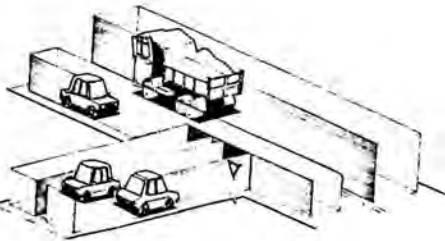


KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYÓSÓBAN”

(I. rész)



E cikk szerzői úgy gondolták, nem felesleges vállalkozás leírni, hogy ők mit és hogyan tartanak „eladhatónak” a kezdő (és a gyakorlott) gépjárművezetőknek, vezetőpalántáknak. Ha ebben a bizonyos földi folyósóban útjuk során esetleg tévednek, kérjük, hogy a még hozzáértőbbek „szóljanak be!” De szintűgy kérjük: érvéjlenek is, méghozzá úgy, hogy ez ne csak a szerzőket, hanem a kormányt forgatókat is meggyőzzel. És most...

1. Beülünk a kocsiba

Ugye Ön is ismer olyan autóst, aki nap mint nap úgy indul el hazulról, hogy beül a kocsijába, indít, s már megy is? Vagy talán már olyan esetről is hallott, hogy valakit csak azért vontak felelősségre, mert olyan személynek adta át a vezetést, aki a közúti forgalomban legfeljebb csak gyalogosan vehetett volna részt? Hogyan lehet az ilyen kellemetlenségeket elkerülni? Erről szólnunk röviden a következő sorokban.

Először: a volán mögé ülőnek szűksége van *érvényes vezetői engedélyre*. Manapság ritkábban kell menni érvényesíttetni a jogosítványt. Ezért jó, ha időközönként a sajátunkat is megnézzük: nem járt-e még le. Nagyon kellemetlen, ha ezt – akár egy rutinellenőrzés során – a rendőr állapítja meg. Fontos tudni, hogy akit hatóságilag eltiltottak, az akkor sem vezethet járművet, ha a vezetői engedély még birtokában van (mert annak vizsgáltszavonásáról gyakran később intézkednek). Az eltiltás, az ezt kimondó jogerős rendőrségi, bírósági határozat átvételekor lép hatályba. Nem érvényes a vezetői engedélye annak a személynek sem, akinek egészségügyi alkalmatlanságát a II. fokú eljárásra hivatott hatóság jogerősen megállapította. Még akkor sem, ha a vezetői engedély tényleges visszavonására nem került sor.

Ha a kocsit kölcsönadjuk, mindig kérjük el a kölcsönvevő vezetői engedélyét, s magunk győződjünk meg arról, hogy minden rendben van-e benne. Tegyük ezt meg még a legjobb barátunk esetében is! Nem azért, mintha nem bízánk meg benne, hanem azért, mert ő is lehet felelősen. Ha pedig nincs a kézben az érvényes jogsi, akkor autó sincs! Még a következő utcasarokig sem!

Másodsor: meg kell győződni arról, hogy a volán mögé ülő alkalmas-e a vezetésre. Ezt szaknyelven úgy fogalmazzuk, hogy az egyénnek a *biztonságos vezetésre*

képes állapotban kell lennie. Természetesen nemcsak a vezetés megkezdésekor, hanem annak egész tartama alatt.

– Mit jelent pontosabban ez az állapot?

Legáltalánosabb megfogalmazásban valaki akkor alkalmas a vezetésre, ha olyan állapotban vezet járművet, amely a közlekedés támasztotta biztonsági követelményeknek megfelel. Ebből következik, hogy a biztonságos vezetésre képtelen az a személy, aki a forgalmi helyzeteket nem ismeri fel helyesen, a megfelelő vezetési műveleteket nem tudja végrehajtani, illetve ezt – az átlagos járművezetőt figyelembe véve – lényegesen hosszabb idő alatt képes. Ennek okai igen szerteágazók lehetnek és az állapot megítélése szempontjából közömbösebbek. Sok függ a vezetett jármű sajátosságaitól, a forgalmi körülményektől. Ha valaki nehezen irányítható járművet bonyolult forgalmi körülmények között vezet: ez nagyobb felkészültséget, jobb fizikai és szellemi állapotot követel meg, mint ha könnyen irányítható, könnyen kezelhető járművel, jó időben, nem túl forgalmas úton közlekedik. A kezdő hamarabb elfárad, mint a gyakorlott; a fiatal általában többet kibír, mint az idős. Ebből természetesen az is következik, hogy ha valaki észleli magán, hogy nincs vezetésre képes állapotban, nemcsak hogy nem indulhat el, de járművel azonnal meg is kell állnia. Teljes körű felsorolás nem lehetséges. De felkötött karral vagy begipszelt lábbal senki ne akarjon elindulni. S álljon meg, ha gyomorgörcsöt kap, vagy erős fejfájás gyötéri. Ne vezessen magas lázzal, erősen fáradtan, kialvatlanul, ingerülten sem. Előfordulhat, hogy valamilyen súlyos lelki bánat miatt veszélyes a forgalomban való részvétele.

– S mi a helyzetet a *szeszesital-fogyasztással*?

Az mindenestre biztos, hogy ittasan nem lehet gépkocsit vezetni. Ezt mindenki tudja, ha sokan meg is tartják az előírást magukra nézve kötelezőnek.

Bármilyen csekély mennyiségű alkohol elfogyasztása után a volán mögé ülni tilos! Jó tudni, hogy még a szesztartalmú ételek fogyasztása is veszélyes. Méghozzá nemcsak a gépjármű, hanem mindenféle jármű vezetésének megkezdése előtt és alatt. De aki a hazai propagandaanyagokat figyelemmel kíséri, az e témában bővebb információhoz juthat. Egy kevesek által ismert lehetőség azonban ma még jórészt kihasználatlan: bárki vehet ma

gának alkoholszondát (pontosan olyat, amelyet a rendőrség használ) akármelyik Shell-kütnál vagy üzletben. Érdeemes a kesztyűtartóban tárolni és kétség esetén befűjni.

Sokak által ismert és terjesztett tévhit, hogy

1. a kávé semlegesíti az alkoholt;
2. a fohagyma, a cigareta a rendőr számára észlelhetetlenné teszi az ital fogyasztást.

Egyik ötlet sem igaz, sőt a második eset a tapasztalt rendőrök szinte provokálja a szonda elővetelére.

A hazánkban forgalmazott, vezetésre részben vagy egészben alkalmatlanná tevő *gyógyszerekről* ugyancsak nem nehéz tájékozódni. Az orvos által adott, vagy a gyógyszer mellé tett figyelmeztetést ajálatos éppúgy komolyan venni, mint az ivási tilalmat. Alapvető szabálynak kell tekinteni, hogy ismeretlen hatású gyógyszer szedése után csak akkor szabad járművet vezetni, ha az orvos ennek veszélytelenségéről kifejezetten megnyugtatta a vezetni szándékozót. Az magától értetődik, hogy kábítószert hatása alatt tilos vezetni.

Célszerű tudni arról az állásfoglalásról is, amely szerint a *gépjárművet toló személy* ugyan nem minősül járművezetőnek, de nyomban azaz válik, mihelyt a mozgásban levő kocsi volánja mögé ül. Így pl. a motor beindítása nélküli lejtőn gurulás során is a volán mögött helyett foglaló személy a járművezető.

— Ha az elmondottak rendben vannak, indulhatunk?

Természetesen még nem. Minden járművezetőnek elindulás előtt ellenőriznie kell járműve kormány- és fékberendezését, a gumik állapotát, valamint a világító- és fényjelző készülékek rendeltetészerű működését. Különösen célszerű ezt megtenni, ha valaki kölcsön kocsival kíván elindulni. Még abban az esetben is, ha a jármű gazdája megnyugtatta, hogy minden a legnagyobb rendben van.

Végül, de nem utolsósorban gondoskodjunk a jármű adta lehetőség korlátain belül *kényelmünkről*. Az ülést úgy állítsuk be, hogy abban kényelmesen hátradőlve, csaknem nyújtott karral tudjuk fogni a kormányt. Ennek érdekében célszerű — ha lehet — a háttámlát megdönteni. Sokan ilyesminek nem tulajdonítanak jelentőséget, pedig a kényelem csak az egyik érv. Az ülés beállítása szolgálja természetesen a biztonságot is. Az említtet testtartással remélhető a leginkább, hogy egy váratlan veszélyhelyzetben a kormányt a legkisebb idővesztés nélkül és a leghatékonyabban forgathatjuk. A túrasautó-versenyzők sem a dívat kedvéért csinálják így, vagy azért, mert „jól néz ki”.

