ZIMA 2018 (20)

Bezpieczny Kierowca

pismo entuzjastów motoryzacji

ISSN 2084-3399 CENA: 1.99 zł

Warsaw Moto Show 2017

Kupujemy rocznik 2017

Opony całoroczne czy zimowe?

Prawo jazdy 2018 - Zmiany

Egzaminator Nadzorujący

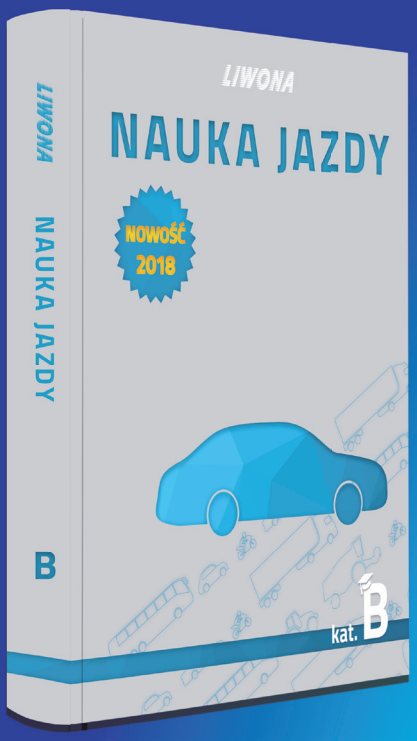
przy współredakcji Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców oraz Kierowców

egzaminator

www.kse-egzaminator.pl

NOWA ODSŁONA!

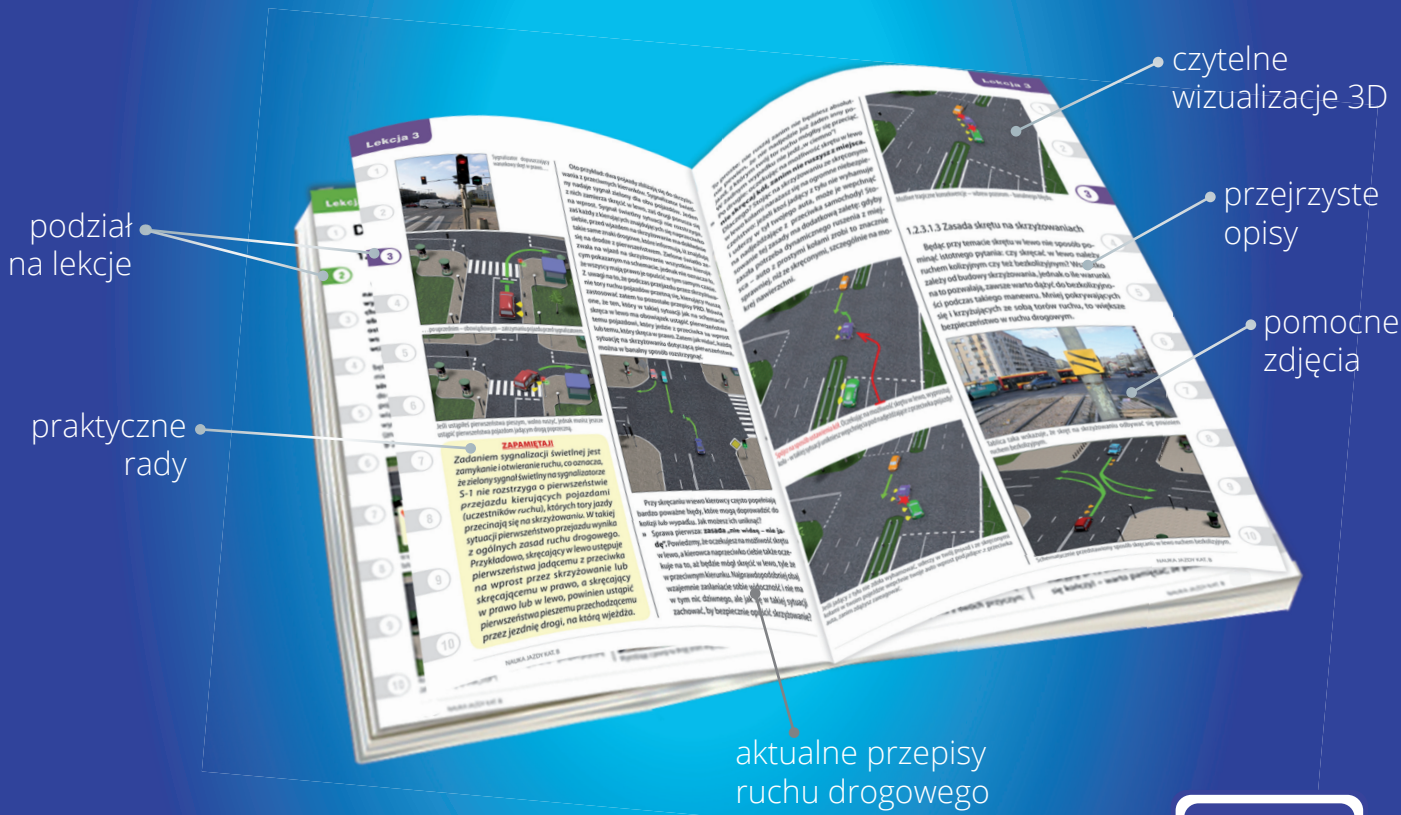
Podręcznik NAUKA JAZDY kat. B



Podręcznik dla kursantów rozpoczynających kurs na prawo jazdy kat. B

Podręcznik zgodny z systemem PSI – ePRAWKO.EU
Platforma Szkolenia Internetowego – www.eprawko.eu

System PSI – nowoczesna forma nauki e-learningu
– 1000 filmów
– 200 animacji
– czytelne opisy
w rezultacie – łatwe przyswajanie wiedzy



L

LIWONA® www.liwona.pl ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa, tel. (22) 867 88 66

AKTUALNOŚCI

4 Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy z Lubelskim Klubem VW Audi

5 Prawo jazdy 2018. Będą duże zmiany.

6 Kupujemy rocznik 2017

8 Pomocna dłoń strażników miejskich

TARI MOORYZACYJNE

9 O targach Warsaw Moto Show 2017

10 Warsaw Moto Show 2017

16 Elektryczna przyszłość motoryzacji

BEZPIECZEŃSTWO

19 Pierwsza pomoc – zobaczyłeś wypadek i co dalej? (cz.2)

22 Opony całoroczne czy zimowe? Co wybrać?

26 Obszarowy system sterowania ruchem ulicznym

29 Krótko i na temat o bezpieczeństwie

EGZAMINATOR

30 Problem z kierunkowskazami. Zatrzymanie w wyznaczonym miejscu·

32 Relacje WORD - OSK. Strach, przeżytek czy pożytek?

34 Skąd się bierze stres kandydata przed i na egzaminie?

37 Lapsus redakcyjno-słowny i ... się narobiło

39 Egzaminator Nadzorujący. Znaki zapytania.

43 Akcja Znicz 2017 - podsumowanie

44 List KSE do Ministerstwa Infrastruktury

46 Konkurs fotograficzny

Andrzej Karpiuk
Redaktor naczelny

Witam
Za oknem zima w pełni a za nami kilka dużych imprez motoryzacyjnych. Przede wszystkim Warsaw Moto Show - największa impreza motoryzacyjna w Europie Wschodniej. 100 tys. m^2 powierzchni wystawienniczej i ponad 1000 pojazdów świadczy o rozmachu i randze imprezy! Kto był, ten miał możliwość obejrzenia polskich premier 10 najnowszych samochodów światowych koncernów, spotkania mistrzów rajdowych, obejrzenia pokazów driftu i stuntu. Kto nie był może choć w części powetować sobie straty i przeczytać relację w naszej gazecie.

Proekologiczne tendencje w życiu społecznym i gospodarczym nie omijają również branży motoryzacyjnej. Na targach Fleet Market można się było zapoznać z ofertą samochodów elektrycznych. Dzisiaj stanowi ona niszową cześć branży ale w zestawieniu z deklaracją polskiego premiera o milionach „elektryków" na polskich drogach do roku 2025 musi zwracać uwagę. Przypomnijmy sobie, jak szybko zmienił się rynek telekomunikacyjny – od budek telefonicznych i „kręconych" telefonów do mini komputerów w naszych dłoniach! Jeżeli tempo zmian w motoryzacji będzie równie szybkie (a mam wielkie przekonanie że będzie) to będziemy świadkami wielkich zmian nie tylko w transporcie (samochody elektryczne i autonomiczne) ale również w globalnej ekonomi – zapotrzebowanie na ropę zmaleje a wzrośnie na pierwiastki ziem rzadkich służących do budowy akumulatorów.

Zapraszam do lektury!

Fot. Jacek Marciocha

Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy z Lubelskim Klubem VW Audi

26. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy już za nami. Celem tegorocznej akcji było pozyskanie środków „dla wyrównania szans w leczeniu noworodków". Przy tej okazji watro również wspomnieć, iż sprzęt medyczny zakupiony dzięki środkom finansowym z fundacji WOŚP pomaga także osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych. Aby podkreślić ten fakt - kierowcy należący do Lubelskiego Klubu VW Audi ustawili ogromne serce ze swoich aut. Tradycja tego przedsięwzięcia sięga 2009 roku. „W tym roku po raz ósmy przygotowaliśmy serduszko ustawione z 50 aut grupy VAG (czyli Audi, VW, Seat, Skoda) w pięknym i symbolicznym miejscu - pod Zamkiem w Lublinie. O godz. 17.00 mogliśmy zobaczyć główny finał serduszka - odpalenie flar oraz włączenie w naszych autach świateł mijania i awaryjnych. Dla zmarzniętych wolontariuszy, którzy pracowali z nami od rana - nie zabrakło oczywiście ciepłych posiłków. Było to udane przedsięwzięcie, które mam nadzieję powtórzymy także za rok" - powiedział, w rozmowie z naszym reporterem Michał Siwek, prezes klubu.

MMM

fot. M. Paśkucki

Prawo jazdy 2018
Będą duże zmiany

Propozycja

W czerwcu tego roku mają wejść w życie nowe przepisy o ruchu drogowym, które nakładają na świeżo upieczonych kierowców nowe, dodatkowe obowiązki. Jedną z najważniejszych zmian w nowych przepisach będzie okres próbny, który ma na celu wzmożoną kontrolę oraz dokształcenie niedoświadczonych kierowców. Ma on trwać dwa lata od momentu uzyskania prawa jazdy i będzie dotyczył kierowców, którzy otrzymają dokument uprawniający do prowadzenia pojazdów po 4 czerwca 2018 r. Ustawodawca wziął zatem po lupę osoby, które po raz pierwszy zdobędą prawo jazdy kategorii B.

Dodatkowe obowiązkowe szkolenia

Pomiędzy czwartym a ósmym miesiącem od momentu uzyskania prawa jazdy, kierowca będzie musiał odbyć obowiązkowy kurs doszkalający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

Przedmiotem zajęć teoretycznych będzie między innymi: przedstawienie czynników wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, problematyka wypadków drogowych oraz psychologiczne aspekty kierowania pojazdem, natomiast szkolenie praktyczne ma uświadomić kierowcy wszystkie niebezpieczeństwa wynikające z nadmiernej prędkości. Szkolenie teoretyczne to wydatek 100 zł, zaś godzinna część praktyczna ma kosztować 200 zł.

Z mniejszą prędkością i zielonym listkiem

Dodatkowo przez okres ośmiu miesięcy od momentu odebrania prawa jazdy, kierowca będzie zobowiązany odpowiednio oznakować pojazd, którym kieruje. Z tyłu i z przodu musi pojawić się słynna nalepka z symbolem „zielonego listka". W obszarze zabudowanym nie będzie mógł przekraczać prędkości 50 km/h (nawet jeżeli znaki drogowe stanowią inaczej), a poza nim - 80 km/h. Na autostradzie i drodze ekspresowej młody kierowca będzie mógł jechać maksymalnie 100 km/h. To jeszcze nie koniec... Przepisem, który budzi spore kontrowersje ma być fakt, że przez pierwsze osiem miesięcy nie będzie można pracować w roli zawodowego kierowcy.

Kosmetyka, czy rewolucja?

Kierowcom, którzy w okresie próbnym popełnią dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, potwierdzone mandatem, bądź prawomocnym wyrokiem sądu, starosta (lub prezydent miasta na prawach powiatu) będzie:

- przedłużał okres próbny o kolejne dwa lata;
- wydawał skierowanie na kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu;
- wydawał skierowanie na badania psychologiczne.

Zdany egzamin to nie koniec nauki bezpiecznego prowadzenia pojazdu

Foto: Mateusz Paśkucki

Nowe przepisy jeszcze nie weszły w życie, a już budzą wiele kontrowersji nie tylko w świecie motoryzacyjnym, ale także w OSK. Czy te zmiany poprawią bezpieczeństwo na polskich drogach? Czas pokaże, miejmy nadzieję, ze tak.

Mateusz Paśkucki

Kupujemy rocznik 2017

Kupno auta z rabatem sięgającym kilku, a czasami nawet kilkunastu tysięcy złotych, to dla wielu potencjalnych nabywców kusząca propozycja. Na takie okazje, już od wielu lat można liczyć na przełomie każdego roku. Reklamy zachęcają atrakcyjnymi promocjami, ale czy w rzeczywistości wszystko wygląda tak kolorowo?

Na początku warto zadać sobie pytanie: dlaczego dealerzy są tacy skorzy do obniżania cen, bądź co bądź, nowych aut? Odpowiedź jest bardzo prosta. Po sylwestrowej nocy samochody automatycznie stają się o rok starsze. Oczywiście na papierze, ale dla statystycznego Kowalskiego to ogromna zmiana. Polacy niezmiennie, od wielu lat, przy wyborze auta z drugiej ręki, w pierwszej kolejności patrzą na wiek i cenę auta – nie na czas jego użytkowania, czyli datę pierwszej rejestracji, nie na przebieg, a tym bardziej na stan techniczny. Efekt? Ten sam egzemplarz w ciągu zaledwie kilku dni, na przełomie grudnia i stycznia, traci na wartości nawet kilkanaście procent! Dla sprzedawców aut to oczywiście realny problem. Jeżeli nie uda im się dość szybko sprzedać egzemplarzy z poprzedniego roku, to z każdym kolejnym tygodniem wartość tych nowych, „rocznych" pojazdów, będzie sukcesywnie malała.

WYPRZEDAŻ JAKO REMEDIUM

Wyjściem z sytuacji jest obniżenie ceny auta (choćby o kilka procent!) i zasugerowanie nabywcom, że to bardzo dobra oferta. Co ciekawe, nie wszyscy producenci poddają się zorganizowanemu rabatowemu szaleństwu. Przy braku takich odgórnych akcji, przygotowanych przez centralne przedstawicielstwa danej marki w Polsce, o ewentualnych obniżkach decydują poszcze-

gólni dealerzy. To z pewnością duża niedogodność dla łowców promocji. Aby dowiedzieć się o potencjalnych zniżkach, należałoby skontaktować się, a najlepiej odwiedzić, przynajmniej kilka punktów. W przypadku firm, które mają względnie niedużą sieć salonów sprzedaży, często oznacza to wizytę w więcej niż jednym mieście. Przykładem mogą być Honda i Volvo. Na szczęście wielu producentów konsekwentnie proponuje obniżki. Dotyczy to nawet koncernów, których auta sprzedają się niemal na pniu – Toyota i Skoda są tego najlepszym przykładem.

Niezależnie od marki i modelu auta, nie warto poddawać się presji wywieranej przez sprzedawców, którzy już od początku stycznia przekonują nas, że proponowana przez nich oferta jest warta grzechu. Przed podjęciem decyzji o zakupie najlepiej policzyć, czy będzie on dla nas opłacalny. Pamiętajmy, obniżki mają na celu ograniczenie strat, jakie ponoszą sprzedawcy w związku z pozornym postarzeniem auta. W przypadku dość kosztownych lub/i bogato wyposażonych wersji, rabat sięgający nawet 10 tys. zł może być dla dealera opłacalny, bo realnie auto straciło na wartości znacznie więcej. Warto o tym pamiętać, udając się do salonu. Zawsze możemy próbować wynegocjować dodatkowe korzyści, np. opcjonalne wyposażenie, które dealer może dołożyć do już wyprodukowanego pojazdu, tańsze ubezpieczy atrakcyjne akcesoria.

ZMIANA WARTY

Na największe zniżki, jeszcze atrakcyjniejsze, niż te przewidziane w cennikach, można liczyć w przypadku aut, które kończą swój rynkowy żywot wśród nowych modeli. Zazwyczaj wiąże się to z wprowadzeniem odświeżonej wersji lub następcy. Niska atrakcyjność schodzącej z rynku konstrukcji, wymusza na sprzedawcach dalszą obniżkę ceny. Przykładem może być Kia Carens, która była tańsza o dodatkowe 5 tys. zł, w porównaniu z ceną wyprzedażową, zarezerwowaną dla wciąż oferowanych modeli.

Na duże zniżki mogą również liczyć amatorzy drogich, bądź niezbyt popularnych modeli. Te pojazdy trudno sprzedać nawet wtedy, gdy są nowe. Niestety, wadą wyprzedaży jest to, że kupujemy auto już skonfigurowane. Część samochodów trafia do dealerów z myślą o klientach flotowych. A tu często liczy się przede wszystkim niska cena. Kupując taki samochód nie mamy co oczekiwać bogatego wyposażenia.

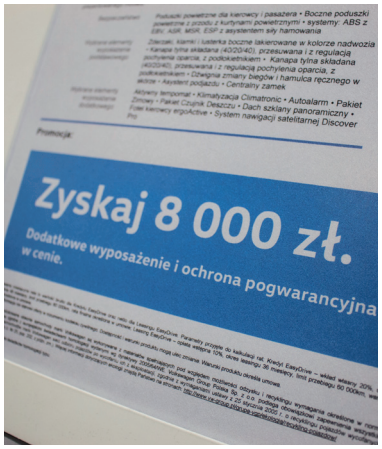
Dziesiątki aut czekają na klienta.

Nowe – ale już stare auto.

KIEDY AUTO Z WYPRZEDAŻY?

Czy zatem warto kupować auta oferowane w noworocznych promocjach? Z pewnością tak, o ile nie planujemy zbyt wcześnie wymienić samochodu na nowy egzemplarz. Kupując pojazd na niemal kilkanaście lat użytkowania, utrata wartości ma o wiele mniejsze znaczenie, bo rozkłada się na długi okres. W takiej sytuacji dużo ważniejszy jest fakt, że auto użytkujemy od początku i dokładnie znamy jego historię. Nie musimy zastanawiać się, czy licznik był kręcony, co w przypadku aut używanych, niestety, jest w Polsce standardem. Kupując auto, które zamierzamy sprzedać po 3–4 latach, trzeba twardo negocjować ostateczną jego cenę lub dodatkowe korzyści posprzedażne. W przeciwnym razie może okazać się, że zniżka, sięgająca nawet kilkanastu tysięcy złotych, nie zniweluje utraty wartości wynikającej z postarzenia się auta o rok.

Mariusz Kamiński



fot. M. Paśkucki

Duży upust - ale ponegocjować warto.

Pomocna dłoń strażników miejskich

Straż Miejska w Świdniku została wyposażona w specjalne urządzenie rozruchowe (booster)

Zima nie jest okresem, w którym każdy kierowca, po wyjściu z domu, może być pewny tego, że ruszy samochodem w zaplanowaną podróż. Mróz, śnieg, wiatr robią swoje i tylko ogrzewany garaż potrafi ochronić auto przed skutkami działania nieprzychylnej aury. Nie każdy jednak zapewnia swojemu autu takie luksusy. A jeździć trzeba. Problem pojawia się, kiedy nasz samochód nie chce „odpalić".

TRAFNY ZAKUP

Wyobraźmy sobie lodowaty poranek. W pośpiechu odśnieżamy auto, próbujemy je uruchomić, a tu akumulator odmawia posłuszeństwa. I co wtedy? Gdzie szukać pomocy? Pomoc drogowa, znajomy mechanik? W tych przypadkach musimy uzbroić się w cierpliwość i mieć przy sobie gotówkę. Jest jednak inny sposób.

