

Przeszkody na drodze (4 pytania)

1. Jadąc przez las:

- a. światłami drogowymi możemy oślepić zwierzęta, przechodzące czy przebiegające przez jezdnię (Tak. To bardzo niebezpieczna sytuacja.)
- b. może nam być trudniej ominąć przeszkodę niż chwilę wcześniej na pokrytej słońcem drodze (Tak. Na drogach leśnych często panują zupełnie inne warunki. Częściej spotykane są np. zacienione miejsca, naniesione na jezdnię błoto z dochodzących do drogi głównej dróg nieutwardzonych czy rozmoczone przez deszcz liście. Wszystko to znacząco może obniżać przyczepność, a co za tym idzie i nasze bezpieczeństwo przy szybszej jeździe. Las to oczywiście również dzikie zwierzęta, które mogą zaskoczyć kierowcę.)
- c. możemy jechać szybciej ze względu na brak pieszych (Nie. Brak pieszych nie oznacza, że możliwa jest szybsza jazda. Na drogach leśnych panują bardzo zróżnicowane warunki. Częściej spotykane są np. zacienione miejsca, naniesione na jezdnię błoto z dochodzących do drogi głównej dróg nieutwardzonych czy rozmoczone przez deszcz liście. Wszystko to znacząco może obniżać przyczepność, a co za tym idzie i nasze bezpieczeństwo. Las to oczywiście również dzikie zwierzęta, które mogą zaskoczyć kierowcę. Szybsza jazda to większy dystans potrzebny zarówno na reakcję kierowcy jak i samego samochodu. Większy dystans, którego nie posiadamy, gdyż teren zalesiony skutecznie ograniczać może widoczność nie tylko samej jezdni ale i tego co dzieje się dookoła!)
- d. możemy dowolnie zatrzymać się (Nie. Zatrzymanie się powinno oczywiście być zgodne z przepisami. Zwracamy uwagę na oznakowanie poziome (linie krawędziowe wydzielające pobocze lub krawędź jezdni). Linia przerywana (szeroka lub wąska) oznacza możliwość postoju, zaś linia ciągła (szeroka lub wąska) jego zakaz. Las znacząco ograniczać może widoczność drogi. Ze względów bezpieczeństwa zatrzymywanie się więc na przykład tuż za zakrętem jest zabronione, tak jak zabronionym jest postój choćby tuż za wzniesieniem.)

2. Hamując przed skrzyżowaniem:

- a. powinniśmy wykonać jak najpóźniej, aby zachować możliwie wysoką płynność ruchu (Nie. Zawsze pozostawiaj margines bezpieczeństwa. Im większy on będzie tym bardziej zminimalizujesz ryzyko pojawienia się sytuacji awaryjnej. Opóźnione hamowanie nie ma istotnego znaczenia dla płynności ruchu, jest za to bardzo niebezpiecznym. Kierowca nie pozostawia bowiem sobie miejsca na jakąkolwiek zmianę warunków na drodze. Nie wszystko jesteś w stanie przewidzieć. Margines bezpieczeństwa sprawia jednak, że zwiększysz swoje szanse gdy coś Cię zaskoczy. Ponadto hamowanie w ostatniej chwili do skrzyżowania jadąc drogą podporządkowaną, nawet jeśli uda się zatrzymać samochód w bezpiecznym miejscu może spowodować niebezpieczną sytuację na drodze głównej. Jadący nią kierowca nie czuje tego czy hamujący pojazd ma przyczepność czy nie. Nie wie czy uda mu się wyhamować. W takiej sytuacji może rozpocząć mocne hamowanie, rozpocząć ominięcie itp. czego zaś mogą się nie spodziewać jadący za nim uczestnicy ruchu.)
- b. w miarę możliwości powinniśmy unikać niewielkich nierówności asfaltu (tzw. tarkę czyli dużą ilość wgłębień po oponach samochodów) (Tak. Jeśli pozwala na to szerokość pasa ruchu, powinniśmy hamować na równej nawierzchni. Nawet na suchej nawierzchni możliwa jest utrata przyczepności kół. Nastąpić ona może również na wspomnianej tzw. tarce. Od jakości oraz stanu zawieszenia w naszym samochodzie zależy będzie to czy lub kiedy do tego dojdzie. W samochodach wyposażonych w system ABS możliwym jest jego włączenie się. Dla dużej części kierowców jest to spore zaskoczenie, a w momencie wycucia jego pracy na pedale hamulca, odpuszcza go aby „odzyskać” przyczepność. To duży błąd. Jeśli ABS zaczął pracować, należy jeszcze mocniej wcisnąć pedał hamulca!)
- c. samochodem wyposażonym w system ABS, może on się włączyć nawet podczas lekkiego hamowania na suchym asfalcie (Tak. System ABS zaczyna działać w momencie znaczącej utraty przyczepności kół. Aby do tego doszło nie jest nie potrzebna jest śliska nawierzchnia. Utrata przyczepności nastąpi również na wspomnianej tzw. tarce. Od jakości oraz stanu zawieszenia w naszym samochodzie zależy będzie to czy lub kiedy do tego dojdzie. Dla dużej części kierowców jest to spore zaskoczenie, a w momencie wycucia pracy ABS na pedale hamulca, odpuszcza go aby „odzyskać” przyczepność. To duży błąd. Jeśli ABS zaczął pracować, należy jeszcze mocniej wcisnąć pedał hamulca!)
- d. już na samym jego początku wciskamy sprzęgło (samochody z manualną skrzynią biegów) (Nie. Jeśli to możliwe staramy się wykorzystać równocześnie

