

Jazda defensywna (10 pytań)

1. Zapięcie pasów bezpieczeństwa:

- a. jest wymagane prawem, ale przy poważnych wypadkach może zaszkodzić (Nie. To mit, który nie znajduje oparcia w jakichkolwiek badaniach czy statystykach. Przytaczane nie raz i zasłyszane z drugiej ręki opowieści o tym, że ktoś przeżył dzięki temu, iż nie miał zapiętych pasów, nawet jeśli są prawdą stanowią ułamek promila w ogólnej liczbie wypadków. Zadaniem właściwie zapiętych pasów jest ratowanie życia i zdrowia kierowcy jak i pasażerów. Niewłaściwie zapięte pasy mogą faktycznie nas nie uratować lub być przyczyną poważnych obrażeń. Winę za taki stan ponosi jednak osoba zapinające te pasy.)
- b. nie jest konieczne na krótkim dystansie, a mój samochód i tak posiada poduszki powietrzne (Nie. W Polsce obowiązuje bezwzględny obowiązek zapięcia pasów bezpieczeństwa na wszystkich wyposażonych w niego fotelach, niezależnie od dystansu jaki mamy pokonać. Nawet podczas krótkiej „podróży” z niewielkimi prędkościami i na terenie prywatnym pasy winny być bezwzględnie zapięte. Jeśli nasz samochód wyposażony jest w poduszki powietrzne stanowią one wraz z pasami jeden system bezpieczeństwa nie zaś oddzielne elementy.)
- c. ułatwia prowadzenie samochodu, umożliwia lepszą kontrolę nad nim w sytuacji awaryjnej (Tak. Właściwie zapięte i dociągnięte pasy bezpieczeństwa pomagają w utrzymaniu kierowcy w fotelu podczas przeciążeń na zakrętach. Odpowiednio zablokowane pasy bezwładnościowe, stanowiące obecnie standard wyposażenia nowoczesnych samochodów, mogą znacząco ułatwić kierowcy hamowanie awaryjne z jednoczesną próbą ominięcia przeszkody. To pas trzyma wówczas tułów kierującego, a ten nie musi wówczas zapierać się rękami o kierownicę. Umożliwia to tak ważną jednoczesną, delikatną, płynną oraz miękką pracę kierownicą, nie zaś nerwową, szarpaną pracę na napiętych mięśniach przedramion)
- d. zgodnie z prawem jest bezwzględnie wymagane zarówno od kierowcy jak i wszystkich pasażerów siedzących w fotelach w nie wyposażonych (Tak. Często bagatelizowane choć niezmiernie istotne. Pasażerowie siedzący na tylnych fotelach dla własnego ale i innych bezpieczeństwa muszą mieć również zapięte pasy jeśli tylko są dostępne. Niezapięcie ich, w sytuacji ewentualnej kolizji

może spowodować nawet zmiążdżenie a w konsekwencji śmierć prawidłowo zapiętej osoby na przednim fotelu.)

