

A közlekedés biztonságát fokozó jármű visszatartó elemek európai normatívája

Az Osztrák Mérnökök és Építészek Egyesületének kezdeményezésére a Közlekedéstudományi Egyesület szervezésében 2004. június 22-én tartott félnapos ankéton mintegy 85 érdeklődő hazai szakember vett részt.

Az 1998-ban kiadott és hazai MSz EN 1317 szabványként 2001-ben megjelent előírás-sorozatot készítő CEN Testület TC 226 WG 1 csoportjában dolgozó Dr. Herwig Hansdorf miniszteri tanácsos, a bécsi szakminisztérium korábbi vezető munkatársa a szabványelőkészítés elméleti megfontolásait – a járműmozgás hevességét jellemző ASI (Acceleration Severity Index) súlyossági mutató és a THIV (Theoretical Head Impact Velocity) a fej elméleti ütközési sebessége mutatók kialakításának figyelembe vett korábbi vizsgálatokat – részletezte.

Példákat mutatott be a szabvány gyakorlati alkalmazására, melynek során hangsúlyozta, hogy a jármű visszatartó rendszerekkel szemben egyrészt az ütköző személygépkocsiban ülők másodlagos sérüléseiből eredő végzetes kimenetelű következmények minimalizálása, másrészt az ütközésben résztvevő várható súlyú, -sebességű, -ütközési szögű nehézjárművel szemben mutatott visszatartó képesség a követelmény. A kérdésekre adott válaszában kiemelte, hogy a két követelmény közti súlyozás ma még a konkrét útszakaszra vonatkozó döntést meghozó szakemberek felelőssége.

A TÜV SÜD Group bemutatkozása során a jelenlevőkkel részletesen ismertették a müncheni székhelyű, de Bécsben is telephellyel rendelkező, EN követelmények szerint akkreditált szervezet által kifejlesztett egyedülálló szabadalmat – az „Electronically Controlled Vehicle” Crash rendszert – amely biztosítja a törésteszt során alkalmazott jármű pontos hossz- és keresztirányú vezetését, sebesség szabályozását és természetesen a szabványos mérések és vizsgálatok végrehajtását. A rendszer mobilizált, egy nap alatt telepíthető, így akár hazai törésteszt végrehajtására is lehetőség van!

Az előadó – Norman van Oudtshorn – a kérdésekre adott válaszában elmondta, hogy a magyar elképzelésekkel szemben Németország, Ausztria és Olaszország számára 7 cm-es kiálló szegélyhez alkalmazott visszatartó elemeket tesztelnek, melynek során hangsúlyosan veszik figyelembe az ütközés során a hídszerkezetre ható többlet-igénybevételeket.

A hazánkban mintegy 15 éve alkalmazott USA New Jersey profilú betonfal felfogó rendszerek egyik gyártója – a Delta Block Európa – és magyar leányvállalata képviselői a terméklistát és az európai szabvány szerint elért teljesítményfokozataikat ismertették. Kiemelendő az Európában újszerű mindössze 17 cm vastagságú vasbeton rendszerű pengefal konstrukció és hidakon való alkalmazására kifejlesztett és engedélyezett fal – mindkettő a szabvány szerinti H4b teljesítőképességre minősítve.

A németországi Aschaffenburgban gyártott akadályok előtti ütközéscsillapítókról a jelenlegi acélszalag korlát rendszerek kifejlesztésében korábban aktív szerepet vállalt Karl Urlberger tartott ugyancsak videofelvételekkel dokumentált előadást. Az acél elemekből készült rendszerek az idehaza az autópályákon mintegy 10 éve alkalmazott, az Amerikai Egyesült Államokból importált műanyag-fém kombinációjú berendezésekhez hasonló teljesítményfokozatban előállított berendezések szélesíthetik a piaci versenyt, de az előadó a licenc alapján történő gyártást sem tartotta kizártnak.

(dr. Szakos Pál)