

Ryszard Jakubowski

**DEKALOG MYŚLĄCEGO
KIEROWCY
CZYLI JAK NIE DAĆ SIĘ ZABIĆ
NA DRODZE**

Darmowa publikacja dostarczona przez
[Internetowe Centrum Szkolenia Kierowcow](#)

© Copyright by ZloteMysli.pl

Data 15 Grudnia 2003

Wydanie Darmowe, promocyjne dostarczone przez [Internetowe Centrum Szkolenia Kierowcow](#)

Niniejsza publikacja może być kopiowana, oraz dowolnie rozprowadzana tylko i wyłącznie w formie dostarczonej przez Wydawcę. Zabronione są jakiegokolwiek zmiany w zawartości publikacji bez pisemnej zgody wydawcy.

Internetowe Wydawnictwo Złote Myśli

ARCHmedia s.c.

ul. Przy Dolinie 5/9

61-551 Poznań

WWW: <http://www.ZloteMysli.pl/>

EMAIL: kontakt@zlotemysli.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

All rights reserved.

*“Tu leży ten,
który miał pierwszeństwo przejazdu
i koniecznie chciał z niego skorzystać”*

(napis na nagrobku pewnego kierowcy)

DEKALOG MYŚLĄCEGO KIEROWCY

- I. **Prowadź pojazd zawsze tak abyś nie musiał nikogo przeproszać za swoje błędy.** Nie zawsze zdążysz to zrobić i ktoś może odjechać ze złym zdaniem o Tobie i Twojej kulturze.
- II. **Nie utrudniaj życia innym kierowcom.** Będą Ci za to dożgonnie wdzięczni.
- III. **Miej dużo tolerancji dla innych użytkowników drogi.** Nie wszyscy są tak wspaniałymi kierowcami, jak Ty.
- IV. **Nie pouczaj innych.** Nie tylko Ci za Twoje porady nie zapłacą, ale mogą je opacznie zrozumieć.
- V. **Droga to nie sala sądowa.** Nie musisz nikomu niczego udowadniać.
- VI. **Ustąp innym, nawet, gdy prawo jest po Twojej stronie.** Wolisz mieć rację, czy cały samochód?
- VII. **Szanuj przepisy drogowe nie tylko z obawy przed karą.** Lekceważenie prawa jest w najlepszym przypadku przejawem infantylizmu.
- VIII. **Nie czyń sekretów ze swoich zamiarów.** Niech inni kierowcy dowiedzą się, co zrobisz za chwilę.
- IX. **Siedząc za kierownicą myśl i przewiduj.** Nikt i nic nie zwalnia kierowcy od myślenia.
- X. **Prowadź pojazd zawsze najlepiej jak potrafisz, ale nigdy – na granicy swoich możliwości.** Zachowaj margines bezpieczeństwa.

