

## Téli közúti közlekedés

A közúti közlekedés jellemző téli veszélyei a csúszós, jeges utak, a változó időjárási körülmények, a hőtörleszkek, elzárt útvonalak, a szűk látótávolság, valamint a kényszermegállások.

A veszélyes helyzetek elkerülése és a bekövetkezett események kezelése érdekében a következőket javasoljuk:

- időjárási körülményeknek megfelelően megválasztott vezetési stílus és sebesség
- téli gumik használata, hólánc, fagyálló folyadék
- víz, takarók hosszú útra
- feltöltött telefon, térkép, GPS, elemlámpa
- működőképes fényszórók (ködlámpa)
- kényszermegállásnál a láthatóságról való megfelelő gondoskodás (láthatósági mellény, fénnyisszaverő csík)

A közlekedésben az őszi-téli időszak tudatos felkészülést igényel. Megváltoznak az út- és látási viszonyok, amelyekhez gyalogosoknak és autósoknak – minden közlekedőnek – alkalmazkodni kell.

Esőben jobban csúsznak a kerekek, megnő a féktávolság, a nagyobb vízfelületen a vizen csúszás veszélye fenyeget. Ha a hőmérséklet 0 C fok és mínusz tartományba süllyed, akkor számítani kell arra, hogy a vizes-nedves útfelület lefagy. Ez még jobban növeli a csúszásveszélyt. A jeges-havas úton romlik a menetstabilitás és romlanak a látási viszonyok. Mint minden szezonváltáskor, most is itt az ideje a rendszeres időközönként elvégzendő karbantartásnak. Ha a szokásos feladatok mellett még néhány speciális teendőre is sort kerítünk, biztosak lehetünk abban, hogy a téli hidegben, a fagyos, csúszós utakon is biztonságosan autózhatunk. A legjobb ezeket még azelőtt elvégezni, hogy a hajnali fagyok beköszönjenek. Vegyük elő a negyedéves és féléves karbantartási listánkat, hogy semmi ki ne maradjon, s egészítsük azt ki a téli felkészülés teendőivel!

### Hólánc használata

- Heves hóesés vagy fagyott hótakaró esetén jó szolgálatot tehet a hólánc, amelyet érdemes a hajtott tengelyen lévő kerékre rakni, így kormányozható marad az autó. A hólánc feltételét és levételét érdemes otthon kipróbálni, hogy a gyakorlatlanság ne okozzon problémát a hidegben. Ez nem jelenti azt, hogy mindenkinek készenlétben kell tartani a hóláncot a tél beköszöntével, de azt tudni kell, amennyiben a „Hólánc használata kötelező” táblát kihelyezik az adott úton – „Hólánc használata kötelező tábla vége” tábláig – csak olyan járművek közlekedhetnek, amelyek legalább egy hajtott tengelyén a gumiabroncs hólánccal van felszerelve. Amennyiben e korlátozó jelzőtáblát közúti határátkelőhelyen helyezték el, csak azok a járművek léphetnek be területére, amelyeken készenlétben van legalább egy hajtott tengely gumiabroncsának felszereléséhez szükséges hólánc.
- Hóláncot csak havas, jeges úton szabad használni.

