

УВОД

Кацига је веома важан део заштитне опреме сваког возача мотора или скутера. Штити очи и лице возача од прашине и јаког ветра приликом вожње. По страним часописима се може, с времена на време, пронаћи исцрпан тест неколико (или више) кацига у којима се тестирају разни параметри и оно што ћете често видети као закључак је да конкретан модел пружа највећу заштиту од од ударца (модел из 2005. Schubert S1 просечно издржава силе од 161Г!, а кацига кошта 700\$ у Америци – уколико би сте је и нашли, код нас би скоро сигурно коштала преко 1000ЕУР). Као што се види из наведеног примера, најснажније кациге су обично из највишег ценовног разреда. Да ли је неопходно купити баш најскупљу кацигу?

1. Кациге за мотоцикле

Слика 1. Кациге за мотоцикле

Основна намена кациге је да заштити главу возача приликом ударца, док су секундарне намене следеће:

Спречава ударце инсеката

Спречава инсекте да уједу возача

Омогућава лакшу вожњу по киши

Омогућава лакше одржавање телесне температуре возача током хладних периода

Спречава појављвање опекотина приликом сунчаних и топлих периода

Слика 2. Мотоциклиста са кацигом

Слика 3. Примена кацига у пракси

Јесте уколико то можете себи да приуштите. Међутим, поента је да је могуће имати и приступачну кацигу (конкретан модел из истог теста је 31P ЗРП-1 кацига (84\$) је могла да поднесе 90% силе коју подноси горепоменуто С1 кацига са 10х већом ценом. На домаћем тржишту (и европском) можете погледати популарне моделе: АГВ Ти-тецх са ценом од око 550€, SHOEI XP-1000 (око 500€) и од јефтинијих ХЈЦ ФГ-14 и КВС VR2, које не можете наћи на домаћем тржишту, али су доступне у Немачкој, Италији, Аустрији по цени око 250€.

Слика 4. Коришћење кациге при великим брзинама

И да подвучемо, НОВА кацига из нижег ценовног разреда је УВЕК боља од половне кациге, макар њу носио Кени Робертс или Травис Пастрана.

1.1 Закони и стандарди

Наш закон о саобраћају захтева ношење кацига на свим типовима моторцикала, а исти третман имају и возачи у категорији испод 50ccm. Велики број земаља има посебне стандарде које произвођачи кацига морају да задовоље да би њихови производи могли да се користе у саобраћају. Стандарди подразумевају ударац кацигом брзином 4 до 7м/с (15 – 25км/час) што је наизглед веома мала отпорност ако се узме у обзир да просечан возач моторцикла има брзину кретања од око 70 – 100 км/час. Оно што се не види на први поглед, је чињеница да коначна брзина ударца кациге је значајно мања од саме брзине кретања мотора. Поред брзине кретања, други веома важан фактор је тип и изглед препреке о коју кацига (а и глава моторциклисте) удара. Уколико је препрека паралелно постављена у односу на кретање моторциклисте – на пример асфалтни пут, само мали део силе удара ће бити пренет на кацигу. Насупрот томе, дрво, које је вертикално постављено у односу на путању моторциклисте ће проузроковати максимално преношење зауставне силе на кацигу. Приликом ударца у аутомобил, врата се могу улубити од 7,5 до 10 цм приликом ударца кациге у њих што значи да су врата абсорбовала већу количину силе него кацига и тело моторциклисте.

----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE
PREUZETI NA SAJTU. -----

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com