

DEKRA INFO czerwiec 2017

Kręte górskie drogi są ulubionym terenem dla rowerzystów

Wyprawa w góry

Należy zachować ostrożność w zakrętach i na łukach dróg

Imponujące wąwozy, zapierające dech w piersiach widoki i niezapomniane wędrówki: dla wielu osób wyprawa w góry zalicza się do najważniejszych punktów w czasie urlopu. Jeśli do celu podróży mamy zamiar dotrzeć używając samochodu, wtedy za radą DEKRA sposób prowadzenia pojazdu należy dostosować do specyfiki terenu.

Na podróżowanie w krainie wąwozów, łuków i zakrętów zaleca się zaplanować odpowiednio dużą ilość czasu. Poruszanie się po serpentynach wiąże się naturalnie z powolniejszą jazdą, niż ma to miejsce na prostych odcinkach trasy. Osoby wypożyczające samochód powinny z góry zapoznać się z jego obsługą. Na górskich drogach należy poruszać się w sposób skoncentrowany i dostosować prędkość jazdy do panujących warunków. Ograniczenia prędkości i znaki ostrzegawcze najczęściej nie są umieszczane przy krawędziach dróg bez powodu.

Będąc w roli kierowcy nie należy dać się zwieść pokusie podziwiania pięknych widoków, ponieważ jest to zbyt niebezpieczne. Do tego celu lepiej nadają się odpowiednie punkty widokowe. W miejscach, gdzie panuje mała widoczność nie zaleca się zatrzymywania pojazdu. Przed ciasnymi zakrętami rozsądne może okazać się krótkie użycie sygnału dźwiękowego, aby ostrzec uczestników drogi zbliżających się z naprzeciwka. W tunelach należy włączyć światła i poruszać się ze szczególną ostrożnością.

Na wąskich, krętych górskich drogach należy trzymać się prawej strony (ruch prawostronny) i nie ścinać zakrętów w lewo. Jeśli w miejscu zwężenia drogi nie będzie możliwe przejechanie pojazdu z przeciwnej strony, wtedy należy zachować się elastycznie i w razie takiej konieczności nieco wycofać. Żelazna zasada brzmi: pojazdom wjeżdżającym pod górę oraz autobusom należy udzielić pierwszeństwa. Ważne jest także, aby kierowcy robili sobie odpowiednio wcześniej przerwy w podróży. Przy dłuższych zjazdach ze wzniesień należy zmieniać bieg na niższy i hamować przy pomocy silnika, aby nie przeciążać hamulców.

Górskie trasy są ulubionym terenem dla motorowerzystów i rowerzystów, którzy na zjazdach mogą poruszać się z dużą prędkością. Z ich pojawieniem się na trasie należy liczyć się tak samo, jak z obecnością stad kóz i furmanek.

Test zderzeniowy z udziałem drona: rana cięta dłoni

Testy zderzeniowe z udziałem dronów

Niebezpieczeństwo z góry

Obecność dronów może wiązać się z dużym niebezpieczeństwem odniesienia obrażeń, jeśli niewielkie, zdalnie sterowane obiekty latające wymkną się z pod kontroli. Do takiego wniosku doszli rzeczoznawcy z DEKRA po serii badań z udziałem dronów o wadze poniżej dwóch kilogramów, jakie mogą być używane w Niemczech bez posiadania specjalnych kwalifikacji. Dekra pilnie zaleca ich użytkownikom, aby podczas szkolenia zapoznali się z zagrożeniami, jakie mogą spowodować małe obiekty latające oraz z kompleksowymi przepisami.

Podczas uderzenia drona o masie 1,3 kilograma w manekin dziecka będącego w roli pieszego doszło do odłamania karbonowej łopatki śmigła, co spowodowało głęboką ranę ciętą na rękę manekina. Po kolizji z samochodem osobowym poruszającym się z prędkością około 65 km/h utracono zdalną kontrolę nad dronem o wadze 1,8 kilograma. Obiekt latający uderzył w szybę czołową, niekontrolowanie wznosił się z wysokości 40 na 50 metrów i nie pozwolił się kierować. Po możliwym jeszcze manualnym zatrzymaniu silników obiekt uderzył pionowo w ziemię i mógłby zranić większą liczbę osób.

