

Oikea ajoasento oikeilla säädöillä



Huolellisesti säädetty ajoasento tekee ajamisesta helppoa ja mukavaa, kuten kuvasta näkyy.

Ajoasennosta puhuttaessa tulee useimmille varmasti ensimmäisenä mieleen stereotypia naiskuskista, joka ajaa rattiin nojaten, nenä kiinni tuulilasissa. Toinen uudempi esimerkki täysin epäkelvosta alkutilanteesta auton hallintaan on tuning-nuorison suosima tapa säätää istuin kauas ohjauspyörästä ja niin alas, että jos lippalakkia ei olisi, ei kuskista näkyisi vilautakaan.

Molemmat esimerkit ovat omiaan tekemään ajamisesta raskasta ja vaikeuttamaan hallintalaitteiden käyttöä sekä tavallisissa liikennetilanteissa, että erityisesti hätätilanteen osuessa kohdalle. Oikein säädetty asento pitää kuljettajan vireänä pitkälläkin matkalla tukien tasaisesti kehoa sekä selän, että istumalihasten ja reisien osalta.

Istuimien säätömahdollisuudet ovat viime vuosina monipuolistuneet kaiken tasoisissa autoissa, joten oikean asennon löytäminen on varmasti mahdollista kaikille kuljettajille. Istuinosan pituussäädön ja selkänojan kallistussäädön ja ristiselän tuen lisäksi lähes kaikista uusista autoista on löydettävissä myös istuimen korkeussäätö, istuinosan kallistussäätö sekä ohjauspyörän korkeus- ja syvyyssäätö. Aivan ääripäänä nämä säädöt ovat sähköiset ja varustettuna muistitoiminnoilla. Myös polkimien korkeus voi olla sähköisesti säädettävissä. Pääntuki on yhä useammin kiinteä, jotta sitä ei edes ole mahdollista säätää hengenvaarallisesti väärin, "niskatueksi".

Istuimen korkeus tulee säätää siten, että kuljettaja katselee ulos kutakuinkin tuulilasin puolivälissä, silloin sivupeilit ja katon a-pilarit eivät aiheuta kohtuuttomia katveja havainnointiin. Toki valveutunut kuljettaja siltikin "kurkkii" autonsa rakenteiden takaa nähdäkseen kunolla.

Istuimen etäisyys polkimista on hyvä silloin, kun vasen jalka jää hieman koukkuun, vaikka kytkin on painettu täysin pohjaan, jos autossa ylipäätään on kytkinpoljin. Autourheilutaustaiset kouluttajat kehottavat kokeilemaan tämän siten, että istuinta säädettäessä kytkin painetaan aivan pohjaan oikealla jalalla. Jos tämän ylettyy tekemään, jää vasen jalka sopivasti koukkuun polkimien kohdatessa lattian. Kytkimen käyttö vaatii kohtuullisesti voimaa ja kerrotunlaisesti säädettyä sen käyttö on vaivatonta ja mahdollisessa kovassa törmäyksessä jalka pääsee koukistumaan eikä suoraksi lukittunut polvi heti aiheuta vaikeasti paranevia lonkkavammoja.

Selkänojan tulisi olla ryhdikkään pysty, jotta selkä saisi tasaisen tuen voimakaassakin jarrutuksessa eikä takamus lähtisi nousemaan irti istuimesta. Jos ohjauspyörän syvyyssäätöä ei ole, säädetään selkänoja siten, että ratista kiinni pidettäessä käsivarret jäävät selkeästi mutkalle. Tämän voi kokeilla ojentamalla kädet suoraksi ratin yli, jolloin ranteiden tulisi olla ratin kehän kohdalla. Rintakehän etäisyys ratista on tällöin noin kolme kämmenen leveyttä, taas vinkki autourheilumiehiltä. Jos pääntuki on säädettävä, tulee sen tukea takaraivoa, jotta pää ei pääse retkahtamaan peräänajossa tai suistuttaessa perä edellä pylväeseen. Korostettakoon,

että pääntuki on turvavaruste, ei mukavuusvaruste, eikä siihen tule koskaan ajaessa jäykkäniskaisesti nojailla.

Ohjauspyörän korkeus on osittain makuasia, mutta säädettäessä ratin yläkehä suunnilleen kuskin leuan korkeudelle, jää mittaristo yleensä esteettömästi näkyviin. Tärkeätä on, että ohjaava käsi pystyy kääntämään rattia yläpuoliskon läpi kurkottelematta, hartioiden irtoamatta selkänajasta. Säädön ollessa oikea, kädet vain "lepäyvät" omilla puolillaan normaaleissa liikennetilanteissa ja erityisesti pitkään suoraan ajettaessa, kuitenkin valmiina tehokkaaseen toimintaan. Vielä viimeiseksi turvavyö napakasti kiinni kuljettajan pitämiseksi tiukasti istuimellaan.

Ergonomia on moderneissa autoissa korkealla tasolla ja oikein säädetty ajoasento mahdollistaa pitkienkin matkojen ajamisen rasittumatta. Taukoja on silti syytä pitää vireystilan ylläpitämiseksi. Lisäksi, kun pahin sattuu kohdalle toimivat auton turvavarusteet tehokkaimmin oikein sijoittuneen kuljettajan ja miksei matkustajankin suojaamiseksi.

Mainittakoon vielä, viitaten alussa sivuttuihin sähköisiin istuimen säätöihin, että auton penkkiä tai istuinta ei koskaan tule nimittää tuoliksi. Sähköiset toiminnot lisääntyvät kohinalla ja silloinhan kyseessä olisi sähkötuoli, eikä sellaista varmasti kukaan autonsa varustelistalle halua.

Tero Ilola
Liikenneopettaja
Autokoulu Sympis