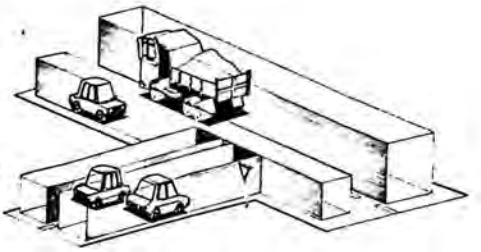
KÖZLEKEDÉS „FÖLDI FOLYOSÓBAN"



IX. rész

11. Megközelítjük a partnert

A *közelítés* a partnerkapcsolatnak az a fajtája, amikor járművünk fokozatosan egyre közelebb kerül az előttünk és valünk azonos folyosóban haladó járműhöz.

– *Melyek az ilyenkor követhető legáltalánosabb szabályok?*

Talán a legfontosabb, hogy az előttünk haladót a még biztonságos legkisebb követési távolság eléréséig szabad megközelíteni. Ha az előttünk lassabban haladót nem akarjuk vagy nem tudjuk megelőzni: járművünk sebességét fokozatosan, a hirtelen fékezést kerülve kell vele azonos sebességre csökkenteni.

– *Éjszaka bizonyára ezúttal is eltérőek az előírások!*

Ezt nem lehetne mondani. Legfeljebb azt, hogy további követelményeket kell szem előtt tartani.

– *A leglényegesebbek?*

Ha korábban távolsági fényszórót használtunk, ezt olyan távolságból kell tompítottra váltani, hogy kizárt legyen az elöl haladó visszapillantó tükrökön keresztüli vakítása.

– *Ez hány métert jelent?*

A jelenlegi KRESZ ilyen számértéket sajnos nem tartalmaz. Gyakorlati megfigyelések szerint a tompított fényszóróra való átváltást az elöl haladótól – hagyományos fényszórók esetén – mintegy 200, halogén izzókkal ellátott autók esetében mintegy 300 méterről kell megtenni.

– *Ebben az esetben viszont az átváltástól kezdve az ember gyakorlatilag vakon vezet!*

Nem feltétlenül! A tompítás előtt ugyanis meg lehet győződni általában arról, hogy az előttünk haladó és az általunk vezetett jármű között van-e valamilyen akadály. Utána pedig célszerű az elöl haladó zárófényét állandóan figyelni: egy pillanatra „nem alszik-e el"? Ha igen: időközben felbukkanó akadályra számíthatunk, amely az úttest széle mellől került elénk. Elvileg természetesen úgy kellene közlekedjünk, hogy a vakon vezetés kizárása érdekében még a tompítás megkezdése előtt olymértékben csökkentsük sebességünket, hogy a vakon vezetés kizárt legyen.

– *Ez a követelmény nehezen teljesíthető, hiszen ilyen esetben sebességünket a korábbinak akár a felére is le kellene hogy csökkentsük. Akkor viszont nemhogy megelőzni, de még utolérni sem lehetne az előttünk haladó járművet. Miért kell ilyen hamar (tehát ilyen nagy távolságból) tompítani a fényszórót?*

Tény, hogy a hátulról a tükrökbe vetített fény az ember szemébe juthat és elvakíthatja. Sajnos sok autós még nem jött rá arra, hogy egyrészt a tükröket másként lehet az éjszakai és másként a nappali autózáshoz beállítani. Arra sem, hogy olyan testhelyzetet vehet fel, amely mellett a hátulról érkező fény nem vakítja. Csak a saját kényelmükkel törődnek sokan. Arra nem is gondolnak, hogy miattuk vezet sok autós vakon (mert az elvi előírások ellenére mégsem csökkenti kellő mértékben a sebességet). Sőt többségüknek arról sincs fogalma, hogy tompított fényszóró mellett általában milyen – a közlekedés megszokott tempójához képest irreálisan alacsony – sebesség a biztonságos. Ön viszont most már mindkét szempontot ismeri. Ezért ne legyen dühös, ha mögötte, önnél gyorsabban közlekedő csak késve kapcsol tompítottra! Gondoljon arra, hogy ez a közlekedés biztonságát szolgálja! Ahelyett, hogy mérgelődne, a már ismertetett módon védekezzen a kellemetlen hatás ellen!

