

NAGYOBB BIZTONSÁG ÉJJEL

A balesetek keveredés kockázata éjjel két-háromszorosa a nappalinak. A tompított fény távolsága általában nem több, mint 40-50 méter, a távolsági fényszórót pedig gyakran lehetetlen használni. Bármilyen, a látótávolságot növelni képes eszköz jelentős mértékben csökkenteni tudná az éjszakai balesetek számát. Olyan fényszóró, ami nem vakítaná a szembejövőt, radikális változást hozna a jelenlegi helyzetben. Az eddigi kísérletek szerint mindez az ibolyán túli fényt kibocsátó lámpával (Ultravioleta fény) érhető el. Az UV fény nem vakítja a szemből jövőt, azonban ha fluoreszcens tárgyra esik e sugárnyaláb, látható fény verődik arról vissza. Ideális volna, ha valamennyi jelzőtábla és útburkolati jel fluoreszcens bevonatot kapna. Ma már számos olyan „tárgy” mozog a közúton, ami UV fényben fluoreszkál; ilyenek azok a gyalogosok és egyéb úthasználók, akik kotton alapanyagú ruházatot, vagy harisnyát használnak.

Jól ismert, hogy a Volvo és a Saab gépkocsik hosszú évek óta fel vannak szerelve különféle speciális lámpákkal. Ezek többségének használata azonban a tompított fényszóróval együtt tilos, mert vakítják a szemből jövő vezetőt. Sajnos az a helyzet, hogy csak a szemből jövő vakításának árán láthatunk jobban. Ennek elkerülésére szigorú nemzetközi szabványokat dolgoztak ki a világító szerkezetek minden részegységére. E normáknak való megfeleléseget a részegységek bevizsgálását tanúsító nemzetközi jelzések tanúsítják.

A szakemberek viszont már régen foglalkoznak annak a kérdésnek a megválaszolásával, hogy miként lehetne jobb látással a biztonságot növelni anélkül, hogy vakítanának a

szemből jövőt. A kutatási tapasztalatok azt mutatják, hogy akkor van éjjel a legnagyobb baleseti veszély, ha két, egymással szembe tompított fényvel közlekedő jármű mintegy 30-70 m-re van egymástól. (A pontos távolság elsősorban az út szélességének és az időjárási viszonyoknak a függvénye.) Ha ilyenkor valamilyen kivilágítatlan tárgy van előttük, azt képtelenek észrevenni. Különösen nagy a veszély akkor, ha ez a „valami” az úttest közepe táján van, hiszen a vakítás minimalizálására a tompított fény az úttest jobb oldalára van irányítva. Más szavakkal: meg nem világított úton a szemből jövő járművel való találkozás előtt néhány méter hosszon csaknem teljesen vakon vezetünk.

A legkiválóbb technológiával készített, a legtükrösebb tompított fény sem világíthat 75 méternél tovább a jármű előt. Volt olyan elképzelés, amely szerint polarizált fényt kellene használni, a biztonság növelése érdekében. Az e téren végzett kutatások régóta folynak, s a mai napig nem érték a végére. Ezért is született döntés arról, hogy kísérleteket kezdene az UV fényszóróval, ami lehetővé teszi a jobb látást a szemből jövők vakítása nélkül. Az eddigi kísérletek megerősítették azokat a számításokat, amelyek szerint a fluoreszkáló tárgyak láthatósági távolsága a normál tompított fényszóróéhoz képest, az UV lámpa használatá esetén megkétszereződik. A fluoreszcens anyagokat tartalmazó tárgyaknak az UV fény hatására igen jelentősen megnő a kövületükhöz képest a kontrasztjuk. A fluoreszcens színek speciális hullámhosszakon verik vissza a feléjük kibocsátott fényeket, ez egyben azt is jelenti, hogy azok is jól láthatják ezeket a színeket, akik-

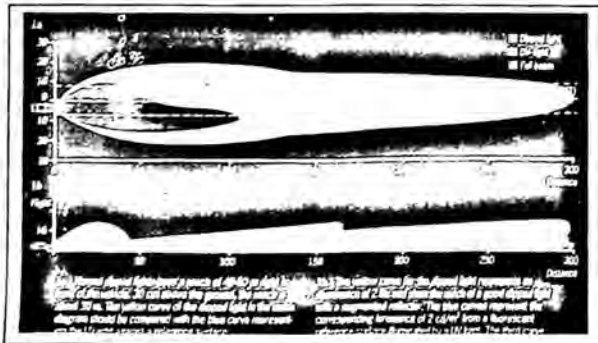
nek színérzékelésükkel nehézségeik vannak. Az emberi szem érzékenységi küszöbe normális esetben 2 lux, ami a szembejövő jármű vakításának hatására 5 luxra emelkedik. Az ábrán a sötétebb mező reprezentálja azt a zónát, ahol az UV fény a 2 cd/m² fénysűrűséget garantálja. Ez tehát mintegy 160-170 m távolság, ami természetesen lényegesen kevesebb, mint egy jó fényszóróval elérhető 300 méteres látótávolság. Az is ismert, hogy a tompított fény kb. 30 méter távolságban mintegy 30 cm-re van az útfelelül felett, ezért a jelzőtáblákat csak a gyenge, szórt fény érheti el. Az éjszakai közlekedésben különösen nagy veszélynek vannak kitéve a gyalogosok, de az UV fény az ő ruhájukról még idejében verődik vissza. Nem verődik vissza a vízcspepekről, így párák, ködök, hóeséses időben is hasznos. Még a hóval takart burkolati jelek és jelzőtáblák is láthatóbbá válnak.

