

Jízda v zimních podmínkách

Hlavním nebezpečím jízdy na sněhu či náledí je výrazně nižší přilnavost pneumatik k povrchu silnice. Tření pláště je při jízdě po mokrému ledu až desetkrát nižší než při jízdě po suchém asfaltu. Automobil bude úměrně tomu výrazně méně ochotně zatáčet, zrychlovat či naopak zpomalovat.

Základem je dobré obutí vozidla. Pravidla silničního provozu v zimním období sice připouštějí za určitých podmínek možnost jezdit i na letních pláštích, ale rozumnější je této možnosti nevyužívat a mít v zimě přezuto. Řidič, který chce mít jistotu, že udělal maximum pro bezpečí své i ostatních, se raději poohlédne po pneumatikách, které jsou určeny pro náročný zimní provoz. Ty budou mít vedle zákonem požadovaného označení M+S umístěn tzv. alpský symbol v podobě emblému trojitě hory se sněhovou vločkou. Kvalita pneumatiky ovšem klesá se zmenšující se hloubkou dezénu. Výška běhounu nové pneumatiky činí cca 8 mm. Pokud je sjet na 6 mm, prodlužuje se délka brzdné dráhy o 20 procent, při sjetí na zákonnou minimální hranici 4 mm činí prodloužení 50 procent. Řidič jedoucí ve vozidle obutém do pláště s hloubkou běhounu o výšce 2 mm musí počítat s brzdou dráhou delší o nemalých 70 procent. Svou roli sehrává i to, jaký model pneumatiky je použit. Rozdíl délky brzdných drah může činit až jednu třetinu.

Adekvátně zhoršené přilnavosti pláště při jízdě po zasněženém či namrzlém povrchu je třeba volit techniku ovládání vozidla. Vše je třeba dělat citlivě. Při rozjezdu raději méně plynu a citlivě s pedálem spojky. Pokud se kola automobilu při rozjezdu do kopce i přesto protáčí, můžeme zkusit rozjezd na druhý převodový stupeň. U vozidel s pohonem předních kol může nastat situace, že se uprostřed stoupání začnou kola beznadějně protáčet a vozidlo zastaví. Zachránit situaci může pokus otočit vůz a pokusit se zdolat kopec na zpátečku. Velmi často tato taktika pomůže, řidič však musí být velmi opatrný. Couvání samo o sobě je rizikový úkon, navíc při této jízdě bude váznout chlazení motoru. Takže raději používat v nouzi nejvyšší a jen v úseku, kde je to nezbytně nutné. Šoféři tzv. zadokolek si ve stejné situaci mohou pomoci chvilkovým zatížením zadku vozidla. Třeba posazením spolucestujícího na hranu zavazadlového prostoru. Úkon je to nebezpečný a navíc v rozporu s pravidly silničního provozu, takže používat opravdu jen v kritické situaci.

Automobil bude i hůře zatáčet. Takže při jízdě do zatáčky je třeba náležitě snížit rychlost jízdy a snažit se ji projet po oblouku s konstantním natočením volantu do příslušného směru. Pokud šofér nezvolí správnou stopu, může být uprostřed zatáčky donucen výrazněji stočit volant do oblouku, což ovšem může mít za následek ztrátu přilnavosti kol k povrchu silnice a následný smyk. U tzv. nedotáčivých vozidel se projeví tak, že automobil má snahu vyjíždět předkem mimo vozovku. V této situaci je nejlepší taktikou vyšlápnout pedál spojky, trochu narovnat kola, přibrzdit a opět zatočit. Naopak u přetáčivého automobilu bude mít jeho předek snahu se nadměrně stáčet do zatáčky a jeho zadek nás bude chtít „přeběhnout“. Vůz se začíná otáčet kolem své osy a jde do hodin. Je třeba povolit pedál plynu, vyšlápnout spojku a volant stočit proti směru smýkajícího se zadku. (Pracovat s volantem je třeba citlivě, neboť v opačném případě hrozí, že se zadek přesmykne do opačného směru a vůz se stane neovladatelným.) Jakmile se automobil začne srovnávat, vrátíme volant zpět do původního natočení. To by mělo být zárukou bezpečného projetí zatáčkou. Opatrnost je na místě i při jízdě s kopce. Na klzkém povrchu se vyplatí udržovat bezpečnou rychlost motorem, brzdu používat uvážlivě a citlivě. Od vpředu jedoucích vozidel zvětšíme odstup.

