

Warsztaty kryminalistyczne dla ekspertów badań wypadków drogowych: Jak oceniać taktykę i technikę jazdy kierujących samochodami?

Cel warsztatów

Na pytanie postawione w tytule artykułu coraz częściej, a raczej prawie zawsze, musi odpowiadać sobie ekspert badań wypadków drogowych wykonujący rekonstrukcję wypadku. Ze względu na specyfikę pracy, czyli konieczność oceniania taktyki i techniki jazdy uczestników zdarzeń drogowych, uzasadnione jest w przypadku eksperta praktyczne poznanie zachowania nie tylko samochodów, lecz także kierujących nimi w ekstremalnych warunkach.

Eksperci uczestniczący w typowym ruchu drogowym, poruszający się zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i przestrzegający przepisów ruchu drogowego nie mają – i oby nie mieli – możliwości znalezienia się w ekstremalnych, wypadkowych sytuacjach na drodze. Tylko osobiste odczucia z jazdy w nietypowych sytuacjach samochodem z napędem przednim, tylnym lub na dwie osie mogą być podstawą do obiektywnej oceny zachowania kierujących pojazdami, którzy uczestniczyli w zdarzeniach drogowych.

Ekspert, który prowadząc samochód, choć raz nie wpadł w poślizg, nie jechał samochodem o znacznej podsterowności lub nadsterowności, jak też na granicy przyczepności z zagrożeniem utraty panowania nad autem, także z wykorzystaniem elektronicznych układów wspomagających kierowanie, nie może na podstawie wiedzy teoretycznej, nawet bardzo

bogatej, prawidłowo ocenić innych kierowców. Powyższa konkluzja była jednym z powodów, dla których postanowiono zorganizować warsztaty kryminalistyczne pt. „Ocena taktyki i techniki jazdy kierujących”.

Sposób szkolenia

Szkolenie grupy szesnastu ekspertów pracujących w laboratoriach kryminalistycznych komend wojewódzkich Policji oraz w Centralnym Laboratorium Kryminalistycznym Komendy Głównej Policji zostało



zorganizowane w dniach 4–5 września 2007 r. w ośrodku Automobilklubu Polski, który na warszawskim Bemowie posiada autodrom ze specjalną płytą poślizgową, przystosowany do przeprowadzania tego typu zajęć.

Na potrzeby kursu wykorzystano samochody marki Opel Astra z przednim napędem, a także – dla celów porównawczych – Chevrolet Captiva z napędem na dwie osie (sa-

mochody te należały do tej samej grupy General Motors) oraz BMW z klasycznym napędem na tylną oś i napędem na cztery koła. Podczas jazd testowych wykonywano następujące manewry: slalom, hamowanie awaryjne, omijanie przeszkód, zmianę pasa ruchu, jazdę po toru drogi i po okręgu.

Pierwszego dnia szkolenia, po omówieniu manewrów i przeprowadzeniu krótkiego instruktażu, odbyły się jazdy samochodami marki Opel i Chevrolet. Podczas wykonywania kolejnych próbnych przejazdów autami firmy Opel, w celu porównania ich zachowania, można było odłączać systemy ABS zapobiegające blokowaniu kół przy hamowaniu.

Drugiego dnia warsztatów szkolenie prowadzono na najnowszych samochodach osobowych marki BMW: dwóch serii 3 ze skrzynią biegów manualną i z napędem na tylną oś oraz dwóch serii 5, z których jeden wyposażony był w skrzynię biegów manualną i napęd na cztery koła, zaś drugi w skrzynię biegów automatyczną i napęd na koła tylne. Przejazdy odbywały się z wykorzystaniem systemów xDrive (inteligentnego napędu na cztery koła) i DSC (dynamicznej kontroli stabilności) – z włączonym lub wyłączonym systemem DTC (dynamicznej kontroli trakcji). Szkolenie w tym dniu przeprowadzono w sposób nowatorski, bowiem kierowcy, podczas jazdy samochodami, utrzymywali łączność z instruktorem

KONFERENCJE I ZJAZDY

przez odbiornik krótkofalowy – słyszeli polecenia instruktora i jego uwagi na temat wykonywanego właśnie zadania.

Konferencja prasowa

Pierwszego dnia zajęć odbyła się minikonferencja prasowa, w której uczestniczyli organizatorzy warsztatów z CLK KGP i przedstawiciele prowadzących szkolenie: Automobilklubu Polski, Akademii Jazdy Opel, BMW Polski oraz Fundacji Krzysztofa Hołowczyka „Kierowca Bezpiecz-

pu zorganizowane dla grupy specjalistów opiniujących wypadki drogowe.

Specjalny pokaz jazdy

Krzysztof Hołowczyk udzielił uczestnikom spotkania fachowych porad, a podczas pokazowych jazd testowych zaprezentował, jak reagować w sytuacjach, w których sposób i tor ruchu samochodu są niebezpieczne. Poinstruiował także słuchaczy, jak unikać poślizgów i przestrzegać przed doprowadzaniem do sytu-

uzmysłowia im, jakich trudności przysparza wyprowadzenie samochodu z niekontrolowanego ruchu (poślizgu), i uświadomiła, że za wszelką cenę należy unikać powodowania niebezpiecznych sytuacji doprowadzających do utraty przyczepności kół do podłoża.

