Aamulehti // Lauantaina 16. marraskuuta 2019

Isän ja tyttären yhteinen huoli: Simulaattori ei riitä!

● Marko ja Milla Asell ovat samaa mieltä kuin Autokoululiitto. Liukasrata-harjoittelu tulisi palauttaa ajo-opetukseen.

Kari Pitkänen, teksti ja kuvat
Noisis

● Suomi on liikenne- ja sääkoiltaan yksi maailman jäisimpiä maita, mutta nykyistä autokoulun opetusohjelmaa katsellessa sitä ei hevin uskoisi.

Ajokorttilaki uudistui 1. heinäkuuta 2018. Samalla laista poistui säädös, joka oli pakottanut ajo-oppilaat harjoittelemaan talven varalle lukasradoilla.

Määrällä ja jäisellä pinnalla harjoituksen riittää nykyisin pelkkä simulaattoriopetus.

– Se tarkoittaa yhtä liukkaan kelin ajotuntia simulaattorilla autokoulun lämpimässä luokassa. Ajokortin saa käteen vaikka kokonaan ilman live-liukasta ja käytännön rataharjoittelua, liikenteopettaja **Jarmo Jokilampi** sanoo.

– Jos jäkkelit ovat vaikeita meille kokeneemmille kuskeille, mitä ne ovatkaan noviisikuljettajille!

MILLA ASELL sai ajokortin heinäkuussa. Hän huomasi jo autokoulussa, että pelkkä tietokoneruutu ei ole riittävä väline liukkaan kelin ajoharjoittelun hiomiseen.

– En saanut simulaattorista mitään irti. Ajaminen oli sillä kuin peliä, mutta ei sitä voi verrata oikeaan liikenteeseen. Hyöty oli plusmiinus nolla.

Hieman hyödyllisemmältä tuntui pimeäjoharjoittelu simulaattorilla. Ajamiseen ja auton ohjaamiseen hän tunsi kuitenkin tarvitsevansa lisätreenilä, ja siksi tänään ollaan Nokian ajoharjoitteluradalla.

Mukana on Millan isä, kansanedustaja **Marko Asell** (sd.).

– Tyttären huoli on ihan aiheellinen. Otan joka syksy autolla hieman uutta tuntumaa ajamiseen ja muistutan mieleen, että nyt jarrutusmatkat pitenevät, isä-Asell kertoo.

Hän on itsekin kokeillut simulaattoria ja pitää sitä hyvänä tukena alkuopetuksessa. Esimerkiksi valojen ja vilkkujen käytöstä voi opetella tietokoneruudulta kaikessa rauhassa ja turvallisessa ympäristössä.

– Mutta tuntuman liukkaasta alustasta en koneen avulla saanut.

SÄÄ SUOSI Asellien rataharjoituksia. Keli on kirkas ja lämpöinen pikkuisen pakkasen puolella. Jarrutuksissa ja kaarreajossa Millalle kirkastuu nopeasti, miksi tänne kannatti tulla.

– Se oli aika hurjaa ja tosi erilaista, kun en ole aikaisemmin koskaan ajanut liukkaalla. Ehdottomasti hyödyllistä.

Jarmo Jokilampi havainnollistaa liukkaan alustan merkityksen yksinkertaisella jarrutuskokeella. Vaikka nopeutta on vain 50 kilometriä tunnissa, auto pysähtyy lopullisesti vasta noin 35 metrin päässä jarrutuksen alkamishetkestä.

– Jos oman vauhdin tiputtaa 40:stä 30 kilometriin tunnissa, pysähtymismatka puolittuu 18:sta noin kymmeneen metriin, opettaja havainnollistaa.

Metrimäärät on mitattu kuivalla asvaltilla. Jos pinta on luminen tai jäinen, pysähtymismatkat kaksinkertaistuvat.

SUOMEN Autokoululiiton mukaan liukkaan kelin käytännön rata-ajoharjoittelu pitäisi palauttaa ajokorttia suorittavan pakolliseen vaatimukseksi.

– Simulaattoriopetus on erinomainen opetusmuoto täydentämään aitoa liukasrataopetusta, mutta se ei voi korvata sitä kokonaan, liiton puheenjohtaja **Jukka Kiviniemi** toteaa.

