Podobnego zdania jest Sławomir Moszczyński z Ośrodka Szkolenia Kierowców Automobilklubu Polskiego.

– Moim zdaniem w większości przypadków 30 godzin jazdy to jednak za mało – twierdzi. – Dlatego ja bym liczbę godzin zwiększył ustawowo. Nie byłoby potrzeby sankcjonowania tego, gdyby nie fakt, że w naszym społeczeństwie jest poważny problem z pokorą. Młode pokolenie, a to właśnie jego przedstawiciele stanowią znaczną część kursantów, ma poczucie, że zjadło wszystkie rozumy. I po trzech godzinach wszyscy są mistrzami kierownicy. Mało kto uznaje, że warto dokupić godziny, widzi, że ma niedostatki wiedzy. Zupełnie inaczej jest za to ze starszymi, zwłaszcza z kobietami. One mają w sobie bardzo dużo pokory, są odpowiedzialne i sumienne. Jeżeli nie czują się pewnie, to nie boją się do tego przyznać.

■ Płyta poślizgowa uczy pokory

Jeżeli chodzi o wprowadzenie do obowiązkowego kursu zajęć na płycie poślizgowej, instruktorzy są zgodni. Takie zajęcia powinny się odbywać nie, jak planuje się obecnie, po zdaniu egzaminu, tylko między kursem a przystąpieniem do egzaminu państwowego.

– Cztery miesiące po zdaniu egzaminu może być już niestety za późno na tę naukę – mówi Tomasz Kulik ze szkoły Kulikowisko w Warszawie. – Te zajęcia są bardzo potrzebne. Ludzie nie zdają sobie sprawy, jak zachowuje się samochód na śliskiej nawierzchni, nie mówiąc już o pojęciu, co zrobić, kiedy dochodzi do takiej sytuacji na drodze.

Jak twierdzi Kulik, podczas kursów doszkalających często sami instruktorzy są zasko-

czeni, że różnica 5 km/h potrafi zdecydować o tym, czy przejedziemy bezpiecznie zakręt, czy wypadniemy z drogi lub uderzymy w barierkę.

– Jazda na płycie to zdecydowanie bardzo potrzebna część kursu – dodaje Moszczyński. – Ja bym wprowadził dwie godziny. Pierwsza, żeby zobaczyć, jak auto się zachowuje, druga, żeby chociaż liźnąć wiedzy o tym, co można zrobić, gdy już wpadniemy w poślizg.

■ Zajęcia z psychologiem – absolutna konieczność

– Młodzi ludzie mają tak ukształtowaną psychikę, że każe im ona myśleć optymistycznie – mówi Kulik. – Ja zdążę, ja się zmieszczę. Często z pogardą traktują kierowców, którzy jadą prawym pasem z prędkością 50 km/h. Mówią o nich „zawalidrogi”. A sami jadą za szybko, nie oglądają się za siebie przy zmianie pasa, bo nie widzą konsekwencji, nie patrzą do przodu. Taka cecha młodości. Dlatego uważam, że zajęcia z psychologiem, który ma odpowiednie narzędzia do wpływania na człowieka, to absolutna konieczność.

Instruktorzy postulują też, by do teoretycznego kursu wprowadzić panel tematyczny o agresji drogowej. Takie zajęcia także powinien, zdaniem szkoleniowców, prowadzić psycholog.

Kulik uważa, że jedną z podstawowych rzeczy, jakie należy zmienić, jest weryfikacja uprawnień instruktorskich. Obecnie nie jest to określone w żadnej ustawie.

Anna Łukaszuk

Egzaminatorze, pokaż swój majątek

W projekcie ustawy o jawności życia publicznego, przedstawionym przez ministra koordynatora służb specjalnych Mariusza Kamińskiego, znalazł się zapis, że egzaminatorzy będą musieli składać oświadczenia majątkowe, a ich treść zostanie ujawniona. Co na to sami zainteresowani? Podchodzą do tematu bardzo spokojnie.



■ Majątki pod lupą CBA

Wedle projektu oświadczenie majątkowe składa się w formie pisemnej lub elektronicznej. Trzeba byłoby to zrobić w ciągu czternastu dni od objęcia stanowiska i co roku do 30 kwietnia, według stanu na 31 grudnia roku poprzedniego.

„Bardzo ważną zmianą, zawartą w obecnym projekcie ustawy, jest obowiązek wykazywania w oświadczeniu majątkowym również zmian dotyczących sytuacji majątkowej, które miały miejsce w ciągu roku. Ta zmiana ma fundamentalne znaczenie, bowiem daje możliwości uzyskania realnego obrazu stanu majątkowego w okresie między kolejnymi oświadczeniami. Do tej pory procedura składania oświadczenia majątkowego powodowała, że obraz stanu posiadania miał charakter bardzo wyrwykowy i mógł być mylący” – czytamy w uzasadnieniu do projektu.

Treść oświadczeń będzie ponadto analizowało Centralne Biuro Antykorupcyjne.

■ Egzaminatorzy spokojni

A co o pomysły ujawniania oświadczeń majątkowych egzaminatorów myślą sami zainteresowani?

– Na pewno środowisko nie będzie z tego powodu zadowolone – mówi Henryk Adles, egzaminator nadzorujący w krakowskim MORD-zie. – Każdy ma swoje powody, żeby nie ujawniać różnych danych, ale ja jestem spokojny. Nie mam nic przeciwko.

Podobnie do sprawy podchodzi Piotr Antoszewski, egzaminator nadzorujący w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Poznaniu.

– Nie mam nic do ukrycia. Trzeba będzie składać jawne oświadczenie, to je złożę. Ciekawy jestem tylko, dlaczego padło także na egzaminatorów, nie jesteśmy przecież na świeczniku. Ale pewnie wiąże się to z tym, że hipotetycznie możemy mieć styczność z działaniami korupcyjnymi.

Jeśli ustawa o jawności życia publicznego wejdzie w życie, liczba osób zobowiązanych do składania oświadczenia majątkowego wzrośnie z 500 tys. do 830 tys.

Jakub Ziębka

Teraz egzaminator także jest zobligowany do złożenia oświadczenia majątkowego. Mówi o tym ustawa o kierujących pojazdami, a dokładniej art. 63 pkt 5: „Do egzaminatora zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego stosuje się przepisy ustawy o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne”. W artykule 10 jest mowa o składaniu oświadczeń. Z tym, że są one niejawne. Egzaminatorzy wypełniają je i przekazują dyrektorowi WORD-u, w którym pracują. Ich oświadczenia majątkowe nie są nigdzie publikowane.

■ Oświadczenia trafiają do marszałków

Już niedługo prawdopodobnie się to zmieni. Bo minister koordynator służb specjalnych Mariusz Kamiński przedstawił projekt ustawy o jawności życia publicznego. Do czasu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” odbyły się już pierwsze konsultacje społeczne. Zapowiada-

no jeszcze drugą turę. Obecna wersja projektu zakłada, że ustawa zacznie obowiązywać już 1 stycznia 2018 roku.

Co możemy w nim przeczytać? Ano m.in. to, że do składania oświadczenia majątkowego byliby zobowiązani także egzaminatorzy. Komu? Marszałkowi województwa. Ten musiałby takie dane publikować. Gdzie? Na przykład w Internecie, Biuletynie Informacji Publicznej. Oświadczenie dotyczyłoby zarówno majątku osobistego, jak i objętego małżeńską wspólnością majątkową. Jawne nie byłyby tylko numery PESEL, adresu zamieszkania i miejsca położenia ujawnianych nieruchomości.

W oświadczeniu majątkowym podaje się m.in. informacje o posiadanych zasobach pieniężnych, nieruchomościach, członkostwie w organach spółek prawa handlowego i innych osób prawnych, w tym fundacji i stowarzyszeń, posiadanych akcjach i udziałach w spółkach prawa handlowego, zatrudnieniu i wykonywaniu zajęć w innych firmach lub instytucjach.

Jednorazowa teoria?

Kierowcy, którzy mają prawo jazdy np. kategorii B i starają się o uprawnienia na ciężarówkę lub autobusy, mieliby zdawać tylko egzamin praktyczny. Z taką inicjatywą wystąpił poseł Paweł Szramka. – A co z wiedzą specjalistyczną? – dopytują eksperci z branży szkoleniowej.



wej naczepy. Czy takimi wyzwaniem, jak platformy kolejowe, przeprawy promowe.

– Można by przewrotnie zapytać: po co komuś studia, skoro ma średnie wykształcenie? – komentuje Tomasz Rejek, prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych w Gdyni.

Szef PSPD sięga po takie same porównania, jak egzaminator nadzorujący WORD Tarnobrzeg.

– Kolejne kategorie praw jazdy to stopniowanie wiedzy – tłumaczy. – Kompetencje kierowcy zawodowego muszą być wyższe od kompetencji osób, które jeżdżą tylko autami osobowymi. Egzaminy są więc bezwzględnie potrzebne. Takie przepisy znajdują odzwierciedlenie również w regulacjach UE.

Przypomina też, że zawodowi kierowcy co pięć lat mają obowiązkowe szkolenia okresowe. Żeby odnowić uprawnienia, muszą przejść badania lekarskie, psychologiczne i zaliczyć pięć dni zajęć.

– A człowiek, który dopiero stara się o kategorię C, miałby być zwolniony z kursu i egzaminu teoretycznego? – pyta retorycznie prezes PSPD.

■ Mniej wiedzy ogólnej, więcej specjalistycznej

Tak liberalne podejście do kwestii szkolenia kierowców nie przekonuje nikogo z naszych rozmówców. Dyrektorzy WORD-ów mówią to samo, co właściciele OSK. A to naprawdę rzadkość.

– Można założyć, że posiadacz prawa jazdy kategorii B zna przepisy drogowe. Ale co z wiedzą specjalistyczną? Nauczy się we własnym zakresie? Ile osób podeszłoby do tego uczciwie? – zastanawia się Marta Ogryzek, współwłaścicielka ośrodka szkolenia kierowców w Olsztynie. – Uczenie się tylko z Internetu, książek, to nie to samo, co zajęcia z fachowcem, który wyjaśni, doradzi. Poza tym obowiązek zaliczenia szkolenia i egzaminu mobilizuje kursantów.

– Kurs i egzamin zawsze stanowią pewną dolegliwość dla zdającego – przyznaje Zbigniew Przeworek, dyrektor WORD-u w Pile. – Sprawdzenie wiedzy jest jednak konieczne. Trzeba na to patrzeć w kategoriach odpowiedzialności, a nie uprzykrzania życia kierowcom.

Autor interpelacji zapewne zgodziłby się z ostatnią częścią zdania.

– Odpowiedź jest w przygotowaniu – usłyszeliśmy w biurze prasowym MliB.

■ Wyższa szkoła jazdy

Za to eksperci od szkolenia i egzaminowania chętnie komentują temat.

– Kategorie C i D to szkoła wyższa dla kierowców. Musi być też wyższy poziom szkolenia – stwierdza Leszek Kida, kierownik wydziału egzaminowania Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu. – Oceniając problem w kontekście BRD można powiedzieć, że kierowca motocykla czy osobówki może spowodować wypadek, a kierujący autobusem lub ciężarówką – katastrofę.

Kida zwraca uwagę na wielką odpowiedzialność ciążyącą na kierowcach zawodowych, ale również obszerną wiedzę, którą muszą przyswoić.

– Zasady przewozu ładunków, dokumenty transportowe, czas pracy – wylicza.

Rzeczywiście, trudno porównać pakowanie walizek do bagażnika z załadunkiem 30-tono-

Parlamentarzysta Kukiz'15 złożył w tej sprawie interpelację. Przypomina ministrowi infrastruktury i budownictwa, że: „Każdy kierowca, który posiada już prawo jazdy danej kategorii, i który postanawia uzyskać uprawnienia na inną kategorię, jest zobowiązany do ponownego zdania części teoretycznej egzaminu na prawo jazdy”. I przekonuje: „W ocenie wielu kierowców i ekspertów jest to zbędna konieczność, zważywszy na fakt, iż przepisy ruchu drogowego są identyczne dla posiadaczy wszystkich kategorii prawa jazdy. Nie ma więc żadnej logicznej przesłanki przemawiającej za utrzymaniem obowiązujących przepisów”.

Poseł Szramka pisze o „wyjściu naprzeciw oczekiwaniom kierowców” i postuluje zmiany w ustawie o kierujących pojazdami. Pyta, czy ministerstwo podejmie się zmiany „niekorzystnych” dla obywateli przepisów. Resort jeszcze do sprawy się nie ustosunkował. Do czasu zamknięcia tego numeru miesięcznika nie odpowiedział również na pytania dotyczące wspomnianej interpelacji przesłane przez redakcję „Szkoly Jazdy”.

– Nie słyszałem o tej interpelacji, ale jeśli parlamentarzyści chcą jakoś ulżyć kandydatom na kierowców, to dyskutować warto – stwierdza Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Może wprowadzić jakieś inne rodzaje testów? Mniej pytań? Mniej wiedzy ogólnej, więcej specjalistycznej? Może e-learning?

Zgadza się z argumentem pośła Szramki, że każdy kierowca, choćby miał uprawnienia tylko na motorower, choćby robił prawko pół wieku temu, kodeks drogowy powinien znać.

– Ale czy śledzi zmiany prawa, różne nowinki? Czy zdałby egzamin teoretyczny tak z marszu, bez nauki? Obawiam się, że nie – mówi Bandos. – Niedawno miałem zajęcia z kierowcami pojazdów uprzywilejowanych i oni też wielu oczywistym dla mnie przepisom się dziwili. A dwadzieścia lat karetkami jeżdżą!

Może warto by więc wprowadzić zasadę, że kto robił prawko więcej niż pięć lub dziesięć lat temu, musi ponownie przejść kurs i egzamin z teorii. A kto ma świeższą wiedzę – zalicza część teoretyczną tylko w formie e-learningu.

– Ale wiedza specjalistyczna, dotycząca przewozu osób, przewozu rzeczy musi być rzetelnie zweryfikowana – podkreśla prezes PFSSK. – Kierujący ciężarówką ma kilkadziesiąt ton „pod nogą”. Kierowca autobusu odpowiada za kilkadziesiąt osób!

■ Ułatwienia? Już są. Może być więcej.

O ewentualnych zmianach formuły egzaminów mówią też inni eksperci. Zwracają uwagę, że z innego pułapu startuje kierowca, który posiada prawo jazdy kategorii B, C, E i stara się o kategorię D. Inaczej zaś należy traktować kierowcę, który jeździł tylko autami osobowymi lub jednośladami.

– Testy można by przygotować w różnych wariantach. Inny zakres zagadnień, inne rozłożenie akcentów – proponuje Marta Ogryzek.

Prezes PSPD przypomina, że przepisy dotyczące uzyskiwania kolejnych kategorii zostały już zliberalizowane.

– Swego czasu był egzamin teoretyczny od E do C. Przyczepa, naczepa. Ten obowiązek zniesiono, mimo różnych opinii, różnych argumentów – opowiada Rejek. – Ja byłem na tak. Powtarzanie teoretycznego nie miało sensu. Przecież bardzo często egzamin na E robiła osoba, która kilka miesięcy wcześniej uzyskała C.

Kandydaci na kierowców mogą też korzystać z innych ułatwień. Na przykład posiadacze kat. B1, którzy chcą uzyskać pełne B, przechodzą krótszy kurs (dwadzieścia godzin) i zdają tylko egzamin praktyczny. Przejście z A1 na A2 również jest uproszczone. Egzaminu teoretycznego nie ma. Trzeba zaliczyć dziesięć godzin szkolenia i jazdę egzaminacyjną. Taka sama procedura dotyczy awansu z ka-

tegorii A1 lub A2 na A. Jeśli chcemy zrobić uprawnienia B+E, czyli osobówki z przyczepą, lawetą, WORD nie sprawdza naszej znajomości teorii, a wyłącznie praktyczne umiejętności. Posiadacze kategorii C+E mogą jeździć także autobusem z przyczepą (posiadając kat. D) i oczywiście samochodem osobowym z przyczepą.

■ Nie chodzi o kasę

Dalsze łagodzenie, upraszczanie przepisów na pewno spodobałoby się kandydatom na kierowców. Oznaczałoby oszczędność czasu i pieniędzy. Ale warto zwrócić uwagę, że teoretyczna część szkolenia i egzaminu stanowi niewielką część kosztów uzyskania prawa jazdy. WORD-y kasują za testy tylko 30 zł, niezależnie od tego, na jaką kategorię zdajemy. Natomiast egzaminy praktyczne kosztują od 140 zł (kat. AM i B) do 245 zł (C+E oraz D+E). Egzaminy na C i D – po 200 zł. Różnicę kosztów teorii i praktyki jeszcze wyraźniej widać w opłatach za kursy. Za interesowanym kategorią B „samoukiem” szkoły jazdy oferują zniżki 50–100 zł. Przy cenie szkolenia na poziomie 1,5 tys. zł.

Kurs na kat. C organizowany przez Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych

kosztuje 2,4 tys. zł. Ile taniej byłoby bez części teoretycznej?

– Nie podam konkretnej kwoty: 100 czy 200 złotych – mówi Tomasz Rejek. – Ale procentowo to bardzo mało. Oszczędność będzie nieadekwatna do konsekwencji, które może ponieść kierowca nieposiadający stosownych kompetencji.

Przy cenach kursów na kat. D (4–6 tys. zł) ulga związana z ewentualnym zniesieniem teorii wydaje się symboliczna. Zmiany nie miałyby też wpływu na finanse WORD-ów. Starający się o uprawnienia na ciężarówkę i autobusy to zaledwie kilka procent wszystkich egzaminowanych. A zdawalność w tych grupach kierowców utrzymuje się na poziomie 70–80 proc.

– Na kategorię C w październiku mieliśmy 65,6 proc. Na kategorię D – 77,8 proc. – wyjaśnia egzaminator nadzorujący w tarnobrzeskim WORD-zie. – Teraz jest łatwiej niż kiedyś. Baza pytań jest jawna. Ogólnodostępna.

– My w październiku mieliśmy 67,32 proc. na kategorię C – informuje dyrektor WORD Piła. – Szczercze mówiąc myślałem, że zdawalność jest wyższa. Najbardziej aktualne dane pokazują jednak, że jedna trzecia kierowców musi uzupełnić wiedzę – podsumowuje Zbigniew Przeworek.

Tomasz Maciejewski



Brudny problem

Właściciele szkół jazdy nierzadko muszą się mocno natrudzić, żeby wyegzekwować od instruktorów utrzymanie porządku w samochodach. Jednak mają na to swoje sposoby. Jakie?



Ale są też i tacy instruktorzy, którym się po prostu nie chce i żadne rozmowy motywujące czy dyscyplinujące nie pomagają.auta są brudne, na dywanikach jest tyle piachu, co w piaskownicy.

■ O swoje dba się chętniej

W niektórych szkołach część instruktorów szkoli własnymi autami. Tak jest np. w Ośrodku Szkolenia Kierowców „AS” w Gdańsku.

– Jesteśmy szkołą, w której mamy dwa rodzaje pojazdów: należące do ośrodka i do instruktorów – tłumaczy Izabela Dymkowska, właścicielka szkoły. – Zauważyłam, że utrzymanie czystości jest zdecydowanie mniejszym problemem w tej drugiej grupie. Wszyscy nasi kierowcy wiedzą, że samochód jest wizytówką szkoły, dlatego musi być czysty i zadbane.

Każdy instruktor szkoły, mimo naprawdę napiętego grafiku, ma obowiązek raz w tygodniu pojechać do myjni i kompleksowo wyczyścić auto.

– Robią to w godzinach pracy, bo trudno wymagać, by pracownik poświęcał swój czas wolny na obowiązki służbowe – dodaje Dymkowska. – Oczywiście, zdarza się, że niektórzy instruktorzy, chcąc załatwić sprawę szybciej, nie doczyszczą auta jak należy. Dlatego też co jakiś czas kontrolujemy pojazdy, żeby kursanci nie mieli powodów do narzekania.

■ Umowa nakazuje, właściciel pilnuje

Arkadiusz Majewski ze szkoły Nauka i Doskonalenie Jazdy z Międzychodu twierdzi, że najskuteczniejszym sposobem jest jednak prawne sankcjonowanie czystości. Można je egzekwować skutecznie wtedy, kiedy jest wpisane w obowiązki służbowe. Bo nie ma co liczyć, że dobrym słowem i prośbami uda się zmienić człowieka, który nie odczuwa potrzeby czystości.

– W naszej szkole mamy cztery samochody osobowe, mamy też myjnię – wyjaśnia. – Każdy instruktor ma służbowy obowiązek, żeby codziennie po zakończonych jazdach umyć pojazd z zewnątrz. Odstępujemy od tej zasady, jeśli pogoda jest ładna i widzimy, że auto nie wymaga żadnych zabiegów. Nasi instruktorzy codziennie też muszą wytrzeć wycieraczki z piachu. Wiadomo, że szczególnie w miesiącach jesienno-zimowych gromadzi się go mnóstwo.

Anna Łukaszuk

W elce śmierdzi papierosami”, „Instruktor, z którym mam jazdy, od trzech tygodni wozi puste opakowanie po jogurcie, które niemiłosiernie śmierdzi”, „Mam wrażenie, że elka, którą jeżdżę, nie widziała odkurzacza od roku albo dłużej, wszędzie jest piach, wala się papierki, paragony” – to tylko kilka wpisów z forów internetowych, na których udzielają się kursanci szkół jazdy.

– Jak czytam takie rzeczy, to nie wiem, co powiedzieć, bo dla mnie to jest temat, który nie powinien istnieć – mówi Rafał Górski ze szkoły Po Prawo Jazdy z Jeleniej Góry. – Utrzymanie czystości w samochodzie powinno być tak samo oczywiste, jak jazda prawą stroną. Ale to się wynosi z domu. Ja nie potrafię sobie wyobrazić, że mógłbym mieć bałagan we własnym samochodzie, a co dopiero w służbowym.

Okazuje się jednak, że problem istnieje i właściciele szkół jazdy muszą się z nim zmierzyć, jeżeli nie chcą stracić dobrej opinii.

■ Przykład idzie z góry

– W naszej szkole na dwóch instruktorów przypada jeden pojazd – mówi Agnieszka Szczepańska z Kobra Nauka Jazdy i Autoserwis ze Szczecina. – Każdy instruktor wie, że ma zacząć dzień pracy od przetarcia samochodu w środku, a kończyć na myciu i tankowaniu. Mamy to zapisane w umowie o pracę i bardzo tego pilnujemy.

Chyba skutecznie, skoro żaden kursant nigdy się nie skarżył.

Jak twierdzi Szczepańska, oprócz zapisów w umowie o pracę ważne jest też, by szefostwo dawało dobry przykład.

– Kierownictwo naszego ośrodka też szkoli kierowców, więc instruktorzy widzą, że nie tylko oni biegają z odkurzaczem, a przykład idzie z góry – wyjaśnia. – Cztery razy do roku nasze pojazdy są poddawane gruntownemu czyszczeniu, łącznie z praniem tapicerki, ale to już jest zorganizowane ogólnie.

■ Dodatkowy pracownik do sprzątnięcia aut

Czasami, żeby nie stracić dobrej opinii, trzeba zatrudnić dodatkowego pracownika.

– Utrzymanie czystości w pojazdach to tak duży problem, że zdecydowaliśmy się zatrudnić pracownika technicznego, odpowiedzialnego za dopilnowanie tej sprawy – mówi Radosław Surafa z Elka School z Gdyni. – Do jego obowiązków należy dbanie o czystość, stan techniczny i serwisowanie. Jesteśmy z tego rozwiązania bardzo zadowoleni.

Właściciel Elka School przyznaje, że wszystko zależy od instruktora i jego podejścia do kwestii czystości.

– Niektórzy dbają o samochody, jak o własne – twierdzi Surafa. – Jest w nich czysto, wszystko się błyszczy, chce się takim samochodem jeździć.



Stambuł

Fot: Lex Kravetski/Flickr

Tureckie przykręcanie śruby

Robienie prawka po turecku dla Polaka, Niemca czy Anglika mogło wydawać się bardziej egzotyczne niż język turecki: dwuminutowy egzamin, zdawalność 99 proc., luźne podejście do przepisów. Tak było do niedawna. Teraz Turcy przykręcili kandydatom na kierowców śrubę.