12. Követjük a partnert

A *követés* a partnerkapcsolatnak az a fajtája, amikor járművünk az előttünk azonos folyosóban haladó járműtől megközelítőleg azonos távolságban halad. Meghozzá olyan közelségben, hogy az elöl haladó zavarása már nem kizárt.

– *Ez az utóbbi mondat magyarul mit jelent?*

Azt, hogy ilyenkor épp a biztonságos követési távolság határán autózunk. Saját járművünk biztonsági folyosó-határa épp az előttünk közlekedő jármű hátsó lökhárítójáig ér. Lényegében ez az a távolság, amikor az előttünk haladó partner mozgását folyamatosan figyelemmel kell kísérnünk. Az egyedül manöverezést ilyen esetben feltétlenül felváltja a partnerkapcsolat.

– *Az ilyen helyzet azonban nemcsak ránk ró kötelezettségeket, hanem az előttünk haladóra is!?*

Ilyen helyzetben az előttünk haladó sem közleked-

het kénye-kedve szerint. Minden manővere alkalmával tekintettel kell lennie ránk, a következő járműre. Már nem haladhat indokolatlanul lassan. Veszélyhelyzetet kivéve feltétlenül tartózkodnia kell a hirtelen fékezéstől stb.

A KRESZ egyik alaprendelkezése, hogy járművel másik járművet csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz, hogy az elöl haladó mögött – annak hirtelen fékezése esetében is – meg lehessen állni. Néha úgy tűnik, mintha ez a szabály nem volna más puszta előírásnál...

Aki a baleseti statisztikákat csak felületesen is ismeri, tudja: a járművezetők ezrei vétenek ez ellen az előírás ellen. De ugyanerre az eredményre lehet jutni, ha az utakon hátramaradó számos goromba fékezési nyomot nézzük. A tapasztalt autósnak azonban ezek a fekete csíkok mást mondanak. Különösen akkor, ha egy térségben feltűnően szaporán fordulnak elő, és hogy ilyen helyeken – hogy miért, az nem a mi dolgunk eldönteni, fájjon miatta a forgalomszervezők fejel – az átlagosnál gyakrabban szoktak az autósok vészfékezni. Célszerű hát – még ha erre látszólag semmiféle indok sincs – az egyébként megszokottnál nagyobb térközt hagyni az előttünk levőtől. Amennyiben fékeznünk kell: a tényleges lassítást előzze meg a féklámpa többszöri felvillantásal így tudunk „párbeszédet folytatni" a mögöttünk közlekedőkkel.

A rádióban gyakran halljuk, a televízió képernyőjén látjuk, hogy rossz látási és útviszonyok esetén ugrásszerűen megnő a követési távolság be nem tartására visszavezethető balesetek száma. Nem megy ritkaságszámba, hogy egyszerre akár 10–20 gépjármű is egymásba ütközik.

Ennek egyik oka, hogy – éppen rossz látási viszonyok között – az elöl haladó jármű lassulása csak nehezen észlelhető. A már eleve helytelenül megválasztott követési távolság ilyen esetekben hamarabb balesethez vezethet.

– Miként kell értelmezni a rossz látási viszonyokat?

Meglehetősen széles körben! Nemcsak a ködről van szó. Ide tartozik az éjszakai sötétség is. Ilyen körülmények között az előttünk haladó jármű fényforrásainak figyelése fárasztóbb, az ehhez mért távolságtartás nehezebb, mint amikor az egész járművet jól látjuk. Nappal is, de különösen éjszaka érvényes a jótanács: oszlopban haladás esetén lehetőleg úgy helyezkedjünk, hogy az előttünk távolabb levő gépkocsi féklámpáinak felvillanását is észlelhessük, s így elegendő idő álljon rendelkezésünkre a lassításhoz!

– Milyen becslési tanácsok adhatók a követési távolság helyes meghatározásához?

Lakott területen törekedjünk arra, hogy a követési távolság hossza a haladási sebesség fele legyen – méterben. Lakott területen kívül, magasabb sebességtartományban célszerű az előttünk haladótól mintegy két másodperces időközt hagyni.

