

VARGA ZSOLT

## Tiszteld a motorodat!



# TÁJÉKOZTATÓ

Segédmotoros kerékpárok és  
motorkerékpárok vezetőinek

Járműkezelési vizsgájáról

---

A közlekedési Főfelügyelet által 1768/1999. sorszámon jóváhagyott tansegédlet alapján

# Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	2
Ábrajegyzék.....	3
A vizsgával kapcsolatos általános tudnivalók.....	4
Tisztelt / Kedves Tanuló!.....	5
Biztonsági ellenőrzési feladatok végrehajtása.....	6
I. Minden vizsgázó által kötelezően végrehajtandó feladat.....	6
II. Az „A1” – „Akor” – „A” – „APÁV” kategóriás járműkezelési vizsgán a kötelező feladatok mellett a kapható (vizsgatételekben szereplő) feladatok.....	6
A feladatok részletezése.....	7
A biztonsági berendezések elindulás előtti ellenőrzése.....	7
A gumibroncsok ellenőrzése.....	7
A kormány szerkezet ellenőrzése.....	8
A világító- és fényjelző berendezések ellenőrzése.....	8
A fékberendezések ellenőrzése.....	8
Az első fék ellenőrzése.....	8
A hátsó fék ellenőrzése.....	9
2/a. Négyütemű motorok motorolaj szintjének és olajnyomásának ellenőrzése.....	9
Az olajnyomás ellenőrzése.....	9
2/b. Kétütemű motorok üzemanyagának keverési aránya.....	9
Külön olajozás.....	9
3. A sebességváltóban lévő olaj szintjének ellenőrzési módjai, a kenőolaj betöltése.....	9
4. Végezze el a tengelykapcsoló kar holtjátékának ellenőrzését, ismertesse beállítását!.....	11
5. Ismertesse a meghajtólánc feszességének ellenőrzését!.....	12
6. Végezze el a hátsó lengővilla és rugóstagok ellenőrzését!.....	13
A rugóstag ellenőrzése.....	13
7. Mutassa meg a tartalék izzókat és biztosítókat!.....	14
8. Mutassa meg a biztosítótartót és ismertesse a biztosító cseréjének módját!.....	15
9. Mutassa meg az elsősegélynyújtó csomagot!.....	15
II. Manőverezési feladatok végrehajtása.....	16
Segédmotoros kerékpár.....	16
A feladatok részletezése.....	17
1. feladat: Kis sebességű manőverezés és irányítás.....	17
2. feladat: Gyors manőverezés és intenzív fékezés.....	18
Motorkerékpár.....	20
A feladatok részletezése.....	20
1. feladat: Kis sebességű manőverezés és irányítás.....	20
2. feladat: Gyors manőverezés.....	22
3. feladat: Intenzív fékezés.....	23
Megjegyzéseim, észrevételeim, kérdéseim.....	25

## Ábrajegyzék

1. ábra Levegő nyomás mérése.....	7
2. ábra A barázdamélység mérése.....	7
3. ábra Ellenőrző ablak.....	10
4. ábra Betöltő nyílás.....	10
5. ábra A tengelykapcsoló kar holtjátékának ellenőrzése.....	11
6. ábra A meghajtólánc feszességének ellenőrzése.....	12
7. ábra Hátsó lengő villa állapotának ellenőrzése.....	13
8. ábra Tartalék izzók és az elsősegélynyújtó csomag.....	14
9. ábra Biztosítótartó.....	15
10. ábra „A” pálya.....	16
11. ábra „B” pálya.....	16
12. ábra Motorkerékpár pálya.....	20

## A vizsgával kapcsolatos általános tudnivalók

A segédmotoros kerékpárok és a motorkerékpárok leendő vezetőink elméleti és gyakorlati vizsgákon kell bizonyítaniuk felkészültségüket. A gyakorlati képzés egyes szakaszainak lezárásaként két gyakorlati vizsga eseményre, a járműkezelési, majd pedig a forgalmi vizsgára kerül sor. Ez a tájékoztató **a járműkezelési vizsgáról** szól.

Nem vitatható, hogy a napi elindulás előtti ellenőrzések elmulasztása, a járművezetés alapvető ismeretnek hiánya számtalan baleset forrása lehet a közúton.

Ezért ezen a vizsgán a minősítés **egyrészt** a napi, elindulás előtti – kötelező – közlekedésbiztonsági és biztonságos üzemszerű használat érdekében elvégzett állapot és minőség ellenőrzések szabályszerű végrehajtására irányul, **másrészt** a szűkebb értelemben vett jármű feletti uralom elsajátításának mértékét vizsgálja járműforgalom elől elzárt területen.

A járműkezelési vizsgára csak akkor kerülhet sor, ha a vizsgázó valamennyi elméleti vizsgatárgyból sikeres vizsgát tett, és az azt követő, kötelezően előírt óraszámban a járműkezelési gyakorlat teljesítését is igazolta.

**A járműkezelési vizsga célja annak megállapítása, hogy a vizsgázó képes-e önállóan elvégezni az elindulás előtti biztonsági ellenőrzéseket, és a jármű technikai kezelésében eljutott-e a jártasság szintjére. A tanulónak rendelkeznie kell a forgalmi oktatás megkezdéséhez szükséges jármű feletti uralommal.**

A vizsgázó teljes teljesítménye kerül értékelésre, tehát az összes feladat befejezése után kapja meg a minősítést, amely lehet **megfelelt** („M”), vagy **nem felelt meg** („I”):

- A vizsgaszabályzat által előírt megfelelő („M”) minősítés megszerzése ad lehetőséget a képzési folyamat FŐOKTATÁS részének megkezdésére.
- Sikertelenség esetén az egész vizsgát meg kell ismételni.

A vizsgabiztosok egységes szempontok figyelembevételével bírálják el a jelöltek felkészültségét, hiszen az alább ismertetett feladatok szabályozottak és mérhetőek.

A vizsga megkezdése előtt a tanulónak – a személyazonosság megállapítása céljából – levett bukósisakkal, személyigazolvánnyal és vizsgalappal kell a vizsgabiztosnál jelentkeznie. Akinek már van valamely kategóriából vezetői engedélye, azt is köteles bemutatni.

## Tisztelt / Kedves Tanuló!

Ezt a füzetet azért készítettük a tanulóknak, vizsgázóknak, hogy ezzel is segítsük a motorozás alapjainak megtanulását, és könnyebbé tegyük a járműkezelési vizsgát.

Az egyes járműkezelési manővereknek és az ellenőrzési műveleteknek az oktatójárművön való bemutatását s gyakorlását egészítik ki a füzetben leírtak, melynek nyugodt körülmények közötti elolvasására bizonyára tud majd időt szakítani.