Jak robi się prawko w Turcji, kilka lat temu postanowił sprawdzić pewien niemiecki dziennikarz. Zapisał się na kurs, trochę poćwiczył i umówił się na egzamin. Łatwo mu poszło. Teorię zdawał w szkolnej sali (egzaminatorami najczęściej są nauczyciele). Papierowy formularz – z odpowiedziami A, B, C, D – wypełnił z dużą pomocą tłumacza, który nie ograniczał się do wskazówek językowych, lecz wyjaśniał zawłości przepisów. Później była część praktyczna. Na peryferiach miasta. Egzaminatorzy roztawili na jezdni kilka słupków, na dachu samochodu zamontowali tablicę z napisem SINAV ARACI-DIR (samochód egzaminacyjny) i kazali ruszać. Jazda trwała minutę i 38 sekund. Tak! To nie pomyłka. Zakończyła się serdecznymi gratulacjami. Auto jechało 30 km/h. Kilkaset metrów. Dwa łagodne zakręty. Hamowanie. Nawrotka.

Jakie umiejętności kandydata na kierowcę sprawdzano? Czy umie ustawić fotel, lusterka. Czy bezpiecznie włącza się do ruchu. Czy potrafi bezpiecznie zmienić pas. Skoro silnik nie zgasł, zmiana biegów odbywała się płynnie, kontrola nad pojazdem była – prawko się należy.

Kilkadziesiąt lat temu obowiązywały jeszcze bardziej uproszczone procedury.

– Z opowieści mojej rodziny, znajomych wiem, że samochodami jeździły nawet osoby nieumiejące pisać i czytać – mówi Mehmet Eseryel, który w Szczecinie prowadzi sklep „Smaki Turcji”. – Gdzieś na prowincji to prawko właściwie nie było potrzebne. Nikt dokumentów nie sprawdził. Wystarczyło, że znasz się na samochodach. Umiesz kierować. Umiesz naprawić. A ci, którym zależało i zapisali się na kurs, egzamin, wszyscy zdawali.

■ Przyjemnie na placyku

Te beztrudnie dla kierowców czasy odchodzą w przeszłość. Powoli odchodzą.

– Egzamin jest trudniejszy niż kiedyś, ale nadal bardzo łatwy w porównaniu do polskiego – ocenia Małgorzata Rabenda Derman, Polka pisząca doktorat na Uniwersytecie w Kocaeli, autorka bloga „Rodzynki Sułtańskie”. – Szczególnie egzamin praktyczny jest dość przyjemny – dodaje.

Dlaczego przyjemny? Nie ma jazdy egzaminacyjnej po zatłoczonych skrzyżowaniach. Jest tylko kilka zadań na placu manewrowym. Ale...

– Mam koleżankę, Turczynkę, która dopiero za trzecim razem zdała egzamin praktyczny, przeżywszy za każdym razem sporo stresu na placyku – komentuje Agata Bromberek, poznaniańska mieszkająca na tureckiej riwierze, od dwunastu lat prowadząca „Tur-Tur” Blog. I biuro podróży AlanyaOnline.

Agata przekonuje, że wbrew obiegowym opiniom i filmikom krążącym po Internecie, zdobywanie tureckiego prawa jazdy nie jest formalnością.

– Owszem, kiedyś może tak było, ale na szczęście i to się zmieniło.

Istotną zmianą jest m.in. to, że zdawać można tylko w języku tureckim. Kiedyś egzaminowano m.in. osoby niemieckojęzyczne. Kolejne utrudnienie – rozbudowana baza pytań i zaliczanie części teoretycznej przy komputerze.

– Test składa się ze 100 pytań, trzeba zdobyć 70 punktów, czyli poprawnych odpowiedzi – tłumaczy Agata.



Izmir, trzecie co do wielkości miasto w Turcji

Teoria podzielona jest na trzy części: znaki drogowe i zasady ruchu, pierwsza pomoc oraz silnik i budowa auta.

– Niedawno zmieniły się przepisy i część teoretyczna jest o wiele trudniejsza – mówi Gosia, podkreślając, że posiłkuje się opiniami osób, które są świeżo po egzaminach.

Część praktyczna (termin wyznaczają zwykle dwa, trzy tygodnie po teorii) to kilka zadań na małym autodromie. W asyście dwóch egzaminatorów i instruktora trzeba zaliczyć: ruszanie na podjeździe (rampie), parkowanie równoległe, zatrzymanie w wyznaczonym miejscu. Jest też jazda po łuku w prawo i w lewo. Maksymalny czas wykonania zadań: 30 minut. Plus pięć minut na pytania dotyczące eksploatacji pojazdu. Jeśli ktoś obleje cztery razy, musi ponownie zapisać się na kurs.

■ Próba dla żółtodziobów. I termin ważności

Na polonijnych forach internetowych można znaleźć sporo żartobliwych komentarzy, że Turcy przykręcili śrubę kandydatom na kierowców. Bo kiedyś sprawdzano tylko umiejętność skrętu w prawo. A pytania testowe były takie same dla każdego. Przez dziesięciolecia! Polonusi zwracają także uwagę, że egzaminy w różnych regionach kraju mogą wyglądać inaczej. W dużych miastach na zachodzie Turcji jest nowocześniejsza, europejska. Lepsza infrastruktura, lepsze samochody, lepiej wykształceni egzaminatorzy.

Europejskim standardem jest również okres próbny dla kierowców. Jeśli przez 24 miesiące złapie się kilka mandatów, traci się uprawnienia. Kto nie popełnia wykroczeń, uzyskuje bezterminowe prawo. Ale uwaga! Co pięć lat musi przejść kontrolę lekarską.

– Po zmianach przepisów w Turcji trwa właśnie wymiana dokumentów. Nowe prawa jazdy mają datę, kiedy trzeba je odnowić – wyjaśnia Gosia.

– Tureckie prawo automatycznie jest międzynarodowe. I jest na nim rubryka z grupą krwi. Badania robi się przed egzaminem – precyzuje Agata.

Międzynarodowym standardem jest również wiek kierowców. O kategorię B może ubiegać się osiemnastolatek. Prawo jazdy na motorowery robi się w wieku 16 lat. Pełne uprawnienia do prowadzenia ciężarówek uzyska dopiero 21-latek. Pełnowartościowe prawo kategorii D otrzymuje 24-latek.

– Co ciekawe, prawa jazdy nie dostaną osoby karane za niektóre przestępstwa, na przykład produkcję, sprzedaż lub posiadanie narkotyków – zauważa Gosia Rabenda Derman.

Uprawnienia można też dość szybko stracić... za zbyt szybką jazdę i inne „pirackie akcje” na drodze.

– Dwadzieścia punktów dostaje się za przejazd na czerwonym świetle, niesprawne części

auta albo używanie pojazdu spoza kategorii, na którą mamy prawo jazdy – wyjaśnia Gosia. – Piętnaście punktów dostaniemy na przykład za używanie świateł przeciwmgielnych bez potrzeby. Dziesięć punktów – za głośne słuchanie muzyki w samochodzie – wylicza blogerka.

Punktacja wydaje się surowsza niż w Polsce czy Niemczech, przy czym limit punktów wynosi aż 75.

Agata zwraca uwagę, że temperament tureckich kierowców studzą coraz wyższe mandaty. Nawet 750 lir (jedna lira to ok. 93 grosze). Autorka „Tur-Tur Blog” chwali się, że dotychczas dostała tylko jedno upomnienie. Za niezapięte pasy.

– Kraj, w którym jeździ się pod prąd i po kraężnikach. Foteliki i kaski dla dzieci są tylko w telewizji. Ilość miejsc w autach i na motocyklach jest nieograniczona... I tam policja wlepia mandat za pasy! – nie dowierza jeden z komentujących bloga.

Trudno też uwierzyć, że turyści w Alanyi czy Bodrum nie mogą wypożyczać skuterów na dowód osobisty lub prawo jazdy kategorii B.

– Wymagana jest kategoria A1 na motorower lub A2 na motocykl – mówi Agata.

Z polskim prawem jazdy możemy bezproblemowo jeździć w Turcji przez pół roku. Jeśli planujemy pobyt dłuższy niż 180 dni, potrzebne nam będzie tzw. międzynarodowe prawo jazdy. Z potwierdzonym notarialnie lub przez ambasadę tłumaczeniem dokumentu. Możliwa jest też wymiana polskiego prawa na tureckie. Od stycznia 2014 roku odbywa się to automatycznie, bez dodatkowego egzaminu.



Sztambuł, czyli wiecznie zakorkowana metropolia

Fot. Fabio Penna/Flickr



Turecki znak STOP

Fot. Dickelbers/Wikimedia Commons

■ Uliczny survival. Jedź albo giń

Jeśli jednak wyobrażacie sobie, że Turcja jest krajem surowych przepisów, restrykcyjnie przestrzeganych procedur, policjantów służbistów i zdyscyplinowanych kierowców, to szybko zmienilibyście zdanie po kilku dniach pobytu w Stambule, Ankarze, Izmirze, Gaziantepie, Trabzonie. Centra miast przypominają mrowiska. Na ulicach panuje chaos. Wydaje się, że wszyscy jeżdżą, jak chcą. Parkują, gdzie im wygodnie. Trąbią, kto głośniej. Swoje drogowe przygody Gosia opisała tekstem zatytułowanym „Turecka ulica jako survival. Jedź albo giń”. Z przerażeniem, a jednocześnie poczuciem humoru opowiada: „Przejdźcie przez ulicę to niekiedy zadanie godne zdobycia Mount Everestu. Ruszenie na światłach – to wyjść z czasem. Parkowanie: gra Tetris w realu. Nie jest za ciasno. Wystarczy zmniejszyć wymiary samochodu o lusterko. Chodniki są wąskie (a jeszcze połowę zajmują samochody, drugą połowę – śmieci), krawężniki wysokie. Turcy, którzy nigdy się nie spieszą i zawsze są spóźnieni, w samochodzie zamieniają się w Kubicę z ADHD. Prawo dżungli to prawo silniejszego i szybszego. Nikt nie przepuszcza pieszych. Musisz po prostu próbować przebiec przez jezdnię. Przepisy drogowe? Zbiór pięknych wskazówek, z których nikt nie korzysta. Zaparkowane samochody blokują wyjazd z bramy, siebie nawzajem, chodnik i ruch ogólnie. To, że ciężarówka stoi na środku ulicy, bo kierowca musi kupić papierosy, nikogo nie dziwi.

Nie dziwi mnie też widok czterech osób na skuterze czy siedmiu osób w małym aucie. I to, że kierowca wyznaje rozbrajająco, że nie ma prawa jazdy, bo jest drogie”.

W rozmowie ze „Szkolą Jazdy” blogerka żartuje, że policjanci przymykają oko na drobniejsze przewinienia kierowców. I stan techniczny samochodów.

– A na ulicach widać mnóstwo aut, które ostatni przegląd miały wykonany dobre pięćnaście lat temu – diagnozuje.

Galeria drogowych osobliwości w wersji „Türkiye” powstałaby ekspresowo po przeglądzie tamtejszych portali internetowych. Można tam znaleźć zdjęcia pojazdów przypominających krzyżówkę wartburga z traktorem. Można pośmiać się z drzew rosnących na środku drogi. Można spróbować zliczyć pasażerów upchanych w mikrobusach, zwanych tam domuszami.

Agata przyznaje, że Turcy za kółkiem są „dość niefrasobliwi”.

– Jedzą w ogóle bez prawka albo bez uprawnień danej kategorii.

Nie ukrywa też, że zamiast auta zwykle wybiera rower lub komunikację miejską. Tak łatwo i bezpiecznie.

– W dużych miastach Turcji, a w szczególności w Stambule, jazda rzeczywiście nie należy do najłatwiejszych – potwierdza Małgosia. – I nie chodzi tu tylko o temperament Turków i ich zamiłowanie do łamania przepisów, ale fakt, że miasto jest bardzo pagórkowate i szyb-

ko trzeba opanować sztukę ruszania pod górę. Stambuł słynie też z koszmarnych korków!

■ Ceny jak w Polsce

Stambuł ma ponad 14 mln mieszkańców. Korki gigantyczne! Paliwo droższe niż w Polsce. A kursy na prawo jazdy kosztują podobnie. Na stronach szkół jazdy (są anglojęzyczne) znaleźliśmy oferty za 1500–1600 lir. Wykłady trwają trzy tygodnie. Można wybrać regularny cykl zajęć lub intensywną naukę w weekendy. Szkolenie praktyczne to szesnaście godzin: dwie na symulatorze, reszta peugeotem 208. Młodzieżowe uprawnienia na motocykl (dwanaście godzin jazdy) oferowane są za 1200 lir.

– Koszty kursów są bardzo zróżnicowane i zdecydowanie można się targować – radzi Gosia.

Jeśli naprawdę chcemy się szkolić, warto dopiąć do programu zajęć, adres sali wykładowej. Dlaczego?

– Żeby przystąpić do egzaminu, trzeba się zapisać na kurs, ale jego reguły nie są jasno określone i często odbywa się on tylko na papierze. Mój znajomy poznał swojego nauczyciela podczas egzaminu – stwierdza z humorem blogerka.

Sam egzamin kosztuje tylko 60 lir, czyli mniej niż w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego.

– I nie słyszałem o sytuacjach, by ktoś zdrażał osiem razy. Tak jak to się zdarza w Szczecinie – śmieje się Mehmet.

– Znam takich, których oblano kilkanaście razy – dodaje jego współpracownik. – U was nie ma czegoś takiego jak prawo jazdy. U was jest „biznes prawo jazdy”. Chodzi tylko o zarabianie kasy. A jak już jesteś kierowcą i wozisz jakieś towary, to musisz mieć pozwolenia, licencje, winiety. Za wszystko trzeba płacić. W Turcji tak nie zdzierają z ludzi – komentuje.

Ma trochę nieaktualne dane. Bo np. kiedy się odbiera prawo (SÜRÜCÜ BELGESİ – certyfikat dla kierowcy), trzeba głębiej sięgnąć do kieszeni.

– Opłata za wydanie dokumentu wynosi 139 lir. I jeszcze 433 liry na podatek drogowy – podsumowuje Agata.

Tomasz Maciejewski

Tureckie drogi należą do najniebezpieczniejszych w Europie. Roczne statystyki wypadków są podobne do... polskich: osiem – dziewięć ofiar śmiertelnych na 100 tysięcy mieszkańców. W 2009 roku Światowa Organizacja Zdrowia alarmowała, że współczynnik śmiertelności w Turcji wynosi 13,9. Wielka Brytania osiągnęła wtedy poziom 5,4, Niemcy 6, Francja 7,5. Ale w Polsce ten dramatyczny wskaźnik sięgał 15.



Spór o zachowanie przed przejściem

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Bydgoszczy oddalił skargę egzaminatora na podtrzymaną przez SKO decyzję marszałka, że należy unieważnić przeprowadzony przez niego egzamin. Co było powodem tego unieważnienia? Organy odwoławcze uznały, że kandydatka na kierowcę nie postąpiła niewłaściwie, dwukrotnie zatrzymując się przed przejściem, żeby przepuścić pieszch. A tak właśnie utrzymywał egzaminator.

Egzamin odbył się jeszcze w 2016 roku. Kandydatka na kierowcę prawidłowo wykonała zadania na placu manewrowym i rozpoczęła jazdę w ruchu drogowym. W pewnym momencie kobieta zatrzymała pojazd egzaminacyjny w pobliżu zebry, żeby umożliwić pieszym przejście przez jednię. Co ważne, egzaminowana nie stworzyła zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie zmusiła żadnego pojazdu do hamowania. Kilka minut później egzaminator wydał kobiecie polecenie jazdy w lewo na skrzyżowaniu. Kandydatka na kierowcę zatrzymała łagodnie pojazd w chwili, gdy zachowanie pieszej stojącej w pobliżu przejścia wskazywało na to, że ma zamiar na nie wejść. Jednak piesza ostatecznie zmieniła kierunek marszu. W tym samym czasie przez przejście dla pieszych przebiegło jeszcze dziecko.

Egzaminator ocenił, że kobieta dwukrotnie popełniła wykroczenie, co skutkowało przerwaniem przez niego egzaminu. Na czym miało polegać? Złamała zakaz wynikający z art. 49 pkt 1 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Jak on brzmi? „Zabrania się zatrzymania pojazdu na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem;

na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem”.

■ Egzaminator: wykroczenie nie może być kulturalne

Kandydatka na kierowcę z werdyktem egzaminatora się nie zgodziła i wystąpiła do urzędu marszałkowskiego skargę. Ten rozpatrzył ją pozytywnie, co skutkowało unieważnieniem egzaminu. Posiłkował się przy tym opinią egzaminatora nadzorującego, który stwierdził, że nie doszło do dwukrotnie nieprawidłowo wykonanego zadania, czyli przejazdu przez przejście dla pieszych. Dodatkowo działający z upoważnienia marszałka województwa urzędnik potwierdził w decyzji unieważniającej egzamin prawidłową antycypację zachowań innych uczestników ruchu drogowego. „Dlatego brak jest jakiegokolwiek podstawy do stwierdzenia, że zachowanie egzaminowanej było niczym nieuzasadnione oraz że spowodowało potencjalne zagrożenie kolizją lub zagrożenie zdrowia lub życia uczestników ruchu drogowego” – czytamy w piśmie z urzędu marszałkowskiego.

Z taką interpretacją faktów nie zgodził się egzaminator. Zdecydował się od decyzji urzędu marszałkowskiego odwołać, żądając jej uchylecia. Na jakiej podstawie? Chodziło mu o naruszenie art. 72 ustawy o kierujących pojazdami. Zgodnie z nim marszałek, w drodze decyzji administracyjnej, unieważnia egzamin państwowy, jeżeli egzaminowi została poddana osoba, o której mowa w art. 50 ust. 2 ustawy oraz gdy był przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik. Zdaniem egzaminatora nie ma do tego przesłanek. Podkreślił on, że zatrzymywanie przed zebra w celu umożliwienia przejścia pieszym na drugą stronę jezdni obecnie nie jest dozwolone, choć w mniemaniu większości jest to przejaw kultury. Nie ma więc mowy, żeby wykroczenie drogowe było kulturalne, nawet jeśli jest popełniane w dobrej wierze.

■ SKO: zadania były wykonane prawidłowo

Sprawą zajęło się Samorządowe Kolegium Odwoławcze. Decyzja marszałka została podtrzymana. Z jakich powodów? Przede wszystkim SKO zgodziło się z jego stanowiskiem, że za-

chowania osoby egzaminowanej były prawidłowe i wynikały z właściwej oceny sytuacji na drodze. Dodatkowo „w myśl art. 13 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i co do zasady korzystać z przejścia dla pieszych; pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem. Wprowadzie osoby widoczne na nagraniu nie znajdowały się na przejściu, a zatem nie korzystały z pierwszeństwa, jednakże ich zachowanie sugerowało zamiar wejścia na to przejście” – czytamy w uzasadnieniu SKO.

W ocenie kolegium działanie osoby egzaminowanej było przejawem kultury jazdy i właściwej oceny sytuacji na drodze. Skoro zaś nie miało miejsca dwukrotne nieprawidłowe wykonanie tego samego zadania egzaminacyjnego, zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami marszałek województwa miał prawo unieważnić egzamin jako przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik.

■ Czy urząd marszałkowski i SKO naruszyły przepisy?

Egzaminator nie zgodził się z decyzją SKO. Postanowił zaskarżyć ją do sądu. Domagał się jej uchylecia. Jego zdaniem zarówno urząd marszałkowski, jak i SKO naruszyły przepisy, bo uznały, że osoba zdająca nie popełniła wykroczeń drogowych, które skutkowały dwukrotnym nieprawidłowym wykonaniem zadania egzaminacyjnego i wynikiem negatywnym części praktycznej egzaminu na prawo jazdy. Zwrócił uwagę na jeszcze jeden fakt. Zarówno organ pierwszej, jak i drugiej instancji nie podważył merytorycznie jego oceny, stwierdzając tylko, że zdająca nie popełniła wykroczenia, ponieważ zachowała się kulturalnie. Nie ma to jednak, jego zdaniem, żadnego poparcia w prawie, to tylko nieudana interpretacja przepisów. Wykroczenie jest wykroczeniem, musiało być potraktowane jako błąd. A dwukrotne popełnienie tego samego błędu skutkuje przerwaniem egzaminu.

W skardze możemy przeczytać jeszcze, że orzekające w sprawie organy powołały się na negatywną opinię egzaminatora nadzorującego oraz dyrektora WORD-u, podczas gdy rozporządzenie o egzaminowaniu nie przewiduje takiej sytuacji, żeby sądy osób niebiorących udziału w egzaminie były uwzględniane przez urząd marszałkowski przy ocenie zasadności skargi.

■ Wystąpiły przesłanki

Sprawą zajął się Wojewódzki Sąd Administracyjny w Bydgoszczy. Jego zdaniem istotne znaczenie w tej sprawie ma art. 51 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami. Przepis ten określa cel

egzaminu praktycznego i jego zakres w odniesieniu do egzaminu praktycznego na prawo jazdy uprawniające do kierowania m.in. pojazdami silnikowymi jako: „sprawdzenie umiejętności w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się, odpowiednio do uprawnienia, o które ubiega się osoba zdająca egzamin w ruchu drogowym pojazdem silnikowym”. W tym więc kontekście należy przyjąć, że egzamin przeprowadzony w sposób niezgodny z wyżej wskazanym celem i zakresem byłby niezgodny z przepisami ustawy. W ocenie sądu zgromadzony w sprawie materiał dowodowy daje podstawy do uznania, że wystąpiły obie wymienione przesłanki wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami (egzamin był przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik).

■ Sytuację należy oceniać na podstawie wielu czynników

WSA podzielił także pogląd urzędu marszałkowskiego, przychyłającego się do oceny sytuacji przez egzaminatora nadzorującego. Z punktu widzenia literalnego brzmienia przepisu art. 49 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym doszło do naruszenia zasady zakazu zatrzymywania pojazdu przed przejściem dla pieszych, na którym pieszych nie było w momencie zbliżania się pojazdu do zebry. „Ale celowe jest jednak zróżnicowanie oceny sytuacji prawnej podmiotu, który zatrzymuje się przed przejściem

dla pieszych, powodując zagrożenie (np. konieczność hamowania pojazdów przez innych uczestników ruchu) od sytuacji, gdy brak jest jakiegokolwiek zagrożenia, a zdający egzamin bezpiecznie zatrzymuje pojazd, żeby umożliwić pieszym znajdującym się przed przejściem przemieszczenie się przez to przejście. Nieuwzględnienie zróżnicowania zaistniałej sytuacji prowadziłoby do naruszenia zasady równości i poczucia sprawiedliwości społecznej. Zasada równości znajduje swoje umocowanie w art. 32 Konstytucji RP i dotyczy konieczności równego potraktowania podmiotów znajdujących się w takim samym położeniu. (...) Przepis art. 49 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym jest jasny, ale obudowany innymi normami i zasadami, którymi należy się kierować, oceniając zachowanie uczestników ruchu drogowego. I tak jak w rozpoznawanej sprawie, należy uwzględnić zróżnicowanie opisanej sytuacji przy uwzględnieniu właściwego zastosowania innych przepisów i uwzględnieniu wartości konstytucyjnych oraz praw innych uczestników ruchu drogowego, a także utrwalających się zwyczajów na drodze” – czytamy w uzasadnieniu WSA.

Dodatkowo określenie przez egzaminatora zachowania kandydatki na kierowcę, która w warunkach niezagrażających innym uczestnikom ruchu drogowego zatrzymała pojazd, żeby umożliwić przejście pieszym przez jezdnię w miejscu do tego wyznaczonym, jako należącego jedynie do ocen związanych z kulturą jazdy, nie znajduje, wedle sądu, uzasadnienia w obowiązujących przepisach prawnych.

Skarga egzaminatora została oddalona.

Jakub Ziębka





Wychowanie

Jak kiedyś reagowano na żale dziecka skarżącego się na nauczyciela, instruktora, który „się uwziął”? Padły słowa: „nie wymyślaj, bierz się za naukę”. Każdy z nas miał poczucie, że jest ktoś nad nami, że jest jakiś autorytet, rodzic, nauczyciel, ktokolwiek. Dzisiaj kursant często rządzi instruktorem. I traktuje go jak służącego.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Niedawno we wszystkich telewizjach pojawiły się obszerne relacje z wypadku, do którego doszło w Swarzędzu koło Poznania. Miejsce zdarzenia znam bardzo dobrze, mieszkam niedaleko, codziennie jadę drogą krajową nr 92. Co tam się stało? Zginął chłopak jadący w... bagażniku samochodu. Siedmiu jego kolegów się uratowało. Kierowca miał we krwi ponad promil alkoholu, nie posiadał prawa jazdy i uderzył w bariery. Podobno jest w trakcie kursu. Jak to się mówi w młodzieżowym języku, „robił za kierowcę”.

