

TECHNIKA JAZDY ZIMĄ - „DROGÓWKA” RADZI...

Zima - ten nie jednemu kierowcy spędza sen z powiek. Śliska nawierzchnia spowodowana opadami śniegu lub błotem pośniegowym, czy też właściwa technika jazdy, są jednymi z wielu czynników, które wpływają na bezpieczeństwo na drogach w okresie zimowym. Dlatego Policja apeluje o rozsądek, wyobraźnię, dostosowanie prędkości do warunków na drodze oraz przestrzeganie przepisów i zasad bezpiecznej jazdy.

Oblodzona nawierzchnia drogi powoduje często zmniejszenie przyczepności kół naszych pojazdów, co w połączeniu z jazdą z nadmierną prędkością, może doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji. Z pewnością bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu, a co za tym idzie zdrowie i życie, leży w naszych rękach. Dlatego chcemy przypomnieć kilka zasad poruszania się pojazdem w tym ciężkim dla niektórych kierowców okresie. W Polsce szkół, ośrodków oraz akademii doskonalących technikę jazdy samochodem jest jeszcze jak na lekarstwo. Warto więc, w celu uniknięcia groźnych sytuacji, a nie kiedy nieodwracalnych ich skutków, przypomnieć wskazówki, jakie z pewnością przydadzą się nam w czasie podróżowania.

Może zaczniemy od najważniejszej sprawy, a dokładnie mówiąc od naszego miejsca za kierownicą. W fotelu staramy się „usadowić” w taki sposób, aby nasz środek ciężkości znalazł się w miarę możliwości jak najniżej, z zachowaniem jednocześnie odpowiedniego pola widzenia. Prawidłowe i umiejętne kierowanie samochodem wymaga tego, aby pojazd dobrze „czuć”. Bez należytego usytuowania się za kierownicą nie ma szans na dobre prowadzenie pojazdu. Chodzi tu przede wszystkim o fakt prawidłowego przetwarzania otrzymywanych wszelkich informacji, mówiących nam o tym, co dzieje się z pojazdem, a dokładnie na jego przedniej i tylnej osi. To, co dzieje się z tyłu pojazdu kierowca jest w stanie „odczytać” za pośrednictwem naszych pleców, jeżeli te oczywiście będą przylegać do oparcia fotela. Łędźwie starannie wpasowane w siedzenie dostarczą dodatkowych wiadomości. Najlepszym przykładem tutaj będą fotele kubelkowe, nieprzypadkowo używane przez kierowców aut rajdowych. Sygnały i informację, jakie otrzymujemy z przodu pojazdu docierają do nas za pośrednictwem układu kierowniczego, z którym mamy kontakt poprzez koło kierownicy, ale o tym troszkę później.

Siedząc już za „kółkiem”, musimy ustawić (wyregulować) dwa zasadnicze wymiary. Pierwszy krok, to odległość naszego fotela od pedałów. Stawiając lewą nogę na sprzęgle, wciskamy go do oporu. W tym położeniu noga powinna być lekko ugięta w kolanie. Poprawia to lepsze wyczucie sprzęgła, a w razie zderzenia, kiedy to odruchowo zaprzemy się ugiętą nogą, uchronimy od poważniejszych urazów nasz staw biodrowy i kolanowy. Odległość fotela od kierownicy regulujemy po dokładnym oparciu naszych pleców, chwytając najbardziej oddalony punkt na kole (najczęściej będzie to pozycja na godz. 12.00) za pomocą lekko ugiętej ręki. Chodzi o to, aby kręcić kierownicą i mieć dostęp do wszelakich urządzeń znajdujących się w jej obrębie, swobodnie i bez odrywania pleców, a także z odpowiednią do tego siłą. Błędem jest umiejscowienie się zbyt blisko koła kierownicy jak i w znacznej od niej odległości. Pamiętajmy przy tej okazji o prawidłowym ustawieniu zagłówka, aby spełniał swoją rolę w czasie jazdy.

Zdecydowana większość nowych pojazdów wyposażona jest w poduszki powietrzne. W tym miejscu należy podkreślić, iż spełniają one swoją funkcję jedynie z zapiętymi pasami bezpieczeństwa i to takimi, które mają napinacze pirotechniczne. Zabezpieczenie się pasami jest niezbędne nawet w czasie krótkiej jazdy z niewielką prędkością. Może się zdarzyć, że kierując autem uderzymy w pojazd poprzedzający, co spowoduje uruchomienie poduszki, a ta jak wiadomo wybucha z ogromną siłą. Bez zapiętych pasów bezpieczeństwa może to nieść za sobą przykre konsekwencje.