2. Zgodnie z zasadami jazdy defensywnej, przygotowując się do dłuższej podróży samochodem należy:

- a. sprawdzać ciśnienia w oponach (Tak. To niezmiernie istotna kwestia. Niewłaściwe ciśnienie może wpływać negatywnie na prowadzenie samochodu, drogę hamowania, skuteczność odprowadzania wody przez bieżnik, jego nierównomierne zużycie, a w skrajnych przypadkach nawet dachowanie. Im dłuższa trasa nas czeka tym większe niesie ono ze sobą kon)
- b. sprawdzić poziom oleju i innych płynów (Tak. Nawet nie wprawnej osobie zajmie to zaledwie kilka minut. Być może warto odszukać instrukcję naszego samochodu, aby dokładnie o precyzyjnie umiejscowić poszczególne zbiorniczki oraz korki wlewu, bezpiecznie oraz bezproblemowo pokonać trasę. Dla żywotności naszego samochodu koniecznie sprawdzmy poziom oleju silnikowego, płynu chłodniczego oraz płynu wspomagania układu kierowniczego jeśli oczywiście go posiadamy. Dla bezpieczeństwa nie zapomnij o sprawdzeniu poziomu płynu hamulcowego, zwłaszcza jeśli dawno nie wymienialiśmy klocków hamulcowych.)
- c. wyczyścić dokładnie szyby wewnątrz i na zewnątrz (Tak. Dobra widoczność to absolutna podstawa. Ma to ogromne znaczenie zwłaszcza podczas jazdy nocnej czy w warunkach o ograniczonej widoczności, kiedy to zanieczyszczenia mogą powodować nieprzyjemne refleksy światła. W myśl zasady „widzieć i być widzianym” warto również zadbać o czystość oświetlenia samochodu.)
- d. przygotować dokładny plan trasy (Tak. Aby uniknąć niepotrzebnych nerwów oraz konieczności nadganiania straconego czasu w korkach spowodowanych remontami dróg warto zaplanować dokładnie trasę przejazdu. Informacje o aktualnie trwających remontach dostępne są na wielu stronach internetowych. Stosując nawigację, wybierzmy miejsce docelowe jeszcze przed wyjazdem. „Zabawa” urządzeniem podczas jazdy może stanowić poważne zagrożenie. Podchodźmy również do nawigacji z ograniczonym zaufaniem, sprawdzmy czy aby na pewno dobrze wybraliśmy miejsce i nie reagujmy ślepo na każde jej polecenie.)

3. Właściwa i bezpieczna pozycja do jazdy samochodem to taka, w której:

- a. zagłówki na wszystkich fotelach (jeśli posiadają regulację) znajdują się możliwie wysoko (Nie. Zagłówek powinien być każdorazowo dopasowany do wzrostu osoby siedzącej na danym fotelu. Zbyt wysokie wysunięcie zagłówka może obniżyć skuteczność ich działania, a nawet doprowadzić do groźnych obrażeń. Zbyt niskie ich ustawienie w przypadku kolizji czołowej lub najechania na tył naszego samochodu może spowodować poważny uraz kręgosłupa szyjnego. Prawdą jest jednak, że zagłówki w sporej części popularnych samochodów nie ma wystarczająco dużej regulacji pozwalającej właściwie ustawić ich wysokość. Zgodnie z zaleceniami specjalistów górna krawędź zagłówka powinna znajdować się nie niżej niż linia skroni kierowcy czy pasażera oraz nie wyżej niż czubek jego głowy. Ponadto winien on znajdować się maksymalnie blisko naszej głowy podczas normalnej jazdy. Część konstrukcji posiada taką dodatkową regulację.)
- b. oparcie fotela kierowcy musi być w miarę pionowo, a fotel pasażera może być odchylony do tyłu, aby zapewnić mu komfort podróżowania (Nie. Pionowe oparcie fotela podczas jazdy stanowi podstawę bezpieczeństwa zarówno kierowcy (lepszy punkt zaparcia pleców a przez to możliwość większej siły hamowania; lepsze wyczucie samochodu poprzez większą powierzchnię styku pleców z fotelem; lepsze trzymanie boczne; zagłówek bliżej głowy) jak i pasażera zapewniając analogicznie właściwe działanie pasów bezpieczeństwa, lepszą ochronę kręgosłupa szyjnego przez zagłówek, lepsze trzymanie boczne.)
- c. kierowca po wciśnięciu pedału sprzęgła i/lub silnego naciśnięciu pedału hamulca nie może mieć możliwości wyprostowania nóg w kolanach (Tak. Z punktu widzenia zapobiegania sytuacjom awaryjnym, ugięta noga w kolanie przy jednoczesnym dobrze ustawionym oparciu fotela, umożliwia wciśnięcie pedału hamulca z maksymalną siłą (używamy mocnego uda). Przy hamowaniu na wyprostowanej nodze po pierwsze podnosimy się w fotelu tracąc właściwy punkt podparcia pleców, a po drugie używamy słabszego niż udo stawu skokowego mogąc osiągnąć mniejszą siłę nacisku na pedał. Z punktu widzenia konsekwencji wypadkowych. Uderzenie czołowe może z wyprostowanymi w kolanach nogami może spowodować bardzo groźne złamania kompresyjne i poważne uszkodzenia stawów biodrowego oraz kolanowego.)
- d. pasy kierowcy i pasażerów zapinamy tak, aby przylegały jak najbliżej ciała, a