Szkolenie ekspertów w ramach podnoszenia kwalifikacji

Według określonej polityki jakości CLK KGP (Wydanie VII z sierpnia 2007 r.) sprawującego merytoryczny



ny" wraz z jej założycielem Krzysztofem Hołowczyem. Podczas spotkania przedstawiono cel szkolenia, a także proces zdobywania wiedzy i doskonalenia policyjnych ekspertów kryminalistyki w zakresie oceny taktyki i techniki jazdy kierujących pojazdami. Podkreślano, że jest to pierwsze w Polsce szkolenie tego ty-

acji, kiedy to kierowca nie będzie mógł zapanować nad samochodem, nawet z pomocą jego „elektroniki”. Stwarza to bowiem w ruchu drogowym duże niebezpieczeństwo.

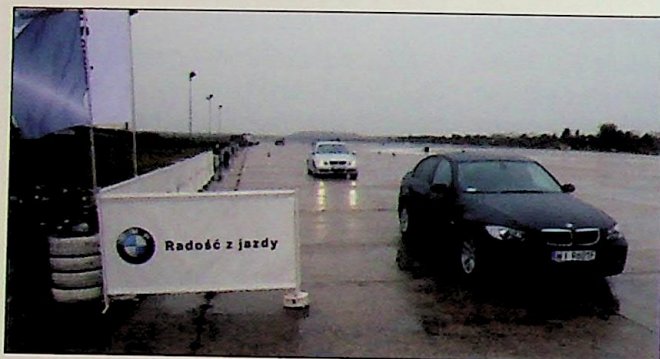
Lekcja udzielona uczestnikom szkolenia przez Krzysztofa Hołowczyca, który podzielił się z kursantami bogatą wiedzą i doświadczeniem,

nadzór nad ekspertami w laboratoriach kryminalistycznych komend wojewódzkich Policji jednym z podstawowych założeń jest utrzymanie i doskonalenie kompetencji technicznych zgodnie z wymaganiami normy PN-EN ISO/IEC 17025:2005, potwierdzonych Certyfikatem Akredytacji Laboratorium Badawczego nr AB

KONFERENCJE I ZJAZDY

596 wydanym przez Polskie Centrum Akredytacji.

W Księdze Zarządzania Jakością zgodnej z wymaganiami norm PN-EN ISO/IEC 17025:2005 i PN-EN ISO 9001:1, w procedurze nr HJ-10/PS-9/04, wyd. VII z dn. 31.08.2007 r. – „Szkolenie Personelu” opisano proces podnoszenia kwalifikacji pracowników.



Wydaje się zatem uzasadnione ewentualne wprowadzenie specjalistycznego szkolenia praktycznego dla ekspertów badań wypadków drogowych umożliwiającego ocenę taktyki i techniki jazdy kierujących pojazdami, które już seryjnie wyposażane są w układy elektronicznie wspomagające prowadzenie pojazdu.

Zapis § 6 ust. 1 pkt 1 Zarządzenia Komendanta Głównego Policji nr 294 z dn. 28 marca 2007 r. w sprawie uprawnień do samodzielnego wyda-

wania opinii w policyjnych laboratoriach kryminalistycznych (Dz.Urz. KGP nr 6 z dn. 5 kwietnia 2007 r., poz. 54) obliguje kandydata na eksperta do odbycia kursu doskonalenia zawodowego przed ukończeniem procesu kształcenia na ww. stanowisko. Taki kurs mógłby mieć formę omawianego szkolenia zorganizowanego przez CLK KGP. Eksperci z LK

KWP, mający już uprawnienia do samodzielnego opiniowania wypadków drogowych, mogliby odbywać tego typu szkolenia w ramach przedłużania terminu ważności uprawnień. Mając już pewne



styki z zakresu badań wypadków drogowych. Jego celem było zebranie opinii o tego typu zajęciach.

Uczestnicy kursu uznali, że organizowanie takich warsztatów dla wszystkich ekspertów i kandydatów na ekspertów jest zasadne, zatem zajęcia powinny zostać wdrożone do cyklu szkoleń. Tym bardziej że dzięki nim eksperci zdobyli doświadczenie praktyczne. Nale-

żeli oni do pierwszej grupy specjalistów zajmujących się zawodowo badaniem wypadków drogowych, którzy mieli możliwość sprawdzenia zachowania swojego i pojazdów w ekstremalnych sytuacjach na drodze.

Zbigniew Żelazek

zdj.: W. Nowicki (6)

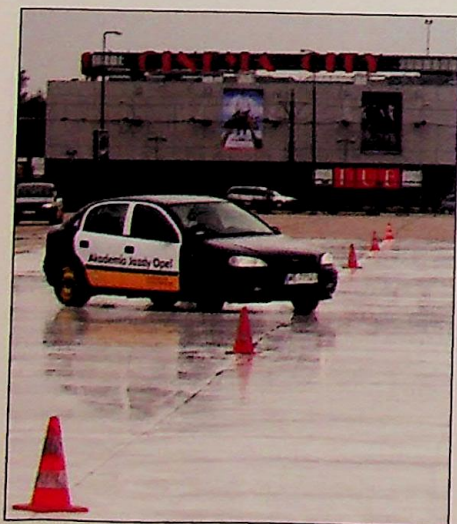
R. Horosz (2), M. Kędzia (1)



doświadczenie, można więc zaproponować, aby na specjalistyczny kurs dla kandydata na eksperta w zakresie badań wypadków drogowych składały się także zajęcia praktyczne, umożliwiające prawidłową ocenę taktyki i techniki jazdy kierujących, biorących udział w wypadkach drogowych.

Ocena szkolenia przez uczestników

Omawiane szkolenie przeprowadzono w pierwszej kolejności dla doświadczonych ekspertów kryminali-



Do artykułu dołączono płytę DVD zawierającą materiał filmowy ze szkolenia.