■ Czyszczenie znaków

W czym leży problem? W braku autorytetów. Kiedyś było inaczej. Pamiętacie wywiadówki? Jak coś przeskrobaliśmy, trzęśliśmy przed nimi portkami. Czuło się respekt przed nauczycielem i rodzicami. Wiedzieliśmy, że jak zrobimy coś złego, poniesiemy konsekwencje. Rodzic z reguły

stał murem za nauczycielem. Nikt nie podważał autorytetu tego drugiego.

Instruktor nauki jazdy też był kiedyś kimś. Wystarczyło, że spojrzeli i człowiek już wiedział, co źle zrobił. Czyszczenie znaków, których się nie zauważyło, to była codzienność kursanta. W samochodzie był jeden szef. To on decydował, co należy robić. Nikt mu nie podskakiwał. Że o skarżeniu na niego nawet nie wspomnę.

■ Instruktor jako służący

Jak kiedyś reagowano na narzekania dziecka skarżącego się na nauczyciela, instruktora, który „się uwziął”? Padły słowa: „nie wymyślaj, bierz się za naukę”. Każdy z nas miał poczucie, że jest ktoś nad nami, że jest jakiś autorytet, rodzic, nauczyciel, ktokolwiek.

Dzisiaj kursant często rządzi instruktorem. I traktuje go jak służącego, który podjedzie, odwiezie, wszystko za niego załatwi. Wielu właścicieli i instruktorów boi się kandydatów na kierowców, bo jak coś złego napiszą na portalu społecznościowym, to szkoleniowiec lub szkoła mogą mieć kłopoty. Instruktor musi znosić fochy kursanta, musi być zawsze wobec niego uległy. Jakiegokolwiek wymagania? Stawianie wysooko poprzeczki? Zapomnijcie!

Rodzice są zajęci karierą zawodową. A szkoła? Szkoda pisać... Instruktor też bez jaj. Konsekwencje? Młody człowiek nie ma autorytetu, nie ma kręgosłupa moralnego. Liczy się tylko ja.

■ Znieczuleni

Zastanawiam się, kto temu młodemu człowiekowi dał samochód, pozwolił pojechać do Poznania? Gdzie byli rodzice? Nie wyobrażam sobie tego, że chłopak bez prawa jazdy bierze samochód i mówi: „jadę do Poznania na imprezę”, a matka mu na to: „masz stówkę, baw się dobrze”.

Nie wiem, jak skomentować postępowanie znajomych tego „kierowcy”. Co z ich instynktem samozachowawczym? Przecież każdy wie, że z pijanym kierującym się nie jeździ! Przecież tyle się teraz o tym mówi! Niestety, dziś już nawet drastyczne zdjęcia i filmy nie robią na nikim wrażenia. Żyjemy w świecie tak przesiąkniętym przemocą, że jesteśmy znieczuleni.

■ Zacznijmy od siebie

Jeżeli prawdą jest, że ten chłopak był w trakcie kursu na prawo jazdy, należy się smucić podwójnie. Bo powinni mieć świadomość konsekwencji jazdy bez prawa jazdy i po alkoholu. Nie mówię już nawet o transportowaniu kolegi w bagażniku auta... On sponął! Żywcem! Czy tych, którzy przeżyli, dopadnie jakaś refleksja? Nie byłbym optymistą...

Ale najpierw swoje postępowanie powinni przemyśleć instruktorzy. Musimy być profesjonalistami i autorytetami dla młodych kierowców. Musimy zacząć szanować swój zawód, bo to w dużej mierze na nas spoczywa odpowiedzialność za przyszłych kierowców. Przestańmy się podlizywać kursantom, zacznijmy ich szkolić i od nich wymagać. ■

Łódzka Solidarność apeluje o kontrolę 49 WORD-ów

Wylimitowaniu niegospodarności w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, a tym samym zatrzymaniu spirali śmierci na polskich drogach, miałyby służyć kompleksowe kontrole wszystkich 49 WORD-ów. To właśnie o nie apelują związkowcy z łódzkiej Solidarności w piśmie, które wysłali w listopadzie do prezesa NIK Krzysztofa Kwiatkowskiego.

Jako przykład niegospodarności WORD-ów posłużyła związkowcom niedawna kontrola, jaką NIK przeprowadził w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Częstochowie. Pisanie o niej we wrześniowym numerze „Szkoły Jazdy”. Przypomnijmy, że najpoważniejszy zarzut dotyczył zakupu przez WORD budynku hotelowego za 2,1 mln zł netto. Tymczasem zlecona przez NIK wycena tej nieruchomości wykazała, że jej wartość wynosi 995 tys. zł. Najwyższa Izba Kontroli uważa, że negocjacje WORD-u ze sprzedawcą nie były dokumentowane, a cena, za którą ośrodek zakupił nieruchomość, została oparta na szacunku przeprowadzonym na podstawie wartości budynków innego typu i w innych lokalizacjach. Ponadto w chwili zakupu hotel obciążony był hipotecznie na kwotę 576 tys. zł.

„Uważam, że nieprawidłowości, które wykazała ta kontrola, występują w większości ośrodków egzaminowania w Polsce” – pisze w liście wysłanym do prezesa NIK Radosław Banaszkiewicz, egzaminator i przewodniczący Solidarności w łódzkim WORD-zie.

■ Zła polityka kadrowa?

Zdaniem Banaszkiewicza w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego nie dzieje się dobrze. Z kilku powodów. Związkowiec i egzaminator zarzuca dyrektorom WORD-ów brak transparentności w zakresie polityki zatrudniania. Chodzi mu np. o to, że rekrutację pracowników przeprowadza się bez konkursów i ogłoszeń publicznych, co rzuca cień na przejrzystość ośrodków. Dodatkowo wewnątrzakadrowe regulaminy dopuszczają możliwość zatrudniania ludzi bez odpowiedniego stażu pracy i wykształcenia na stanowiskach kierowniczych. Ale to nie wszystko. W piśmie jest także mowa o przeroście zatrudnienia w dziale administracyjnym. Jako przykład podaje WORD w Łodzi, gdzie „51 pracownikami zarządza dwóch dyrektorów i sześciu kierowników”. Banaszkiewicz pisze także o kominach płacowych i przeznaczaniu dużych kwot na opłacanie usług zewnętrznych.



■ Za wysokie normy

Egzaminator i przewodniczący Solidarności w łódzkim WORD-zie uważa także, że w ośrodkach mamy do czynienia z patologiami związanymi z procesem egzaminowania, przekraczaniem uprawnień przez dyrektorów oraz wykonywaniem urzędów marszałkowskich do walki z niewygodnymi egzaminatorami.

Banaszkiewicz pisze np., że dyrektorzy chcą narzucić egzaminatorom określoną liczbę osób, które musieliby przeegzaminować w ciągu jednego dnia pracy. A te normy, zdaniem związkowca, są zależne od ich upodobań. I cały czas za wysokie. „Dyrektor ośrodka egzaminowania w Warszawie w trakcie rozmów z egzaminatorami o ilości przeprowadzanych egzaminów używa nomenklatury zapożyczoną z największych korporacji. Mówi o sprzedaży. Za małą sprzedaż, czyli za mało przeprowadzonych egzaminów” – czytamy w liście wysłanym do NIK.

W dokumencie pojawia się także wątek unieważniania egzaminów prowadzonych przez eg-

zaminatorkę z Bydgoszczy. Odwołała się ona od decyzji urzędu marszałkowskiego i swoje sprawy wygrała. Zarówno na poziomie Samorządowego Kolegium Odwoławczego, jak i Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

■ Solidarność działa także lokalnie

Na tym nie koniec wyliczanki rzekomych przewin dyrektorów WORD-ów. W piśmie mowa jest także o wykorzystywaniu przez nich mienia służbowego do celów prywatnych, wysyłaniu na szkolenia starannie wyselekcjonowanych pracowników czy utrzymywaniu nierenitownych przedsięwzięć. Chodzi m.in. o myjnie czy stacje diagnostyczne.

Związkowcy z łódzkiej Solidarności, w tym autor listu, Radosław Banaszkiewicz, działają także na polu lokalnym. Są w ostrym sporze z dyrektorem tamtejszego WORD-u Łukaszem Kucharskim, któremu zarzucają nieudolność w dążeniu do budowy nowej siedziby ośrodka.

Jakub Ziębka

Nie hamuje. Dlaczego?

Zasadnicza konstrukcja układu hamulcowego w samochodach i motocyklach nie zmienia się od lat – dodawany jest jedynie osprzęt mający podnieść siłę hamowania i zapewnić pełną kontrolę nad nią. Tym trudniej zrozumieć, dlaczego dla wielu kierowców i części mechaników problemy związane z hamulcami pozostają zagadką bądź są bagatelizowane. A na szali jest zdrowie i życie!



W grę najczęściej wchodzi trzy mankamenty – zbyt mała lub nierównomiernie rozłożona siła hamowania oraz jej ograniczona dozowność, która utrudnia precyzyjne zarządzanie intensywnością wytracania prędkości. Zwykle trzy są też przyczyny problemów. To zużyte lub marnej jakości elementy ciernie oraz zastyłe z powodu zanieczyszczeń elementy (tłoczki, klocki i zaciski „pływające”), które powinny wykazywać ruchomość w pewnym zakresie. Zaczątkiem problemów są szeroko rozumiane zaniedbania. W wielu serwisach obsługa ogranicza się najwyżej do pobieżnego czyszczenia zacisków, wymiany klocków i tarcz (ewentualnie szczęk i bębnow) oraz przetoczenia płynu hamulcowego. Zainteresowanie przewodnicami i tłoczkami pojawia się, gdy hamulce utrudniają ruszanie, grzeją się podczas jazdy lub powodują słyszalne ocieranie się klocków o tarcze. Elementy gumowe są brane pod lupę dopiero wtedy, gdy pojawiają się wycieki.

Wielu problemów można by uniknąć, gdyby przy każdej okazji – na przykład przy zmianie opon zimowych na letnie – hamulce były poddawane podstawowemu przeglądowi, obejmującemu zdjęcie zacisków (zwykle to kwestia od-

kręcenia dwóch śrub), czyszczenie wystającej części tłoczka i prowadnic zacisków oraz mięsne podparcia klocków, kontrolę stanu uszczelnień oraz smarowanie wymaganych obszarów. Kolejną kwestią jest mycie tłoczków przed wciśnięciem ich w korpus zacisku przy wymianie klocków. Jeżeli czynność zostanie pominięta, może dojść do przedostania się brudu do wnętrza zacisku, a w najgorszym przypadku – podwinienia się gumek przeciwkurzowych i zablokowania tłoczka w zacisku. W motocyklu pojęcie o kondycji zacisków daje możliwość wciśnięcia tłoczków palcami. Jeżeli nie będzie to możliwe, trzeba przymierzyć się do przeglądu układu.

Wybierając kolejny zestaw tarcz i klocków, nie warto sięgać po najtańsze zamienniki, które zwykle pylą i ścierają się szybciej od produktów z wyższej półki, zapewniając mniejszą siłę hamowania oraz gorszą jej dozowność. Dopiero gdy wszystko to zostanie spełnione, a samochód czy motocykl nie hamują, tak jak życzyłby sobie kierowca, można zastanawiać się nad wymianą tarcz na większe czy pompy.

Wszelkie aspekty związane ze sposobem działania hamulców są stałym tematem ożywionych dyskusji na forach motocyklowych. Zwykle nie

brakuje „złoty” porad, które sugerują wymianę zacisków czy pompy, montaż przewodów w stalowym oplocie, a także klocków o półwycynowej lub wycynowej wręcz charakterystyce. W rzeczywistości radykalną zmianę w sposobie pracy hamulców potrafi zapewnić... rozbiorcza zacisków i ich dokładne czyszczenie. Najwięcej szkody robią osady i produkty utleniania się aluminium, gromadzące się między uszczelką przeciwkurzową a korpusem zacisku. Prowadzi to do mocniejszego zaciskania się uszczelki wokół tłoczka i ograniczenia jego ruchomości.

Statystyki nie pozostawiają złudzeń. Zarówno w przypadku motocykli, jak i samochodów, pierwsze problemy z zaciskami mogą pojawić się już po czterech – pięciu latach eksploatacji. Po kolejnych pięciu do regeneracji nadaje się co drugi zacisk. Doprowadzenie hamulców do ładu można zlecić serwisowi lub wziąć sprawę we własne ręce. Przy pierwszym podejściu rozbiorcza, czyszczenie i montaż układu mogą pochłonąć nawet kilka godzin. Gdy nabierzemy wprawy, czas ten znacznie się skróci. Od czego zacząć? Wszystkie śruby – z odpowietrznikami i śrubami spajającymi połówki zacisków włącznie – warto poluzować (nie odkręcać!) o ułamek obrotu, jeszcze gdy

zaciski są zamontowane w motocyklu. To dużo łatwiejsze od walki z nimi w imadle czy trzymając aluminiowy odlew w dłoni. Później można odkręcić zaciski od mocowań, zdjąć z tarczy i pompując klamką lub dźwignią hamulca nożnego wysunąć tłoczki, co ułatwi ich wyjęcie. Jak daleko? Tutaj właśnie przydaje się doświadczenie bądź wiedza uzyskana od innych. Najczęściej można pompuwać, nim klocki nie zetkną się ze sobą. W niektórych zaciskach utrata szczelności i wyciek płynu nie następują, nawet gdy blokadą dla tłoczków będzie deska lub metalowa płytka o grubości jednego klocka. Wysuwając tłoczki należy oczywiście pilnować, by proces przebiegał równomiernie po obu stronach zacisku (przynajmniej w obrębie najszybciej wysuwających się tłoczków). Jeżeli tak nie jest, tłoczki należy wcisnąć i zacząć od początku. W kilku- bądź kilkunastoletnim motocyklu tłoczki prawdopodobnie nie będą wysuwały się w równym tempie. To jednak nie problem. Wystarczy, że deseczka zostanie dociśnięta przez lewe i prawe tłoczki mniej więcej pośrodku zacisku. Po kolejnych naciśnięciach klamki hamulca w centralnym punkcie spotkają się także pozostałe, oporniej przesuwające się klocki. Kolejnym etapem jest odkręcenie przewodów. Należy zwracać uwagę, by płyn hamulcowy nie kapął na elementy motocykla – w szczególności lakierowane – ani na ziemię. Należy zebrać go do pojemnika, a następnie oddać do utylizacji (większość serwisów przyjmie niewielką ilość płynu).

Wstępne wysunięcie tłoczków często umożliwia wyjęcie ich palcami, ewentualnie konieczne może być ich rozruszanie, połączone z próbami wyciągania. Nie należy przy tym używać narzędzi – nawet lekko zarysowany tłoczek nadaje się do wyrzucenia. Jeżeli nie będziemy w stanie wyciągnąć ich ręcznie, pozostaje użycie sprężonego powietrza. Pod jego wpływem tłoczki opuszczają zacisk z ogromną siłą i prędkością. Konieczne jest więc ograniczenie zakresu ich ruchu. Z racji różnych konstrukcji zacisków nie istnieje jedno właściwe rozwiązanie. W jednótłoczkowym zacisku wystarczy włożyć szmatę do wnętrza zacisku i podać ciśnienie poprzez otwór, do którego przykręca się przewód hamulcowy. W zacisku wielótłoczkowym konieczne może być przyblokowanie ruszających się już tłoczków, np. ściskami stolarskimi czy trzonkiem od młotka. Trzeba obserwować rozwój sytuacji i dopasowywać do niej działania.

Po wyjęciu tłoczków z zacisku pozostaje demontaż uszczeltek (najczęściej na każdy tłoczek przypadają dwie – zewnątrz zapobiega wnikaniu brudu i wilgoci, wewnątrz nie pozwala na wyciek płynu) oraz ocena ich stanu. Później można rozpocząć czyszczenie i usuwanie ewentualnych osadów, w szczególności znajdujących się w podtoczeniach utrzymujących uszczelki, a także we wnętrzu zacisku, w którym często można natknąć się na rdzawą galaretowatą maź. Oczyszczyć trzeba też same tłoczki (wystarczy do tego szmatka i czysty płyn ha-

mulcowy), na których powierzchni na przestrzeni lat mogły zebrać się zanieczyszczenia. Niektórzy próbują oszczędzić sobie pracy, zanurzając zaciski na kilka dni w czystym płynie hamulcowym lub wstawiając je do... zmywarki. I choć nie brzmi to dobrze, przynosi oczekiwane efekty – umożliwia usunięcie zanieczyszczeń z zacisku po przetarciu szmatką.

Teoretycznie uszczelki między połówkami zacisku wielótłoczkowego oraz podkładki pod śruby mocujące przewody hamulcowe są jednorazowe. W praktyce, przynajmniej raz, możliwy jest ich ponowny montaż bez szkody dla szczelności układu. Zaleceń książki serwisowej należy natomiast bezwzględnie przestrzegać przy montażu głównych uszczeltek tłoczków. Wiele z nich ma minimalną asymetrię, służącą uzyskaniu optymalnego uszczelnienia czy odbijania tłoczków po zwolnieniu nacisku na klamkę. Istnieją dwa sposoby smarowania tłoczków podczas montażu. Instrukcje serwisowe polecają przesmarowanie ich czystym płynem hamulcowym. W sklepach motoryzacyjnych dostępne są specjalne pasty (smary) do tłoczków (nie należy mylić ich ze smarami do klocków i prowadnic zacisków!).

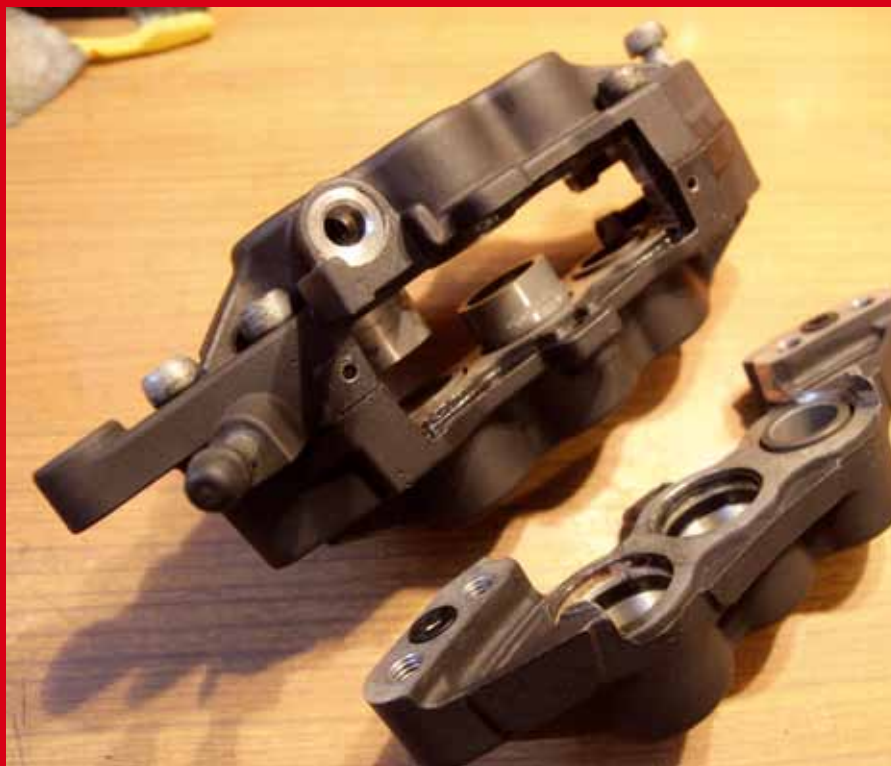
Prosta i niedroga operacja (w większości przypadków wystarczy zakup butelki płynu hamulcowego i zainwestowanie własnego czasu) potrafi diametralnie zmienić zachowanie motocykla po naciśnięciu na klamkę hamulca. Siła hamowania zaczyna rosnąć bardziej liniowo i daje się w lepszy sposób kontrolować. Okres zimy jest idealną porą na jej przeprowadzenie. Jednoślad i tak czeka do wiosny, więc ewentualne zerwanie odpowietrznika czy wykrycie po-

strzępionych uszczeltek nie będzie problemem – do ślusarza czy po części wybierzemy się w wolnej chwili. Co równie ważne, praca nie musi być wykonywana w garażu, gdyż zaciski można zabrać do domu.

Za regenerację zacisku hamulcowego – czyli kompleksowe czyszczenie i ewentualną wymianę uszczelnień – serwisy liczą sobie 100–130 zł (plus cena części). Przy trzech zaciskach robi się z spora suma, która wystarczy na zakup... trzech kompletów dobrych klocków hamulcowych. Gdy układ jest rozebrany i opróżniony z płynu, można pokusić się o montaż przewodów w stalowym oplocie (ok. 350–400 zł/komplet), które w jeszcze większym stopniu poprawią dozowność siły hamowania. To kolejne 150–250 zł w kieszeni (przy wymianie przewodów dla obu kół). Czy warto? Jest to kolejny temat niekończących się dyskusji. Teoretycznie producenci motocykli zalecają wymianę przewodów gumowych co pięć lat. W praktyce mało kto się na to decyduje. Przewody w stalowym oplocie mają dożywotnią gwarancję, a renomowani producenci postarali się np. o certyfikację firmy Dekra, która pozwala na legalne używanie akcesoryjnych przewodów w ruchu drogowym. Najlepszą chyba rekomendacją jest stosowanie przewodów w oplocie zarówno w motosporcie, jak i przez motocyklowe marki z górnej półki, z BMW i Ducati włącznie.

Wszystkie operacje mogą wyglądać na skomplikowane. Przestrzegając wskazówek zawartych w książce serwisowej i mając niewielką chociaż smykałkę do majsterkowania można poprawnie wykonać je we własnym zakresie.

Łukasz Szewczyk



Mrugaj z głową

Ten tekst nie jest o tym, kiedy trzeba, warto lub nie powinno się używać kierunkowskazów. Spójrzmy na tę kwestię trochę inaczej. Pod kątem kultury na drodze.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Kierunkowskazy w autach nie zostały zamontowane dla nas, tylko dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przecież my wiemy, gdzie chcemy jechać, co w danej chwili będziemy chcieli zrobić. Ale inni kierujący czy piesi nie. A dzięki migaczom możemy się z nimi komunikować. Za pomocą migaczy prosimy, dziękujemy, ostrzegamy oraz informujemy.

To cztery ważne słowa. Szczególną uwagę należy zwrócić na pierwsze. Chodzi o prośzenie.

Czasami kierowcy na drodze zachowują się tak, jakby każdy z nich w szkole nauki jazdy uczył się czegoś innego. Niektórym pewne nawyki są obce, innym – wręcz przeciwnie. Biorąc pod uwagę sposób używania migaczy kierowców możemy podzielić na trzy grupy.

■ Mogę? Proszę bardzo!

Zaliczający się do pierwszej traktują kierunkowskaz jako symbol dbania o bezpieczeństwo. Nie tylko swoje, także innych. Jadąc prawym pasem po jezdni jednokierunkowej dwupasowej włączają kierunkowskaz, patrzą w lusterko i czekają. Na co? Na to, czy ktoś ich wpuści, zrobi miejsce, czy też niekoniecznie. Proszą więc o odrobinę kultury.

Jeżeli na sąsiednim pasie dojrzą auto z włączonym kierunkowskazem, staram się, żeby prowadzący je kierowca nie musiał długo czekać, wpuszczam go przed siebie. Traktuję włączony migacz jako pytanie: „mogę?”, i zawsze odpowiadam: „proszę bardzo”. Nie stosuję zasady, zgodnie z którą taki kierowca musiałby poczekać, bo ja nie zamierzam się nim przejmować. Włączył kierunkowskaz? Poinformował? Wpuszczam. Mówią, że karma wraca...

Jeżeli jedziesz na suwak, jesteś na pasie, który zaraz się kończy i widzisz mnie na pasie obok, możesz być pewien, że zawsze ci ustąpię. Pod warunkiem, że będziesz przy samym końcu pasa.



■ Bezmyślni kierowcy. „Mrugają” i jednocześnie zmieniają pas

Druga grupa kierowców kierunkowskazów używa w dziwny sposób. Jedzie sobie taki delikwent, włącza kierunkowskaz, jednocześnie zmieniając pas. „No co? Przecież zasygnalizowałem, to mogę, mam pierwszeństwo”. Otóż nie! Użycie kierunkowskazu nie upoważnia nas do zmiany pasa ruchu czy kierunku jazdy.

Tacy kierowcy są bardzo niebezpieczni, zwłaszcza na drogach szybkiego ruchu. Wyprzedzamy auta lewym pasem i nagle, niespodziewanie, ktoś włącza kierunkowskaz i wyskakuje nam przed maskę. Ileż jeszcze ma pretensji! Bo przecież włączył „kierunek”, więc miał prawo tak zrobić.