Jízda po zimní dálnici

Řidiči nejednou řeší dilema, jak předjet pomalejší vozidlo v případě, že je mezi jízdními pruhy vrstva sněhu. Určitě je dobré zvážit, zda se lze zhostit uvedeného manévru bezpečně. Pokud ano, je nutno do sněhového pásu najíždět bez plynu a případně i s vyšlápnutou spojkou. Tento úkon si přirozeně vyžádá delší dobu než za neztížených podmínek. Pamatovat je třeba především na vzdálenost a rychlost vozidel jedoucích v pruhu, do kterého se chystáme přejet. „A na zimních dálnicích je dobré

mít na paměti, že kvalita povrchu levého pruhu bývá nejednou výrazně horší než toho pravého. Zahájení předjížděcího manévru je tak třeba pečlivě zvážit,“ upozorňuje Roman Budský z Platformy VIZE 0.

Jedeme do zimních hor

Při jízdě do zimních hor prozíraví řidiči přibalí lopatku, smetáček a sadu sněhových řetězů. Lopatka může pomoci při vyprošťování vozidla uvízlého ve sněhové závěži. A také v případě, že kolem našeho zaparkovaného vozidla projede sněhový pluh a vytvoří sněhovou bariéru, přes kterou se nám nebude dařit bez újmy na vozidle projet. Smetáček poslouží pro důkladné očištění zasněženého automobilu. Ostatně zákon o silničním provozu výslovně zakazuje řídit vozidlo, na němž je námraza či sníh zabraňující řádnému výhledu řidiče do všech stran či nebo na kterém je led, který by při uvolnění mohl ohrozit bezpečnost provozu. Sněhové řetězy pak budou v horách poslední záchranou, jak úspěšně zdolat zasněženou silnici. Jejich použití není obecně povinné, ale pokud je řidiči na své vozidlo nasadí, smí jet rychlostí maximálně 50 km/hod. Na dálnicích, silnicích a místních komunikacích je ovšem zakázáno sněhové řetězy používat v úsecích, kde není vozovka dostatečně pokryta sněhovou nebo ledovou vrstvou. Povinnost použít sněhové řetězy může být stanovena dopravní značkou „Sněhové řetězy“. Řidič motorového vozidla o třech a více kolech může pokračovat v jízdě až po nasazení sněhových řetězů na nejméně dvě hnací kola. Příkaz vyplývající z této značky ukončuje svislá dopravní značka „Sněhové řetězy – konec“.

Zvyšuje se v zimních měsících počet dopravních nehody? Popř. jak výrazně?

Záleží na tom, zda se jezdí po zasněžených silnicích či nikoliv. *„Obecně lze říct, a dokazují to i zahraniční zkušenosti, že pravděpodobnost nehody se při jízdě na sněhu zvyšuje. Nicméně jezdí se pomaleji, následky tak bývají méně závažné. Bývá méně mrtvých i vážně zraněných,*“ vysvětluje Roman Budský. Naopak pokud se v zimě jezdí po suchém či mokrému povrchu, bývá nehodovost vyšší. Souvisí to mj. s tím, že se jezdí stejně rychle jako na podzim či v létě, navíc po velkou část dne bývá snížená viditelnost. Rychlí řidiči mj. později reagují na různé překážky silničního provozu a také na často neviditelné chodce. Rozborem našich národních statistik dopravní nehodovosti lze dojít k závěru, že zimní měsíce jsou nadprůměrně nebezpečné pro chodce a také pro osoby v seniorském věku (65+).

Bližší informace podá:

Roman Budský

Platforma VIZE 0

e-mail: roman.budsky@vize0.cz

tel.: 776 195 576