

Czy z włoskiej lekcji wyciągniemy wnioski w Polsce?

Pewnie nie wyciągniemy...

Kiedy większość z nas ochłonęła po wypadku i już zaczęło się wyjaśniać, że zdrowie Roberta Kubicy będzie się poprawiać, media zajęły się wadliwą barierką stojącą wzdłuż szosy, którą wiódł niedzielny rajd we Włoszech.

Niektórzy podkreślali, że sąsiadujące elementy odbojnicy były na stykach nałożone niewłaściwie, czyli zamiast „z włosom”, to „pod włos” (na ziemi... włoskiej). Jednak auto naszej załogi zjechało na lewy pasy jezdni, czyli elementy były właściwie zamontowane z punktu widzenia jazdy z przeciwka. Jednym słowem, barierki – jeśli montowane są na zakładkę - to dla jednego kierunku jazdy będą korzystniejsze, ale dla kierunku przeciwnego – oczywiście nieodpowiednie.

Ostatnie wieści jednak rzucają nowe światło na problem – barierka miała uszkodzenie, bowiem była przerwana, zatem auto Kubicy i Gerbera uderzyło w przydrożną osłonę i ześlizgnęło się w szczelinę, nabijając się na kolejny, odsłonięty fragment bariery. Panowie mieli dużo szczęścia, bowiem jeden z nich mógł w koszmarny sposób zostać przebity stalową konstrukcją. Wcześniejsze doniesienia mówiły także o wybruszeniu asfaltu, który został wypchnięty przez rozrastający się korzeń przydrożnego drzewa.

W obu tych przypadkach (przerwa i korzeń) winę ponosi organizator rajdu, bowiem powinien starannie skontrolować całą trasę i poprawić usterki, które mogą zdarzyć się wszędzie, zwłaszcza w niektórych w państwach znanych z panującego wszędzie bałaganu. Owszem, istnieją stereotypy, że tego typu partactwo (drogowców i organizatorów) najtrudniej wyobrazić sobie w Niemczech, potem we Francji, Włoszech i... u nas.

Interia w artykule „Słupy, barierki, reklamy. To one zabijają kierowców!”

<http://motoryzacja.interia.pl/news/slupy-barierki-reklamy-to-one-zabijaja-kierowcow.1594271> podaje link do filmu ukazującego testy autobusów uderzających w barierki – widać, jak są skonstruowane i przede wszystkim, jakie duże siły dynamiczne potrafią przenieść. Niestety, w ostatnich tygodniach w Polsce wydarzały się wypadki na mostach, kiedy auta wpadały na barierki, niszczyły je i spadały z parometrowych wysokości. Porównując te poręcze z pokazanymi w testach, widać, że nasze mostowe balustradki są raczej dla ozdoby i służą przechodniom lub rowerzystom, którzy w razie zachwiania się, np. po imprezie, nie spadają w przepaść. Kilka miesięcy temu, auto przejeżdżające przez most, przełamało drewnianą barierkę i wpadło do potoku - zginęli ludzie.

Skoro jesteśmy w Unii i krytykujemy Włochów za ich tandetne barierki, to może należałoby sprawdzić nasze konstrukcje – gdyby zrobić solidny przegląd, to wyniki byłyby zapewne zatrważające.

Szukające, że barierki, mające chronić życie, zagrażają użytkownikom dróg, którzy są przekonani, że one zapewniają bezpieczeństwo w razie kolizji, natomiast jakże łatwo one ulegają zniszczeniu, nie wyhamowując pędu auta i doprowadzając do upadku z nasypu lub z mostu albo wręcz grożą nabiciem jak na iglicę.

Mawia się - mądry Polak po szkodzie. Może z włoskiej lekcji wyciągniemy jakieś wnioski w Polsce? Czy będziemy czekać na podobny wypadek, w którym ktoś mniej znany zginie i nikt (oczywiście!) nie wyciągnie wniosków?

Media podają – „Przepisy prawa polskiego nie regulują zasad organizowania zawodów w sportach motorowych. Prawo o ruchu drogowym określa tylko, że w przypadku gdy zawody odbywają się na drogach publicznych, organizator musi uzyskać zezwolenie od zarządcy i zadbać o bezpieczeństwo imprezy” i że podobnie jest w innych państwach.

Regulaminy dotyczące rajdów określają liczbę karetok i gaśnic w punktach serwisowych oraz podają wytyczne dotyczące miejsc dla kibiców. Zawodnicy muszą być ubezpieczeni. Jeśli dojdzie do wypadku i okaże się, że organizator nie dopełnił obowiązków i zaniedbania były przyczyną obrażeń, to ponosi odpowiedzialność. Tak zapewne było we Włoszech, 6 lutego 2011, podczas rajdu Ronde di Andora.

PS Na innym filmiku, wg podanego linku widać, że auto znanej niemieckiej marki zawinęło się na słupie (ze stalowej rury) stojącym pomiędzy jezdniami dla obu kierunków jazdy. Prawdopodobnie tego typu konstrukcje

powinny być mniej wytrzymałe, natomiast bariery ochronne są... zbyt delikatne.

Przy okazji:

- gdyby w paryskim tunelu pomiędzy jezdniami były odbojnice zawieszane na filarach, to księżna Diana przeżyłaby wypadek,

- gdyby pod Berlinem, w rejonie stycznego wejścia dojazdu w autostradę, stała barierka, to jadące zbyt szybko auto (wpadło w poślizg) nie uderzyłoby w polski autobus (14 zabitych), lecz najechałoby na tę konstrukcję; gdyby na podporach mostu były płozy (odbojnice), to autokar zostałby stosunkowo łagodnie odbity od nich, w sposób ukazany na filmikach

Autor: Mirosław Naleziński

Artykuł pobrano ze strony eioba.pl