Jeżeli wyprzedzam lewym pasem na ekspresówce czy autostradzie, zawsze staram się brać poprawkę na takich bezmyślnych kierowców. Nawet gdy już wyprzedzam i widzę, że ktoś zawczasu włączył kierunkowskaz, wpuszczam go,

bo nigdy nie wiadomo, czy spojrzal także w lusterka. Przy wyższych prędkościach kolizja może przecież skończyć się tragicznie.

■ Zapominalscy

Jest jeszcze jedna grupa kierowców. Równie niebezpieczna jak druga. Należący do niej kierowcy zachowują się, jakby zapomnieli, że auto ma kierunkowskazy. Nie używają ich za często albo wcale. Chyba myślą, że jak się zbliżą do innego auta, jego kierowca sam się domyśli, że akurat chcą przed niego wjechać. Takich delikwentów często można też spotkać na rondzie. Zjeżdżając nie włączyli kierunkowskazu, więc nie możemy wjechać na to skrzyżowanie, bo skąd mamy wiedzieć, że już je opuszczają?

Kierunkowskazów musimy używać mądrze. Ich zadaniem jest ostrzeganie, a więc poprawa bezpieczeństwa na drodze. Poza tym wpływają na upłynnienie ruchu, a przecież o to nam wszystkim chodzi! ■

Zainwestuj w reklamę na Facebooku

Starsze osoby zawsze powtarzają, że za ich czasów było lepiej niż obecnie. Często nie jest to prawda, takie stwierdzenia są efektem pozytywnych skojarzeń z młodością. Z Facebookiem sprawa wygląda jednak nieco inaczej. W rozmowach specjalistów od marketingu od dłuższego czasu przewija się jeden temat. Chodzi o spadek osiąganych zasięgów.

Kiedy startujemy z własnym biznesem, chcemy, żeby dowiedziało się o nim jak najwięcej osób. Jedną z form promocji naszej działalności jest założenie fanpage'a na Facebooku. To nic trudnego, wszak wystarczy kilka kliknięć i już jesteśmy z naszą szkołą jazdy w największej sieci społecznościowej.

■ Krótki miesiąc miodowy

Potem droga jest równie prosta. Zapraszamy znajomych do polubienia naszej strony i prosimy, żeby oni zaprosili również swoich. Baza fanów powiększa się. Zaczynamy wrzucać posty – grafiki, filmiki czy same teksty. Mimo początkowe niewielkiej liczby fanów nasze treści docierają do wielu odbiorców. „Jestem w tym naprawdę niezły” – pomyśli niejeden. Ale to złudne. Lepiej przygotować się na zderzenie z facebookową rzeczywistością.

Ten miesiąc miodowy trwa krótko i, jak mawiają Cześci, „to se ne vrati”. W życiu każdego administratora stron na Facebooku przychodzi moment nagłego spadku zasięgu (czyli liczby osób, do których dociera generowana przez nas treść) i interakcji (np. polubienie, serduszko, komentarz czy udostępnienie) jego postów. Co można z tym zrobić? Ścieżki są w zasadzie dwie. Warto spróbować obu, najlepiej jednocześnie.

■ Wartościowe treści nie wystarczą

Po pierwsze, generujemy dobrej jakości kontent (treść). Każdy lubi to, co jest dobre jakościowo. Wyobraźmy sobie następującą sytuację: stajemy na rozwidleniu i żeby dojechać do celu, mamy do wyboru dwie drogi. Jedna to dziurawa i niebezpieczna kręta ścieżka, którą możemy jechać bez czekania. Możemy też wybrać idealnie płaską, szybką i bezpieczną autostradę. Ale na nią możemy wjechać dopiero po odstaniu pewnego czasu w kolejce. Osobiście wolałbym mieć pewność, że dojadę bez problemu. Mogę przecież trochę poczekać. Podobnie rzecz się ma z kontentem. Jeśli mamy na względzie powodzenie naszej komunikacji, o wiele lepiej jest poświęcić czas na przygotowanie odpowiednich treści, które trafią do naszych odbiorców, niż polegać na śmiesznych lub słodkich obrazkach z Internetu.

No dobrze, publikujemy wartościowe treści, ale konkurencja wciąż ma lepsze wyniki. Mimo że generowany przez nią kontent jest kiepski.



Co teraz? Jest to moment, kiedy należy postawić na reklamę na Facebooku.

Nie ma się czego bać, podstawowe funkcje reklamowe serwisu wcale nie są takie trudne. Na początek jedna bardzo ważna kwestia. Nigdy nie klikajcie na niebieski przycisk „promuj post”. Nie macie wtedy należnego wpływu na to, gdzie i kiedy pojawi się wasza reklama. Mówiąc prościej – zmarnujecie pieniądze. Na początek polecam założenie biznesowego konta na www.business.facebook.com. Po przejściu procesu rejestracji i podpięcia fanpage'a waszej szkoły jazdy pod konto reklamowe i dodaniu sposobu płatności (na początek polecam płatność kartą) możecie przejść do właściwej części, czyli menedżera reklam i uruchomienia pierwszej kampanii.

■ Wybieranie grupy docelowej

Liczba przycisków może przytłoczyć, jednak skupmy się na jednym celu. Chodzi o aktywność dotyczącą posta. Kiedy pojawi się okno z możliwością wyboru grupy docelowej, zatrzymajcie się i pomyślcie, do kogo chcecie trafić z przekazem. Czy będą to mężczyźni w wieku 17–20 lat, a może kobiety od lat 21 do 24? Chcecie „mówić” tylko do mieszkańców waszego miasta, a może całego regionu? Wiek, płeć, miejsce zamieszkania, język, jakim mówią i zainteresowania to niektóre czynniki, które możecie wybrać przy profilowaniu waszej reklamy. Spróbujcie na początek utworzyć kilka grup docelowych. Po kilka dla mężczyzn i kobiet. Niech nie będą ani zbyt duże, ani za małe. W zależności od wielkości miejscowości – od kilku do kilkudziesięciu tysięcy osób.

Gotowe? Możemy zatem przejść dalej. Pora na decyzję, na jakich urządzeniach i w jakich serwisach reklama ma się pojawić. Domyślnie włączona jest także reklama na Instagramie. Jeśli nie posiadacie tam konta firmowego, radzę tę opcję wyłączyć. Teraz przechodzimy do części „budżet i harmonogram”. Polecam włączyć opcję „budżet całkowity” i wybrać kwotę, jaką jesteśmy gotowi przeznaczyć na reklamę. Jeśli będzie zbyt niska w stosunku do wybranego przez nas okresu, narzędzie poinformuje o tym i zaproponuje odpowiednią sumę.

■ Sprawdzaj, testuj, wyciągaj wnioski

Już tylko dwa kroki dzielą nas od celu. Teraz czas wybrać post, który chcemy promować. Czy będzie to grafika zachęcająca do zapisania się na kurs, czy informacja o promocyjnej cenie jednej godziny jazdy – zależy tylko od waszej kreatywności. Po wyborze posta nie zapomnijcie sprawdzić, czy wszystkie wcześniej wymienione kwestie zgadzają się z tym, co założyliście. Jeśli tak, kliknijcie „potwierdź”. Stworzyliście swoją pierwszą reklamę!

Oczywiście nie od razu Rzym zbudowano i oszałamiające efekty nie pojawią się z dnia na dzień. Na szkoleniach, które prowadzę, zawsze powtarzam: sprawdzaj, testuj, wyciągaj wnioski. Bez ciągłej obserwacji i analizy wyników osiąganych przez nasze reklamy nie będziemy w stanie stwierdzić, czy zmierzamy w dobrym kierunku.

Hubert Grygielewicz
community & content manager w agencji komunikacji interaktywnej SO FINE

Nowy stary yaris

Ostatnimi czasy Japończycy nie święcili spektakularnych sukcesów w batalii przetargowej zdominowanej przez koreańską konkurencję. Poszczególne bitwy w tej wojnie udaje im się jednak wygrywać. Tak właśnie stało się w Szczecinie, gdzie już w grudniu autem egzaminacyjnym zostanie najnowsza toyota yaris. Zastąpi użytkowane do tej pory hyundaie i20. Najnowsza generacja yarisa zadebiutowała w pierwszej połowie 2017 roku. Czy skazuje to ośrodki na zakup nowego samochodu w salonie? Okazuje się, że nie.



Miejska toyota doskonale znana jest w środowisku OSK. Poczynając od drugiej generacji modelu pojawiła się w WORD-ach i ośrodkach szkolenia na terenie całego kraju, zbierając przeważnie pochlebne opinie użytkowników.

■ Lepsze jest wrogiem dobrego

Historia yarisa III generacji rozpoczyna się w 2011 roku. Poza standardowymi jednostkami napędowymi po raz pierwszy zastosowano w nim hybrydowy zespół napędowy. Pierwszy face lifting modelu został przeprowadzony w 2014 roku. Przyniósł ponad tysiąc zmian, poczynając od stylistyki przedniej części nadwozia, reflektorów i zderzaka aż po zmiany technologiczne dotyczące m.in. zawieszenia, wyciszenia wnętrza i dostępnych systemów multimedialnych. Japońscy konstruktorzy najwyraźniej wzięli sobie do serca maksymę mówiącą, że lepsze jest wrogiem dobrego i na początku 2017 roku zaprezentowali kolejne wcielenie yarisa, będące ewolucją poprzedniego, doskonale się sprzedającego modelu, a nie rewolucyjną i nową koncepcją.

■ Odświeżony wygląd

Co zatem przyniósł kolejny, trzeci już face lifting? Przede wszystkim odświeżony wygląd. Zmodyfikowano przednie reflektory – w wyższych wersjach wyposażenia pojawiły się światła do jazdy dziennej typu LED w kształcie charakterystycznego światłowodu. Przeprojektowano grill, jeszcze mocniej akcentując typowy dla marki motyw X, zmodyfikowano zderzaki, zauważalnie zmieniono kształt tylnych lamp, które teraz są szersze, dwudzielne i zachodzą na klapę bagażnika. Pojawiły się nowe wzory felg aluminiowych, nowe listwy boczne wykończone w kolorze piano black lub chromu oraz nowe kolory lakieru. Wewnątrz również zaszły kosmetyczne zmiany – nowe wzory tapicerek, inny design wlotów powietrza, trójramienna kierownica. Unowocześniono wygląd zegarów, a pomiędzy nimi (w wyższych wersjach wyposażenia) znalazł się kolorowy wyświetlacz TFT 4,2 cala, dający dostęp do najważniejszych informacji o jeździe i multimediami. Chętni mają również możliwość wyposażenia yarisa w system multimedialny Toyota Touch 2, oferujący 7-calowy ekran, umożliwiający komfortowe zarządzanie pojazdem i multimediami, obsługę systemu nawiga-

cji (Toyota zapewnia darmową trzyletnią aktualizację map) i podgląd obrazu z kamery cofania.

■ 11 sekund do setki

Jeżeli chodzi o kwestie mechaniczne, japońscy inżynierowie zajęli się układem jezdnym. Pracowano nad tłumieniem nierówności i responsivenessą układu kierowniczego. Zmiana nastąpiła również w palecie oferowanych silników. Dotychczasową jednostkę benzynową o pojemności 1,33 litra zastąpiono produkowanym w Polsce silnikiem o pojemności 1,5 litra, 111 KM mocy i 136 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Wyposażony w niego yaris rozpędza się do setki w 11 sekund i jest w stanie osiągnąć 175 km/h. Producent deklaruje w tym przypadku średnie zużycie paliwa na poziomie 4,6 – 5 l/100 km. Testy pokazują, że w rzeczywistości samochód pali około litra więcej. Co istotne, Toyota nadal twardo opiera się modzie na turbodoładowane silniki benzynowe małej pojemności. Z perspektywy ośrodków szkolenia kierowców to dobra informacja, zwiastująca wysoką niezawodność. Poza wyżej opisaną jednostką w ofercie są dostępne: doskonale znana wolnossąca trzycylindrowa jednost-

ka benzynowa o pojemności 1,0 litra i mocy 69 KM (ten silnik będą miały auta w szczecińskim WORD-zie), 1,4 litrowy turbo diesel D-4D o mocy 90 KM (aktualnie nie ma go w polskich cennikach) oraz 100-konna jednostka hybrydowa (z uwagi na współpracę z automatyczną przekładnią E-CVT raczej nie zdobędzie popularności w OSK).

■ Bezpieczny pakiet

W najnowszym modelu Toyota duży nacisk położyła na zaawansowane systemy bezpieczeństwa aktywnego, chroniące przed ryzykiem kolizji. Pakiet Toyota Safety Sense dostępny jest w każdej wersji w standardzie. Obejmuje on m.in. układ wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia (PCS). System wykorzystuje kamerę i laser do wykrywania pojazdów przed autem. W przypadku wykrycia ryzyka kolizji kierowca jest ostrzegany dźwiękowo i wizualnie, włączony zostaje również system wspomagający siłę hamowania. Jeśli kierowca nie podejmie żadnego działania, auto zacznie hamować, aby uniknąć lub zminimalizować skutki zderzenia. Ale nie tylko. Wspomnieć trzeba także o układzie ostrzegania o niezamierzonej zmianie pasa ruchu (LDA). Za pomocą kamery określa on położenie linii na jezdni i w przypadku przekroczenia ich bez użycia kierunkowskazu, emituje ostrzeżenia dźwiękowe i wizualne na ekranie. Są też automatyczne światła drogowe (AHB). System monitoruje natężenie światła wokół pojazdu i wykrywa nadjeżdżające z naprzeciwka auta. W odpowiednim momencie automatycznie zmienia oświetlenie na właściwe w danej sytuacji – ze świateł drogowych na mijania lub odwrotnie. W pakiecie jest jeszcze układ rozpoznawania znaków drogowych (RSA) dostępny od wersji Premium i Premium Hybrid. Korzysta on z czułej kamery i technologii Toyota Safety Sense, aby rozpoznawać i wyświetlać na ekranie samochodu informacje o ograniczeniach prędkości. Dodatkowo informuje kierowcę wizualnymi i dźwiękowymi ostrzeżeniami o przekroczeniu dopuszczalnej prędkości.

■ Tylko nowy? Niekoniecznie

Wygląda to imponująco, pozostaje jednak pytanie o cenę tak wyposażonego auta. Toyota rozpoczęła właśnie akcję wyprzedażową modeli z 2017 roku. W cenniku odnajdziemy tylko dwie pozycje wyposażone w litrowy silnik. Wersja wyposażenia Life, obejmująca m.in.: siedem poduszek powietrznych, halogenowe światła do jazdy dziennej, czujnik deszczu, lakierowane zderzaki, kierunkowskazy w lusterkach zewnętrznych, elektrycznie regulowane szyby przednie, elektrycznie regulowane lusterka zewnętrzne oraz komputer pokładowy, wyceniona została po rabacie na 37,9 tys. zł. Zdecydowanie lepiej do-

pasowana do potrzeb OSK wersja wyposażenia Active, oferująca dodatkowo lakierowane lusterka zewnętrzne i klamki, centralny zamek, manualną klimatyzację, radio CD, MP3, WMA (sześć głośników), gniazdo USB i system Bluetooth, kosztuje 45,3 tys. zł. Wyższe wersje wyposażenia dostępne są jedynie z silnikiem benzynowym o pojemności 1,5 litra i jednostką hybrydową. Czy zatem właściciele OSK są skazani na wizytę w salonie Toyoty i kolejny znaczny wydatek? Niekoniecznie. Zwłaszcza model sprzedawany w latach 2014 – 2016 nie odbiega znacząco od najnowszej generacji i nie powinien sprawić kursantom żadnych problemów

w odpowiednim przygotowaniu się do egzaminu praktycznego. Najbardziej zauważalną z perspektywy kursanta różnicą jest kształt tylnych lamp. Reszta – rozmieszczenie punktów kontrolnych pod maską, rozlokowanie elementów sterowania na desce rozdzielczej – jest w zasadzie identyczna. Również podstawowa litrowa jednostka napędowa to ta sama konstrukcja. Warto podkreślić, że bez większych problemów współpracuje z instalacją gazową. Oszczędni mogą zatem śmiało ruszyć na rynek wtórny, na którym trzyletniego litrowego yarisu można kupić już za około 29 tys. zł.

Dariusz Piorunkiewicz





Kamery na cenzurowanym

Grupa posłów Kukiz'15 złożyła do ministra spraw wewnętrznych i administracji interpelację w sprawie wideorejestratorów. W ich ocenie przyjęte procedury dają błędne wyniki pomiaru prędkości.

Zajęcie tematem wydaje się jak najbardziej uzasadnione. W najbliższym czasie na polskie drogi trafi 140 nowych nieoznakowanych radiowozów wyposażonych w wideorejestratory Videorapid 2A. Przypomnijmy, że wideorejestrator nie mierzy prędkości nagrywanego pojazdu, tylko pokazuje tempo, w jakim porusza się radiowóz. Źródłem sygnału są czujniki umieszczone przy jego kołach (np. sensory ABS-u). Posłowie argumentują, że Główny Urząd Miar rozpatrując wniosek producentów wideorejestratorów naruszył procedurę przewidzianą prawem i całkowicie pominął fundamentalny warunek prawidłowego pomiaru wymagany przez producenta urządzenia. Chodzi o rygor utrzymania równej odległości pomiędzy radiowozem, w którym zamontowano wideorejestrator, a pojazdem kontrolowanym co najmniej na początku i na końcu odcinka pomiarowego. Ocena stałej odległości odbywa się wyłącznie na oko i jest oparta na szacunku i subiektywnej ocenie funkcjonariusza, lecz z rzeczywistym wypełnieniem niezbędnego warunku pomiaru pośredniego nie ma nic wspólnego. Najczęściej radiowóz rozpoczyna nagrywanie i pomiar pośredni pojazdu kontrolowanego znajdując się w odległości 250–400 metrów za pojazdem kontrolowanym i w tej sytuacji nie ma realnej możliwości utrzymywania stałej odległości między pojazdami na podstawie wyłącznie



oceny wzrokowej, a żadne urządzenia typu dalmierz lub aktywny tempomat czy radar nie kontrolują odległości pomiędzy pojazdami.

■ Premie ważniejsze niż rzetelne pomiary?

„Odpierając jednocześnie możliwą polemikę, jako że wideorejestrator został zatwierdzony

przez Główny Urząd Miar i podlega okresowym badaniom, należy wskazać, że podobnie jak w przypadku zatwierdzania miernika radarowego Iskra-1 mogło i z pewnością doszło także w przypadku wideorejestratora do naruszenia prawa w zakresie procedury, na podstawie której metodę pomiaru prędkości zatwierdzono. Z pewnością nie został zbadany poziom ufności urządzenia, a jak widać z analizy rozporządzenia

wideorejestrator nie spełnia co najmniej dwóch wymogów ustawowych: po pierwsze, nie wskazuje pojazdu, którego prędkość jest kontrolowana, po drugie, wbrew zapisowi rozporządzenia – umożliwia wykonanie wadliwego pomiaru i taki wątpliwy pomiar zapisuje, nie sygnalizując żadnego błędu” – czytamy w interpelacji.

Posłom procedura mierzenia prędkości jawi się jako z gruntu wadliwa i rodzi niebezpieczeństwo dla interesu publicznego. Powodów jest kilka. Pierwszy? Opiera się ona na poświadczeniu nieprawdy, wykonuje wadliwe pomiary, na podstawie których nakłada się kary na kierowców. Drugi? Wideorejestrator w rękach niedoświadczonego i nieprzeszkolonego funkcjonariusza może i najczęściej jest używany w sposób niewłaściwy, a tym samym implikuje poważne skutki dla kierującego pojazdem. Jakże? Zatrzymanie i ukaranie na podstawie tak wadliwego pomiaru, łącznie z możliwością odebrania prawa jazdy. Posłowie wspominają także o funkcjonariuszach, dla których ważniejsze niż rzetelne pomiary są wykazywane wyniki i premie kwartalne oraz awanse. Tak więc wideorejestrator może stanowić narzędzie do przeprowadzania kreatywnych pomiarów, a ich wskazania nie mają absolutnie nic wspólnego z rzeczywistością. W sytuacji, gdy policja zmaga się z problemami wizerunkowymi i usiłuje odbudować zaufanie społeczne do formacji, użytkowanie tego wadliwego urządzenia stanowi bardzo poważny problem.

■ Sprawa „Hołka”

Już w 2011 roku redakcja tygodnika „Motor” przeprowadziła test wideorejestratora firmy Polcam, zamontowanego w seacie leonie. Nagrywano wówczas fordą jadącego ze stałą prędkością 100 km/h. Sprawienie, by na wyświetlaczu rejestratora pojawiło się 105,6 km/h, 112,6 km/h czy 115,9 km/h nie stanowiło problemu. Wystarczyło, że radiowóz zwiększał prędkość. Kierowca znający zasady działania urządzenia mógłby uwierzyć w wyniki albo dla świętego spokoju przyjąć mandat, rezygnując z dochodzenia swoich racji przed sądem, który otrzymałby nagranie jako „dowód”.

Z biegiem czasu psychologiczna bariera zaczęła jednak pękać. Kierowcy, którzy nie czuli się winni, prosili o skierowanie sprawy do sądu. Tam na korzyść podejrzanych mogły pracować nagrania z ich własnych wideorejestratorów (nawet jeżeli nie informują o prędkości, można ją określić na podstawie drogi przebytej w czasie) czy ekspertyzy rzeczoznawców, potwierdzające, że w czasie pomiaru odległość między radiowozem i autem nagrywanym zmniejszała się. Pod koniec 2015 roku końca dobiegła sprawa Krzysztofa Hołowczyca, który zdaniem policjantów na krajowej siódemce rozpędził się nissanem GT-R do 204 km/h, przekraczając limit o 114 km/h. Biegly wskazał, że „Hołek” faktycznie przekro-

czył dozwoloną prędkość, ale „za wynik pomiaru prędkości należy uznać 161 km/h”. Wskazał też, że pomiar nie był optymalny – wykonano go na krótkim odcinku (100 m), a nagrywane auto zajmowało małą część kadru, mimo 13-krotnego powiększenia. Aż 43 km/h nadwyżki względem faktycznego stanu wynikają stąd, że kierowca radiowozu, próbując dogonić Hołowczyca, musiał jechać szybciej od niego.

■ Policjant mierzy... swoją prędkość

Posłowie przytaczają inne przykłady – w tym w pełni udokumentowane zdarzenie, gdy radiowóz pędził w terenie niezabudowanym 160 km/h, zwalnia do 120 km/h i w tym samym czasie, nagrywając pojazd kontrolowany, poruszający się w terenie zabudowanym (prędkość ograniczona administracyjnie do 50 km/h) – wykonuje pomiar własnej średniej prędkości, którego wynik wynosi 112 km/h, następnie policjant zatrzymuje kierowcę, przypisuje mu swoją prędkość i odbiera prawo jazdy. Przypadkiem zakończonym wyrokiem uniewinniającym jest przykład kierowcy, który został oskarżony o popełnienie wykroczenia polegającego na przekroczeniu prędkości o 46 km/h. Jednakże na podstawie opinii producenta wideorejestratora – firmy PolCam, opinii biegłego oraz nagrania z prywatnego rejestratora zatrzymanego kierowcy sąd drugiej instancji uznał, iż pomiar został wykonany w sposób wadliwy, poprzez dojazd, tj. sytuację, kiedy radiowóz policyjny gwałtownie zbliżał się do pojazdu kontrolowanego i z tego powodu nie została zachowana równa odległość na początku oraz na końcu odcinka pomiarowego. Kierowca został prawomocnie uniewinniony.

Niestety, wszystko sprowadza się do źle działającego systemu. Przyzwolenie na łamanie prawa – chociażby poprzez przekraczanie dozwolonej prędkości czy niezapięcie pasów przez

osoby jadące na tylnej kanapie – jest niemal powszechne. Weryfikowanie skuteczności pracy policjantów w oparciu o liczbę wystawionych mandatów skłania do refleksji – wystarczy wyobrazić sobie, jak wyglądałoby życie zmotoryzowanych, gdyby przedłużenie pozwolenia na prowadzenie działalności przez daną stację kontroli pojazdów zależało od liczby wykrytych usterek...

