

A bekövetkezett gyalogos balesetek okainak elemzése néhány olyan tulajdonságra hívja fel a figyelmet, amelyeket a megelőző, felkészítő munkáknál célszerű figyelembe venni. *Ezek a következők:*

a) Az eltelt néhány év alatt a motorizáció rohamos fejlődésével a gyalogosan közlekedő katonák közötti biztonsága lényegesen romlott.

b) A személyi állomány egy része még nem ismerte fel, hogy a közlekedésben a járművek vezetőivel együttműködési viszonyt, kapcsolatot kell kialakítani. Csak ezzel érhető el, hogy egymást ne akadályon, hanem segítő partnernek tekintsék és elkerüljék a veszélyhelyzetet.

c) Még mindig nem kielégítő az eltávozásra, szabadságra távozó katonák eligazítása, felkészítése. A felkészítés gyakran csak a sablonos kioktatásra korlátozódik.

- *Alló jármű vagy tárgy mögül* az útestre lépni nemcsak szabálytalan, de veszélyes is. A járművek vezetői nem észlelik kellő időben az átkelési szándékot.

Meg kell értetni az állománnyal, hogy az útestre lépés előtt az őt takaró tárgyaktól mindig olyan távolságba kell kerülni, hogy a közelítő járműveket kellő távolságból észlelhessen és egyidejűleg ő maga is féktávolságon kívül látható legyen.

- *Nagyon gyakori, különösen lakott területen kívül* az úttest jobb oldalán történő haladás. Az ilyen okokból eredő súlyos kimenetelű balesetek száma évről-évre növekszik.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy lakott területen kívül, ahol nincs járda, a gyalogosan közlekedők a szabályokban előírtak szerint közlekedjenek, ha nem így cselekszenek, baleseti veszély fenyegeti őket.

Kiemelten hangsúlyozni kell, hogy lakott területen kívül csak az úttest bal oldalán szabad haladni, hogy a mögötte közlekedő járművektől távolabb legyen és önmagát jobban védhesse. Különösen veszélyes lakott területen kívül a csoportos közlekedésnél az egymás mellett történő haladás. Sajnos ilyen okból eredő balesetre is vannak tragédiával végződő példák.

Reméljük, hogy e cikk keretében sikerült a személyi állomány figyelmét ráirányítani arra, hogy:

- a közlekedés akkor biztonságos, ha résztvevői mozgását nemcsak a közlekedési szabályok határozzák meg, hanem a közlekedésben résztvevő gyalogosok, járművezetők alkalmazkodnak egymáshoz, kölcsönösen segítik egymást. A gyalogosoknak fel kell ismerniük, hogy az adott közlekedési környezet számukra objektív valóság: nem változtathatják meg pillanatonként érdekeiknek megfelelően, hanem bele kell illeszkedniük;

- a közúti közlekedés a közösség együttműködésén alapul, mind a járművezető, mind a gyalogosan közlekedő ember függetlenül közlekedésük módjától nem nélkülözheti a megértő, emberséges magatartást.

## Igy történt . . .

Valamikor a gépjármű a vagyoni kiváltságosok tulajdona és egyben jelképe volt. Ma már elvesztette státusz-szimbólum jellegét, és mindennapi életünk használati eszközévé vált. Hazánkban minden negyedik-ötödik családnak van

személykocsija, – amit természetesen igényei szerint használni is szeretne. És micsoda kényelmes dolog, ha a katonafiú saját személyautóval közlekedik a laktanyából haza, és vissza!

A gépkocsivezetés azonban – túl a nagy felelősség érzeten – rendszeres gyakorlást igénylő tevékenység. Aki havonként egy- két alkalommal használja gépkocsiját – mint ahogy ez jellemző a sorkatonákra – igazán nem mondhatja, hogy rendszeresen vezet. A gyakorlat hiánya pedig súlyos balesetek okozójává válhat. Így érthetővé válik, hogy rendelkezés tiltja, hogy a sorkatonák helyőrségen belül saját gépjárművet tartsanak, illetve használjanak. Sajnos katonáink kisebb része még nem értette meg, hogy ez a rendelkezés életüket és testi ép-ségüket védi.

Mint már oly sokszor, egy halálos áldozatot és súlyos sérüléseket követő magángépkocsival történt balesetről kell szólnunk, ahol az okozó felelőtlen szabály-szegése miatt következett be a tragédia.

Az egyik, építő- műszaki egységnél szolgálatot teljesítő sorkatoná 1979 októberében engedéllyel szabadságra indult. Saját gépkocsiját – megszegve az említett rendelkezést – a laktanyától kb 4 km távolságra (polgári személygép-kocsik között) tárolta. Öt katona-társa (akik szintén szabadságra indultak) megkérte a vezetőt, hogy kisebb-nagyobb távolságra vele utazhassanak. A vezető – bár ismerte a vonatkozó szabályokat – beültette az öt utast Zsigulijába, így hatan indultak útnak. A főútvonalon amelyen haladtak, egy polgári személy tolt a keresztbe két zsákkal terhelt kerékpárját. A vezető már nem tudta elkerülni az ütközést. A baleset következtében a kerékpár az út szélére, a kerék-páros az útmenti árokba zuhant. Az ütközés után a Zsiguli az út jobb oldalán levő feljárón felborult, két katona a gépkocsiból kiesett, egyikük a helyszínen meghalt. A kerékpáros polgári személy és egy katona súlyos, két fő pedig könnyű sérülést szenvedett.

Ez az eset is mindenkit arra int, hogy a biztonsági előírások az előljáró parancsok betartása nemcsak közösségi, de egyéni érdek is.

A tiltó parancs megszegésével a magángépkocsik helyőrségben tartása és használata súlyos fegyelmezetlenség, amely tragikus kimenetelű balesetek okozójává válhat.

\*