Dwa lata temu komendant Straży Miejskiej w Świdniku zdecydował się zakupić specjalne urządzenie do uruchomiania samochodów. Przez pewien czas stało bezużyteczne. Do momentu, gdy nadeszły niskie temperatury. Od grudnia 2016 roku, dzwoniąc pod numer alarmowy straży miejskiej 986, można poprosić załogę patrolu o pomoc w uruchomieniu samochodu, który odmówił posłuszeństwa. Od początku stycznia ub.r. na 77 zgłoszeń, strażnicy uruchomili 63 samochody. Niestety, w pozostałych przypadkach ich pomoc okazała się niewystarczająca. Dotyczyło to głównie pojazdów z silnikiem diesla, w których pomimo użycia specjalnego urządzenia, nie udało się przywrócić dopływu paliwa.

Wieść o tym, że strażnicy pomagają i to bezpłatnie szybko rozeszła się po mieście. - *Na pomoc może liczyć każdy kierowca, który ma kłopoty z uruchomieniem samochodu na terenie gminy Świdnik, a w tym czasie patrol nie ma innego zajęcia* – mówi kierownik Straży Miejskiej w Świdniku, insp. Andrzej Gummieniak. - *Teren gminy jest niewielki. Strażnicy docierają do potrzebującego w kilka minut. Szybka i skuteczna pomoc poprawia nasz wizerunek i wzbudza zaufanie do strażników.*

Strażnik ze sprzętem

Profesjonalny sprzęt dostępny dla wszystkich

POLUBIENIA NA FB DLA STRAŻNIKÓW? TAK!

Michał Wymiatał – strażnik z 5-letnim stażem mówi, że bardzo miło jest pomagać ludziom, którzy okazują swoją wdzięczność. Szczególnie miłe były podziękowania od pań za kierownicą. Nie zdradził nam jednak, w jaki sposób okazywały swoją wdzięczność. Po ukazaniu się na miejskiej stronie internetowej materiału o pomocy niesionej kierowcom przez strażników, po raz pierwszy pojawiły się dla nich „polubienia" na facebooku.

Ci, którzy zazwyczaj kojarzeni są jako bezwzględni egzekutorzy prawa w zakresie naruszenia przepisów o parkowaniu w miejscach niedozwolonych, nagle okazują się potrzebni i przydatni. Ciągle śpieszącym się, na chwilę zatrzymującym się na „zakazie", już nie tylko przysparzają stres tym, że robią swoje. Pomagają, a to każe widzieć ich w innym świetle.

Karneol

O targach Warsaw Moto Show

Maciej Topolski (Public Relations Director)

Na tegorocznej edycji targów - szereg gwiazd motorsportu. Kajetan Kajetanowicz, którego chyba nikomu nie trzeba przedstawiać, pierwsza kobieta, która wygrała rajd Dakar - Jutta Kleinschmidt, znakomity polski zwycięzca Dakaru - Rafał Sonik, Filip Nivette - mistrz Polski, Nicolas „Nic" Hamilton - brat trzykrotnego mistrza świata Formuły 1. Na powierzchni ponad 100 000 metrów kwadratowych ponad 1000 samochodów. Szereg premier bardzo znanych marek - między innymi Volkswagena, Audi, Mercedesa... Do tego mnóstwo pokazów, prelekcji, między innymi, bardzo ciekawy pokaz tuningu, na którym można było zobaczyć, jak auto fabryczne zmienia się nie do poznania – zmienia się w samochodowe dzieło sztuki. Te targi obalają też mit, że motoryzacją interesują się tylko panowie, albo chłopcy. Na Moto Show przyjeżdżają całe rodziny. Przyjeżdżają same panie, sami panowie – cały przekrój społeczeństwa. Można powiedzieć, że motoryzacją interesują się wszyscy bez względu na wiek i płeć. Już teraz zapraszam na przyszłoroczną edycję Warsaw Moto Show. Na pewno przygotujemy kolejne atrakcje, kolejne gwiazdy motorsportu, kolejne premiery, a jest to impreza, która już w tym roku jest wydarzeniem o znaczeniu europejskim - z racji liczby wystawców, powierzchni wystawienniczą i liczby prezentowanych samochodów.

Rozmawiał: Mateusz Paśkucki
Foto: Mateusz Paśkucki

Warsaw Moto 2017

W dniach 27-29 października 2017 roku, w Centrum Targowo-Kongresowym Ptak Warsaw Expo, w warszawskim Nadarzynie, odbyła się już III edycja Międzynarodowych Targów Motoryzacyjnych Warsaw Moto Show. Była to największa impreza tego typu w naszym kraju. Według organizatorów tegoroczna edycja to wydarzenie o znaczeniu europejskim. Wzorując się zatem na największych i najlepszych targach branży motoryzacyjnej w Europie, podczas tegorocznej imprezy zaprezentowano kilka obszarów tematycznych, które swoją ofertę kierują zarówno do klienta biznesowego, jak również indywidualnego. Będąc na targach, postanowiliśmy przyjrzeć się bliżej najnowszej ofercie marki Skoda. W tym celu odwiedziliśmy stoisko dealera tej marki ZIMNY Auto Sp. z o.o., gdzie udało nam się porozmawiać z Panem Michałem Bednarskim - dyrektorem handlowym.

Bezpieczny Kierowca: Miło nam gościć na Warsaw Moto Show 2017. Co ciekawego Skoda może zaproponować w tej edycji targów?

Michał Bednarski: Mamy dzisiaj do pokazania najnowszy model naszego SUVa, jest to następca Yeti - Skoda Karoq. To przedpremiera, gdyż nie było jeszcze oficjalnej premiery tego samochodu, nie mniej jednak na tak dużej imprezie jak Warsaw Moto Show - nie mogło zabraknąć tego auta na naszym stoisku. Już teraz mogą go Państwo zobaczyć i ocenić.

Najnowszy model firmy Skoda

Youtuberzy i dziennikarze, którzy mieli okazję testować to auto mówią, iż nowy Karoq jest pod wieloma względami podobny do znanego już modelu Kodiaq, aczkolwiek w Karoq standard wyposażenia jest zdecydowanie wyższy w swojej klasie, stąd też nieoficjalnie wiadomo, że cena podstawowej wersji tego samochodu będzie oscylowała w granicach 80 tys. złotych. Co możemy powiedzieć o tym modelu? Czym się wyróżnia na tle podobnych SUVów, które oferowała już Skoda?

Na pewno jest to na dzień dzisiejszy najbardziej zaawansowany technologicznie samochód z naszej oferty, chociaż jak wiemy Kodiaq jest już dostępny prawie od roku. To nowe DNA Skody, w którym, następne modele będą podążały. Badania rynkowe, które przeprowadziliśmy (zarówno centrala, jak i dealerzy) dowiodły, iż w tym segmencie potencjalni klienci szukają samochodów bardzo dobrze wyposażonych. Cenią sobie także bezpieczeństwo, dlatego mamy w naszych samochodach już w wersji podstawowej, (która nie jest ani budżetowa, ani przesadnie droga) wszystkie systemy bezpieczeństwa, pomagające w prowadzeniu samochodu, dbające o kierowcę, które oferuje koncern VW. W Skodzie znajdziemy wszystkich tych samych asystentów, co w nowym T-Rocu czy Tiguanie, czyli Lane Assist (asystent toru jazdy, który nie pozwala kierowcy na niekontrolowaną zmianę pasa ruchu), czy aktywny tempomat. Nie zabrakło także systemu Skoda Infotaiment, ściśle związanego z multimediami. Możemy tak naprawdę zrobić z tego samochodu duże przenośne, jeżdżące centrum informatyczne. Tak mógł bym to nazwać.

Nazwa Karoq to połączenie słów samochód – „KAA'RAQ" oraz strzała – „RUQ"

Jeszcze nie było oficjalnej premiery nowej Skody Karoq, a w świecie motoryzacyjnym już krążą plotki, że będzie dostępna także budżetową wersja wyposażenia, tzw. golas. Czy są to potwierdzone informacje?

To są początki, jak wspominałem wcześniej - nie było nawet jeszcze premiery tego samochodu. Do bardzo wąskiego grona trafiły na razie pierwsze egzemplarze. Czy będzie zapotrzebowanie na tzw. wersję budżetowa tego samochodu? W mojej opinii zweryfikuje to rynek. Jesteśmy elastycznym koncernem, zawsze wychodzącym naprzeciw oczekiwaniom klientów. Myślę zatem, że jeżeli będzie takie zapotrzebowanie, to jak najbardziej zaistniejemy także w wersji budżetowej, nie pomijając oczywiście wszystkich systemów bezpieczeństwa, które są przewidziane

Crossover
- nowoczesne wnętrze

dla samochodu i bez których w XXI wieku nie możemy się obyć.

Pozostając w temacie bezpieczeństwa - jakie systemy elektroniczne są według Pana niezbędne? Które z nich najbardziej pomagają kierowcy? Zdania są tutaj bardzo podzielone. Niektórzy mówią, że im więcej systemów elektronicznych, tym lepiej. Inni zaś twierdzą, że wręcz ograniczają one kontrolę kierowcy nad autem. Ja osobiście uważam, że prawda leży po środku, różne samochody testowaliśmy. Co ciekawego, innowacyjnego możemy znaleźć we współczesnych autach - nie tyle w Karoqu, co w całej gamie modeli Waszego koncernu?

Muszę tutaj na wstępie podkreślić jedną ważną rzecz... Wszystkie modele Skody - od najmniejszego CityGo do największego Kodiaqa i Superba, mają w testach Euro NCAP po 5 gwiazdek. To jest naprawdę godne podkreślenia, gdyż każdy nasz model jest skonstruowany tak, aby zapewnił jak największe bezpieczeństwo zarówno kierowcy, jak i wszystkim pasażerom. Jak wiemy, wszystkie *crash testy* są przeprowadzane nie tylko pod kątem kierującego pojazd, ale także pod kątem wszystkich uczestników ruchu drogowego. Bezpieczeństwo to dla nas rzecz priorytetowa i pod tym właśnie kątem są tworzone

Najnowsza Fabia to pojazd elektronicznie bogato wyposażony

nasze auta. Następną rzeczą, która stała się bardzo ważna, jest fakt, iż wszystkie nasze modele są ukierunkowane również na ochronę pieszego podczas wypadku. Mam tutaj na myśli wszystkie systemy, które unoszą maskę i nie pozwalają na bezpośredni kontakt pieszego z pojazdem podczas np. wtargnięcia na jezdnię.

To bardzo innowacyjne. Patrząc wstecz można powiedzieć, że jeszcze kilka lat temu mało kto o tym myślał... Dziś wszyscy wychodzą naprzeciw!

Tak, zresztą niech Pan zobaczy, że jeszcze 10-15 lat temu samochody były po prostu „jak czołgi". Każdy się szczycił, że jak w coś „przyłożył" to jego samochodowi nic się nie stało.

Tak, było podczas różnych kolizji mniej uszkodzeń, a strefy zgniotu można rzec kolokwialnie: czasem działały „na słowo honoru"...

Tak jest! A teraz widzimy, że nawet przy małej stłuczce, nowoczesny samochód jest niejednokrotnie bardzo zdeformowany. Jest to spowodowane tylko i wyłącznie tym, że odpowiednio pochłania on energię kinetyczną. Ta energia rozchodzi się w sposób kontrolowany i nie ma wtedy efektu, że auto oddaje ją podczas zderzenia. Taka jest filozofia tworzenia samochodów przez markę Skoda. Wracając do systemów, to w tym momencie ogranicza nas tylko wyobraźnia. Weźmy, na przykład, taki aktywny tempomat, gdzie każdemu wydaje się, że to nic takiego, a przecież jest on sprzężony z systemem nagłego hamowania. Podczas pojawienia się przeszkody - samochód najpierw nas o niej ostrzega, a później sam wyhamowywuje. Jest to przydatne szczególnie na autostradzie, gdzie możemy nie zauważyć, jak auto przed nami gwałtownie zwalnia. Jak już wcześniej wspo-

mniałem - na uwagę zasługuje też asystent pasa ruchu, czyli Lane Assist. Wiemy, że są różne sytuacje na drodze. On prowadzi samochód między liniami i jeżeli nie jest włączony kierunkowskaz, to nie pozwala przekroczyć linii pasa ruchu. Mamy systemy kontrolujące martwe pole - wszyscy wiemy na czym to polega - w pewnym momencie nie widzi się w lusterku wstecznym bocznym samochodu obok. Gdy zmieniamy pas bez zachowania należytej ostrożności - narażamy się na kolizję. Tutaj ten system też nam bardzo pomaga, ba - nawet nie pozwoli nam przekroczyć linii pasa ruchu podczas jazdy prawym pasem, żeby skręcić w lewo, w przypadku, gdy mamy obok siebie nadjeżdżające auto z tyłu.

Jeszcze chwila oczekiwania...

Nie wspominając już o wszystkich systemach kontroli trakcji, które raczej od dawna funkcjonują już jako standard, aczkolwiek cały czas są ulepszane...

Tak. Są to systemy kontroli trakcji, systemy nagłego hamowania, ABS/ESP nowej generacji, który już zupełnie ewoluował przez te wszystkie lata, od kiedy został wprowadzony... Teraz, we współczesnych autach setki czujników, uwierzcie mi Państwo...setki czujników w sposób ciągły analizują naszą drogę i w ułamkach milisekund podają wszystkie zebrane informacje do systemów kontroli bezpieczeństwa - co się dzieje z samochodem i co w danym momencie należy zrobić.

Wielu ekspertów wskazuje na fakt, iż nawet najlepsza elektronika nie zastąpi umiejętności, doświadczenia i odpowiedniego stanu psychofizycznego kierowcy. Jak Pan uważa - czy kierowcy w dzisiejszych czasach za bardzo zawierzają swoje bezpieczeństwo tym systemom?

...i już można cieszyć oko nowym AudiA8

Nasze systemy bezpieczeństwa są sprzęgnięte z systemem badania zmęczenia kierowcy. Są różne sytuacje na drodze: można na przykład zasłabnąć, można dostać ataku serca... System nagłego hamowania, czy Lane Assist są właśnie połączone z tym urządzeniem, które wykrywa zmęczenie kierowcy. Potrafi rozpoznać fakt, że kierowca przestaje panować nad kierownicą. To bardzo proste działanie. Wystarczy, że jadąc ruszamy cały czas kierownicą, wtedy system wie, że panujemy nad autem. Jeżeli na przykład w pewnym momencie sam Lane Assist zaczyna prowadzić nasz samochód - wówczas dostajemy informacje na temat tego, że coś jest nie tak. Później pojawia się ostrzeżenie sygnałem dźwiękowym, że nastąpi awaryjne hamowanie, gdy kierowca nadal nie reaguje - włączają się wreszcie światła awaryjne i samochód hamuje, żeby nie doprowadzić do kolizji. To jest jedna strona medalu, druga natomiast jest taka, że jeżeli mamy już jakieś urządzenia na pokładzie naszego auta, które przejmują od nas część kontroli, a wręcz część myślenia podczas jazdy, no to wiadomo... im dłużej się tego używa, tym bardziej się temu zawierza. Gdy pierwszy raz wsiadałem do samochodu, który był wyposażony w aktywny tempomat, to bardzo długo przełamywałem się, żeby

Na targach nie zabrakło również ciekawostek motoryzacyjnych

w ogóle sprawdzić, jak ten system tak do samego końca działa, nie byłem do tego przekonany. Teraz widzę po sobie, że jeżdżąc samochodem z aktywnym tempomatem, generalnie już w dziewięćdziesięciu paru procentach oddaje mu tę kontrolę, chociaż wiem, że zawsze są to tylko urządzenia, które mogą ulec awarii, np. może pojawić się błąd któregoś czujników typu radar, czy kamera. Ogólnie widzę, że klienci coraz bardziej ufają tym rozwiązaniom. A czy przez to jest więcej wypadków? Póki co żadnych takich statystyk nie widziałem i nie potrafię się wypowiedzieć na ten temat.

Wszyscy wiemy, że na pewno pomagają...

Na pewno pomagają, nie wspominając już o tych podstawowych, które Pan wcześniej wymienił, a mianowicie ABS i ESP.

Idąc dalej - trzeba przyznać, że ciekawe są też systemy autonomiczne. Przed chwilą była premiera nowego Audi A8L, które potrafi w określonych warunkach „sam jechać". Póki co tylko do 60 km/h, z uwagi na ograniczenia prawne. Producent podczas prezentacji zapewnił nas, że już niedługo będziemy mogli podróżować w tym trybie nawet z prędkością do 130 km/h.

Symulator samochodu na ruchomej platformie - doznania godne XXI wieku!

No tak, tylko ja mówię: zawsze wszystko może ulec awarii i generalnie nie wydaje mi się, że tak do końca jesteśmy na to gotowi, chociaż nasz rozwój cyfryzacji i całej technologii elektronicznej jest bardzo zaawansowany. Już teraz wydaje nam się, ze jesteśmy na bardzo wysokim poziomie. Nie uważam jednak, żebyśmy w tym momencie mogli stworzyć samochód w pełni autonomiczny. Oprócz tego dodatkowo dochodzą jeszcze kwestie prawne, np. podczas kolizji.

Jakie nowe standardy przyniesie 2018 rok?

Od 2018 roku, auta koncernu VW będą wyposażone w taki system, który będzie informował o wypadku. Już teraz we wszystkich nowych modelach, które wychodzą z naszych fabryk, jest montowany „z automatu", natomiast w 2018 nie tyle „z automatu", co pod przymusem prawnym. Mówiąc obrazowo: jedziemy, widzimy, że jest np. wypadek, zgłaszamy się do centrali, centrala się odzywa, mówimy że jest taki i taki wypadek, tutaj i tutaj, podajemy swoją lokalizację w oparciu o technologie GPS i tyle. Jeżeli sami ulegniemy wypadkowi, to czujniki, które są w poduszkach powietrznych i napinaczach pasów bezpieczeństwa dają sygnał do centrali, że nasz samochód uległ wypadkowi, w tym i tym miejscu, jeżeli nie ma z nami kontaktu (centrala odzywa się do nas automatycznie) to wysyłają do nas wszystkie służby, które pomogą.

Na koniec odbiegnijmy trochę od tematu. Przez ostatnie 10-15 lat motoryzacja bardzo się zmieniła. Nikt kiedyś nie powiedziałby, że seryjny silnik benzynowy 1.4 będzie generował moc rzędu 150 koni mechanicznych, a Diesel tej samej pojemności osiągnie 100 KM. Przez wyśrubowane normy spalin EURO 6 silniki Diesla mogą być zupełnie wycofane z rynku

nowych aut (względy ekologiczne). Światowe złoża ropy naftowej kiedyś się skończą. Nie wiadomo do końca, w którym kierunku podąża świat motoryzacji. Są różne koncepcje - od samochodów elektrycznych po wodorowe. We współczesnym świecie auta hybrydowe to już wręcz melodia przeszłości. Czym wg Pana motoryzacja może nas jeszcze zaskoczyć w najbliższej perspektywie kilku lat?

Na pewno będziemy odchodzili od paliw płynnych. Tak jak Pan powiedział - ekologia wymusiła na nas już tak rygorystyczne zabiegi z silnikami Diesla, że wydaje mi się, że na przestrzeni maksymalnie 5 lat - w samochodach osobowych (bo nie mówię tutaj o dużych samochodach ciężarowych) - będą maksymalnie, coraz bardziej eliminowane z rynku. Już teraz mamy zaawansowany AD Blue.

Kiedyś w silnikach wysokoprężnych były tylko katalizatory, potem DPFy, następnie DPFy kolejnych generacji, teraz wreszcie mamy zaawansowany i co ważne - drogi system AD Blue. Normy są coraz bardziej tego dąży, że Diesel może być wręcz zupełnie wycofany z rynku aut osobowych.