SPIS TREŚCI

DEKALOG MYŚLĄCEGO KIEROWCY 3

WSTĘP 6

ROZDZIAŁ 1. JAK JEŹDZIĆ W SPRZYJAJĄCYCH WARUNKACH I JAK WYKONYWAĆ PODSTAWOWE MANEWRY? 8

RUSZANIE I WŁĄCZANIE SIĘ DO RUCHU. 9

...JAK JEŹDZIĆ W PORZE DZIENNEJ. 18

JAK JEŹDZIĆ NOCA? 19

JAK BEZPIECZNIE COFAĆ? 19

CO TO JEST PRĘDKOŚĆ BEZPIECZNA? 19

JAZDA “W TRASIE”. 19

JAK ZACHOWYWAĆ SIĘ W RUCHU MIEJSKIM? 19

ROZDZIAŁ 2. JAK JEŹDZIĆ W TRUDNYCH WARUNKACH? 19

JAK JEŹDZIĆ PODCZAS MGŁY? 19

JAK JEŹDZIĆ DROGAMI ZAŚNIEŻONYMI I ZALODZONYMI? 21

JAK HAMOWAĆ NA ŚLISKIEJ NAWIERZCHNI? 21

JAK RADZIĆ SOBIE Z POŚLIZGAMI? 21

ROZDZIAŁ 3. DLA ZAAWANSOWANYCH. 21

JAK HOŁOWAĆ INNY POJAZD I JAK BYĆ HOLOWANYM? 22

JAK JEŹDZIĆ Z PRZYCZEPĄ? 22

JAK COFAĆ Z PRZYCZEPĄ? 22

ROZDZIAŁ 4. JAK DOSKONALIĆ TECHNIKĘ JAZDY? 22

WSTĘP

Działo się to w połowie lat siedemdziesiątych minionego stulecia. Byłem wówczas świeżo po egzaminie na prawo jazdy. Z nowiutkim dokumentem, stwierdzającym moje umiejętności szoferskie, wybrałem się starym motocyklem na wycieczkę po trasach Polski Południowej. W drodze powrotnej, na dopiero co otwartej trasie Warszawa – Katowice, zatrzymałem się na chwilę na jakimś parkingu między Piotrkowem Trybunalskim i Rawą Mazowiecką. Stał tam już wielki, osiemnastokołowy Kenworth, lśniący czerwonym lakierem i chromami. Prawdziwy smok, znany z filmów o amerykańskich kierowcach. Obok niego kręcił się niemłody, chyba sześćdziesięcioletni mężczyzna w skórzanej kamizelce i dzinsach. Zawsze fascynowały mnie ogromne ciężarówki pochłaniające dziennie setki kilometrów szos, więc stanąłem z otwartymi ustami. Mężczyzna zobaczył mój pełen zachwytu wzrok i uśmiechnął się. Zapytał po angielsku, czy podoba mi się jego samochód? Rozmowa potoczyła się wartko. Okazało się, że truck należał do amerykańskiej firmy, wożącej towary z portów Zachodniej Europy do azjatyckich republik ówczesnego Związku Radzieckiego. Kierowca był rodowitym teksańczykiem i tylko raz na pół roku wracał do rodziny mieszkającej gdzieś w okolicach Dallas. Przyjemną pogawędkę o romantyce dalekich tras przerwał nieubłagany czas. Musiałem wracać do domu, aby zdążyć przed zmrokiem, wówczas jeszcze bałem się jazdy w ciemnościach. Na pożegnanie teksański kierowca powiedział coś, na co początkowo nie zwróciłem uwagi – ot zwykły grzecznościowy zwrot, jakieś standardowe życzenie w rodzaju “Szerokiej drogi”... Potem, jadąc wygodną dwupasmową szosą, przypomniałem sobie te słowa i... zapamiętałem je na całe życie. Stały się one dla mnie czymś więcej niż drogowskazem na dalszą karierę “pogromcy szos”. Sympatyczny Amerykanin przekazał mi wtedy w kilku prostych słowach życiową mądrość popartą ogromnym doświadczeniem

wynikającym z przejechanych kilku milionów kilometrów. Dziś chciałbym podzielić się tą niezwykłą złotą myślą z Tobą, drogi Czytelniku. Niech stanie się ona i dla Ciebie tym talizmanem, który pozwoli Ci na lata szczęśliwej, bezwypadkowej jazdy.

Oto magiczne słowa amerykańskiego truckera:

“Kiedy wyda Ci się, że jesteś bardzo dobrym kierowcą, który wie już wszystko o jeździe i o szosach, sprzedaj jak najszybciej swój pojazd i nigdy więcej nie siadaj za kierownicą. Cmentarze są pełne grobów bardzo dobrych kierowców”.

Życzę Ci, abyś był kierowcą, który dzięki wiedzy teoretycznej i treningowi opisanemu w tej książce, będzie umiał prowadzić swój pojazd **lepiej**, a przede wszystkim – **bezpieczniej** niż inni użytkownicy szos. Abyś przejechał bez wypadku kilka milionów kilometrów po drogach i bezdrożach świata, a z każdej trasy wracał do domu cały i zdrowy.

Ryszard Jakubowski

ROZDZIAŁ 1.

JAK JEŹDZIĆ W SPRZYJAJĄCYCH WARUNKACH I JAK WYKONYWAĆ PODSTAWOWE MANEWRY?

Na pierwszy rzut oka może się wydawać, że nie ma nic prostszego od jazdy w idealnych warunkach. Wystarczy usiąść za kierownicą, uruchomić silnik, ruszyć i jechać. Nie byłoby jednak tylu wypadków i stłuczek, gdyby było to naprawdę tak proste i łatwe. Dobre warunki usypiają czujność kierowcy, powodują, że czuje się on bezpieczny, czasem rozleniwiają... Pozwól, że opiszę Ci wszystko po kolei. Przedtem jednak muszę wspomnieć o czymś bardzo ważnym.

Wszystko, co w tej książce piszę, dotyczy wyłącznie kierowców trzeźwych i nie używających jakichkolwiek środków odurzających. Tylko kierowca, którego świadomość i zdolność percepcji nie są ograniczone użyciem alkoholu, narkotyków lub niektórych lekarstw, jest w stanie dać sobie radę w trudnych sytuacjach. Wierzę, że nim zasiądziesz za kierownicą, nie pijesz alkoholu, przez co najmniej dobę, ani nie używasz narkotyków, nawet tych najbardziej miękkich. W przeciwnym wypadku moje rady nie będą dla Ciebie użyteczne. Wypicie nawet litra piwa lub szklanki wina 6 godzin przed wyruszeniem w trasę ma zazwyczaj zgubne skutki. Nie sugeruj się opiniami innych ani teoretycznymi informacjami, że organizm spala do 20 g. alkoholu w ciągu godziny. Nie każdy organizm i nie w każdych warunkach. Zresztą, czy musisz pić, a potem jechać? Niech Twoi “doradcy” zachowają swoje rady dla siebie – oni nie będą ponosili konsekwencji wypadku, który możesz spowodować, nie w pełni panując nad swoimi odruchami.

Jeżeli jesteś w trakcie kuracji i musisz zażywać lekarstwa – dla własnego dobra zapytaj lekarza, lub przynajmniej farmaceutę, czy nie są one przeszkodą w bezpiecznym prowadzeniu auta.

*

Ruszanie i włączanie się do ruchu.

Mamy już za sobą najważniejszy fragment tej książki. Wierzę, że rozumiesz, jak ważna jest zawarta w nim informacja i nie będziesz próbował swoich sił za kierownicą po wprawieniu się w stan “nieważkości”. Wsiądź więc do samochodu i ruszajmy.

