



A szimulátort rejtő félpótkocsi üzemkész állapotban

NIT HÍREK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ÉS OKTATÁS

Mobil-szimulátor-bemutató a NiT Hungarynél

VOLVO-THALES ÖSSZEFOGÁS A MINŐSÉGI GÉPKOCSIVEZETŐ-OKTATÁSÉRT

Érdekes, gyakorlati próbával egybekötött egynapos bemutatóra kaptunk meghívást, amelynek egyik állomása Budapesten volt. Fő célja, hogy felhívja a flottatulajdonosok, az illetékes szakemberek és hivatalos szervek figyelmét a magas színvonalú gépkocsivezető-képzés, -továbbképzés fontosságára, és annak a mindannyiunkat érintő, mindennapos közlekedésbiztonságban betöltött szerepével. A mobil berendezés segítségével, minimális költséggel, akár helyszíni kihelyezett tanfolyamokat is lehet szervezni, teljesen veszélytelenül fel lehet készíteni a gépkocsivezetőket a vészhelyzetekre és lehetőség szerinti elhárításukra.

A Thalesről röviden

A nagy múlttal rendelkező cég kimondottan különféle szimulációs rendszerek, berendezések kidolgozásával, fejlesztésével és gyártásával foglalkozik, amelyek már régóta közismertek például a polgári és katonai repülés, az űrhajózás terü-

letéről, de nem ismeretlenek a tengeri/folyami hajózás területén sem. Ezen szimulátorok azonban rendszerint helyhez kötöttek, ezért külön szervezészt és pluszköltséget jelent a tanfolyamon résztvevők ellátása, elhelyezése. Ezért a Thales kollektívája hozzájárított egy nor-

mál félpótkocsiba szállítható változat megalkotásához, kimondottan a tehergépkocsi-vezetők számára. A bemutatón szereplő berendezésből összesen 9 darabot építettek.

A program célja

A tehergépkocsi-szimulátor megalkotásának fő mozgatóereje volt az EU 2003/59-es irányelve, amely alapján a buszvezetőknek 2008 szeptemberétől, míg a tehergépkocsi-vezetőknek 2009 szeptemberétől 5 évente legalább 35 óras úgynevezett továbbképző tanfolyamon kell részt venniük, és természetesen vizsgát is tenniük. Az irányelvek szerint a szimulátor használata nemcsak engedélyezett, hanem ajánlott is, 20 órányi gyakorlati képzésből 8 órányi lehet a szimulátoros időszak. Részben ezzel, a jól felkészített, folyamatosan továbbképzett gépkocsivezetők révén is kívánja az EU 50 százalékkal csökkenteni a halálos közúti közlekedési balesetek számát, bár az összes balesetek 70 százalékánál nem a tehergépkocsi- vagy buszvezetők vétkesek.

Azonban országtól függetlenül kiemelt baleseti tényező a helytelen rakományrögzítés, amire kiemelt figyelmet kell fordítani az oktatás során, mind az elméletben, mind a gyakorlatban. Mint hazai példák is igazolják, szerencsésebb esetben csak közlekedési káosszal jár, de sajnos néha halálos áldozatokat is követel.

A Volvo, mint a közlekedésbiz-

tóság elkötelezett híve csatlakozott a programhoz, részben ezért került a szimulátorokba Volvo fülke, és a félpótkocsit Volvo nyergesek továbbítják, az oktatószervevények útjainak költségeit más közismert cégek is támogatják.

A szimulátor felépítése és próbája

A szimulátor alapja egy normál tehergépkocsi-fülke, amelyet három nagy vetítőernyő vesz körbe, ezeken jelenik meg az oktatószemélyzet által egy külön helyiségből futtatott oktatóprogram. A fülke alatti elektrohidraulikus munkahengerek hozzák létre a menetszituációknak megfelelő, minél élethűbb mozgásokat (fülkebillenés fékezéskor, sávváltáskor, oldalszél stb.). A visszapiillantó tükrök is eredetiek, és a fülke oldalára szerelt kisméretű monitorok képeit adják vissza ugyanúgy, mintha magát a valóságos szerelvényt látnák. Az oktatóprogramokkal változatos forgalmi és útvonal-szituációk hozhatók létre, kapcsolhatók egymáshoz (autópálya, vidéki országút, városi környezet, hegyi szerpentin). Lehet változtatni, hogy nappali vagy éjszakai vezetést szeretnénk, de az időjárást és az útviszonyokat szintén „be lehet állítani”: eső, köd, hóesés, napos idő. Sőt száraz, nedves, jeges-havas útviszonyok szintén kiválaszthatók. A „tehergépkocsink” ennek megfelelően fog viselkedni az elindulást követően. A forgalmi szituációkat – akárcsak az életben – elő-



Dittel Gábor (NiT Hungary) és Berkó László (Volvo Hungária Kft.) ismertették a program célját és az irányelveket

re nem tudhatjuk, mindig nekünk kell alkalmazkodni és cselekedni a kialakult helyzet-től függően. Ködös időben lehet, hogy defekt miatt vesztglő lakóautót kell kikerülnünk egy vidéki országúton, vagy ha nem figyelünk, útépités miatt hirtelen fékező és feltorlódo kocsisorba futhatunk.