## Vezetéstechnikai ajánlások

- Induljunk időben, hiszen a menetidő várhatóan megnő, ismerjük meg a helyi közlekedési viszonyokat és veszélyes útszakaszokat. Kövessük figyelemmel a közlekedési tudósításokat, amelyek hasznos információkkal szolgálhatnak számunkra, a modern rádiók beprogramozhatóak arra, hogy a közlekedési híreket nyomon kövessék és a szükség esetén a megfelelő csatornára kapcsoljanak. Készüljünk esetleges alternatív útvonalak igénybevételére.
- Ismerjük meg az általunk használt jármű vezetési tulajdonságait (visszapillantó tükrök elhelyezkedése, esetleg holttere, a jármű súlypontja, teljesítménye, hajtáslánc kialakítása, magassága, fékrendszer kialakítása és működési tulajdonságai, vezetést segítő elektronikus berendezések használata), ezeket figyelembe véve vegyünk részt a közlekedésben.
- A síkos úton való fékezés teljes összpontosítást kíván, ráadásul a fékút télen általában hosszabb, mint optimális körülmények között. Amennyiben a kocsiban nincs blokkolásgátló (ABS), úgy a kerekek gyorsabban leblokkolnak, a jármű kormányozhatatlanná válhat és könnyen kicsúszhat. Ilyenkor lábunkat vegyük le a fékről, hozzuk egyenesbe az autót, és csak akkor fékezzünk, amikor az autó már ismét irányban áll. Alapvetően fontos, hogy számítson a fékezésre és tartsa meg a szükséges féktávolságot. Kerülje a hirtelen fékezést és a nagy sebességet. Ne tegyen hirtelen mozdulatokat és kerülje a túl erős gyorsítást (a gyorsítás fokozatos és ne erőteljes legyen). Próbáljon meg fokozatosan fékezni, nehogy blokkolódjanak a kerekek. Ha a kerekek blokkolnak, a jármű megcsúszik és irányíthatatlanná válik. Ha ez történik, a fékpedál felengedésével engedje, hogy az abroncsok újra tapadjanak, majd felváltva lassítson a motorfékkel és a fékpedál lenyomásával. A hegymeneti megcsúszás veszélyének csökkentése érdekében váltson magasabb fokozatba, mint száraz időben tenné.
- Útközben érdemes egy fékpróbával felmérni a tapadást, természetesen ott, ahol nem okozunk ezzel balesetveszélyt.
- Ha elindulásnál az autó megcsúszik, akkor nem a nagyobb gáz, hanem a finomabb pedálkezelés segít. A kormány álljon egyenesen.
- Aki teheti, próbálja ki a téli tanpályás vezetést, ami nagyon sok új ismeretet nyújthat, és a gépkocsivezető éles helyzetben is tudni fogja, mit kell tennie, ha a jármű megcsúszik, kifarol vagy kicsúszik az útról.
- Télen a rosszabb látási viszonyok miatt nagyobb követési távolságot tartva, lassabban kell vezetni, így csökken a balesetek bekövetkezének kockázata, rossz manőverezés esetén pedig könnyebben korrigálhatóak a hibák.
- Ha elindulásnál az autó megcsúszik, akkor nem a nagyobb gáz, hanem a finomabb pedálkezelés segít. A kormány álljon egyenesen.
- Ha kanyarban alulkormányzott az autó (az eleje hagyja el a kanyarodási ívet), akkor sose tekerjen még a kormányon! Tartott kormány és egy kis fékezés hamarabb megoldja a problémát.
- Ha kanyarban túlkormányzott az autó (kicsúszik a fara), akkor a csúszás irányába történő gyors ellenkormányzás szükséges! A fékezés általában ront a helyzeten.

- A vészfékezést mindig egyenes irányba próbálja meg! Ha teker a volánon, azzal a tapadást csökkenti.
- Ha nincs blokkolásgátló az autón, akkor pumpálva fékezzen, különben irányíthatatlanná válik az autó, bármilyen irányban áll a kerék.
- Minél kisebb a tapadás, annál finomabb mozdulatokra van szükség.

#### Alulkormányozottság

- A téli, csúszós aszfalt legnagyobb veszélye, hogy sokszor nem látszik, hogy az út csak vizes, vagy tényleg lefagyott. Ha eltérő kinézetű burkolathoz ér, csökkentse a sebességet. Ilyenkor érdemes egy rövid, óvatos fékezéssel kipróbálni, megvan-e a megfelelő tapadás.
- Ha csúszós felületre érünk, érdemes észben tartani, hogy a legfontosabb a higgadság: kerüljük a hirtelen mozdulatokat! A túlzott pedálkezelés szinte minden esetben tapadásvesztéssel jár, de a túl nagy kormánymozdulat hatására is elkezdhet orral csúszni az autó. Ez az alulkormányozottság. Ez a jobbik eset, ugyanis az ilyen állapotban lévő autót könnyebb megfogni. Tapasztalatok szerint azonban erre a helyzetre a sofőrök rosszul reagálnak, hiszen mikor azt érzik, az autó nem fordul, csak egyenesen csúszik, akkor még inkább rákormányoznak, pedig ezzel tovább rontják a dolgot.
- Ilyenkor a kormányzás szögén vagy ne változtassunk, vagy kicsit vegyünk vissza, ezzel ugyanis hamarabb visszaállítható a tapadás. Egy kis lassulás után ugyanis elképzelhető, hogy ugyanazzal a kormánymozdulattal már fordul az autó, miközben, ha még jobban rákormányozunk, ez biztosan nem lesz így.