Ekonomia już teraz nam to dyktuje, bo jeżeli z 2-litrowego Diesla mamy 150 KM w podstawowym modelu, z naszego koncernu i z silnika benzynowego 1.4 też mamy 150 koni, to przy podobnym stylu jazdy, zarówno Dieslem, jak i benzyną - w ogólnym rozrachunku eksploatacyjnym osiągniemy wynik 1:1.

W najnowszych silnikach benzynowych naszej marki mamy odłączane 2 tłoki. Superbem z silnikiem 1.4 150 KM osiągamy spalanie na trasie poniżej 6 litrów na 100 km. Kiedyś było to nieosiągalne w samochodach dużych gabarytów tej klasy. A w którym kierunku będziemy szli? Patrząc zarówno na nasze zaawansowane projekty, jak również osiągnięcia Tesli, to już widać, że przyszłość motoryzacji będą stanowić silniki elektryczne.

Piękne samochody i piękne kobiety

wyśrubowane. Być może Diesla nie będzie opłacało się produkować... Ponadto - silnik wysokoprężny musi mieć odpowiednią temperaturę pracy i czas, jest więc to silnik typowy do długich tras. Jazda typowo miejska wiąże się z kosztownym serwisowaniem systemów DPF i AD Blue. Jak już wspomniałem wcześniej - wszystko do

Panie Michale, bardzo dziękuję za miłą i ciekawą rozmowę!

3 dni targów Warsaw Moto Show 2017 to ponad 160 000 osób zwiedzających, 231 wystawców, 124 000 m^2 powierzchni, 1304 zaprezentowanych pojazdów, 10 premier samochodowych, 64 polskich i zagranicznych gwiazd oraz 744 akredytowanych dziennikarzy.

Rozmawiał: Mateusz Paśkucki
Foto: Mateusz Paśkucki

Elektryczna przyszłość motoryzacji

Ekologia i ekonomia - te dwa aspekty współczesnego rozwoju zmusiły producentów aut do podjęcia nowych działań. Układy hybrydowe były niegdyś nowoczesnym i drogim wynalazkiem, ale przez lata straciły na znaczeniu. Wszystko za sprawą nowoczesnych aut z napędem elektrycznym - właśnie w tym kierunku podąża współczesna motoryzacja. Podczas targów Fleet Market odwiedziliśmy stoiska różnych marek, aby zapoznać się z bieżącą ofertą dotyczącą aut elektrycznych.

Cena zakupu i zasięg – czyli największe obawy kierowców

Na wstępie watro wspomnieć, że pojazdy z napędem elektrycznym to jeszcze bardzo młody rynek. Dopiero od niedawna widać na drogach pierwsze samochody, które nie są pluginami - czyli tzw. pełne elektryki. Podstawowym problemem, z jakim borykają się tego typu auta, to słabe baterie i co za tym idzie - małe zasięgi. Tak naprawdę z każdym miesiącem pojawiają się nowe modele. Kolejnym problemem tych pojazdów jest ich niestabilna cena na rynku wtórnym, bowiem auta pierwszej generacji już za pół roku mogą być modelowo starsze. Ich zakup jest więc bardzo ryzykowny ze względu na to, że wartość takiego pojazdu bardzo mocno spada, kiedy pojawia się następca. Bardzo dobrym przykładem jest tutaj VW Golf, albo Renault Zoe, gdzie pierwsze samochody miały zasięgi po 150 km - teraz kolejne generacje mają już po 300-400 km, więc ktoś, kto kupi samochód za niemałe pieniądze, powiedzmy za 150 000 zł - za rok będzie miał pod kątem funkcjonalności dwukrotnie gorszy samochód. Jak powiedział jeden z naszych rozmówców: „Jest to duży problem, więc zanim te samochody staną się pełnoprawnymi uczestnikami ruchu i będą tak samo popularne jak auta konwencjonalne - minie trochę czasu".

Frajda z jazdy

Samochód elektryczny daje ogromną frajdę podczas jazdy po mieście. Tak wysoki moment obrotowy i przyspieszenie są bardzo rzadko spotykane w „normalnych" samochodach. Jedynie konwencjonalne auta sportowe posiadają osiągi porównywalne do tzw. ruszenia z kopyta pojazdu elektrycznego. Auto typu BMW i3, czy nawet Renault Zoe daje niesamowitą

Niebanalna technologia...

radość z jazdy. Dodatkowym atutem jest niebanalna akustyka, bowiem auto z napędem elektrycznym ze względu na brak silnika spalinowego jest po prostu bardzo ciche - na tyle, że producenci tych samochodów zastosowali systemy dźwiękowe informujące pieszego o zbliżaniu się bezgłośnego auta podczas powolnej jazdy po mieście.

Auto elektryczne a ładowanie

Aby auta elektryczne były popularne na szeroką skalę potrzebna jest ogólnodostępna sieć szybkiego ładowania. Brak tych stacji jest teraz ogromnym problemem. Dla przykładu: przejechanie z Warszawy do Krakowa wiąże się z tym, że trzeba się zatrzymać w Radomiu, gdzie nie ma prawie żadnej stacji, w Kielcach jest jakaś szansa, no i później modlić się, że wystarczy prądu do Krakowa. Jazda po mieście typu Warszawa nie sprawia takiego problemu. Pojawiły się już pierwsze stacje także w Lublinie, więc już dziś widać jak szybko ta branża się rozwija. Warto także nadmienić, iż samochód elektryczny podłączyć... w domu. To jest rzeczywiście wystarczające, jeżeli ktoś przemieszcza się po mieście tylko do pracy i z powrotem. Wówczas spokojnie wystarczy mu domowe ładowanie.

i...niebanalne auta

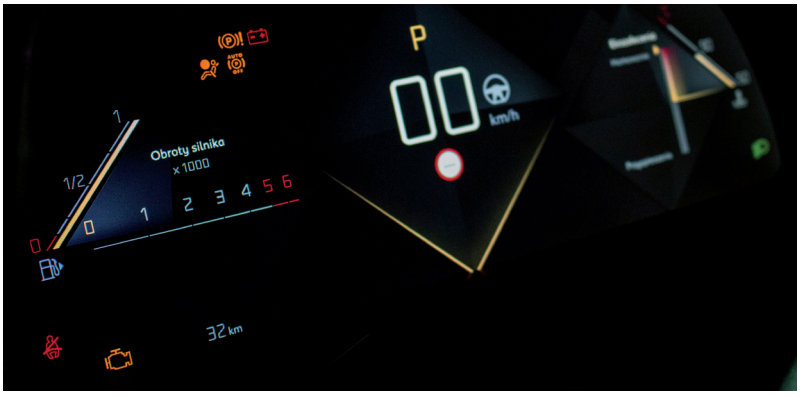
Elektryczny segment C

Obecnie w segmencie kompaktów króluje Hyundai i Nissan. Warto też zwrócić uwagę na Renault, które prezentuje nowy model Zoe. Jest to bardzo ciekawa alternatywa dla tych modeli, które są już obecnie na rynku. Przyjrzeliśmy się jednak najnowszej generacji Nissana Leaf'a, jednego z popularniejszych aut z tego segmentu, które zostało w Polsce wycenione na 139 000 zł. W tej cenie dostajemy na pokładzie silnik elektryczny o mocy 150 KM i 300 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Pojemność baterii wynosi 40 kWh. Deklarowany przez producenta zasięg wg normy NEDC to 378 km na jednym ładowaniu. Możemy się więc spodziewać, że podczas tzw. normalnej jazdy w rzeczywistych warunkach zasięg nowego Leaf'a będzie oscylował w granicach 300 km w cyklu mieszanym. Nissan podaje, że aby naładować auto do pełna przy pomocy zwykłego domowego gniazdka - musimy uzbroić się w cierpliwość i odczekać około 16 godzin. Jeżeli podłączymy Leaf'a do szybkiej ładowarki to naładowanie baterii do 80 proc. potrwa tylko 40 minut. Podstawowa wersja Visia, wyceniona na 139 000 złotych, została wyposażona między innymi w 6 poduszek powietrznych, funkcję informującą o pojeździe znajdującym się w tzw. martwym polu, system ostrzegania i interwencji przy niezamierzonej zmianie pasa ruchu, system rozpoznawania znaków drogowych, tempomat, inteligentny kluczyk I-Key, światła do jazdy dziennej w technologii LED oraz inteligentny hamulec awaryjny z funkcją wykrywania pieszych. Podobnie jak poprzednik - nowy Leaf będzie dostępny w dwóch wersjach. Za jakiś czas do oferty Nissana dołączy Leaf z jeszcze większymi akumulatorami, które jeszcze bardziej wyśrubują zasięg na jednym ładowaniu. Nie bez znaczenia pozostaje też fakt, że ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych przechodzi cały proces legislacyjny, tymczasem lider w segmencie samochodów elektrycznych, jakim jest Nissan zrobił krok w kierunku klientów. Ceny nowego Leaf'a zostały obniżone o wartość akcyzy.

Dystrybutor prądu wygląda podobnie do zwykłych dystrybutorów.

Co więcej - klienci, którzy złożą zamówienia do 31 marca (zarówno osoby prywatne, jak również te prowadzące działalność gospodarczą) otrzymają za darmo kartę RFID do sieci ładowarek Greenway z doładowaniem w wysokości 3100 zł brutto. Taka kwota wystarczy nawet na 2,5 roku korzystania z 32 ładowarek na terenie całego kraju. Do 2020 roku liczba urządzeń tej firmy zwiększy się do 200. Nissan jest nie tylko światowym, ale także polskim liderem w sprzedaży aut z napędem elektrycznym. Marka posiada ponad 50% udziału w tym segmencie, a przez ostatnie lata wyniki sprzedaży wzrosły aż 6-krotnie. Pierwsze egzemplarze Nissana Leaf nowej generacji pojawią się na polskich drogach wiosną. Od momentu rozpoczęcia produkcji (październik 2017) zamówiono już 12 tys. egzemplarzy.

Różne złącza - już nie nalejemy diesla do benzyny.



Elektryczny samochód - „zegary" też elektroniczne.

Jeden panel wyświetla prędkość, obroty, nawigację.

Nawigacja 3D - lepiej się nie da!

Rozwój branży

Dziś auta elektryczne stanowią niewielki odsetek ogółu pojazdów na świecie z wyjątkiem Skandynawii i krajów Beneluksu, natomiast trzeba zwrócić uwagę na jedną rzecz - te samochody są tak naprawdę konwencjonalnymi autami ze zmienionymi układami napędu, zaś po najnowszych premierach widać, że stają się one zupełnie innymi pojazdami. Zaczynają nie tylko inaczej wyglądać, ale także inaczej się prowadzić. Eksperci spekulują, że za 5-10 lat nie będą one w ogóle przypominały tych aut, które jeżdżą teraz. Kolejną rzeczą obok której nie można przejść obojętnie to bardzo duże zainteresowanie tego typu pojazdami, co widzimy na targach typu Fleet Market. Bardzo dużo osób przychodziło na stoiska z pojazdami elektrycznymi i deklarowało, że chce mieć tego typu auta w swojej flocie. Szacuje się, że za 10 lat samochody elektryczne będą stanowiły nawet ponad 20% rynku motoryzacyjnego.

Mateusz Paśkucki
Foto: Mateusz Paśkucki

PIERWSZA POMOC

zobaczyłeś wypadek i co dalej? (część 2)

Każdy z nas na pewno był świadkiem wypadku drogowego i większość z nas widziała jak zachowują się ludzie w takich sytuacjach. Najczęściej na miejscu wypadku drogowego pierwsze pojawiają się osoby postronne, np. inni kierowcy, a dopiero po pewnym czasie odpowiednie służby ratunkowe. Zazwyczaj panuje chaos i nikt za bardzo nie wie, co należy zrobić, a dla poszkodowanych ten czas może okazać się decydujący. Jak reagujemy, kiedy jesteśmy świadkami wypadku, kolizji czy może potrącenia pieszego? Czy jesteśmy w stanie nieść pomoc czy wolimy unikać problemu? Na pewno nie możemy odjechać, tylko musimy udzielić pierwszej pomocy. Co należy zrobić? Zacznijmy od początku…

Oznacz prawidłowo miejsce wypadku

Zanim zaczniemy udzielać pierwszej pomocy, w zależności od sytuacji, należy zatrzymać samochód przed lub za miejscem wypadku oraz **włączyć światła awaryjne**. W przypadku, gdy jest to możliwe lepiej zostawić samochód **przed miejscem zdarzenia**, gdyż automatycznie osłaniasz siebie i miejsce wypadku podczas udzielania pomocy. Następnie ustaw trójkąt ostrzegawczy w odległości od 30 do 100 metrów. Jeżeli miejsce wypadku jest słabo widoczne, ustaw trójkąt odpowiednio dalej. Dodatkowo możesz **otworzyć klapę** bagażnika, ponieważ w ten sposób sygnalizujesz, że coś się stało, a to skłoni innych kierowców do zatrzymania auta (ich pomoc bardzo się przyda).

Zadbaj o własne bezpieczeństwo!

Przed przystąpieniem do czynności ratowania poszkodowanych, musimy zadbać o swoje bezpieczeństwo, ponieważ nasze nieodpowiednie zachowanie może spowodować, że sami będziemy potrzebować pomocy. Przed opuszczeniem swojego auta załóż **kamizelkę odblaskową**, gdyż będziesz widoczny dla innych.

Zbliżając się do pojazdów, które uległy wypadkowi weź **gaśnicę**, którą masz na wyposażeniu swojego pojazdu, **apteczkę** oraz jeśli posiadasz nóż do cięcia pasów lub inne ostre narzędzie, które może go zastąpić. Sprawdź czy pojazd jest stabilny i nie ma niebezpieczeństwa jego przemieszczenia, zachowaj

Szybka ocena miejsca wypadku

szczególną ostrożność, oceń czy nie wycieka z pojazdu paliwo, które może być przyczyną pożaru, spróbuj zatrzymać innych użytkowników drogi, ponieważ możesz potrzebować ich pomocy, aby skutecznie pomóc rannym.

Szybka ocena miejsca wypadku

Pamiętaj, że oceny miejsca wypadku trzeba dokonać bardzo szybko, w zasadzie kilkoma „rzutami oka" wokół i określić, czy jest dla ciebie bezpieczne. Należy zwrócić uwagę czy:

- pojazd nie przewoził niebezpiecznego (np. toksycznego) ładunku,
- nie ma dużych plam benzyny, gdyż mogą okazać się groźne, jeśli w trakcie kolejnych czynności wywołamy iskrę. Koniecznie trzeba, jeżeli tylko jest taka możliwość, wyłączyć zapłon w biorących udział w wypadku samochodach,
- w wyniku kolizji nie doszło np. do przewrócenia się słupa energetycznego i zerwania linii, ponieważ grozi nam to porażeniem!

Jeżeli miejsce wypadku stwarza zagrożenie dla zdrowia i życia, należy ograniczyć udzielanie pomocy do wezwania służb ratowniczych i zabezpieczenia miejsca zdarzenia. W przypadku, kiedy przypuszczasz, że samochód ciężarowy wiózł chemikalia, zwróć uwagę, czy nie ma na nim symbolu w kształcie rombu (może sygnalizować materiały żrące, łatwopalne) lub pomarańczowego prostokąta z kodami substancji niebezpiecznych. Jeżeli zauważysz takie znaki koniecznie zadzwoń pod numer alarmowy 112 lub numer straży pożarnej – 998. Opisz dokładnie znak, a dyspozytor udzieli odpowiednich wskazówek.

Dopiero, gdy masz pewność, że nic ci nie zagraża, podejdź do auta. Jeżeli silnik rozbitego samochodu nadal pracuje, powinieneś go wyłączyć, wyjmując kluczyk ze stacyjki, co pozwoli uniknąć samozapłonu. W nowszych samochodach jest to zbyteczne, bo podczas zderzenia automatycznie zostaje wyłączony zapłon, ale może się zdarzyć, że to nie zadziała.

Potem zaciągnij hamulec ręczny, jeżeli masz do niego dostęp. Gdy są inni świadkowie zdarzenia, włącz ich do udzielania pomocy.

Oceń stan poszkodowanych

Ważne jest, aby wstępnie ocenić wszystkie poszkodowane osoby i zacząć udzielanie pomocy od najbardziej poważnych przypadków. Podejdź do poszkodowanej osoby i spytaj, co się stało. Brak jakiejkolwiek reakcji może oznaczać, że jest nieprzytomna. Wówczas nachyl się i sprawdź, czy oddycha (masz czuć i słyszeć powiew wydychanego powietrza, widzieć unoszącą się klatkę piersiową).

Uwaga! Jeżeli samochód jest wyposażony w poduszki powietrzne, które nie zadziałały w wyniku zderzenia, należy zachować szczególną ostrożność, gdyż głowa ratującego nie powinna się znaleźć między poszkodowanym i kierownicą, czy deską rozdzielczą. Poduszka może nagle wybuchnąć.

Powiadom służby ratownicze

Jeśli nie zostało to zrobione wcześniej, wezwij pogotowie i podaj spokojnie następujące dane: swoje imię i nazwisko, numer telefonu, z którego dzwonisz, miejsce wypadku, jakie pojazdy uległy wypadkowi, liczbę osób poszkodowanych i ich stan, opisz charakter wypadku oraz podaj wszelkie dodatkowe informacje, które mogą pomóc służbom ratowniczym. Należy poczekać na pytania dyspozytora i co bardzo ważne, nie należy rozłączać się do momentu potwierdzenia zgłoszenia wypadku. Połączenia z tymi numerami alarmowymi są bezpłatne.

Ważne numery:

policja – 997

straż pożarna – 998

pogotowie ratunkowe – 999

numer ratunkowy 1– 12

Podejmij czynności ratownicze

Sprawdź, czy istnieje możliwość otwarcia drzwi pojazdu. Jeżeli nie można otworzyć drzwi, zbij szybę, ale uważaj na poszkodowanych. Jeżeli to możliwe zabezpiecz ich przed dodatkowymi urazami (np. przykryj kurtką, kocem). Wyjmij kluczyk ze stacyjki, ale pozostaw w samochodzie, Jeżeli dalsze czynności mogą być zagrożeniem dla Ciebie zaprzestań ich, poczekaj na służby ratownicze.

Jeżeli poszkodowani dają znaki życia, ale są uwięzieni w pojeździe przystąp do udzielenia im pomocy poprzez opatrzenie ran, zatamowanie krwotoków, ustabilizowanie kręgosłupa i kończyn. Kontroluj ich czynności życiowe, oddech i pracę serca. Staraj się zapewnić komfort termiczny w postaci okrycia kocem lub odzieżą oraz opiekę nad poszkodowanymi, a przede wszystkim rozmową staraj się zapobiec pogłębieniu wstrząsu. Czekaj na przybycie ratowników.

Jeśli u poszkodowanych nie możesz wyczuć pulsu lub oddechu ewakuuj ich z pojazdu i przystąp do resuscytacji. Jeżeli nie masz pewności, co do swoich umiejętności w usuwaniu poszkodowanych z pojazdu nie rób tego, nieumiejętne obchodzenie się z poszkodowanym może pogłębić jego urazy. Jeżeli poszkodowany znajduje się poza pojazdem wykazuje oznaki życia, takie jak puls i oddech, ułóż go w pozycji bocznej, opatrz rany i zapewnij komfort termiczny. Zawsze staraj się być opanowany i myśl racjonalnie. Nie spiesz się, jednak pamiętaj, że dla życia poszkodowanych najważniejsze są **pierwsze 4 minuty.**

Ratowanie życia jest najważniejsze

Zwykle świadkowie obawiają się udzielania pomocy ofiarom wypadków z obawy, że mogą

Ratowanie życia jest najważniejsze

zaszkodzić, np. pogłębić uraz kręgosłupa. Rzeczywiście jedną z głównych przyczyn urazów głowy i kręgosłupa są wypadki komunikacyjne. Jednakże trzeba pamiętać o priorytetach – **najpierw ratujemy życie, potem dbamy o zdrowie.**

Bezwzględnie należy wydostać poszkodowanego z pojazdu, niezależnie od potencjalnego urazu kręgosłupa: gdy jest ryzyko eksplozji, pożaru, stoczenia się samochodu ze skarpy; jeśli poszkodowany nie oddycha, nie wyczuwasz tętna i konieczna jest resuscytacja; gdy doszło do krwotoku, którego nie możesz zatamować wsamochodzie.