■ Bagatelizowanie przewinień

Z drugiej jednak strony, władza i funkcjonariusze puszczaają oko do obywatela, bagatelizując część przewinień. Symboliczne 100 zł i 2 pkt. karne za przekroczenie prędkości o 11–20 km/h sprawia, że wielu zmotoryzowanych z premedytacją je popełnia, natomiast funkcjonariusze czekają na okazję do nałożenia wyższego mandatu. Wprowadzono co prawda obowiązek zatrzymywania praw jazdy za przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h, ale 101/50 to radykalne naruszenie prawa, powodujące znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Progi na zachodzie Europy są zupełnie inne. W Niemczech prawko traci się za 80/50, a we Francji i w Szwajcarii za jazdę w terenie zabudowanym z prędkością 100 km/h można trafić do więzienia. W Norwegii za 96 km/h czeka bezwarunkowa odsiadka przez przynajmniej 18 dni, połączona z zatrzymaniem prawa jazdy na okres od trzech miesięcy do trzech lat oraz dotkliwą karą grzywny. W Polsce, dopóki dla posłów najważniejsze będą partyjne interesy i walka o poparcie – wystarczy przypomnieć słynne stwierdzenie Donalda Tuska o człowieku bez prawa jazdy i fotoradarach – raczej nie będziemy mogli liczyć na zmiany wprowadzające ład i porządek na drogach. Na szali są bowiem głosy rozczarowanych wyborców.

Łukasz Szewczyk



Góralski azyl

– Samochód to taki mój azyl, w którym tak głośno śpiewam, że ludzie zwracają na mnie uwagę na skrzyżowaniach. Jazda autem sprawia mi ogromną przyjemność. Niejednokrotnie po koncertach jestem niesamowicie zmęczony, ale gdy wsiadam do samochodu, momentalnie odżywam – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Staszek Karpiel-Bułecka, lider zespołu Future Folk.

Jakub Ziębka: Słyszałem, że jeśli chcę porozmawiać z góralem pełną gębą, powinienem zgłosić się do Staszka Karpiela-Bułecki. Tak też zrobiłem. Jaki jest więc prawdziwy góral?

Staszek Karpiel-Bułecka: W sumie to dosyć nietypowy, bo chwilowo od siedmiu lat mieszkający w Warszawie. Ale to na Podhalę wracam, kiedy tylko mogę, czuję się tam najlepiej. To kwestia genów. Pochodzę z góralskiej rodziny, zarówno ze strony taty (Karpiel-Bułecka), jak i mamy (Bachleda-Curuś).

Góral pełną gębą szanuje swoją tradycję, zawsze mówi, co mu leży na wątrobie, lubi ludzi. Umie posługiwać się gwarą, ale akurat teraz nie będę jej używał, bo byśmy się pewnie nie dogadali. No i kocha muzykę. Choć zespół, w którym jestem wokalistą, czyli Future Folk, nie gra tradycyjnej góralskiej muzyki. Eksperymentujemy, mieszamy ją z elektroniką.

A co z miłością do zwierząt? Bo przeczytałem, że np. pana ojciec, jakby tylko mógł, jeździłby na koniu, a nie samochodem. Młody Karpiel-Bułecka też tak ma?

Tutaj się od ojca różnię. Jestem fanem motoryzacji. Nie chcę, żeby to źle zabrzmiało, ale w swoim życiu udało mi się pojeździć wieloma samochodami. Wychodzę z założenia, że lepiej zmieniać auta, niż kobiety.

Dzisiaj często traktuje się samochód jak lodówkę. Używa się go, a potem sprzedaje lub wyrzuca. Ja myślę o autach trochę inaczej. Jeśli już je kupię, to bardzo o nie dbam. Pewnie bierze się to choćby z tego, że dużo jeżdżę, np. na koncerty.

Pociąg do motoryzacji to stara czy raczej świeża sprawa?

Do aut ciągnęło mnie już, jak byłem młody. Przyznaję się bez bicia, zanim zrobiłem prawo jazdy, zdarzało mi się jeździć bez tego dokumentu. Taką miałem gorącą krew. Ale jak tylko zdałem egzamin, postanowiłem zarobić na swój pierwszy samochód. Nie chciałem brać pieniędzy od rodziców, bo wiadomo, inaczej by to wszystko smakowało.

W tym celu pojechałem do Stanów Zjednoczonych. A samochód kupiłem w Niemczech. Było to alfa romeo 147. Na tamte czasy to była maszyna! Ale długo mi nie posłużyła, zacząłem mieć z nią problemy. W końcu musiałem samochód sprzedać. I kupiłem inny. Tym razem był to volkswagen golf IV. Nieźle go wspominam, jeździłem nim długo, zanim... nie wybuchł mi silnik.

A teraz czym pan jeździ?

Audi A6 w wersji kombi. Ze względu na to, że mam rodzinę, nie jest to już tzw. auto kawalerskie, czyli dla dwóch osób. Poza tym muszę do niego zmieścić jeszcze choćby narty. Bardzo dobrze je oceniam i coś mi się wydaje, że szybko się go nie pozbędę. Jest wygodne i szybkie.

W ogóle bardzo sobie cenię niemieckie marki. Są solidne, nic nie trzeszczy, nie piszczy. Niedawno jeździłem bmw, też sobie chwaliłem. Ale audi to audi, bardziej dopracowane w detalach, no i ten napęd quattro, przydatny nie tylko w górach... Można takimi samochodami pojeździć więcej niż trzy lata, a w dzisiejszych czasach to wcale nie jest takie oczywiste.

Czy jest jakieś auto, które darzy pan jakimś szczególnym sentymentem?

Jest, i nie jest to żadne z tych, które wcześniej wymieniałem. Kiedyś z moją narzeczoną mieliśmy okazję kupić sobie mazdę MX-5. Bardzo fajny kabriołek. Mówią, że chęć na takie auta przychodzi, kiedy jest się już dojrzałym człowiekiem, ale ja byłem wtedy stosunkowo młody.

Kupiliśmy go we Włoszech przez mojego przyjaciela, teraz prezydenta Mazdy na Europę. Auto odebraliśmy w Merano (jedno z najbardziej znanych tyrolskich uzdrowisk – przyp. red.), po czym wsiedliśmy do niego i przejechaliśmy latem spory kawałek tego kraju. Ta wycieczka bardzo fajnym autem tak zapadła mi w pamięć, że właśnie mazdę MX-5 wspominam ze szczególnym sentymentem.

Mam też motoryzacyjne marzenie. To porsche 911 4S. Choruję na to auto już od jakiegoś czasu. I nie jest to związane z chęcią szpanowania, czy, jak niektórzy mówią, ze starzeniem się. Ten samochód ma po prostu duszę. Ale z drugiej strony trochę kosztuje. No cóż, pożyjemy, zobaczymy, czy uda mi się je kiedyś kupić. Choć myślę oczywiście o rynku wtórnym.

Skoro jesteście przy wspomnieniach, zapytam o egzamin na prawo jazdy.

Pamiętam autobus jadący do Nowego Sącza, w którym uczyłem się teorii. Był to rok 2000. W drodze umiałem wszystkim. Ale na sali egzaminacyjnej nie było już tak lekko. Zestresowałem się i wszystko pozapominałem. Ale uratowało mnie to, że jestem wzrokowcem. Kiedy zobaczyłem przed sobą kartkę z pytaniami, zacząłem automatycznie zaznaczać poprawne odpowiedzi. Bo pamiętałem, gdzie one się znajdują. Test oddałem jako pierwszy, nie trwało to długo.

I co najważniejsze – zdałem. Jazda była już tylko formalnością. Egzaminator był równym gościem, nie robił mi pod górkę. Ale trzeba też przyznać, że nawet wtedy miałem dobry feeling w jeździe.

Pamiętam też, że zdawałem egzamin w momencie, gdy do WORD-u wchodził fiat punto. I w stosunku do wcześniejszego auta zupełnie inaczej wbijało się bieg wsteczny. Kilka koleżanek się na tym przejechało. Nie zdały jeszcze na placu, bo nie umiały wbić wstecznego.

Wróćmy do teraźniejszości. Podejrzewam, że wokalista Future Folk bardzo dba, żeby w jego samochodzie znalazł się dobry zestaw audio, prawda?

To podstawa. Strasznie nie lubię, jak coś szeleści, szumi, nie gra dobrze. Tym bardziej że ja muzyki słucham głównie w aucie. Jak się czegoś uczyć, np. tekstów piosenek, ostatnio utworów Marka Grechuty, to też tam. Samochód to taki mój azyl, w którym często tak głośno śpiewam, że ludzie zwracają na mnie uwagę na skrzyżowaniach.

Jazda autem sprawia mi ogromną przyjemność. Niejednokrotnie po koncertach jestem niesamowicie zmęczony, ale gdy wsiadam do samochodu, momentalnie odżywam. Czyli to taki azyl, który jeszcze potrafi regenerować.

Na koniec zapytam o pana udział w programie Azja Express, ale pod kątem motoryzacji. Jak się jeździ w Indiach i na Sri Lance?

To jest jakiś kosmos! Na Sri Lance wymianie na czwartego autobusu to zupełna norma. I to nie na prostej drodze, tylko na zakręcie. Pasażerów w takich autobusach jest tylu, że dosłownie wiszą na drzwiach. Na zakrętach dotykali tyłkami asfaltu. Ale jakoś to działa. Ja żadnego wypadku tam nie widziałem. Inna sprawa, że tam ekspresowe autobusy mają pierwszeństwo. Wszyscy inni użytkownicy dróg je puszczają, nawet kierowcy tuk-tuków, czyli autoriks. I jadą ostro, nawet ponad 120 km/h w miastach. Z hamowaniem też jest nieźle. U nas kierowcy autobusów zwalniają na długo przed przystankami. A tam? Trzy metry przed...

Przypomniała mi się jeszcze jedna ciekawa rzecz. Mianowicie korek w Indiach. W zasadzie nie wiem, czy powinienem to zjawisko właśnie tak nazywać. Bo u nas w korku się stoi, samochody się prawie nie ruszają. U nich przeciwnie. Samochody dosyć sprawnie się przemieszczają. Jak widać, jazdę w takich ciężkich warunkach Hindusi opanowali do perfekcji! ■

STASZEK KARPIEL-BUŁECKA

– polski piosenkarz, lider i wokalista zespołu Future Folk, łączącego muzykę góralską z elektroniczną. W 2011 roku brał udział w trzynastej edycji Tańca z Gwiazdami, jesienią tego roku TVN wyemitował odcinki z drugiej edycji programu Azja Express, w którym również wystąpił.

Stryjem Staszka jest Sebastian Karpiel-Bułecka, lider zespołu Zakopower.



Maciej Dzwigala
Photography Maciej Dzwigala

Polaku, nie jedź na zderzaku

Aż 25 proc. miejskich kolizji drogowych oraz 20 proc. wypadków na autostradach to efekt braku zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami. Żeby uświadomić Polakom, jak ważny jest odpowiedni odstęp między autami, firma Federal-Mogul Motorparts zainicjowała kampanię społeczną „Polaku, nie jedź na zderzaku”.



rowców na rozwiązanie problemu jazdy z zachowaniem zbyt małej odległości.

■ Dwie ważne reguły

Na stronie internetowej akcji przedstawiono m.in. dwie zasady, pozwalające określić bezpieczną odległość w trasie. Pierwsza została nazwana regułą dwóch sekund. Na czym polega? Jeżeli pojazd jadący przed nami mija charakterystyczny punkt przy drodze (np. drzewo, znak, latarnię), to nasz przedni zderzak ma znaleźć się w tym samym punkcie po minimum dwóch sekundach. Podczas złych warunków atmosferycznych i na śliskiej nawierzchni odstęp ten warto wydłużyć do minimum trzech sekund. Jest to zasada uniwersalna, można ją stosować niezależnie od prędkości jazdy.

Druga zasada nazywa się „prędkość dzielona na dwa”. Jeżeli kierowca jedzie 100 km/h, to odległość do samochodu przed nim powinna wynosić około 50 m. Zasada jest stosowana głównie w terenie niezabudowanym. Jej minusem jest konieczność posiadania umiejętności oceny odległości. Pomocne są tu słupki przy jezdni, ustawiane co 100 metrów.

■ Droga to nie tor wyścigowy

W kampanię „Polaku, nie jedź na zderzaku” włączył się także Kuba Bielak z Akademii Bezpiecznej Jazdy oraz popularny youtuber Moto Doradca. Vloger poświęcił zjawisku niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami jeden odcinek swojego wideoziennika.

A co należy zrobić, gdy ktoś siedzi nam na zderzaku?

– W zasadzie odpowiedź jest prosta. Pozwolić mu jechać, zmieniając pas – radzi Kuba Bielak z Akademii Bezpiecznej Jazdy. – Jeżeli nie ma możliwości zmiany pasa, warto „uspokoić” sytuację kierunkowskazem. W ten sposób dajemy znać, że wiemy, o co chodzi, i zaraz postaramy się ustąpić. Dalsze poganianie nas kierunkowskazem przez pirata drogowego nie powinno nic zmienić w naszym zachowaniu. Kontynuujemy jazdę, a zmianę pasa wykonujemy dopiero, gdy w naszej ocenie będzie ona bezpieczna. Droga to nie tor wyścigowy ani przychodnia psychoterapeutyczna, w której można odreagować stres i problemy natury psychicznej.

Jakub Ziębka

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że jazda „na zderzaku” to jeden z pięciu najczęściej popełnianych błędów będących przyczyną wypadków drogowych. W 2016 roku zbyt mała odległość między autami przyczyniła się do ponad 2,5 tys. wypadków. Zginęło w nich 51 osób, 3332 zostały ranne.

■ Niezbędny odstęp. Czyli jaki?

W Polsce osoba jeżdżąca „na zderzaku” innego auta pozostaje bezkarna, dopóki nie dojdzie do kolizji. Co prawda Kodeks drogowy nakazuje kierującemu utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu, ale trudno go egzekwować. Dlaczego? Bo brak precyzyjnych wytycznych, jaki ten odstęp ma być. Inaczej jest w Niemczech. Tam należy zachować odstęp wynoszący minimum połowę prędkości auta (50 km/h = 25 metrów). W przeciwnym razie kierowcy grozi mandat w wysokości kilkuset euro. Kodeks drogowy bardziej precyzyjny jest tylko w kontekście tuneli. Nakazuje za-

chować odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 50 m w przypadku, jeśli tunel ma ponad 500 m długości.

■ Porady, wlepki i gra

Problem braku zachowania bezpiecznego odstępu między autami jest tak poważny, że tą kwestią postanowiła zająć się firma Federal-Mogul Motorparts, sprzedawca i dystrybutor części zamiennych do samochodów. W listopadzie zainicjowana została kampania społeczna „Polaku, nie jedź na zderzaku”. Na potrzeby akcji stworzono stronę internetową www.nazderzaku.pl, gdzie znajdziemy m.in. praktyczne porady na temat zachowania bezpiecznego odstępu między pojazdami. Można także zamówić bezpłatną wlepkę na zderzak z logo akcji oraz zagrać w grę sprawdzającą czas reakcji za kółkiem, ale również odległość, jaką pokonamy od momentu zauważenia przeszkody do naciśnięcia pedału hamulca. W styczniu organizator kampanii zaprezentuje ponadto pomysły przesłane przez polskich kie-



Elektroniczna karta zajęć

SPSADMi
System Zarządzania OSK

ADMi
SPS

- Archiwizowana na bezpiecznych serwerach
- Dostępna w każdym momencie na dowolnym urządzeniu mobilnym i komputerze
- Możliwa do natychmiastowego wydruku w siedzibie OSK
- Zawsze pod ręką w razie kontroli
- Działanie przetestowane w OSK



Skończ z papierkową robotą!

e-kierowca

Zadzwoń i dowiedz się więcej!

91 431 43 95



Przyjemność prowadzenia

W okresie świątecznym znów postanowiliśmy dać sobie odrobinę wytchnienia od testów popularnych samochodów i przedstawić pojazd jedyny w swoim rodzaju. Brytyjski ariel atom jest w pełni nastawiony na zapewnienie kierowcy maksymalnej dawki wrażeń z jazdy.

Z generacji na generację samochody stają się większe, cięższe i w coraz większym stopniu naszpikowane elektroniką. Zmniejsza to ich zwinnosć i zaburza odczuwanie prędkości – by cieszyć się nią, w wielu już modelach, szczególnie sportowych, z podniesioną granicą przyczepności, trzeba jechać nierozsądnie szybko. Firma Atom udowodniła, że może być jednak inaczej. Bezkompromisowy atom pozwala cieszyć się każdym przejechanym kilometrem, podając kierowcy masę informacji zwrotnych na temat stanu nawierzchni, zapasu przyczepności oraz zależności między jego poczynaniami a reakcjami samochodu. Przesadą nie będzie stwierdzenie, że to bezpieczniejszy odpowiednik motocykla. Jest mniej wywrotny, klatka bezpieczeństwa, kubelkowate fotele i wielopunktowe pasy dają kierowcom i pasażerom dobrą ochronę. Zupełnie jak w wyścigówce.

Działająca w latach 1902–1970 marka Ariel należała do najbardziej innowacyjnych producentów motocykli w Wielkiej Brytanii. W 1999 roku jej ducha postanowiła wskrzesić nowo założona Ariel Motor Company, która wyspecjalizowała się w produkcji o unikatowej konstrukcji. Zaprezentowany w 2000 roku atom był pierwszym seryjnie produkowanym samochodem z drogową homologacją i egzozyskieletem, jak producent i media nazywały tylko miej-

scami zabudowaną klatkę bezpieczeństwa. Początkowo atom był napędzany przez wolnosące silniki Rovera, później zaczęto montować dwulitrowe motory Hondy, także z kompresorem. W 2014 roku zadebiutował ariel ace (motocykl z V2 o pojemności 1,2 l), a rok później ofertę uzupełnił nomad, czyli mutacja atoma do jazdy w terenie.

Pierwsza seria z silnikami Rovera (120–190 KM) była oferowana w latach 2000–2003. Później pojawił się atom 2 z hondowskim 2.0 (220–300 KM), w 2007 roku zastąpiony atomem 3, a w 2013 roku atomem 3.5, wyposażonym w mechanicznie doładowany motor Hondy o mocy 310 KM. Każdorazowo inżynierowie Atoma dokonywali poprawek podnoszących osiągi i komfort eksploatacji.

300 KM wystarcza, by ważyąc niecałe 460 kg atom przyspieszał do 100 km/h w 2,9 s i rozpędzał się do 250 km/h. To jednak nie prędkość, a trakcja na zakrętach (symboliczna masa, nisko położony środek ciężkości i brak przechyłów nadwozia pozwalają na pokonywanie ich z niezwykłą precyzją) oraz tempo, w jakim można z nich wyjeżdżać, robią największe wrażenie – znów na miejscu jest tylko porównanie z motocyklami.

Nawet podczas niezbyt ostrej jazdy atom wystawia umiejętności prowadzącego na próbę,

błyskawicznie reagując na wszelkie polecenia wydawane kierownicą, pedałem gazu czy hamulcem. Oczywiście na wsparcie ze strony ESP, ABS czy kontroli trakcji nie ma co liczyć. Kierowca nie może zapominać nawet o balansie masy, który w wielu drogowych samochodach jest tłamszony nastawami zawieszenia i elektroniki. W arielu odpowiednim operowaniem gazem i hamulcem można wywołać nad- lub podsterowność. Doświadczony kierowca doceni też, że następstwem każdej jego akcji jest reakcja ze strony samochodu. Haczyk tkwi w symbolicznym marginesie na błędy. Kto postanowi jechać dynamicznie, musi być przygotowany, że nawet na czwartym biegu tył atoma będzie wykazywał skłonność do zacieśniania zakrętów. Jazda kontrolowanymi poślizgami jest trudna. Centralnie umieszczony silnik i krótki rozstaw osi sprawiają, że spóźniona o ułamek sekundy kontra kończy się piruetem.

Atoma rozślawiły występy w programie Top Gear. Nieszablonowe auto z 300-konnym silnikiem okazało się szybsze od większości drogowych i pożądanych supersamochodów. Świetnie wypadła również 220-konna wersja, natomiast flagowy 500-konny atom 3.0 V8 znalazł się na czele stawki, by przez osiem kolejnych serii TG spaść jedynie na czwarte miejsce. W przeciwieństwie do bazowych atomów wersja V8

nie oferuje już bezkonkurencyjnej relacji ceny do osiągnięć. Owszem, jest tańsza od aut o podobnych możliwościach, jednak nabywca każdego z 25 wyprodukowanych egzemplarzy musiał wyłożyć równowartość przeszło 600 tys. złotych. Na przestrzeni lat atom 500 zdrożał. Obecnie zainteresowani jego zakupem muszą przygotować przeszło... 1,1 mln zł!

Najtańsze używane atomy z wolnossącymi silnikami są wyceniane na ok. 120–150 tys. zł. Poniżej 200 tys. zł uda się kupić także wariant z 300-konnym silnikiem. Później jest już tylko taniej. Minimalistyczna konstrukcja sprawia, że w Atomie brakuje części i rozwiązań, które mogłyby ulec kosztownym awariom. Zespoły napędowe, w większości egzemplarzy pochodzące z hondy civic 2.0, dzielnie znoszą nawet ostrą eksploatację na torze, aczkolwiek trzeba zwracać uwagę na poziom oleju i z umiarkowaną siłą zmieniać biegi – synchronizatory nie są najbardziej wytrzymałe. Z kolei niska masa własna ogranicza tempo zużywania się sprzęgła, elementów zawieszenia, hamulców czy opon w małych jak na sportowe auto rozmiarach (przód: 195/50 R15, tył: 225/40 R16). Skoro o ogumieniu mowa, warto dodać, że atom do zapewnienia radości z jazdy nie potrzebuje kosztowniejszych opon z najwyższej półki czy semi-slicków. Nisko położony środek ciężkości oraz dobre wyważenie pozwalają dobrze bawić się nawet na oponach znanych z popularnych modeli samochodów.

Lukasz Szewczyk



Szybciej, wyżej, dalej

W książce „Szybciej, wyżej, dalej” Jack Ewing opisuje długą drogę Volkswagena od nazistowskiego „samochodu dla ludu” aż po dni chwały – powstanie jednej z najbardziej prestiżowych globalnych marek, która chlubi się ekologicznym wizerunkiem. Warto zapoznać się z tą pozycją.

Volkswagen. Nie ma chyba w Polsce kierowcy, który nie znałby tego niemieckiego koncernu motoryzacyjnego. Potwierdzają to prowadzone przez różne firmy badania preferencji naszych rodaków, którzy szukają dla siebie samochodu. Zarówno wśród kategorii nowych, jak i używanych aut wysoko stoją akcje marek produkowanych właśnie przez Volkswagena. Chodzi choćby o skodę czy też flagowy produkt koncernu z siedzibą w Wolfsburgu – volkswagena właśnie.

Tym bardziej warto zainteresować się książką Jacka Ewinga, którą czyta się jak thriller. Bo gdy we wrześniu 2015 roku rozpoczęła się afera spalinowa związana z tzw. czystym dieslem Volkswagena, z dnia na dzień największy producent samochodów na świecie stał się symbolem chciwości i kłamstwa. Klienci byli oburzeni, inwestorzy wpadli w panikę, a firma musiała stawić czoło widmu bankructwa.

W książce „Szybciej, wyżej, dalej” Jack Ewing opisuje długą drogę Volkswagena od nazistowskiego „samochodu dla ludu” aż po dni chwały – powstanie jednej z najbardziej prestiżowych globalnych marek, która chlubi się ekologicznym wizerunkiem. Maluje też żywe portrety osób odpowiedzialnych za sukces koncernu – Ferdinanda Pięcha oraz Martina Winterkorna, stawiając tezę, że to ich nienasycona ambicja zmusiła pracowników do sięgnięcia po nielegalne metody.

Ewing przedstawia mechanizm wielkiego

skandalu. Widać, jak kultura „sukcesu za wszelką cenę” doprowadziła do jednej z największych afer w dziejach biznesu, grożącej wręcz niewyobrażalnymi konsekwencjami gospodarczymi. Przyszłość jednej z najpotężniejszych firm świata pozostaje pod znakiem zapytania, my zaś mamy wyjątkową sposobność przyjrzeć się historii wizerunkowej katastrofy Volkswagena. Naprawdę warto!

red



Przygotowanie do zimy

Zmienia się pogoda, czas również na zmiany w szkołach jazdy. Tym razem chcę przypomnieć o podstawowych, ale bardzo często zapominanych czynnościach, które warto wykonać w ramach obsługi taboru użytkowanego w OSK.



