

### Varnostni pas v traktorju

# Pripni se in preživi

**U**poraba varnostnega pasu prepreči, da bi voznik v primeru prevrnitve ali druge nezgode padel iz kabine pod traktor, priključni stroj ali traktorskih priklopnik. Velika večina voznikov varnostnih pasov žal ne uporablja.

Danes komaj kdaj vidimo koga, ki med vožnjo z osebnim avtomobilom ne bi bil pripet z varnostnim pasom in za veliko večino voznikov in večino potnikov je samoumevno, da se pripnemo, preden se odpeljemo. Na spletni strani Agencije za varnost prometa lahko preberemo, da »dosledna uporaba varnostnega pasu zmanjša tveganje za smrtno žrtev kar za polovico, skoraj toliko zmanjša tudi tveganje za hude poškodbe in za skoraj četrtino zmanjša tveganje za nastanek lažjih poškodb, tako pri voznikih kot pri sopotnikih na sprednjih sedežih«. Pa vendar se najdejo tudi taki, ki se na to poživljajo, saj isti vir pravi, da »po statističnih podatkih več kot tretjina smrtnih žrtev med vozniki in potniki v osebnih vozilih v letu 2018 ni uporabljala varnostnega pasu«.

In kako je pri voznikih traktorjev? Voznik, med vožnjo pripet z varnostnim pasom, je prava redkost. Tudi če imajo traktorji nameščene varnostne pasove, jih vozniki v veliki



večini ne uporabljajo. Kot da se s traktorjem ne more nič zgoditi in da varnostni pas pri nezgodi ne reši življenja. Pa ni tako. Po neuradnih podatkih so lani umrli štirje vozniki, ki so padli iz kabine in umrli pod traktorjem, v letošnji prvi polovici leta pa že trije. Pri nezgodi voznik pade iz kabine oziroma varo-

vanega območja varnostnega loka, nato pa nanj pade traktor ali priključni stroj ali priklopnik, ga stisne, povozí ali udari in voznik podleže poškodbam ali pa se težko poškoduje. Pa bi zelo verjetno vsi preživelí, če bi bili pripeti z varnostnim pasom. Večletne raziskave iz tujine kažejo, da bi 75 odstotkov



Nezgodá lansko leto na cesti pri Hruševju s prevrnitvijo traktorja in padcem voznika iz kabine pod traktor, ki je umrl. Vir: splet – foto PU Koper.



Nezgodá letošnjega maja pri Zrečah. Voznik je pri prevračanju traktorja pade pod traktor in preminil. Vir: splet – foto PGS Zreče.

smrtno ponesrečenih voznikov traktorjev preživelo, če bi uporabljali varnostni pas, ostalih 25 odstotkov pa bi preživelo zelo verjetno. Trebušni varnostni pas voznika zadrži na sedežu in s tem v prostoru kabine ali varnostnega loka, ki omogoča preživetje.

### Ko bi varnostni pas lahko rešil življenje

Poglejmo le dva smrtna primera, za katera lahko z veliko zanesljivostjo rečemo, da bi voznika pri nesreči preživela, če bi uporabljala varnostni pas, ki je bi po neuradnih informacijah v obeh traktorjih tudi nameščen. Lanskega junija je voznik osebnega vozila na cesti med Postojno in Hruševjem dohitel traktor z nameščenim in pravilno označenim vrtavkastim obračalnikom, se zaletel v traktor in ga prevrnil. Voznik je padel iz kabine traktorja in traktor ga je pokopal pod sabo. Voznik je umrl na kraju nesreče kljub hitri pomoči oziroma dvigu traktorja, ki ga je z dvigalom izvedel voznik tovornjaka, ki je pripeljal na kraj prometne nesreče. Letošnjega maja je v občini Zreče kmet zgrabljal travo na nagnjenem terenu, padel iz kabine pod traktor in tam preminil. Gasilci so dvignili traktor, vozniku nudili prvo pomoč, a bilo je prepozno.



Traktorji, dani v promet (prodani kot novi) po 1. maju 2004, morajo imeti vgrajene varnostne pasove in vozniki jih morajo uporabljati.

### Kaj pravijo predpisi

Za vsa vozila velja, da morajo vozniki in potniki uporabljati varnostne pasove na sedežih, na katerih so nameščeni. Za traktorje, ki so bili dani v promet (prodani kot novi) po 1. maju 2004, ko je bilo v Sloveniji

uvedeno ugotavljanje skladnosti za traktorje (homologacija), je v skladu s temi predpisi predpisana namestitev varnostnih pasov tako za voznika kot za sovoznika, če je sedež za sovoznika nameščen. Za tiste, ki so bili dani v promet (prodani) pred

## OBIŠČITE NAS NA SEJMU AGRA

Vljudno vabljeni, da nas v času sejma AGRA, ki bo potekal od 20. - 25.8.2022, obiščete na našem razstavnem prostoru, kjer vam bomo pokazali novosti našega prodajnega programa.



Veselimo se srečanja z vami!

**FENDT** **VALTRA** **PONSSE** **AMAZONE** **BRAUN** **STRAUTMANN**



**Interexport**

PE KOMENDA, Potok pri Komendi 12  
PE SLOVENSKA BISTRICA, Trgovska ulica 5

 Interexport kmetijska mehanizacija  Interexport\_kmetijstvo  
info@interexport.si | 01 834 44 00 | www.interexport.si

1. majem 2004, pa trenutno še noben predpis ne zahteva namestitve varnostnih pasov na sedežih. Po podatkih o registriranih vozilih je v Sloveniji registriranih zaokroženo 41 odstotkov traktorjev, ki so bili dani v promet po 1. maju 2004 in imajo nameščene varnostne pasove, oziroma 59 odstotkov tistih, ki so bili dani v promet pred 1. majem 2004, pa nimajo nameščenih varnostnih pasov oziroma morda le izjemoma kakšen.