ich część biodrowa znajdowała się jak najbliżej ciała (Tak. Takie zapięcie pasów bezpieczeństwa gwarantuje właściwe ich działanie jako systemu wraz z powszechnie już stosowanymi napinaczami.)

4. Zgodnie z zasadami jazdy defensywnej, reguła 2 sekund mówi o:

- a. konieczności utrzymania na śliskiej nawierzchni odległości od poprzedzającego samochodu, równej lub większej dystansowi, jaki przy danej prędkości pokonamy w ciągu 2 sekund (Nie. Zasada ta dotyczy jazdy nie tylko na nawierzchni śliskiej. Niezależnie od tego po jakiej nawierzchni się poruszamy ustalając dystans według tej zasady zwiększamy znacząco swoje bezpieczeństwo. Pierwsza z sekund stanowi „rezerwę” na czas reakcji. Jeśli zobaczymy, że auto przed nami zaczęło gwałtownie hamować, nasze wciśnięcie pedału hamulca nastąpi po około 1 sekundzie. Pozostała druga sekunda to dystans potrzebny na ewentualne różnice w samochodach, oponach, nawierzchni itp.)
- b. konieczności utrzymania w każdych warunkach odległości od poprzedzającego samochodu, równej lub większej dystansowi, jaki przy danej prędkości pokonamy w ciągu 2 sekund (Tak. Zasada ta stanowi jedną z podstaw jazdy defensywnej. Niezależnie od tego po jakiej nawierzchni się poruszamy ustalając dystans według tej zasady zwiększamy znacząco swoje bezpieczeństwo. Pierwsza z sekund stanowi „rezerwę” na czas reakcji. Jeśli zobaczymy, że auto przed nami zaczęło gwałtownie hamować, nasze wciśnięcie pedału hamulca nastąpi po około 1 sekundzie. Pozostała druga sekunda to dystans potrzebny na ewentualne różnice w samochodach, oponach, nawierzchni itp.)
- c. konieczności ruszania w korku minimum 2 sekundy po samochodzie, który znajduje się przed nami (Nie. Ruszanie zbyt późno oznacza spadek przepustowości np. skrzyżowania a co za tym idzie większe korki.)
- d. konieczności ruszania w korku maksimum 2 sekundy po samochodzie, który znajduje się przed nami (Nie. Nie ma to nic wspólnego z zasadą 2 sekund jako podstawy jazdy defensywnej choć w istocie rozsądne ruszanie tuż po poprzedzającym nas samochodzie znacząco zwiększyć może przepustowość skrzyżowania.)