Természetesen nehéz megbecsülni, vajon mennyi balesetet lehetne megelőzni azzal, ha valamennyi gépkocsit ellátnánk ilyen készülékkel. Az azonban valószínűsíthető, hogy az éjszakai balesetek aránya — a forgalom nagyságához képest — a nappali szintre csökkenne.

Az UV lámpa hatástalan maradna annak a gyalogosnak az esetében, aki sötét színű, tisztagyapjú ruhát visel, és nem jelentene sokat a kivilágított utakon sem, de a jó útmegvilágítás a balesetek számát 30-65 %-kal csökkenti(!). Ha feltételezzük, hogy az UV lámpa az éjszakai balesetek számát megfelelően, (tudjuk, hogy az éjszakai balesetek száma 2-3-szorosa a nappalinak) akkor világos: e lámpával az éjszakai balesetek rátája legfeljebb 1,5-2-szerese lenne a nappalinak. Ez pedig svéd viszonyok között azt jelentené, hogy gépkocsinként 500 svéd korona baleseti költséget lehetne megtakarítani.

Egyébként az UV fénynek több fajtája van, egy részük veszélyes az emberi egészségre, de a kutatócsoport ezt is tekintetbe vette. Ez a fényszóró hasznosabbnak tűnik, mint a sok év óta kísérletezés alatt álló polarizált, vagy infravörös fény. A berendezés természetesen nem csak a közúti közlekedésben, hanem a vasútknál és a hajózásban is felhasználható.

*Kivonat a Volvo Technologi Report
1990-es számából
Irk Ferenc*



Megalakult a Veszprém-megyei Gépjárművezető-képző Magánoktatók Szövetsége.



Februárban megtartott alakulóülésükön a következő célokat fogalmazták meg:

— Veszprém megye magánoktatóinak érdekképviselete
— az oktatás színvonalának emelése érdekében továbbképzések szervezése

— a magánoktatók közötti együttműködés segítése, a szakmai viták kezelése

— kapcsolattartás a Közlekedési Főfelügyelet, a megyei Közlekedési Felügyelet és más társszervezetekkel

— a szükséges szakmai és jogi információk megszerzése

— sport és kulturális rendezvények szervezése.

Az egyesület megalkotta és elfogadta alapszabályát, bejegyeztette magát a Veszprém megyei Bíróságon és háromtagú vezetőséget választott.

Elnök: Nagy Attila, vezetőségi tagok: Forintos Sándor és Pintér József okatók.

3,90 SAKL Veszprém auto koulu



Az AUTOKOULU a Finn Autósiskolák Szövetségének (SAKL) folyóirata. Északi nyelvekronaink Izléses kiadványa többnyire a járművezető-képzés és a vizsgáztatás új rendelkezéseit közli, de nagy teret szentel az autógyárak új típusainak bemutatására is. A lap főszerkesztője Urpo Viheraara a szövetség főtükára, Európában hírnű, ismert szakember, többször járt Magyarországon is. A szaklap nagyon sok autógyár támogatását élvezi, bizonyították ez annak, hogy az oktatás, a tanulócsokik kitűnő reklámhordozók.

A CIECA a Vizsgabizottságok Nemzetközi Szervezete április végén tartja 25. Konferenciáját az angliai York-ban.

Fontosabb napirendi témák:

— Új elméleti vizsga és a központi számítógépes feldolgozás Belgiumban

— A járművezető-képzés helyzete Svédországban

— Vezetői engedély, vizsgáztatás, képzés az Európai Közösség aspektusából

Az INTER-AGAM a közlekedésre nevelés felépítésére alapuló nemzetközi munkacsoportja (melynek a magyarok is tagjai) május elején, a hollandiai Best-ben tartja soronkövetkező megbeszélését.

Mindkét nemzetközi eseményen magyar szakemberek is részt vesznek.

BÉLYEG ÉS AUTÓ

Bissau-Guinea köztársaság Nyugat-Afrikában. Eredetileg portugál gyarmat volt, első bélyegei "GUINÉ" felülbélyegzessel jelentek meg 1880-ban. Függetlenségét 1973 novemberében kiáltották ki, hivatalos nyelve ma is a portugál, fizetőeszköze a peso. 1984-ben egy szép autótörténeli bélyegsort bocsátottak ki, öreg autók színes ábrázolásával.

Az 5 peso címletű bélyeg képen az 1928. évi amerikai Duesenberg, a 8 peso-s címleten az 1932. évi MG Midger, a 15 peso-s bélyegen az 1928. évi Mercedes látható. A 20 peso névértékű bélyegen az 1928. évi Bentley versenygépkocsi látható, a 24 peso-s bélyegkép az 1929. évi Alfa Romeót ábrázolja. Az Alfa Romeo már 1913-ban sebességével tűnt fel és az 1920-as évek közepén robbant be az élmezőnybe, amikor János Viktor — (Vittorio Jano) — magyar származású konstruktor a Fiat gyárból az ALFA céghez szegődött. Végül a 30 peso címletű bélyeg képen az 1932. évi Datsun gépkocsi látható, a japán gyár 1922-ben kezdte meg termelését, — 1949-től a Nissan Motor Co.Ltd-hez tartozik. (-Joy-)