Sikeres, eredményes tanulást és vizsgát kívánunk:

Halász László és Sipos József

Gyakorlati szakoktató: VARGA ZSOLT  
Telefon: 06 70 330 4619  
E-mail: [zse105@freemail.hu](mailto:zse105@freemail.hu)

Az oktató jármű  
típusa: .....

színe: .....

hengerűrtartalma: ..... cm<sup>3</sup>

teljesítménye: ..... kW / ..... LE

## Biztonsági ellenőrzési feladatok végrehajtása

(a Közlekedési Főfelügyelet 7/1999. sz. szabályzata alapján)



### **I. Minden vizsgázó által kötelezően végrehajtandó feladat**

A jármű biztonsági berendezéseink elindulás előtti ellenőrzése: (az „Sm” kategória vizsgázói csak ezt a feladatrészt kapják)

- gumiabroncsok
- kormányberendezés
- világító- és fényjelző berendezések
- fékberendezések ellenőrzése

### **II. Az „A1” – „Akor” – „A” – „APÁV” kategóriás járműkezelési vizsgán a kötelező feladatok mellett a kapható (vizsgatételekben szereplő) feladatok**



2.

- / a Végezze el a motorolaj-szint és az olajnyomás ellenőrzését! (Ha a vizsgán négyütemű motor van) \*
- / b Ismertesse az üzemanyag – kenőanyag keverési arányt! (Ha a vizsgán kétütemű motor van)\*

3. Mutassa meg a sebességváltóban lévő olajsztint ellenőrzésének módját. Mutassa meg hol tölthető be a kenőolaj a sebességváltóban!\*
4. Végezze el a tengelykapcsolókar holtjátékának ellenőrzését, ismertesse beállítását!\*
5. Ismertesse a meghajtólánc feszességének ellenőrzését!\*
6. Végezze el a hátsó lengővilla és a rugóstagok ellenőrzését!\*
7. Mutassa meg a tartalék izzókat és biztosítókat!
8. Mutassa meg a biztosítótartót és ismertesse a biztosító cseréjének módját!
9. Mutassa meg az elsősegélynyújtó csomagot!

A \* jellel jelzett feladatok végrehajtásánál a **Kezelési útmutató** használata megengedett.

## A feladatok részletesezése

Az egyes feladatok végrehajtása a feladat rövid ismertetéséből, elvégzéséből vagy megmutatásából áll.



### A biztonsági berendezések elindulás előtti ellenőrzése

#### A gumiabroncsok ellenőrzése

Naponta szemrevételezéssel történik, de nagyon ajánlott – hetente legalább egyszer – a légnyomást a **Kezelési útmutatóban** feltüntetett értékre beállítani, (1. ábra) vagy az üzemanyagöltő állomáson beállítani.



1. ábra Levegő nyomás mérése

A gumiköpeny futófelületén lévő barázdamélység – a teljes szélességben – **nem lehet kevesebb, mint 1.6 mm a 75 centimétert meg nem haladó kerékátmérőnél.**

Ez mérhető pénzérmével (2. ábra) gyufaszállal, de ma már egyre több gyártó ajándékozik apró célszerű mérőeszközt.



2. ábra A barázdamélység mérése

*Az évszaknak, használati elképzelésnek (pl. terep) kiválasztott gumiköpenyt nem csak a hatósági elvárásoknak megfelelően kell megvizsgálni, hanem célszerű annak avultságát is ellenőrizni. Az utak sósága, az erős*

*napfény, az olajszármazékok mind-mind roncsoló hatást fejtenek ki, ami már kis haladási sebességnél is kockázati tényező lehet.*

### *A kormány szerkezet ellenőrzése*

A motorkerékpár (segédmotoros kerékpár) a középső lábtámaszon áll. Az ellenőrzést végző a kormány szarvat elforgatja jobb és bal oldalra ütközéséig. **A kormánynak szabadon, recsegés mentesen kell fordulnia.** A recsegést, vagy a nem akadálymentes elfordulást a kormány csapágy görgőinek törése, vagy hiánya okozza.

**Nem szabad,** hogy az első teleszkópvilla, ill. annak valamely tartó eleme az üzemanyagtartályhoz vagy az áramvonalidomhoz **érjen.** A tartály, vagy az áramvonalidom érintése az elfordulást határoló (ütköző) deformálódásának eredménye lehet.

**Hiba az is, ha a teleszkópvillákat a kerékrögzítő tengelynél két oldalt megfogva, előre-hátra mozgatni tudjuk.** Ekkor „lóg” az a csapágy amelyen a kormány szerkezet fekszik. Beállítása szakértelmet igényel.

***Általános elv a járműkarbantartásban, hogy kormányhoz, fékhez ne nyúljon, aki nem szakember! Bízunk ezeket a munkákat szakmühelyre!***

### *A világító- és fényjelző berendezések ellenőrzése*

A jármű első világítása helyzetjelző lámpából, tompított- és távolsági fényszóróból áll. Nem minden típusú segédmotoros kerékpár rendelkezik mindhárommal.

A hátsó lámpatest helyzetjelző lámpát (rendsám megvilágítást) és féklámpát rejt magában. Segédmotoros kerékpárok esetében a féklámpa és a rendszám megvilágítás nem kötelező.

A berendezések ellenőrzésénél a **működőképességét** kell megvizsgálni a kezelő gombok, kapcsolók, a féklámpa ellenőrzésénél a működtető pedál, kar üzemeltetésével.

Akkumulátorral ellátott motorkerékpároknál a motor beindítása nélkül is végrehajtható a feladat.

A világítás bekapcsolt állapotának **lehet** visszajelzése a műszerfalon, de a bekapcsolt **távolsági fényszóró** működését egy **kék színű** kontrollfénynek **kell** jeleznie. Segédmotoros kerékpároknál csak akkor, ha a világító test távolsági fény kibocsátására is képes.

Az **irányjelző berendezés** csak az üzemmód kapcsoló **gyújtás** állásában működik.

Ellenőrzési feladat a **működőképesség és a burák sérülésmentességének** vizsgálata. Az irányjelző berendezés működésének visszajelzésére **zöld**, oldal azonos visszajelzésnél **sárga** kontrollfény jellemző.

### *A fékberendezések ellenőrzése*

#### *Az első fék ellenőrzése*

Billentse le a járművet az állványról! Álljon mellé bal oldalra és húzza be a kézifékkart! Amennyiben a fékszerkezet működik, a jármű **első kerekét továbbgördíteni nem lehet, viszont a teleszkópvilla süllyed.**

Hidraulikus féknél még arról is meg kell győződni, hogy a **fékfolyadék szintje** a tartályban a „**max - min**” jelzés között legyen.



### *A hátsó fék ellenőrzése*

Üljön fel a járműre! Jobb lábbal tapossa a fékpedált, bal lábával próbálja tovább mozdítani a motorkerékpárt, ill. a segédmotoros kerékpárt. A fékezett keréknek **nem szabad elfordulnia**.

Robogóknál a hátsó féket is működtetheti kézi kar. Ekkor az eljárás megegyezik az **első fékre** leírtakkal.

## **2/a. Négyütemű motorok motorolaj szintjének és olajnyomásának ellenőrzése**



A szintellenőrzés a szintjelző pálca segítségével történik. A „nivópalcát” ki kell húzni, szárazra törölni, visszatenni a helyére, majd újbóli kizúzás után meggyőződni arról, hogy az olajszint a pálcán a „**max – min**” jelzés között van-e.

Kevés olaj esetén az utántöltés a **Kezelési útmutatóban** előírt minőségű olajjal történjen.