Zanim uruchomisz silnik, warto a nawet trzeba wykonać kilka podstawowych czynności. Zacznijmy od Twojego “miejsca pracy”. W fotelu kierowcy spędzasz sporą część życia. Jeżeli codziennie **tylko** dojeżdżasz do pracy na drugim końcu miasta albo w sąsiedniej miejscowości, to średnio spędzasz dziennie za kierownicą około jednej godziny. Warto zadbać o własną wygodę. Dopasuj więc samochód do siebie! Twoja pozycja za kierownicą jest jednym z istotnych elementów bezpiecznej jazdy. Niestety, nie wszyscy instruktorzy jazdy zwracają na to uwagę. Nie zwracają na to uwagi nawet kierowcy z całkiem sporym stażem za kółkiem. Dlatego pozwól, że powiem o wszystkim po kolei.

Najpierw odsuń jak najdalej do tyłu swój fotel. Wyciągnij swobodnie nogi do przodu. Teraz ustaw oparcie tak, aby z tego miejsca dobrze widzieć nie tylko wierzchołki przydrożnych drzew, ale także drogę przed samochodem. Na razie nie przejmuj się, że nie jest ci najwygodniej. Spróbuj teraz, **nie odrywając pleców od oparcia**, sięgnąć stopami do pedałów. Przesuń fotel do przodu do miejsca, z którego po naciśnięciu do oporu pedału sprzęgła Twoja lewa noga jest niemal całkowicie wyprostowana w kolanie. Jeżeli jeździsz samochodem z automatyczną skrzynią biegów, a więc nie masz pedału sprzęgła, po prostu oprzyj lewą stopę o przednią ściankę podłogi tuż przy pedale hamulca. Noga powinna być w tej pozycji całkowicie wyprostowana. Sprawdź teraz, czy możesz bardzo szybko przenieść prawą stopę z pedału gazu na pedał hamulca i nacisnąć go do oporu. Po wciśnięciu pedału hamulca prawa noga powinna pozostać ugięta w kolanie!

Możesz teraz przystąpić do najważniejszej części zabiegów związanych z ergonomią – do ustawienia odległości od kierownicy. Wyciągnij obie ręce przed siebie i chwyć dłońmi za najbardziej odległą od ciebie część jej koła. Jeżeli zrobiłeś to bez odrywania pleców od oparcia fotela, a Twoje ręce są niemal zupełnie wyprostowane w łokciach, to możesz uznać ustawienie fotela za optymalne. Jeżeli nie, pochylaj lekko oparcie fotela do przodu i do tyłu tak długo, aż uzyskasz właściwe ustawienie. Opuść teraz obie dłonie, nie odrywając ich od koła kierownicy, do pozycji “za piętnaście trzecia” – czyli tak aby lewa dłoń znalazła się dokładnie na wysokości osi kierownicy, prawa nieco poniżej niej. W takim ułożeniu rąk Twoje łokcie nie powinny jeszcze oprzeć się o tułów. Jeżeli się opierają, pochyl lekko oparcie fotela do tyłu. Wszystkie czynności powtarzaj tak długo, aż uzyskasz optymalne ustawienie fotela, pozwalające na swobodne operowanie nogami i rękami.

Na całym świecie nie ma dwóch ludzi identycznych. Konstruktorzy samochodów nie są w stanie dopasować fotela i jego zakresu regulacji do wszystkich typów sylwetki i indywidualnych cech każdego kierowcy. Stosują więc z konieczności “uśrednienia”. Nie zdziw się, że możesz mieć kłopoty z idealnym dopasowaniem samochodu do siebie, nawet gdy zasiadasz za kierownicą luksusowego auta. Nie wzdragaj się przed “poprawieniem” konstrukcji fotela. Nawet w tak drogim aucie jak mercedes 300 D z 1991 roku miałem zawsze na swoim fotelu dość grubą poduszkę z miękkiej pianki poliuretanowej – dopiero dzięki niej uzyskałem optymalne dopasowanie auta do siebie i pełen komfort jazdy.

O optymalnym, ergonomicznym ustawieniu fotela kierowcy świadczy nie tylko prawidłowa sylwetka za kierownicą. Jeżeli po dłuższej, co najmniej godzinnej, nieprzerwanej jeździe zaczynasz odczuwać nieznaną ci dotychczas ból między łopatkami i u nasady szyi – masz źle ustawione oparcie fotela (za bardzo leżysz). Jeżeli chwytają Cię leciutkie kurcze (odczuwasz chwilami “mrowienie”) w okolicach wewnętrznej strony podudzi – Twój fotel jest odsunięty za daleko do tyłu. Pamiętaj jednak, aby po wszystkich korektach ustawienia fotela Twoja sylwetka była zbliżona do optymalnej, to jest abyś miał wyprostowane w łokciach ręce przy trzymaniu kierownicy za jej najbardziej

odległą od ciebie część, i abyś mógł swobodnie i szybko operować nogami na pedałach.

Siedzisz już wygodnie w fotelu i możesz w każdej chwili wyruszyć w drogę. Czy jednak o czymś nie zapomniałeś? Właśnie! Zanim ruszysz, sprawdź, nawet bardzo pobieżnie, czy samochód jest w należyтым stanie technicznym. Rzuć okiem, czy masz wszystkie koła. To wcale nie dowcip. W polskiej rzeczywistości bywa, że w ciągu kilku sekund ktoś “pożyczy” sobie Twoje koło, zostawiając samochód na ceglach. Rzuć okiem, czy ciśnienie w oponach jest w miarę prawidłowe. Czy nikt nie ukradł ci piórek wycieraczek albo nie wyrwał reflektora... Kiedy czujesz, że wszystko jest w porządku, uruchom silnik i sprawdź hamulec zasadniczy. Ze względu na to, iż ogromna większość typów i modeli samochodów ma wspomaganie hamulców, ich sprawdzanie powinno być przeprowadzane w warunkach eksploatacyjnych, czyli przy pracującym silniku. Jeżeli podczas gwałtownego i silnego naciśnięcia pedału hamulca w pewnym momencie napotkasz na “twardy” opór, możesz uznać, że wszystko raczej jest w porządku. Jeżeli opór jest miękki, “gumowy” – możesz być niemal pewien, że masz jakąś usterkę układu hamulcowego. Celowo nie zachęcam do sprawdzenia hamulców jedynie przez rzut oka na ich kontrolkę. Nawet najlepsze urządzenia kontrolne nie są całkowicie niezawodne...