5. Jadąc samochodem:

- a. patrzymy tuż przed maskę, aby unikać przeszkód (Nie. Patrzenie zbyt blisko, a co za tym idzie niewłaściwa obserwacja drogi, to jeden z podstawowych błędów kierowców. W Polsce przyjęło się, aby patrzeć blisko w poszukiwaniu dziur. Patrzeć dalej oznacza jednak widzieć wcześniej! Wcześniej znaczy zaś dla nas więcej czasu na reakcję, korektę toru jazdy, hamowanie czy ominięcie przeszkody. Zbyt późne dostrzeżenie przeszkody oznacza praktycznie brak czasu na jakąkolwiek reakcję. Im szybciej jedziemy więc tym dalej winniśmy patrzeć.)
- b. obserwujemy co dzieje się za nami nawet podczas oczekiwania w korku (Tak. Stanie w korku nie zwalnia nas z obowiązku kontrolowania tego co dzieje się za nami. Nie dotyczy to oczywiście jedynie wewnętrznego lusterka wstecznego, ale również, a może nawet przede wszystkim lusterek bocznych. Dodajmy jeszcze – lewego jak i prawego. Zgodnie z Kodeksem np. rowerzysta może wyprzedzić po prawej jak i po lewej stronie stojący w korku lub wolno poruszający się samochód. Musimy mieć tego świadomość.)
- c. patrzymy tym dalej im szybciej jedziemy (Tak. To kolejna z podstaw jazdy defensywnej oparta również na regule 2 sekund. Patrzenie dalej oznacza, że mamy więcej czasu na ewentualną reakcję czy taktykę jazdy samochodem.)
- d. jadąc w nocy unikamy patrzenia bezpośrednio na samochody jadące z przeciwka (Tak. Unikajmy patrzenia bezpośrednio na samochody nadjeżdżające z przeciwka. Patrząc w nocy tuż opok, w ciemniejszy punkt drogi przed nami, minimalizujemy ryzyko bycia oślepionym i konieczności naszych oczu do ciągłej adaptacji.)

6. Skręcając w lewo:

- a. stoimy blisko lewej strony swojego pasa ruchu z kołami skręconymi w lewo, aby umożliwić szybkie ruszenie i bezpieczne wykonanie manewru (Nie, to bardzo często spotykany błąd kierowców. Oczekiwanie na skręconych kołach nie ma istotnego wpływu na czas wykonania manewru, stanowi za to ogromne zagrożenie w chwili najechania innego pojazdu nasz samochód. Skręcone w lewą stronę koła sprawią, że zostaniemy wypchnięci na pas przeciwny na którym znajdują się samochody, które mieliśmy przepuścić! Obok uderzenia w

tył, dojdzie najprawdopodobniej również do o wiele groźniejszego w skutkach zderzenia czołowego, ofsetowego.)

- b. stoimy blisko lewej strony z kołami skierowanymi na wprost, a skręt kierownicą wykonujemy dopiero ruszając (Tak. Wykonany w ten sposób manewr zwiększa nasze bezpieczeństwo. Nawet jeśli oczekując na możliwość skrętu, zostaniemy najechani przez innego kierującego, nasze auto zostanie pchnięte w przód, a mając skręcone koła w lewą stronę, zostalibyśmy wepchnięci wprost pod nadjeżdżający z przeciwka pojazd, który mieliśmy zamiar właśnie przepuścić.)
- c. rozpoczynamy hamowanie a następnie sygnalizujemy tuż przed skrętem sygnalizujemy wykonanie manewru kierunkowskazem (Nie. Takie zachowanie jest bardzo często spotykane na polskich drogach i może być mylące dla kierującego pojazdem za nami. Jadąc na trasie włączony wcześniej kierunkowskaz w poprzedzającym nas pojeździe oznacza, że możemy się spodziewać znacznego wytracenia prędkości. Jadąc ze stałą większą prędkością widząc co dzieje się z przodu nie spodziewamy się mocnego hamowania i zapalone światło stopu bardziej kojarzy się z niewielkim wytraceniem prędkości. Kierunkowskazy są więc narzędziem w rękach kierowcy do informowania o zamiarze wykonania manewru, a nie tylko do potwierdzenia jego wykonania w ostatniej chwili.)
- d. sygnalizujemy zamiar skrętu kierunkowskazem odpowiednio wcześniej informując o naszym zamiarze innych uczestników ruchu (Tak. Włączony wcześniej kierunkowskaz w poprzedzającym nas pojeździe oznacza, że możemy się spodziewać znacznego wytracenia prędkości, a nawet zatrzymania. Jadąc ze stałą większą prędkością widząc co dzieje się z przodu nie spodziewamy się mocnego hamowania i zapalone światło stopu bardziej kojarzy się z niewielkim wytraceniem prędkości. Kierunkowskazy są więc narzędziem w rękach kierowcy do informowania o zamiarze wykonania manewru, a nie tylko do potwierdzenia jego wykonania w ostatniej chwili.)