Ponadto test pokazał, że – abstrahując od uszkodzeń szyby czołowej – podczas uderzenia w samochód należy liczyć się z efektem przestraszenia kierowcy, co mogłoby prowadzić do kolejnych wypadków. „W przypadku około 400.000 dronów obecnych w Niemczech przy znacznym wzroście ich liczby musimy liczyć się z wysokim, wciąż rosnącym potencjałem zagrożeń”, stwierdza ekspert z zakresu transportu powietrznego Stefan Schneider z DEKRA Aviation.

„Wiele osób nie posiada świadomości, że także użytkownicy prywatni muszą przestrzegać wielu przepisów i spełnić szereg obowiązków”, ostrzega ekspert. „Przede wszystkim absolutnie należy unikać konfliktów z ruchem powietrznym.” Osoby łamiące zasady bezpieczeństwa w ruchu lotniczym podlegają karze i odpowiadają za powstałe szkody z uwagi na niebezpieczną ingerencję w ruch lotniczy. Oprócz typowego obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w ruchu powietrznym DEKRA pilnie zaleca użytkownikom dronów wzięcie udziału w profesjonalnym szkoleniu w celu zapoznania się z różnorodnymi przepisami i zagrożeniami.

Gdy tworzy się korek należy włączyć światła awaryjne

Bezpieczna wyprawa na urlop

Lato, słońce, korek

Z początkiem wakacji letnich na autostradach szczególnie często dochodzi do zatorów i spowolnienia ruchu. Jeśli nie można uniknąć podróży w dniach wzmożonego ruchu należy zapoznać się z siedmioma radami, jakie zebrała Stefanie Ritter z DEKRA Unfallforschung [podmiot zajmujący się badaniem wypadków drogowych), które pozwolą w dobrej formie dotrzeć do celu podróży urlopowej.

- Przed wyjazdem należy się upewnić, czy Państwa pojazd i klimatyzacja działają niezawodnie i czy w zbiorniku jest wystarczająca ilość paliwa.
- Ponadto w kabinie powinna znajdować się wystarczająca ilość chłodnych napojów i coś do jedzenia. W okolicach, gdzie w nocy może być chłodniej, pomocne okazuje się posiadanie w kabinie koców lub kurtek.
- Nawet w sytuacjach, gdy kolumna pojazdów stoi na autostradzie w korku i przez dłuższy czas nie przesuwa się nawet o centymetr do przodu nie wolno opuszczać pojazdu, aby wyciągnąć z bagażnika napoje albo koce. Na jezdnię można wyjść tylko w celu zabezpieczenia miejsca wypadku.
- Należy poruszać się pojazdem w sposób przewidujący i zachowywać odpowiedni odstęp bezpieczeństwa, aby odpowiednio wcześniej zauważyć wolniej poruszający się ruch drogowy lub stojące pojazdy.
- Należy pamiętać o tym, aby stworzyć miejsce do przejazdu pojazdów ratownictwa zanim Państwa samochód zostanie unieruchomiony. W przypadku dwóch pasów jezdni pas ratunkowy należy stworzyć pośrodku, w przypadku trzech albo większej liczby pasów jest to strefa między skrajnym lewym pasem i pasem sąsiednim. Manewrowanie w korku może być trudne.

- Gdy zaobserwujecie Państwo korek albo spowolnienie ruchu przede wszystkim przed zakrętami albo łukami o małej widoczności należy włączyć światła awaryjne, aby ostrzec kierowców znajdujących się z tyłu.

- Aby opuścić autostradę, nawet w największym korku nie wolno samowolnie korzystać z pasa postojowego, chyba, że występują tam odpowiednie znaki, z których wyraźnie wynika, że jezdnia została udostępniona do ruchu. Także zawracanie i jazda do tyłu jest na autostradach niedozwolona, chyba, że Policja wyraźnie tego zażąda.

Motorowery z małymi kołami : sześciokrotnie większe niebezpieczeństwo

Tuning motorowerów wyposażonych w małe koła

Ryzykowny tuning motorowerów

Przynajemy: poruszanie się motorowerem albo skuterem z maksymalną prędkością 45 km/h nie oszałamia, jeśli chodzi o tempo jazdy. Dla niektórych kierowców małych motorowerów zachęcające jest obejście ograniczenia prędkości poprzez przeprowadzenie nielegalnego tuningu pojazdu. Na portalach w Internecie można zauważyć szereg instrukcji wideo, które pokazują, w jaki sposób mogą to wykonać także laicy. Należy podkreślić, że jest to nie tylko nielegalne, lecz może także zagrażać zdrowiu i życiu kierowcy, pasażera i innych uczestników ruchu drogowego.

