

Adaptacje w zależności od rodzaju dysfunkcji

W przypadku poniższych przykładów możliwości adaptacji podstawowym standardem jest samochód z automatyczną skrzynią biegów.

Dysfunkcja obu kończyn dolnych

W tym przypadku obie ręce muszą być sprawne. Zwykle prawą ręką sterujemy ręcznie hamulcem i przyspieszeniem (gazem), a lewą kręcimy kołem kierownicy przy pomocy gałki z pilotem sterującym podstawowymi urządzeniami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo lub inny system alternatywnego włączania urządzeń. Można również zastosować inne sterowania przyspieszaniem, np. obręcz na kierownicy. Jeśli zdarza się, nawet sporadycznie, spastyka kończyn dolnych to należy zastosować przegrodę zasłaniającą pedały.

Dysfunkcja obu kończyn dolnych oraz prawej dłoni i palców

Należy zastosować pod prawą rękę ręczny gaz-hamulec typu ciągnij/pchaj oraz gałkę wraz z pilotem do lewej. W przypadku spastyki przegroda jak wyżej jest konieczna.

Dysfunkcja obu kończyn dolnych oraz lewej dłoni i palców

Stosuje się sterowanie kołem kierownicy przy pomocy uchwytu dwu lub trzypinowego, zamocowanego po lewej stronie. Prawą ręką musimy obsłużyć gaz, hamulec oraz sterowanie włącznikami. Trzeba połączyć w jednym ręku te trzy funkcje. W przypadku spastyki przegroda jak wyżej jest konieczna.

Dysfunkcja lewej kończyny dolnej

To najprostsza opcja niewymagająca dodatkowych adaptacji. Wystarczy samochód z automatyczną skrzynią biegów.

Dysfunkcja prawej kończyny dolnej

Przy założeniu w pełni sprawnych rąk należy zastosować tylko pedał gazu po lewej stronie wraz z automatyczną skrzynią biegów.

Dysfunkcja lewej kończyny górnej

Oceniając sprawność rąk przyjmuje się założenie, iż obie ręce muszą być sprawne, funkcjonalne symetrycznie, aby sterować kierownicą oburącz. Jeśli jedna ręka ma niesprawną dłoń, palce, posiada przykurcz mięśni lub jest nieproporcjonalna, to przyjmuje się jej dysfunkcje. Zastosowanie ma gałka na kierownicy po prawej stronie, pod warunkiem sprawnego ruchu ramienia lewej, (aby włączać fabrycznie zamontowaną dźwignię kierunkowskazów). Gdy jest całkowicie nieruchoma – dodatkowo do gałki należy zastosować pilota lub przełożyć dźwignię kierunkowskazów na prawą stronę.

Dysfunkcja prawej kończyny górnej

Oceniając sprawność rąk przyjmujemy założenie, iż obie ręce muszą być sprawne, funkcjonalne symetrycznie, aby sterować kierownicą oburącz. Należy zastosować gałkę na kierownicy po lewej stronie. Jeśli kierujący nie jest w stanie obsłużyć fabrycznej dźwigni kierunkowskazów należy zastosować pilota.

Dysfunkcja lewej kończyny górnej i dolnej

W przypadku dysfunkcji połowicznej lewej części ciała stosuje się gałkę na kierownicy po prawej stronie i ewentualnie pilota lub dźwignię kierunkowskazów przełożoną na prawą stronę.

Dysfunkcja prawej kończyny górnej i dolnej

Oprócz gałki z opcjonalnym pilotem, zamocowanej po lewej stronie, należy zastosować pedał gazu przełożony na lewą stronę..

Dysfunkcja przekątna, lewa kończyna górna i prawa dolna

Zastosowanie ma tu gałka na kierownicy po prawej stronie dla prawej ręki, pod warunkiem sprawnego ruchu ramienia. Dodatkowo do gałki można zastosować pilota lub dźwignię kierunkowskazów przełożoną na prawą stronę. Dla obsługi pedałów hamulca i gazu stosuje się pedał gazu przełożony na lewą stronę.

Dysfunkcja przekątna, prawa kończyna górna i lewa dolna

Ten przypadek w zasadzie jest identyczny jak dla dysfunkcji prawej kończyny górnej. Montuje się tu gałkę na kierownicy po lewej stronie. Jeśli kierujący nie jest w stanie obsłużyć fabrycznej dźwigni kierunkowskazów należy zamontować pilota.

Osoby niskiego wzrostu

W tym przypadku nie ma potrzeby bezwzględnego stosowania automatycznej skrzyni biegów. Stosuje się przedłużone pedały w postaci „nakładek” lub pedaliery. W zależności od zastosowanej skrzyni biegów samochód może być wyposażony w dwa dla automatycznej lub trzy dla manualnej. Dodatkowo montowana jest podwyższana podłoga, aby pięty były podparte. Zmodyfikowane siedzenie oraz, w zależności od auta i potrzeb, zmieniona kierownica.

Piotr Kosmowski