### *Az olajnyomás ellenőrzése*

A szükséges olajnyomás meglétéről a műszerfalon levő olajnyomást jelző műszer vagy az olajnyomást jelző piros műszerablak tájékoztat. Álló motornál **bekapcsolt gyújtáshelyzetben** a műszer „**0**” (nullát) mutat ill. a **jelzőfény világít**.

A motor beindítása után a műszernek **nyomás értéket** kell mutatni ill. a **kontrollámpa kialszik**. Amennyiben ez nem történik meg, akkor vagy a kenési rendszer nem működik, vagy a műszer hibásodott meg. Ennek eldöntése nem könnyű. Ne közlekedj tovább!



## **2/b. Kétütemű motorok üzemanyagának keverési aránya**

A kétütemű motorkerékpárok nagy részénél a jármű motorja az üzemanyaghoz kevert olajtól kapja a szükséges kenést. A keverés (keverék) aránya lehet **1:30, 1:40, 1:50**.

Ez azt jelenti, hogy 1 kg – kétütemű motorokhoz kifejlesztett kenőolajhoz (2T) a kút beállításának megfelelően – **30, 40, ill. 50 liter** benzint kever az üzemanyag kiadó kútfej.

Az utóbbi időben egyre több üzemanyagtöltő állomásnál szüntetik meg az úgynevezett „keverék” árusítását. Ilyenkor a motoros saját maga kényszerül a keveréket összeállítani.

Ebben a helyzetben a motorosnak figyelemmel kell lennie a környezet védelmére is, a keverési arány helyes megválasztásával és az üzemanyag kiömlésének elkerülésével.

### *Külön olajozás*

Egyes kétütemű motorokkal hajtott motorkerékpároknál, segédmotoros kerékpároknál és több fajta „robogónál” alkalmaznak külön motor olajozást, olajtartályból szivattyúval. A külön olajtartályban a motorolaj szintet rendszeresen ellenőrizni kell. Fogyása esetén utána tölteni. A benzinhoz kevert mennyiséget a gázkar fogatása szabályozza.

## **3. A sebességváltóban lévő olaj szintjének ellenőrzési módjai, a kenőolaj betöltése**



A nyomatékvtóban a kenőolaj szintjének ellenőrzése történhet az **ellenőrző ablaknál az ellenőrző csavar** kihajtásával (3 ábra). A kivett, de inkább csak meglazított csavar nyílásán megjelenő olaj jelzi, hogy megfelelő a szint.

Környezetvédelmi szempontból tanácsos a motorkerékpár alá cseppfogó tálcát tenni.



3. ábra *Ellenőrző ablak*

Típusonként változó helyen található a betöltő nyílás. (4. ábra).



4. ábra *Betöltő nyílás*

#### 4. Végezze el a tengelykapcsoló kar holtjátékának ellenőrzését, ismertesse beállítását!



A beállítás a tengelykapcsolót működtető karon lévő állító csavar és kontraanya segítségével történhet. A csavar behajtása a „holtjátékot” növeli, míg kifelé történő csavarása csökkenti azt. A holtjáték nagyságára **2 – 4 mm között** minden érték elfogadható (5. ábra).



5. ábra A tengelykapcsoló kar holtjátékának ellenőrzése

A **rossz beállítás** következménye az, hogy sebességváltáskor teljesen behúzott kar esetén is recseg a váltószerkezet, ill. egyáltalán **nem kapcsolható** a sebességfokozat.

A **holtjáték hiánya** eredményezheti az ún. „**kuplungcsúszást**” amikor a fordulatszám növelése ellenére nem gyorsul a jármű, miközben a motor felpörög.

## 5. Ismertesse a meghajtólánc feszességének ellenőrzését!



A motorkerékpár meghajtása elsődlegesen meghajtólánccal történik. Vannak olyan gyártók, akik az üzembiztosabb kardánhajtást részesítik előnyben, míg mások a csendes különösebb karbantartást nem igénylő szíjhajtást.

A meghajtólánc a használat során megkopik, kinyúlik. Ezért kell gondozni, és a feszességét rendszeresen ellenőrizni. (Megfelelő hozzáférhetőség esetén!)

Ha az 6. ábra szerinti helyen **le-, vagy felfelé kb. 40-50 N erővel megnyomjuk a láncot**, a behajlás **10-30 mm**-nél nagyobb nem lehet.

A „feszés lánc” szaggatja az alkatrészeket, a „lógó lánc” pedig leugorhat a fogaskerékről és megszorulhat a kerék, ami könnyen bukáshoz vezethet.

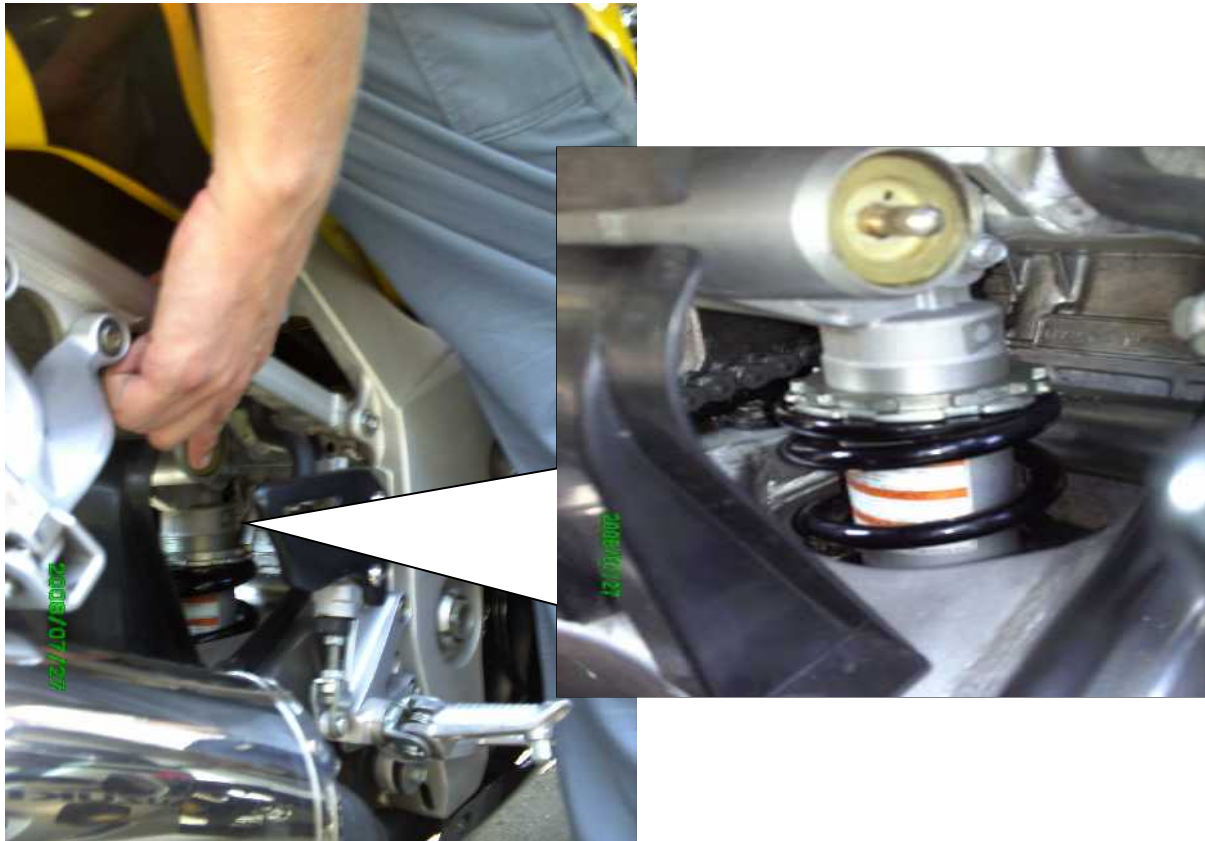


6. ábra A meghajtólánc feszességének ellenőrzése

## 6. Végezze el a hátsó lengővilla és rugóstagok ellenőrzését!



A motorkerékpár letámasztott állapotában ellenőrizzük a megfelelő helyen (ez típusonként eltérő lehet, kérje oktatója segítségét) (7. ábra)