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

Zacznijmy od płynu do spryskiwaczy. Trzeba pamiętać, żeby wymienić letni na zimowy. Dodatkowo powinniśmy zadbać o stan piór wycieraczek. Czysta szyba to podstawa widoczności, zaś zamarznięcie płynu do spryskiwaczy może doprowadzić do szeregu niepotrzebnych i kosztownych awarii. Najczęściej spotykane to zamarznięcie płynu w zbiorniku, a w konsekwencji pęknięcie zbiornika lub nawet uszkodzenie pompy spryskiwaczy. Swoją drogą wymiana płynu na zimowy w zasadzie sprowadza się do wykorzystania płynu letniego i wiania odpowiedniego, zimowego. Zatem nic prostszego, ale trzeba o tej czynności pamiętać.

■ Zadbajmy o elementy gumowe i uszczelki

Dla wszelkich elementów gumowych, w szczególności uszczelek nadwozia, zima to bardzo trudny okres. Guma staje się twarda i mało elastyczna, a drzwi z reguły zamykane są tak samo energicznie. Co można więc zrobić, żeby nie uszkodzić uszczelek otworów drzwiowych? Warto zastosować wazelinę techniczną lub specyfikę na bazie silikonu. Po naniesieniu ich na elementy gumowe uzyskuje się lekko tłustą powierzchnię. Tym samym zabezpiecza się uszczelki i ewentualnie inne plastiki narażone na działanie czynników atmosferycznych – pęknięcie lub przymarzanie. Trzeba też pamiętać, że po umyciu samochodu wszelkie gumy należy dobrze wytrzeć. Dotyczy to również piór wycieraczek, które pozostawione mokre mogą przymarznąć do szyby. Wtedy poranne nieszczęście gotowe.

■ Linki i zawiasy

Należy pamiętać, że prawa fizyki działają na wszystko, wszystkich i wszędzie. Kiedy temperatura otoczenia spada, elementy metalowe kurczą się i tym samym najczęściej zwiększają się opory tarcia w węzłach kinematycznych (np. zawiasy). Warto po dokładnym umyciu samo-



chodu użyć odpowiedniego środka smarującego (najlepiej z właściwościami penetrującymi, czyli wszelkie oleje na bazie silikonu) i nasmarować elementy, które każdego dnia wykonują wiele powtarzalnych ruchów. To ustrzeże nas przed późniejszymi problemami z zatartymi zawiasami, ciężko otwierającymi się i zamykającymi drzwiami czy pokrywami bagażnika i komory silnika.

Niezwykle ważne jest również nasmarowanie wszelkich cięgien i linek. W tym celu najlepiej użyć smarów wypierających wodę. Należy pamiętać, że kiedy w pancerzu zgromadzi się nawet niewielka ilość wody i zamarznie, raczej niemożliwe będzie np. użycie ręcznego hamulca. Smarowanie najłatwiej będzie wykonać w warsztacie przy wykorzystaniu podnośnika.

■ Inne płyny też są ważne!

Przed okresem zimowym szczególną uwagę należy zwrócić na inne płyny, pełniące w naszych samochodach bardzo odpowiedzialne zadania. Płyn chłodzący oraz hamulcowy z biegiem czasu również tracą swoje właściwości, powinny więc podlegać okresowej wymianie. Należy pamiętać,

że niewielka zawartość wody w płynie hamulcowym (który jest bardzo higroskopijny) nie tylko zwiększa ryzyko zagotowania się płynu, bo spada jego temperatura wrzenia, ale może również doprowadzić do powstawania „igieł wody”, zawieszonych w objętości płynu. Powodują one zamarzanie nawet np. całego zacisku hamulcowego. Analogiczna zasada dotyczy płynów chłodzących.

Producenci chemii motoryzacyjnej robią, co tylko mogą, żeby sprzedawane przez nich produkty były coraz lepszej jakości. Nic jednak nie zastąpi dbałości o pojazd. Jestem przekonany, że jeżeli instruktorzy przekażą tę wiedzę kursantom, w przyszłości będą oni bardziej świadomymi użytkownikami swoich pojazdów.

■ Paliwo. Bez niego nie pojedziemy

Ten akapit dotyczy w szczególności użytkowników pojazdów wyposażonych w silnik z zapłonem samoczynnym, czyli Diesla. Diesle najczęściej napędzają samochody ciężarowe i autobusy użytkowane przez OSK.

Kolejarze kontynuują szkolenia dla instruktorów

PKP Polskie Linie Kolejowe SA podarowały już szkołom jazdy 700 pakietów szkoleniowych, które dotyczą bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Jednocześnie trwają warsztaty, na które zapraszani są instruktorzy. Ostatnio odbyły się one w Białymstoku i Wrocławiu.

Przedstawiamy instruktorom nie tylko wiedzę z zakresu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, ale także wyposażamy ich w materiały, które ułatwiają edukację kursantów – mówi Włodzimierz Kielczyński, dyrektor Biura Bezpieczeństwa PKP Polskich Linii Kolejowych SA. – Spotkania są dla nas okazją do przekazania, ale i do zdobycia wiedzy, co jeszcze możemy zrobić, by kierowcy byli bezpieczni na przejazdach kolejowo-drogowych. Wspólnie możemy usunąć śmierć z przejazdów.

Jak podkreślają instruktorzy, którzy brali już udział w warsztatach, największe wrażenie na kursantach robią filmy z wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. To ważna część prezentacji kolejarzy. Liczą oni, że po obejrzeniu filmów wielu młodych zaprzestanie podejmować pochopnych decyzji i skończy z brawurą grożącą utratą zdrowia i życia.

■ Docieralność? 50 tys. młodych kierowców

Warsztaty dla instruktorów były już przeprowadzone w Poznaniu, Bydgoszczy, Kielcach, Łodzi, Lublinie, Skarżysku-Kamiennej oraz Warszawie. Dzięki spotkaniom z kolejarzami materiały wideo ze zdarzeń na przejazdach, infografiki z zasadami bezpieczeństwa i dodatkowe pomoce dydaktyczne zostały przekazane do ok. 700 ośrodków szkolenia kierowców. Jak szacują kolejarze, od zeszłego roku mogło z nich skorzystać około 50 tys. młodych kierowców.

Teraz PKP Polskie Linie Kolejowe SA prowadzą kolejną turę szkoleń. W listopadzie warsztaty odbyły się już w Białymstoku i Wrocławiu. Ale na tym nie koniec. Planowane są jeszcze spotkania z instruktorami nauki jazdy w województw: podlaskiego, dolnośląskiego, zachodniopomorskiego, lubuskiego, śląskiego, małopolskiego i podkarpackiego. W sumie PLK planują przeszkolić kilkuset nauczycieli i uzyskać



Fot. Radosław Drożdżewski/Wikimedia Commons

informacje, co można zrobić, by nauczyć kierowców bezpiecznego zachowania na przejazdach. Według statystyk 98 proc. wypadków na skrzyżowaniach toru i drogi powodują nieostrożni kierowcy.

■ Kierowcy ignorują sygnalizację

Do końca października na przejazdach kolejowo-drogowych doszło w tym roku do 169 zdarzeń, w których zginęło 31 osób, a 93 zostały ranne. Do wypadków i kolizji dochodzi w miejscach wyraźnie zabezpieczonych znakami. Częstą przyczyną jest lekceważenie znaków STOP i czerwonych świateł, objeżdżanie slalomem półrogatek oraz wjazd pod zamykające się zapory. W województwie dolnośląskim jest np. 1460 przejazdów kolejowo-drogowych. W tym roku do końca października doszło tam do ośmiu zdarzeń na przejazdach, w których zginęły cztery osoby. Przyczyną wypadków była nieostrożność kierowców

i ignorowanie sygnalizacji lub rogatek. Z kolei w województwie podlaskim w tym roku na przejazdach kolejowo-drogowych doszło do pięciu zdarzeń, w których dwie osoby zostały ranne.

■ Kampania społeczna, czyli zestaw wielu działań

Żeby zwiększyć bezpieczeństwo kierowców i pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych, kolejarze już od 2005 roku prowadzą kampanię społeczną „Bezpieczny przejazd – szlaban na ryzyko!”. To zestaw wielu działań adresowanych do różnych grup wiekowych, społecznych i zawodowych. Są to m.in. akcje informacyjne na przejazdach, billboardy, happeningi, rozdawanie ulotek, spotkania z dziećmi i młodzieżą, aktywne działania w mediach społecznościowych oraz organizacja seminariów dla instruktorów nauki jazdy.

Jakub Ziębka

Opel idealny dla księdza

Dlaczego ksiądz powinien jeździć opłem? Bo auto tej marki nie rzuca się w oczy, ale jest prestiżowe. Wpisuje się w otoczenie plebanii i może stać na widoku. Do tego ma mocny silnik – w taki nietypowy sposób reklamuje swoją ofertę dla duchownych mazowiecki diler Dixi-Car.



Opel corsa – wedle diler Dixi-Car auto idealne dla skromnego, wikarego.

Nikogo nie dziwi, że firmy zajmujące się sprzedażą samochodów oferują preferencyjne warunki zakupu różnym przedsiębiorstwom czy grupom zawodowym. Chodzi m.in. o lekarzy, prawników i policjantów. Nie może więc zszokować to, że jeden z mazowieckich dilerów Opla postanowił zareklamować auta duchownym. Ale to, jak to zrobił – już tak.

■ Corsą w objazd po parafii

Nietypowo opisaną ofertę dla duchownych chrześcijańskich (nie mogą z niej skorzystać np. imamowie czy rabin) można znaleźć na stronie internetowej diler Dixi-Car. Żeby skorzystać z oferowanego rabatu, wystarczy przedstawić „dokument poświadczający wykonywanie zawodu księdza”. Sprzedawca aut zapewnia, że równo potraktuje zarówno proboszcza, wikarego, diakona, jak i prezbitera. Mile widziani są także biskupi.

Oferta zawiera krótki przewodnik, dzięki któremu łatwo można połączyć się, jakie modele Opla duchowni wybierają najczęściej. Jest to m.in. astra w wersji sedan („sprawdzona, doskonała relacja ceny do jakości, przyszły bestseller”) i hatchback. Ale także insignia. Jednak z tym autem, jak czytamy na stronie internetowej, jest pewien problem. Jaki? „Może zbyt rzucać się w oczy, bo druga generacja insignii ma premierę wiosną 2017 roku i jest absolutną nowością. Ale

poczynając od 2018 roku jej kształty staną się znajome dla wiernych, więc jak najbardziej polecamy”. Diler wymienił jeszcze corsę. To z kolei samochód idealny dla skromnego, początkującego wikarego. Charakteryzuje go niskie spalanie, koszty eksploatacji. Łatwo nim także zaparkować. Idealnie nadaje się więc do objazdu parafii.

■ SUV-y nie rażą wiernych w miastach

Na stronie internetowej mazowieckiego diler wypisano także kryteria, jakimi kieruje się ksiądz podczas zakupu auta. Otóż nie może ono za nadto rzucać się w oczy. A Opel to co prawda „prestiżowa marka, ale niepostrzegana jako luksusowa”. „Jeżdżenie po kolędzie nową astrą sedan po przeciętnej dzielnicy czy małej miejscowości i przysiółkach jest absolutnie na miejscu. Podobnie zaparkowanie na widoku na plebanii. W większości przypadków samochód księdza będzie porównywalny z tym, czym jeżdżą wierni”.

Ważne jest również wyposażenie. Na przykład franciszkanie kupują budżetowe wersje Essentia. Ale większość duchownych skłania się ku średniej wersji Enjoy lub bogatszej – Cosmo. Nie można zapominać o mocnym silniku, bo „ksiądz też człowiek”, w odpowiednim kolorze (ciemny lub szary metalik nie rzucają się w oczy) i bez emblematu na klapie. Księża z wielkomijskich parafii mogą także pomyśleć o SUV-ie. Tam, we-

dług diler Dixi-Car, takie auto nie będzie raziło wiernych. Dlatego duchowni mieszkający w dużych aglomeracjach mogą pozwolić sobie na mokrą X lub crosslanda X.

Według firmy oferującej auta ksiądz może mieć dwa samochody. Wtedy jednym z nich, do wyjazdu poza parafię, może być „unlimited”. W takim przypadku wybór powinien paść na insignię.

■ Duchowny jako ambasador marki

Dlaczego duchowni wydają się tacy ważni dla Opla? Diler wyjaśnia, że mogą być wizytówką marki. „Szczególnie w mniejszych społecznościach ksiądz bywa osobą szanowaną, wybory konsumenckie księdza mają szansę być naśladowane”. A na jaki rabat może liczyć duchowny? „Z reguły ksiądz kupuje od kilkuset do kilku tysięcy złotych taniej niż inni klienci”.

Próbowaliśmy dowiedzieć się, czy przedstawiona w dość nietypowy sposób oferta cieszy się zainteresowaniem i kto wpadł na pomysł, żeby tak ją zareklamować. Niestety, żadnej odpowiedzi od działu marketingu Dixi-Car nie otrzymaliśmy. Podczas rozmowy przedstawiciel handlowy diler powiedział nam tylko tyle, że umiarkowane zainteresowanie ofertą jest. Samochody kupują m.in. zakony, a nawet księża z tak odległych od Mazowsza regionów, jak Pomorze Zachodnie.

Jakub Ziębka

Volvo testuje autonomiczne ciężarówki

Na torze wyścigowym Slovakia Ring Volvo Trucks zaprezentowało najnowsze samochody ciężarowe, poruszające się w tzw. platooningu. To sposób jazdy połączonych ze sobą elektronicznie zestawów drogowych, które podążają jeden za drugim w niewielkich odległościach, utrzymując wzajemną łączność i wymieniając dane.

Pojazdy synchronicznie przyspieszają, hamują i skręcają zgodnie z ruchem pojazdu prowadzącego konwój.

– Podczas testów na Słowacji instruktorzy Volvo Trucks w bezpiecznych i komfortowych warunkach ćwiczyli hamowanie, manewrowanie i przyspieszanie w konwoju, który docelowo w tej formie będzie się poruszał po drogach całej Europy. Na słowackim torze zaprezentowaliśmy także naszą autonomiczną wywrotkę przeznaczoną do pracy w kopalni, która doskonale radzi sobie nawet w najbardziej wymagającym terenie – mówi Wilhelm Rożewski, menedżer marketingu i komunikacji w Volvo Trucks Poland.

■ Remedium na brak kierowców zawodowych?

Volvo Trucks mocno zaangażowało się w prace nad autonomicznym pojazdem z kilku powodów. Zaletą tych aut są, zdaniem przedstawicieli firmy, m.in. mniejsze koszty eksploatacji i krótszy czas dostaw (takie pojazdy mogą jeździć bez przerwy i zatrzymywać się tylko na tankowanie). W przyszłości być może dzięki autonomicznym samochodom uda się również rozwiązać problem braku kierowców, z którym od lat zmagają się firmy transportowe w całej Europie.

– W kontekście polskiej branży transportowej, w której według różnych szacunków brakuje od 60 do nawet 100 tys. zawodowych kierowców, ten wątek ma szczególne znaczenie. Jako Volvo Trucks angażujemy się w akcje CSR i wspieramy szkolenie kierowców, czego przykładem jest trwająca już drugi rok akcja „Profesjonalni kierowcy”. W jej ramach przeszkoliliśmy już ponad 450 osób, jednak doskonale zdajemy sobie sprawę, że potrzeby są dużo większe. Dlatego już dziś myślimy o alternatywnych rozwiązaniach i poszukujemy recepty na niezależnienie firm transportowych od deficytu rąk do pracy – mówi Wilhelm Rożewski.

■ Niższe koszty, szybszy czas dostaw

Prace nad autonomicznym samochodem ciężarowym nie dotyczą jedynie ciągników siodłowych



z naczepą, które każdego dnia możemy spotkać na trasach szybkiego ruchu i autostradach.

– W pierwszej kolejności chcielibyśmy zautomatyzować pojazdy, które poruszają się na terenach zamkniętych, takich jak porty, terminale, pola uprawne, kopalnie czy wysypiska śmieci. Najpierw jednak musimy mieć pewność, że będą one działać bez względu na warunki pogodowe i eksploatacyjne – mówi Hayder Wokil, dyrektor ds. automatyzacji i pojazdów autonomicznych w Volvo Trucks.

Do tego, że automatyzacja transportu drogowego może przynieść wymierne korzyści dla gospodarki, przekonuje także firma konsultingowa PwC, która w ubiegłym roku przedstawiła prognozę na temat rozwoju tej gałęzi transportu. Według ekspertów PwC autonomiczna technologia przyczyni się do obniżenia kosztów zużycia paliwa i transportu od 5 do 30 proc. W praktyce roczna eksploatacja jednego pojazdu może być tańsza nawet o 30 tys. euro. Co ważne, transport autonomiczny znacznie przyspieszyłby czas dostaw, ponieważ nowoczesne samochody ciężarowe mogłyby jechać niemal przez 24 godziny na dobę. Dziś kierowcy muszą przestrzegać ściśle określonych norm i zjeżdżać nawet na kilkunastogodzinne postoje. Pojazd autonomiczny ograniczałoby jedynie kończące się paliwo.

■ Rewolucja wymagająca zmian

Wraz z obniżeniem kosztów transportu spaść mogą ceny produktów w sklepach, które w znacznej mierze zależą właśnie od kosztów związanych z przewozem towarów. Bardzo prawdopodobne jest również to, że samochody ciężarowe bez kierowców będą dłuższe od obecnych. Już trwają prace nad modelami, których długość sięga 32 metrów, a dopuszczalna masa całkowita aż 70 ton. To również przełożyłoby się na czas przewozów i efektywność firm transportowych.

– Dziś nikt nie podejmie się określenia daty wprowadzenia pojazdów bez kierowców do codziennego ruchu drogowego. To już nie ewolucja, a rewolucja, która wymaga ogromnych zmian w całej transportowej rzeczywistości. Oprócz zmian w prawie, które będą wymagały niezwykle długich i żmudnych badań oraz konsultacji społecznych, konieczne będą duże inwestycje w infrastrukturę, a co za tym idzie – duże wydatki. To oczywiście inwestycja, która z czasem zacznie się zwracać, jednak ze względu na jej rozmiary do tematu należy podchodzić z należytym umiarem i rozwagą – komentuje Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Jakub Ziębka

dokończenie ze str. 32 ➤

Warto pamiętać, że kiedy temperatura spada poniżej zera, z oleju napędowego wytrącają się związki parafinowe. Lubią one zamarzać, tworząc blokady przepływu paliwa do silnika. W tym celu w samochodach ciężarowych i autobusach stosuje się m.in. podgrzewane filtry paliwa lub nawet zbiorniki. Ale żeby spełniały swoją funkcję, warunek jest jeden. Muszą być sprawne! W pojazdach wyposażonych w silniki Diesla przed zimą warto sprawdzić, czy w odstojniku nie zebrała się woda i upewnić się, czy układy podgrzewające są sprawne.

W przypadku motocykli, które w okresie zimowym z reguły nie jeżdżą, trzeba również zwrócić uwagę na pozostające w zbiorniku paliwo. Zdecydowanie najlepszym rozwiązaniem będzie zantankowanie maszyn do pełna i wlanie do paliwa modyfikatora. Dzięki temu paliwo nie będzie się rozwarstwiało. Takie produkty sprzedaje większość firm produkujących chemię motoryzacyjną. W przypadku motocykli wyposażonych w stalowy zbiornik paliwa, jeżeli będzie go w nim mało, narażamy się na powstanie wewnętrznej korozji i zanieczyszczeń układu wtryskowego lub gaźnika.

■ Akumulatory i opony

Przed nastaniem mrozów warto sprawdzić stan akumulatora. Najłatwiej dokonać tego w warsztacie zajmującym się ich wymianą. W takim miejscu powinno być dostępne narzędzie, które pozwala na sprawdzenie stanu naładowania baterii oraz jej pojemności elektrycznej i – co najważniejsze – kondycji. Taką próbę można wykonać również w warunkach domowych. Wystarczy do tego zwykły miernik uniwersalny. Należy podłączyć go do akumulatora, kiedy nie pracuje silnik (najlepiej po kilkugodzinnym postoju) i sprawdzić napięcie oraz obserwować jego zmianę w momencie uruchamiania silnika. Jeżeli spadek napięcia w instalacji 14,3 V wyniesie 1–1,5 V, wszystko jest w porządku. Jeżeli zaś napięcie spadnie do 10 V lub niżej (przy uruchamianiu), możemy się spodziewać problemów z uruchomieniem samochodu w czasie zimy.

Dzisiejsze samochody (szczególnie przystosowane do nauki jazdy) są wyposażane w szereg urządzeń elektrycznych i elektronicznych pobierających energię z akumulatora również w trakcie postoju pojazdu. Warto w takim przypadku sprawdzić tzw. spoczynkowy pobór prądu. Z pewnością wykona to każdy elektryk samochodowy. Jest to na tyle proste badanie, że może je również wykonać każdy użytkownik pojazdu posiadający miernik uniwersalny, pozwalający na pomiar natężenia przepływającego prądu w zakresie poniżej 1 A.

Oczywistą rzeczą jest konieczność wymiany opon z letnich na zimowe. Jestem przekonany, że o tym nic więcej pisać nie trzeba. Opony zimowe stały się tak popularne w Polsce, że chyba nikogo, tym bardziej instruktorów, przekonywać do nich nie trzeba. ■

Moc życzeń

Wszystkim właścicielom OSK, instruktorom oraz kursantom życzę uśmiechu, pozytywnego myślenia, wiary w to, że jakość szkolenia to podstawa. Egzaminatorom – obiektywizmu, ludzkiej życzliwości dla kursanta. Pracownikom wydziałów komunikacji kontrolującym OSK życzę takich narzędzi pracy, żeby mogli kontrolować rzeczywisty proces nauki, nie tylko dokumenty.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Piszę dla miesięcznika „Szkoła Jazdy” już od kilku dobrych lat. Większość moich felietonów traktowana jest przez czytelników z przymrużeniem oka, niektóre wzbudzają w instruktorach z małym dystansem do siebie i świata agresję. Te złośliwości skierowane do branży, instruktorów, właścicieli szkół jazdy oraz kursantów (bo im też się od czasu do czasu dostaje) są dla mnie czymś normalnym. Taki już jestem.

■ Głos w dyskusji

Działam w branży szkoleniowej od 2006 roku. Nie jestem idealny, pewnie mam niejedną wadę, ale staram się być dobrym, profesjonalnym instruktorem, a także właścicielem ośrodka szkolenia kierowców. Wbrew opiniom części czytelników i komentatorów nie wpadam w samouwiabienie, nie uważam, że prowadzę najlepszą szkołę jazdy, nie wywyższam się. Opisuję patologie, jakie trawią naszą branżę, staram się pokazywać sytuacje, które obserwuję na rynku poznańskim, ale myślę, że one występują w całej Polsce. Mam nadzieję, że moje teksty potraktujecie jako głos w dyskusji na temat tego, jaka ona jest. Bo przecież wszyscy chcemy, żeby było lepiej, nieprawdaż?

■ Z głodu nie pomrzemy?

Kończący się już rok stał pod znakiem wymian samochodów w wielu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Z tego powodu sporo zmarli mieli też właściciele szkół jazdy oraz instruktorzy jeżdżący własnymi autami pod szyldem jakiegoś ośrodka. Leasingi, kredyty na nowe auta to spore wydatki. Myślenie o tym, co będzie w przyszłości na rynku, pewnie niejedne-

mu szefowi OSK spędzało sen z powiek. Stabilizacja w naszej branży jest wyczekiwana jak śnieg na Boże Narodzenie. Obecna władza zajmuje się zmianą Polski i Polaków, gospodarka kręci się jak kula śnieżna, koniunktura na rynku jest dobra, ludzie będą potrzebowali prawa jazdy, więc wydawać by się mogło, że z głodu nie pomrzemy.

■ Pytania o przyszłość

Rok 2018 też będzie gorący. Wejść w życie mają zmiany dotyczące młodych kierowców. Co to oznacza dla ośrodków? Trudno powiedzieć. Może będą żniwa, może posucha. Zobaczmy, czy kursanci będą chcieli zdążyć zrobić prawo jazdy przed czerwcem, czy się wystraszą i sobie odpuszczą. Jest więc niepewność. Rozwijając swój biznes, a może go zwijać? Leasingi trzeba spłacać, a kursantów może być jak na lekarstwo. Oczywiście każdy z nas po cichu liczy, że

Kończący się już rok stał pod znakiem wymian samochodów w wielu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Z tego powodu sporo zmarli mieli też właściciele szkół jazdy oraz instruktorzy jeżdżący własnymi autami pod szyldem jakiegoś ośrodka.

kandydatów na kierowców nie zabraknie i będzie można spokojnie funkcjonować na rynku.

