

Mikor kockázatos az előzés?



Semmi kétség, hogy az előzés egyike a leggyakoribb, legnehezebb és legveszélyesebb közlekedési manővereknek. E megállapítás valóságát sajnálatos módon a baleseti statisztikák teljes mértékben alátámasztják.

A joggyakorlat az előzést végrehajtóra világszerte több kötelezettséget ró, mint a megelőzni kívánt jármű vezetőjére.

Ennek a kívánalomnak a teljesítése kétségtelenül igen nehéz. A közlekedésben részt vevők mozgásának, a közlekedési helyzetnek téves becslése a legfőbb baleseti ok. Az előzésből származó baleseteknek csaknem 40%-a arra vezethető vissza, hogy a járművezető az előzés megkezdésének pillanatában olyan kockázatot vállalt magára, ami egyértelműen veszélyeket rejtett magában.

Már az előzésre való felkészülés fázisa is tele van kockázattal. Nemcsak a pillanatnyi közlekedési helyzet megítélése nehéz, hanem különösen az előtte haladó és a szemből közeledő jármű távolságának és sebességének a legrövidebb időn belüli helyes értékelése, továbbá az esetleges bekanyarodni kívánók mozgásának, szándékának előre látrása.

A leggyakoribb hiba mégis az, hogy a megelőzni szándékoló jármű vezetője elmulasztja a külső és belső tükör folyamatos használatát, és épp akkor húzódik az őt előző jármű felé, amikor az mellette elhalad. Ennek ékes példája, amikor egy lassan haladó tehergépkocsi egy parkoló járművet akar kikerülni.

Fizikai szempontból az előzés bonyolult és összetett folyamat, amely számos tényezőtől függ. Így

– az előzést végrehajtó, a megelőzendő és a szemből jövő jármű sebességétől,

– az előzést végrehajtó járművek nagyon különböző gyorsítóképességétől,

– a részes járművek hosszától és szélességétől,

– az előzés alatti tartott oldaltávolságtól,

– az úttest szélességétől és fekvésétől,

– mind ezek során teljes mértékben figyelmen kívül hagyva az útburkolat jellemzőit (száraz, nedves, havas, jeges),

– valamint a legkülönbözőbb látási viszonyokat (nappal, éjjel, eső, köd, hőmérséklet).

Mindenzen tényezők felfogása és kiértékelése a másodperc tört része alatt nagy gyakorlatot és villámgyors reakciót kíván meg. Mivel ez gyakran hiányzik, az előzés sokszor vezet súlyos balesetekhez. Az előzésnek a részleteiről bonyolult matematikai formába onthatók, ennek részletezésétől azonban ezúttal eltekintünk. Leglényesebb eleme a sebességdifferencia.

Nagyon lényeges szempont, hogy az előzés időtartama alatt a szemből közeledő jármű is maga mögött hagy egy bizonyos útszakaszt. Az előzési útból és a szemből jövő jármű távolságának összegéből adódik ki az ún. „előzési látótávolság”. Örök szabályként az előzési út kétszerese a mérvadó. A felelősségtudattal vezet autós arra is gondol, hogy a távolságbecslésben olykor tévedni szokott. A távolságbecslésbe ezt is beleszámítja.

A biztonságos előzésre nem lehet minden körülmények között érvényes „receptet” szolgálni. Iránymutatásul azonban néhány szempont felsorolható:

– Soha nem szabad szorosan az előzendő járműre tapadni. Legkevesebb 1/3 sebességtávolság, ami 80 km/óra esetén 25 méter, azaz 5-6 járműhossz követési távolságnak felel meg.

– Kihúzóds előtt előre- és visszapillantó tükör segítségével hátraháznai annak ellenőrzésére, hogy az előzési látótávolság szabad-e, és egyetlen jármű sem kívánja-e az előzésre felkészült megelőzni.

– Ha az ellentétes forgalmi sáv előre és hátrafelé egyaránt szabad, folyamatosan balra kell húzódni, és erőteljesen gyorsítani kell; az utóbbi visszakapcsolással végezhető el a legeredményesebben. Törekedni kell arra, hogy az előzési út hossza a lehető legrövidebb legyen.

– Az előzés után a tükörből meg kell győződni arról, hogy a megelőzöttet a szándékolt visszatérés nem akadályozza-e mozgásában. Ennek veszélye csak akkor merül fel, ha a megelőzni kívánt jármű az előzés időtartama alatt gázt ad, és ezzel a tervezettől nagyobb méretezi az előzési út hosszát. Ilyenkor az előzésről le kell mondani. Jó partnerkapcsolat nélkül nincs biztonságos előzés.

– Soha nem szabad az elől haladó vakon követni. Amelyik hely az elsőnek még elég volt, a másodiknak már kevés lehet.

– Kanyarban, bukkanó és útszükelet előtt soha nem szabad előzni. A záróvonalat és a különféle jelzések tilalmait nem a büntetéstől való félelemből kell tiszteletben tartani.

– Kereszteződésekben vagy úttorkolatokban az összejáratások fokozott veszélye miatt soha nem szabad hangjelzés nélkül vagy fényjelzés mellőzésével előzni. Egy bekanyarodni szándékoló jármű a megelőzött jármű által takarásban lehet!

– A fénykört használata nem garantálja a biztonságos előzést sem éjjel, sem nappal.

– Legbiztonságosabb a defenzív közlekedési mód: nem bízni vakon másban, hanem kátkedve s a forgalmi és látási viszonyokhoz igazított fékutat tartva kell közlekedni.

– Járműszlopot lehetőleg ne előzzünk. Ez túlságosan veszélyes. Kerülni kell a kritikus közlekedési helyzeteket, mert a szellémi rövidlátás nem szokott kilizetnedi.

Egy, a közlekedés ember viselkedésével foglalkozó nemzetközi társaság kutatási adatai szerinti a járművezetők a hibák 50%-át már az előzésre való felkészülésben követik el. A balesetekben túlnyomóan részüket van a felelősségteljesítés. Az ilyen balesetek elsősorban lakott területeken kívül és az erősen túlterhelt útviszonyok következtében be. A távolság és a sebesség helytelen becslése jut még rendkívül nagy mértékben szerephez.

A Polizej Technik Verkehrből fordította: Irk Ferenc