W pozostałych sytuacjach poszkodowanych zostawia się w samochodzie. Nie ruszaj też z miejsca ofiar wypadku, które leżą na drodze czy poboczu, np. rowerzysty, motocyklisty. Przytomnych poszkodowanych spróbuj uspokoić. Przekonaj ich, aby pozostali na miejscu i nie ruszali się, nawet jeśli uważają, że nic im się nie stało. Wskutek skoku adrenaliny mogą nie czuć bólu, nie zdawać sobie sprawy z obrażeń. Bacznie ich obserwuj. Zdarza się, że stan ofiary nagle się pogarsza (traci przytomność, przestaje oddychać). Czekając na karetkę, opatrz poszkodowanym rany. Staraj się także udzielić wsparcia psychologicznego.

Jak wyciągnąć poszkodowanego z auta

Czasami jest to niemożliwe, bo samochód uległ takim odkształceniom, że poszkodowany jest w nim zakleszczony. Jeśli mamy do niego swobodny dostęp, a nie oddycha lub istnieje niebezpieczeństwo pożaru, starajmy się to zrobić jak najszybciej. Można użyć tzw. chwytu Rautka. Jedną ręką podtrzymujemy podbródek poszkodowanego, a drugą chwytamy za jego rękę, przyciskając ją do klatki piersiowej na dolnej linii żeber. Kładziemy w ten sposób ofiarę wypadku na swojej klatce piersiowej. Dzięki temu zmniejsza się ryzyko pogłębienia urazu kręgosłupa.

Po przybyciu na miejsce wypadku specjalistycznych służb ratowniczych przekaż osobie, która przejęła od Ciebie kierowanie akcją wszystkie niezbędne informacje dotyczące udzielonej pomocy, urazów oraz stanu poszkodowanych.

I jeszcze jedno: **jeśli widzimy wypadek, a na miejscu są już służby ratownicze, jedźmy dalej**. Nie zatrzymujmy pojazdu, nie parkujmy w pobliżu i nie przeszkadzajmy im w wykonywaniu koniecznych czynności. To też jest duża pomoc.

BJ

Opony całoroczne, czy zimowe? Co wybrać?

Całoroczne kontra zimowe - to dylemat niejednego kierowcy o mniej zasobnym portfelu, który mało podróżuje. Coraz łagodniejsze zimy są dodatkowym czynnikiem, który daje do myślenia podczas zakupu ogumienia. Targi Fleet Market 2017, na których byliśmy - były doskonałym miejscem, aby poruszyć ten temat. Postanowiliśmy zatem porozmawiać z Panem Mateuszem Stachowiczem - menedżerem ds. Klientów Kluczowych Floty Samochodów Osobowych i Dostawczych w firmie Goodyear Polska.

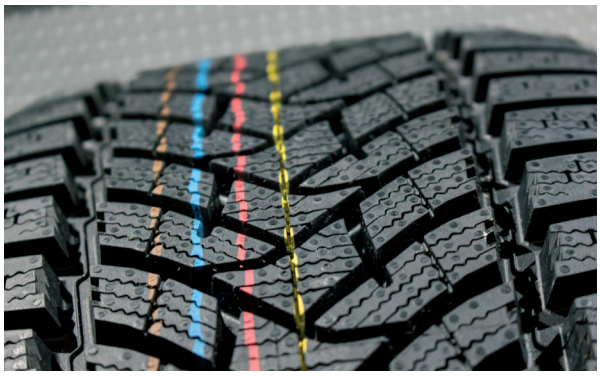
Bezpieczny Kierowca: Na co powinniśmy zwrócić uwagę przed zakupem nowych opon zimowych do auta średniej klasy?
Mateusz Stachowicz: Przede wszystkim zacząłbym od pogody. Jeżeli średnia dobowa temperatura spadnie poniżej 7°C - wówczas powinniśmy zmienić opony na zimowe. Jeśli chodzi o wybór opony - jest to produkt, na który trzeba zwrócić szczególną uwagę, a wszystko jest uzależnione od potrzeb. W chwili obecnej opona wielosezonowa zyskuje na popularności. Ten typ ogumienia jest produktem dedykowanym dla kierowców, którzy pokonują bardzo małe przebiegi, na poziomie np. 5000 kilometrów rocznie - w tym wypadku nielogicznym jest kupowanie opon stricte zimowych.
A propos opon wielosezonowych... Jeszcze kilka lat temu eksperci

wręcz odradzali ten produkt. Czy rozwijacie nadal tę technologię?
Tak, jak najbardziej. W tym momencie - z 5 brandów, które produkujemy, czyli: Goodyear, Dunlop, Fulda, Sava, Dębica - 4 z nich oferują produkt całoroczny. Przede wszystkim zmieniła się technologia produkowania tych opon. Nasze ogumienie całoroczne posiada homologację opony zimowej, a zatem na tych oponach możemy wjechać między innymi do Czech, czy Niemiec.

Bardzo niska kultura pracy to przypadłość większości modeli opon wielosezonowych. Czy nowe produkty Państwa koncernu sprostały temu wyzwaniu?
Kultura naszych nowych modeli z tego segmentu uległa poprawie, przy czym trzeba pamiętać, iż opona wielosezonowa charakteryzuje się budową bardziej zbliżoną do opony zimowej - co też zniechęcało wielu użytkowników z uwagi na jej głośność latem. Teraz to się zmieniło, szczególnie w produktach grupy premium, czyli Goodyeara. Mamy w swojej ofercie bardzo dobry i wygrywający we wszelkich testach model Goodyear 4 Seasons II generacji - bardzo dobry produkt, serdecznie polecam.

Wiadomo, że opony letnie dobrej klasy - jak Goodyear, czy Michelin zużywają się dosyć wolno, nie wspominając już o oponach z segmentu „sport". A jak szybko zużywają się opony wielosezonowe, skoro już o tym mówimy?
Jako osoba, pracująca w branży oponiarskiej oraz jako użytkownik opon podkreślam, że jeśli chodzi o zużycie opon - to jest kwestia „kierowcy i nogi".

Stan techniczny auta nie jest tu bez znaczenia, prawda?
Jeśli chodzi o specyfikację techniczną oraz o to, czy samochód jest sprawny - to jest zupełnie inna sprawa. Gdy jeździmy nowym, sprawnym samochodem z poprawną geometrią, to opony wystarczą na dłużej. Z kolei, gdy samochód jest w złym stanie technicznym, to opony Goodyeara, czy jakiejkolwiek innej marki, można zniszczyć w 5 minut. Można równie dobrze zrobić na nich nawet 100 000 km. Do tego dochodzi kwestia dróg, nawierzchni, sposobu wykonywania manewrów, a przede wszystkim „nogi kierowcy" - to wszystko są składowe zużycia opon, dlatego żaden producent (przynajmniej ja się z tym nie spotkałem) nie deklaruje tego, że na danym ogumieniu można zrobić np. do 100 000 km. Nikt się tego nie podejmie, bo ktoś np. wsiądzie w samochód, zaciągnie hamulec ręczny, przejedzie dłuższą trasę i zniszczy nową oponę, a daleko jej do 100 000 km, prawda? Natomiast porównując je do letnich, to zużywają się szybciej, niemniej ktoś, kto pokonuje małe przebiegi w skali roku - nie będzie praktycznie tego odczuwał.


Tylko nowa opona dobrej klasy gwarantuje pełne bezpieczeństwo w okresie zimowym

Opony Goodyear UltraGrip Performance G1 - flagowy produkt tej marki.

Zimowa kontra wielosezonowa - jakie są podstawowe różnice?
Oczywiście, jeżeli ktoś robi dłuższe przebiegi, ma mieszaną nawierzchnię pod kołami, tylko częściowo jedzie po asfalcie lub potrzebuje wyjechać w góry na narty - no to oczywiście rekomenduję tutaj opony zimowe, których mieszanka jest bardziej miękka, a zatem efektywniej wgryza się w śnieg. Ich odporność na aquaplaning jest znacznie lepsza, niż w oponach całorocznych.

Przeszliśmy w temacie naszej rozmowy do opon zimowych. Co ciekawego proponujecie w sezonie 2017/2018? Czym wyróżniacie się na tle konkurencji takiej jak Michelin, czy Bridgestone?
Jak już wcześniej wspomniałem - jako grupa Goodyear produkujemy 5 brand'ów. Podobnie jak Michelin czy Bridgestone - jesteśmy jednym z niewielu producentów, który posiada w swojej ofercie każdy segment opon, czyli segment premium (Goodyear, Dunlop), klasę średnią (Fulda), oraz opony klasy ekonomicznej (Dębica, Sava). Jeśli chodzi o produkty Goodyeara to gorąco polecam nasz nowy produkt UltraGrip Performance G1. Jest to flagowa opona w naszym portfolio, która wygrała wiele niezależnych testów. Bardzo dobrze zachowuje się zarówno na mokrej, jak również na ośnieżonej nawierzchni i przede wszystkim jest cicha. Sam użytkuję tę oponę i jestem bardzo zadowolony.

Jednym z najczęstszych błędów kierowców jest niedopilnowanie lub niedostosowanie odpowiedniego ciśnienia w kołach do obcią-

Nie tylko jakość gumy, ale także kształt bieżnika na duże znaczenie pod kątem przyczepności opony.

żenia auta, panujących warunków atmosferycznych, itp. Na co jeszcze zwrócić uwagę, aby zachować maksymalną żywotność ogumienia?

Tak jak Pan zauważył, odpowiedni dobór ciśnienia jest bardzo ważny. Wszystkie samochody wyprodukowane po 2015 roku są wyposażone w systemy kontroli ciśnienia w oponach. Są to różne rodzaje systemów – jedne wyświetlają tylko komunikat, inne zaś wskazują rzeczywiste dokładne ciśnienie w kołach. Kolejną sprawą jest składowanie opon - temperatura przechowywania, czy wilgotność mają tutaj ogromny wpływ, zatem nie pozostawiajmy opon na dworze.

Opony bieżnikowane (o niewiadomym przebiegu karkasu), markowe używane (z segmentu premium), czy może nowe z segmentu ekonomicznego (pewne, ale z najniższej półki)? Co według Pana jest najbardziej bezpieczne dla klienta o mniej zasobnym portfelu?

Zawsze, nawet najtańsza opona z segmentu ekonomicznego, ale nowa - będzie lepsza od opony bieżnikowanej. Tak jak Pan powiedział - serce opony bieżnikowanej tkwi w karkasie, który może posiadać mikrouszkodzenia. Trzeba też dodać, iż struktura każdej opony jest zaprojektowana tak, aby wytrzymała tylko jeden przebieg (od wyprodukowania aż do całkowitego zużycia), a nie jego wielokrotność. Ogólnie rzecz ujmując - trend opon bieżnikowanych jest zdecydowanie większy w oponach ciężarowych, natomiast w ogumieniu do aut osobowych jest to niszowy produkt jeśli chodzi o sprzedaż opon. Warto też wspomnieć, że bardzo ważna jest tutaj kwestia technologii bieżnikowania. Ja się spotkałem z klientem, który kupił nowe opony bieżnikowane, po czym delikatnie wjechał na krawężnik i przeciął bieżnik, który się po prostu odkleił. W efekcie musiał dokupić dwie nowe opony, co finalnie przewyższyło koszt zakupienia nowych opon klasy ekonomiczniej. Częściej można się spotkać z oponą używaną, której ja osobiście też nie polecam. Lepiej dołożyć „parę groszy" i kupić sobie taką Savę, czy Dębicę, ale nową, z gwarancją. Jest to opona pełnowartościowa, która zagwarantuje bezpieczeństwo nie tylko kierowcy, ale także innym uczestnikom ruchu drogowego.

Czasem opona w innym rozmiarze jest tańsza, niż ta dedykowana przez producenta auta. Co Pan myśli o tzw. „tabeli zamienników"? Czy stosowanie innych rozmiarów opon ma duży wpływ na właściwości trakcyjne pojazdu?

Jeśli chodzi o właściwości trakcyjne - nie powinno mieć to wielkiego wpływu. Oczywiście tak jak Pan powiedział - każdy samochód ma homologację na dany rozmiar ogumienia lub na kilka tych rozmiarów w zależności od wersji wyposażenia. Szersza opona to większa przyczepność (bo więcej bieżnika trzyma się drogi), ale tym samym większe opory toczenia i wyższe zużycie paliwa. Lepsze hamowanie, ale i szybsze zużywanie się hamulców. Oczywiście w branży oponiarskiej stosuje się tzw. „zamienniki". Praktyka pokazuje, że na zimę stosuje się oponę węższą i wyższą. Są tabele, kalkulatory które to wszystko wyliczają.

Są to tzw. „kalkulatory konwersji zamienników". Warto też wspomnieć, że jeżeli założy się oponę niezgodną z homologacją producenta lub źle dobraną według „kalkulatora konwersji zamienników", wówczas może mieć to wpływ na sprawy związane z ubezpieczeniem pojazdu, a w skrajnych przypadkach nawet z utratą gwarancji pojazdu, nie wspominając o innym zużyciu zawieszenia, jakie przewidział producent czy przekłamaniach licznika. To są właśnie najczęstsze problemy związane z niewłaściwym doborem ogumienia, a jeżeli dodamy jeszcze do tego na przykład takiego producenta jak BMW, który homologuje swoje pojazdy na opony typu „run on flat", gdzie nie ma koła zapasowego i nie założy się tej właściwej dedykowanej opony, gdzie zawieszenie i felgi są do tego przystosowane, no to mamy potem już duży problem.

Na koniec poruszmy temat braku koła zapasowego we współczesnych autach. Moja osobista sytuacja z życia wzięta mówi mi coś na ten temat, a mianowicie uszkodzenie profilu opony o długości około

Opony Fulda dedykowane dla kierowców o mniej zasobnych portfelach są dobrą alternatywą cenową przy zachowaniu dobrej jakości.

10cm i zestaw naprawczy w bagażniku... Na tak duże uszkodzenie opony, pianka uszczelniająca rzecz jasna nie pomogła. Trzeba było jechać drugim autem około 80 km do domu po drugie koło. W większości nowych modeli aut już od dawna nie ma na wyposażeniu pełnowartościowych kół zapasowych. Jak Pan ocenia niezawodność zestawów naprawczych, czy technologii „run on flat"? Czy warto temu zawierzać? A może zainwestować w małe koło dojazdowe?

Zawsze pełnowymiarowe koło zapasowe, czy też to małe dojazdowe - jest to opona z felgą, którą łatwo można założyć i - wprawdzie z mniejszą prędkością, ale bezpiecznie i pewnie - dojechać do miejsca docelowego. Jak Pan słusznie zauważył - jeżeli mamy na wyposażeniu jedynie zestaw naprawczy i duże uszkodzenie (np. przecięcie bieżnika), wówczas musimy jechać po nową oponę, albo zabierać samochód na lawetę. Przy małych uszkodzeniach (np. przebicie bieżnika) pianka i kompresor z zestawu spełnią swoje zadanie, uszczelnią nam oponę od środka, co pozwoli dojechać do celu. Technologia „run on flat" jest to najlepsze rozwiązanie, dlatego, że nawet przy utracie 100% ciśnienia opona z racji swojej budowy utrzyma felgę i można nią dojechać do najbliższego serwisu, oczywiście określoną liczbę kilometrów (najczęściej do 50 km) i z prędkością nie większą, niż 60 km/h, natomiast ma to też taki minus, że tych opon się nie naprawia.

Reasumując, w przypadku rozwiązania typu „run on flat", po „złapaniu gumy", dojedziemy do najbliższego serwisu wulkanizacyjnego. Producenci nie zalecają jednak naprawy tych uszkodzonych opon, podobnie jest z ogumieniem tzw. „ultra high performance", z indeksami prędkości powyżej V.

Dziękuję bardzo za rozmowę.

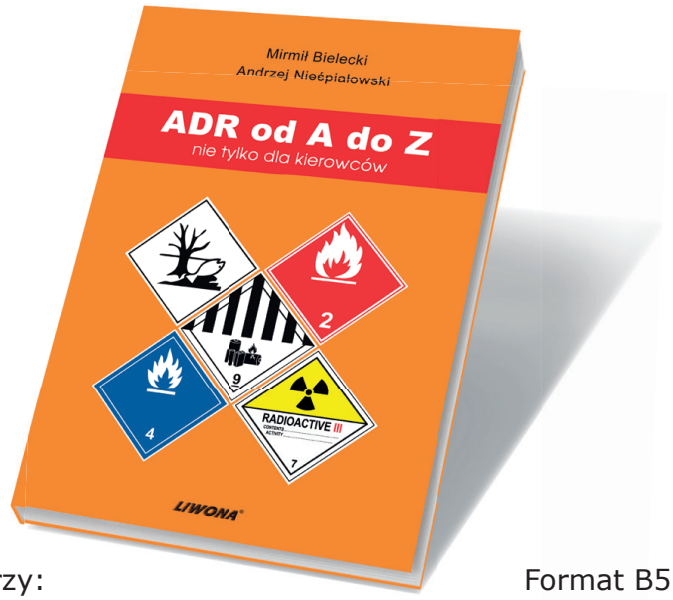
Dziękuję.

Rozmawiał: MMM
Foto: Mateusz Paśkucki

Czy towary niebezpieczne są naprawdę niebezpieczne?

Przewóz towarów niebezpiecznych
to bardzo prosta sprawa
wystarczy solidna porcja nauki zawarta w książce

ADR od A do Z nie tylko dla kierowców



Autorzy:
Mirmił Bielecki
Andrzej Nieśpiałowski

Format B5
416 stron
cena 40 zł brutto

Książka ***ADR od A do Z nie tylko dla kierowców*** to najnowsza publikacja omawiająca podstawowe reguły dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych po drogach transportem samochodowym.

Publikacja zawiera m.in.:
- opisy najczęstszych nieprawidłowości,
- porady praktyczne,
- podsumowanie doświadczeń zdobytych przez autorów,
- szczegółowe omówienie taryfikatora kar nakładanych na kierowców i uczestników przewozu ADR – **Nowość!**

Zapraszamy do składania zamówień:
www.liwona.pl, liwona@liwona.pl, tel. 22/867 88 66

Obszarowy system sterowania ruchem ulicznym

Dzisiejsze miasta potrzebują kompleksowych metod zarządzania ruchem miejskim. Poniżej przykład nowoczesnych rozwiązań z Łodzi.

Lata 70 XX wieku

W latach 70. dwudziestego wieku, w Łodzi przebudowano ulice Mickiewicza, Główną oraz Armii Czerwonej. Wyburzono, po stronie północnej, kamienice i utworzono szeroką dwujezdniową arterię o kilku pasach ruchu dla danego kierunku. Przecinała ona miasto na pół ze wschodu na zachód. Łączyła ze sobą dwa duże osiedla, które były w ówczesnych czasach sypialniami mieszkańców Łodzi. Na tejże arterii postanowiono usprawnić ruch pojazdów. Miało to polegać na wykorzystaniu, tak zwanej zielonej fali, czyli takim ustawieniu długości wyświetlania się zielonego światła, aby pojazdy jadące w obydwu kierunkach, pokonując odcinki między skrzyżowaniami z określoną prędkością, nie zatrzymywały się na kolejnych skrzyżowaniach z powodu czerwonego światła. Natomiast ruchem na ulicach poprzecznie dochodzących do tej drogi nikt się specjalni nie przejmował. Było to, jak na ówczesne czasy, rozwiązanie dość nowatorskie, chociaż dziś, jak spojrzymy na tamtą organizację ruchu, dosyć proste. Rozwiązanie to polegało na jednakowym tzw. stałoczasowym ustawieniu zegarów sterujących zielonym światłem na skrzyżowaniu. Doliczając do tego czas dojazdu do kolejnego, z sugerowaną prędkością 40, 50 czy 60 km/godz., o czym informowały specjalne wyświetlacze, zegary uruchamiały tzw. „zieloną falę".

