

Profi vezetéstechnikai képzések a tököli repülőtéren



Kötelező védőoltás

Hiába vezet valaki évtizedek óta nap mint nap teherautót vagy autóbust, nem biztos, hogy egy vészhelyzetben megfelelően reagál és a leghatékonyabban használja ki a korszerű járművek képességeit. Legalábbis számos felmérés és gyakran az élet is ezt igazolja. Ezért hamarosan törvény is előírja majd a hivatásos sofőröknek az időszakos vezetéstechnikai továbbképzéseken való részvételt. Szerencsére, már hazánkban is működik egy erre alkalmas központ a tököli repülőtéren.

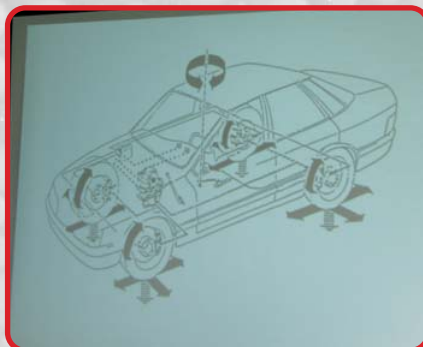
Szinte már közhelynek számít, hogy mennyire elavult és hiányos a gépjárművezetők kategóriás képzése. A leendő sofőröket sem elméletben, sem gyakorlatban nem tanítják meg a korszerű elektronikus menetdinamikai rendszerek helyes használatára, az ezekkel felszerelt járművek vészhelyzetben való helyes kezelésére, és egyáltalán a vészhelyzetek megelőzésének, illetve elhárításának hasznos fogásaira. De, még ha a friss jogosítványt

szerzők mindezen ismeretekkel felvértezve kerülnének is ki a forgalomba, a 25-30 évvel ezelőtt vizsgázott vezetők tapasztalata, rutinja akkor sem ellensúlyozná effajta hiányosságait. Németországi felmérésekből például kiderült, hogy még az évtizedek óta vezető, tapasztalt hivatásos sofőrök jó része sem tud kellő hatékonysággal vészfékezni blokkolásgátlóval felszerelt gépkocsiban. Ugyanakkor a baleseti elemzések is rendszerint számos ve-

zetői hibát tárnak fel a hivatásosok körében is. A helyzet orvoslására idén áprilisban már megjelent egy GKM-rendelet a gépjárművezető-képzés és -továbbképzés jövőbeni módosításairól. Amíg viszont a szakmai háttér megfelelően biztosított lesz, a munkáltatók akár szolgáltató cégeken keresztül próbálnak színvonalas továbbképzést nyújtani a gépkocsivezetőknek. Ilyen képzési központ működik a tököli repülőtér II. szektorában.



A defenzív vezetés egyik fontos eszköze a partnerismeret, így az elméleti előadás anyaga erre is kiterjed



A résztvevők alapvető járműdinamikai ismereteket is kapnak, ...



...amit Székely Gyula saját készítésű eszközökkel szemléltet



Az esettanulmányok részletes kielemezése is hatékony oktatási eszköz

felel a havas utak körülményeinek. Ezen személyautókkal és kishasznárművekkel akár 90, teherautókkal, illetve autóbusszokkal pedig 60 kilométer/órás belépősebességgel is biztonságosan gyakorolhatóak a veszélyhelyzetek elhárításához szükséges mozdulatok, manőverek.

Profi tréner, profi pálya

Megteremtője és vezetője, Székely Gyula, korábban a Hungaroringen működő pályán dolgozott trénerként, így immár kilencéves szakmai tapasztalattal rendelkezik. Három és fél évvel ezelőtt azonban saját céget alapított és olyan területen hozott létre egy pályát, ahol a hatalmas, egybefüggő, jó minőségű betonozott és aszfaltozott útfelületek akár 40 tonna ösztömögű járművekkel való gyakorlásra is alkalmasak. A pályán egy 150 méter hosszú műgyanta burkolat is található, amely tapadási együtthatója meg-

A pálya melletti épületben pedig korszerű multimédiás, illetve didaktikus szemléltetőeszközökkel felszerelt oktatóterem áll rendelkezésre. Székely Gyula immár harmadik éve tart itt a leendő kötelező továbbképzéssel egyenértékű vezetéstechnikai tréningeket cégeknek és magánszemélyeknek. Idén pedig szolgáltatónként már tehergépkocsi- és autóbussz-vezetőket is képzett a pályán. Az első „teherautós” megbízást a CEMEX adta, amely kiemelt figyelmet fordít a munka- és balesetvédelmi feladatokra, illetve kötelezettségekre. Ennek az is része, hogy a gépjárművezetők szá-