A KRESZ azt is mondja, hogy az előttünk haladó mögött biztonságosan meg kell tudnunk állni.

– Ez mit jelent?

A követési távolság csak akkor tekinthető megfelelőnek, ha a hátul közlekedő jármű az elöl haladó mögött, annak hirtelen fékezése alkalmával úgy meg tud állni, hogy sem abba nem ütközik bele, sem a szomszédos folyosóba (autópályán pl. a leállósávra) nem kényszerű áthajtani.

– A mindennapi életre ezek a tanácsok, értelmezések azonban még mindig nem elégségesek!

Márcsak azért sem, mert a követési távolság értéke aszerint is változik, hogy az adott körülmények között kell-e számítani az elöl haladó hirtelen fékezésére? Ha nem, a mozgó jármű sebességéhez viszonyított tényleges féktávolságnál valamivel kisebb is lehet a követési távolság. Nem kell pl. arra számítani, hogy az elöl haladó alatt hirtelen beszakad az út, s emiatt sebessége lassulás nélkül gyakorlatilag egyik pillanatról a másikra nullára csökken. Viszont nagyonis számítani kell arra, hogy pl. iskola, játszótér környékén egy hirtelen felbukkanó gyerek miatt az elöl haladó járművezető állóra fékezi járművét. A követési távolság megválasztása attó is függ, hogy milyen lassulásra képes az előttünk haladó jármű. Eltérő lassulási képességekhez nyilvánvalóan eltérő fékutak tartoznak. S ha már itt tartunk, arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy az indokolatlan fékezés tilalma senkit sem ment fel a helyes követési távolság megtartása alól.

A KRESZ külön szabályozza bizonyos megengedett legnagyobb össztömegen, ill. járműhosszon felüli gépjárművek speciális követési távolságát. Mintha ezeket az előírásokat igen sokan szegnék meg a nagy járművek vezetői közül.

Tekintettel arra, hogy most elsősorban nem az őket érintő kérdésekkel foglalkozunk, elegendő csak annyit megjegyezni, hogy egyrészt e járművek vezetői a megnövelt követési távolságot – az egy nyomon haladó járművek kivételével – minden más jármű mögötti haladás esetén is kötelesek betartani. A szokásos, csak az összeütközés lehetőségét kizáró követési távolságot tehát a személygépkocsik mögött sem vehetik fel. Másrészt – épp a jelenlegi gyakorlat szem előtt tartása mellett – célszerű arra felhívni a figyelmet, hogy amikor személygépkocsival előzni akarunk, az előzés megkezdése előtt a nagy játművek között, a biztonságos visszatéréshez szükséges távolság meglétéről meg kell győződnil Nem lehet „vakon" bízni abban, hogy az említett járművek vezetői eleget tesznek a rájuk vonatkozó előírásoknak.

– Végezetül még egy kérdés: hogyan tudom ellenőrizni magamat, hogy jól választom-e meg a követési távolságot?

Erre talán két egyszerű módszer együttesen alkalmas. Az egyik kézenfekvő: ha soha (de legalábbis a vezetett kilométerek tízezrein át) nem ütközik másik járműbe.

A másik: ha 40–50 ezer kilométer megtétele után (most városi forgalomról van szó!) sem kell fékbetétet cserélni a kocsiján. Ha a betét 10–15 ezer km alatt elkopik: talán rossz a vezetési stílusa. Az előbbi esetben valószínűleg hosszú időn keresztül hátulról sem fognak az Ön kocsijába ütközni; az utóbbi esetben (a gyakori, erőteljes fékezések miatt) számíthat arra, hogy kocsija hátsó idomait az átlagosnál gyakrabban kell cseréltetnie. Még akkor is, ha ezekben az ún. koccanásos balesetekben jogilag nem lesz vétkes: kérdés, hogy önnek megéri-e, ha autójától havonta (esetleg többször is) meg kell válnia? De erről legközelebb még szót ejtünk.

Legközelebb: a partner mellett és előtt fogunk haladni.

(Irk Ferenc–Klobusitzky György)