hamowanie silnikiem. Z jednej strony poprawia ono efektywność zwykłego wytracania prędkość z drugiej zaś jest rozwiązaniem ekonomicznie uzasadnionym (globalnie niższe zużycie paliwa oraz hamulców))

3. Jadąc w zakręcie na którym znajduje się kałuża

- a. w miarę możliwości staramy się tak dopasować tor jazdy, aby ją ominąć (Tak. To podstawa naszego bezpieczeństwa. Ominięcie kałuży jest działaniem prewencyjnym. Wjeżdżając w nią zwiększamy ryzyko wystąpienia aquaplaningu (obniżenie przyczepności bądź jej całkowita utrata spowodowana brakiem możliwości odprowadzenia zbyt dużej ilości wody spod opony), a także zmniejszamy przyczepność opon jeszcze na chwilę po wyjechaniu z kałuży (opona nadal pozostaje wilgotna).
- b. jeśli niemożliwym jest jej ominięcie, kontynuujemy jadę tuż przed nią wciskamy energicznie pedał gazu (Nie. W miarę możliwości, jeśli nie da się ich ominąć, przeszkody „wodne” pokonujemy z kołami skierowanymi na wprost, oraz ze stabilnym gazem. Unikajmy jazdy przez kałużę dodając gaz! Taka reakcja kierowcy w sposób znaczący może spowodować utratę przyczepności kół napędzanych (aquaplaning), a w konsekwencji poślizg i wypadnięcie z drogi! Bagatelizowana przez wielu kałuża na zakręcie jest jednak bardzo niebezpieczną przeszkodą.)
- c. jeśli niemożliwym jest jej ominięcie, kontynuujemy jadę dla bezpieczeństwa kładąc delikatnie nogę na pedał hamulca (Nie. W miarę możliwości, jeśli nie da się ich ominąć, przeszkody „wodne” pokonujemy z kołami skierowanymi na wprost, oraz ze stabilnym gazem. Delikatne położenie nogi na hamulcu sprawia paradoksalnie, że zamiast asekuracji i bezpieczeństwa doprowadzamy do sytuacji, w której dociążone przednie koła łatwiej skręcają, a odciążone tylne łatwiej utracą przyczepność. Pojawić się może tak niebezpieczny poślizg tylnej osi (nadsterowność). Położenie nogi na pedał hamulca przy w zakręcie jest jedną z podstawowych technik wywoływania poślizgu! Nie możemy więc mówić, że „wpadliśmy w poślizg”. To sami go wywołaliśmy, w sposób nieświadomy. Unikajmy również jazdy przez kałużę na skręconych kołach! Bagatelizowana przez wielu kałuża na zakręcie jest jednak bardzo niebezpieczną przeszkodą. Może spowodować znaczące obniżenie przyczepności opon (aquaplaning), a co za tym idzie i wypadnięcie z drogi. Starajmy się więc jak najszybciej dostrzec przeszkodę i zareagować. Jeśli

sytuacja tego od nas wymaga zmniejszmy prędkość (najlepiej jeszcze przed zakrętem).)

