



Dispozitiv pentru exersarea controlului în cazul supravirării

CURBE (NE)PERICULOASE

ÎN SIGURANȚĂ PE VIRAJE. Desprinse direct din tehnica pilotajului, metodele de control ale celor mai periculoase fenomene întâlnite pe șosea ne sunt explicate de Daniel Ungur, pilot și instructor al Napoca Rally Academy.

Conducătorul automobilului presupune din start asumarea unor riscuri. Esențial pentru o conduită preventivă corectă și completă nu este să evităm mereu situațiile care pot genera evenimente neplăcute – ceea ce ar fi ideal –, ci să știm ce să facem sau cum să acționăm corect atunci când ne confruntăm cu un astfel de eveniment. De altfel, acesta este și scopul serialului nostru realizat împreună cu Napoca Rally Academy, și anume prevenirea, dar mai ales evitarea corectă și contracararea situațiilor nedorite. Pentru că, dacă în linie dreaptă toți sun-

tem șoferi, priceperea se vede cu adevărat doar pe viraje.

În interminabila serie de situații ce pot genera accidente, fenomenele de sub- și supravirare sunt printre cele mai întâlnite.

Factorii care pot duce la derapajul mașinii, respectiv ieșirea de pe drum sau intrarea pe contrasens în momentul negocierii greșite a virajelor, sunt multipli și încep cu pregătirea necorespunzătoare a mașinii – anvelope inadecvate, presiuni greșite în pneuri, probleme la transmisie sau direcție – și se încheie cu o largă paletă de greșeli ale șoferului mai puțin experimentat, care fie nu apreciază corect viteza de aborda-

rea a curbei, traiectoria mașinii pe viraj, distanțele de frânare, inerția mașinii - care crește direct proporțional cu viteza- condițiile meteo sau calitatea suprafeței de rulare. Din păcate, astfel de fenomene pot apărea oricând, iar mai devreme sau mai târziu, fiecare șofer se va confrunta cu unul dintre ele sau cu ambele. Și, chiar dacă automobilele moderne sunt echipate cu sisteme electronice de tip ESP, există o limită peste care nici chiar acestea nu își mai fac simțită eficiența. De aceea, evitarea sau reducerea consecințelor ține, în principal și în cele din urmă, doar de cel aflat la volan.



„Chiar dacă automobilele moderne sunt echipate cu sisteme de control ale tracțiunii, o pregătire minimă a șoferului în ceea ce privește controlul mașinii este indispensabilă.”

DANIEL UNGUR
pilot și instructor NRA



Controlul supravirării

Supravirarea indică un derapaj al părții posterioare, care, dacă nu este corectat în timp util, conduce la răsucirea mașinii, așa-numita poziție cap-coadă. Această situație poate fi pricinuită de o frânare în momentul parcurgerii unui viraj sau, în cazul unui autovehicul cu propulsie spate ori fără dispozitive de control ale tracțiunii, la accelerări violente.

Supravirarea mai apare la intrarea în viraj cu viteză prea mare în cazul în care se virează mai mult în raport cu raza curbei și se accelerează excesiv, indiferent de tipul tracțiunii mașinii.

Daniel Ungur apreciază că „supravirarea poate fi corectată prin contravirare - adică volanul trebuie rotit în aceeași direcție cu derapajul părții posterioare- și cu eliberarea pedalei de frână dacă aceasta a generat derapajul. În cazul mașinilor cu tracțiune față sau integrală, există posibilitatea ca, prin utilizarea dozată a accelerației, să se reducă mai rapid efectele derapajului. În cazul unui automobil cu propulsie spate care a derapat ca urmare a unei accelerări bruște, trebuie să se contravireze și să se elibereze accelerația.”

Controlul subvirării

Subvirarea apare atunci când autovehiculul are tendința de a merge drept, ceea ce înseamnă practic pierderea controlului asupra direcției. Urmarea este că automobilul intrat în subvirare va avea nevoie de o rază mai mare de parcurgere a

virajului. „În acest caz, soluția este eliberarea accelerației, ceea ce va genera un transfer al greutății spre față, iar pneurile își vor recăpăta aderența. Iar dacă s-a exagerat cu rotirea volanului, mișcarea unghiului de bracare va face ca partea anterioară a mașinii să își

recapete direcționalitatea. În cazul acestui fenomen întâlnit mult mai frecvent, manevrele pe care șoferul trebuie să le facă pentru reducerea consecințelor sunt aceleași indiferent de tipul de tracțiune.”

apreciază Ungur. TEXT: ADRIAN DRĂGAN, DANIEL UNGUR. FOTO: NRA

Exemplificarea comportamentelor sub- și supravirator în viraj