**Hamulce powinieneś sprawdzać po każdym uruchomieniu silnika.
Niech stanie się to Twoim nawykiem, a nawet odruchem warunkowym.**

Skoro już jesteś przekonany, że masz samochód w niezłym stanie technicznym, ruszaj w drogę! Ruszaj normalnie, spokojnie – im bardziej płynnie to robisz, tym lepszym jesteś kierowcą. W ogóle cała Twoja jazda powinna być spokojna i płynna. Chyba, że uczestniczysz w rajdzie albo w wyścigu Formuły 1. Tylko wysokość ewentualnej nagrody liczona w dziesiątkach lub setkach tysięcy dolarów daje powód do gwałtownego ruszania z piskiem opon i jeszcze gwałtowniejszego hamowania. Na normalnej drodze nie tylko nikt za takie “popisy” nie zapłaci ani grosza, ale jeszcze paru starszych stażem kierowców pokiwa z politowaniem głową nad Twoimi “umiejętnościami”. Nic, **dokładnie NIC** nie uzasadnia ruszania z piskiem opon. Nawet zasłużenie na

poklask kilku domorosłych rajdowców. Skąd wiesz, czy nie mają oni zamiaru, dla zabawy, sprowokowania Ciebie do niebezpiecznego zachowania?

Tu przyda się mała uwaga: Ruszać z postoju możesz i w zasadzie powinienes wolno, z zachowaniem szczególnej uwagi, aby komuś nie przeszkodzić w omijaniu Twojego pojazdu. Natomiast ruszanie spod świateł na skrzyżowaniu powinno być zdecydowanie bardziej energiczne – chodzi o zwiększenie przepustowości skrzyżowań. Będzie o tym mowa w podrozdziale o jeździe w ruchu miejskim.

Każdorazowo bezpośrednio przed ruszeniem rzuć okiem w lusterka wsteczne. Ten odruch pozwoli ocenić, czy Twój manewr nie przeszkodzi innemu kierowcy, nadjeżdżającemu z tyłu. W lusterkach możesz także zauważyć kogoś, kto biegnie, aby zawiadomić Cię o czymś bardzo ważnym, zanim wyruszysz w drogę. Może chce ci powiedzieć, że akurat wygrałeś główną nagrodę na loterii? Jeżeli nie ufasz lusterkom, obejrzyj się, aby mieć 100% pewności, że Twój manewr nie zagraża Tobie i innym.

Skoro wspomniałem o lusterkach, pozwól, że zapytam: Czy masz je prawidłowo ustawione? Zmieniałeś ustawienie fotela, więc warto dopasować teraz do Twoich potrzeb także lusterka wsteczne. Najlepiej, zanim nie nabierzesz popartych doświadczeniem umiejętności, zrób to na jakiejś bocznej drodze o znikomym ruchu.

Wielu kierowców nie docenia roli, jaką odgrywają lusterka zewnętrzne. Są oni przekonani, że wewnętrzne w zupełności wystarczy. W jakim więc celu producenci aut już od kilkadziesiąt lat montują na stałe aż dwa lusterka po obu stronach pojazdu? Z pewnością nie po to, aby podnieść jego cenę! Zaczynij od ich ustawienia. Jeżeli masz taką możliwość, poproś o pomoc inną osobę.

Zatrzymaj swój pojazd kilkadziesiąt centymetrów od krawędzi drogi, mniej więcej na środku prawego pasa ruchu. Usiądź wygodnie i popatrz w **prawe** lusterko. Powinieneś widzieć w nim drogę na jak największą odległość, ale także i nawierzchnię drogi tuż za pojazdem. Mniej więcej 20% do 25% powierzchni lusterka powinno zajmować odbicie obrazu karoserii samochodu.

To jest baza, do której będziesz odnosił położenie innych użytkowników drogi, patrząc w lusterko. Jeżeli ustawienie lusterka wymaga korekty, możesz zrobić to sam, ale wygodniej jest poprosić siedzącą obok Ciebie osobę.

W drugiej kolejności ustaw lewe lusterko. W nim musisz widzieć całą szerokość drogi już w odległości kilku metrów za samochodem. Tu także, jak w przypadku prawego lusterka, powinieneś widzieć odbicie karoserii swojego samochodu, które powinno zajmować do 25% całego obrazu.

Teraz najłatwiejsza operacja: ustawienie lusterka wewnętrznego. Ustaw je tak, abyś widział niemal dokładnie na jego środku **całą** tylną szybę swojego samochodu. Możesz dodatkowo widzieć jeszcze kawałek tylnego prawego okna, co będzie przydatne między innymi podczas wyprzedzania.