Współcześnie

Po czterdziestu latach dokonano kolejnej przebudowy tej trasy. Dzięki budowie nowoczesnego dworca kolejowego Łódź Fabryczna, dokonano przebudowy kilku ulic w centrum miasta. Postanowiono również, że w związku z tym, należy zreorganizować ruch w mieście, dostosowując go do tendencji ogólnie stosowanych w dużych aglomeracjach europejskich. Zdecydowano wówczas, że ruchem na skrzyżowaniach będą sterować systemy komputerowe. W tym celu, w Zarządzie Dróg i Transportu, powołano do życia Centrum Sterowania Ruchem, a cały system nazwano Obszarowym Systemem Sterowania Ruchem w skrócie OSSR.

Poprosiliśmy Michała Gogolewskiego, kierownika Wydziału Inżynierii Ruchu i Sterowania Ruchem z Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi, aby opowiedział nam o kształcieOSSR, jego wdrażania oraz ustawiania priorytetów dla tego ruchu.

Obszarowy System Sterowania Ruchem został wprowadzony w Łodzi jesienią 2015r., jako element inwestycji polegającej na modernizacji Trasy W-Z. Łódzki Inteligentny System Transportowy ITS pracuje na kilku płaszczyznach i ma służyć przede wszystkim komunikacji zbiorowej, przy jednoczesnym korzystnym wpływie na organizację ruchu samochodowego. Wprowadzony system jest jednym z największych tego typu rozwiązań obejmujących ponad 250 skrzyżowań w mieście. Tak duża skala projektu pozwala na kompleksowe zarządzanie sygnalizacją świetlną poprzez optymalizację rozwiązań dla ciągów komunikacyjnych w mieście, a także indywidualnych przypadków.

Celem wprowadzenia takiego systemu była chęć poprawy warunków ruchu na poszczególnych korytarzach transportowych w mieście, co bez udziału systemu funkcjonującego w sposób obszarowy i dynamicznie dostosowującego się do natężenia ruchu pojazdów, nie byłoby możliwe.

Kamery i detektory

Optymalizacja ruchu drogowego w systemie odbywa się poprzez:
- komputery pokładowe, znajdujące się w każdym pojeździe komunikacji publicznej, umożliwiające śledzenie oraz wcześniejsze wykrycie pojazdu przed jego dojazdem do skrzyżowania. Urządzenia umożliwiają nadawanie priorytetu wskazanym pojazdom.
- detektory w jezdniach (pętle indukcyjne) na skrzyżowaniach, które wykrywają obecność samochodów na każdym pasie, tym samym meldując potrzebę nadania sygnału zielonego, a dzięki funkcji pomiaru czasu ich zajęcia, dokonywany jest właściwy dobór czasu trwania światła zezwalającego.
- kamery ANPR rejestrujące przejazd pojazdów które pozwalają na obliczenie średniego czasu przejazdu na poszczególnych odcinkach i przekazanie tych informacji na tablice przy najważniejszych skrzyżowaniach.
- drugi typ kamer (wizyjna) daje możliwość podglądania na żywo sytuacji na łódzkich ulicach,
- system informowania kierowców o zdarzeniach drogowych za pomocą 9 tablic zmiennej treści, zamontowanych na głównych wlotach do miasta.

Pętle indukcyjne zainstalowane w asfalcie przed skrzyżowaniami.

Kamery ANPR obliczające czas przejazdu pojazdów na poszczególnych odcinkach drogi.

Kamera wizyjna do podglądu w czasie rzeczywistym ruchu drogowego.

Którędy jechać aby unikną stania w korku? Podpowiedź na tablicy.

Komunikacja miejska - uprzywilejowana

Jedną z głównych zasad działania systemu ITS jest opracowanie rozwiązań, aby na odcinkach, gdzie to jest to tylko możliwe, wprowadzać priorytet dla publicznej komunikacji

miejskiej. Sterowniki zamontowane w pojazdach MPK, zarówno tramwajach jak i autobusach, dają możliwość zdalnego podglądu, w którym miejscu jest dany pojazd. Na przystankach tramwajowych zamontowano Tablice Informacji Pasażerskiej, informujące, w jakim miejscu trasy jest tramwaj i wyliczenia, jaki realnie czas zajmie mu dojazd do przystanku. Informacje te przekazywane są również do aplikacji mobilnych i internetowych pasażerów.

Funkcja priorytetu stosowana jest wyłączenie po wnikliwym przeanalizowaniu sytuacji ruchowej dla danego odcinka drogi lub skrzyżowania, zawsze w sposób indywidualny. Funkcja ta daje wiele możliwości dla programisty, tj. zastosowanie jej dla konkretnej linii, pojazdu, skrzyżowania, wlotu bądź wartości opóźnienia rzeczywistego. Sposób priorytetowania ustawiany jest na podstawie wniosków wyciągniętych przez inżynierów ruchu i dlatego nie na wszystkich skrzyżowaniach została ona zastosowana.

Długość fazy zielonego światła dla poszczególnych kierunków ruchu jest uzależniona od bieżącego natężenia ruchu i dobierana w czasie rzeczywistym przez system. Oznacza to, że w jednym cyklu sygnalizacyjnym, długość światła zielonego będzie inna niż w następującym. Zamontowane przy linii zatrzymania pętle indukcyjne, mierzące czasy odstępu pomiędzy kolejnymi obecnościami pojazdów, będą w sposób optymalny dobierać czas wyświetlania sygnału zielonego. Ponadto zainstalowane w jezdni dodatkowe pętle, umieszczone kilkadziesiąt metrów przed wjazdem na skrzyżowanie, informują sterownik sygnalizacji o zbliżającym się pojeździe w trakcie trwania fazy i w razie takiej możliwości sygnał zostanie wydłużony o czas niezbędny do bezpiecznego wjazdu na nie, bez gwałtownego hamowania. Na wlotach podporządkowanych oraz bezkolizyjnych lewoskrętach zostały zamontowane pętle indukcyjne wykrywające zarówno rowerzystów, jak i motocykle i skutery.

Pomyślano też o rowerzystach

System OSSR to także udogodnienia dla ruchu rowerowego. Na wszystkich przejazdach rowerowych, wzdłuż kierunku podporządkowanego sterowanych sygnalizacją świetlną, specjalne czujniki radarowe będą wykrywały obecność rowerzystów. Rowerzyści nie będą już musieli szukać ręcznych przycisków w oczekiwaniu na zielony sygnał. Takie rozwiązanie jest o wiele skuteczniejsze niż dotychczas stosowane w niektórych miejscach kamery. Detektory dotykowe stosowane są wyłącznie jako awaryjny sposób meldowania rowerzysty.

Wszystkie te rozwiązania zostały zaimplementowane w jeden system, połączony z Centrum Sterowania Ruchem, gdzie znajdują się stanowiska operatorskie nadzoru nad systemem.

Umożliwia to pracownikom Centrum Sterowania Ruchem na bieżące działania w zależności od potrzeb czy to zmieniającego się dobowego natężenia ruchu czy sytuacji awaryjnych, jak rozładowanie zatorów drogowych spowodowanych nieprzewidzianymi sytuacjami jak kolizje, wypadki, awarie sieci znajdujących się pod drogami, przejazd pojazdów uprzywilejowanych, kolumn pojazdów czy uprzywilejowanie ruchu w danym momencie dla rowerzystów czy kolumn pieszych.

Operatorzy w CSR korzystają również z innych ogólnie dostępnych systemów kamer cyfrowych, jak te umieszczone w wielu punktach miasta przez telewizję kablową.

Całość tych nowoczesnych roiązań daje spójny system w zarządzaniu ruchem na drogach. Z każdym rokiem samochodów na drogach przybywa i nowe możliwości w zarządzaniu ruchem pozwalają na pogodzenie interesów wszystkich jego uczestników.

Ponadto, wszelkie zmiany organizacji ruchu, jak wdłużanie faz sygnalizacyjnych dla danego potoku, zmiany natężenia ruchu w poszczególnych okresach dobowych są na bieżąco rejestrowane w systemie i porównywane z dotychczasowym wprowadzonym oprogramowaniem.

Czujnik radarowy automatycznie wykrywający zbliżającego się rowerzyste.

Do ciekawostek interesujących kierowców można tu zaliczyć kamery ANPR, które oprócz możliwości odczytania napisów z tablicy rejestracyjnej zapisują również prędkość przejeżdżającego pojazdu. Zapisy te są przechowywane na dyskach przez określony czas. Można dzięki nim prześledzić trasę danego pojazdu a także prędkość, z jaką poruszał się po mieście.

System w liczbach

Na wszystkich 250 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną są zamontowane pętle indukcyjne.

- Rozwiązania systemowe wprowadzono na 104 skrzyżowaniach.
- Na 53 skrzyżowaniach wprowadzono priorytet względny, skracający poszczególne fazy na skrzyżowaniu i uruchamiający zielone światło dla tramwaju.
- Na 8 skrzyżowaniach jest priorytet bezwzględny, na którym pomijane są wszystkie inne kierunki, aby dać zielone światło dla komunikacji miejskiej.
- Dodatkowo funkcjonuje koordynacja na 33 skrzyżowaniach, oraz 10 miejsc, gdzie mamy krótki cykl świateł.

Zdzisław Maciągowski
fot. Zdzisław Maciągowski

Fot: Mateusz Paśkucki

fot. M. Paśkucki

Krótko i na temat o bezpieczeństwie

Maciej Wisławski to jeden z najbardziej utytułowanych rajdowców w Polsce. Swoją karierę rozpoczynał od startów w 1973 roku za kierownicą Syreny 104. Rok później zdobył tytuł najlepszego rajdowca za kierownicą Wartburga, w Mistrzostwach okręgu warszawskiego. Od połowy lat 70. startuje w rajdach jako pilot. Pilotował bardzo znanych polskich kierowców, między innymi Henryka Manderę, czy Andrzeja Lubiaka. W 1988 roku pierwszy raz wystartował obok Krzysztofa Hołowczyca Polonezem 1600. To właśnie z nim zdobywał swoje największe sukcesy. Dwa razy w karierze - w 1995 i 1996 roku wygrał razem z Hołowczycem Mistrzostwo Polski, jadąc Toyotą Celicą ST185. W 1997 Hołowczyc i Wisławski zdobyli tytuł Rajdowego Mistrza Europy (Subaru Impreza 555). Rok później wystartowali Subaru Imprezą WRC w Rajdowych Mistrzostwach Świata w Rajdzie Argentyny i zajęli tam 7. miejsce w klasyfikacji generalnej oraz 1. w kategorii Teams Cup. Od 2002 roku Wisławski przestał już jeździć w autach typu WRC i przesiadł się do aut z grupy N i S1600, gdzie pilotował m.in. Leszka Kuzaja i Sebastiana Frycza. Od 2003 roku był pilotem Macieja Lubiaka w Mitsubishi Lancer Evolution Gr. N. Od Rajdu Elmot-Remy 2007 pilotował Kajetana Kajetanowicza i Radosława Type. Obecnie jeździ u boku Macieja Lubiaka. Mieliśmy okazję porozmawiać chwilę z Panem Maciejem podczas tegorocznej edycji Rajdu Nadwiślańskiego.

Panie Macieju, jest Pan autorytetem w dziedzinie motoryzacji, można powiedzieć - żywą legendą. Jak Pan ocenia w ogóle bezpieczeństwo w Polsce? Czy kierowcy są świadomi tego, co robią na drodze? Jak Pan się odnosi do umiejętności polskich kierowców ogółem?

Maciej Wisławski: Uważam, że poziom polskich kierowców pozostawia bardzo wiele do życzenia. Twierdzę, iż należałoby jak najszybciej: po pierwsze - zmienić metodykę nauczania na kursach prawa jazdy, po drugie - wprowadzić dla młodzieży, w szkole średniej, przedmiot „Wychowanie komunikacyjne", czyli naukę o tym, co to jest w ogóle uczestniczenie w ruchu drogowym. Chociaż raz w tygodniu, a może raz na dwa tygodnie, czy w ramach godziny wychowawczej - nie wiem, ale należałoby to zrobić, dlatego, że w tej chwili w Polsce zauważyliśmy ogromny, podkreślam - ogromny wzrost natężenia ruchu drogowego. Kiedyś było na drogach o wiele luźniej.

Było zdecydowanie mniej samochodów.

To jest bez porównania. Jesteśmy na jednym z czołowych miejsc w Europie, jeżeli chodzi o ilość samochodów na 1000 mieszkańców (około 500 samochodów na 1000 mieszkańców), także naprawdę - przez to zagęszczenie aut na polskich drogach - zrobiło się bardzo niebezpiecznie. Następna sprawa - uważam, że bardzo wiele do życzenia pozostawia bagatelizowanie skupienia, jakie powinno być w samochodzie, włączania wyobraźni. Ludzie nie zdają sobie sprawy z tego, że przez jedną sekundę przy 60 km/h - tylko, więc jest to naprawdę dosyć wolno - przejeżdżają około 17 metrów, a przez 17 metrów bardzo wiele na drodze może się wydarzyć. Uważam, że to co powiedziałem, to są takie najważniejsze kanony, na które należałoby zwrócić uwagę, w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Rozmawiał: Mateusz Paśkucki

Problem z kierunkowskazami. Zatrzymanie w wyznaczonym miejscu.

Kierunkowskaz

Kierunkowskazy używane są przez kierujących w celu poinformowania innych uczestników ruchu o swoich zamiarach.

A te zamiary to generalnie dwa przypadki:

1. Zmiana kierunku jazdy (skręt w lewo, w prawo i zawracanie).
2. Zmiana pasa ruchu (omijanie, wyprzedzanie).

Problem

Problemy wynikają z faktu, że zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku, są to te same światła zewnętrzne pojazdu? Nie zawsze uczestnicy ruchu są pewni, jaki manewr chce wykonać kierujący, który właśnie włączył kierunkowskaz.

Przyczyna niewłaściwej interpretacji zasad sygnalizowania manewrów wynika bądź to z różnego doświadczenia kierowców, różnic w szkoleniu (na przestrzeni lat zmieniały się zasady), różnic w interpretacji przepisów czy też niedostatecznej znajomości obowiązujących przepisów. Pojazd samochodowy wyposażony jest w światła zewnętrzne, które z jednej strony pomagają kierowcy w poprawie widoczności w trakcie jazdy, ale w większości jednak informują o nas i naszych zamiarach innych uczestników ruchu.

Ponieważ lista sytuacji czy manewrów na drodze, które powinno się sygnalizować jest bardzo długa, nie ma możliwości, aby każdemu z nich przypisać odpowiednie światła. Dlatego też, pewne podobne manewry czy sytuacje zostały pogrupowane. I tak na przykład światła hamowania informują o zwolnieniu tempa jazdy oraz o zatrzymaniu. A kierunkowskazy?

Przykład

Przykład niech będzie zadanie egzaminacyjne - zatrzymania pojazdu na jezdni w wyznaczonym przez egzaminatora miejscu.

Generalnie wydawałoby się, że zadanie proste, wręcz banalne, ale..., jak to wygląda na egzaminie?

Różnice w sposobie wykonania tego zadania są znaczne: jedni używają kierunkowskazu prawego przed zatrzymaniem się, drudzy używają kierunkowskazu lewego przed ruszeniem, inni używają prawego przed zatrzymaniem i lewego przed ruszeniem, jeszcze inni używają kierunkowskazów gdy nikt za nimi nie jedzie. A tych sposobów jest jeszcze kilka.Należy tu przypomnieć, że w zasadzie wszyscy ci kierujący są to kandydaci na kierowców, tuż po kursie na prawo jazdy, przeszkoleni właśnie przez ośrodki

szkoleniowe. A jednak występują diametralne różnice w wykonaniu tego manerwu, obowiązkowego zadania egzaminacyjnego.

Pytanie

Czy te sposoby wykonania, sygnalizowania wspomnianego zadania mają wpływ na bezpieczeństwo jazdy?

Należy sobie zadać pytanie: co sygnalizuje stojący pojazd na jezdni z włączonym kierunkowskazem lewym bądź prawym? Nie ma tam skrzyżowania (w takim miejscu zatrzymanie jest zabronione), może jest w pobliżu jakiś wjazd czy możliwość zjechania z drogi, ale on nigdzie nie zjeżdża, nie wjeżdża lecz po prostu stoi. Zatem, jeśli nie jest to zmiana kierunku, jest to drugi przypadek używania kierunkowskazów, czyli zmiana pasa ruchu. A jeśli tak, to co powinni zrobić inni kierowcy:

1)jeśli jest to prawy kierunkowskaz przed zatrzymaniem, kierowca pojazdu jadącego z tyłu zwalnia i czeka, aż manewr zostanie wykonany i wówczas będzie mógł on spokojnie kontynuować jazdę. A tu niespodzianka, gdyż kierunkowskaz działa, ale pojazd nigdzie nie zjechał, tylko po prostu się zatrzymał;

2)jeśli chodzi o lewy kierunkowskaz przed ruszeniem to kierowca nadjeżdżający z tyłu zwalnia i ostatecznie się zatrzymuje, gdyż nie jest pewny co jest sygnalizowane? Doświadczenie mu podpowiada, że kierujący stojącego przed nim pojazdu chce skręcić w lewo, więc nie wolno mu go wyprzedzić czy ominąć z lewej strony a z prawej nie ma miejsca na ominięcie.

Wprowadzenie w błąd

W obu przypadkach kierunkowskazy zatem używane podczas zatrzymania na jezdni wprowadzają w błąd innych kierujących, gdyż:

„Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru”,

a tu nic takiego nie następuje!

Rozwiązanie

Jak zatem powinien być sygnalizowany manewr zatrzymania?

Najprościej jak to możliwe - najpierw wciskamy odpowiednio wcześnie hamulec i stopniowo zbliżamy się możliwie blisko krawędzi jezdni!

Jest to wystarczająca informacja dla innych kierujących, co zamierzamy zrobić. Jeśli wszystko odbywa się płynnie, nie gwałtownie, to uważny kierowca z łatwością odczyta intencje kierującego pojazdem jadącym przed nim. Jeśli natomiast jadący z tyłu nie utrzymuje właściwego odstępu (jedzie „zderzak w zderzak”) albo nie jest wystarczająco skoncentrowany na jeździe ... sam sobie jest winien, że nie potrafi właściwie ocenić intencji poprzedzającego go kierowcy!

Światła hamowania, połączone z usytuowaniem pojazdu na jezdni są w zupełności wystarczającą i jednoznaczną informacją o zamiarze zatrzymania się!

Ponownie ruszenie powinno nastąpić z zachowaniem ostrożności tak, aby nikomu nie utrudnić jazdy czy wykonania manewru omijania. Prawo o ruchu drogowym nic nie wspomina o sygnalizowaniu manewru włączania się do ruchu!

„ 1. Włączanie się do ruchu następuje przy rozpoczynaniu jazdy po postoju lub zatrzymaniu się niewynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego (...)

2. Kierujący pojazdem, włączając się do ruchu, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu”.

Włączenie kierunkowskazu lewego i oczekiwanie na możliwość ruszenia nie tylko prowokuje, ale wręcz zmusza innych do zatrzymania się. Czy nie powinno zatem być potraktowane przez egzaminatora jako forma wymuszenia pierwszeństwa - czyli **wynik negatywny z przerwaniem egzaminu?!**

Wszelkie inne sposoby informowania kierowców o zatrzymaniu czy kontynuacji jazdy są nadinterpretacją i w konsekwencji prowadzą do niewłaściwego odczytywania naszych intencji, czynią zamieszanie na drodze i prowadzą do obniżenia bezpieczeństwa.

Egzamin

Ucząc zasad bezpiecznego poruszania się po drogach kandydatów na kierowców, instruktorzy muszą mieć na uwadze to, że jeśli ich kandydat na kierowcę wykonał zadanie w sposób wyuczony przez nich i wynik był pozytywny nie oznacza to jednocześnie, że manewr został wykonany prawidłowo. Egzaminator na pewno przerwie egzamin i ustali wynik negatywny tylko w przypadku nieustąpienia pierwszeństwa podczas ruszania lub spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa.