7. ábra Hátsó lengő villa állapotának ellenőrzése

### *A rugóstag ellenőrzése*

Szemrevételezéssel vizsgáljuk a **tömítettséget**, majd a nyereg ütközésig történő lenyomásával meggyőződhetünk a lengéscsillapítás **teljes hiányáról**, egy esetleges deformáció miatti **megszorulásról**, ill. észlelhetjük a **rugótörést**.

A terhelés függvényében állíthatjuk be az **előfeszítettséget**, vigyázva arra, hogy páros rugóstag esetén az előfeszítettség **azonos** legyen.

## 7 Mutassa meg a tartalék izzókat és biztosítókat!



A tartalék izzókészlet **kötelező felszerelés**. Tartalmaznia kell **minden egyes olyan izzófajtából egy-egy darabot**, amellyel az adott típust felszerelték.

A biztosító a túláram okozta vezeték ill. alkatrész károsodástól óvja meg járművet. Használjunk előírt erősségű és gyári kivitelűt. Minden olyan típusból (amperszám szerint) tartsunk **egy-egy darabot**, amilyent az adott járműre előírt a **Kezelési útmutató**.



8. ábra Tartalék izzók és az elsősegélynyújtó csomag

## 8. Mutassa meg a biztosítótartót és ismertesse a biztosító cseréjének módját!



A biztosítótartó elhelyezése típusonként jelenősen eltér egymástól. Lehet a **nyereg alatt**, lehet az **akkumulátortartó** dobozban, de helyet kaphat a **lámpafejben** is.

Biztosítót csak biztosítóval cseréljünk! Kerüljük az alkalmi megoldásokat! Használjunk előírt „erősségűt”, nehogy kigyulladjon járművünk egy elektromos zárlat okozta tűztől.

A 9. ábrán látható biztosítéktartóból **emeljük ki** egy biztosítót! Vizsgáljuk meg az **áthidaló szál épségét!** Helyezzük vissza a **megfelelő biztosítót!**



9. ábra *Biztosítótartó*

## 9. Mutassa meg az elsősegélynyújtó csomagot!



Az elsősegélynyújtó csomag **kötelező felszerelés**. A járműtípusra (kategóriára) összeállított szabványos egységcsomag. (8. ábra)

Elhelyezése a járművön megfelelően kialakított helyen történik, amely igen változó. Rendszerint a **szerszámos dobozban** található.

## II. Manőverezési feladatok végrehajtása

### Segédmotoros kerékpár

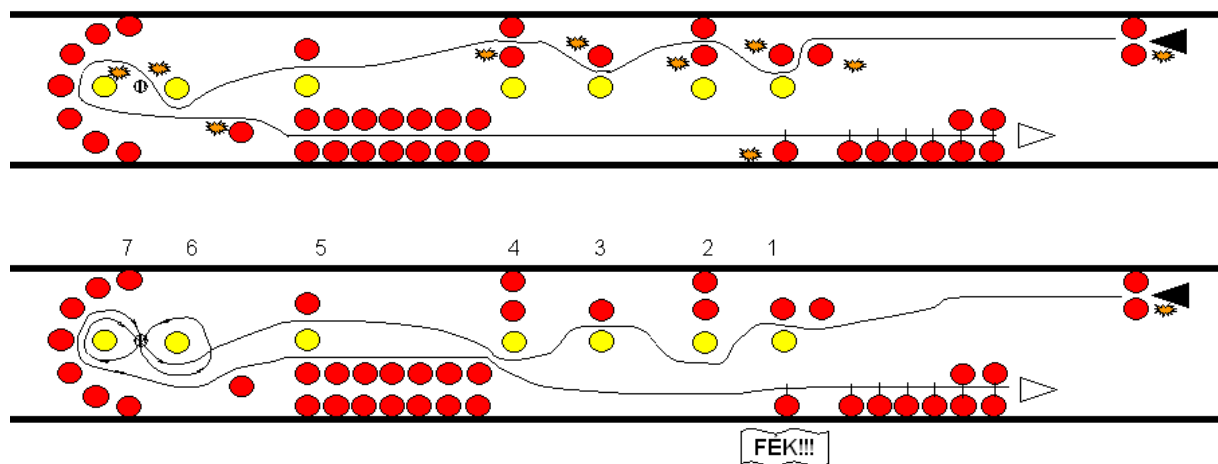
A manőverezési feladatok biztonságos végrehajtása érdekében a vizsgázónak képzőszer által meghatározott (egyébként szabályzatban is előírt) öltözékben kell megjelennie.

Minden vizsgázónak két feladatot kell teljesítenie a 10. ábra szerinti „A” vagy a 11. ábra szerinti „B” változatú vizsgapályán. A feladatok sorrendje nem cserélhető fel.

A feladatok a következők:

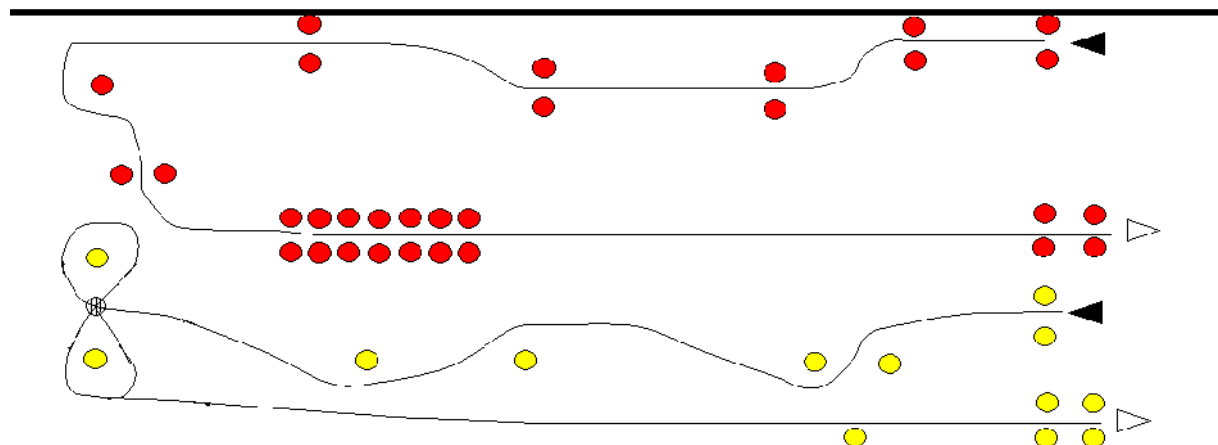
1. feladat: Kis sebességű manőverezés és iránytartás
2. feladat: Gyors manőverezés és intenzív fékezés

