

## Vezetéstechnikai tanfolyam – Hungaroring 2007.06.30. a Pest Megyei Baleset-megelőzési Bizottság szervezésében – [www.ivtm.hu](http://www.ivtm.hu)

Most érkeztem meg erről az egész napos tanfolyamról és szándékosan nem akarom jelzőkkel ecsetelni, hogy milyen jó is volt. Szerintem mire leütöm az utolsó pontot egyértelmű lesz mindenki számára.

Kéréseknek eleget téve a következőkben a nap eseményeibe beleszövöm az elméletet, a konkrét gyakorlatokat, a gyakorlati fogásokat és a tapasztalataimat is, úgyhogy elég részletes leírást fogtok kapni, kvázi aki nem volt, az is átélheti részleteiben ezt a napot.

Reggel 8:30-kor kezdtünk, közel negyvenen motor részvételével. Szerencsére délelőtt csepergett az eső, így legalább csak délután izzadtuk szét magunkat.

Motortípus szerint három csoportban, körforgásban folyt az okítás. A gyakorlatok többsége az alacsony sebesség melletti motorkezelést célozta meg... Azt hiszem a „motorKEZELÉS” kifejezést ezzel a nappal törölni kellene a szótárunkból és helyette a „motor-irányítást” kell használnunk, mivel az első szabály, amit minden gyakorlat próbált velünk megértetni, hogy:

***A motort nem a kezünkkel, hanem a szemünkkel irányítjuk!***

Azaz a motor arra megy ahova nézünk és ezért arra KELL néznünk, ahova MENNI AKARUNK. Jó-jó, ezt eddig is szinte mindenki tudta... És mégsem tudta senki, amíg itt meg nem tanulta. A feladatokat csak akkor lehetett teljesíteni, ha mindig az éppen megfelelő pontra néztél. Na de ez nem is olyan egyszerű! Pl. kisívű kör esetén a kör középpontján kellett átnézni (fél körrel előre), vagy szlalomnál még mielőtt elhagynád a bóját, már a következőt kellett nézni, különben elhibáztad.

1. A feladatok egymásra épültek. Először a **kisívű kanyarodást tanultuk meg**, aminek a lényege, hogy a motort bedöntjük, mi pedig kiülünk a külső oldalára (belső kéz teljesen kinyújtva) és így az ívben gyakorlatilag a motort teljesen ledöntjük (majdnem leérő lábtartó), mi pedig függőleges helyzetbe kerülünk. Itt – amíg meg nem szoktuk – sokat segített nekem, hogy a lábam kisujját kicsit lejjebb engedtem rá az aszfaltra, és így pontosan éreztem a távolságot. De a lényeg nem ez, hanem a következő. A motor egy esetleges gyorsítás-lassítás következtében erősen megváltoztatja kanyarodási jellemzőit. Alacsony sebességnél a gáz legfinomabb mozgatása is erősen ezt eredményezi, olyannyira, hogy nem lehet lereagálni, és hamar elveszítjük a **sebesség–kanyarív–bedöntés harmoniáját**. Jobb esetben lábletételt, rosszabb esetben heveny heverészt okozott néhány motoros esetében. Ezért a gázkar „rángatása”, és kuplungolás helyett

***a sebességet fix gázkar állás mellett a hátsó fékkel kell szabályozni.*** Ez volt a második legfontosabb szabály, ami végig kísérte minden gyakorlatunkat.

A sok körbeforgástól időnként elszédültünk. Ilyenkor másik irányba is köröztünk. Jobbra viszont az ember biztonságérzetét csökkenti, hogy ugyanazon lába áll rendelkezésre a sebesség szabályozásra és gond esetén a „ledobantásra”. Pontosán ez a biztonságérzet és ennek hiánya okozza, hogy a motoros balra bátrabban dönti a motort, míg jobbra bizonytalanabban. Érdekes, hogy a baleseti statisztikáknál ez mennyire megmutatkozik (jobbás kanyar – balos kanyar). Ami számunkra ebből fontos, hogy ha tisztába kerülünk ezzel a ténnyel, akkor tudatosan felzárkóztathatjuk a jobb kanyarunk a balhoz.

2. A következő feladatban kívülről bójákkal határolt, **nagyon szűk ívű 8-ast kellett leírni**. A 8-as derekát egy bójával jelölt kapu jelentette. Itt – azon túl, hogy egymás mellé kerültek az előbbi gyakorlat szűkített körei – még jobban kiéleződött a jobbos-balos differencia, továbbá az átmenetnél beékelődött két „átdöntős” irányváltás. A „*nézési pontok*” a következők voltak: a „derék-kapu”, az ezt követő szélső bója, ami mellé az első kereket be kellett tenni, hogy beférjünk az ívbe, aztán a kör középpontja (emiatt itt is bója volt) és kezdődik előről, csak a másik oldalon.

3. Az előbbi feladatból az átdöntést a következő feladatban gyakoroltuk tovább egy **egyszerű szlalomban** (vonalra helyezett bóják), majd **kiszélesített szlalomban** (két vonalon felváltva kihelyezett bóják), ahol a cél nem a gyorsaság volt, hanem ellenkezőleg: az ívek  $\frac{1}{2}$ , majd  $\frac{3}{4}$  körívre való kiteljesítése. Itt a szűk ívű kanyarokon túl az előbbi átdöntést lehetett tovább csiszolni.