W przypadku innych nieprawidłowości przy wykonywaniu tego zadania egzaminator najczęściej pouczy, zasugeruje, omówi to zadanie, a następnie wyda polecenie powtórzenia. Jeśli zdający zastosuje się do sugestii egzaminatora i zadanie to tym razem wykona prawidłowo, zostanie ono zaliczone.

Ale czy przyszły kierowca będzie miał w nawyku to, czego się nauczył podczas 30 godzin jazdy z instruktorem w czasie kursu, czy to, co wykonał raz na egzaminie?

MK

Relacje WORD – OSK
Strach, przeżytek czy pożytek?

Czy we współczesnym świecie współpraca, jako wspólna działalność na rzecz jakiegoś celu, inicjatywy, przedsięwzięcia, projektu, ma rzeczywiście sens? Czy – używając języka ekonomicznego – jest ona opłacalna, zyskowna i przynosząca efekty? A może lepszym rozwiązaniem jest indywidualizm, osobista kreatywność, działanie w pojedynkę, a nawet współzawodnictwo, dzięki któremu człowiek może sobie przypisać sukcesy i przysłowiowe laury? Pytania postawione w ten sposób mogą wydawać się kontrowersyjne, może prowokujące, a nawet dla niektórych kuriozalne. Nie można się temu dziwić, bowiem każdy człowiek ma swój punkt widzenia, subiektywne spojrzenie na jakąś sprawę czy przeżyte doświadczenia, które kształtują jego świadomość.

W tym kontekście zapytajmy: jaki jest model współpracy na linii: ośrodki szkolenia kierowców – wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego? Wzorcowy? Dobry? Dostateczny?

Współpraca

A może żaden z wyżej wymienionych? Czy model ten pozostawia wiele do życzenia? A może w ogóle nie ma potrzeby mówić o współpracy, gdyż w branży szkoleniowo-egzaminacyjnej może ona kojarzyć się wyłącznie z jakimiś układami, nieuczciwymi działaniami, nie mówiąc już o patologicznych sytuacjach związanych z łapówkarstwem?

Czy jest sens poruszania tej problematyki, skoro można się narazić na krytykę, poczucie dyskomfortu, nie mówiąc już o pomówieniach, a nawet oskarżeniach? Na tak postawione pytania każdy Czytelnik z pewnością odpowie według własnego punktu widzenia. Należy jednak podkreślić, że ci spośród szacownych Czytelników, którym problemy naszej branży (mówiąc kolokwialnie) głęboko leżą na sercu, pomyślą w kontekście omawianej tematyki, iż dla tzw. dobra sprawy, najlepszym rozwiązaniem byłoby, gdyby taka współpraca w ogóle miała miejsce, a następnie, żeby odbywała się na wysokim poziomie.

Osoby, które znają, „czują" i rozumieją środowisko szkoleniowo-egzaminacyjne doskonale zdają sobie sprawę z tego, że wspólne działania na rzecz tak newralgicznego obszaru, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego, są niezbędne. Żyjemy w czasach, kiedy posiadanie prawa jazdy jest już na tyle powszechne, jak wykonywanie prostych czynności życiowych, nad którymi nawet się już w ogóle nie zastanawiamy. No właśnie – nie zastanawiamy się! Specjalnie powtórzę to jeszcze raz – nie zastanawiamy się. I to jest właśnie klucz do rozwiązania opisywanego problemu.

Etos kierowcy

Patrząc na to, co dzieje się współcześnie na polskich drogach, z łatwością zauważymy, że brakuje na nich przede wszystkim: myślenia, refleksji, zdrowego rozsądku, cierpliwości, empatii, często nawet

kultury. Brakuje etosu kierowcy. Brakuje etyki, która jest zbiorem określonych wzorców, reguł postępowania, które mają za zadanie kształtować dobre nawyki, dobre zachowania. Doskonale wpisuje się w świadomość kierowców jedna zasada, którą można sformułować (używając parafrazy) następująco: „róbta co chceta". Nie jest to wcale przesada; demon prędkości zdominował nas, podobnie jak pokusa bycia sprytniejszym, bardziej przebiegłym od innych kierowców. Niestety, wymienione wyżej hasło bardziej przemówiło kierowcom do rozsądku, aniżeli zbiór określonych zasad, o których uczyli się na kursach prawa jazdy, a które musieli zademonstrować na egzaminie. Nie można się zatem dziwić, że wypadków i zwykłych kolizji na drogach jest jednak wciąż dużo.

Etos kierowcy – zapomniany styl życia na drodze

Zasady, normy, przepisy, aby były w ogóle przestrzegane, wymagają przede wszystkim zrozumienia. W dalszej kolejności – na bazie ukształtowanej świadomości – wymagają cierpliwości, wyrozumiałości i szacunku. Pracując nad kształtowaniem etosu kierowcy, należy pamiętać, aby zacząć odbudowywać coś, co można określić mianem kultury prawa. Musimy nauczyć się szanować określone regulacje. Bez takiego nastawienia niewiele się osiągnie.

Ten krótki (refleksyjny) artykuł udowadnia, że połączenie sił w przedsięwzięciu, które można określić mianem „kształtowania etosu kierowcy", jest bardzo potrzebne. Specjalnie nie używam potocznego zwrotu, który chyba już na nikim nie robi wrażenia, jak: „działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego". O tych działaniach nieustannie się mówi, pisze, ale pomimo szczytnych i ambitnych celów, niejednokrotnie zamierzenia nastawione są one na wyniki doraźne, krótkotrwałe, a więc niekoniecznie efektywne w dłuższej perspektywie.

Refleksja

Poruszając trudną problematykę współpracy pomiędzy OSK a WORD-ami zadajmy jeszcze inne pytania. Czy w naszych ludzkich ocenach rzeczywiście chodzi o bezrefleksyjną krytykę, pochodzącą niczym z zasobów Internetu, który już chyba na zawsze zdominował życie współczesnych ludzi? Czy przerzucanie winy, na zasadzie „jedni na drugich", jest jedynie słuszną metodą? Czytając różne komentarze, opinie, można pokusić się o wystosowanie następującego apelu: Nie zniżajmy się do poziomu grubiaństwa, bo przecież taka postawa do niczego dobrego nie prowadzi.

Spójrzmy na nasze branżowe relacje okiem ludzi doświadczonych, szczerze zatroskanych o przyszłość bezpieczeństwa na polskich drogach, a pośrednio również myślących o swojej przyszłości zawodowej. Przed nami bardzo dużo pracy, związanej z „przebudową" określonego systemu myślenia. I niech nie zabrzmi to jak manifest, ale – tak po ludzku – uwierzmy i przekonajmy się, że ma ona wielki sens!

Paweł Żuraw

ePRAWKO.EU

Platforma szkoleniowa wspierająca kształcenie kierowców (e-learning)

- Prawo jazdy kat. AM, A, B, C i D, T
- Kwalifikacja wstępna kat. C i D
- Szkolenie okresowe kat. C i D
- Karta rowerowa
- Kursy specjalistyczne:

- Operator pilarek
- Operator spycharek
- Operator walców
- Wózki jezdniowe
- Operator WNO
- Operator koparko-ładowarki
- Podesty ruchome
- Żurawie przeładunkowe HDS

- Wysoka skuteczność nauki
- indywidualny tok nauki dla kursanta
- Łatwe przyswajanie wiedzy
- Testy i ćwiczenia sprawdzające po każdym etapie
- Wskaźniki postępów w nauce

Szkolenie zgodne z programem zawartym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury

reklama

Skąd się bierze stres kandydata przed i na egzaminie?

Możemy na ten temat spojrzeć oczami kandydata, ale też oczami egzaminatora. Nie poruszam tutaj sytuacji związanej z oceną instruktora, bo to jest poza moją kompetencję. Mam tylko nadzieję, że znajdzie się ktoś, kto obiektywnie przedstawi zagadnienie stresu w analizie praktyka instruktora.

Stres

W czasie prowadzenia niezliczonej ilości egzaminów, słowo „stres" pojawia się z taką częstotliwością, jak stado sardeli w ławicy nawiedzające brzegi północnej Anglii. Bez znaczenia jest wiek kandydata zdającego, jego doświadczenie życiowe czy to zdobyte na drogach Europy w pokonywaniu tysięcy kilometrów. Stres towarzyszy wszystkim przystępującym do egzaminu czy to teoretycznego czy praktycznego. Czym jest stres i co stanowi przyczynę takiego stanu osób? Spróbuję odpowiedzieć na to pytanie z punktu widzenia egzaminatora. Być może uda mi się zaproponować obecnym i przyszłym kandydatom rozwiązania, które wpłyną na poziom odczuwania tego stanu emocjonalnego i pozwolą osiągnąć sukces na egzaminie.

Wykres

Widzimy rysunek przedstawiający model stresu Gas Lazarusa, opisujący typy reakcji na stres:

- eustres – to stres mobilizujący pozytywnie do działania;
- dystres – to reakcja organizmu na zagrożenie, utrudnienie lub niemożność realizacji ważnych celów i zadań człowieka. Tak to wygląda ze strony uczonych. Ja jednak spojrzę na to zagadnienie ze strony praktyka obcującego z rzeszą ludzi i charakterów pochodzących z różnych środowisk, posiadających różną motywację i determinację, ale też różne przygotowanie do egzaminu i świadomość swoich możliwości.

„Stres", „zdenerwowanie" to moim zdaniem na egzaminie występujące złożone stany emocjonalno-fizyczne u osób przystępujących do egzaminu, generujące głównie niewłaściwe zachowanie, reakcje, niekontrolowane odruchy i niewłaściwe decyzje lub brak tych decyzji. Mimo szczerych chęci kandydatów, determinacji czy motywacji ich starania kończą się bardzo często działaniem rozczarowującym, przede wszystkim ich samych. Są zaskoczeni tym, co przecież

mieli tyle razy przećwiczone, np. pas ruchu na placu manewrowym. Co więcej, po analizie swojego zachowania bardzo często pada też stwierdzenie, że ich decyzje są zwyczajnie niezrozumiałe dla nich samych. Dlaczego kandydaci są tak podatni na negatywne stany emocjonalne w czasie egzaminu?

Przyczyny

Uważam, że przyczyną tego stanu są poniższe czynniki:

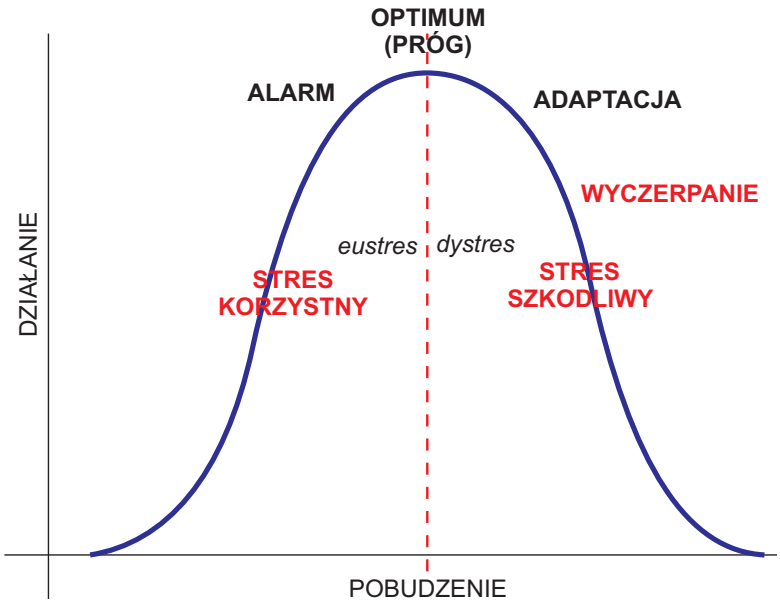
1. Ułomności, błędy, patologia, minimalizm wymagań i nieprzystosowanie systemu szkolenia w ośrodkach szkoleniowych.
2. Niefunkcjonalny, przestarzały system oceny umiejętności kandydata.
3. Postawa bierna w czasie szkolenia i w okresie oczekiwania na egzamin.
4. Negatywne wyobrażenie o egzaminie potęgowane informacją z osk, Internetu, środowiska.
5. Przekonanie o własnych słabościach, braku umiejętności, pesymizm, predyspozycje.
6. Predyspozycje instruktora/egzaminatora.
7. Złożoność i wielopłaszczyznowość egzaminu.
8. Alienacja środowisk – szkoleniowego i ośrodka egzaminowania.
9. Obce miejsce, obcy człowiek, egzamin – jako szczególny czynnik stresogenny.
10. Brak spójnego, systematycznego wychowania komunikacyjnego w szkole.

Powyższe przyczyny, nie bez powodu, zamieściłem w tej, a nie innej hierarchii. Od nich uzależniam sukces lub porażkę przyszłego kierowcy, na egzaminie, jak i możliwościach poruszania się w ruchu drogowym. Opisuję to wszystko z punktu widzenia praktyka, który codziennie spotyka się z ludźmi, rozmawia z nimi, na ile to możliwe. Różne stany emocjonalne, różne osobowości, różna też jest motywacja. Mimo, że podczas egzaminu teoretycznego czy praktycznego na prawo jazdy najczęściej słyszanym słowem jest „stres", utożsamiany z praktycznie wszystkimi niepowodzeniami, błędami, to muszę stwierdzić, że stanowi on integralny element predysponujący zdającego do osiągnięcia sukcesu lub porażki. Skala tego zjawiska jest różna, jak różni są ludzie. Jednak fałszywe mniemanie, że wyniki negatywne są determinowane przede wszystkim „stresem", stanowi poważny problem w zrozumieniu przez kandydatów prawdziwych przyczyn ich niepowodzenia na egzaminie. Moim zdaniem emocje działają trochę jak filtr umiejętności reprezentowanych przez zdającego. Perfidnie ukazują braki czy nieprawidłowości w opanowaniu tychże. Nie są w stanie jednak pokonać kogokolwiek, jeśli dane umiejętności są prawidłowo wykształcone i utrwalone w toku szkolenia. Nikt z Was nie może zaprzeczyć stwierdzeniu, że dobry nauczyciel potrafi w każdym wykształcić prawidłowe zachowania, wykonywanie czynności, podejmowanie właściwych decyzji w zmieniającej się rzeczywistości, a poprzez prawidłowe utrwalenie w różnego typu ćwiczeniach, da szansę nie tylko na zdanie egzaminu, ale też swobodne poruszanie się w ruchu drogowym.

Usprawiedliwienie

Wykształciło się w społeczeństwie jednak przekonanie, by wszystko, co nam nie wyszło natychmiast usprawiedliwić. Rzadkością są osoby, które potrafią z dystansem spojrzeć na siebie i powiedzieć – tak, tego nie umiem, czas wziąć się do roboty i wreszcie się nauczyć. Na egzaminach prawa jazdy najczęściej winowajcą jest stres, potem „złośliwy egzaminator" czy pech. Niewielu zdających zna poziom swoich umiejętności lub wie, gdzie tkwi przyczyna niepowodzeń. Ośrodek szkolenia, instruktor, czy sam zainteresowany są w takich rozmowach najczęściej pomijani. Kandydaci czasami za wszystko obwiniają wyłącznie siebie.

Należałoby się zastanowić, skąd się bierze taka struktura myślowa zdających?



Eustres – pozytywny wpływ na działanie, dystres – negatywny.

Dlaczego?

Z analizy tysięcy egzaminów przebija się kilka podstawowych wniosków takiego stanu rzeczy: *kandydaci warunkują ocenę swoich postępów w pozyskiwaniu umiejętności, ocenie przekazywanej wiedzy, sprawności instruktora jako nauczyciela wyłącznie ze strony…. OSK i instruktora!* Skutkiem tego jest tendencyjność, jednostronność i skrzywienie właściwej oceny pozycji, w jakiej znajduje się przyszły kierowca. Efektem braku obiektywizmu i przede wszystkim punktów odniesienia jest sytuacja, w której ten „osamotniony" kandydat na kierowcę poszukuje przyczyn swoich niepowodzeń wszędzie, tylko nie tam, gdzie one istnieją. Oczywiście muszę stwierdzić, że inne czynniki też mają wpływ na skuteczność zdającego, są jednak moim zdaniem, w zdecydowanej mniejszości od wymienionych powyżej.

Trudno też odnosić takie stwierdzenia do wszystkich instruktorów i osk w kraju. Znam osobiście kilku, którzy mogliby stanowić przykład profesjonalizmu, fachowości i zaangażowania w swoją pracę. Efektem są przygotowani kandydaci na poziomie, który jest nieosiągalny dla większości klientów osk. Zdają egzamin za pierwszym czy drugim razem, ale przede wszystkich są kierowcami pewnymi swoich umiejętności i radzącymi sobie dużo lepiej niż wszyscy pozostali w praktyce ruchu drogowego.

Ktoś z Was może stwierdzić, że ten tekst jest tendencyjny, bo pisany przez egzaminatora. Nie będę polemizował z takim stwierdzeniem. Wiem, kogo egzaminuję i jaki posiada ta osoba poziom umiejętności. Widzę błędy popełniane w czasie szkolenia i wpajanie młodym ludziom, pełnym ufności i nadziei, że uczą się dobrych rzeczy. Dopiero na egzaminie dowiadują się, że to, co brali za dobrą monetę okazuje się nic nie warte. Po prostu przykro patrzeć, jak ci ludzie odchodzą rozczarowani swoimi „osiągnięciami" na egzaminie, a przecież wystarczyłoby kilka dodatkowych informacji czy ćwiczeń w czasie szkolenia, a ich skuteczność wzrosłaby znacząco. „Stres", czyli przede wszystkim negatywne emocje mają destruktywny wpływ na to, co potrafią przystępujący do egzaminu. Być może zdarzy się „wredny" egzaminator, samochód, który bez przerwy „gaśnie", sytuacja wyjątkowo trudna w ruchu drogowym – ale jakie to miałoby znaczenie, gdyby właśnie ten zdający reprezentował wysoki poziom merytorycznego przygotowania i świadomości swoich wartości, z jednoczesnym zachowaniem dystansu do sytuacji niewątpliwie trudnej, jakim jest egzamin?

Dobrze przygotowany kandydat na kierowcę jest praktycznie nie do zatrzymania na drodze po prawo jazdy!

Dariusz Chyćko; Prezes RG KSE

KIEROWCA ZAWODOWY SERIA

KWALIFIKACJA WSTĘPNA Kat. C i D

Autor: *Sebastian Paluch*

Publikacja omawia szczegółowo: układy napędowe, układy bezpieczeństwa, zagadnienia z zakresu ergonomii, jakości w transporcie drogowym oraz ekonomii jazdy. Uświadamia kierowcom zagrożenia wypadkami na drogach, znaczenie predyspozycji fizycznych i psychicznych, umiejętności oceny sytuacji awaryjnych.

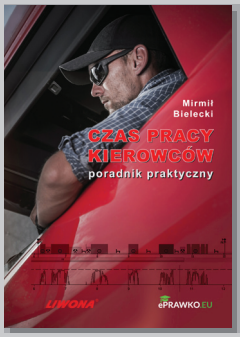
Format B5, 432 strony

SZKOLENIA OKRESOWE (Uzupełnienie do Kwalifikacji Wstępnej) kat. C i D

Autor: *Sebastian Paluch*

Podręcznik omawia m.in. przepisy regulujące transport drogowy, czas pracy kierowców i zasady jego rejestracji. Przedstawia zagadnienia z zakresu: mocowania ładunków, przepisów regulujących przewóz pasażerów, bezpieczeństwa w przewozie osób, a także uświadamia zagrożenia wypadkami na drodze.

Format B5, 360 stron



CZAS PRACY KIEROWCÓW

Autor: *Mirmił Bielecki*

Obowiązujące normy jazdy, przerw i odpoczynków wprowadzone w Unii Europejskiej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 są złotym środkiem pomiędzy bezpieczeństwem, a koniecznością zapewnienia rentowności firm transportowych.