■ Życzenia świąteczne

W każdym razie z okazji zbliżających się świąt wszystkim właścicielom OSK, instruktorom oraz kursantom życzę uśmiechu, pozytywnego myślenia, wiary w to, że jakość szkolenia to podstawa. Egzaminatorom – obiektywizmu, ludzkiej życzliwości dla kursanta, ale również jasnego komunikowania, że jak nie umie jeździć, to ma się doszkolić, a nie liczyć na szczęście. Pracownikom wydziałów komunikacji kontrolującym OSK – takich narzędzi pracy, żeby mogli kontrolować rzeczywisty proces nauki, nie tylko dokumenty. Wszystkim czytelnikom „Szkoły Jazdy” życzę pogody ducha. ■

**JAZDA DOBRZE
UBEZPIECZONA**

Program ubezpieczenia pojazdów szkoleniowych dla Partnerów firmy e-kierowca

Realne oszczędności na ubezpieczanych pojazdach.

**Ubezpieczenie od 2,5%
wartości pojazdu!***



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

OC

Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych

AC

Autocasco

NNW

Następstwa nieszczęśliwych wypadków

ASS

Assistance

Jako osobne podmioty możecie liczyć Państwo jedynie na standardową ofertę ubezpieczeniową, która dodatkowo jest obarczana ryzykiem, związanym z eksploatacją elki. W programie „Jazda dobrze ubezpieczona”, oprócz bogatego pakietu „na start”, na szczególną uwagę zasługuje jego cena. Wynegocjowane warunki cenowe są poza zasięgiem pojedynczych podmiotów. Zważywszy na średnie ceny ubezpieczeń komunikacyjnych dla branży, **możecie Państwo sporo oszczędzić.**

Samochody realnie ubezpieczone - bogaty pakiet w standardzie

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

Zadzwoń i sprawdź, jak zaoszczędzić pieniądze na ubezpieczeniu swojego pojazdu szkoleniowego

Tel. 91 431 43 95

Okiełznać prędkość

W Komisji Europejskiej trwają prace nad przepisami nakazującymi, żeby wszystkie nowe samochody wyprodukowane po 1 stycznia 2020 roku były wyposażane w inteligentny tempomat ISA (Intelligent Speed Assistance). Zadaniem ISA będzie poinformowanie kierowcy, że przekracza dozwoloną prędkość.



Marek Rupental

Istnieje duża szansa, że ten rok zapisze się w annałach jako najbezpieczniejszy na polskich drogach. Jeśli porównamy analogiczny okres (styczeń–wrzesień) w 2016 i 2017 roku, okaże się, że spadki notujemy we wszystkich kategoriach. Liczba wypadków drogowych? O 1455 mniejsza. Ranni? Mniej o 1807 osób. Liczba ofiar śmiertelnych? Mniejsza o 212. Brzmi to bardzo optymistycznie, jednak nie można spocząć na laurach. W kwestii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zawsze jest coś do zrobienia.

■ Plastyk uczy przepisów

Na bezpieczeństwo wpływ mają trzy podstawowe czynniki. Chodzi o człowieka, drogę i pojazd. Zaczniemy od czynnika ludzkiego. Choćby dlatego, że często mówimy o odpowiedzialności, wyrozumiałości czy też świadomości uczestnictwa w ruchu drogowym. Zapominamy jednak, że kraje wiodące pod względem bezpieczeństwa edukację BRD prowadzą już wśród najmłodszych. U nas jest z tym dużo gorzej. Trudno bowiem nazwać edukowaniem godzinną wizytę policjanta w przedszkolu czy szkole. Oczywiście takie spotkania są jak najbardziej wskazane, bo tak naprawdę dla młodych ludzi to jedyna okazja do poznania podstawowych przepisów. Jednak są to działania doraźne i nie mogą przynieść pożądanych efektów. W szkołach wychowanie komunikacyjne traktuje się jak zło konieczne. Często zajęcia prowadzone są przez nauczycieli plastyki albo muzyki. Oczywiście nie jest to ich wina, tylko systemu, który wymusza, by prowadzili zajęcia bez żadnego przygotowania.

■ Przetrwąć w miejskiej dżungli

Dorosły człowiek trafia w końcu do szkoły naki jazdy. Wcale nie musi się tam uczyć przepisów, gdyż może to zrobić samodzielnie. Niech będzie. Nie doczyta, coś przeoczy, nie będzie



w stanie zdać egzaminu teoretycznego. W trakcie trzydziestu godzin jazdy zapoznaje się z trasą, na której później jego umiejętności oceni egzaminator. I to jest koniec edukacji komunikacyjnej uczestnika ruchu, który zasiądzie w niedługim czasie za kierownicą samochodu mającego nawet kilkaset koni mechanicznych. Uważam, że braki edukacyjne sprzed kursu na prawo jazdy będą skutkowały tym, że po zdaniu egzaminu świeżo upieczony kierowca będzie uczył się przetrwania w miejskiej dżungli. Podczas różnych rodzajów spotkań pytam młodych ludzi posiadających prawo jazdy, kto z nich czytał ustawę Prawo o ruchu drogowym albo rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. To dwa podstawowe akty prawne, które powinien znać każdy kierowca. Niestety, nie widziałem jeszcze wielu rąk w górę. To potwierdza tylko regułę, że kursant uczy się, jak zdać egzamin, a nie tego, jak w sposób zgodny z przepisami i bezpieczny korzystać z drogi.

■ Nie ilość, lecz jakość

No właśnie. Doszliśmy do drogi, czyli kolejnego elementu wpływającego na bezpieczeństwo. Gdybym ten artykuł tworzył ponad pięć lat temu, pisałbym o zupełnie innych realiach. Tymczasem niedawno byliśmy gospodarzami dużego turnieju piłkarskiego, dzięki któremu – bo przecież kibice musieli jakoś dotrzeć na stadiony – przybyło nam dróg szybkiego ruchu. Choć oceniając ich długość, która wynosi niewiele ponad 3 tys. km, można czuć pewien niedosyt. Ale nie o długość dróg chodzi, tylko o ich jakość. Zdecydowana większość, bo ponad 200 tys. km, jest w zarządzie gmin. A one utrzymują się przede wszystkim z podatków płaconych przez mieszkańców i mają do wykonania bardzo dużo różnorodnych zadań. Budowa i utrzymanie dróg to tylko dwa z nich. Na pewno nie ważniejsze niż związane z oświatą czy służbą zdrowia. Dlatego te drogi, których jest najwięcej, są w najgorszym stanie.

■ Pozostałości ze średniowiecza

Drogi często przebiegają między szpalerami drzew. To pozostałości po dawnych szlakach komunikacyjnych. Wytyczono je jeszcze w średniowieczu. Żeby zapewnić zmęczonym ryccom chłód i bezpieczeństwo, trakty obsadzone były drzewami. Dzisiejsze drogi przebiegają w tych samych miejscach, a drzewa są dużym zagrożeniem dla zmotoryzowanych.

Najczęściej (81 proc. przypadków) do wypadków drogowych dochodzi na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych. Mało z nich jest ograniczonych barierami energochłonnymi. Sposób ich oznakowania również pozostawia wiele do życzenia. A w miastach nad bezpieczeństwo uczestników ruchu przekłada się zyski z billboardów. To właśnie one rozpraszają kierowców. Są znacznie większe od znaków drogowych, ich treść przykuwa uwagę, szczególnie jeśli jest skierowana do mężczyzn. A to właśnie mężczyźni są sprawcami 75 proc. wypadków!

■ Czynne i bierne systemy bezpieczeństwa

Kolejny element wpływający na bezpieczeństwo to oczywiście samochód. Często o wyborze auta decyduje stan konta. Statystycznie uśredniony samochód zarejestrowany w Polsce to trzynastolatek (średnia w UE to osiem lat) o przebiegu 180 tys. km. Co oczywiste, im nowszy samochód, tym lepiej wyposażony. Nie tylko w urządzeniu podnoszące komfort pasażerów, ale przede wszystkim gwarantujące maksimum bezpieczeństwa w razie zdarzenia drogowego.

Systemy bezpieczeństwa dzielą się na dwa podstawowe: bierne i czynne. Zadaniem biernych jest zmniejszenie skutków zdarzenia. Należą do nich m.in. wzmocnienia boczne, strefy kontrolowanego zgniotu, składane na przegubach lusterka, łamana kolumna kierownicy, pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne, zagłówki.

Zadaniem urządzeń bezpieczeństwa czynnego jest przede wszystkim zmniejszenie prawdopodobieństwa kolizji lub wypadku drogowego. W samochodach tę funkcję spełniają systemy, takie jak: ABS, ASR, ACC, AFIL, AFL, BLIS, CITY SAFETY, DRIVER ALERT, EBD, NIGHT VISION, TPMS, TSR, i wiele innych. Do wypadków drogowych najczęściej dochodzi z powodu niedostosowania prędkości do warunków panujących na drodze oraz nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu.

■ ISA poprawi bezpieczeństwo?

Wciąż podejmowane są starania o ograniczenie liczby wypadków i ich ofiar. W tym celu równoległe prowadzi się profilaktykę, prewencję i represję wobec niezdyscyplinowanych. Budowa Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym pokazała skuteczność tego systemu. Statystyki znacznie się poprawiły. Po wyposa-



zeniu policji w wideorejestratory ostygły zapędy niektórych kierowców. Ale są to urządzenia, za pomocą których stosowana jest represja. Nie zawsze zresztą skuteczna. Komisja Europejska, która w UE jest motorem napędowym motywującym kraje członkowskie, podejmuje różnego rodzaju decyzje obligujące poszczególne państwa do wdrażania procedur ograniczających wypadki.

Na naszych drogach możemy spotkać samochody o mocy silnika wynoszącej 200 KM i wyższej. Taka moc pozwala na rozwijanie dość znacznych prędkości, co staje w przeciwieństwie do przepisów regulujących ograniczenie prędkości na drogach. Oczywiście samochodami o niższych parametrach również można przekraczać dozwolone prędkości. W Komisji Europejskiej trwają więc prace nad przepisami nakazującymi, żeby wszystkie nowe samochody wyprodukowane po 1 stycznia 2020 roku były wyposażone w inteligentny tempomat ISA (Intelligent Speed Assistance). Zadaniem ISA będzie poinformowanie kierowcy, że przekracza dozwoloną prędkość. Jeśli nie zareaguje on na te komunikaty, ISA dostosuje prędkość do wskazanej na znakach drogowych lub nakazanej w danym obszarze. Może to rodzić pewne negatywne skutki, bo o ile nie będzie wątpliwości co do prędkości wskazanych na znakach drogowych, o tyle pojawią się one w przypadku ograniczeń administracyjnych. Dlaczego? Gdyż nie są one regulowane Konwencją Wiedeńską, która pozwala poszczególnym państwom na ustalanie własnych ograniczeń. System ISA będzie miał większe możliwości niż np. stosowane w samochodach ciężarowych i autobusach ograniczniki prędkości.

Na drodze zdarzają się przecież sytuacje, kiedy kierowca, chociażby by uniknąć zderzenia, musi przyspieszyć, czy po prostu potrzebuje prędkości podczas wyprzedzania. W tym celu Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETCS) rekomenduje urządzenia ISA, które na krótki czas kierowca będzie mógł dezaktywować, czego nie można zrobić przy ograniczniku prędkości.

■ Tempomat w fazie testów

Niektórzy producenci, nie czekając na nowe przepisy, już teraz w swojej ofercie mają samochody wyposażone w ISA. Należą do nich m.in. Ford, Mercedes, Peugeot, Citroen, Renault czy Volvo.

Prace Komisji Europejskiej nad ISA są zaawansowane. Wykonano pierwsze badania w warunkach drogowych i na symulatorach jazdy. Pokazały one, że ISA ma pozytywny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ale znalazły się również wady, wynikające z charakteru kierowców, którzy w niektórych miejscach lub po wyłączeniu inteligentnego tempomatu jechali z prędkościami większymi niż gdyby go nie mieli. To tylko testy, ale już pokazały to, z czym mamy do czynienia każdego dnia na drogach. Dowiodły, że pośpiech i jak najszybsze pokonanie trasy są ważniejsze od naszego życia i zdrowia.

Szacuje się, że dzięki wdrożeniu systemów ISA o 20 proc. zmniejszy się liczba wypadków i o tyle samo liczba ofiar śmiertelnych. Nie są to jedyne pozytywne skutki. System, dostosowując prędkość do znaków, wymusi bardziej ekonomiczną jazdę (mniejsze zużycie paliwa), przez co zmniejszy się również emisja CO₂ do atmosfery. ■



Wyspa motoryzacją stojąca

Isle of Man, czyli wyspa Man, jest niewielkim skrawkiem lądu między Wielką Brytanią i Irlandią. To dependencja korony brytyjskiej, która nie należy do Unii Europejskiej, ma własne funty, a na drogach poza obszarem zabudowanym nie wprowadziła limitów prędkości. Największym produktem eksportowym wyspy jest legendarny wyścig TT.

Man to kulturowy tygiel, w którym od wieków ścierają się wpływy Celtów, Normanów i Wikingów. Specyficzne położenie oraz niewielkie rozmiary sprawiły, że mieszkańcy Man wielokrotnie przecierali nowe szlaki. Wystarczy wspomnieć, że od 979 roku działa tam Tynwald – najstarszy parlament. Man był drugim po Wyoming rejonem świata, w którym kobiety otrzymały prawa wyborcze (1881 rok). Z drugiej strony, w prawie zostało wiele relikwów – w tym kara chłosty, którą wykonywano do lat 70. Z dziedzictwem Man spotykamy się na co dzień nawet w Polsce. Audi TT nawiązuje nazwą do NSU TT (audi we współczesnym wydaniu wywodzi się z NSU), które odwołuje się do sukcesów marki NSU w wyścigach TT w latach 50. W Douglas, stolicy Man, urodzili się wszyscy członkowie Bee Gees. Z kolei rodzimy Varius Manx zapożyczył swą nazwę od kotów charakterystycznej rasy Manx

– z powodu mutacji genetycznej posiadają szcztakowy ogon.

■ Na placach tylko parkowanie

Man przyciąga turystów z kilku powodów. Mieszkańcy twierdzą, że najwyższy szczyt jest jedynym miejscem na świecie, z którego przy dobrej pogodzie widać siedem królestw – Man, Anglię, Szkocję, Walię, Irlandię oraz królestwa morza i nieba. Wypada wspomnieć o pięknych krajobrazach i zabytkach, a także o tym, że to jedno z niewielu miejsc w tej części globu, w którym można zobaczyć zorzę polarną, tramwaj konny czy kolej parową.

Przepisy ruchu drogowego, zasady rejestracji czy ubezpieczenia pojazdów nie odbiegają od obowiązujących w Wielkiej Brytanii. Podobnie jak szkolenie kierowców, które odbywa się z wykorzystaniem różnych pojazdów

– od Citroënów poprzez mini na Volkswagenaach skończywszy. Koszt 30 godzin jazdy i podręcznika do nauki to równowartość 4,5–5 tys. zł. Do tego dochodzi ok. 150 zł za egzamin teoretyczny i 300 zł za praktyczny. Zwykle kierowcy decydują się na wykupienie większej liczby godzin – nawet 45–50 – z instruktorem, które uzupełniają ok. 20 godzinami pod okiem osoby, która ukończyła 21 lat, a prawo jazdy posiada przynajmniej od trzech lat.

Ciekawostką są kategorie uprawniające do prowadzenia pojazdu gąsienicowego (kategoria h), kontrolowanego przez pieszego (k), parowego (s) oraz budowlanego (w). Samo szkolenie wygląda inaczej niż w Polsce. Jazdy odbywają się głównie po drogach publicznych. Jedynie parkowanie ćwiczy się placach – jeden z popularniejszych znajduje się na tyłach... głównej trybuny wyścigu TT. Nie zobaczymy tam jednak gąszczu linii czy tyczek. Najwyżej są tam

metalowe płotki w odległościach, w które polski kursant z pewnością wpasowałby samochód ciężarowy. Przez rok po zdaniu egzaminu świeżo upieczony kierowca jest na cenzurowanym. Musi oznaczyć swój motocykl bądź samochód naklejką z literą R, co jest równoznaczne z ograniczeniem maksymalnej dozwolonej prędkości dla pojazdu do 80 km/h – bez względu na to, czy za kierownicą znajduje się początkujący kierowca, czy osoba z wieloletnim stażem.

■ Przestrzeganie ograniczeń to reguła

Na wyspie Man limity prędkości są stanowione znakami, montowanymi przed obszarami zabudowanymi czy niebezpiecznymi zakrętami lub skrzyżowaniami. Innymi słowy – za odwołaniem wszystkich zakazów przestają też obowiązywać ograniczenia prędkości. To jedyne takie miejsce na świecie, poza niemieckimi autostradami i fragmentem Stuart Highway w Australii.

Kierowcy mają możliwość dopasowania prędkości do ocenionej przez siebie sytuacji na ok. 30 proc. dróg na wyspie. Większość z nich pokrywa się z górską częścią trasy wyścigu, która przebiega przez odludne tereny.

Specyfika procesu szkolenia kierowców w kombinacji z brakiem fotoradarów czy ograniczeń prędkości poza obszarem zabudowanym nie oznacza jednak, że na wyspie Man dochodzi do wielu wypadków komunikacyjnych. Wręcz przeciwnie. W 2015 roku odnotowano 905 wypadków, w których zginęło pięć osób, a 234 odniosły rany. W analogicznym okresie w Polsce w 32.701 wypadkach zginęły 2904 osoby, a 39.457 zostało rannych. Już z suchych danych wynika, że w grę wchodzi różne definicje wy-

padków, a dysproporcje w liczbach odzwierciedlają różnice w liczbach ludności i powierzchniach. Wnikając w szczegóły, chociażby zestawiając liczbę zabitych do rannych, uzyskamy dane, które można próbować zestawiać – niestety, Polska nie wypada dobrze. Kultura jazdy na Man jest wysoka, niebezpieczne manewry należą do rzadkości, a przestrzeganie obowiązujących ograniczeń prędkości jest regułą, a nie wyjątkiem.

■ Straż sąsiedzka czuwa nad przestrzeganiem przepisów

Kierowcy korzystają z przysługującego im prawa. Wielu z nich pokonuje górskie partie dróg w tempie 100–120 km/h. Największe wrażenie robi styl, w jakim mieszkańcy poruszają się po wąskich i krętych trasach. Wspomnianą prędkość bez trudu utrzymują kija picanto, optymalnie dobierają tor jazdy w ramach pasa ruchu, hamują silnikiem, a gdy naciskają na hamulec, faktycznie hamują, a nie tylko włączają światła stopu, co często można zaobserwować u nas, gdy kierowcy dla podbudowania własnego poczucia bezpieczeństwa lekko naciskają na hamulec, wytracając dosłownie kilka kilometrów na godzinę.

W szeregach drogówki na Man służy zaledwie sześciu policjantów, którym bardziej zależy na budowaniu porozumienia, niż tworzeniu konfliktów.

– Zjeżdżasz z promu i w ciągu 15 minut jesteś w stanie dotrzeć na górską drogę, gdzie bez łamania prawa możesz pędzić 300 km/h. Stawiamy na kontakt i rozmowy z ludźmi. Skłonienie ich, żeby zachowywali się bardziej odpowiedzialnie. Kiedyś wszystkie takie przypad-

ki notowano bez zadawania pytania – dlaczego. Na wyjazdach z miejscowości, gdzie kierowcy nierzadko zwiększali prędkość – stały patrole z radarami. Gdy objąłem kierownictwo nad drogówką, przeniosłem funkcjonariuszy, by ludzie widzieli, dlaczego to robimy, i wyjaśnialiśmy im, po co to robimy, zamiast wypisywać kolejne mandaty – tłumaczy Allan Thomson w rozmowie z amerykańskim magazynem „Car and Driver”. – Efektem był szybki spadek liczby wypadków i niebezpiecznych zachowań. Z jednej strony, zależy nam na budowaniu przeświadczenia, że kierowca przesadzający z prędkością będzie miał rozmowę z nami, z drugiej – chcemy, żeby wrócił za rok, a znajomym opowiedział, jak było dobrze i jak wyrozumiała jest lokalna policja. Wcześniej funkcjonariusze spędzali cztery z dwunastu godzin zmiany za biurkiem. Teraz praktycznie całą służbę wykonują za biurkiem, by być we właściwym miejscu w odpowiednim czasie – dodaje Allan Thomson.

Zwraca uwagę na jeszcze jedną ważną kwestię.

– Wszystko sprowadza się do umiejętności rysowania mapy zagrożeń. Jeżeli doprowadzisz do tragedii, jesteś odpowiedzialny. Bez względu na to, czy było ograniczenie prędkości, czy nie – podkreśla.

Nad porządkiem na drogach czuwa też „straż sąsiedzka” – przeszkolone osoby z laserowymi miernikami prędkości, które notują zarejestrowane wyniki i numery danego pojazdu. Kilka dni później stojący na bakier z prawem są odwiezani przez policjanta. Na wyspie Man pojawiły się też fotoradary. Najwyraźniej nie przypadły do gustu lokalnym kierowcom, którzy zaczęli je podpalać lub rozbijać.

■ Legendarny wyścig

Zamiłowanie do prędkości jest pielęgnowane od 1907 roku za sprawą legendarnego wyścigu Isle of Man TT (Tourist Trophy). Do 1976 roku był on częścią motocyklowych mistrzostw świata. FIM uznało jednak zawody za zbyt niebezpieczne. Pierwszy wypadek śmiertelny miał miejsce już w 1911 roku, a wraz z rosnącymi prędkościami i rosnącą frekwencją tragicznych zdarzeń zaczęło przybywać. Ostatnie zawody bez ofiar odbyły się w 2001 roku. Łącznie w Isle of Man TT oraz Manx Grand Prix zginęło już 260 motocyklistów. Mieszkańcy wyspy niemal jednogłośnie podkreślają, że na tle innych sportów ekstremalnych – a do takich należy zaliczyć te zmagania – to relatywnie bezpieczna przygoda. Za kontrprzykład podają Mount Everest. Próby jego zdobycia od 1922 roku pochłonęły blisko 300 istnień, a liczba wspinaczy mierzących się z górą była znacznie mniejsza niż motocyklistów startujących na Man.

Życie dopisuje do tego swoje przewrotne scenariusze. Najlepszym przykładem jest kariera Joeya Dunlopa, który w latach 1977–2000



na Man odniósł 26 zwycięstw w różnych klasach – od 125 do 1000 ccm. Zdarzało się, że w jednym roku aż trzykrotnie stawał na najwyższym stopniu podium. Karierę Dunlopa przekreślił jednak wypadek na motocyklu o pojemności „zaledwie” 125 ccm, do którego doszło na ulicznym torze w Estonii. Swoistym memento mori dla wszystkich startujących na Man jest też kościół z cmentarzem leżącym tuż za barierą na prostej start–meta.

Do 1990 roku FIM autoryzowało zawody w ramach Formula TT. Początkowo ciężar zmagania opierał się na wyścigach na Man oraz zbliżonym Ulster Grand Prix na ulicznym torze koło Belfastu w Irlandii Północnej. Gdy zawody na Man wypadły z kalendarza mistrzostw, stały się samodzielną imprezą, a ich dalszą organizacją oraz promocją zajął się Departament Turystyki Wyspy Man. Umiejętną i przemyślaną promocją warto dodać, gdyż na czele wspomnianej instytucji stał... były zawodnik. Do dzisiaj wszystko pozostało jawne, szczegółowo przeanalizowane i opisane. Z raportów można się dowiedzieć, że w 2016 r. TT przyciągnęła na wyspę 42 tys. kibiców na wyspę na co dzień zamieszkiwaną przez... 84 tys. osób! Statystycznie przebywali oni na Man przez tydzień, przeznaczyli na podróż przeszło 700 funtów, a na wyspie wydali ok. 31 mln funtów. Aż 74 proc. było osobami powracającymi, co stanowi najlepszą recenzję zawodów i sposobu ich organizacji. Od przyszłego roku nowym promotorem zawodów będzie firma Vision Nine. Lokalne władze liczą, że dzięki niej zaoszczędzą na organizacji zawodów przy jednoczesnym wzroście przychodów. Czas pokaże, czy faktycznie zmiana będzie dobra.

Poza najsłynniejszym wyścigiem TT od 1923 roku organizowane są wspomniane zawody Manx Grand Prix, w których swoich sił mogą spróbować zarówno początkujący, jak i seniorzy. Propozycją dla koneserów zabytkowych jednośladow jest Classic TT, natomiast ukłonem na stronę kibiców są tzw. Mad Sunday – niedziele podczas wyścigowego weekendu, w trakcie których każdy może wjechać na górski odcinek trasy. Jest on wówczas jednokierunkowy, aczkolwiek otwarty dla ruchu. Stąd obecność nieoznakowanych policyjnych motocykli, które temperują ułańską fantazję co bardziej krewkich jeźdźców.