Niektórzy kierowcy stosują specjalne panoramiczne nakładki na wewnętrzne lusterka lub zmieniają całe lusterka na inne, większe niż fabryczne – o szerokim kącie widzenia. Praktyka taka była dobra w czasach, kiedy produkowane w Polsce samochody miały takie wyposażenie, jakby jego projektanci i konstruktorzy chcieli na kierowcach wziąć odwet za swoje niepowodzenia życiowe. Lusterka często zniekształcały obraz, były małe i źle usytuowane... O zewnętrznych – konstruktorzy zazwyczaj zapominali. W tamtych czasach poprawianie wad konstrukcyjnych i efektów brakoróbstwa producentów były wręcz konieczne. Dziś fabryki wyposażają pojazd optymalnie i wszelkie poprawki mogą to tylko zepsuć. Obowiązuje tu zasada: **Lepsze jest wrogiem dobrego**. Lusterko nie “od kompletu” może zmniejszać obraz bardziej lub mniej niż pozostałe. Możesz w takim przypadku pogubić się w poprawnej ocenie odległości od nadjeżdżającego z tyłu pojazdu i nieszczęście gotowe.

Ustawienie lewego zewnętrznego i wewnętrznego lusterka możesz skorygować samodzielnie podczas jazdy, prawego nawet nie próbuj sam poprawiać. Jeżeli nikt ci nie może pomóc, zatrzymaj się i dopiero wtedy skoryguj jego położenie.

Pamiętaj także, że ustawienia lusterek dokonane w pojeździe pustym, tylko z siedzącym w nim kierowcą, wymagają często niewielkiej korekty w

pojeździe obciążonym.

Ruszyłeś i już jedziesz. Czy pamiętałeś o poinformowaniu innych użytkowników drogi, że masz zamiar ruszyć? Mam nadzieję, że tak. Sprawdź teraz, czy kierunkowskaz sam się wyłączył. Co robić dalej? Po pierwsze i najważniejsze: **zwracać uwagę na innych użytkowników drogi**. Przyjmij jako pewnik, że ogromna większość kierowców wyjechała na drogę **tylko po to**, aby rozbić Ci samochód, a Ciebie w najlepszym wypadku wyprawić do szpitala. To nie jest przesada. Część kierowców ma tak znikome umiejętności, że w ogóle nie powinni oni zasiadać za kierownicą. Niestety, bywa także, że nawet bardzo kulturalni ludzie, siadając za kierownicą, przechodzą przedziwną metamorfozę. Nagle zaczynają zdradzać krwiożercze instynkty i mają do wszystkich o wszystko pretensję. Być może takie przeobrażenie jest podświadomym, atawistycznym odreagowaniem na konieczność życia “na pokaz”, bycia uprzejmym dla swoich przełożonych i dla klientów... Nie wiem. Widziałem już absurdalne przypadki przeistaczania się kulturalnych, spokojnych i na co dzień bardzo uprzejmych ludzi w jakieś monstra, pałające rządzą krwi... Tacy kierowcy pogardzają wszystkimi innymi użytkownikami drogi, wszystkim wszystko mają za złe, uważają innych za frajerów... Tylko oni są najlepsi, tylko oni potrafią znakomicie prowadzić swoje samochody... To właśnie oni najczęściej pokazują innym zwiniętą pięść z wyprostowanym środkowym palcem w geście, zwanym “pozdrowienie nowojorskich taksówkarzy”. Oni bez opamiętania używają klaksonu, albo zajeżdżają drogę innym i gwałtownie hamują przed ich pojazdem, aby ich w ten sposób “ukarać”.

I głównie oni są klientami zakładów blacharskich.

Są też wśród kierowców ludzie z natury, na co dzień przejawiający znikomy poziom kultury, ale ich zachowanie nie powinno nikogo dziwić ani szokować. Po prostu oni tacy są i już.

Wymagane od kierowców badania lekarskie nie obejmują sprawdzania poziomu kultury osobistej – zbyt wielu nie otrzymałoby nigdy prawa jazdy.

Jeżdżenie samochodem jest bardzo stresujące. Aby nie dać się opanować złym, pierwotnym instynktom, które prowadzą do wytworzenia syndromu Mad Max’a (wściekłego kierowcy), należy do jazdy podchodzić z ogromnym dystansem. Czy poprawi Ci samopoczucie, jeżeli będziesz wymachiwał

pięściami pod adresem każdego napotkanego kierowcy, który może przez przypadek popełnić jakiś błąd? Czy wszystko musisz przeżywać i na wszystko reagować w spektakularny sposób – machając jak oszalały pięściami, dusząc klakson i błyskając reflektorami? Choćbyś nie wiem jak bardzo się wściekał, nic nie odwróci już tego, co się wydarzyło. Nawet wiadro żółci w Twojej krwi nie cofnie czasu. Stało się coś złego? Ktoś Ci zajechał drogę? Ktoś chciał Cię zdenerwować? Może próbował obrazić? I co z tego? Jeżeli inny kierowca doprowadził do groźnej lub tylko nieprzyjemnej sytuacji, a potem szybko oddalił się, możesz być pewny, że on nie zrozumie nic z tego, co chcesz mu przekazać poprzez swoje zdenerwowanie. Nic do niego nie dotrze, bo on już taki został stworzony i taki umrze. Być może nawet sprawisz mu przyjemność, bo właśnie jego jedynym zamiarem było doprowadzenie kogoś do szewskiej pasji? Zlekceważ to, co się stało. Nie próbuj go dogonić tylko po to, żeby mu pogrozić pięścią. Uśmiechnij się i... zapomnij. To najlepszy sposób na takie niemiłe zachowanie innych użytkowników drogi. Poświęć dokładnie pół minuty i ani sekundy więcej na przemyślenie, czy przypadkiem sam, popełniając jakiś błąd, nie przyczyniłeś się do całej sytuacji. A potem – jak najszybciej o wszystkim zapomnij. Nie roztrząsaj, nie analizuj, nie przeżywaj. Stało się – trudno.