Format A5, 64 strony

VADEMECUM kierowcy zawodowego

Autor: *Sebastian Paluch*

Publikacja przeznaczona jest dla kierowcy, przewoźnika i spedytora. Omawia wybrane zagadnienia dla kierowców zawodowych, wykonujących transport drogowy. Książka zawiera wybrane pytania testowe z poszczególnych kategorii tematycznych.

Format A5, 464 strony

Lapsus redakcyjno-słowny i ... się narobiło

czyli jak to było co roku z egzaminem teoretycznym dla kandydatów na kierowców

Jeden ze znajomych stwierdził, że dobrymi intencjami piekło jest wybrukowane. Pewnie tak jest, jednak mimo wszystko warto ciągle próbować, chociaż trochę zmieniać rzeczywistość, którą się zna na wylot iz w której niewinni ludzi tracą najwięcej.

Propozycja

Jedną z propozycji Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów zgłoszoną do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa była zmiana przepisu w rozporządzeniu ds. egzaminowania, by egzamin teoretyczny dla kandydatów na kierowców miał ważność jeden rok. To nic innego, jak przywrócenie przepisu sprzed kilku lat, gdy ten egzamin był ważny 6 miesięcy. W obecnym stanie legislacyjnym każdy, zdany egzamin teoretyczny, jest ważny bezterminowo. Niestety, z różnych przyczyn, kandydaci przystępują do egzaminu praktycznego po roku czy dwóch latach od daty zdawania egzaminu teoretycznego. Przez ten okres wiedza, którą nabyli podczas szkolenia w ośrodku szkolenia kierowców straciła już zdecydowanie na swej świeżości. Część przepisów zmieniła się, szczególnie te dotyczące procedury egzaminacyjnej. Głównie z tych powodów kandy-

daci zgłaszający się na egzamin praktyczny dosyć często nie zdają go. Taka sytuacja jest niekorzystna dla osób chcących uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami. Uważam, że wskazane byłoby przypomnienie sobie przepisów ruchu drogowego i zasad egzaminu państwowego po upływie roku. Lepiej w takiej sytuacji podejść do egzaminu teoretycznego za 30 zł i wcześniej przypomnieć sobie wiele informacji, które uleciały z głowy, niż nie zdać kilkukrotnie egzamin praktyczny za 140 zł dla kat. B lub więcej dla innych kategorii, z powodu jakiejś zapomnianej czy zmienionej zasady egzaminacyjnej czy zapomnianego przepisu ruchu drogowego. Takie przypomnienie materiału, który był przyswajany ponad 12 miesięcy wcześniej, sprzyja utrwalaniu wiedzy, a przyszły kierowca staje się dużo bardziej świadomy swoich kompetencji. Propozycja NIGDY nie dotyczyła kierowców posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami, bo i po co?

Lapsus i nagonka

Niestety, w wyniku jednego błędnie napisanego zdania, uruchomiła się lawina głupoty i bezkrytycznego podejścia do publikowanych tekstów. Mimo że cały artykuł, który ukazał się na stronie TokFM dotyczył wyłącznie systemu szkolenia i egzaminowania – wystarczyło przeoczyć jedno wyrażenie „kandydata na" przed wyrazem „kierowcę" w jednym ze zdań, by „specjaliści" od ruchu drogowego rzucili się na to z iście „krwiożerczą determinacją", udowadniając „głupotę i olbrzymi deficyt wiedzy" u autora tych wypowiedzi czy też przynależność do różnych partii politycznych. Nie rozwodząc się dłużej nad tą sprawą muszę stwierdzić, że przykro jest się przekonać, że dla większości odbiorców informacji medialnych w naszym kraju nie liczy się sprawdzony fakt, potwierdzenie u źródła, rzetelność dziennikarska i chociażby odrobina zaufania dla tych, którzy wciąż chcą coś dobrego zrobić dla innych. Jak drapieżcy, czekają na jakąkolwiek oznakę słabości, potknięcie, by z czystą satysfakcją wskazać błąd, przeoczenie czy zwyczajny lapsus redakcyjny i utworzyć do tego sensacyjną wiadomość. Godne pożałowania są osoby, które żyją wyłącznie z sensacji tworzonych pod publikę, z materiałów graniczących z prawdą i aluzji, bez jakiejkolwiek weryfikacji. Co więcej, takie postępowanie dotyczy nawet tych „wielkich" kreatorów medialnych z radia, telewizji i prasy, którzy uzurpują sobie prawo do bycia profesjonalistami. Trudno też liczyć na jakiekolwiek działania wyjaśniające, prostujące zakrzywioną prawdę. Cóż, sensacja dużo lepiej się sprzedaje niż rzetelna prawda.

Teorię warto przypominać.

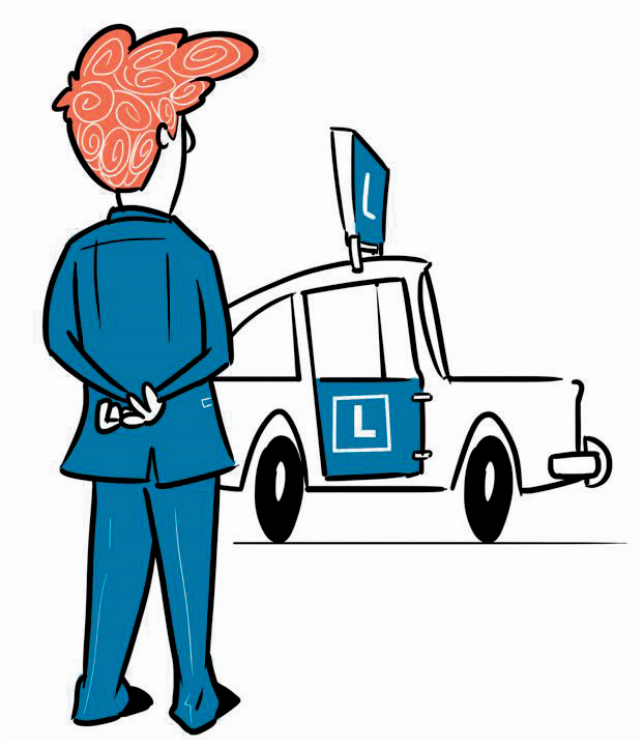
Sensacja

Trudno mieć też pretensję do przeciętnych odbiorców tych informacji. Wierzą w to, co czytają. Wierzą, że to prawda, skoro „taka gazeta o tym pisze", „takie radio o tym mówi" czy „taki portal o tym informuje". Ich reakcje są spontaniczne, analiza czytanego tekstu wyjątkowo powierzchowna. W naszym kraju najszybciej i to w obfitych ilościach znajdziecie krytykę. Pochwała, uznanie, zaufanie są towarami tak deficytowymi, jak trufla na stole zwyczajnego obywatela w naszej ojczyźnie.

Rzetelność medialna

Mimo wszystko w tej masie bezkrytycznych odbiorców i pseudo uznanych specjalistów są tacy, którzy dobrze się zastanowią, zanim wydadzą opinię. Jeśli mają wątpliwości, znajdą źródło informacji i potwierdzą to, co chcą. Tak też zdarzyło się i tym razem. Fakt faktem, byli to nieliczni wydawcy i ludzie interesujący się motoryzacją i zmianami, które są planowane na najbliższe lata. Zadzwonili, porozmawiali i zdobyli pewność. Reszta… krzykiem, brnięciem w kłamstwo, aluzje, oszczerstwa kontynuowała swój wątek sensacyjności, ignorując zupełnie głosy rozwagi, dochodzące z różnych źródeł. Była sensacja i … umarła. Nikt nie ponosi konsekwencji, nikt nie ma zamiaru przeprosić, a już na pewno wyjaśnić. Robią to tylko nieliczni. Tym chwała i szacunek. To, że mogli ucierpieć ludzie zaangażowani w pracę na rzecz poprawy sytuacji w kraju, to że urągano wielu, którzy wyłącznie społecznie poświęcili swój czas i wiedzę, by zmienić trochę na lepsze to, co mamy obecnie, to, że nie doceniono odwagi tych ludzi do powiedzenia „dość już tym patologiom, nieszczerym intencjom i interesowności ze szkodą dla obywateli" – nie ma większego znaczenia. Była sensacja i… umarła.

Dariusz Chyćko
Prezes RG KSE



Egzaminator Nadzorujący.

Znaki zapytania.

Autor tego artykułu jest egzaminatorem z wieloletnim stażem. Aktualnie przebywa na emeryturze. Swoje spostrzeżenia oparł na pracy i kontaktach z egzaminatorami, pracownikami w kilkunastu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Opisywane przypadki są wynikiem uogólnień i na szczęście w żadnym ośrodku nie zdarzają się wszystkie jednocześnie. Używa pseudonimu „Igła", bo jak mówi „może uda się pozszywać to, co politycy popruli lub porwali, a dyrektorzy ośrodków wykorzystali".

Kim miał być?

Z chwilą tworzenia ośrodków, wojewodowie powoływali na stanowisko dyrektora, w zdecydowanej większości, egzaminatorów. Znali oni doskonale problematykę, obowiązujące przepisy i procedury. Część dyrektorów, jeszcze przez pewien czas, prowadziła egzaminy. Jednak już wtedy powstawały problemy merytoryczne i funkcjonalne na linii dyrektor- egzaminatorzy.

Wówczas powstał pomysł wyłonienia spośród egzaminatorów jednego, który będzie reprezentować środowisko. Przedstawiciel ten miał różne nazwy. Najczęściej nazywano go „starszym egzaminatorem".

W zamyśle miał on reprezentować egzaminatorów wobec dyrektora. Głównymi kryteriami uzyskania takiego miana miały być kwalifikacje, autorytet wśród egzaminatorów oraz odwaga wypowiadania i zajmowania stanowiska wobec problemów nurtujących środowisko.

Zamiar tworzenia struktur funkcjonalnych w ośrodkach znikł z chwilą powstania prawa częściowo normującego struktury organizacyjne ośrodków, wydane przez ówczesne Ministerstwo Komunikacji a później Transportu.

Kim był?

Stanowisko egzaminatora nadzorującego (EN) zostało stworzone Rozporządzeniem MTiGM z 19 grudnia 1997 r., w sprawie wynagrodzenia egzaminatorów. Było ono następstwem zapisu Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym art. 121 pkt.2. Zostały tam też określone wymagania kwalifikacyjne. Rozporządzenie MTiGM z 18 maja 1998 r., w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów przypisało egzaminatorowi nadzorującemu prawo przerwania egzaminu, uprawniało go do uczestniczenia

w egzaminie prowadzonym przez innego egzaminatora oraz nakładało na niego obowiązek uczestniczenia w egzaminie komisyjnym.

Bez trudu można zauważyć, że przepisy dotyczące egzaminatora nadzorującego miały charakter wybiórczy. Trudno w oparciu o nie zdefiniować jego rolę i zadania. Dalsze jego zakresy obowiązków w poszczególnych ośrodkach były z reguły efektem wyobraźni dyrektorów i należy zauważyć, że wraz z ich zmianami, zmieniał się też status egzaminatora nadzorującego. Problemem była też niezręczność zapisów, a czasem wręcz ich sprzeczność wewnętrzna (jak choćby występowanie jednocześnie jako funkcja i stanowisko).

Wówczas istniały jeszcze kryteria nienajlepsze, ale jakieś były. Jednym z nich był wymóg, co najmniej trzyletniego stażu w administracji rządowej, czyli kandydat miał być, przynajmniej po części, urzędnikiem.

Przykładem pracy administracyjnej był obowiązek kontroli przeprowadzania egzaminów, co czyniło egzaminatora nadzorującego kontrolerem. Działalność ta obejmuje również proces przyjmowania skarg i udzielania na nie odpowiedzi, co powodowało, że musiał pełnić on rolę rozjemcy i eksperta. Z kolei udział w egzaminach komisyjnych miał charakter arbitralny.

Egzaminator - kontroler jest w tym kontekście przedstawicielem dyrektora (jego rzecznikiem), gdyż to dyrektor odpowiada za prawidłowość działania ośrodków. Jako najbardziej wtajemniczony w arkana procesu egzaminowania, powinien też być przedstawicielem środowiska na zewnątrz, szczególnie wobec dyrektora. Wynika z tego, że powinien on być swoistym przyjacielem egzaminatorów, jeżeli pragnie skutecznie wdrażać zadania stawiane przed nimi. Jego zadaniem jest także rola doradcy: z jednej strony dyrektora (pamiętajmy, że aktualnie dyrektorzy nie byli nigdy egzaminatorami), a z drugiej doradcą kolegów egzaminatorów.

Działalność EN nie powinna ograniczać się do biernej realizacji obowiązków. Powinien być też inspiratorem działań zarówno dla dyrektora, jak i egzaminatorów.

W swojej codziennej działalności powinien oceniać, opiniować egzaminatorów, a także ich uczyć. Uczyć, a nie pouczać.

Najogólniej zadania i rola egzaminatora nadzorującego były przedstawione przez Adama Witkowskiego - wówczas pracownika ministerstwa i zaakceptowane przez dyrektora departamentu transportu p. J. Folgę, na spotkaniu dyrektorów, egzaminatorów nadzorujących w 1999r w Radomiu.

Według nich do zadań egzaminatora nadzorującego należy:

- Przykładne przeprowadzanie (osobiście) egzaminów - pokaz kunsztu;
- Dokonywanie merytorycznej oceny pracy egzaminatorów oraz warunków pracy;
- Sporządzanie i realizacja planu kontroli (osobiście) oraz protokołów i wniosków z kontroli;

- Uczestniczenie na wniosek osoby zdającej w egzaminie;
- Analiza i sporządzanie odpowiedzi na skargi;
- Podejmowanie decyzji - po zasięgnięciu opinii środowiska - rozstrzygających problemy merytoryczne egzaminatorów;
- Określanie tematów wymagających uwzględnienia w szkoleniach;
- Organizacja szkoleń: doraźnych, wynikających z potrzeb oraz rocznych;
- Współpraca z dyrektorem w zakresie podnoszenia kwalifikacji, rozwiązywania problemów egzaminatorów;

Dysponując materiałami uzyskiwanymi w oparciu o powyższy zakres, egzaminator nadzorujący może i powinien diagnozować prawdopodobieństwo zaistnienia pewnych zjawisk i uwarunkowań oraz proponować dyrektorowi sposoby ich rozwiązań.

Kim jest?

Nim opiszę obecną sytuację prześledźmy jak zmieniły się uwarunkowania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

Państwowe osoby prawne (w sensie stricte agendy rządowej), podległe wojewodzie i ministerstwu – pracujący wtedy pamiętają pewnie kontrole realizowane przez przedstawicieli ministerstwa, ich udział w szkoleniach i podejmowane decyzje merytoryczne, mające moc prawną i obowiązujące we wszystkich ośrodkach. W 1999r., wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego przeszły w podporządkowanie samorządów, uzyskując status samorządowej osoby prawnej (nikt nie wie, co to takiego, a jeżeli ktoś wie, proszę, niech napisze). W tym okresie egzaminatorzy czuli się jeszcze przedstawicielami struktur państwowych. Nadal podlegaliśmy merytorycznie pod wojewodę, a poprzez niego pod ministerstwo. W 2006 r. poli-

tyczną decyzją Sejmu egzaminatorzy zostali podporządkowani urzędom marszałkowskim. Jednocześnie należy zauważyć, że osoby dotąd odpowiedzialne z ramienia ministra za egzaminatorów i egzaminy zapomnieli o pełnionej dotąd roli. Ciężko dotychczas było od nich uzyskać opinię, czy interpretacje. Czasy duetu panów Folgi i Witkowskiego odeszły w zapomnienie. Ministerstwo całkowicie przestało zajmować się egzaminowaniem. Na zasadzie: nie podlegają to i problem z głowy.

W kontekście opisywanej sytuacji koniecznym jest wspomnieć o kontroli NIK, przeprowadzonej w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, ośrodkach szkolenia kierowców i starostwach powiatowych w 2015 roku. 80 proc. uwag dotyczyło błędów, nieprawidłowości, a często naruszeń prawa w osk. Pozostałe 20 proc. to uwagi dotyczące pozostałych dwóch kontrolowanych podmiotów. Lobby szkół potrafiło jednak przekuć porażkę w sukces! Oddźwięk medialny był całkowicie inny. Za wszystko, co złe obciążono egzaminatorów. Rozpoczął się atak na nich i ośrodki. Nikt nie wystąpił w naszej obronie (czyżby z powodu liczenia się z ilością głosów przy urnach wyborczych: instruktorów jest dużo więcej i w wyborach samorządowych stanowią siłę, z którą samorządy się liczą?). W konsekwencji następowały zmiany prawne, strukturalne, które często przynosiły więcej szkody niż pożytku (np. prowadzenie egzaminów w kilkunastotysięcznych miasteczkach: wbrew rozsądkowi, co szybko przyniosło wzrost wypadków drogowych. Według lobby samorządowego, było to wynikiem zabrania strażom miejskim prawa do fotoradarów, a nie całkowitego braku umiejętności kandydatów czy jazdy na pamięć podczas egzaminu.

Przedstawione zmiany i wydarzenia w sposób zasadniczy wpłynęły na funkcjonowanie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, a w nich egzaminatora nadzorującego. Zapomniano o roli, jaką ma on pełnić. Zaczęto stosować wewnętrzne kryteria, często tworzone pod konkretną osobą (oczywiście każdy ośrodek – dyrektor - według sobie tylko znanego klucza). W wielu ośrodkach, na przestrzeni lat, egzaminatorem nadzorującym były osoby posiadające uprawnienia do egzaminowania tylko w zakresie kategorii B, z minimalnym doświadczeniem w egzaminowaniu. Kryterium przynależności partyjnej w niektórych ośrodkach stało się kluczem, przy wyznaczaniu na tę funkcję. Urzędy marszałkowskie potrafią narzucać dyrektorom, kto ma być egzaminatorem nadzorującym. Ci poszli szybko „za ciosem" i porobili z egzaminatorów nadzorujących „swoich". Zostali oni przełożonymi egzaminatorów często w randze wicedyrektora. Niestety do pełnienia tej roli duża ich część nie była (i nie jest) przygotowana. Z zadań, które powinni realizować niewiele pozostało. **Zajmują się rozliczaniem egzaminatorów z dyscypliny. Wyjaśniania dlaczego dany egzaminator ma zbyt niską, czy zbyt wysoką średnią zdawalność. Dlaczego egzamin praktyczny trwał „zbyt" długo? Dlaczego egzaminator nie skraca egzaminu do 25 minut? Dlaczego był zbyt długo na przerwie? Dlaczego przeprowadził 9 egzaminów, a nie 11, itd.** To oni często rozliczają czas pracy egzaminatorów, stawiają zadania administracyjne, nie mające nic wspólnego z tym, do czego mieli zostać powołani. Często stali się kolejną osobą wymuszającą określone zachowania egzaminatorów. Niekiedy zmuszają ich do takich, a nie innych postaw na egzaminie, zgodnych z wolą dyrektora, ale nie do końca z przepisami. Nie dziwi więc, że w niektórych ośrodkach, na egzaminatora nadzorującego mówi się nadzorca, ekonom itd. Wiem, że o jednym egzaminatorze nadzorującym egzaminatorzy mówili: „dyktator".

Dla dyrektora najważniejszy jest spokój w WORD-zie. Część z nich traktuje dyrektorowanie jako kolejny krok w karierze i dążeniu do lepszych stanowisk. Środowisko egzaminatorów, uczestnicząc bezpośrednio w procesie decyzyjnym, jakim jest egzamin, będące na pierwszej linii kontaktu z różnie usposobionymi osobami, pragnie mieć dyrektora - partnera do rozwiązywania problemów, a nie osobę, stwarzającą kolejne kłopoty.

Przed ośrodkami stoi poważny dylemat: jak skutecznie rozwiązywać problemy? Myślę, że nadszedł czas na otwartą debatę, aby odpowiedzieć na pytanie:

Komu, w jakim zakresie mają służyć egzaminatorzy nadzorujący?