### Vgradnja na starejše traktorje

Na trgu je na voljo široka paleta varnostnih pasov za naknadno vgradnjo na sedeže starejših traktorjev. Praktično ni traktorskega sedeža, na katerega ne bi bilo mogoče pritrčiti varnostnega pasu. Cene kompletov za naknadno vgradnjo se gibljejo od 30 do 98 evrov z DDV, odvisno od izvedbe (ročna prilagoditev dolžine, navijalni kolut) in dodatkov za pritrčitev na različne sedeže. Strošek je za uporabnika zanemarljiv v primerjavi z dejstvom, da uporaba varnostnega pasu lahko prepreči najhujše tragedije.

### Kako prepričati (ne)prepričane

Slika prepriča več kot tisoč besed, zgledi vlečejo, a še bolj prepričajo in se vtisnejo v spomin lastne izkušnje. Pa bog ne daj take, da bi se dejansko prevrnili s traktorjem. To



Prikaz naknadne namestitve varnostnega pasu na sedež starejšega traktorja (v konkretnem primeru starodobnika, prireditev NeVarno s traktorjem, Vransko 2021).

izkušnjo lahko pridobimo s simulatorjem prevračanja, kjer na lastni koži spoznamo, kako nas varnostni pas zadrži na sedežu in ne pademo iz vozila (kabine traktorja) ter posledično pod vozilo, pa tudi ne udarimo v dele vozila. Občutimo pa tudi, kako je viseti z glavo navzdol in se naučimo odpeti z var-

nostnega pasu. Predvsem pa dobimo občutek, da z uporabo varnostnega pasu lahko preživimo nezgodo oziroma prevračanje traktorja.

*Marjan Dolenshek  
KGZS Zavod LJ*

## Telegrafске novice iz kmetijske tehnike

**SDF** je prevzel večinski delež v francoskem proizvajalcev avtonomnih strojev VitiBot; skupaj nameravajo razvijati rešitve za inovativno in vzdržno natančno kmetovanje; VitiBot Bakus je samodejni stroj za nego vinske trte, ki deluje avtonomno, gnan pa je električno – STOP.

**Goldoni** se v lastništvu belgijske skupine Keestrack trudi ponovno priti med vodilne v svojem segmentu ponudbe, tudi z nekaterimi novimi pristopi; vse serije sedaj označujejo s črkami in sicer C, S in Q za standardne ozkolotečne izvedbe, E za modeli z enako velikimi kolesi, T za transporterje in M za enosne traktorje; v seriji Q so predstavili nov model 80, ki ga poganja štirivaljni motor s 75 KM korejskega proizvajalca Doosan – STOP.

**Bosch Rexroth** širi svojo široko ponudbo sestavnih delov za gradbene in kmetijske stroje tudi na področje električnih pogonov s programom eLION; za razširitev in dopolnitev programa so kupili manjšinski delež švicarskega specializiranega proizvajalca BRUSA HyPower, ki že od leta 1985 proizvaja sestavne dele za različne električne pogone; v sklopu električnih pogonov ponujajo same motorje in zanje prilagojena oz. ustrezna gonila, hidravlične sklope in programsko opremo – STOP.

**Agco** je za blagovno znamko Massey Ferguson prestavil prenovljene balirke, tako za male oglate, velike oglate in okrogle (valjaste) bale; pri balirkah za okrogle bale RB Xtra je na voljo paket za avtomatizacijo ponavljajočih postopkov v kombinaciji z Load-Sensing hidravliko, kjer se pri vezanju bale in kratki vzvratni vožnji samodejno dvigne pobiralna naprava, po vezanju bale se komora samodejno opre in po izmetu bale zapre; v paketu so tudi merilnik vlage v krmi, samodejni izklop nožev pri zadnjih ovojih bale (gladka zunanja površina) in LED luči za nočno delo, na voljo pa je tudi TIM (Tractor Implement Management), ko balirka krmili hitrost vožnje traktorja glede na količino stiskane krme – STOP.

**Manitou** je na trg prišel z šestimi novimi modeli zgibnih kolesnih oz. dvoriščnih nakladalnikov z dvizžno maso od 700 kg do 1500 kg in dvizžno višino od 2,5 do 3,07 m; nakladalniki bodo na voljo tudi v blagovni znamki Gehl; pogonski motorji imajo moč 25 ali pa 48 KM, pogoni so hidrostatični, najmanjši model ima hidromotorje na vsakem kolesu, kar mu omogoča še posebej dobro okretnost – STOP.

**JCB** je pred časom sprožil sodne postopke zoper Manitou zaradi kršitve oz. nedovoljene uporabe njegovih štirih evropskih patentov pri teleskopskih nakladalnikih; višje sodišče Združenega kraljestva je zavrnilo tožbe za tri patente, za četrtega pa je ugotovilo delno nedovoljeno uporabo v preteklosti; Manitou tudi tu računa na uspeh v pritožbenem postopku, ni pa uspel z zahtevo za povrnitev stroškov za tožbo odločene v njegovo korist – STOP.