A teherautók jobb hátsó sárvédőjén elhelyezett, kerékpárosokat figyelmeztető tábla is jól példázza a Cemex biztonság tudatos politikáját

mára továbbképzését biztosít és felkészíti őket a mindennapokban előforduló váratlan eseményekre. A cég flottájában jellemzően MAN és Mercedes-Benz betonszállító mixerek, nyerges cementszállító szerelvények és betonpumpák szerepelnek, amelyek értéke akár a százmillió forintot is meghaladja. Emellett jelképes kiadásnak tűnik a sofőrök továbbképzése, és már egy kisebb baleset elkerülésével is megtérülhet az erre fordított összeg, nem beszélve arról a presztízsvesztésről, amelyet egy súlyosabb baleset visszhangja okozhat a vállalatnak. Így a CEMEX 67 gépkocsivezetőjét íratta be a szombatonként, 12-15 fős csoport-

Érdemes megjegyezni

Különböző útfelületek tapadási együtthatója

	szárazon	esőben
Érdesített aszfalt	0,8–0,9	0,7–0,8
Beton, makadám	0,6–0,8	0,45–0,60
Hó, sár	0,15–0,3	
Jég	0,1–0,2	

Egy kis fizika

- A törvényileg elfogadott reagálási idő egy másodperc.
- Egy 50 kilométer/órás sebességgel haladó jármű 13,8 métert, 80 kilométer/órás sebességnél 22,2 métert tesz meg másodpercenként.
- Egy korszerű teherautó fékútja száraz aszfalton 50 kilométer/órás sebességről vészfékezve 16-20 méter.
- Egy 20-30 évvel ezelőtti személyautó 100 kilométer/órás sebességről vészfékezve 50 méteren állt meg, míg ma egyes korszerű autók fékútja 37 méter.
- A mai személyautók legnagyobb lassulása a 9-10 méter/négyzetsekundumot is eléri, míg a teherautóké 5-7 méter/négyzetsekundum.

Helyesen a volán mögött

- A kormánykereket „kilenc és három óra” helyzetben fogva hajthatunk végre hirtelen manővereket a leghatékonyabban.
- A csuklóknak a kormány ívének szélességében kell lenniük.
- Vészfékezéskor úgyis a biztonsági öv tartja meg a testet, így nem szabad a karokat megfeszíteni, mert ez akadályozza a kormányzást.
- Vészfékezni enyhén hajlított és nem nyújtott lábbal kell.

A tehergépkocsi-vezetők életszerű körülmények között, akár 60 kilométer/órás sebességgel és olykor teljes terheléssel gyakorolnak. Ez a tréning tehát nem szimuláció, ez nem „olyan, mint ha...”, ez az!



Így néz ki egy feladat a fülkéből. A fotocellás kapu méri a jármű belépősebességét, a kettős bójánál kezdődik a feladat végrehajtása, a sárga kocka pedig az akadály

tokban, saját járművekkel lebonyolított tréningre, amelyre vendégként szerkesztőségünk is meghívást kapott.

Elméletben

A program elméleti előadással kezdődik, amely során Székely Gyula kockázatfelismerésről, partnerismeretről, a témához kapcsolódó járműtechnikai és -dinamikai alapismeretekről, valamint járműkezelési alapelvekről tart előadást. Ehhez egyedi gyártású szemléltető eszközöket is használnak. Kiemelt szerepet kap a gumiabroncsoknál jelentkező vonó- és oldalvezetési erő, a tapadási és a csúszási súrlódási együttható, a fékezéskor, gyorsításkor bekövetkező átterhelődés, valamint a korszerű elektronikus fékrendszerek működésének gyakorlati bemutatása. Továbbá életszerű helyzetek elemzésén keresztül a következő három fő baleset-elhárítási alapelvet ismerik meg a résztvevők. Blokkolásgátlóval felszerelt járműben vészfékezéskor, a kuplungpedál kinyomása mellett, a fékpedált mindvégig teljes erővel kell nyomni, a tekintetet nem szabad az akadályra rögzíteni, hanem folyamatos pásztázással keresni kell az esetleges menekülési lehetőséget, ha pedig ezt felismeri a vezető, a kormány kellő mértékű elhúzásával, de nem hirtelen elrántásával a teljes erejű vészfékezés közben ki kell kerülni az akadályt.