7. Widząc korek na autostradzie, drodze szybkiego ruchu czy poza terenem zabudowanym:

- a. zatrzymujesz się możliwie blisko jednej ze stron jezdni (Tak. W przypadku dłuższego postoju, umożliwisz szybszy ewentualny przejazd pojazdy

ratunkowego, a także pozostawisz miejsce na ewentualną ucieczkę, samochodu jadącego za nami a mającego problem z wyhamowaniem.)

- b. zatrzymujesz się dokładnie na środku swojego pasa ruchu (Nie. Takim zachowaniem nie pozostawiasz miejsca na ewentualną ucieczkę, samochodu jadącego za nami a mającego problem z wyhamowaniem. W przypadku dłuższego postoju, możesz utrudnić również szybkie i sprawne przedostanie się pojazdy ratunkowego.)
- c. hamując uruchamiasz światłą awaryjne w celu poinformowania pojazdów za sobą o zagrożeniu (Tak. Warto o tym pamiętać. Nawet jeśli nam uda się wyhamować gdy zostaliśmy zaskoczeni, pomóż tym co jadą za Tobą. W końcu od powodzenia ich manewru zależy również i Twoje bezpieczeństwo.)
- d. po rozpoczęciu hamowania patrzysz w lusterka wsteczne (Tak. Jeśli w trakcie wytracania prędkości dostrzeżesz jadący blisko Ciebie inny samochód będziesz mógł jeszcze zająć skrajnie prawą lub lewą stronę swojego pasa, ewentualnie pobocza. Wszystko po to aby dać kierującemu pojazdem za Tobą ewentualną drogę ucieczki. Pamiętaj, że jadący za Tobą samochód ciężarowy może potrzebować nieco więcej miejsca od Ciebie. Z pewnością będzie potrzebował na zatrzymanie dłuższego od Ciebie dystansu!)

8. Jadąc za dużym samochodem ciężarowym:

- a. zachowaj większy odstęp, aby mieć lepszą widoczność (Tak. Im dalej jedziesz od poprzedzającego Cię samochodu tym większe pozostaje Twoje pole widzenia. Jazda bardzo blisko zmusza kierowcę do niebezpiecznego „wychylania się” zza większego pojazdu, myśkowania po własnym pasie a w konsekwencji niebezpiecznego wykonania manewru wyprzedzania.)
- b. jedź możliwie blisko, aby mieć mniejsze opory powietrza (Nie. To zbyt ryzykowne zachowanie. Oszczędność z tego tytułu byłaby znikoma, a z pewnością nie rekompensowałyby ryzyka niosącego za sobą jazdę nie pozostawiającą jakiegokolwiek możliwości na reakcję kierowcy.)
- c. jedź stosunkowo blisko, aby mieć mniejszy dystans do wyprzedzania (Nie. Mniejszy dystans nie musi oznaczać wcale krótszego trwania ewentualnego manewru wyprzedzania. Utrzymując większą odległość, po pierwsze posiadasz lepszy ogłąd sytuacji (lepsza widoczność tego co się dzieje przed

poprzedzającym samochodem), po drugie podejmując decyzję o wyprzedzeniu, odległość ta umożliwi ci zbudowanie różnicy prędkości jeszcze na swoim pasie ruchu. W efekcie zaowocuje to krótszym a przez to i bezpieczniejszym wykonaniem manewru.)