Biorąc za podstawę przebieg pojazdu można stwierdzić, że kierowcy małych motocykli są sześciokrotnie bardziej narażeni w ruchu drogowym pod względem ryzyka utraty życia niż kierowcy samochodów. „W przypadku wypadków spowodowanych przez małe motorowery najczęstszą przyczyną jest niedostosowanie prędkości, a tuż za nim braki w wyszkoleniu kierowcy i zachowywanie zbyt małego odstępu od poprzedzającego pojazdu” stwierdza Luigi Ancona, ekspert z zakresu badania wypadków drogowych w DEKRA.

Szczególnie hamulce, podwozie i ogumienie małych motorowerów o pojemności do 50 ccm nie są zaprojektowane do rozwijania większych prędkości, stwierdza rzeczoznawca DEKRA. „Osoby poruszające się takimi pojazdami z większą prędkością niż 45 km/h muszą liczyć się z nieproporcjonalnie dłuższą drogą hamowania, pogorszeniem stabilności pojazdu i wyraźnie utrudnioną kontrolą tylnego koła”.

Przeprowadzenie tego rodzaju tuningu może mieć także konsekwencje od strony prawnej oraz finansowej. W przypadku niedozwolonego zwiększenia mocy wygasa homologacja na pojazd. Tym samym nie obowiązuje już ochrona ubezpieczeniowa. Ponadto grozi odebranie prawa jazdy i grzywna albo praca na cele społeczne zgodnie z prawem karnym dla osób nieletnich.

Nawet w przypadku przeprowadzania samowolnych działań mających na celu upiększenie pojazdu zaleca się ostrożność. Na przykład osłony przednie nie mogą posiadać ostrych krawędzi, a elementy chromowane nie mogą być zbyt duże. Ponadto jasne wytyczne w kwestii pozycjonowania światła tylnego i kierunkowskazów można znaleźć w prawie o ruchu drogowym.

DEKRA: Bez scen z „dzikiego zachodu” w ruchu drogowym

„Z uwagi na szybki rozwój elektronicznych systemów towarzyszących kierowcy i wizję zautomatyzowanego kierowania pojazdami nadal musi się rozwijać także nadzór techniczny nad pojazdami”, stwierdza Prezes Zarządu DEKRA Stefan Kölbl w Stuttgarcie. Z tego powodu opowiada się on za wprowadzeniem wiążących zasad, w oparciu o które producenci powinni umożliwić dostęp do istotnych ze względów bezpieczeństwa - danych pojazdów. „Organizacje przeprowadzające badania techniczne muszą być na bieżąco z aktualizacjami oprogramowania, ponieważ za jego pośrednictwem

producenci pojazdów mogą wprowadzać w systemach istotne ze względów bezpieczeństwa zmiany”, wyjaśnił szef DEKRA. „Jako niezależna strona trzecia chcemy przyczynić się do uniknięcia w ruchu drogowym cyfrowych scen z dzikiego zachodu.” Ponadto Stefan Kölbl opowiedział się za inicjatywą Federalnego Ministerstwa Transportu dla ponownego wprowadzenia pomiarów w końcówce wydechu podczas badań składu spalin, które mogą w znacznym stopniu przyczynić się do utrzymania powietrza w czystości.

Instalacja gazowa w przyczepach kempingowych: defekty, które mogą skutkować śmiercią

Nieszczelności w instalacji gazowej w przyczepach kempingowych i samochodach kempingowych mogą łatwo doprowadzić do pożaru, gwałtownego spalania albo do eksplozji, ostrzegają rzeczoznawcy DEKRA. Bardzo niebezpieczne jest niezauważalne ulatnianie się gazu, szczególnie w nocy, ponieważ może to prowadzić do uduszenia śpiących w pojeździe osób. Nie mniej niebezpieczne są nieszczelne przewody spalinowe, z których mogą wydostawać się tlenek węgla i dwutlenek węgla. Eksperti zalecają, aby co dwa lata zlecać przeprowadzenie obowiązkowego badania instalacji gazowej w przyczepach kempingowych i samochodach kempingowych, najlepiej na początku sezonu turystycznego, aby w poczuciu bezpieczeństwa móc wyruszyć na urlop. Kolejna ważna informacja: osoby przewożące w pojeździe butle gazowe mają obowiązek zadbania o to, aby podczas transportu butle były zamknięte. Wyjątkiem są tylko takie butle, które w sposób jednoznaczny są przewidziane do pracy podczas jazdy i mają takie dopuszczenie.