Helyes beidegződés

Az előadást követő gyakorlati feladatok is elsősorban e három szabály rögzítését, begyakorlását célozzák, ennek érdekében a sofőrök minden gyakorlatot legalább öt-hat alkalommal végrehajtanak. Először a fellocsolt betonpályán 45-50 kilométer/órás sebességről egyenes vonalban vészfékeznek a résztvevők a teherautókkal. Sokszor még a tapasztalt sofőrök is meglepődnek, hogy erről a tempóról 17-20 méterre megállnak a négytengelyes, üresen is közel 15 tonnás járművek. Ezt követi a célfékezés, amikor egy akadály előtt tetszőlegesen sebességről, tetszőlegesen távolságban kell úgy vészfékezniük a pilótáknak, hogy az akadály előtt adott távolságon belül álljanak meg, de ne érjenek hozzá. Nem is olyan könnyű, eleinte még a legjobb vezetők is olykor hat-hét méterrel elszámolják magukat, néhány nekifutás után azonban már jól ráéreznek a koci viselkedésére és a sebességre, illetve a távolság helyes felmérésére. Ezután a belépő kaputól adott távolságra elhelyezett akadályt kell 45-50 kilométer/órás sebességről



Fontos begyakorolni, hogy a blokkolásgátlóval szerelt járművek vészfékezés közben is irányíthatóak maradnak



A fellocsolt műgyanta pályán a harmadára csökkent tapadási együtthatónak megfelelően a járművek fékútja is a háromszorosára nőtt, így eleinte még jobban „elszámolták” magukat a résztvevők. Nem véletlen, ilyen körülmények között ritkán vészfékeznek a mindennapokban



A tréning elsődleges célja, hogy a tehergépkocsi-vezetők meglévő tapasztalatára alapozva rendszerezze a tudásukat, az elméleti ismereteket rögtön a gyakorlatban is életszerűen kipróbálhassák és beidegződjenek a veszélyhelyzetek elhárításához szükséges legfontosabb mozdulatsorok



Levezetésként: az ügyességi pálya egyik feladata a szűkülő bójá sorok közötti áthajtás

vészfékezés közben sáváltással kikerülni. Ezzel a gyakorlattal tudatosítható, hogy a blokkolásgátlós jármű vészfékezés közben is kormányozható marad. Mindezek után ugyanezt a három gyakorlatot változatlan sebességgel a havas, jeges utat szimuláló műgyanta pályán is megismétlik. Az elméletben tanultakat igazolja, hogy a háromszor csúszósabb felületen a fékút is a háromszorosára, azaz 55-60 méterre nő, azonban igen tanulságos ezt a valóságban is átélni. A célfékezéses feladat a nagyobb féktávolság miatt általában még nagyobb „tévedéseket” eredményez, az aszfalton inkább jóval az akadály előtt megálló óvatos pilóták is eleinte gyakran elsodorják az akadályt. A kikerülési gyakorlattal pedig megtanulják, hogy ennyire csúszós felületen is bátran, a megpördülés veszélye nélkül kormányozhatják a vészfékező teherautót. Levezetésként egy ügyességi pályán szlalomozással, szűk kapun áthajtva, szűkülő bójá soron áthaladva, a műgyantán kettős sáváltásos kikerüléssel és változó ívű kanyarokkal gyakorolják a mindennapokban előforduló manőverek helyes, biztonságos végrehajtását.

A tréning szemléltőként is több mint tanulságos volt. Több évtizedes teherautó-vezetési tapasztalattal rendelkező sofőrök is a vészhelyzetet szimuláló gyakorlatok során eleinte helytelenül vagy nem kellő hatékonysággal reagáltak, „elszámolták magukat”, ám a nap végén egy számukra újfajta rutinnal felvértezve távoztak. Remélhetőleg az elsajátított defenzív vezetési technikáknak is köszönhetően soha nem kerül sor ennek alkalmazására, de ha netán mégis, sikeresen kamatoztathatják az egyetlen nap és egy jelképes összeg ráfordításával megszerzett tudásukat. Kicsit olyan ez, mint a védőoltás. Soha nem tudhatjuk, hogy mikor lesz rá szükség, de ha mégis bajba kerülünk, azonnal előhívható az elhárítási eszköze, a jól beidegződött mozdulatok.

Chilkó Szabolcs