

Vezetéseméleti Mindentudó 1.

Emberi tényezők

Látótér: A mozdulatlan szemmel előttünk látott tér. Kiterjedése vízszintes síkban kb. 180°

Holt tér: A kocsni környezetének az a része, amit a vezető nem lát be, a szemével nem érzel.

perifériás látómező

A látótér részei, jellemzői:

éles látás mezeje

A tárgyak színét, távolságát, sebességét rosszul becsüljük meg, de az erős fény kevésbé vakít.

Pontos a tárgyak felismerése, de az erős fény jobban vakít. A szem a sötétbe lassabban alkalmazkodik.

A tárgyak láthatóságát befolyásolja:

- a szemünkbe jutó fény mennyisége

- a kontraszthatás (tárgyak környezetétől való elütése)
(emiat a kék színű autókat távolabbinak látjuk, mint a sárgákat)

- nagy sebességgel a távoli tárgyak képe éles, a közelié elmosódik

Vezetés közben a helyes **megfigyelési taktika:** tekintetünket vezessük végig azon a pályán, amelyen haladni szeretnénk, de a teljes környezet megfigyelését csak tekintetünk vándoroltatásával érhetjük el.

Figyelem! A távolságot rendszeresen túlbecsüljük, a sebességet pedig alábecsüljük.

	Észlelés	Cselekvés	Megállás
	F É K T	Á V O L S Á G	F É K Ú T
	Reakcióidő		
50 km/h:	7 - 10 m	15 m	
100 km/h:	14 - 20 m	60 m	
150 km/h:	28 - 40 m	135 m	

Tápadási tényezők:
száraz aszfalt 1x
nedves kockakő 2x
jeges úton 6x

A reakcióidő értéke átlagosan 0,5-0,7 mp

Ezt az értéket **megnöveli** az alkohol, bizonyos gyógyszerek, a fáradtság, az idegesség, a zaj, a figyelem megoszlása (dohányzás, rádiótelefon) stb.

Fékkészenlét: a vezető a gázpedálról fékpedálra helyezi a lábát, és így figyel az esetleges akadály felbukkanását.

A sebesség növekedésével a fékút négyzetesen növekszik!

A fékkészenlégi idő értéke személygépkocsinál 0,2 mp. (A fékpedál érintésétől a fékhatás létrejöttéig eltelt idő)

Ha a két jármű fékútja azonos, a legkisebb követési távolság a reakció idő alatt befutott út lehet.

De lakott területen kívül célszerű, ha ez az érték legalább 2 másodperc.

Féktávolságon belül a járművet nem lehet megállítani, de egy baleset az akadály kiküldésével elkerülhető!

Autós fizika, a gépjármű és az út kapcsolata

Gyorsulás: az időegység alatt bekövetkező sebességváltozás

Sebesség és erő (fékezési, centrifugális, mozgási energia) között mindig négyzetes összefüggés van

A csúszósurlódási erő a mozgás irányával ellentétesen hat

A gépkocsiban ülő utasok teste a tehetetlenségi erő hatására fékezéskor előrelendül. Az erő nagysága a lassulás mértékétől függ.

Fékezéskor a gépkocsi első tengelyterhelése növekszik, a hátsó tengelyterhelése csökken, így ez könnyebben csúszhat meg.

Első kerék megcsúszása esetén a jármű irányíthatatlanná válik, a hátsó kerék megcsúszása esetén ellenkormányzással a jármű irányítható.

A forgatónyomaték az erő és az erőkar szorzata

A tapadó erő nagyságát a jármű súlya, a felület nagysága és a tapadási tényező határozza meg. A kerékterhelés növelésével nő a tapadási tényező.

Az elérhető vonóerőt a meghajtott kerekek és a talaj között ébredő tapadóerő határozza meg.

A leghatásosabb a fékezés, ha az összes kerék gördülve fékeződik és csak kismértékben csúsznak meg.

A csúszó kerekek elvesztik ellenállásukat az oldal-erőkkel szemben

A vízencsúszás a gépkocsi sebességétől, a vízréteg vastagságától, és a gumiabroncsok futófelületének kopottságától függ.