#### Túlkormányozottság

- A kanyarodás közben találkozhatunk azzal a jelenséggel is, hogy az autó fara kezd el csúszni: ez a túlkormányozottság.
- Ez a fajta megcsúszás a veszélyesebb, hiszen az ilyen csúszásba kezdő autót nagyon pontosan kell megfogni ahhoz, hogy ne csapódjon át a másik irányba. Ilyenkor a csúszásnak megfelelő irányba kell ellenkormányozni, de csak addig, míg az autó meg nem áll a csúszásban. Amint megvan, gyorsan vissza kell tekerni egyenesbe, így elkerülhető, hogy a másik irányba még nagyobb lendülettel csapódjon ki az autó. Ezt egyszerűbben úgy is szokták magyarázni, mindig arra kell kormányozni, ahová az ember menni akar.

#### Takarékoskodó ötletek

- Nyugodt, kiegyensúlyozott vezetéssel jelentősen csökkenthető a fogyasztás. Nem érdemes az autót nagy sebességgel "turbóztatni", mert maximális sebességhez közel aránytalanul sokat fogyaszt, s rendkívüli módon szennyezi a környezetet, a plusz költségen felül számíthatunk bírságra és/ vagy karosszéria-javítási költségre is.
- Az üzemanyagárak egyébként is az egekben és valószínűleg tovább nőnek.
- A jármű motorjának nyomatékát optimálisan kihasználva, megfelelő fordulatszám-tartományban használva kíméljük a pénztárcánkat, és kevésbé szennyezzük a környezetünket! A legtöbb autónál már 30 km/h sebességnél hármashba, 50 km/h órától négyesbe lehet kapcsolni, s így a fogyasztás 25 százalékkal csökkenhet.

- Az autót üresben melegíteni éppolyan szükségtelen, mint amilyen zavaró. A motor számára jobb, ha menet közben, alacsony fordulatszámnál melegszik.
- A rövidtávú városi közlekedés megerőltető a jármű számára, mert a motorolaj csak kb. 30 perc elteltével válik igazán kenőképessé.
- Három kilométernél rövidebb autózás a háromszorosára növelheti a fogyasztást.
- Hosszabb várakozás alatt a motort minden esetben állítsuk le. Már 15 másodperc várakozási időnél benzint takaríthatunk meg. Három percnyi várakozás során pedig annyi benzint lehet megtakarítani, amennyi három kilométer megtételéhez kell.

