

# Yokohama: deszczowa jesień bez poślizgu

data aktualizacji: 2016.10.14



**Zmienna i deszczowa aura to uciążliwy okres dla kierowców. Śliskie, mokre drogi utrudniają jazdę, zwiększają ryzyko poślizgu i utraty kontroli nad autem. Sprawdź, co musisz wiedzieć o aquaplaningu i jak się przed nim chronić.**

Akwaplanacja (z ang.: aquaplaning, hydroplaning) polega na utracie kontaktu opony z nawierzchnią na skutek wytworzenia się pomiędzy nimi warstwy wody. Zjawisko występuje najczęściej podczas dużych opadów, gdy na asfaltowej drodze gromadzi się zbyt dużo wody. Samochód wjeżdżający w ten obszar z dużą prędkością powoduje spiętrzenie się wody pod oponą i wzrost jej ciśnienia pod naciskiem bieżnika. W efekcie opona unosi się tracąc kontakt z nawierzchnią, a kierowcy grozi utrata panowania nad autem. Aby uniknąć wypadku należy dostosować prędkość do warunków. Ryzyko ograniczą też odpowiednie opony, sprawdzone pod względem ciśnienia i stanu technicznego.

## **Technologie na deszcz**

*- Wjeżdżając w głęboką kałużę z dużą prędkością, opona musi odprowadzić nawet kilkadziesiąt litrów wody na sekundę - wyjaśnia Artur Pośluszny z firmy ITR CEE, dystrybutor opon w Polsce. - Poruszając się po nawierzchni z 3-milimetrową warstwą wody przy prędkości 50 km/h opona musi odprowadzić ponad 9 litrów wody na sekundę. Przy prędkości 100 km/h i 7-milimetrowej tafli, ilość wody odprowadzanej wzrasta nawet do 44 litrów na sekundę. Ilość przepływającej wody zależy od jej głębokości, prędkości jazdy, ale też szerokości bieżnika. Jest mniejsza w przypadku węższej opony.*

Producenci opon prześcigają się w technologiach skutecznie odprowadzających wodę, opracowują nowe rozwiązania konstrukcyjne. W przypadku opon zimowych, producenci stawiają ostatnio na opony o bieżniku kierunkowym, z dużą ilością rowków. Ich odpowiedni układ ma zapewnić szybką ewakuację wody. Rowki poprzeczne, ułożone w charakterystyczny kształt litery V, umożliwiają odprowadzenie wody na boki. Z kolei zastosowanie w bieżniku rowków wzdłużnych pozwala usunąć wodę spod kół w kierunku tylnym. Lepiej przystosowane do kanalizowania wody i sprawniejszego jej rozpraszania powinno być szersze ogumienie. Producenci zwiększają szerokość rowków lub tworzą nowe odmiany rzeźby dla większych rozmiarów opon. Nie bez znaczenia jest także kształt strefy kontaktu opony z podłożem – im bardziej zaokrąglony tym więcej wody ulegnie rozproszeniu.



*- Zapewnienie bezpiecznej jazdy jest jednym głównym założeniem światowych koncernów. Przykładem jest opona letnia Advan Sport V105 japońskiej YOKOHAMY, zaprojektowana w oparciu o doświadczenia z udziału marki w największych wydarzeniach motosportu na świecie. Asymetryczna konstrukcja i rowki o zmiennej szerokości odprowadzają wodę, nawet przy dużych prędkościach, zyskując ponadprzeciętną przyczepność. Osiągi tego modelu na mokrej nawierzchni doceniły ostatnio brytyjskie media, których przedstawiciele z racji klimatu mają bogate doświadczenie w prowadzeniu pojazdów w deszczowych warunkach – mówi Połuszný.*

### **Stan techniczny opon i ciśnienie kół**

Przy unikaniu akwaplanacji kluczowe znaczenie ma stan techniczny opony i głębokość rowków. Dlatego przy wymianie opon warto sprawdzić stopień zużycia ogumienia, ponieważ zbyt płytkie rowki nie będą w stanie efektywnie odprowadzić dużej ilości wody. Ważny także jest odpowiedni poziom powietrza w kołach. Ryzyko poślizgu wodnego zwiększa się w czasie jazdy na słabo napompowanych oponach. Wówczas ciśnienie hydrodynamiczne łatwo przewyższy ciśnienie w oponach nawet przy stosunkowo niskiej prędkości. Badania wykazały, że wystarczy zaledwie o 0,5 bara mniejsze ciśnienie w oponie, by powierzchnia styku opony z nawierzchnią zmniejszyła się o 50%.

### **Bez gwałtownych ruchów**

Zagrożenie hydroplaningiem jest większe na nierównych drogach, z wygniecionymi koleinami, miejscowo zbierającymi wodę. Biorąc pod uwagę prędkość wynoszącą min 80 km/h zarówno wzdłużny aquaplaning – wytwarzający się pod kołami samochodu jadącego na wprost jak i poprzeczny – wywołany przez kałuże znajdujące się na zakręcie są bardzo niebezpieczne. Szczególnie w przypadku tego ostatniego, gdzie efektem może być boczny poślizg. - *Jeśli hamowanie jest konieczne, należy – o ile samochód nie jest wyposażony w ABS – robić to delikatnie, a w sytuacji intensywnego hamowania pedał hamulca należy naciskać pulsacyjnie. Najlepiej jednak zapobiegać poślizgom dostosowując prędkość do panujących warunków – dodaje ekspert.*

Źródło: