

A gépkocsivezetéssel kapcsolatos tapasztalatok a bemutató harcgyakorlaton

A jó gépkocsivezetőt nem az iskola padjaiban képezik ki, és a vezetés gyakorlati fogásait nem a néhány km-es vezetési gyakorlaton sajátítja el, hanem a legnagyobb tanító maga a terep, természetes és mesterséges akadályaival és az időjárás okozta változatosságaival.

Itt mutatkozik meg a gépjárművezetőknek a rátermettsége. A terepen kapja meg a vezető az igazi kiképzést akkor, amikor az útviszonyok sajátosságai, a terep nehézségei és akadályai váratlan helyzetek elé állítják. Itt tanulja meg, hogy mi a teendője a felázott talajon, amikor a gépkocsija megcsúszik a síkos úton, továbbá, hogy mikor kell lendülettel áthaladnia egy nehezebb terepszakaszon, mikor kell a sebességet fokoznia, hogy kellő lendületbe hozva a gépkocsit, felhozza az emelkedőn. A terepen ismeri meg a különböző talaj jellegzetességeit. Itt ismeri meg a sáros, ragadó, vagy homokos talajon való vezetés helyes módjait. Nem közömbös tudnia, hogy a homokos talajt, az esőzés feljavitja és azon a vezetést biztonságosabbá teszi.

A közelmúltban a harcgyakorlatok a legváltozatosabb és legnehezebb terepen zajlottak le. A gépkocsiknak gyakran keskeny és rossz állapotban lévő kövezett utakon kellett haladniuk, sőt egymást előzniük, vagy pedig szembe jövő járműveknek kitérniük. Ez alkalommal nem egy gépkocsi csúszott be az útszéli árokba.

Sok gépkocsivezető nem volt tisztában azzal, hogyha az azonos oldalon lévő kerekkel letér a köves útról a lazább talajú útszéltre, úgy a motort húzatnia nem szabad. Sok gyakorlatlan vezető ilyen esetben lendülettel igyekezett átsegíteni a gépkocsit az út szélén húzódó sáros, mély talajon, aminek előrelátható következménye az volt, hogy a gépkocsi hátsó része az árokba csúszott akkor, amikor a gépkocsi elejét visszavéve, azt az út közepe felé akarta ismét vissza irányítani. Ilyen alkalmakkor ugyanis a gépjárművet csak „ereszteni” szabad, de semmi esetre sem húzatni.

A magyar utak általában úgy vannak méretezve, hogy azokon két nagyobb méretű gépkocsi is, egymás mellett akadálytalanul is elhaladhat, de ilyen esetekben a menetsebességet feltétlenül csökkenteni kell, annál is inkább, mert így a két gépkocsi egymáshoz közelebb is mehet és így nincs szükség arra, hogy az egyik gépkocsi a biztonságosabb kövezett útról letérni kényszerüljön. Ilyen utakon történő előzés természetesen a legnagyobb elővigyázatosságot követeli. A megelőzendő gépjárműveknek feltétlenül tudomására kell hozni — nappal kürt-, éjjel fényjelzéssel —, ha előzni akarjuk. Ez azonban még nem elegendő! Az előzést csak akkor kezdhetjük meg, amikor meggyőződünk arról, hogy a megelőzésre váró gépkocsi, előzési szándékunkat tudomásul vette és ennek tanujelét adja azzal, hogy az út közepéről letérve, nekünk helyet biztosít.

Örök szabály, hogy csak akkor előzhetünk, ha azt a saját és a megelőzendő gépjármű biztonságának veszélyeztetése nélkül tehetjük. A gépkocsivezetőket nyomatékosan ki kell oktatnunk arra, hogy az előzésre a lehetőséget a gyorsabb járatú gépjárműveknek adják meg. Ez minden gépkocsivezetőnek kötelessége. Tarthatatlan volna ugyanis, hogy egy fuár, vagy parancsnoki gépkocsi órákhosszat cammogjon egy lassúbb járatú tehergépkocsi mögött.

A tapasztalat azt mutatja, hogy a legtöbb gépjármű baleset inkább adódott, hogy az előzésnél a gépkocsivezetők az előbb említett szempontokat figyelmen kívül hagyták. A baleseti jelentések szövegében a legtöbb esetben a következő kitéttel találjuk: „egy kocsit akartam előzni, amikor”.