■ Wytrawni kibice radzą: wyjazd planujcie rok przed imprezą

Z racji długości prostych i łagodnych krzywizn większości zakrętów tor na wyspie Man jest jednym z nielicznych, na którym motocykle notują lepsze czasy okrążeń od samochodów.

Za kierownicą 600-konnego subaru WRX STI Mark Higgins wykręcił jedynie czas na poziomie najszybszej sześćsetki. To jednak wciąż wynik o przeszło 40 sekund gorszy od rezultatu Michaela Dunlopa w bmw S1000RR – 16:53.929,



które oznaczało średnią 216 km/h! Dla lepszego zobrazowania powagi sytuacji dodajmy, że najszybszy tor w motocyklowych mistrzostwach świata MotoGP – australijski Phillip Island – został pokonany ze średnią 182 km/h. Znajdują się na nim strefy bezpieczeństwa i zwirowe pułapki, a bandy stoją dziesiątki metrów od nitki asfaltu. Na wyspie Man sytuacja wygląda zgoła inaczej. Zawodnicy pędzą po czasowo zamkniętej dla ruchu dobrze utrzymanej drodze publicznej, wzdłuż której nie brakuje drzew, znaków, płotów, a nawet budynków. Zawodnicy jednoślownie podkreślają, że kluczem do sukcesu jest tor jazdy. Najbardziej oczywisty bywa zdradliwy. Wzniesienie na wjeździe do jednej z miejscowości przy rozwijanych przez motocykle prędkościach potrafi wybić je wprost na ścianę budynku. Takich niespodzianek jest więcej.

Największą przeszkodą w dotarciu na Wyspę Man są ograniczone miejsca na promach i koszty. Nawet w okresie jesienno-zimowym przewiezienie samochodu i pasażerów z odległego o około 100 km Heysham w Wielkiej Brytanii kosztuje 450–600 zł w jedną stronę. Gdy odbywają się wyścigi, ceny biletów wyraźnie rosną, jednak nie stanowi to problemu – zainteresowanych jest i tak więcej niż dostępnych miejsc. Wytrawni kibice sugerują, by wyjazd zacząć planować... rok przed rozpoczęciem imprezy. Wówczas przewoźnik rozpoczyna rezerwowanie biletów. Przewidziana na 2017 rok pula 3,5 tys. rozeszła się w zaledwie 10 godzin.

Już przy wjeździe na prom kierowcy są witani tablicami sugerującymi zachowanie zdrowego rozsądku. By przejechać się nitką toru, nie trzeba posiłkować się mapą. Biało-czarne krawężniki, tablice prezentujące nazwy zakrętów oraz ich krzywizny, a także posterunki obserwacyjne dla sędziów i trybuny wyraźnie sy-

gnalizują, że poruszamy się właściwą trasą. Kluczując ulicami miast szybko okrywamy, że cała wyspa dosłownie stoi wyścigami. Sklepy z licencjonowanymi gadżetami i odzieżą, plakaty, magnesy, plecaki, torby, naszywki, naklejki, kaski, kurtki, rękawice motocyklowe – wszystko, co tylko można sobie wyobrazić, nawiązuje do kultowych zawodów. O wystroju restauracji, pubów, barów czy hoteli nie wypada nawet wspominać – tam, gdzie mogą pojawić się turyści, są wyścigowe akcenty.

■ Hale pełne maszyn i pamiątek

Obowiązkowym punktem podczas wyprawy na Man jest Murray's Motorcycle Museum. To miejsce, w którym nawet po sezonie unosi się zapach wyścigów TT. W dwóch halach prezentowane są kultowe motocykle i maszyny oraz pamiątki bezpośrednio związane z rywalizacją na wyspie. Wizyta trwa jednak znacznie dłużej, niż samo ich oglądanie. Peter Murray, właściciel muzeum, nie stroni od kontaktu z gośćmi. Polaków natychmiast identyfikuje z sukcesami lotników w Bitwie o Anglię. Największym zaskoczeniem jest jednak jego wiedza o motocyklach bloku wschodniego – w tym o sukcesach MZ w sześciodniówce, wyścigowej jawnie z czterosurowym silnikiem czy dwusurowach z Suzuki, które wydatnie przyspieszył Ernst Degner. Zawodnik MZ z wiedzą na temat efektywnych rozwiązań uciekł z bloku wschodniego i rozpoczął pracę dla Suzuki. Już w swoim pierwszym występie w barwach nowego zespołu na Suzuki RM62 z 8-konnym silnikiem o pojemności 50 ccm zajął pierwsze miejsce w klasie. Czy musimy dodawać, że było to Grand Prix wyspy Man?

Lukasz Szewczyk



Zwolnij, pracujemy dla ciebie!

Firma FBSerwis, zajmująca się m.in. utrzymaniem stanu dróg, zainicjowała kampanię „Zwolnij! Pracujemy dla ciebie!”, której celem jest zwrócenie uwagi kierowców na liczbę wypadków w miejscach, gdzie prowadzone są roboty drogowe.

Akcja obejmuje drogi obsługiwane przez firmę w okolicach Gdańska i potrwa do końca lutego. Na czym polega? Firma FBSerwis przygotowała System Komunikacji o Pracach Interwencyjnych (SKOPI), funkcjonujący w ramach aplikacji Yanosik. Dzięki SKOPI na ekranach telefonów wszystkich użytkowników aplikacji, którzy znajdują się na obszarze prac interwencyjnych, będą na bieżąco wyświetlane odpowiednie komunikaty. Kampania zostanie uzupełniona o sondę badawczą, która pokaże socjologiczny aspekt problemu. W przygotowaniu jest również seria poradników i instrukcji związanych z prawidłowym zachowaniem kierowców na polskich drogach.

■ Nieostrożni kierowcy

– Od stycznia 2016 roku na rzecz gdańskiego oddziału GDDKiA na odcinkach tras S6 (obwodnica Trójmiasta), S7 (Południowa Obwodnica Gdańska) i dróg krajowych 6, 7, 20 i 55 realizujemy kontrakt całorocznego utrzymania dróg – mówi Artur Pielech, prezes spółki FBSerwis. – Zarówno dostępne dane, jak i wieloletnie doświadczenie pozwalają nam odnotować pewne niepokojące sygnały. Pomimo prawidłowego zabezpieczania miejsc robót interwencyjnych rośnie liczba wypadków, także z udziałem naszych pracowników. W związku z tym wyszliśmy z pomysłem

realizacji kampanii zwiększającej bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. Liczba wypadków z udziałem służb utrzymaniowych i interwencyjnych powinna zostać jak najszybciej zmniejszona. Zero wypadków z udziałem naszych pracowników to nasz priorytet.

Z danych zgromadzonych przez policję dowiadujemy się, że na polskich drogach w 2016 roku doszło do 64 wypadków w miejscach robót drogowych lub mających oznakowanie tymczasowe. W czasie tych zdarzeń zginęło 11 osób, a 90 zostało rannych. Z kolei według Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu aż 40 proc. wypadków drogowych towarzyszą tzw. okoliczności okołopracowe. Do tej kategorii zaliczają się również incydenty z udziałem robotników drogowych, służb utrzymaniowych i interwencyjnych. Jak więc widać, skala problemu nie jest mała.

■ Noga z gazu!

– W ostatnim czasie, wraz z rozwojem infrastruktury transportowej, rośnie liczba robót drogowych i prac utrzymaniowych – komentuje Grzegorz Cioch, wiceprezes zarządu FBSerwis, odpowiedzialny za pion zarządzania i utrzymania infrastruktury. – Wraz z rozwojem sieci dróg, a w szczególności rosnącą długością dróg najwyższych klas, ich użytkownicy przyzwyczajają się do jazdy z coraz większą prędkością. Zatem

gdy na drodze krajowej czy ekspresowej nagle występuje znaczne ograniczenie prędkości wynikające z prac utrzymaniowych lub interwencji, niektórym kierowcom nie przychodzi do głowy, by zdjąć nogę z gazu. Osoby zatrudnione w ramach tych prac są narażone na szereg zagrożeń. Uważamy, że w Polsce występuje silna potrzeba zrealizowania tego typu kampanii.

FBSerwis chce zredukować liczbę incydentów z udziałem pracowników drogowych do możliwie najniższego poziomu, zapewniając tym samym maksimum bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Pomysłodawcy kampanii są przekonani, że idealnym rozwiązaniem pozwalającym na osiągnięcie zamierzonego celu będzie współpraca spółki z popularną aplikacją dla kierowców, w ramach której ma działać system SKOPI. Na mapach obsługiwanych przez Yanosika docelowo mają być zaznaczone odcinki dróg, na których odbywają się remonty i inne prace utrzymaniowe lub interwencyjne.

FBSerwis realizuje kontrakty zlecone przez GDDKiA, obejmujące bieżące utrzymanie ponad 1,3 tys. km dróg krajowych i autostrad, świadczy usługi w zakresie modernizacji infrastruktury oświetleniowej, odbioru odpadów komunalnych oraz utrzymuje technicznie obiekty komercyjne i przemysłowe o łącznej powierzchni ponad 1 mln mkw. w całej Polsce.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Koniec roku tradycyjnie okazuje się pracowitym okresem dla legislatorów. W tym miesiącu zapraszam do zapoznania się z szeregiem projektów, które w różny sposób wpłyną na kierowców w nadchodzącym roku. Wśród nowości trochę „dobrej zmiany”, zaostrzenie kar i więcej kontroli.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

W pełnym barwnych sformułowań komunikacie resort sprawiedliwości pochwalił się pracami nad zmianami w prawie, które mają „ukrócić oszukańczy proceder przekręcania liczników” w używanych autach. Resort zauważa, że „samochodowi kanciarze, a także ich pomocnicy, są dziś praktycznie bezkarni, a ofiarą oszustów padają nieświadomi nabywcy, którzy na zakup wymarzonych czterech kółek wydają często ostatnie oszczędności”.

O ile cofanie liczników jest bezdyskusyjnie negatywnym, patologicznym zjawiskiem, to co najmniej kontrowersyjna wydaje się już przywołana w komunikacie resortu teza Patryka Jakiego, jakoby „jedną z najważniejszych przyczyn tragedii była jakość pojazdów”. W taką retorykę groteskowego budowania dramatyizmu wokół skądinąd słusznie ukierunkowanych działań wpisuje się kolejna przytoczona w komunikacie wypowiedź: „wydajemy wojnę osobom, które masowo oszukują polskie rodziny i sprawiają, że tyle osób ginie na polskich drogach”. Aż niepodobna wyobrazić sobie, że autor tych słów mógłby wypowiadać je bez powiewającej na wietrze peleryny superbohatera. Ale dość złośliwości – o jakie zmiany chodzi? Znowelizowany został ma kodeks karny i prawo o ruchu drogowym.

■ Kary dla wykonawców i zlecających

W myśl projektowanych przepisów za każde „przekręcenie” licznika będzie grozić od trzech miesięcy do pięciu lat więzienia. Zarówno dla zlecającego, jak i wykonawcy, np. mechanika w warsztacie. Choć oszustwo podczas sprzedaży auta już dziś narusza prawo, to sama ingerencja w stan licznika pozostaje bezkarna, a resort zwraca uwagę, że niektóre warsztaty otwarcie oferują taką „usługę”.

Taka sama kara – od trzech miesięcy do pięciu lat więzienia – będzie grozić także wtedy, gdy

właściciel samochodu nie zgłosi w stacji kontroli pojazdów wymiany całego licznika na nowy.

Stacje kontroli pojazdów już teraz muszą przekazywać do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców stan licznika, odczytany podczas obowiązkowych przeglądów technicznych pojazdów. Po zmianie przepisów stacje będą przekazywać do CEPIK-u także informację o wymianie licznika i jego przebiegu w chwili odczytu przez diagnostę.

Projekt przewiduje ponadto, że przy każdej kontroli policja, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego, żandarmeria wojskowa i służby celne będą miały obowiązek spisywania aktualnego stanu licznika kontrolowanego samochodu. Dane trafią do Centralnej Ewidencji Pojazdów. W ten sposób można będzie porównywać kolejne odczyty i łatwiej wykrywać oszustów.

W tej akurat kwestii resort uznaje za godne naśladowania rozwiązania stosowane przez państwa Europy Zachodniej. I tak w Niemczech za fałszowanie wskazań licznika przebiegu kilometrów w samochodzie można trafić na pięć lat do więzienia. W Austrii rok więzienia grozi za fałszowanie danych technicznych pojazdów. Francuskie prawo przewiduje dwa lata więzienia za zmianę wskazań licznika przebiegu, a w Czechach każda ingerencja w stan licznika grozi rokiem więzienia i przypadkiem samochodu.

■ Nowelizacja kodeksu wykroczeń

Inny projekt Ministerstwa Sprawiedliwości to nowelizacja kodeksu wykroczeń oraz niektórych innych ustaw. Zawiera on cały szereg różnych zmian. Oprócz takich, jak ustalenie nowej granicy między przestępstwem i wykroczeniem przy kradzieży (wartość mienia nieprzekraczająca 400 zł zamiast minimalnego wynagrodzenia), znalazły się w nim również takie, które związane są pośrednio lub bezpośrednio z ruchem drogowym. Projekt rozszerza o ograniczenie wolności katalog kar, grozących kierującemu pojazdem mechanicznym w stanie po użyciu alkoholu (0,2 do 0,5 promila). Ograniczenie wolności będzie groziło też kierującym pojazdami nie wpisującymi

się w ustawową definicję mechanicznych (w tym rowerami) w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości (powyżej 0,5 promila). Sądy mają orzekać ograniczenie wolności przy braku podstaw do nałożenia grzywny.

Projekt zakłada też skrócenie terminu do nałożenia grzywny w drodze mandatu. Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 97 § 1 pkt 3 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia powinno to nastąpić w ciągu 90 dni od ustalenia sprawcy wykroczenia. Wydłużony ma za to zostać termin, w którym będzie można uregulować mandaty zaoczne za przekroczenie prędkości zarejestrowane fotoradarem – do czternastu dni, a nie jak dotychczas – siedmiu. Termin na uiszczenie grzywny będzie się liczył od dnia wystawienia mandatu w przypadku pozostawienia go w miejscu, w którym kierowca może go niezwłocznie odebrać, albo daty doręczenia.

Nowe brzmienie przepisu art. 97 § 3 k.p.w. wprowadza z kolei konieczność określenia zachowania stanowiącego wykroczenie, datę i miejsce jego popełnienia oraz kwalifikację prawną wykroczenia, za które organ mandatu nałożył grzywnę. Powyższe wynika z faktu, że data popełnienia wykroczenia często nie pokrywa się z datą wystawienia mandatu. Sąd rozpoznający ewentualny wniosek o uchylenie prawomocnego mandatu powinien mieć informacje kiedy, jakiego dnia miał miejsce czyn zabroniony oraz kiedy wydano rozstrzygnięcie. W uzasadnieniu projektu zwrócono uwagę, że obecnie złą praktyką jest „lapidarność” zapisów na formularzu mandatu. Co prawda treść obecnego art. 97 § 3 k.p.w. oznacza, że „określenie wykroczenia zarzucanego sprawcy” może sprowadzać się do kilku słów, np. kolizja – art. 86 § 1 k.w., tym niemniej w praktyce jest to nader często stosowane. Zdaniem projektodawcy w opisie takim musi znaleźć się zapis, który w sposób jednoznaczny oddaje pogląd organu na sprawstwo i przyjętą kwalifikację. W uzasadnieniu autorzy wskazali, że jeśli np. funkcjonariusz uznał,

że sprawca popełnił wykroczenie z art. 86 § 1 k.w., winien wskazać, że nastąpiło to w wyniku np. zignorowania sygnalizacji świetlnej, nadającej sygnał czerwony. Funkcjonariusz uprawnionego organu wyjątkowo może pominąć konieczność sporządzenia zwięzłego opisu wykroczenia, gdy będzie to uzasadnione charakterem czynu.

Zmiany miałyby zacząć obowiązywać już po upływie czternastu dni od ogłoszenia w Dzienniku Ustaw, ale prace są wciąż na dosyć wczesnym etapie.

■ Stan wyższej konieczności uchroni przed zatrzymaniem prawa jazdy

W przekazanym już do Sejmu projekcie nowelizacji prawa o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami senacka Komisja Ustawodawcza zaproponowała, żeby w przypadku popełnienia wykroczenia polegającego na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h na obszarze zabudowanym lub przewożenia zbyt dużej liczby pasażerów, jeżeli kierowca działał w stanie wyższej konieczności w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego życiu lub zdrowiu człowieka, jego prawo jazdy nie było zatrzymywane.

Projekt powstał w celu dostosowania ustawy o kierujących pojazdami do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 października 2016 roku (sygn. akt K 24/15), stwierdzającego niezgodność jej art. 102 ust. 1 pkt 4 i ust. 1c w związku z art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym z konstytucją. Trybunał orzekł, że wyżej wymieniony przepis jest niezgodny z ustawą zasadniczą w zakresie, w jakim nie przewiduje sytuacji usprawiedliwiających – ze względu na stan wyższej konieczności – kierowanie pojazdem z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Trybunał podkreślił jednak, że „powołanie się na stan wyższej konieczności, uzasadniający odstąpienie od zatrzymania prawa jazdy osobie, która nadmiernie przekroczyła prędkość, powinno być zastrzeżone przez ustawodawcę tylko dla takiej sytuacji, gdy owo przekroczenie prędkości usprawiedliwione jest potrzebą ratowania życia i zdrowia. Niebezpieczeństwo grożące życiu i zdrowiu osoby kierującej pojazdem, osoby przewożonej lub jakiegokolwiek innej osoby musi mieć przy tym charakter bezpośredni i aktualny, a zatem musi realnie istnieć w czasie jazdy

z nadmierną prędkością. Jako przykłady takiej sytuacji można podać przewożenie samochodem do szpitala osoby chorej znajdującej się w stanie zagrażającym jej życiu albo kobiety ciężarnej, u której rozpoczęła się akcja porodowa, albo przejazd lekarza do osoby będącej w stanie zagrożenia jej życia i zdrowia”.

Projekt wprowadza do prawa o ruchu drogowym przepis, zgodnie z którym zatrzymanie prawa jazdy nie będzie stosowane, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się naruszenia, działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego życiu lub zdrowiu człowieka, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego.

Zastosować ten przepis będzie mógł zarówno policjant przeprowadzający kontrolę i decydujący o faktycznym zatrzymaniu prawa jazdy, jak również starosta wydający decyzję administracyjną w przedmiocie zatrzymania prawa jazdy. Zgodnie z projektem decyzja taka miałaby być wydawana w terminie czternastu dni. Ma to pozwolić szybko zweryfikować, czy faktyczne zatrzymanie prawa jazdy w trakcie kontroli było słuszne.

■ Nocą też skontrolują

Rada Ministrów wniosła do Sejmu projekt nowelizacji ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, poświęcony w głównej mierze zmianom w systemie poboru opłat oraz związanymi z tym kompetencjami i obowiązkami poszczególnych instytucji. Zawiera on też jednak inną ważną zmianę. Zgodnie z projektowanymi przepisami Inspekcja Transportu Drogowego ma mieć możliwość prowadzenia kontroli przez całą dobę, siedem dni w tygodniu i 365 dni w roku. Do tej pory stał temu na przeszkodzie system czasu pracy obowiązujący w ITD i w efekcie w godzinach 22–6, kiedy ruch ciężarowy się wzmacnia, nie są wykonywane czynności kontrolne. „Krokodylki” miałyby zacząć „polować” również w nocy i w święta po upływie sześciu miesięcy od ogłoszenia nowelizacji w Dzienniku Ustaw. Ma to poprawić m.in. egzekwowanie zakazów ruchu i wykrywalność naruszeń, które do tej pory pod osłoną nocy uchodziły na sucho. ■

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy



nowości



porady



testy

historia



Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

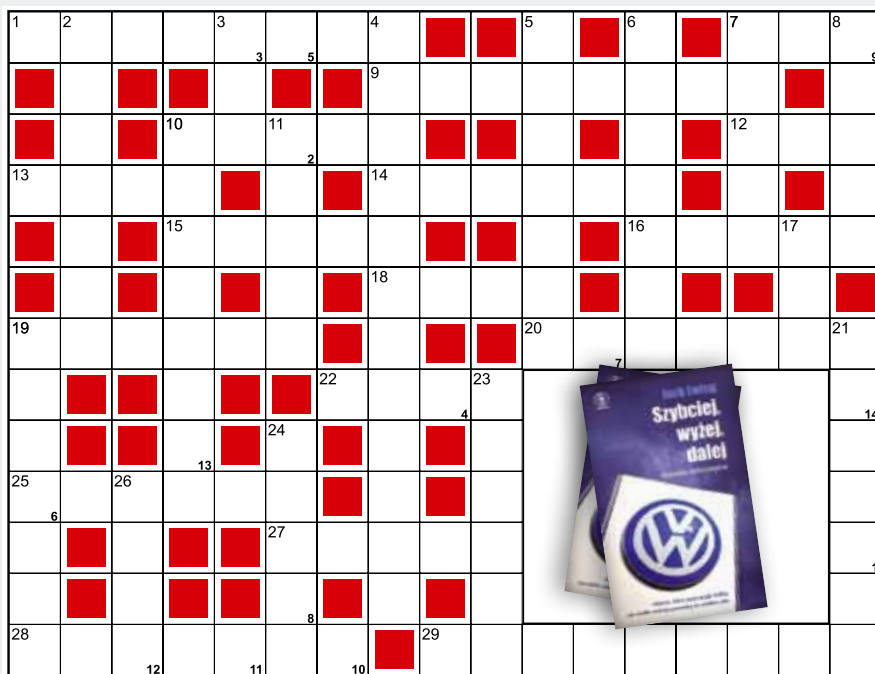
www.trends.com.pl



Uśmiechnij się



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 14 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Ameryka Południowa”. Nagrodę wysłamy pocztą.

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Szybciej, wyżej, dalej. Skandale Volkswagena”.

POZIOMO:

1) część ładunkowa auta. 7) familia. 9) luksusowy samochód. 10) narciarskie lub do wody. 12) spód naczynia. 13) mocna muzyka. 14) z ratuszem w centrum. 15) zamek w gruzach. 16) ciastko z kremem. 18) składnik powietrza. 19) drobny owad, szkodnik roślin. 20) napęd pojazdu szynowego. 22) intruz na psim ognie. 25) wielka flota wojenna. 27) wśród utworów Krasickiego. 28) członek zespołu baletowego. 29) zmieni kolor karoserii.

PIONOWO:

2) przewozi pasażerów. 3) polski samochód dostawczy. 4) poprawia komfort jazdy. 5) bierze udział w szkoleniu przed egzaminem na prawo jazdy. 6) wrzuca głos do urny. 7) śledzi ruch samolotów. 8) serial z Wiesławem Gołasem w roli kierowcy PKS-u. 10) ... biegów. 11) sprawiedliwy tłuszcz. 17) ma dwa końce. 19) afrykański kuzyn bociana. 21) gimnastyka przy muzyce. 23) umowa ubezpieczeniowa. 24) ogół pojazdów przewoźnika. 26) wodny lub diabelski.

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 Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupał, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, Dariusz Piorunkiewicz, Łukasz Szewczyk, Albin Sieczkowski, Lex Kravetski/Flickr, Dickelbers/Wikimedia Commons, Dickelbers/Wikimedia Commons, materiały Toyoty, Maciej Dzwigala, Radosław Drożdżewski/Wikimedia Commons, materiały Opla, materiały Volvo Trucks.

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 adiustacji tekstów. Przedruk 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

ZAPLANUJ Z NAMI ROK 2018

„Kalendarz Instruktora 2018”



e-kierowca

Zadzwoń i dowiedz się więcej
91 431 43 95

e-kierowca

TANKUJ TANIEJ Z MIKROFLOTĄ E-KIEROWCA

W ramach rozszerzenia współpracy z naszymi Partnerami przygotowaliśmy ofertę kart Mikroflota, która oferuje szereg udogodnień.



Korzyści:

- Nawet 8 gr taniej na 1 l paliwa.
- Zbiorcza miesięczna faktura za paliwo i usługi z odroczonym terminem płatności.
- Bezgotówkowa płatność w parkometrach w ponad 30 miastach w Polsce.
- Kompleksowa usługa serwisowa flot samochodowych.
- Aplikacja mFlota, umożliwiająca płatność przy dystrybutorze.

Zespół **e-kierowca**

Zadzwoń i dowiedz się więcej

91 431 43 95