

A keréknyomok fontossága gépjármű balesetek kivizsgálásánál

A gépjármű-baleseti jelentés egyik fontos részlete a helyszínrajz elkészítése. Célszerű a vázlatot 1:100-as mértékben felvenni, hogy ezáltal a részletek jól kidomborodjanak. A vázlaton igen lényeges a különböző keréknyomok pontos feltüntetése. A fékút adatai a felelősség megállapításánál döntő fontosságúak, mert nagyságából — számítással — a gépkocsi sebessége könnyen megállapítható.

A továbbiakban a gépkocsivezetőknek gyakorlati támogatást kívánok adni a különböző keréknyomok felismeréséhez és helyes értékeléséhez.

A mozgó gépkocsi után az úttestre rajzolandó keréknyomok vizsgálatánál különbséget kell tennünk: rendes keréknyom (a menet nyoma), csúszónyom és farolási nyom között.

A haladó gépkocsi után maradó nyomot keréknyomnak nevezzük. Ez a nyom gépkocsiknál a gumiabroncs futófelülete, láncaltpas járó műveknél pedig a lánc tagok nyoma. A nyomok a jármű egyenes vonalú mozgásakor mind a jobb, mind a bal oldalon lévő kerekek után egyformák és egyenlő erősségűek. Az egyszerű keréknyomot többnyire nehéz felismerni, sokszor nem is lehet. (A nyom erőssége függ az úttest állapotától, nedves, száraz út, stb.-ktől.)

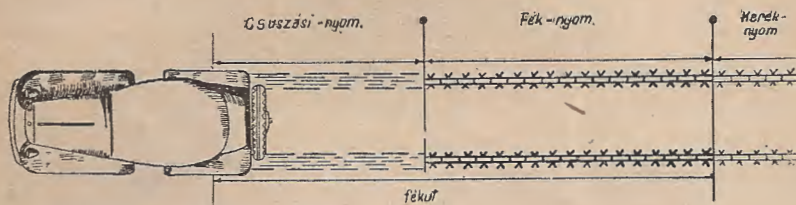
Más a helyzet kanyarvételkor. Ilyenkor mindig a külső kerék nyoma erősebb, a fellépő centrifugális erő következtében. (Tudjuk, hogy ez az erő oly nagy lehet, hogy kanyarban képes a gépkocsit fel is borítani!) A kanyarban haladó gépkocsi keréknyomai nem fedik egymást, mert a hátsó kerekek kisebb körívben futnak, mint az első tengely kerekei. Ez esetben tehát kettős nyomot láthatunk.

Határozottabban felismerhető az úgvnevezett féknyom. A féknyoma fékberendezés működtetésére jelentkezik, mely már sokkal erősebben nyomódik az úttestre. Nyoma a gépkocsi teljes megállásáig tart, feltéve, ha a megállásig a kocsikerekei mind gördülnek.

Ha a kerekek gördülése megszűnik, a fék a kerekeket rögzíti (blokkírozza), csúszási-nyom keletkezik. Csúszáskor a gépkocsi kerekének futófelülete a nyomból már nem ismerhető fel. Helyette változó erősségű, egybefolyó csúszási csík, azaz csúszási nyom látható.

A blokkírozással történő fékezés nem helyes. A gépkocsi ilyenkor legtöbbször hosszabb utat tesz meg a megállásig és

közben a farolás veszélye is fennáll. A legkedvezőbb fékhatást akkor érzük el, ha a kerekek nem csúsznak. A legjobb fékbeállítás az, amelynél mind a négy kerék fog, de úgy, hogy a gépkocsi különböző terhelésénél és sebességénél először az első kerékpár blokkirozzon és a hátsó, mivel még gördülésben van — irányító befolyását az elsőre gyakorolhassa.



A vázlaton oly helyzetet ábrázoltam, ahol a gépkocsi a teljes megállásáig fék és csúszási nyomokat is hagy maga után. Az egyes nyomokat a valóságnak megfelelően, figyelemmel az erősségükre, igyekeztem kidomborítani.

A nyomokból meg lehet határozni a fékutat. Ez alatt az a távolság értendő, melyet a gépkocsi a fékezés pillanatától a teljes megállásig megtesz. Tehát a vázlaton feltüntetett esetben a féknyom és a csúszási nyom együttesen képezi a fékutat.

Az esetben, ha száraz úttesten csak egyes kerekek után látunk csúszási nyomokat, ez annak a jele, hogy a fékrendszer nincs kiegyenlítve. A kerékfékek egyenlőtlenül működtek, a műszaki hiba megállapítható.

Gyakran találkozhatunk farolási nyomokkal is. Ezeknek a fékezéshez nincs közük. Könnyen felismerhetők, szabálytalanok és a farolást előidéző októl függően erősebben, vagy gyengébben rajzolódnak az úttestre.

Röviden igyekeztem azokat a minimális tudnivalókat összefoglalni, amelyekre minden honvéd gépkocsivezetőnek szüksége van. Ezek ismerete nélkül nem lehet megbízható bal-eseti jelentést készíteni.

A gépkocsi fékezésének, csúszásának, gördülésének kérdésével azért is kötelességünk bővebben foglalkozni, hogy vezetéstechnikai ismereteinket állandóan bővítsük.

A baleseteink legnagyobb részét a vezetéstechnika hiányos ismerete okozza. Vezetőink nem tudják, hogy a nagy sebességek milyen következményekkel járhatnak. Aki baleseti vizsgálatokkal foglalkozott, jól tudja, hogy a balesetek számának csökkentése elsősorban a műszaki tudás emelésével érhető el.