Itt rá kell mutatnunk a rangidős utas (kocsiparancsnok) felelősségére is. Nemcsak a gépjárművezetőt, de az újabb rendelkezések értelmében a rangidős utast is felelősség terheli minden balesetért, tekintve, hogy azok bekövetkezése a legtöbb esetben elkerülhető volna, ha kellő időben kötelességszerűen parancsot adott volna a gépkocsi gondos és észszerű vezetésére.

A bemutató harcgyakorlat alatt csaknem megszakítás nélkül esett az eső. Igen tanulságos megfigyeléseket tapasztalhatunk a gépjárművezetők munkájával és magatartásával kapcsolatban. Tapasztalataink nem voltak a legrosszabbak. Volt gépjárművezető, aki valósággal csillogtatta tudását, volt olyan is, akiről látszott, hogy a helyszínen tanulta meg, hogy melyik irányba fordítsa a kormánykereket, amikor a gépjármű hátsó része oldalra csúszni kezdett. Volt olyan gépkocsivezető is, aki kitűnő érzékkel ismerte fel azt, hogy mikor kell a gépkocsit meghúzatni és mikor kell érzékenyen adagolni a gázt.

Kifogásolható jelenségeket is tapasztaltunk. Ezek között elsősorban meg kell említeni azt a gyerekes, mondhatnánk ötletszerű magatartást, amelyet egyes vezetők tanúsítottak, akkor, amikor a gépkocsi megcsúszott, vagy váratlan terepakadályok okozta nehéz helyzetbe került.

Ilyenkor sok gépkocsivezető minden meggondoltságát elvesztve, tervszerűség nélkül rángatni kezdte a kormánykereket, s így csak kismértékben volt a gépkocsi vezetőjének betudható az, hogy nem borult fel a gépkocsi.

Hibáztatható még a motorok és a rúgózás kíméletlen használata is. Süppedős talajon is igyekeztek egyesek nagyobb sebességgel haladni és a terep egyenletlenségeknél sem csökkentették a sebességet. Volt olyan gépjárművezető is, aki még a legnehezebb terepen sem kapcsolta be a terepsebességet. A terepadta kívánalmakhoz sok gépkocsivezető, egyáltalán nem alkalmazkodott.

Nem mulaszthatjuk el azonban, hogy elismeréssel ne emlékezzünk meg a gépkocsivezetők általános magatartásáról. Munkájukat az állandó esőzés ellenére jókedvűen végezték. Kár, hogy szakmailag kevesebb figyelmet és odaadást tanúsítottak.

Oly hibákat is tapasztaltunk, amelyekért a gépkocsivezetők nem voltak felelőssé tehetőek. Ezek közé tartozott a Dodge Weapon gépkocsi, annak 15/16 személlyel történt túlterhelése és nem utolsósorban az a körülmény, hogy egyes utasok a gépkocsik sármentőjén, vagy felhágóján helyezkedtek el. Az életveszélytől eltekintve, nehéz terepen még a gépkocsit is tönkre teszi. Szükséges volna a jövőben a forgalomszabályozó közegeket arra is kötelezni, hogy a gépjárművek túlterhelését, vagy pedig az azokon való szabálytalan elhelyezkedést is ellenőrizzék.

Súlyos hibát követnek el azok is, akik közötti, tehát nem terepjáró gépkocsikat az útról letérítették és a terepre irányítottak. E gépjárművek terepjárára semmiképpen sem alkalmasak s így joggal számolhatunk azzal, hogy e gépkocsik idő előtt tönkre mennek.

A harcgyakorlatnak a gépjármű szolgálattal kapcsolatos tapasztalatait összevetve, megállapíthatjuk, hogy a gyakorlat a gépkocsivezetők szempontjából is rendkívül hasznos volt. A gépjárművezetők többnapos eső által feláztatott nehéz terepen végezték feladataikat, kielégítő eredménnyel és legfőbb eredményként könyvelhetjük el azt, hogy a gépkocsivezetők vezetés-technikai kérdésben sok értékes tapasztalatot gyűjthettek.

A nagy költséggel járó bemutató harcgyakorlat szakszem-
pontból sem volt eredménytelen, mert a gépkocsivezetőknek oly
értékes tapasztalatokat nyújtott, amelyeknek felhasználása lehe-
tővé teszi számukra azt, hogy a dolgozó nép vagyonát képező
értékes gépjármű anyagot helyesen és szakszerűen kezeljék.

Pintér Ferenc ezredes.