Vannak, akik lebecsülik a *viszapillantó tükrök* szerepét. Pedig a jól beállított (és egyébként is jó) tükrök fél biztonság. Mai forgalmi viszonyaink között nincs idő hátranézetésre, nyaktekergetésre. A jól beállított tükrökből a fej elmozdítása nélkül, pusztán szemmozdulattal meg lehet győződni a mögöttes forgalomról. A hátranézés két, de legkevesebb egy másodperc időt vesz igénybe. A 60 km/h tempónál — még az utóbbi esetben is — a kocsi majdnem 17 métert halad előre.

S mennyi minden megváltozhat ezalatt előtűnik!

Arról talán felesleges is szót ejteni, hogy a *biztonsági övet* is elindulás előtt — még a motor beindítását megelőzően — kell (ha kell) „mérétesre” beállítani — és természetesen becsatolni. Az elől ülő utasért is a vezető felel! És az övet be kell csatolni attól függetlenül, hogy valaki kiben és miben hisz, vagy nem hisz, vagy mi a saját véleménye.

Az öv nem viselésének sokak számára egészen meglepő büntetőjogi következményei is lehetnek! Ha ugyan is a biztonsági öv használatának elmulasztásával okozati összefüggésben van a bekövetkezett baleset vagy bármelyik, övviselésre kötelezett utas sérülése: még a balesetért esetleg teljesen vétkes, egyébként a lehető legszabályosabban közlekedő autóst is — bűncselekmény elkövetése miatt — felelősségre vonhatják! Sajnos az önteltség, a „velem úgy sem történhet nagyobb baj” és más hasonló elveken bölcselkedőknek köszönhető, hogy évente tucatszám halnak meg, kerülnek börtönbe emberek. Korábban ök sem hittek a propagandának, leamolták a „nagyokat”, s szentül hitték abban, hogy ha balesetbe keverednek, majd kitámasztják magukat. Nem hittek a szakembereknek, akik már rég megmondták, hogy még a 40–50 km/óra frontális ütközési sebesség esetén sem lenne erre képes senki. Nemhogy egy átlagember, de még az aktuális világcúcsot tartó súlyemelő sem! A fizika törvényei akkor is érvényesek, ha nem ismerjük azokat; sőt akkor is, ha nem akarunk róluk tudomást szerezni.

Más kérdés, hogy a jelenlegi szemléletre a különböző „szinekben hajózó” oktatók is rátesznek egy lapáttal. Mert miért hinné el az autós ismereteket még csak épp morzsánként gyűjtögető tanuló, hogy előbbi állításaink, érveink igazak, ha a számára példaként szolgáló oktató is fűtyül ezekre. Súlyos felelőtlenség ez még akkor is, ha tanulójuk pontvesztés nélkül, elsőre teszi le a gyakorlati vizsgát.

— De most már tényleg indulhatunk!

Indulhatnánk, ha...

már pörögne a *motor*. Ezt azonban előbb még *be* kell *indítani*. Méghozzá úgy, nehogy egyidejűleg a kocsi is elindulhasson. Pillanatnyi figyelmetlenség (pl. sebességben levő jármű beindítása) végzetes következményekkel járhat. Ezért előbb meg kell nézni, hogy a kocsi be van-e fékezve, majd a kuplungpedál benyomása után indítózunk! Egy idő után ez a módszer az ember vérévé válik, s már különösebb figyelem sem szükséges hozzá. Legfeljebb ahhoz, hogy a kuplung kinyomásakor, majd a motor beindítása utáni felengedéskor nehogy akaratkön kívül, a kellenél előbb induljon el a jármű.

Ezt követően arról kell meggyőződni: ki kell-e *világítani* a járművet.

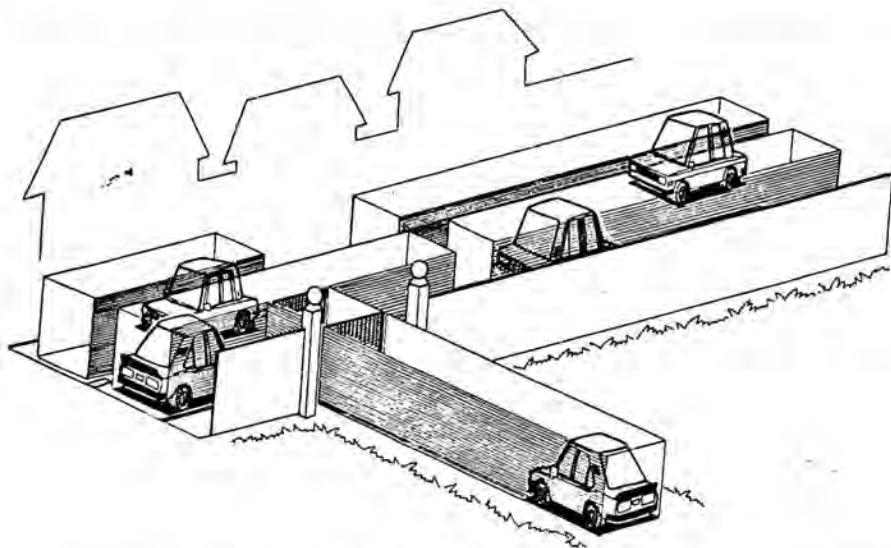
Az általános előírások logikusak, célszerűek és bizonyára jól ismertek. De mivel sokan megfelelnek ezek helyes alkalmazásáról, nem árt őket röviden összefoglalni.