Liitto on ollut aktiivisessa yhteydessä niin Traficomiin kuin liikenne- ja viestintäministeriöönkin. Muutokset tapahtuvat kuitenkin hitaasti.

– Vaikutusarvio uudesta laista julkaistaan vuonna 2021. Pelkään, että siihen mennessä meltti on jo hävinnyt monta ajoharjoitteluratas, jos niillä ei ole käytöstä.

Ainakin Kankaanpään ja Oulun ajoharjoitteluradat ovat jo lopettaneet. Rata-ajo on Suomessa noin 30, monet niistä sääntöpohjaista.

– Voi olla, että ensi vuoden loppuun mennessä jäljellä on enää 4–7 rataa, Kiviniemi epäilee.

– Vasta kun liukkaalla ajetaan oikealla autolla, synnyy tuntuma pitoeroista ja nopeuden merkityksestä. Rata-ajo opettaa auton oikean hallintaa eri oloissa.

● **MILLA ASELL** sai tuntumaa kolaririlanteesta näin sanotussa pyörähdysautossa. Kun auto pääsi kaholleen, turvavyön olkea kiinnitys voi ratkaista hengissä säilymisen.

● **MILLA ASELLILLA** ei ole aiksi-sempaa kokemusta liukkaassa kelissä ajamisesta, mutta Marko-isä verryttelee taitojaan joka syksy. Nokian ajoharjoitteluradalla kouluttajana toimi Jarmo Jokilampi (keskellä).

SIMULAATTORIN ruutu vastaa näkymää auton huulilasista ja sivukkuoista. Koneauto vain on liian hunnoton ajettava.

Simulaattori: hyvä renki, huono isäntä

Ensimmäinen ajoni päätyi nokkakolariin vastaantulijan kanssa, mutta kuolema ei tuntunut millään.

Kari Pitkänen, teksti ja kuva

● Kaistaviivojen välissä on kumman vaikea pysyä. Auto alkaa hetjata puolelta toiselle, enkä saa sitä olkaistua. Vastaantulevan valot vilkkivät edessäni. Nokkakolari valtatiellä on toksasia. Game over.

Ensimmäinen tuntumani autokoulun ajosimulaattoriin muistuttaa ensimmäistä oikean ajotuntiani joskus vuosikymmeniä sitten. Tietokoneauto on alussi vaikea saada kulkemaan edes suorassa.

Ratin takana ei helpolla löydy ajotuntuma. Alusta ei anna palautetta, ratissa ei ole vastetta eivätkä renkaat rapise tiessä. Kaistavahti sentilin toimii ja varoittaa, jos auto on ajautumassa reunaviivan yli.

Etäisyyksien hahmottaminen on niin ikäisin vaikeaa, vaikka kuvaruutujen välittämä liikennetilannekuva onkin kiitettävän selkä, realistinen ja jopa tihkusadetta myöten aidon oloinen.

PIMEÄÄJON treenaamisessa simulaattori on löytänyt autokouluissa paikkansa helpommin kuin liukasajoharjoittelussa. Miten muuten keskiakana voisi edes harjoitella valojen vaihtamista tai mittailla kellojen kantamaa tiellä?

Simulaattorilla voidaan myös jäljitellä aitoja liikennetilanteita kuten ajamista joson ensimmäisenä ja omien valojen vaihtamista pitkistä lyhyille ohittajan tullessa rinnalle.

Koneen ongelma on tunnottomuus. Vaikka ajaisi ulos tieltä tai toista päin, tunnistan kyllä tehneeni virheen, mutta ei kärsi seuraaksia mitenkään. "Peli" vain nollautuu ja alkaa taas alusta kaassa polkaisemalla.

Se ei välttämättä ole viisain vieste nuorelle ihmiselle, jolla vielä on oikea liikenne tyystin kokemutta ja alkuisen elämä edessään.

TÄSTÄ ON KYSE

Varo talvella

- Mustaa jäätä silloilla ja notkoissa.
- Jäiseile tielle kertyynyttä vettä.
- Tuoretta lunta jäätyneen päällä.
- Lumiuria ja -polanteita.
- Pidentynyttä jarrutusmatkaa.
- Liian lyhyttä turvaväleiä.
- Ohituksia ja ohitteljista.

