

PŁONĄCE SAMOCHODY



Celica spłonęła

Fot. Holowczyc Management

Michael Schumacher w niecodziennych okolicznościach wygrał w niedzielę GP Austrii. To trzecie z rzędu zwycięstwo niemieckiego kierowcy. Tym samym wszystko w wyścigach Formuły 1 wróciło jakby do normy. Zespół Ferrari otrząsnął się z porażek w kilku pierwszych wyścigach i znowu dominuje na torach. Schumacherowi brakuje już tylko 2 punktów do objęcia prowadzenia w mistrzostwach, a Scuderia Ferrari powróciła na pierwsze miejsce wśród konstruktorów. Wszystkie telewizje, relacjonujące najważniejsze wydarzenia sportowe weekendu, pokazały najbardziej ekscytujący moment z GP Austrii — palący się bolid Michaela Schumachera. Podczas wizyty w parku serwisowym, zaciął się zawór węża do tankowania paliwa, tryskająca benzyna chlusnęła na rozgrzany silnik i bolid Niemca natychmiast stanął w ogniu. Na szczęście obsługa serwisowa udało się błyskawicznie stłumić pożar i Ferrari z numerem jeden, po 20 sekundach, znowu znalazło się na torze. Schumi spadł na trzecie miejsce, jednak po awarii silnika BMW w prowadzącym Williamie Montoi i po wyprzedzeniu Raikkonena, Niemiec powrócił na pierwsze miejsce, które bez problemów dowiózł do mety.

Obok wypadków, ogień jest największym zagrożeniem dla kierowców F 1. Do bolidu podłącza się specjalnie skonstruowany wąż paliwowy, który ma za zadanie w ciągu kilku sekund, pod wysokim ciśnieniem, wtłoczyć do zbiornika kilkadziesiąt litrów paliwa. To, co na stacji benzynowej trwa kilka minut, w Formule 1 skrócono do kilku sekund. Nietrudno sobie wyobrazić, co może się stać, gdy podczas tankowania coś pójdzie nie tak. Startujący do dziś Holender Jos Verstappen może mówić o wielkim szczęściu, gdy w czasie pit-stopu GP Niemiec w 1994 r. jego bolid zapalił się, a latający wąż zionął dookoła ogniem, siejąc popiół w boksie serwisowym. Mniej szczęścia miał jeden z najlepszych kierowców w historii Formuły 1 — Niki Lauda, który po wypadku w 1976 r. na torze Nurburgring został uwięziony w płonącym samochodzie. Dopiero po kilku minutach służby ratownicze wyciągnęły go z auta. Do tej pory na jego twarzy wyraźnie widać skutki pożaru, mimo że przeszedł wiele operacji w najlepszych klinikach. Ja też mogę mówić o sporym szczęściu, gdy w 1996 r. podczas Rajdu Niemiec, na oesie rozgrywanym po trasie tego samego toru, nasza Toyota Celica, na skutek awarii przewodu paliwowego zaczęła się palić w trakcie jazdy. Do mety brakowało zaledwie kilometra, więc myślałem, że uda się jakoś dojechać. Wiedziałem, że tam na pewno mają sprzęt gaśniczy, więc szybko poradziłem sobie z pożarem. Niestety ogień błyskawicznie rozprzestrzenił i cudem udało się nam (jechałem z Maćkiem Wistawskim) uciec z płonącego samochodu. Stojąc w pobliżu płonącej Celicy z żalem przyglądaliśmy się jak z ogniem i dymem odchodzi nasze marzenie o tytule Mistrza Europy. Straż pożarna dojechała dopiero po czterdziestu minutach, więc gdyby nie ucieczka z samochodu...

Rok później, na tym samym rajdzie, w wyniku wypadku samochód załogi Armin Kremer/Sven Behling wypadł z drogi, stoczył się ze zbocza, uderzył w drzewo i stanął w płomieniach. Kierowca zdążył uciec, ranny pilot spłonął w rozbitym aucie. Kończąc ten felieton naszła mnie jakaś dziwna refleksja, że większość opisanych w nim sytuacji miała miejsce w Niemczech, ale to tylko zapewne zbieg okoliczności.

Hołek

Prawo jazdy — projekt nowych przepisów

Dozwolone od lat 18



Krzysztof Holowczyc

Fot. Marek Czerepowicki

To, że jakość i sens przepisów w zakresie szkolenia kierowców i zasad zdobywania prawa jazdy pozostawiają wiele do życzenia jest oczywiste dla każdego, kto zetknął się z tym problemem. Najogólniej biorąc obecny system sprząda się do tego, by dopracować manewrowanie po placu, najeżonym pachołkami i wkuć odpowiednią ilość testów, niekoniecznie rozumiejąc ich sens i zastosowanie. Z późniejszą jazdą po drogach w prawdziwym ruchu ma to niewiele wspólnego. Prawo jazdy to jeden z najważniejszych dokumentów, które zdobywamy w życiu, więc przydałyby się w tym zakresie logiczne przepisy.