A legfontosabb: a járművet a szürkület kezdetétől ki kell világítani. Tehát nem akkor kell a lámpákat bekap-

csolni, amikor már a vezető is csak ennek fényélét lát, hanem amikor már a jármű enélkül nem látszik megfelelően.

És ez az időpont mikor van?

Amikor az egyébként élénk színek kezdenek körülöttünk fakóvá válni. Amikor a zöld fák megszürkülnek, amikor egy 400–500 méterre levő kocsiról nem lehet tudni, hogy jön vagy megy, hogy vörös, zöld vagy éppenséggel szürke-e. A magyar autósok jelentős része sajnos ma még mesterségesen fárasztja magát – és többieket is. Nem érti meg, miért kell folyton „szabálytalanul” szemből előzők elől kitérnie, erőket fékeznie. Miért húznak elé folyvást a másik sávból? Miért nem adnak számára elsőbbséget? Igen gyakran pusztán azért, mert kivilágítatlan járműve akár szemből, akár oldalirányból, akár a visszapillantó tükrökből túlságosan későn vehető észre. Csak akkor, amikor a szemből előző a megelőzni kívánt jármű mellett van és már nincs hová mennie. Sok bosszúságtól kímélheti meg magát az, aki nem épp itt akar takarékoskodni.



Ilyen körülmények természetesen nappal is előállhatnak. Kődben, zuhogó esőben vagy hózáporban épp úgy, mint a téli nagyvárosaink füstködőtől gyakran nem mentes levegőjében autózva.

A különféle világító berendezéseknek ugyanakkor egységesen értelmezett információtartalma is van. Ezért úgy is hívják őket, hogy *fényjelző* berendezések. Ha a parkoló fény ég: azt jelenti, hogy állók, méghozzá nem forgalmi okból. Ha a tompított fény ég: azt jelenti, hogy jövök. Menet közben ezért a tompított fényt kell – jelzőfényként is – használni.

Aki már kipróbálta – és egyre többen vannak ilye-

nek –, jól tudja: a tompított fényszóró állandó (éjjelnappali) használata mennyire kellemes. Környezetében lényegesen csökkennek a bosszantó előzések, fékezések kényszerítő sávváltások. Olyan országokban, ahol ilyen méréseket végeztek, számszerűen is bizonyított, hogy különösen a szemből ütközések száma nagyságrenddel csökkent azt követően, hogy télen-nyáron, éjjel-nappal kötelezővé vagy ajánlottá tették a nappali lámpahasználatot.

Most pedig *induljunk el*. Méghozzá azon a FOLYOSÓN, amely a kertkapun át a közútra vezet. Hogy *miért* épp egy *folyosó* ez? Nos azért, mert egy igazi folyosónak is van hossza, szélessége, magassága. De a mi folyosónk inkább hasonlít ahhoz a rokonához, ami ugyan csak képzeletben van megjelölve az égen, de amely éppen akkora, hogy egy repülőgép biztonságosan haladhasson benne. Ha ilyen légifolyosók nem lennének, az égi járművek minduntalan összeütköznenek. Ezek a folyosók természetesen jóval szélesebbek meg magasabbak, mint a földiek. De a bennük közlekedő járművek sebessége is

mennyivel nagyobb! És azok nem tudnak megállni, ha utolérják egymást.

A mi földi folyosónknak van egy további igen lényeges rokonvonása a légiekével: egy folyosóban egyazon ponton csak egy gépjármű tartózkodhat. A folyosó szélessége csak így nyújt biztonságot.

Legközelebb: kimegyünk a forgalomba.

IRK FERENC–KLOBUSITZKY GYÖRGY

