

Vreme kašnjenje između ulazne i izlazne takođe povećava sa frekvencijom. Laks Roch cca 100 ms na ulaz od 0,5 HK i povećanje skoro dvostruko do 180 ms na frekvenciji od 2,4 HK. praćenje ljudskih opsega je reda od 1 do 2 HK. vozača može da ide na precognitive ritam steering za unos bolji ovaj nastup, ako je unos veoma predictable, na primer, slaloma naravno. osnovno održavanje staza pod veoma restriktivnim uslovima ispitivan je nedavno po Dulas kao deo svoje istrage o promenama u vezi sa performace vožnje u vozilu i unos prikazuje zadatke. Brzina je 57km / h. Dulas pronađeno prosečno odstupanje od 15 cm, sa standardnom devijacijom od 3,2 cm,. Korišćenje tolerancije proceni na osnovu skoro 1000 odseparvations odstupanja, 95. će biti za 23 cm. Tako vozači mogu ekspeceted za tkanje nazad na traci odmah u vožnji u kovertu od + / - 23 cm ili 46 cm, ACROS. Upravni tačnost sa ponizi i oscilation će biti znatno više u krivinama, jer takva vožnja je mešoviti režim sa vrlo velikim greškama na početku manevra, uz korekcije prema kompenzacionih kraja manevra. Pomoc opisao ovaj proces kao što sledi. Vozač počinje manevra sa dovesti pred termin kriva zapravo počinje. Ovaj precognitive kontrola akcija završi ubrzo nakon što je ušao u krive.

Tada fazi stalnog vožnje država kriva sledi, uz vozača sada obeležavanje kompenzatornih korekcije upravljača. Volan se zatim vrati ravno-napred u periodu koji pokriva. Putu zakrivljenost i brzine pred termine šta inicijalni upravni ulaz će biti u sledećim odnosima:

EMBED Equation.3

Cr= Cesta krivina

SR= upravljanje odnosa

Fs= faktor stabilnosti

L= međuosovinsko rastojanje

U= brzina

Gs= volan ugao

Pomoc utvrdio da standardna devijacija Upozoravajući upravljačkih ulaza je oko 9 odsto volan ugla q oštrije krivine, jer je potrebno više volan netačnosti ulaz će biti srazmerno veća i takođe će izazvati više oscilacije sa strane na stranu u krive u toku dopunskog faze manevra.

Performanse kočenja

Upravne performanse vozač je integrisan sa bilo kočenja ili akcelerator pozicioniranja u osnovnoj kontrolu ulaza. Ljudske aspekte performansi kočenja kao kontrolne ulaz će biti objašnjeno u odeljku. Nakon percepcija-odgovor kašnjenje je vreme proteklo stvarni proces primene kočnica da uspori ili zaustavi motorno vozilo počinje.

Otvorene petlje performanse kočenja

Najjednostavniji tip performanse kočenja je ometanje na kočnice. Vozač pokazuju koliko snage kao on ili ona mogu prozivka, i tako otprilike korak trenutani unos motornih vozila. Odgovor vozila na takav način unosa teksta se iz obima ovog poglavlja, ali može biti primetio da se rezultat u jednoj ili više točkova zaključavanje i konsekvantno gubitak kontrole pri brzinama iznad 32 km / h osim ako je vozilo opremljeno antiskid ili zaštitu od blokiranja kočnica ABS kočioni sistem takav model ljudske performanse kočenja pretpostavljam u vremenu posvetio AASHTO kocenje udaljenost formulu:

EMBED Equation.3

D= kočenja na daljinu

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

www.maturskiradovi.net

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