Az oktatóval állandó audiokapcsolatban (mikrofon és hangszóró) vagyunk, halljuk utasításait, az oktató saját monitorjain ugyanazt látja mint mi. Közben előkészíti a következő feladatot, amit természetesen nem áruknak el, legfeljebb az út-irányra vonatkozóan kapunk tájékoztatást.

A program segítségével kielemezhető a gépkocsivezető tudása, felkészültsége és ennek gyenge pontjai, amire a képzés, továbbképzés során fokozottabban oda kell figyelni.

A szimulátor a gyakorlatban

Természetesen nagy örömmel foglaltunk helyet a virtuális nyerges szerelvény kormányke-reke mögött. Indulás előtt még arra is van lehetőségünk, hogy kézi vagy automatizált kapcsolású váltómű közül válasszunk. A kézi program esetén ugyan-úgy kell kuplungolni a váltásoknál, mintha tényleg közúton lennének egy igazi tehergépkocsi-val. Az elinduláskor és irányváltoztatásoknál itt is használni kell az irányjelzőt, ha éjszakai képet kapunk és felkapcsoljuk a világítást, akkor tényleg job-

ban belátjuk az utat. Minden cselekvésünknek ugyanúgy következménye van, mint a valóságban. Kivételt csak az ablaktörő képezett, ezt nem kellett kapcsolgatni, ha hóesést kaptunk. Ellenben ha nem jó íven kanyarodtunk, akkor a tükörben látható virtuális félpót-kocsi tényleg felment a járda szélére, és ha túlságosan megközelítjük a felezővonalat, akkor a hangszóróból koppa-nás figyelmeztet arra, hogy a szembejövő „elvitte” a tükrünket. Még azt is érezzük, hogy a szembejövő menetszele megbil-lentette a fülkénket.

Igaz, hogy szimulátor, de nagyon is komolyan kell venni! Mi is kaptunk néhány nehéz helyzetet: iskolabusz mögül hirtelen kilépő diákot, a körforgalomban eltévedt lakóautó veze-tője az utolsó pillanatban mégsem kanyarodott ki, hanem behaladt elénk, pillanatnyi satu-zás, előrelendülő fülke. Hegy-ről lefelé egyaránt ereszkedhe-tünk motorfékkel vagy retarder-rel, illetve a fékpedálra lépés előtt lassíthatunk vele kereszte-ződéshez közelítve, és termé-szetesen nem hiányoznak a hozzá tartozó hanghatások sem. Még hosszan sorolhat-nánk, mi mindenre képes a szimulátor.

Ami még hiányzott a teljes valósághoz, az útegyenetlenségek, a kamionunk ugyanis szokatlanul simán gördült, és az út domborulatát sem kellett korrágnunk. De ne legyünk ennyire kritikusak. A kivetített képeken

Nagy érdeklődés kísérte a gyakorlati bemutatót



A szimulátor vezérlő-központja



A jármű mozgását utánozó fülkemozgató egység

DÍJAZTÁK A NiT HUNGARY KAMIONSULI PROGRAMJÁT

● Az Európai Bizottság 2005-ben alapította meg az Európai Vállalkozás Díjat. A hazánkban második alkalommal meghirdetett díjra az idén négy kategóriában nyolc pályázat érkezett. Az ünnepélyes eredményhirdetésen **Egyed Géza**, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium szakállamtitkára jelentette be, mely pályázatok jutottak tovább az európai fordulóba. Oklevéllel ismerték el a NiT Hungary „Befektetés az emberekbe” kategóriában benyújtott Kamionsuli című pályázati anyagát, mely második helyezést ért el. A szakállamtitkár az eredményhirdetés alkalmából szolt arról, hogy a díj a kis- és középvállalkozások fontosságát, működési környezetük javítását, a legjobb gyakorlat átadását kívánja hangsúlyozni. (A Kamionsuliról részletesebben novemberi számunkban olvashatnak.)

azonban nehéz volt érzéklni a köztünk és a szembejövő vagy az előzött jármű közötti még a biztonságos távolságot. Valószínűleg ezen is fognak javítani. Összességében nagyon pozitív képet kaptunk erről a nagyszerű berendezésről, reméljük,

minden akadály – legfőbbképpen a pénzügyi része – elhárul, hogy hadrendbe álljanak a gépkocsivezető-képzés legújabb eszközei.

K. B.

NiT Hungary
1108 Budapest, Újhegyi út 3/A-5
Tel.: 264-5040, fax: 264-5045