



# Együtt élni a veszéllyel

A „motorozás veszélyei” alatt most ne magát az elcsépeelt tényt értsük, hanem azon balesetforrások millióit, amik agyunkon át kell, hogy villanjanak, mielőtt megtörténhetnének. Ezekkel úgy kell együtt élnünk, hogy nem tegezzük le őket, de betartjuk az általuk diktált határokat. Így tapasztalhatjuk meg, hogy hol a helyünk a forgalomban.

**SZÖVEG:** SZEDER ZOLTÁN. **FOTÓK:** JOE ANTONI, SOMORJAI ISTVÁN.

Veszélyes sportok baleseti elemzésének egyik eredménye, hogy azokkal történnek balesetek, akik nincsenek rá felkészülve. Tehát első lépésként készülünk fel mindenre – igen, a legrosszabbra is! Fontos, hogy szánjunk rá pár percet és gondoljunk bele, mi lehet a legrosszabb, vagy milyen motoros baleset érhet minket! Ha ezekkel szembe tudunk nézni, könnyebben védjük ki a veszélyeket is.

Az imént említett baleseti elemzések másik eredménye, hogy egy baleset mindig több hiba, és több negatív tényező együtállása miatt keletkezik. Esetünkben ezt még több tényező erősíti, hiszen a motor fürgébb, kisebb, kevésbé észrevehető, mint egy autó. Ráadásul bizonyított pszichikai jelenség, hogy az autós autót keres szemével a forgalomban, emiatt egyszerűen vakká válik a motorral szemben. Tehát döntjük el előre, hogy az észrevétlenségünket akarjuk kihasználni, vagy tudatosítani akarjuk az autósokban a jelenlétünket (kontaktusteremtés, dudálás előzés előtt, fényszóró használata, stb.).

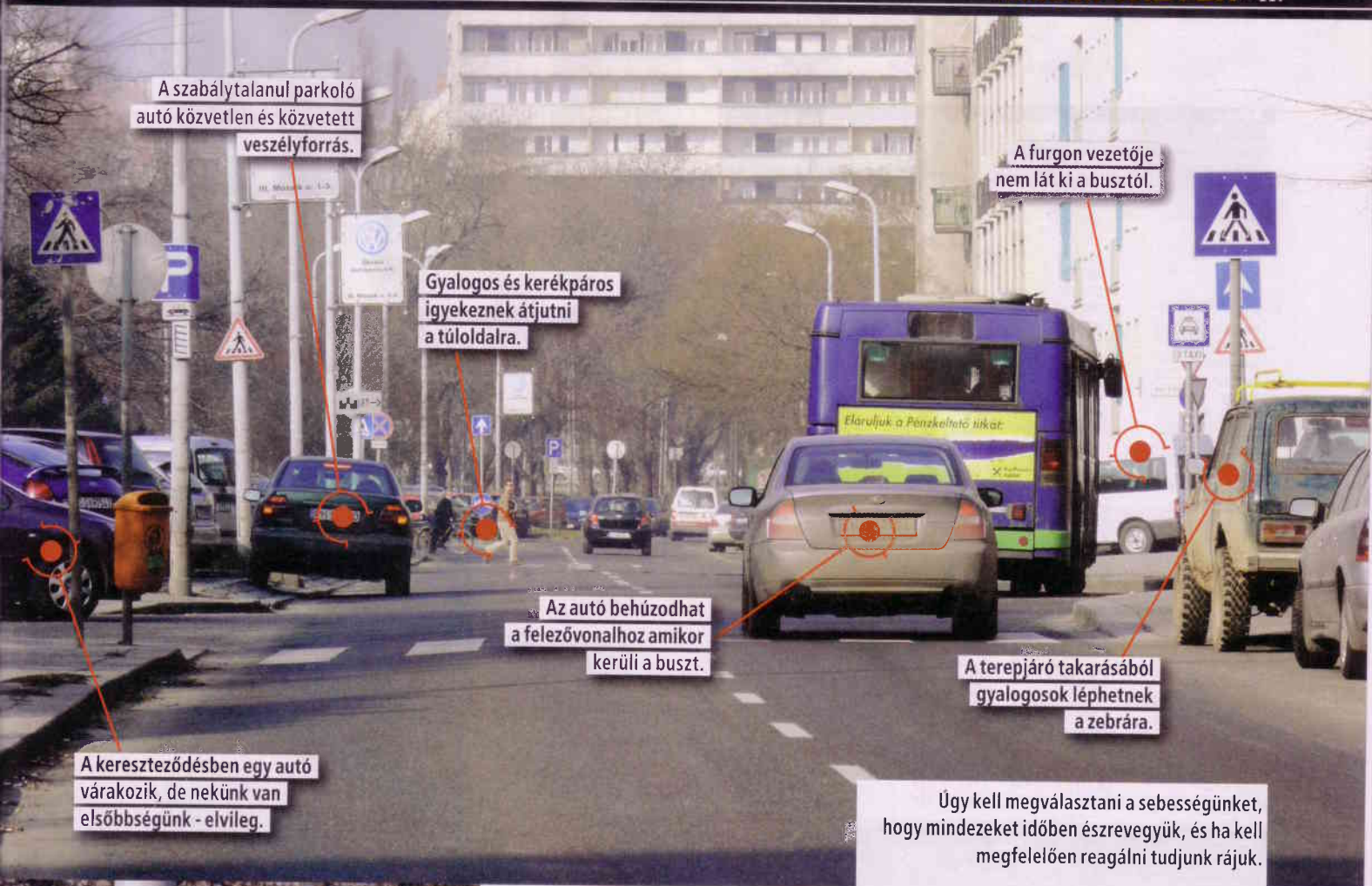
Elsősorban a lehetséges veszélyek szem előtt