To pozornie prozaiczne pytanie ma głęboki sens. Stworzone mechanizmy i priorytety powinny zdecydować, jak efektywnie, skutecznie rozwiązywane będą problemy, jaki będzie odbiór zewnętrzny. Trafna diagnoza i adekwatne działania w zakresie funkcjonowania, mię-

dzy innymi, egzaminatorów nadzorujących może być decydującym czynnikiem w kreowaniu poprawnego wizerunku środowiska. Generalnie egzaminatorzy nadzorujący w znacznym stopniu oderwali się od środowiska. Oni jeszcze o tym nie myślą, ale to staje się faktem, potwierdzanym przez środowisko egzaminatorskie.

Egzaminatorzy nadzorujący zaniechali w znaczącym stopniu swoje obowiązki w zakresie oczekiwanym i aprobowanym przez środowisko. Hospitacje, osobiste kontrole, doradztwo, konsultacje te wszystkie formy poszły w zapomnienie. Teraz egzaminator nadzorujący „samodzielnie" przegląda nagranie egzaminu z zegarmistrzowską dokładnością, wychwytuje najdrobniejsze uchybienia i w taki często sposób wykazuje się „efektywnością" lub uzależnia od siebie egzaminatora, czyniąc go poddanym na wszystkie sugestie. Często mówi: „to drobiazgi, podpisz protokół z kontroli", a konsekwencje takiej sytuacji znane są doskonale każdemu, kto stara się pracować zgodnie z zasadami.

W wielu ośrodkach prawie całkowicie zanikł proces dydaktyczno - szkoleniowy, na rzecz działań administracyjnych: polecenia, zarządzenia, karanie, premia, straszenie zwolnieniem, zwalnianie itp. Dotyczy to również działań na rzecz środowiska instruktorów. O tym, że jest niedobrze świadczyć może przeprowadzona ankieta:

Na pytanie, jakie uprawnienia do egzaminowania ma mieć EN (egzaminator nadzorujący) - 72 proc. ankietowanych odpowiedziało, że wszystkie. 100 proc. odpowiedziało, że EN powinien egzaminować osobiście. Tyle samo było zdania, że EN kontrolując, powinien osobiście uczestniczyć w egzaminie praktycznym, a nie realizować kontrole, przeglądając nagrania. 65 proc. uznało, że EN powinien pełnić funkcję, kadencyjnie. 96 proc. respondentów było zdania, że EN powinien być przedstawicielem środowiska egzaminatorów wobec dyrektora. Tyle samo uważa, że dyrektor, wyznaczając na funkcję danego egzaminatora powinien zasięgnąć opinii egzaminatorów. Aż 85 proc. stwierdziło, że aktualnie EN jest przedstawicielem dyrektora.

Co dalej Egzaminatorze Nadzorujący? Co dalej?

PS.Rodzi się pytanie: Czy egzaminator nadal jest niezawisły w procesie oceniania i podejmowania decyzji w czasie egzaminu?

Igła

Kodeks drogowy z komentarzem

Wydawnictwo „Liwona"; Warszawa 2017

Publikacja *Kodeks drogowy* porządkuje i przybliża niejednokrotnie zawiłe treści prawa o ruchu drogowym. Wyjaśnia wątpliwości pomocne w zrozumieniu przepisów prawa, wyroków sądów, jak również objaśnień, komentarzy ekspertów i specjalistów z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo zamieszczone w książce zdjęcia, rysunki, tabele wizualizują trudne zagadnienia i pomagają w ich interpretacji. Kodeks pomoże w znalezieniu odpowiedzi na większość trudnych pytań z zakresu prawa o ruchu drogowym.

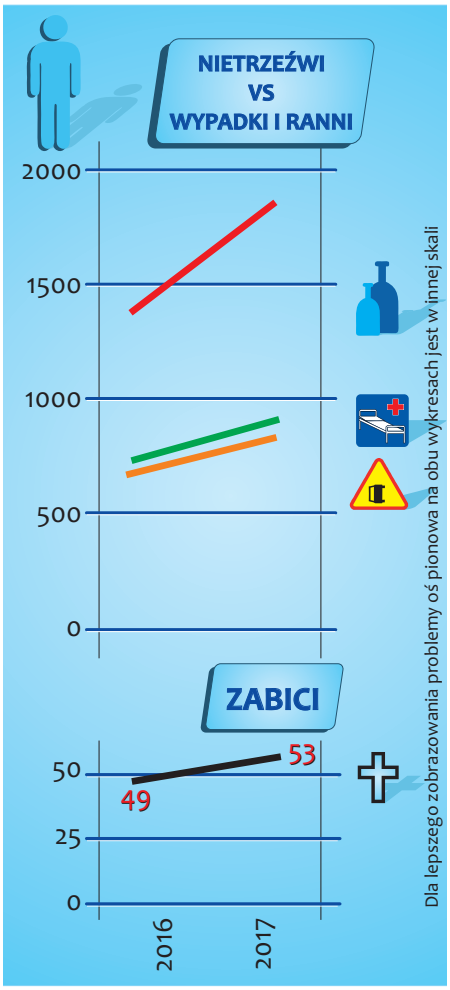
Akcja Znicz 2017 – podsumowanie

Tegoroczna Akcja Znicz trwała 7 dni, od 27 października do 2 listopada. Była poprzedzona inauguracją akcji informacyjno-edukacyjnej „Nie zabijaj" przygotowaną wspólnie przez Policję, Konferencję Episkopatu Polski oraz Polską Radę Ekumeniczną. Celem tej akcji było przede wszystkim przypominanie i uświadamianie kierowcom, że nieprzestrzeganie przepisów, nadmierna prędkość, alkohol to główne czynniki mające wpływ na liczbę wypadków oraz ich skutki, kształtowanie właściwych postaw i zachowań kierowców, jak również wzmacnianie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Największe natężenie ruchu, Policja odnotowała oczywiście na drogach dojazdowych do cmentarzy i w ich sąsiedztwie. W wielu miejscach zmieniono organizację ruchu, tak by z jednej strony umożliwić wszystkim sprawne dotarcie do cmentarzy, z drugiej zaś - przygotować miejsca parkingowe dla zmotoryzowanych odwiedzających groby. W tych miejscach, policjanci wspierani przez inne służby, kierowali ruchem i pomagali kierowcom w sprawnym przemieszczaniu się. Akcja Znicz 2017 była porównywalna z ubiegłoroczną Akcją Znicz 2016, jeśli chodzi o zdarzenia drogowe. Niestety wzrosła liczba nietrzeźwych kierowców. Do wielu wypadków doszło z powodu brawurowej jazdy kierowców i nadmiernej prędkości. Poniższa tabela przedstawia szczegółowe dane.

W ciągu ostatnich kilku lat widoczna jest poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To z pewnością efekt zintensyfikowanych i wspólnych działań Policji i innych instytucji publicznych oraz organizacji pozarządowych, działających na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ponadto bardzo nieznacznie, ale zwiększa się świadomość kierowców. Odpowiedzialność i zrozumienie zagrożeń, jakie mogą wystąpić na drodze, to również bardzo ważne czynniki wpływające na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Andrzej Kulis



W tym roku wskaźniki niestety w górę.

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW I KIEROWCÓW

Lublin 2017-11-22

Pismo 08-RG-2017

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Ul.Chałubińskiego 4-6

00-513 Warszawa

Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów zwraca się z uprzejmą prośbą o podanie interpretacji prawnej i wyjaśnienie zagadnienia związanego z treścią § 16 ust. 1 pkt 2) lit. c) w związku z § 32 pkt 2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. z 2016 r. poz. 232 ze zm.), w związku z treścią § 43 ust. 1 i ust. 4 pkt 4a), 4b), 5), 6), 7) i 8) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 305).

Mianowicie z treści cytowanych wyżej przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 roku wynika, że w przypadku gdy osoba egzaminowana korzystała z materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych, lub wykonała te czynności niesamodzielnie – osoba ta uzyskuje wynik negatywny, a egzaminator przerywa egzamin. Natomiast w cytowanym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 31 grudnia 2002 r. określa się warunki dodatkowe dla pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania.

Problem wymagający – naszym zdaniem – wyjaśnienia i dodatkowej interpretacji powstaje wtedy, gdy pojazd przeznaczony do nauki jazdy lub egzaminowania jest wyposażony w urządzenia nie określone w § 43 cyt. rozporządzenia, a stanowiące istotną pomoc w wykonywaniu zadań egzaminacyjnych lub powodujące, że zadanie egzaminacyjne lub jego część wykonane jest niesamodzielnie. Obecnie produkowane pojazdy samochodowe wyposażane są dodatkowo w różne urządzenia, które ułatwiają prowadzenie pojazdu ograniczając samodzielność działania kierującego czasami do minimum. Takie urządzenia jak:

www.kse-egzaminator.pl

Adres: ul. Hutnicza 3; 20-218 Lublin
E-mail: sekretarz@kse-egzaminator.pl
prezes@kse-egzaminator.pl

Kontakt: Prezes 602 651 824
Sekretarz 511 243 711

1) kamera cofania podająca obraz z tyłu pojazdu podczas cofania,
2) aktywne czujniki odległości,
3) asystent parkowania,
4) inteligentny tempomat ACC,
5) układy ABS, ASR, ESP,
6) system sygnalizujący obecność innego uczestnika ruchu „w martwym polu”,
7) układ sygnalizujący zjechanie z wybranego pasa ruchu,
8) auto hold – automatyczny hamulec postojowy,
9) system rozpoznawania znaków drogowych.

stanowią istotną pomoc lub powodują, że czynności z zakresu kierowania pojazdem w ramach zadań egzaminacyjnych wykonywane są niesamodzielnie. Prostym przykładem urządzenia stanowiącego pomoc w wykonywaniu niektórych czynności z zakresu kierowania pojazdem w ramach wykonywania zadań egzaminacyjnych (np. zadanie z poz. 2, 3, 4, 5 z Tabeli nr 2, zadanie z poz. 11 i 12 z Tabeli nr 7 Załącznika Nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie egzaminowania....) jest kamera cofania, która podaje obraz z tyłu pojazdu z chwilą włączenia biegu wstecznego. Wymagana przez prawo o ruchu drogowym obserwacja drogi za pojazdem ogranicza się do obserwacji ekranu kamery, której pole widzenia nie pozwala na odpowiednio wczesne zauważenie obiektu poruszającego się prostopadle do toru jazdy w niewielkiej odległości od cofającego pojazdu. Przepis § 43 rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 31 grudnia 2002 r. wymienia TYLKO cyt.: *„układ hamulcowy posiadający urządzenia przeciwblokujące koła jezdne; przepis stosuje się do pojazdów wymienionych w ust. 4 pkt 5–8 i 11”*. Widoczne jest tutaj określenie obowiązku wyposażenia wybranych grup pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy lub egzaminowania w układ ABS.

W tym miejscu nadmieniamy, że środowisko egzaminatorów nie jest przeciwne stosowaniu w pojazdach układów lub urządzeń podnoszących bezpieczeństwo bierne i czynne, czy ułatwiających pracę kierowcy. Zdajemy sobie sprawę z niebezpieczeństwa jakie niesie ze sobą wykształcenie u kursanta bezgranicznego zaufania do takich urządzeń i bezradności przy próbie kierowania pojazdem, który nie jest w nie wyposażony, lub w którym są one uszkodzone. Stoimy również na stanowisku zapewnienia **równych szans zdobywania uprawnień dla każdej osoby** ubiegającej się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Dodatkowo stanowczo podkreślamy, że przedmiotem całego procesu dydaktycznego szkolenia kierowców (również egzaminowania) jest wypracowanie umiejętności kierowania pojazdem na tak wysokim poziomie, aby zachowanie każdego uczestnika ruchu drogowego było zgodne ze standardami wyznaczonymi przez przepisy ruchu drogowego oraz zasady techniki kierowania bez względu na rodzaj i dodatkowe wyposażenie pojazdu.

Nie ulega wątpliwości, że kamera cofania, aktywny tempomat, aktywne czujniki odległości, system sygnalizujący obecność innego uczestnika ruchu „w martwym polu”, asystent parkowania czy auto hold są urządzeniami stanowiącymi pomoc w wykonywaniu zadań egzaminacyjnych lub są urządzeniami powodującymi niesamodzielne wykonywanie omawianych zadań. Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego kierując się m. in. względami ekonomicznymi zapewniają pojazdy egzaminacyjne najczęściej w standardowych wersjach wykończenia i wyposażenia. Inaczej nieco wygląda sytuacja w przypadku pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy, gdzie spotyka się szeroką gamę wyposażenia dodatkowego z uwagi na to, że pojazdy te pochodzą w znacznej części z wtórnego rynku motoryzacyjnego tak krajowego jak i zagranicznego. Pojazdy ośrodków szkolenia kierowców mogą być „podstawiane” w dniu egzaminu jako pojazdy egzaminacyjne i w takich przypadkach dodatkowe

wyposażenie ułatwiające kierowanie pojazdem jest często w sprzeczności z § 32 pkt 2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 roku.

Nadmieniamy również, że w kraju spotyka się różne (nawet skrajnie odmienne) stanowiska organów nadzoru w zakresie możliwości wykorzystania podczas egzaminu praktycznego układ i urządzeń ułatwiających kierowanie pojazdem. Stąd istnieje obiektywna konieczność określenia dopuszczalności stosowania omawianych układów i urządzeń stanowiących dodatkowe wyposażenie pojazdów, które używane są w praktyce sprawdzania kwalifikacji osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami..

Tomasz Dziuganowski

egzaminator, audytor /Kielce/

Ogłoszenie konkursu fotograficznego

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów ogłasza konkurs fotograficzny dla członków KSE pt. Ruch drogowy w obiektywie. Już od lutego 2018 każdy z Was będzie mógł wziąć udział w konkursie poprzez nadesłanie swoich prac fotograficznych w dowolnym formacie drogą mailową czy pocztą. Każdy z Was może przesłać dowolną ilość zdjęć. RG KSE przewidziało nagrody w konkursie za pierwsze, drugie i trzecie miejsce. W skład jury będą wchodziły 4 osoby, w tym profesjonalny fotograf.
Tematyka fotografii powinna w całości lub w części dotyczyć ruchu drogowego, przepisów czy zdarzeń w ruchu drogowym. Wszystkie prace będziemy publikować na stronach internetowych portalu www.kse-egzaminator.pl.

Na Wasze prace czekamy do końca wrzesnia 2018 roku. Pełny regulamin konkursu znajdziecie również na stronie naszego portalu.

Życzymy dobrej zabawy i ....odrobiny szczęścia w uchwyceniu tego, co najważniejsze.

Organizatorzy konkursu.

egzaminator
www.kse-egzaminator.pl

Bezpieczny Kierowca

redaktor naczelny
Andrzej Karpiuk
andrzej@liwona.pl
tel. 602 511 722

zespół redakcyjny
Dariusz Chyćko
Jaroslaw Błachnio
Mateusz Paśkucki

wydawca
Zbigniew Papuga

fotograf **Mateusz Paśkucki**
ilustrator **Paweł Kasperek**
DTP **Sylwia Sokolnicka**

skład i druk **Liwona sp. z o.o.**
ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa
tel. +48 22 867 88 66;
fax +48 22 867 64 64
www.liwona.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i adjustacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład 4 000 egz.

SERIA PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. AM

Autor:
Marzena Domańska

Podręcznik zawiera: definicje prawa o ruchu drogowym, zasady poruszania się na drodze, podstawowe manewry, budowę, wyposażenie i warunki techniczne motoroweru.

Format A5, 104 strony

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. A1/A2/A

Autor:
Jerzy Tomaszewski

W podręczniku znajdziemy: omówienie zasad ruchu drogowego, zasady obsługi technicznej, zarys budowy motocykla oraz omówienie techniki kierowania motocyklem.

Format A5, 152 strony

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. B

Autor:
Zbigniew Papuga

Podręcznik zawiera omówienie przepisów ruchu drogowego, znaków drogowych oraz uczy, jak zachować się na skrzyżowaniach i zdawać egzamin.

Format A5, 360 stron

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. C

Autorzy: *Andrzej Czyżewski, Mariusz Papuga Zbigniew Papuga*

Książka obejmuje zagadnienia programu kursu prawa jazdy kategorii C. Zawiera praktyczne rady dotyczące techniki kierowania oraz zasad bezpiecznej jazdy samochodem ciężarowym.

Format A5, 160 stron

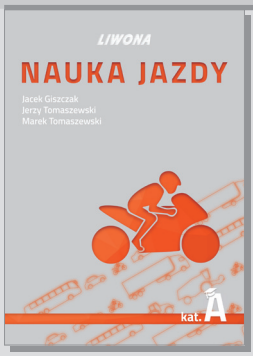
PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. D

Autorzy: *Andrzej Czyżewski Mariusz Papuga, Zbigniew Papuga*

Podręcznik zawiera: przepisy ruchu drogowego, wiadomości z zakresu techniki kierowania, opis budowy i obsługi oraz przepisy dotyczące przewożenia osób.

Format A5, 132 strony

NAUKA JAZDY SERIA



NAUKA JAZDY Kat. A

Autorzy: *Jacek Giszczak, Jerzy Tomaszewski Marek Tomaszewski*

Podręcznik zawiera: omówienie zasad ruchu drogowego, przepisy o ruchu pojazdów, szczegółowy opis znaków drogowych, zasady obsługi technicznej oraz omówienie techniki kierowania motocyklem.

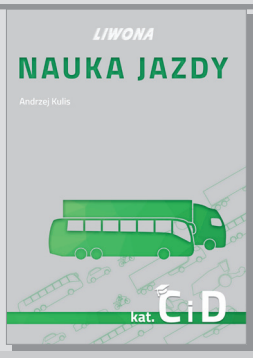
Format B5, 208 stron

NAUKA JAZDY Kat. B

Autorzy: *Andrzej Czyżewski, Mariusz Papuga Zbigniew Papuga*

Podręcznik zawiera: przejrzyste tłumaczenie przepisów, zasady bezpiecznego korzystania z dróg, opis przepisów ruchu drogowego, budowę i techniki kierowania pojazdem.

Format B5, 296 stron

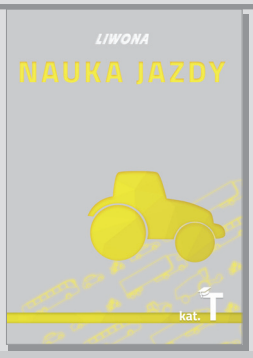


NAUKA JAZDY Kat. C i D

Autor: *Andrzej Kulis*

Książka zawiera informacje niezbędne dla kandydatów i kierowców, którzy w sposób profesjonalny będą wykonywali lub już wykonują zawód kierowcy kat. C i D. Podręcznik jest szerokim kompendium wiedzy z problematyki kategorii C i D oraz rozszerzeniem posiadanej już wiedzy.

Format A5, 544 strony



NAUKA JAZDY Kat. T

Autorzy:
Andrzej Czyżewski
Mariusz Papuga
Zbigniew Papuga

Podręcznik omawia przepisy ruchu drogowego, budowę i zasady działania ciągnika rolniczego, technikę kierowania ciągnikiem rolniczym.

Format B5, 312 stron

Wydawnictwo LIWONA® sp. z o.o., ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa
tel. (22) 867 88 66, tel./fax (22) 867 64 64, e-mail: liwona@liwona.pl, www.liwona.pl

LIWONA®

TESTY NA PRAWO JAZDY

Zdajesz egzamin na prawo jazdy?

Sprawdź czy jesteś gotowy!

www.testynaprawojazdy.eu

- Najlepszy program na komputer
- Aktualna baza pytań z odpowiedziami
- Forma testu taka sama jak na egzaminie państwowym

Dostępne również aplikacje z testami
na urządzenia mobilne – iOS , Android

W WYSZUKIWARCE WPISZ – **LIWONA**

Wydawnictwo LIWONA® sp. z o.o., ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa
tel. (22) 867 88 66, tel./fax (22) 867 64 64, e-mail: liwona@liwona.pl, www.liwona.pl