„A” változatú pálya



10. ábra „A” pálya

„B” változatú pálya



11. ábra „B” pálya



## A feladatok részletezése

### 1. feladat: Kis sebességű manőverezés és irányítás

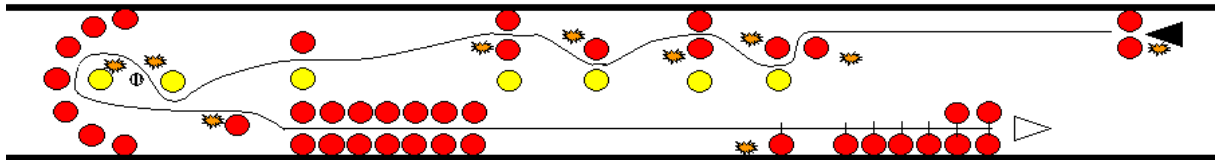
- A feladat végrehajtása a **bukósisak felvételével, beállításával és becsatolásával** kezdődik. Ennek során ügyelni kell arra, hogy a becsatolt bukósisak kényelmesen, ugyanakkor megfelelően rögzített legyen.
- Ezt követően a **járművet – még álló motorral – le kell emelni a kitémasztó lábról és az indulás helyét jelző vonalhoz kell tolni.** Vigyázni kell arra, hogy a jármű az első kapu (kúp pár) középvonalában, a pálya tengelyével párhuzamosan helyezkedjen el.

A feladat megkezdése előtt ellenőrizni kell, hogy a benzincsap nyitott helyzetben, a sebességváltó –mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél – pedig „0” állásban legyen.

A feladat végrehajtása során az elindulást, az irányváltásokat és a megállást (az „A” változatnál összesen 11, a „B” változatnál pedig 7 alkalom) *szabályos irányjelzéssel kell jelezni és az irányváltatás veszélytelenségéről kellő körültekintéssel kell meggyőződni.*

Karral adott irányjelzéskor törekedni kell arra, hogy a jelzést adó kar nyújtott és vízszintes helyzetű legyen. A túlságosan hirtelen mozdulattal adott kézi irányjelzés a segédmotoros egyensúlyát megingathatja.

- A motort a **vizsgabiztos jelzésére szabad beindítani és ezt követően a járműre felülni**
- Ezután következhet a szabályos elindulás. Ügyelni kell a helyes műveleti sorrendre: körültekintés → irányjelzés (→ induló sebességi fokozat kapcsolása) → ismételt körültekintés → elindulás, mert a sebességi fokozat kapcsolást követően (automatikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval szerelt jármű kivételével) bal kézzel a tengelykapcsolót behúзва már **nincs lehetőségünk** a karral történő irányjelzésre.



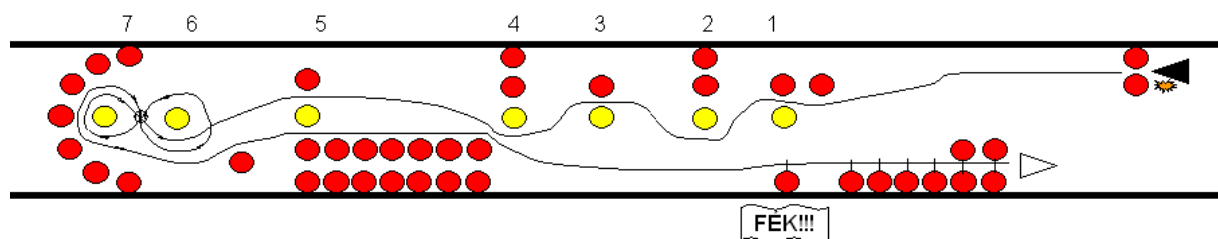
- **Az egyes kapukon (kúp párok között) történő áthaláshoz** úgy kell a sebességet megválasztani, hogy a jármű **biztosan egyensúlyban tartható legyen**, ugyanakkor a szabályos irányjelzésre is elegendő idő maradjon. A túlságosan lassú tempó az egyensúly elvesztéséhez vezethet, a nagy sebesség pedig nem teszi lehetővé a szabályos irányjelzés végrehajtását.
- A pálya végén az **egy íven történő megfordulásnál** a rendelkezésre álló hely teljes kihasználására kell törekedni, mivel a túlzottan kis sugarú íven való megfordulás ugyancsak egyensúlyvesztést okozhat.
- Az egy íven történő megfordulást **követően kúpokból kialakított 8 m hosszú és 1 m széles folyosón kell áthaladni, maximum 1m/s sebességgel.** Ez a feladatrész (automatikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval szerelt jármű kivételével) első sebességi fokozatban is igényli a tengelykapcsoló használatát. Ügyelni kell arra, hogy a vizsgázó tekintete ne a folyosót alkotó kúpokra, hanem a folyosó középvonalában elhelyezkedő távolabbi pontra irányuljon.
- A folyosóból kiérve a járművet gyorsítani kell annyira, hogy (az automatikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval szerelt jármű kivételével) a második sebességi fokozat kapcsolását követően **rángatásmentesen tudjon továbbhaladni.** Túlzott sebesség elérése nem célszerű, mert akkor a célmegállás csak a veszély határát súroló fékezéssel oldható meg.

- Ezt követően a járművel **célmegállást kell végrehajtani** úgy, hogy az első kerék a négy kúppal kijelölt területen belül, a megállás helyét jelző vonal előtt legyen. A célmegállás végrehajtása során törekedni kell arra, hogy a **jármű lassítása a hátsó fékkel már az irányjelzés adása közben megkezdődjön és az utolsó pár méteren mindkét fék igénybevételevel történjen.**
- A járművet (az automatikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval szerelt jármű kivételével) **„0” sebességi fokozatba kell kapcsolni, majd leszállva körbe kell tolni a kiindulási helyre a 2. feladat végrehajtásához.**  
Vannak olyan járművel, amelyeknél álló helyzetben csak igen nehezen, vagy egyáltalán nem lehet a „0” sebességi fokozatot kapcsolni. Ezeknél ajánlott ezt a műveletet még gördülés közben elvégezni.