Niewątpliwie najważniejszym urządzeniem w naszym pojeździe jest sama kierownica i fakt jak nią się posługujemy. Na pozór wydaje się, że jeżeli jedziemy na wprost, to nie ma dla nas znaczenia sposób jej trzymania. Wynikiem tego poglądu jest

miedzy innymi niedbałe pozostawienie na niej jednej ręki i to w dowolnym miejscu. Z pewnością niejednokrotnie każdy z nas widział kierujących, prowadzących auto w opisany sposób. Wspominaliśmy już, że za pośrednictwem kierownicy i rąk umieszczonych na niej w sposób prawidłowy, otrzymujemy bardzo ważne sygnały. Dlatego też, należy trzymać kierownicę obiema rękami nawet w trakcie jazdy bez planowanej zmiany kierunku. Dłonie powinny spoczywać, używając oznaczeń zegarowych, odpowiednio na godzinie dziewiątej (lewa ręka) oraz trzeciej (prawa ręka). Godziny te wyznaczają oś poziomą kierownicy, a tym samym nasze ręce umieszczone są najdalej od siebie. W takim przypadku dostajemy wszystkie informacje i wiemy, co dzieje się z kołami naszego samochodu. Ułożenie rąk w inny sposób zaburza nasze „czytanie”, czyli odbiór tych bodźców. Po drugie, to najłatwiej wówczas wykonać skręt, w jedną jak i drugą stronę, a następnie wrócić do pozycji wyjściowej. Przy takim uchwycie, łatwiej także dotrzeć do znajdujących się w zasięgu, przełączników i dźwigni.

Należy też wspomnieć o tym, że w okresie zimowym ubranie nie może nas w jakikolwiek sposób ograniczać. Dlatego to, w jakich butach prowadzimy pojazd ma np. wpływ na szybkość, z jaką wciskamy hamulec. Jazda w zimowej, często puchowej kurtce, wymaga prawidłowego zapięcia pasów bezpieczeństwa. Pas musi przylegać do ciała, gdyż w innym wypadku, w razie uczestniczenia w zdarzeniu drogowym, od razu będzie „pochłaniał” energię zderzenia. W rękawiczkach możemy prowadzić pojazd, pod warunkiem, iż są do tego przeznaczone. W innym wypadku mogą się nam ślizgać. Jazda w czapce i szaliku może ograniczyć nam widok, potrzebny w trakcie wykonywania podstawowych manewrów, jakim może być np. zmiana pasa ruchu.

Kolejnym ważnym tematem są opony zimowe. Kiedy je zmieniać i czy w ogóle jest taka potrzeba? Zimowe warunki wymagają od nas nie tylko większej wyobraźni i refleksu na drodze, ale także specjalnego przygotowania naszego pojazdu do tego okresu. Jednym ze standardowych zabiegów, przygotowujących nasz samochód do niższych temperatur, jest zmiana opon z letnich na zimowe. W momencie, gdy średnia dobowa temperatura spada poniżej 7 stopni Celsjusza, wszyscy powinni poważnie zastanowić się nad ich zmianą. Po pierwsze, opony zimowe i letnie różnią się od siebie materiałami, z których zostały wykonane. Opona zimowa w temperaturach poniżej 7 stopni Celsjusza nie twardnieje i zachowuje elastyczność, dzięki czemu lepiej przylega do podłoża. Spowodowane jest to wysoką zawartością krzemionki. „Zimówki” są stworzone ze specjalnej mieszanki gumowej, która dobrze radzi sobie nawet podczas wyjątkowo mroźnej pogody.

Pamiętajmy, iż opona miękka zapewnia wysoką przyczepność i trakcję. Opona twarda nie zapewnia niczego, poza niekontrolowanym poślizgiem. Opony letnie i zimowe różnią się od siebie nie tylko składami mieszanek, ale także wzorami bieżników. Zimowe opony mają szersze rowki centralne i kilkakrotnie więcej poprzecznych nacięć bieżnika, czyli tzw. lameli. Inna budowa ma na celu szybsze i skuteczniejsze odprowadzanie wody i błota pośniegowego oraz zapewnienie lepszej przyczepności na śniegu. Opony zimowe zwiększają bezpieczeństwo podczas jazdy w zimowych warunkach. Objawia się to zwłaszcza w skróconej drodze hamowania, ale pamiętajmy, że jeśli bieżnik jest mocno zużyty, to opona nie trzyma się dobrze nawierzchni pokrytej śniegiem lub lodem.

Podsumowując, pamiętajmy, że na drodze nie jesteśmy sami. Miejmy do innych kierujących dużo szacunku i pamiętajmy, że to nie pojazd wpada w poślizg i traci panowanie, a jedynie kierująca nim osoba. To my decydujemy o wielu czynnikach w trakcie jazdy.

Źródło: KGP



Ocena: 0/5 (0)

[Tweetnij](#)