

Οδήγηση σε χιόνι και πάγο: Τι να προσέχω

Μαθητική Ομάδα: Γ' τάξη ΕΠΑΛ - ΕΚ (Εργαστηριακού Κέντρου) Λιβαδειάς της ειδικότητας Οχημάτων

Υπεύθυνος εκπ/κός: Μπαλτσιώτης Λάμπρος(Τεχνολόγος Οχημάτων)

Οι πολικές θερμοκρασίες που επικρατούν στη χώρα και τα χιόνια που ήδη έχουν πέσει σε πολλά σημεία, απαιτούν την αμέριστη προσοχή μας κατά την οδήγηση τόσο στις καθημερινές μας μετακινήσεις, όσο και στο ταξίδι. Παρακάτω, σας δίνουμε 10 συμβουλές για να μη μας βρει ανέτοιμους η «επέλαση του χιονιά-φονιά» χειμωνιάτικα.



Διότι, η οδήγηση σε χιόνι και πάγο δεν απαιτεί απλώς να προβλέπουμε, αφήνοντας περισσότερο χώρο και χρόνο για οτιδήποτε, αλλά ένα διαφορετικό στιλ οδήγησης, άγνωστο στους περισσότερους.

Έτσι...

1. Ανάβουμε φώτα. Τα κανονικά, τα πορείας (που ΔΕΝ είναι τα θέσεως). Ξεχνάμε τους μικρούς προβολείς, γνωστούς και ως «ομίχλης» που, όντας συνήθως αρρύθμιστοι, στραβώνουν τον απέναντι, ειδικά όταν καθρεφτίζονται σε βρεγμένο οδόστρωμα. Εκτός κι αν έχει βέβαια πυκνή ομίχλη, οπότε ανάβουμε ΜΟΝΟΝ αυτούς. Όχι και αυτούς και τη μεγάλη σκάλα . Ανάβουμε δε το πίσω φως (ή φώτα) ομίχλης όταν δεν μπορούμε να διακρίνουμε τα φώτα του αυτοκινήτου μπροστά. Εκτός κι αν πάντα ακολουθούμε στα δυο μέτρα. Ό,τι καιρό κι αν κάνει.

2. Επιταχύνουμε ομαλά. Διότι ο συντελεστής τριβής ανάμεσα σε τροχούς και χιονισμένο ή παγωμένο οδόστρωμα δεν είναι ο ίδιος με εκείνον του στεγνό οδόστρωμα. Ένα απότομο πάτημα γκαζιού μπορεί να σημαίνει απώλεια ελέγχου, κατάσταση δύσκολα αναστρέψιμη όταν ο δρόμος γλιστράει.

3. Ελέγχουμε την πρόσφυση Αν αντιληφθούμε το σύστημα ελέγχου πρόσφυσης, το οποίο διαθέτει πλέον η πλειονότητα των σύγχρονων αυτοκινήτων, να πασχίζει να φέρει τα πράγματα σε λογαριασμό ή, ελλείψει τέτοιου traction control, τους κινητήριους τροχούς να σπινάρουν, σηκώνουμε –μαλακά, όχι απότομα– το πόδι απ’ το γκάζι και το ξαναπατάμε –μαλακά.

4. Κινούμαστε με όσο το δυνατόν υψηλότερη σχέση στο κιβώτιο. Διατηρώντας έτσι τις στροφές του κινητήρα χαμηλά, για να μην είναι απότομο το πάτα-άσε του γκαζιού.

Επιταχύνοντας, αλλάζουμε ταχύτητα ομαλά και έγκαιρα, για να αποφύγουμε σπινάρισμα των τροχών, ειδικά σε ανηφόρες με προσθιοκίνητο αυτοκίνητο. Επιβραδύνοντας, κατεβάζουμε ταχύτητα, πάλι ομαλά και όσο αργότερα μπορούμε για να αποφύγουμε τυχόν μπλοκάρισμα, έστω και στιγμιαίο. stopping-distances Οι αποστάσεις φρεναρίσματος σε χιόνι και πάγο αυξάνονται δραματικά. Εκεί το ABS βρίσκεται στο φόρτε του. (photo credit gov.uk, AA)