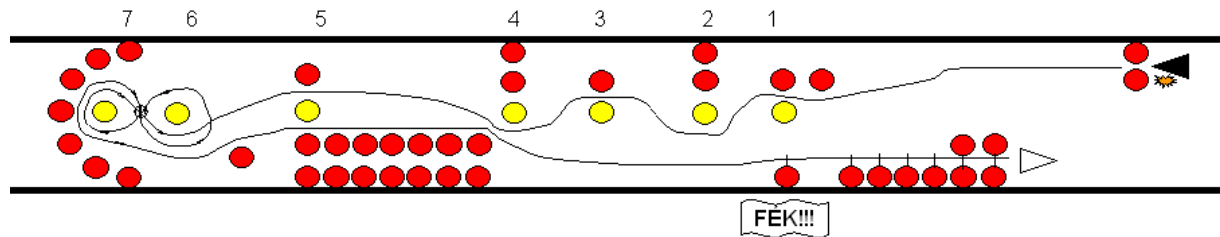
*A feladat végrehajtása során (az elindulástól a megállásig) a lábat letenni, kúpot érinteni, vagy feldönteni, illetve a pálya területét elhagyni nem szabad. Az irányváltások veszélytelenségéről minden esetben kellő körültekintéssel kell meggyőződni. A körültekintés akkor megfelelő és biztonságos, ha a tervezett irányváltásnak megfelelő oldalon látómezők szélében járművünk hátulja is érzékelhető.*

*2. feladat: Gyors manőverezés és intenzív fékezés*

- A feladat végrehajtásához a vizsgázó **becsatolt bukósisakban, az indulási vonalnál, járó motorú járművön ülve várja a vizsgabiztos jelzését.** Szabályos irányjelzést csak elinduláskor kell adni.



- Az útest felezővonalában elhelyezett **kúpok (7 db) között kell az 5. kúp elhagyásáig a jármű döntögetésével haladni, majd a 6. és 7. kúp között két „nyolcast” leírva a kúpok jobb oldalán visszafelé haladni.**  
A feladat végrehajtási sebesség 15 – 20 km/h. Mivel ez (az automatikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval szerelt jármű kivételével) célszerűen a 2. sebességi fokozatban történhet, törekedni kell arra, hogy az elindulást követően, már az első kúp elérése előtt a jármű 2. fokozatban haladjon. Amennyiben ez nem így történik a sebességváltás elvonhatja a figyelmet a manőverezésről.
- A pálya végén a **„nyolcas” végrehajtásához** – ha rángatás mentes haladás ezt szükségessé teszi – nyugodtan vissza lehet kapcsolni 1. fokozatba. Ennél a feladat részénél a rendelkezésre álló hely teljes kihasználására kell törekedni, mivel a túlzottan kis sugarú íven való fordulás egyensúlyvesztést okozhat. Vigyázni kell a gázkar finom kezelésére.  
A feladathoz az előírtnál nagyobb sebesség választása a jármű feletti uralom elvesztéshez, részfeladat kihagyáshoz, a pálya elhagyásához, esetleg balesethez vezethet.



- Visszafelé haladva gyorsítással és felkapcsolással 20 – 25 km/h sebességet kell elérni. A szakasz végén a fékezés kezdetét jelző vonaltól és jelző kúptól kezdve intenzív fékezéssel kell megállítani a járművet a megállás helyét jelző vonal előtt, azaz 12 méteren belül. Ezt a feladatrészt **mindkét fék együttes használatával kell megoldani**. Fontos elkerülni – különösen nedves útburkolat esetén – bármelyik kerék állóra fékezését (blokkolását). Mivel a megállást ennél a feladatnál **nem kell irányjelzéssel jelezni**, minden figyelmet a fékezésre lehet és kell összpontosítani. A **fékezés megkezdésével egyidőben** (az automatikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval szerelt jármű kivételével) **célszerű a tengelykapcsoló kart behúzni**. Egyrészt azért mert a motorfék hatása ebben a sebességi tartományban minimális, másrészt pedig így megelőzhető a jármű motorjának „lefulladása”.
- A megállást követően a járművet „0” sebességi fokozatba kell kapcsolni, majd leszállva eltolni a pályáról.

*A feladat végrehajtása során (az elindulástól a megállásig) a lábat letenni, a kúpot érinteni vagy feldönteni, illetve a pálya területé elhagyni nem szabad.*



**MINDKÉT FELADAT VÉGREHAJTÁSA SORÁN NAGYON FONTOS, HOGY HA VALAKI ELVESZTI AZ AURALMÁT A JÁRMŰ FELETT, INKÁBB TEGYE LE A LÁBÁT ÉS ÁLLJON MEG, MINTHOGY A „LEHETETLENT” MEGKÍSÉRLEVE BALESETVESZÉLYNEK TEGYE KI MAGÁT!**



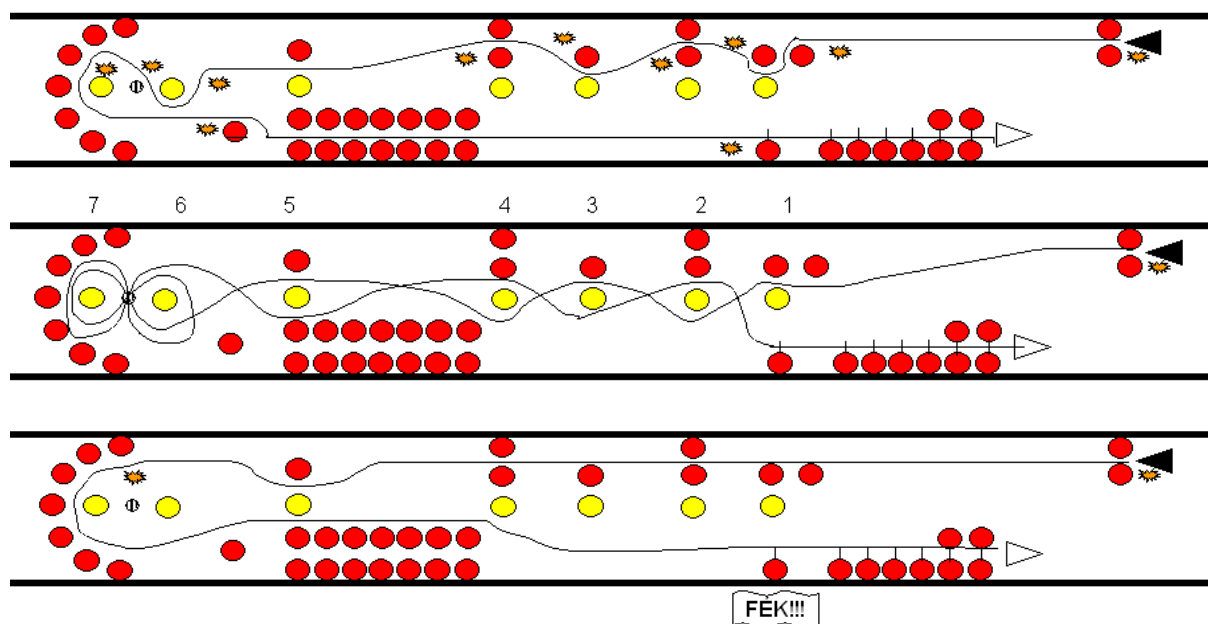
## Motorkerékpár

A manőverezési feladatok biztonságos végrehajtása érdekében a vizsgázónak képzőszert által meghatározott (egyébként szabályzatban is előírt) öltözékben kell megjelennie. Minden vizsgázónak három feladatot kell A feladatok sorrendje nem cserélhető fel.

A feladatok a következők:

1. feladat: Kis sebességű manőverezés és iránytartás
2. feladat: Gyors manőverezés
3. feladat: Intenzív fékezés

A feladatokat a 12. ábra szerinti pályán az adott feladat számának megfelelő menetvonalak kell teljesíteni.