Pitkiä valoja ei pidä säästellä syyskeleissä

Kari Pitkänen, teksti ja kuva

● Myöhäissyksyn ja alkutalven sumuiset ja pimeät illat ja pitkät yöt ovat keleistä hankalimmat. Ajamista voi helpottaa käyttämällä auton valotehon mahdollisimman tarkasti hyväksi.

Ensimmäiseksi varmista, miten takavalosi toimivat. Monessa nykyautossa takavalot eivät pala ajettaessa niin sanotuilla päiväajovaloilla. Osassa autoja automatiikka kytkee luonnonvalon vähetessä lähi- ja takavalot päälle, osassa ei. Automatiikan toimintaherkkyydessä on suuria eroja.

VAIHDA lyhyille valoille vasta, kun kohtaavien autojen valokelat yhtyvät. Tämä kuva on otettu piennaraueella turvallisuussyistä.

– Kuljettajan pitää perehtyä valojen toimintaperiaatteeseen ja käännä auton valokatkaisin asentoon, jossa auton takavalotkin palavat. Autoliiton koulutuspäällikkö **Teppo Vesalainen** opastaa.

NYKKISÄÄNTÖ pimeissä ajamisen on, että kaukovalojo käytetään aina, kun se on kohtuudella mahdollista. Lähivaloille ei kuitenkaan kannata vaihtaa liian aikaisin.

Lähivaloille tulisi vaihtaa kohdussa, jossa autojen välinen tie on kokonaan valaistu. Takaisin kaukovaloille voi vaihtaa jo 2–3 metriä ennen kohtaamista.

– Ohittaja vaihtaa kaukovaloille, kun auton nokka on ohitettavan henkilöauton perän kanssa samalla linjalla. Kuorma- tai linja-auton ohittaessasi kaukovaloille vaihdetaan vasta, kun oman auton nokka on kuorma-auton ohjaamon takaseinän tai linja-auton etuakselin kohdalla, Vesalainen neuvoo.

Suoralla moottoritieosuudella ja vasemmalle kaartuvissa mutkissa voi käyttää kaukovaloja. Ainoastaan oikealle kaartuvissa mutkissa on vaara, että kaukovalot häikäisevät vastaantulevia.

MUISTILISTA

Kuka maksaa, jos perääsi ajetaan?

1 Alkutalven liukkaat kelit lisäävät riskiä peräänajoihin ja ketjukolareihin. Talven tullen autoilijan on tiedostettava, millaiset renkaat autossa on ja millaisella alustalla juuri nyt ajetaan.

2 Peräänajossa vastuussa on pääsääntöisesti perään ajamaan auto. Liikenteen perusääntöihin kuulua, että jokainen kuljettaja pitää edessä olevaan autoon riittävän suuren turvavälin, jotta reagointi äkillisiinkin tilanteisiin ja kelin vaihteluihin on mahdollista.

LEHTIKUVA

3 Ketjukolareissa lähtökohtana on, että toisen perään törmänneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvataan edellä olleen auton takaosaan tulleet vauriot. Oman auton etuosan vauriot korvataan vapaaehtoisesta kolarointivakuutuksesta, jos autolle on sellainen otettu.

4 Jos tilanne on epäselvä eikä syyllisyyttä voida todeta, jokaisen ketjukolarin osallisen auton vauriot maksetaan kunkin omasta kaskovakuutuksesta. Kolarointivakuutuksessa on omavastuu, joka vähennetään korvauksesta.

Lähde: LähiTapiola

JUURI NYT

KARI PITKÄNEN

Finalistit selvillä. Vuoden Auto 2020 -loppuäänestyksessä on mukana poikkeuksellisesti seitsemän ehdokasta, koska kaksi autoista kerlisi saman äänimäärän. Voittajaksi valitaan 5. joulukuuta joku näistä: Audi E-tron (täyssähkösuto, kuvassa), Mazda 3, Peugeot 208, Renault Clio, Skoda Kamiq, Skoda Scala tai Toyota Corolla.