

A gyalogosok védelme

Bár a közúti biztonság jelentős mértékben javult az elmúlt években, de a gyalogosok védelme megőrzésének érdekében csak az utóbbi időben kezdődtek meg a komolyabb fejlesztések. A modern gépjárművekbe beépített vezetéstámogató rendszerek már képesek kivédeni a hirtelen fellépő vészhelyzeteket, mint például, amikor hirtelen elénk ugrik egy szarvas, vagy ha egy elhibázott manőver miatt az úton kell tartani az autót. Ugyanakkor a hosszú, monoton utazások során fáradó sofőr figyelmetlenségeit is képesek kiküszöbölni. Ilyen lehet a holtterfigyelő rendszer, a sávtartó/távolságtartó automatika, az útburkolati jeleket, közlekedési táblákat figyelő kamera, sőt lassan már elérkezünk a robotpilóták korába. Ezeknek a támogatási rendszereknek, a légzsákoknak és a különböző energiaelnyelő rendszereknek köszönhetően az utasok nagyon jól védve vannak egy-egy baleset során, azonban a gyalogosokat tekintve már nem ennyire biztató a helyzet. Az idei évtől megváltozik az Euro NCAP minősítési rendszere: az autóknek legalább egy vezetéstámogató rendszerrel kell rendelkezniük a legjobb, ötcsillagos minősítés megszerzéséhez, 2016-tól pedig kötelezővé válik a széles körű gyalogosvédelem, mind a vezetőt támogató rendszerekben, mind a gépjárművek külső kialakításában. Mellőzik az éles peremek és sarkok kialakítását, és mellőzni kell az olyan kinyúló alkatrészeket is, mint az emblémák vagy szegélyek. Ezeknek az intézkedéseknek a célját a sérülések kockázatának minimumra történő csökkentése jelenti, ahol az „érintkező zónák” a lehető leg rugalmasabban vannak kialakítva.



Ezért egyre több autógyártó előírja modelljeiben a vezetéstámogató és a gyalogosvédelmi rendszereket. Európában a közlekedési balesetben elhunytak 14%-át teszik ki a gyalogosok, az Egyesült Államokban 12% ez az arány, Kínában viszont a halálos közlekedési balesetek áldozatainak 25%-a a gyalogosok közül kerül ki. Ilyen gyalogosvédelmi rendszer, mely gyalogoselütés esetén automatikusan megemeli a motorháztetőt, hogy a gyalogos sérülésének a veszélyét a minimálisra csökkentse. Balesetnél a rendszer automatikusan kiold egy mechanizmust, ami megemeli a motorháztetőt. Az emelőszerkezet a jármű mindkét oldalán megtalálható. A motorháztető megemelésével deformációs utat nyerünk egy baleset során, ezzel a gyalogossal történt ütközéskor keletkező energiát lassan leépíti, így minimalizálva a sérülés súlyosságát. Ezt a rendszert továbbfejlesztve hozták létre a szélvédőre és a motorháztetőre boruló légzsákokot.

A DEKRA mára létrehozott egy új ultramodern tesztet, a DEKRA

Automobil Test Centert (DATC). Az új teszt egy hídra szerelt bábu segítségével teszi próbára a biztonsági rendszereket. A különböző bábuk segítségével lehet szimulálni a mozgó gyalogosokat. Függetlenül attól, hogy egy felnőtt vagy gyerek, hogy az ember sétál vagy fut. Ezen túlmenően, a híd karja 180 fokban elforgatható, ezáltal sokféle konfigurációban lehetséges szimulálni a különböző viselkedési formákat. A teszt során megfigyelhetők a becsapódási adatok, mint a becsapódási sebesség, a becsapódás helye 0,5 mm-es pontossággal, illetve a test ütközés utáni pályája, esetleges sérülései. A szakértő szervezet 2009-ben alapította a munkacsoportot, melynek területe az első védelmi rendszer, amelyben az európai autógyártók, a Federal Highway Research Institute és a biztosítási ágazatok is részt vesznek. A munkacsoport célja a balesetek elkerülése, a technológiai haladás és így a közúti közlekedés biztonságának a javítása.

(SIMON ROLAND)