Tylko dla dorosłych

Obecne przepisy pozwalają uzyskać prawo jazdy kategorii A lub B osobom, które ukończyły 18 lat, uzyskały odpowiednie orzeczenie lekarskie i odbyły wymagane szkolenie (kurs nauki jazdy) i zdały państwowy egzamin teoretyczny oraz praktyczny.

Ustawa o ruchu drogowym zezwala osobie ubiegającej się o prawo jazdy rozpocząć szkolenie najwcześniej trzy miesiące przed osiągnięciem wieku wymaganego do uzyskania prawa jazdy, a jeżeli osobą tą jest

uczeń szkoły, której program nauczania obejmuje szkolenie w tym zakresie, wymieniony okres wynosi 12 miesięcy.

Jazda z osobą towarzyszącą

Projekt Ministerstwa Infrastruktury, który wkrótce powinien trafić do Sejmu pozwala odbywać jazdy szkoleniowe młodym kandydatom na kierowców, którzy ukończyli 16 lat pod nadzorem osoby towarzyszącej (określenie z projektu ministerialnego) w specjalnie przystosowanym do tego celu pojeździe. Osobami towarzyszącymi mogą być krewni do drugiego stopnia powinowactwa, a więc np. rodzice. Chcąc uczyć swoje dzieci muszą ukończyć zajęcia dla osób towarzyszących, prowadzone przez ośrodek szkolenia kierowców i spełnić kilka wymogów formalnych, co do wieku, okresu posiadania prawa jazdy itp. W czasie takiego szkolenia samochód prowadzony przez podopiecznego nie mógłby poruszać się szybciej niż 50 km/h w obszarze zabudowanym i 80 km/h poza tym obszarem. Po okresie jazd z osobą towarzyszącą i zdaniu egzaminu kandydat na kierowcę otrzymuje prawo jazdy. Tak więc wiek, w którym młody kierowca może zdobyć prawo jazdy pozostanie bez zmian — będzie to nadal 18 lat.

Okres próbny

Projekt „Ustawy o kierujących pojazdami” wprowadza bardzo ważne i nowe rozwiązanie — okres próbny. Każdy, kto uzyska prawo jazdy po raz pierwszy, będzie podlegał przez dwa lata szczególnemu nadzorowi i pewnym ograniczeniom w prowadzeniu pojazdów. W ciągu siedmiu miesięcy od dnia wydania prawa jazdy nie będzie mógł przekroczyć prędkości 50 km/h w obszarze zabudowanym i 80 km/h poza nim. Między piątym i siódmym miesiącem będzie zobowiązany ukończyć szkolenie doskonalące technikę jazdy i kurs dokształcający z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jeśli w okresie próbnym dokona dwóch wykroczeń drogowych, okres ten zostanie przedłużony o kolejne 2 lata.

Nowe, ale czy lepsze?

Wielokrotnie już mówiłem i pisałem, że ustalenie granicy wieku — w którym można zdobyć prawo jazdy — na 18 lat, jest rozwiązaniem złym. Przytaczałem argumenty za wyznaczeniem tej granicy na 16 lat. Projekt Ministerstwa Infrastruktury umożliwia jedynie naukę jazdy przed „osiemnastką”. Nakłada też szereg zakazów i obowiązków na młodych kierowców, które powinny przynieść

poprawę bezpieczeństwa na naszych drogach. Gdyby jednak postulowane, bardziej restrykcyjne przepisy szły w parze z możliwością uzyskania prawa jazdy, choćby „na próbę” przez szesnastolatków, byłoby to rozwiązaniem znacznie lepszym.

Młodzież potrafi

Prawie każdy zdaje sobie sprawę, jak szybko przesuwają się w dół granice rozwoju naszej młodzieży. Ich stopień oswajania się z techniką jest oszałamiający. To, co jeszcze kilkanaście lat temu z trudem przyswajali sobie dorośli, dziś bez żadnego problemu robi każde, kilkuletnie dziecko. W przypadku samochodu jest podobnie. Nie namawiam, by dzieciom wydawać prawa jazdy, ale by choć trochę dostosować się do panujących trendów. Uważam, że nastolatek jest w stanie dużo sprawniej posługiwać się samochodem, niż choćby osoba w podeszłym wieku, która posługuje się wydanym bezterminowo dokumentem. Jedyną wątpliwością pozostaje poziom odpowiedzialności młodego człowieka w stosunku do siebie i innych użytkowników dróg, ale to przecież można bezbłędnie ustalić specjalnymi testami psychologicznymi.

Hołek