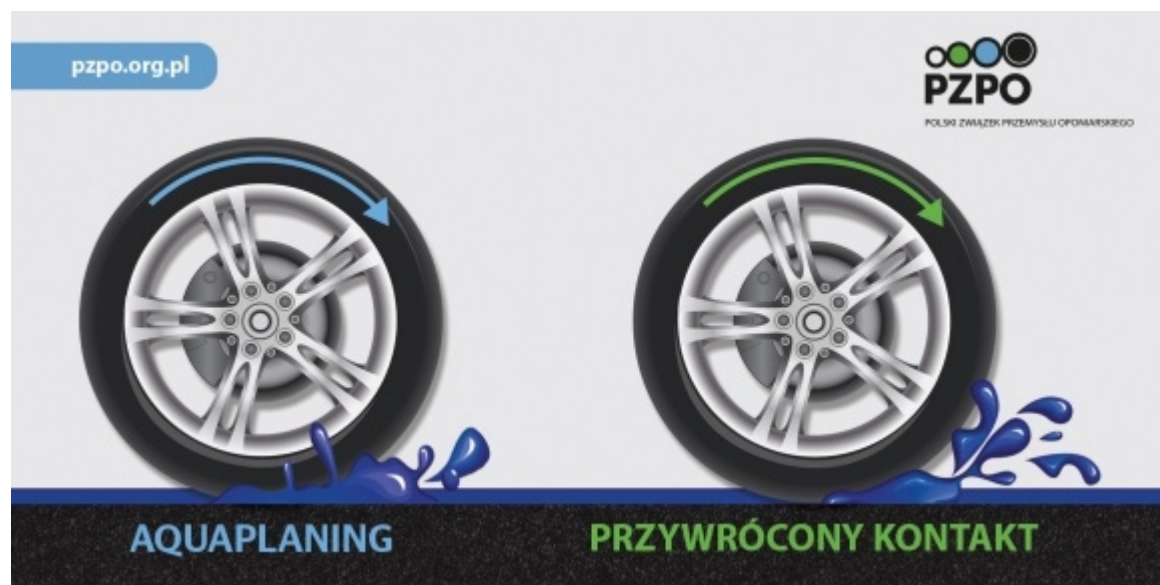


Niebezpieczeństwo aquaplaningu

data aktualizacji: 2015.08.12



Latem aura bywa zmienna i bardzo często pada deszcz, a na jezdni, zwłaszcza w koleinach, zalegają kałuże. Dlatego Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego przypomina, że nie tylko śnieg czy lód mogą powodować niespodziewaną utratę przyczepności na drodze. Woda również - szczególnie, gdy jej warstwa zalega np. w koleinach i w połączeniu z dużą prędkością uniemożliwia kontakt opony z nawierzchnią.

Aquaplaning to utrata przyczepności pojazdu, której główną przyczyną jest nadmierna ilość wody zalegająca na jezdni. Dodatkowo duża prędkość czy zbyt płytki bieżnik powodują, że opona nie zawsze skutecznie wyprowadza zgromadzoną wodę. Efektem jest powstanie klina wodnego między oponą a nawierzchnią jezdni. Samochód zachowuje się wtedy podobnie, jak podczas poślizgu na lodzie - na boki ucieka tył pojazdu, a kierownicą operuje się nienormalnie lekko.

Ryzyko wystąpienia aquaplaningu zależy nie tylko od ilości wody na drodze. Istotną rolę odgrywa również prędkość wjazdu np. w kałużę czy koleiny wypełnione wodą. Dostosowanie prędkości do panujących warunków atmosferycznych to podstawa bezpieczeństwa nie tylko naszego, ale wszystkich uczestników ruchu drogowego.

- Wielu kierowców nie zdaje sobie sprawy, jak niebezpieczne może być zjawisko aquaplaningu. Jazda w trakcie deszczu lub tuż po nim wymaga od nas szczególnej ostrożności. Mówiąc o zachowaniu ostrożności pamiętajmy, że oprócz kierowcy zawsze znaczenie ma jakość opon i ich stan - mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny PZPO.

Kolejnym czynnikiem mającym wpływ na wystąpienie zjawiska aquaplaningu jest stan opon - szczególnie głębokość bieżnika i poziom ciśnienia w oponach. Z im większą prędkością wjeżdżamy do wody na oponach z niskim bieżnikiem i zbyt małym ciśnieniem powietrza, tym większe jest zagrożenie, że wpadniemy w poślizg i utracimy kontrolę nad pojazdem.

- Ciśnienie powinno przyjmować wartość, jaką przewidział producent pojazdu. Co prawda minimalna głębokość bieżnika w Polsce wynosi 1,6 mm, to jednak zalecamy, by wynosiła przynajmniej 3-4 mm.

To jest minimalna granica rozsądku. Dzięki temu zwiększamy swoje szanse na utrzymanie kontroli nad samochodem przy wjeździe np. w koleiny wypełnione wodą – mówi Piotr Sarnecki.

Co zrobić, gdy jednak aquaplaning nam się przydarzy i poczujemy, że auto wpadło w poślizg? Przede wszystkim powinniśmy zachować zimną krew, trzymać kierownicę w kierunku jazdy oraz zdjąć nogę z gazu żeby łagodnie wytracić prędkość. W takiej sytuacji kluczowe jest właśnie wyjście z poślizgu, więc musimy utrzymywać skręt kół sprzed wejścia w aquaplaning. Jeśli przed nami pojawia się przeszkoda, spróbujemy nacisnąć mocno na hamulec (jadąc samochodem z ABS) lub hamować pulsacyjnie (jeśli pojazd nie posiada systemu ABS). W momencie odzyskania kontaktu z podłożem koła szybciej zaczną hamować. Pamiętajmy, że droga hamowania na mokrej nawierzchni zawsze jest dłuższa niż na suchej.

Najlepiej jednak przewidywać i zapobiegać, niż potem ratować się gwałtownymi manewrami. By zmniejszyć ryzyko wystąpienia aquaplaningu zalecamy:

- używać dobrej jakości opon,
- dbać o odpowiednie ciśnienie i regularnie sprawdzać głębokość bieżnika,
- dostosowywać prędkości do warunków pogodowych panujących na drodze,
- zachować bezpieczną odległość między pojazdami,
- utrzymywać pojazd w dobrym stanie technicznym.

Źródło: Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego



Źródło: