



**Klubb Västerbotten, M Sverige,
har genomfört studiebesök hos
Umeå Trafiksäkerhetscenter
i Hörnefors den 15 november 2024**



En del av de förväntansfulla M – medlemmarna laddar upp

Genom välvilligt tillmötesgående från Gusta Paringer, som är ägare till Umeå Trafiksäkerhetscenter i Hörnefors, var klubbens medlemmar bjudna att, under en förmiddag, prova på olika aktiviteter som bedrivs vid detta centrum. Ett körglatt gäng från lokalklubben begav sig därför till Hörnefors för att delta i olika aktiviteter.

Två instruktörer, Lena Lidström och Magnus Holmberg, ledde oss förtjänstfullt genom både praktiska och teoretiska moment, som var kopplade till olika trafiksäkerhetshöjande övningar.



Bild 1. Vid voltbilen (den vita till vänster) ventilerar ordförande Christer Nyberg och vice ordförande Ulf Björnstig problematiken vid vältning med instruktörerna Magnus Holmberg och Lena Lidström. Det var en mycket obehaglig upplevelse att bli hängande upp och ner i en bil som voltat och det kan vara riktigt svårt att ta sig ur bältet, om låset inte går att öppna när det är under belastning. Detta läge borde alla testa.



En situation där detta kan vara dödligt är om man exempelvis kört ner i ett vattendrag och bilen håller på att fyllas med vatten, vilket inte är helt ovanligt. Vattentrycket gör att dörrarna inte kan öppnas. Då måste man ut inom ett par minuter. Ulf Björnstig demonstrerar det fiffiga verktyg som M Sverige säljer som innehåller fick-och varningslampa, bältesavskärare och stift att knacka sönder sidorutan med.

Länk till Osram LED guardian säkerhetsficklampa:
<https://butik.msverige.se/sv/artiklar/sakerhetsficklampa-osram-ledguardian-saver-light-plus.html>

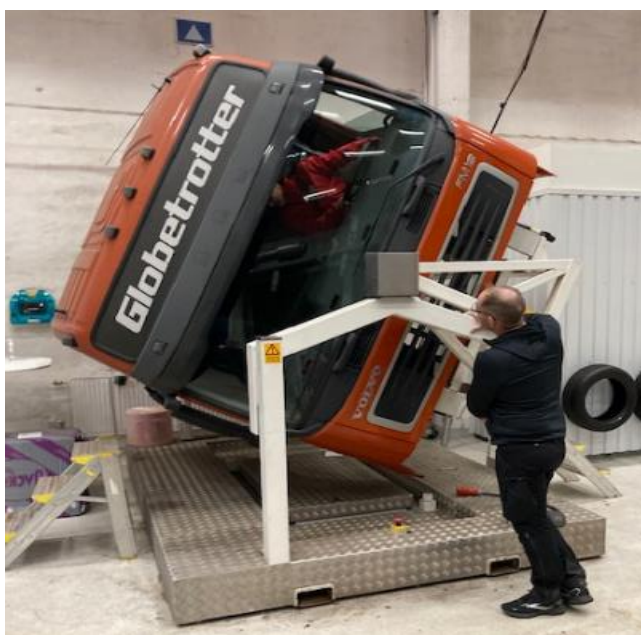


Bild 2. Christer Nyberg provar välthyttan för lastbil. Om man hamnar på sidan (roll 90 grader) med dörren blockerad, är det långt upp om man vill ta sig ut genom andra dörren – känns svårare än man kan tro.



Bild 3. Krocksläden illustrerade hur ett abrupt stopp från 7 km/t kan kännas. Pär Erickson före start till vänster och Christer Nyberg efter stoppet till höger – bägge glada och nöjda att bältet fungerade.



Bild 4. Olle Scherdin kollade vilken vikt (eller kraft) en mobiltelefon utövar vid ett plötsligt stopp i 50 km/t = 8 kp. Vi testade också med ett löst vinterdäck som man ibland har i baksätet – då blir kraften snarare flera tusen kp.

Som kuriosa kan nämnas att i tidningen Vi Bilägare nr 15, 2024, anger en notis att ADAC, vår tyska systerorganisation, gjort praktiska krocktest med hjul som man lagt i bagageutrymme i bil, där man fällt ner ryggstödet i baksätet för att få plats med dem. I krock mot en barriär i 50 km/t, angav man att uppenbar livsfara uppstod när däcken kom farande mot föraren, slet av nackstödet och for vidare in i vindrutan. Rekommendationen var att fästa dem noga genom att trä bältet genom hjulet på säkert sätt.



Bild 5. Bilden visar vilken hastighet en viss fallhöjd genererar; 2, 15, 20 km/t plus 50 km/t - vars skylt hade fått sättas vid sidan för annars skulle den ha hamnat ovanför taket (10 meter upp). 40 meter dvs. från ett tolvvåningshus ger 100 km/t – tänk på det när du kör 100 km/t!

Halkbanan: Vi fick använda fem bilar för att köra en speciell slinga som inkluderade olika undanmanövrer. Målet var att klara 70 km/t in i det förutbestämda området där man sedan skulle väja för älg och/eller svänga undan för mötande trafik, samt bromsa.



Bild 6. Halkbanan som vi tränade på att ta oss igenom. Några, bland annat undertecknad (UB), råkade komma baklänges ut ur banan vid något tillfälle.

Kanske bidrog det faktum att min bil hade de sämre däckerna bak, för att illustrera den rekommendation man givit, att de bästa däckerna ska sitta bak. Avsikten är att minska risken för överstyrning och att sladda med sidan in i mötande fordon. Detta är inte en bra krock-situation, ty en bil tål inte mycket i sidokrock. Bättre kan vara att bakhjulen behåller greppet. Om bilen då understyr så kan man ta krockvåldet mot fronten, som har bättre deformationsegenskaper. Detta lär vara tanken bakom detta råd.



Bild 7. Här sitter ett gäng körglada M-medlemmar och begrundar sina eventuella misstag på halkbanan.



Bild 8. Vid älgkrockbilen tackar här Christer Nyberg och Britt-Inger Saveman för en utomordentligt trevlig och givande dag. Medlemskap i M Sverige utdelades till Gustav Paringer och våra instruktörer. Deltagarnas bestämda uppfattning var att detta bör vi göra om nästa år.

De som är intresserade av en uppfräschning av sina körkunskaper kan ta kontakt med Umeå Trafiksäkerhetscentrum;
<https://www.htc.nu/>

Ulf Björnstig och Christer Nyberg