Jeżeli chcesz poznać jeszcze lepszy sposób na szalonych szoferów, powiem Ci o swojej metodzie, którą z powodzeniem stosuję od ponad 20 lat. Na pewno znasz gest przeproszenia. Jest to otwarta dłoń ze zgiętymi do środka dwoma palcami – serdecznym i małym. Pozostałe palce są szeroko rozstawione. Pokaż taki przyjacielski, przepaszający gest każdemu kierowcy, nawet, gdy jesteś w stu procentach przekonany, że racja jest po Twojej stronie. Zaręczam ci, że większość napotkanych kierowców zbaranieje, spodziewając się po Tobie zupełnie innej reakcji – wybuchu złości. To naprawdę przyjemne uczucie, zobaczyć jak twarz wściekłego kierowcy nagle się wydłuża, usta mu się szeroko otwierają i... człowiek traci całą pewność siebie, całą złość dla świata... Bywało, że zostawiałem takich osłupiałych, oniemiałych z wrażenia kierowców na środku skrzyżowania i jechałem dalej. A oni jeszcze długą chwilę dochodzili do siebie, zanim ruszyli w dalszą drogę. To naprawdę przyjemne uczucie – przeprosić kogoś, kto chciał cię skrzywdzić. I nic nie kosztuje – dokładnie nic. Spróbuj raz, a spodoba Ci się, gwarantuję.

Jeżeli chcesz mieć znakomite samopoczucie za kierownicą, którego nie zmać nawet najbardziej chamskie zachowanie innych kierowców – naucz się i jak najczęściej stosuj dwa gesty: “PRZEPRASZAM” i “DZIĘKUJĘ”. Pierwszy poznałeś przed chwilą. Jest on w naszym kraju prawie zupełnie nieznan. U progu wejścia do Unii Europejskiej warto go spopularyzować, gdyż w wielu innych krajach jest on powszechnie używany. Ten drugi – to otwarta dłoń z szeroko rozstawionymi palcami, pokazana osobie, której chcesz podziękować za jej uprzejmość lub chcesz po prostu okazać, że doceniasz jej kunszt jazdy. Możesz ponadto stosować gest OK., czyli pokazać pięść z uniesionym ku górze kciukiem, gdy inny kierowca robi coś bardzo, bardzo pozytywnego. Uprzejmości – tak samo na drodze, jak i w życiu codziennym – nigdy za wiele.

Było już o ruszaniu i o kulturze za kierownicą. Wypada wspomnieć o sposobach zatrzymywania pojazdu, – czyli o hamowaniu. To jedna z tych umiejętności, którą mają wszyscy kierowcy. Przynajmniej tak im się zdaje. Wystarczy przecież nacisnąć na pedał hamulca i w odpowiednim momencie wysprzęglić lub wrzucić luz, aby silnik nie zgasł. Jeszcze łatwiej hamować autem z automatyczną skrzynią biegów, która sama “zadba” o odłączenie napędu od kół. Tymczasem prawidłowe, bezpieczne zatrzymywanie pojazdu to prawdziwa sztuka. Czy uwierzysz mi, że można tak jeździć, aby pedał hamulca używać jedynie do zapalenia świateł “stop” informujących innych kierowców o Twoim zamiarze zatrzymania się? Spróbuj kiedyś, na jakiejś bocznej, poziomej drodze o znikomym ruchu innych pojazdów, sprawdzić inercję swojego pojazdu. Rozpędź go np. do 30 km/h, a potem, nie dotykając niczego poza kierownicą pozwól mu samodzielnie zwolnić. W ostatniej chwili, kiedy poczujesz szarpnięcia układu napędowego, naciśnij sprzęgło i wrzuc bieg jałowy. Samochód po chwili zatrzyma się. Zrób to samo przy prędkości 40, 50, 60 km/h. Bez względu na to, jak szybko jedziesz, samochód pozbawiony napędu wcześniej czy później sam się zatrzyma. Jeżeli poznasz, jak daleko popchnie Twój pojazd siła inercji, zanim on zatrzyma się, będziesz mógł jeździć niemal zupełnie nie używając hamulców!