- d. jeśli niemożliwym jest jej ominięcie, hamujemy znacznie przed starając się przejechać przez nią na prostych kołach (Tak. W miarę możliwości, jeśli nie da się ich ominąć, przeszkody „wodne” pokonujemy z kołami skierowanymi na wprost, oraz ze stabilnym gazem. Unikajmy jazdy przez kałużę na skręconych kołach! Bagatelizowana przez wielu kałuża na zakręcie jest jednak bardzo niebezpieczną przeszkodą. Może spowodować znaczące obniżenie przyczepności opon (aquaplaning), a co za tym idzie i wypadnięcie z drogi. Starajmy się więc jak najszybciej dostrzec przeszkodę i zareagować. Jeśli sytuacja tego od nas wymaga zmniejszmy prędkość (najlepiej jeszcze przed zakrętem). Warto dodać, że nawet kałuża przed zakrętem może być równie niebezpieczna. Nie chodzi tu wyłącznie pogorszenie przyczepności podczas hamowania. Po przejechaniu przez kałużę, opony nadal pozostają mokre, i zanim odzyskają swoją przyczepność minie trochę czasu. Większość kierowców o tym zapomina. Zakręt będziemy więc pokonywać przy obniżonej przyczepności musimy więc się do tego odpowiednio przygotować!)

4. Widząc przed nami dziurę w nawierzchni:

- a. jeśli nie ma możliwości jej ominięcia, energicznie hamujemy do samego końca aby maksymalnie wytracić prędkość (Nie. Jeśli nie ma możliwości jej ominięcia, hamujemy aby zmniejszyć prędkość przejechania przez nią. Błędem jest jednak wjechanie w dziurę trzymając cały czas hamulec. Zwiększa to ryzyko uszkodzenia opony, felgi czy zawieszenia samochodu.)
- b. jeśli nie ma możliwości jej ominięcia, energicznie hamujemy tuż przed dziurą odpuszczając całkowicie pedał hamulca (Tak. Odpuszczenie hamulca w ostatniej fazie hamowania spowoduje uniesienie się przodu samochodu a co za tym idzie zminimalizuje ryzyko uszkodzeń samochodu. Pamiętajmy jednak, że podczas zachowaniu ostrożności podczas hamowania i skontrolowanie w lusterku wstecznym co dzieje się za nami. Inni kierujący najprawdopodobniej nie widzieli dziury i mogą być zaskoczeni naszym manewrem.)
- c. jeśli nie ma możliwości jej ominięcia, możemy tuż przed nią energicznie szarpnąć kierownicą, aby pokonać ją na skręconych kołach (Nie. Co do zasady ewentualne ubytki w nawierzchni pokonujemy z kołami skierowanymi na

wprost. Wjechanie w dziurę na skręconych kołach zwiększa tylko ryzyko uszkodzeń samochodu. Ponadto dla naszego bezpieczeństwa jeśli nie jest to konieczne unikajmy agresywnych ruchów kierownicą! Obiegowa opinia głosi aby przed wjechanie w dziurę skręcić koła w jej stronę aby dodatkowo odciążyć stronę samochodu, która będzie musiała ją pokonać. Prawda, po jednym warunkiem – małej prędkości. Już przy prędkości rzędu 50 km/h, o wartościach wyższych nawet nie wspominając, tego typu manewr może zakończyć się tragicznie! Wywołać możemy poślizg!

- d. jeśli warunki na to pozwalają staramy się ją ominąć (Tak. To zawsze najlepsze rozwiązanie. Pamiętać należy, aby przy tym nie powodować zagrożenia dla pozostałych użytkowników dróg – pieszych, rowerzystów, motocyklistów czy kierowców innych samochodów. To, że my widzimy przeszkodę, nie znaczy że inni ją widzą.)