A gyors átdöntés lényege a következő. Kétféleképpen lehet kanyarodni: az egyik a súlypont áthelyezés, a másik az ellenkormányzással való (át- / be-)döntés. Az előbbinél először a súlypontunkat tesszük át, és utána „döntjük rá” a motort. Ez stabil, hosszabb ívekre ideális, de lassú folyamat. A második ennek pont az ellenkezője: ha az ívet ellenkormányzással beszűkítjük, akkor a centripetális erő dinamikusan átdönt minket egy ellentétes ívre. Ha jól csináljuk akkor az átdöntés közepén súlytalannak érezzük magunkat és a motort, kívülről nézve pedig az egész olyan „pattogó” látványt kelt. A két kanyarodási stílust mindig az adott szituációnak megfelelően lehet kombinálni.

4. Ezt követte egy látványos – de az előbbieket után egyszerű – feladat a **kötél körbevezetés volt**. Egy oszlopra kb. 2-3 m hosszú kötél volt felkötve, közepén egy súly, a vége pedig egy fanyélben végződve kiakasztva egy – a kötél hosszánál kicsit közelebbi – oszlopra. A feladat az volt, hogy 1-esben fel kellett venni a kötélvéget, körbemotorozni az oszlopot és a kör végén visszaakasztani. A kulcs itt is az volt, hogy középre, a forgáspontra kellett nézni.

Itt máris utolért minket az ebédidő, úgyhogy leugrottunk a gokart pályához burkolni, de előtte kis előadás keretein belül megtudtunk egy s párat az elmúlt időszak motoros baleseteiről (konkrét esettanulmányok) és azok statisztikáiról. Itt ebből csak azt emelném ki, hogy a Pest megyei közlekedési statisztikák szerint a motoros balesetek aránya az összes közúti balesethez képest csak 11%, ami egész jó arány és messze nem támasztja alá a napjainkban tapasztalható gennyes sajtó-csócsálást, pláne ha azt is hozzá tesszük, hogy ennek a 11%-nak csak közel 50%-ában volt vétkes a motoros! (Szóval a sajtó gyakorlatilag 5-6%-os arányt feszeget, ami a Pest Megyei Balesetmegelőzési Bizottság, mint rendőrség szerint is eléggé etikátlan.) Ebéd után ismét nyeregbe pattantunk és folytattuk, ahol félbehagytuk.

6. Ismét **8-asok következtek**, de ehhez most csak két – egymáshoz közeli – bója adott támpontot, a többi magunknak kellett hozzáképzelnünk. Ezt a feladatot kétféleképpen lehetett megejteni a 8-as tengelyének 90 fokos elfordításának megfelelően: amikor a két bója, mint kapu funkcionált, nagyon nehéz volt az ívek és azok váltásának megtalálása, viszont mikor mint szlalom-bójaként funkcionált, egyből ráállt az ember szeme.

7. Ezt követte az **omega**. Bója-párokkal, mint kapukkal egy omega-betű lett kirakva, 2-es fokozathoz hangolva a középső ívet. Ez is azon múlt, hogy még mielőtt átmennénk az egyes kapukon, már a következő, 90 fokkal elfordított kaput nézzük.

Aztán visszatértünk még a **szlalom-pályához** (3-as) és igazából itt gyakoroltuk be az ellenkormányzással való átdöntést.

8. Az utolsó feladat már teljesen életszagú volt: a **kikerülés**. Ez a teljes pálya hosszát elfoglalta. Begyorsításhoz hely, aztán két bója-kapu. Az első kapu jelzi a kuplungbehúzás helyét, a második a kanyarodás kezdetét. Ezt követte egy keresztbe kirakott néhány bója kb. egy autó hosszának megfelelően, majd e mögött ismét egy kapu, ahova be kellett érkezni. A kapuk és az akadály szépen ki lettek lépve, közel 5m-enként követték egymást. A szabály, hogy amint beérsz a bóják közé, be kell húzni a kuplungot és tilos fékezni (balesetveszély!). A gyakorlatot fokozatosan élesítettük. Először 40-nel mentünk be, aztán 50-nel, aztán 60-nal. Aztán az akadálnál lévő instruktőr utolsó pillanatban leadott jelzése szerinti irányba kellett kikerülni. Majd jöttek a poénok, hogy pl. az instruktőr mégsem jelzett... :-D. A legvégén pedig páran megcsináltuk fakultatívan 70-nel is!

9. Zárásul egy minden feladatot összekötő – új elemekkel spékelt – versenypályán teszteltük fejlődésünket.

A lékör igazán barátias, családias volt, jó volt a szervezés és a szakértelem is (mind a motoros, mind az oktatási) megkérdőjelezhetetlen volt. Nagyon jól esett mindenkinek azok az apró figyelmességek, mint az odakészített víz poharakkal, csoki, kávé, és az ajándéktárgyak.

Külön meg kell említenem a kis Rékát, aki kb. 6 évesen egy pitbike-kal olyan ügyesen teljesítette a legutolsó versenypályát, hogy mindenkit ámulatba ejtett.

Sajnos a végére erősen megfogyatkoztunk, pedig ilyen napokra olyan ritkán nyílik lehetősége az átlagos motorosnak és olyan nagy szüksége lenne erre **MINDENKINEK**. A továbbiakban ismét maradnak a parkolók, ahonnan kinézik, vagy ki is küldik a motorost, pedig ez is sokat számítana.

Köszönjük ezt a csodálatos napot!

Zozó

[www.xt660-club.hu](http://www.xt660-club.hu)