### Ködlámpa használata

- Nagyon sok autót lehet látni városon belül és azon kívül is ködlámpával közlekedni. Okulásként összefoglaljuk röviden a ködpilácsokra vonatkozó, személyautókat érintő szabályokat.
- Ködlámpát csak ködben és sűrű hóesésben szabad használni, amikor az időjárási viszonyok nagyon lassú haladást tesznek lehetővé. Ködlámpát lakott területen belül használni nem szabad! Pedig igen sok autós közlekedik lakott területen belül is tompított és ködlámpa párosítással nappal és sötétedés után is. Amikor egy másik autó utolért, kapcsoljuk le a hátsó ködlámpát! Nem fog nekünk jönni, mert már tud róla, hogy előtte halad egy lassabb jármű.
- Végül néhány szóban arról, hogyan lehet felszerelni ködlámpát azokra az autókra, amelyekeken gyárilag nincs. A lámpák elhelyezését a KÖHÉM rendelet szabályozza, ezért felszerelés előtt célszerű áttanulmányozni, nehogy a műszaki vizsgán probléma legyen a helytelenül felszerelt lámpákkal. Az utóbbi években a rendeletben többször módosították a ködlámpák kapcsolhatóságára vonatkozó szabályozást, így most csak a jelenleg hatályosra térünk ki.
- A személygépkocsikra két első és egy hátsó ködlámpát szabad felszerelni. Hátsó ködlámpát csak akkor, ha van első is. Önmagában csak hátsót nem lehet felszerelni, de mint látjuk később, ez alól vannak kivételek. A ködlámpák kapcsolhatóságának a következő kritériumokat kell teljesítenie:
- Az első ködlámpa kapcsolását úgy kell kialakítani, hogy a helyzetjelzővel, vagy a tompított fénnel együtt lehessen bekapcsolni. A hátsó ködlámpa kapcsolásának olyannak kell lennie, hogy akkor lehessen bekapcsolni, ha az első már világít, vagy azzal együtt. Mint látjuk a későbbiekben, ezt sem lehet minden esetben maradéktalanul betartani.
- A rendelet azt mondja ki, hogy az első ködlámpát tompított helyett, vagy azzal együtt lehet használni. Azt javasoljuk, hogy tompítottal ne használják együtt sötétben. Ha a tompított is világít, sötétben kevesebbet lehet látni, mint ködlámpa+helyzetjelző kombinációval. A ködlámpákat nem véletlenül kell alacsonyabbra szerelni. A tompított fény éppen a ködlámpa előnyét öli meg sötétben. Világosban nincs nagy jelentősége, használhatjuk a tompítottal. Lakott területre érve a ködlámpát kikapcsoljuk. Így nem járunk úgy, hogy helyzetjelző marad bekapcsolva tompított helyett.
- Vannak olyan autók, amelyekre gyárilag kettő hátsó ködlámpa van felszerelve, első pedig egy sem. A fentiekből kitűnik, ez semmilyen, a hátsó ködlámpára vonatkozó szabálynak nem felel meg. Kivételt a szériában gyártott, jóváhagyott lámpákkal szerelt autók jelentenek. A szabályok a ködlámpa utólagos felszerelésére vonatkoznak.

- Az őszi, téli időszakban aktuális téma a ködlámpák használata. Számos autóstárs „ősszel bekapcsolja, és csak tavasszal kapcsolja ki” a ködlámpákat.
- Még akkor is működtetik, amikor ragyogóan süt a nap. Az indokolatlanul használt ködlámpa zavaró, veszélyes, és nem utolsó sorban szabálytalan is.
- Ködlámpát használni csak abban az esetben szabad, ha az időjárási viszonyok indokolttá teszik!
- Különösen a dupla hátsó ködlámpa használata a veszélyes, mert a féklámpa kivillanását késve észleli a mögöttes forgalom.
- Amennyiben csak a baloldalon van hátsó ködzáró fény, kevésbé vakítja a mögötte haladót, és a féklámpa felvillanása is lényegesen észlelhetőbb. Ha mindkét oldalon van ködzáró fény, akkor a mögöttes forgalom számára sokkal vakítóbb és a féklámpa felvillanását késve lehet észlelni, mivel a féklámpa fényereje megegyezik a hátsó ködlámpáéval. Mivel adott két vakító fény, ha felvillan a másik ugyanolyan erősségű fényforrás, nincs ingerkülönbség, a vezető csak késve reagál, és ez már sok esetben késő, hátulról utoléri az előtte haladót, hiszen szinte észlelhetetlen a féklámpa felvillanása.
- Az ilyen autó mögött a megszokottnál lényegesen nagyobb követési távolságot tartsunk!
- Az olyan autóknaál, amelyeken dupla ködlámpa van hátul, célszerű a jobb oldali izzót kivenni. Igaz, hogy csak olyan járművel közlekedhetünk, amelyeknek minden világító egysége hibátlanul működik, de ez esetben a BIZTONSÁGOT mégis ez a megoldás szolgálja.