Stopping distances in snow and ice



5. Κάνουμε τα πάντα μαλακά. Είπαμε: ο συντελεστής τριβής είναι τώρα πολύ μειωμένος και οποιαδήποτε ξαφνική φόρτιση των τροχών τον μειώνει ακόμη περισσότερο. Πρέπει να εκμεταλλευόμαστε πλήρως το ABS (το σύστημα αντιμπλοκαρίσματος των τροχών) που σε ολισθηρό οδόστρωμα βρίσκεται στο φόρτε του, μειώνοντας σημαντικά τις αποστάσεις φρεναρίσματος. Έτσι, σε φρενάρισμα πανικού πατάμε δυνατά το πεντάλ (και το συμπλέκτη ταυτόχρονα), προσπαθώντας ταυτόχρονα να αποφύγουμε το εμπόδιο με το τιμόνι – δεν μένουμε άπραγοι, τρομοκρατημένοι επιβάτες/παρατηρητές. Μια καλή ιδέα είναι να δοκιμάζουμε πού και πού το επίπεδο της πρόσφυσης, με τα φρένα και το τιμόνι. Μια ακόμη καλύτερη είναι να το κάνουμε όταν δεν ακολουθεί άλλο αυτοκίνητο. Ειδικά στα δύο μέτρα... Σημείωση: το ABS μπορεί να κάνει τα πράγματα χειρότερα σε παχύ, φρέσκο χιόνι. Κι αυτό διότι, σε αντίθεση μ' έναν τροχό που μπλοκάροντας (χωρίς ABS) σφηνώνει το φρέσκο χιόνι μπροστά του και ακινητοποιείται, ένας που συνεχίζει να περιστρέφεται (με ABS) αργά να σταματήσει. Προσοχή όταν ξαφνικά όλα ησυχάσουν. Τέτοιες ησυχίες είναι ανησυχητικές (**σημαίνει πάγος**) .

6. Σηκώνουμε το πόδι από το γκάζι έγκαιρα. Σηκώνοντας (μαλακά!) το πόδι από το γκάζι μεταφέρουμε λίγο περισσότερο βάρος στους μπροστινούς τροχούς, αυξάνοντας έτσι την πρόσφυσή τους και διατηρώντας κατευθυντικότητα. Αν το κάνουμε αυτό απότομα, πάμε γυρεύοντας για καινούργιους φίλους στη χλωρίδα της περιοχής.

7. Με φόρα στον ανήφορο. Αυτά που ζητάμε από τους τροχούς αυξάνονται σημαντικά στις γλιστερές ανηφόρες. Χρειάζεται λοιπόν να έχουμε την απαιτούμενη φόρα, προτού αρχίσει ο ανήφορος, και την κατάλληλη σχέση στο κιβώτιο, για να φτάσουμε στην κορυφή χωρίς να χρειαστεί στην πορεία να επιταχύνουμε ή να κατεβάσουμε ταχύτητα. Πλησιάζοντας στην κορυφή, σηκώνουμε το πόδι από το γκάζι, για να μη μας παρασύρει ο κατήφορος από την άλλη πλευρά. Εκτός αν δεν έχει μετά κατήφορο. Ή μένουμε στην κορυφή.

8. Με προσοχή στον κατήφορο. Επιλέγουμε από πριν τη σχέση που, σε συνδυασμό μ' ένα ήπιο, σταθερό φρενάρισμα, θα μας φέρει με ασφάλεια στο τέλος του κατήφορου. Δεν βιαζόμαστε. Καλύτερα αργά παρά ανεξέλεγκτα. driving-on-snow-and-ice-3 Η οδήγηση σε χιονισμένο δρόμο είναι θορυβώδης, σε παγωμένο όχι. Προσοχή όταν ξαφνικά όλα ησυχάσουν.

9. Χαμηλώνουμε τη μουσική. Μετά τα οπίσθιά μας, που χρειάζεται να εξοικειωθούν στο να αντιλαμβάνονται αυτά πρώτα τυχόν απώλεια πρόσφυσης ("through the seat of our

pants”, το λένε αυτό οι Αγγλοσάξονες), ακολουθούν τα αφτιά. Τα μάτια έρχονται τρίτα. Διότι η οδήγηση σε χιονισμένο δρόμο ακούγεται, σε παγωμένο όχι. Δεν είναι μόνο ο θόρυβος που κάνουν οι τροχοί κυλώντας στο χιόνι, αλλά και αυτός που προκαλείται από το χιόνι που εκτοξεύεται στους θόλους των τροχών. Προσοχή, λοιπόν, όταν ξαφνικά όλα ησυχάσουν. Τέτοιες ησυχίες είναι ανησυχητικές.

10. Δεν ξεχνάμε τη Φυσική. Η τεχνολογία δεν καταργεί τους νόμους της Φυσικής. Σε τέτοιες δύσκολες συνθήκες, οδηγούμε σαν να μην υπάρχει. Η τεχνολογία, όχι η Φυσική. Η Φυσική πάντα θα υπάρχει και είναι αμείλικτη. Τέλος, μαθαίνουμε να προβλέπουμε. Όσο καλοί κι αν είμαστε στο τιμόνι, προβλέπουμε τα πάντα και μαθαίνουμε να περιμένουμε ό,τι δεν φανταζόμαστε. Ειδικά σε δρόμους όπως οι δικοί μας.

Πηγές : Andro.gr [<http://www.andro.gr/style/snow-driving/>]
ΣΠΥΡΟΣ ΧΩΤΟΣ (sh@newsauto.gr)