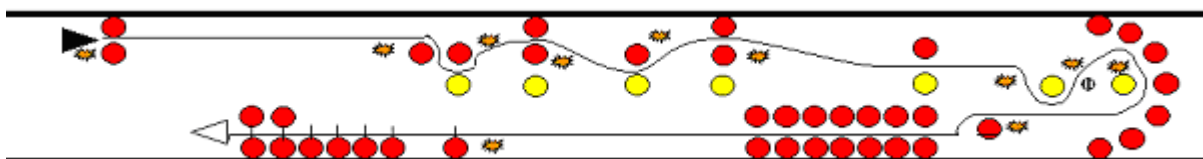


12. ábra Motorkerékpár pálya

### A feladatok részletezése

1. feladat: Kis sebességű manőverezés és irányítás

- A feladat végrehajtása a **bukósisak felvételével, beállításával és becsatolásával** kezdődik. Ennek során ügyelni kell arra, hogy a becsatolt bukósisak kényelmesen, ugyanakkor megfelelően rögzített legyen.
- Ezt követően a **járművet – még álló motorral – le kell emelni a kitámasztó lábról és az indulás helyét jelző vonalhoz kell tolni.** Vigyázni kell arra, hogy a jármű az első kapu (kúp pár) közepvonalában, a pálya tengelyével párhuzamosan helyezkedjen el.

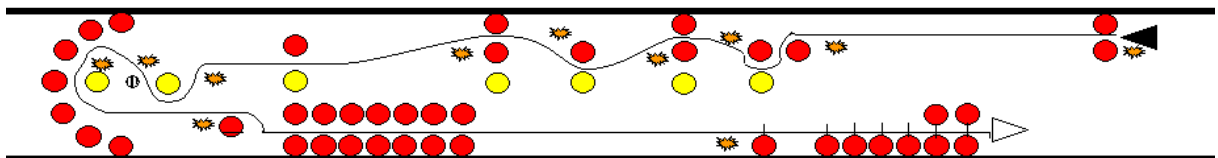


A feladat megkezdése előtt ellenőrizni kell, hogy a benzincsap nyitott helyzetben, a sebességváltó –mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél – pedig „0” állásban legyen.

A feladat vérhajtása során az elindulást, az irányváltásokat és a megállást (összesen 11 alkalom) *szabályos irányjelzéssel kell jelezni és az irányváltatás veszélytelenségéről kellő körültekintéssel kell meggyőződni.*

Karral adott irányjelzéskor törekedni kell arra, hogy a jelzést adó kar nyújtott és vízszintes helyzetű legyen. A túlságosan hirtelen mozdulattal adott kézi irányjelzés a segédmotoros egyensúlyát megingathatja.

- A motort a **vizsgabiztos jelzésére szabad beindítani és ezt követően a járműre felülni**
- Ezután következhet a szabályos elindulás. Ügyelni kell a helyes műveleti sorrendre: körültekintés → irányjelzés (→ induló sebességi fokozat kapcsolása) → ismételt körültekintés → elindulás, mert a sebességi fokozat kapcsolást követően (automatikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval szerelt jármű kivételével) bal kézzel a tengelykapcsolót behúzva már **nincs lehetőségünk** a karral történő irányjelzésre.
- **Az egyes kapukon (kúp párok között) történő áthaláshoz** úgy kell a sebességet megválasztani, hogy a jármű **biztosan egyensúlyban tartható legyen**, ugyanakkor a szabályos irányjelzésre is elegendő idő maradjon. A túlságosan lassú tempó az egyensúly elvesztéséhez vezethet, a nagy sebesség pedig nem teszi lehetővé a szabályos irányjelzés végrehajtását.
- A pálya végén az **egy íven történő megfordulásnál** a rendelkezésre álló hely teljes kihasználására kell törekedni, mivel a túlzottan kis sugarú íven való megfordulás ugyancsak egyensúlyvesztést okozhat.
- Az egy íven történő megfordulást **követően kúpokból kialakított 8 m hosszú és 1 m széles folyosón kell áthaladni, maximum 1m/s sebességgel.** Ez a feladatrész első sebességi fokozatban is igényli a tengelykapcsoló használatát.  
Ügyelni kell arra, hogy a vizsgáló tekintete ne a folyosót alkotó kúpokra, hanem a folyosó középvonalában elhelyezkedő távolabbi pontra irányuljon.
- A folyosóból kiérve a járművet gyorsítani kell annyira, hogy a második sebességi fokozat kapcsolását követően **rángatásmentesen tudjon továbbhaladni.**  
Túlzott sebesség elérése nem célszerű, mert akkor a célmegállás csak a veszély határát súroló fékezéssel oldható meg.
- Ezt követően a járművel **célmegállást kell végrehajtani** úgy, hogy az első kerék a négy kúppal kijelölt területen belül, a megállás helyét jelző vonal előtt legyen.  
A célmegállás végrehajtása során törekedni kell arra, hogy a **jármű lassítása a hátsó fékkel már az irányjelzés adása közben megkezdődjön és az utolsó pár méteren mindkét fék igénybevételével történjen.**



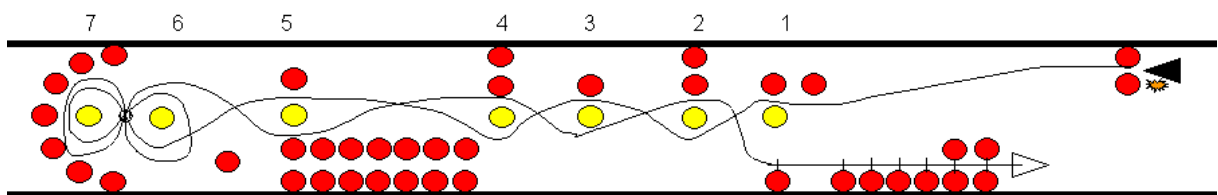
- A járművet „0” sebességi fokozatba kell kapcsolni, majd leszállva körbe kell tolni a kiindulási helyre a 2. feladat végrehajtásához.  
Vannak olyan járművel, amelyeknél álló helyzetben csak igen nehezen, vagy egyáltalán nem lehet a „0” sebességi fokozatot kapcsolni. Ezeknél ajánlott ezt a műveletet még gördülés közben elvégezni.  
A nagyobb járművek esetében (A és  $A_{PAV}$ ) célszerű leszállás előtt a járművet oldaltámaszra engedni, majd a leszállást követően stabilan fogva a jármű tömegének megfelelő óvatossággal kezdeni meg a körbetolást.

*A feladat végrehajtása során (az elindulástól a megállásig) a lábat letenni, kúpot érinteni, vagy feldönteni, illetve a pálya területét elhagyni nem szabad. Az irányváltatások veszélytelenségéről minden esetben kellő körültekintéssel kell meggyőződni. A körültekintés akkor megfelelő és biztonságos, ha a tervezett irányváltatásnak megfelelő oldalon látómezőnk szélében járművünk hátulja is érzékelhető.*



## 2. feladat: Gyors manőverezés

- A feladat végrehajtásához a vizsgázó **becsatolt bukósisakban, az indulási vonalnál, járó motorú járművön ülve várja a vizsgabiztos jelzését.** Szabályos irányjelzést csak elinduláskor kell adni.