Co daje taka umiejętność? Po pierwsze – nauczy Cię drugiej trudnej

sztuki – sztuki przewidywania. Jeżeli zamierzasz się zatrzymać 100 m dalej, bądź tego świadomy dostatecznie wcześniej. I dostatecznie wcześniej zdejmij nogę z pedału gazu. Do celu dojedziesz sekundę, może dwie później. Po drugie – odniesiesz korzyści, wymierne w pieniądzu. Taka technika jazdy, jeżeli stosujesz ją w ruchu miejskim, pozwala zaoszczędzić nawet do 10% paliwa! Przewiduj, że będziesz musiał 100 czy 200 m dalej zatrzymać się pod światłami lub będziesz musiał przepuścić pieszych i – zdejmuj nogę z gazu. Pozwól, niech samochód toczy się swobodnie. Gdy prędkość spadnie poniżej 30 km/h, połóż lekko nogę na pedale hamulca – zapalą się wówczas światła “stop”, które poinformują innych kierowców, że się zatrzymujesz. Możesz przyhamować mocniej w ostatniej fazie “dojeżdżania”, aby zatrzymać się dokładnie tam, gdzie zamierzasz. Taka technika zatrzymywania pojazdu ma jeszcze dwie inne zalety. Po pierwsze oszczędzasz hamulce – znacznie rzadziej wymieniasz nakładki lub klocki, rzadziej musisz wymieniać tarcze lub bębny hamulcowe. Po drugie – **jest nieoceniona na śliskiej, oblodzonej nawierzchni**. Samochód, który toczy się nawet po czystym, gładkim lodzie, zatrzyma się prawie dokładnie tak daleko od miejsca, w którym zaczniesz “hamować” w opisany wyżej sposób, jak w przypadku jazdy po szorstkim betonie! Taka technika **nie spodoba się** jednak innym kierowcom, preferującym ostre hamowanie połączone z rzucaniem pasażerami o przednią szybę. Niestety, jest ich przytłaczająca większość. Kilka stron wcześniej podpowiedziałem Ci, jak nie przejmować się brakiem kultury u innych szoferów. Masz okazję wypróbować moje rady w praktyce.

Chciałbym jednak przestrzec przed stałym “oszczędzaniem” hamulców. Od czasu do czasu, jeżeli będzie po temu sposobność, przyhamuj mocniej. Sprawdzisz w ten sposób jakość klocków i okładzin hamulcowych. Co prawda zdarza się to niezwykle rzadko, ale... Smar, wyciekający z łożysk koła może natłuścić ich powierzchnię i znacznie obniżyć skuteczność hamowania. Jeżeli naciśniesz mocno na pedał hamulca, a samochód zacznie zwalniać bardzo “niechętnie”, zatrzymaj się jak najszybciej i wezwij pomoc drogową. Możesz pomóc sobie hamulcem postojowym, zaciągając go jednak płynnie, ząbek po ząbku, a nie – jak na postoju – jednym szarpnięciem. Jeżeli jednak hamulec zasadniczy i postojowy używają tych samych tarcz lub bębnow, ręczne hamowanie w takich okolicznościach może być nieskuteczne. Nie miałem nigdy takiej przygody, mimo że zmieniłem w swojej karierze 7 samochodów, ale licho

nie śpi.

Tak samo, jak smar, działa na hamulce woda – więc po przejechaniu większej kałuży, albo tylko jadąc dłużej po mokrej nawierzchni “wysusz hamulce”, lekko naciskając ich pedał – tak abyś poczuł, że samochód nie toczy się swobodnie, a jest hamowany. Przy dużej wprawie możesz to zrobić nie zdejmując nogi z gazu! Wystarczy, że położysz lekko lewą stopę na pedale hamulca. Przećwicz to gdzieś, gdzie Twoje początkowe błędy nie zaszkodzą ani Tobie ani nikomu innemu. Najlepiej na jakimś dużym wolnym placu (stare lotnisko?), gdzie nie ma innych samochodów i przechodniów. Lewa noga, przyzwyczajona do gwałtownego naciskania na pedał sprzęgła początkowo będzie zbyt “ciężka” i samochód będzie Ci “stawał dęba”. Niech Cię nie zniechęci kilkanaście, czy nawet więcej nieudanych prób. Umiejętność hamowania obiema nogami może być bardzo przydatna także w innych okolicznościach, o czym przeczytasz w dalszych rozdziałach.

Teraz, kiedy już masz samochód ergonomiczny, wiesz jak elegancko ruszać i zatrzymywać się, a nawet potrafisz nie przejmować się złym zachowaniem innych kierowców, pora na dalszą wiedzę. Opowiem ci...

...jak jeździć w porze dziennej.

Czy może być coś łatwiejszego, jak jazda w dzień, przy pięknej pogodzie, po suchej nawierzchni, z nieograniczoną widocznością? Takie idealne warunki niosą w sobie jednak spore niebezpieczeństwo – usypiają czujność kierowcy. Nabiera on złudnego przekonania, że nic złego nie może się wydarzyć... Jest to pierwszy krok do nieszczęścia. Piękna pogoda powoduje, że na jezdni pojawiają się nagle przechodnie – spacerowicze, którym nigdzie się nie spieszy, rowerzyści, motocykliści, zwierzęta przebiegające przez drogę w najmniej oczekiwanym momencie...

[...]

Pierwszy rozdział ma ponad kilkadziesiąt stron. Całość jest dostępna oczywiście w pełnej wersji ebooka [„Dekalog Myślącego Kierowcy”](#) –

[wystarczy, że klikniesz tutaj.](#)

Pierwszy rozdział zawiera informacje na tematy:

**Jak jeździć nocą?
Jak bezpiecznie cofać?
Co to jest prędkość bezpieczna?
Jazda “w trasie”.
Jak zachowywać się w ruchu miejskim?**

ROZDZIAŁ 2.

JAK JEŹDZIĆ W TRUDNYCH WARUNKACH?