- d. przygotowując się do wyprzedzania na mokrej nawierzchni włącz szybszy program wycieraczek (Tak. Podczas samego manewru spod kół jadących w koleinie może jednorazowo wydobyć się duża ilość wody, która ograniczy bezsprzecznie naszą widoczność. Włączenie wycieraczek może skrócić do minimum ten czas.)

9. Rozmowa przez telefon podczas jazdy:

- a. jest w Polsce dozwolona wyłącznie przy użyciu zestawu głośnomówiącego (Tak. Prawo dopuszcza rozmowę jedynie przy użyciu zestawu głośnomówiącego. Należy jednak pamiętać, że prawo nie dopuszcza stosowania używania innych funkcji telefonu wymagających koncentracji uwagi na urządzeniu. Chodzi w tym miejscu choćby o pisanie wiadomości SMS, MMS, e-maili, gier itp.)
- b. jest w Polsce całkowicie zabroniona (Nie. Rozmowa jest dopuszczona jedynie przy użyciu zestawu głośnomówiącego. Nie zmienia to całkowitego zakazu stosowania innych funkcji telefonu wymagających koncentracji uwagi na urządzeniu. Chodzi w tym miejscu choćby o pisanie wiadomości SMS, MMS, e-maili, gier itp.)
- c. może być niebezpieczna ze względu na obniżenie koncentracji związanej z prowadzeniem samochodu (Tak. Duża część osób, kierowców ma problem z podzielnością uwagi, a koncentrując się na ważnej rozmowie obniża się nasz poziom skupienia się na jeździe. Czas reakcji kierowcy może wówczas bardzo się wydłużyć. Jeśli zatem przyjdzie nam wykonać ważny telefon, warto znaleźć bezpieczne miejsce gdzie będziemy mogli się zatrzymać i spokojnie porozmawiać.)
- d. jest w Polsce warunkowo dopuszczona tak jak i np. pisanie SMS'ów (Nie. O ile rozmowa telefoniczna jest w Polsce warunkowo dopuszczona (poprzez zestaw głośnomówiący) to wykorzystanie innych funkcji telefonu wymagających koncentracji uwagi na urządzeniu jest całkowicie zakazane. Chodzi w tym miejscu w szczególności o funkcję SMS ale również MMS, e-maili, gier itp.)

10. Widząc rowerzystę na drodze:

- a. omiń go tak, aby bezwzględnie nie przekraczać osi jezdni (Nie. Przekroczenie osi jezdni jest w takim przypadku dozwolone, oczywiście respektując inne przepisy czy znaki (linia ciągła). Bezwzględną zasadą przy wyprzedzaniu rowerzysty jest zachowanie odpowiedniego od niego dystansu. Kodeks podaje tu wartość minimum 1 metra. Jeśli więc zachowanie takiej odległości sprawi, że koniecznym będzie przekroczenie osi jezdni należy tego dokonać.)
- b. zwolnij w razie potrzeby (Tak. Przejeżdżanie z pełną prędkością tuż obok rowerzysty jest bardzo ryzykowne. Jest on słabszym, choć pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego, pozbawionym szans w zderzeniu z samochodem. Jako kierowcy nie musimy lubić rowerzystów, należy się jednak szacunek dla zdrowia i życia innych osób.)
- c. użyj sygnału dźwiękowego przejeżdżając obok (Nie. Użycie sygnału dźwiękowego tuż przed wyprzedzeniem rowerzysty może go tylko przestraszyć. Jeśli użyć klaksonu to zdecydowanie wcześniej, z pewnej odległości i bardzo krótki sygnał informujący tylko o naszej obecności.)
- d. zasygnalizuj kierunkowskazem zamiar wyprzedzania (Nie. Nie jest wymagane prawem, choć będzie to sygnał dla kierujących pojazdami za Tobą o zbliżającej się przeszkodzie. Oni mogą nie widzieć rowerzysty, którego zasłaniasz swoim samochodem.)