- Az úttest felezővonalában elhelyezett kúpok (7 db) között kell az **5. kúp elhagyásával a jármű döntögetésével haladni, majd a 6. és 7. kúp között két „nyolcast” leírva a kúpok jobb oldalán visszafelé haladni.**  
A feladat végrehajtási sebessége száraz úton 15 – 20 km/h, nedves úton 15 – 20 km/h.. Mivel ez célszerűen a 2. sebességi fokozatban történhet, törekedni kell arra, hogy az elindulást követően, már az első kúp elérése előtt a jármű 2. fokozatban haladjon. Amennyiben ez nem így történik a sebességváltás elvonhatja a figyelmet a manőverezésről.
- A pálya végén a **„nyolcas” végrehajtásához** – ha rángatás mentes haladás ezt szükségessé teszi – nyugodtan vissza lehet kapcsolni 1. fokozatba. Ennél a feladat részénél a rendelkezésre álló hely teljes kihasználására kell törekedni, mivel a túlzottan kis sugarú íven való fordulás egyensúlyvesztést okozhat. Vigyázni kell – különösen nagy teljesítményű járművek (**A** és **A<sub>PÁV</sub>**) esetében - a gázkar finom kezelésére. A feladathoz az előírtnál nagyobb sebesség választása a jármű feletti uralom elvesztéshez, részfeladat kihagyáshoz, a pálya elhagyásához, esetleg balesethez vezethet.
- A feladat az 1. feladatnál már megismert **célmegállással végződik.** Eltérés viszont, hogy itt nem szükséges az irányjelzés, s így a lassításhoz mindvégig mindkét féket használni kell.
- **A megállást követően a járművet „0” sebességi fokozatba kell kapcsolni, majd leszállva körbe tolni a kiindulási helyre a 3. feladat végrehajtásához.**

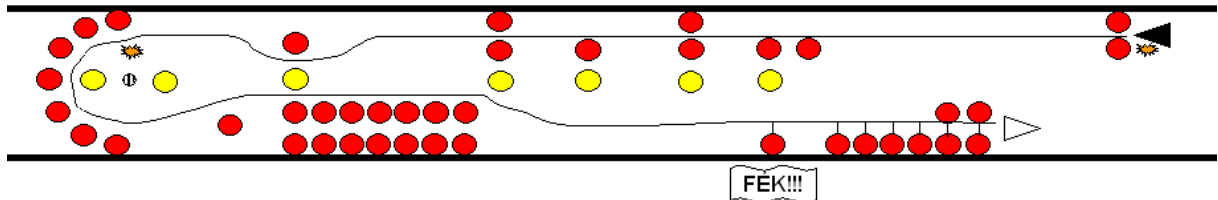
A nagyobb járművek esetében (**A** és **A<sub>PÁV</sub>**) célszerű leszállás előtt a járművet oldaltámaszra engedni, majd a leszállást követően stabilan fogva az adott jármű tömegét figyelembe véve kezdeni meg a körbetolást.

*A feladat végrehajtása során (az elindulástól a megállásig) a lábat letenni, a kúpot érinteni vagy feldönteni, illetve a pálya területét elhagyni nem szabad.*

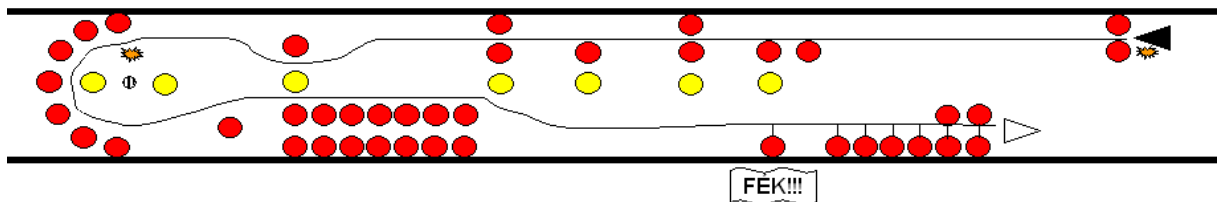


### 3. feladat: Intenzív fékezés

- A feladat végrehajtásához a vizsgáló **becsatolt bukósisakban, az indulási vonalnál, járó motorú járművön ülve várja a vizsgabiztos jelzését.** Ennél a feladatnál szabályos irányjelzést elinduláskor és a pálya végén az egy íven történő megforduláskor kell adni.



- A feladat végrehajtása során egyenes menetvonalon haladva száraz úton 30 – 35 km/h, nedves úton pedig 20 – 25 km/h sebességet kell elérni.  
Száraz úton érdemes a 3. sebességi fokozati felkapcsolni, amennyiben a jármű rángatásmentesen tud az adott sebességi tartományban haladni.  
Nedves úton viszont – az előírt kisebb sebességi miatt – csak a 2. sebességi fokozatig érdemes felkapcsolni.  
Arra kell törekedni, hogy a jármű intenzív gyorsítással minél rövidebb útszakaszon érje el a megkívánt sebességet. Természetesen a hátsó kerék kipörgését, illetve az egy keréken való motorozást mindenképpen kerülni kell.
- Az egy íven történő megfordulás helyéhez közeledve kellő időben kell lassítani, majd szükség szerint visszakapcsolni (a jármű sajátosságainak megfelelően), majd **körültekintést és szabályos irányjelzést követően megkezdeni a megfordulást.** Mindenképpen még az ívbe történő behaladás előtt kell a jármű sebességét a megforduláshoz szükséges mértékben csökkenteni, majd az íven folyamatos enyhe házadással végighaladni.
- Az ívből kihaladva gyorsítással és felkapcsolással **ismét el kell érni a feladat végrehajtásához előírt sebességet.** Itt az elindulást követő útszakaszra leírtakat kell értelemszerűen alkalmazni.



- A szakasz végén a fékezés kezdetét jelző vonaltól és jelző kúptól **kezdve intenzív fékezéssel kell megállítani a járművet** a megállás helyét jelző vonal előtt, azaz 12 méteren belül. Ezt a feladatrészt mindkét fék együttes használatával kell megoldani. Fontos elkerülni – különösen nedves útburkolat esetén – bármelyik kerék állóra fékezését (blokkolását). Mivel a megállást ennél a feladatnál nem kell irányjelzéssel jelezni, minden figyelmet a fékezésre lehet és kell összpontosítani.  
A fékezés megkezdésével egyidőben célszerű a tengelykapcsoló kart behúzni. Egyrészt azért, mert a motorfék hatása ebben a sebességi tartományban minimális, másrészt pedig így megelőzhető a jármű motorjának „lefulladásá”.
- **A megállást követően a járművet „0” sebességi fokozatba kell kapcsolni, majd leszállva eltolni a pályáról.**

*A feladat végrehajtása során (az elindulástól a megállásig) a lábat letenni, a kúpot érinteni vagy feldönteni, illetve a pálya területé elhagyni nem szabad.*



***MINDHÁROM FELADAT VÉGREHAJTÁSA SORÁN NAGYON FONTOS, HOGY HA VALAKI ELVESZTI AZ AURALMÁT A JÁRMŰ FELETT, INKÁBB TEGYE LE A LÁBÁT ÉS ÁLLJON MEG, MINTHOGY A „LEHETETLENT” MEGKÍSÉRLEVE BALESETVESZÉLYNEK TEGYE KI MAGÁT!***