Odpowiem przewrotnie: najlepiej nie jeździć w trudnych warunkach! Jeżeli to możliwe, unikaj jazdy wtedy, kiedy nic Cię do niej nie zmusza, a warunki nie są najlepsze. Po co pchać głowę między młot i kowadło? Co jednak zrobić, gdy wszystkie siły jak na złość sprzysięły się przeciw Tobie, a jechać musisz? Prześmiewcy mawiają “Napisz testament i możesz jechać”. Sęk w tym, że zabić się na szosie potrafi prawie każdy. Tak jak potrafi jechać prawie każdy, kto ma prawo jazdy, gorzej lub lepiej... Ty masz zadanie o wiele poważniejsze i trudniejsze: **MUSISZ DOJECHAĆ, na dodatek cały i zdrowy!**

Spośród trudnych warunków, jakie mogą nękać kierowcę na drodze do najmniej dokuczliwych należą opady deszczu. Mimo to, gdy tylko trochę popada, natychmiast lawinowo rośnie liczba wypadków i stłuczek. O dziwo, dzieje się tak głównie na polskich drogach. Ktoś złośliwy zauważył kiedyś, że nasi rodzimi kierowcy dostają prawo jazdy tylko na ładną pogodę. Coś w tym jest.

[...]

Jak jeździć podczas mgły?

Mgła, a zwłaszcza mgła połączona z deszczem to jedno z najbardziej nieprzyjemnych zjawisk, jakie oczekują na kierowców. Nie ma na nią dobrego sposobu, poza jednym: **jeżeli to możliwe, nie jechać!** Jazda podczas mgły to jazda z zawiązanymi oczami! Zwłaszcza jazda nocna!

Co zrobić, gdy zaległa mgła, a jechać musisz? Przede wszystkim przed wyjazdem sprawdź wszystkie światła, a zwłaszcza – co jest logiczne – światła przeciwmgielne. Następnie jeszcze raz zastanów się, czy naprawdę musisz jechać? Jeżeli tak, ruszaj. Włącz wszystkie światła z wyjątkiem długich. Im więcej, tym lepiej będzie Ciebie widać. Tobie tak naprawdę niewiele one pomogą. Pamiętaj o tylnym świetle przeciwmgielnym!

Jazda w dzień podczas mgły wymaga wzmożonej uwagi. Musisz widzieć i to, co się znajduje przed Tobą, i to, co się dzieje po obu stronach. Od czasu do czasu spoglądaj w lusterka, aby nie dać się zaskoczyć. Zwracaj uwagę na różne cienie, majaczące we mgle. Wielu kierowców uważa, że w dzień ich pojazdy są dostatecznie dobrze widoczne nawet podczas mgły. Nie włączają więc świateł, albo włączają wyłącznie pozycyjne. Inni mają światła nie zawsze sprawne. Gdy na drodze znajdują się rowerzyści, możesz ich nie zauważyć nawet do ostatniej chwili. To samo dotyczy pieszych. Ktoś, kto nigdy nie prowadził samochodu podczas mgły, nie zdaje sobie sprawy, że kierowca prawie nic nie widzi, poza przysłowiowym “mlekiem”. Jedź więc bardzo ostrożnie i wolno. Gdy coś wyda Ci się podejrzane, po prostu zwolnij, a nawet – przygotuj się na awaryjne hamowanie, lub wykonanie gwałtownego uniku. Szczególnie ostrożnie pokonuj skrzyżowania – mimo włączonych świateł możesz zostać niezauważony, albo sam nie zauważysz innego pojazdu. Konstruktorzy samochodów zadbali, aby miały one oświetlony przód i tył – o bokach jakoś zapomniano. Jedynie wielkie ciężarówki i autobusy mają na burtach niewielkie, żółte światła, które i tak w czasie mgły ledwo widać, nawet z małej odległości. Zwracaj uwagę na

oznakowanie poziome dróg. Białe, przerywane linie na jezdni pozwalają na zachowanie w miarę prostego toru jazdy. Ciągłe linie sygnalizują zbliżanie się do niebezpiecznego miejsca, np. do przejścia dla pieszych, skrzyżowania lub do zakrętu.

Jest kilka powodów, aby jadąc we mgle od czasu do czasu uruchomić spryskiwacz i wycieraczki. Mgła osadza się często na poruszających się przedmiotach. Bywa, że w pobliżu osad ludzkich przekształca się w smog, a wówczas znajdują się w niej mikroskopijne drobinki i pyły pochodzące z dymów, które osiadają na szybach samochodu i w niezauważalny sposób zmniejszają ich przejrzystość. Często, szczególnie na obszarach górskich, mgłę towarzyszy trudny do zauważenia, niewielki opad deszczu.

Prawdziwym przekleństwem dla kierowców jest jazda nocą we mgle. Jest to zajęcie i bardzo stresogenne, i męczące, i zarazem usypiające.

[...]

Powyżej znajduje się tylko niewielki fragment ebooka [„Dekalog Myślącego Kierowcy”](#).

Ebook w pełnej wersji zawiera ponad 130 stron praktycznej, wartościowej wiedzy.

W dalszej części ebooka znajdują się takie informacje jak:

**Jak jeździć drogami zaśnieżonymi i zalodzonymi?
Jak hamować na śliskiej nawierzchni?
Jak radzić sobie z poślizgami?**

ROZDZIAŁ 3.

DLA ZAAWANSOWANYCH.

Jak holować inny pojazd i jak być holowanym?

Jak jeździć z przyczepą?

Jak cofać z przyczepą?

ROZDZIAŁ 4.

JAK DOSKONALIĆ TECHNIKĘ JAZDY?

Zastanów się, czy nie warto sięgnąć po tak praktyczną wiedzę. Wiedzę, która może niejednokrotnie uratować Ci życie na drodze. Wystarczy, że klikniesz poniżej w link poniżej:

[„Chcę nauczyć się jeździć bezpiecznie i zawsze cało wracać do domu.”](#)