tartása mellett motorozunk, azaz az autók és gyalogosok szabályos, szabálytalan, sőt, minden matematikailag lehetséges mozgólataival számolnunk kell! Úgy motorozunk, mintha mindenki minket pécézett volna ki magának! – ez az úgynevezett defenzív motorozás! Másik oldalról megközelítve: mindig biztosítsunk magunknak menekülési utat! Ezt is alapreflexszé kell fejleszteni. Még szélsőségesebb megközelítés szerint kétféle közlekedő van: aki generálja a helyzeteket, és aki elszenvedi. De ez már nem helyes hozzáállás, mert átszaphat offenzív, agresszív közlekedésbe is, és akkor hol marad az autós-motoros tolerancia? Ebből inkább csak a gyors alkalmazkodást kell megértenünk.

Folytatva a gondolatot, egyszerre szemmel kell tudnunk tartani a körülöttünk lévő összes közlekedőt ráadásul úgy, hogy pontosan lássuk, mit fognak a következő pillanatokban tenni. Vannak apró előjelei, ha egy autó szabálytalankodásra, vagy hirtelen lépésre (fékezés, kanyarodás, stb.) készül. Ezek időben való meglátásához gyakorlott motoros szem kell.



A piros autó vezetője készül beszállni a forgalomba, de az indexet még nem használja.



A szabálytalanul parkoló autó közvetlen és közvetett veszélyforrás.

A furgon vezetője nem lát ki a busztól.

Gyalogos és kerékpáros igyekeznek átjutni a túloldalra.

Az autó behúzóhat a felezővonalhoz amikor kerüli a buszt.

A terepjáró takarásából gyalogosok léphetnek a zebraóra.

A kereszteződésben egy autó várakozik, de nekünk van elsőbbségünk - elvileg.

Úgy kell megválasztani a sebességünket, hogy mindezeket időben észrevegyük, és ha kell megfelelően reagálni tudjunk rájuk.



Csak akkor van elsőbbségünk, ha meg is adják azt.

A már emlegetett baleseti elemzések harmadik eredménye, hogy mindig emberi mulasztásra, emberi hibára lehet visszavezetni a baleseteket. Ezért mindig tanuljunk! Már motorozás előtt, de közben is gondoljuk át a lehetséges szituációkat és megoldásukat! Azonnal tudatosuljon bennünk, ha hibát vétünk, hogy még egyszer ne fordulhasson elő. Sajnos nincs igazán más mód a tanulásra, és amikor azt hisszük, hogy már mindent tudunk (olyan nincs!), pont akkor fogunk hibázni. Ilyesmik kérdéseket kell feltennünk vezetés közben magunknak: Mi lett volna,

– ha ez az autó záróvonalon keresztül előttünk fordult volna meg?

– ha a mellettünk lévő autó megijed a kikanyarodó autótól, gödörtől, vagy éppen egy másik motortól, és ránk rántja a kormányt?

– ha az autós kinyitja az ajtót?

– ha az autóbussz takarásából kilép élénk egy gyalogos?

– ha az előttünk haladó teherautó alatt feltűnik egy féltégla?

– ha nem áll meg mögöttünk az autó?

Ezek a kérdések egyébként tipikus baleseti szituációk, amikből le kell vonnunk jó pár elvet és reakciót, és automatikussá kell tennünk. Érdekes következtetésekre fogunk jutni, amelyek sokszor sajnos nem egyeznek teljesen a KRESZ egyes alapelveivel. Nézzünk pár következtetést!

– Ki kell használnunk a „fedezékeket”! Például álló autók mellett, sáv szélén álljunk meg lám-

pánál, lehetőséget adva, hogy elmeheessen mellettünk – vagy kikanyarodva: előttünk – az, aki nem vett minket, vagy a piros lámpát észre. – Kerüljük a holttereket, és mihamarabb motorozunk ki belőle! Noha ez evidens, mégis kiemeljük, mert nagyon-nagyon sok balesetnek ez az egyik fő oka. Ide értendő a saját motorunk holt tere is.

– Használjuk rendszeresen a visszapillantót! Ma már sűrűn előfordul, hogy nálunk sokkal gyorsabb motorosok, sőt autók húznak el mellettünk (nyilván szabálytalanul), ami nagyon veszélyes, ha pl. előzésbe kezdünk, pláne ha fékezünk.

– Az út szélén lehetőség szerint ne motorozunk! Itt egyszerre és sokkal fokozottabban kell figyelni az úthibákat, a gyalogosokat, a kihajtó autókat, a kinyíló ajtókat, a visszapillantót és minden más autót, ráadásul itt szinte nincs menekülési utunk sem. Inkább álljunk be a sorba, de készüljünk fel, hogy egy-két autót direkt le fog szorítani minket! Hazánkban szabálytalan és veszélyes a sávok közötti motorozás, de ha mégis emellett döntünk, akkor még inkább szükséges a már említett „gyakorlott motoros szem” és a fentiekhez hasonlóan le kell következtetnünk az ide vonatkozó szabályokat, alapreflexeket.

Folytathatnánk még oldalakon keresztül a következtetéseket, de most befejezzük, mivel biztonságos motorozásnál elsősorban nem a tudás számít, hanem a hozzáállás: ismerd a lehetséges veszélyeket és a saját képességeidet!