

Auslaufanalyse bei Gespannen

1988, pp. 246 - 248 (#10)

Die Analyse von Verkehrsunfällen, bei denen Fahrzeuggespanne beteiligt waren, erfordert ergänzende theoretische Überlegungen. In der vorliegenden Arbeit werden ausgehend vom Arbeitssatz der Mechanik die Grundgleichungen für die Auslaufanalyse von Fahrzeuggespannen hergeleitet.

The reconstruction of traffic accidents with coupled two vehicles requires supplementary theoretical thoughts. In this paper the fundamental equations for the analysis of the after-crash-phase are deducted from the work-theorem of mechanics.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Kommentar](#)
- [4 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [5 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Becke, M.](#); [Nackenhorst, U.](#): Auslaufanalyse bei Gespannen. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 26 (1988), pp. 246 - 248 (#10)

Inhaltsangabe

Im Beitrag legen die Autoren dar, wie man das [Polstrecken-Verfahren](#) auf Fahrzeuggespanne anwendet. Dabei wird zwischen Gespannen unterschieden, die

- über eine ungelenkte Deichsel
- über eine gelenkte Deichsel

verbunden sind. Im Wesentlichen läuft es darauf hinaus, dass die Kupplung zwischen beiden Fahrzeugen in Nebenbedingungen zu berücksichtigen ist, die den relativen Abstand der Momentanpole und die Drehgeschwindigkeiten koppeln.

Bei ungelenkter Deichsel gibt es zwei Momentanpole: einen für das Zugfahrzeug und einen für den Hänger. Die Geschwindigkeit des Kuppelpunkts muss sich in beiden Systemen gleich errechnen. Die beiden Drehzentren müssen deshalb mit dem Kuppelpunkt auf einer Linien liegen.

Bei gelenkter Deichsel gibt es drei Momentanpole, weil derjenige der Deichsel hinzukommt. Für die Momentanpole von Zugfahrzeug und Deichsel gilt das soeben für den einfachen Hänger gesagte. Die

Geschwindigkeit des Drehpunkts der Deichsel am Hänger muss sich wiederum im Deichsel- und Anhängersystem gleich ergeben.

Kommentar

Der Artikel ist sehr kurz und sehr theoretisch; auf Anwendungsbeispiele wird komplett verzichtet. Es ist nicht ersichtlich, wie die Betrachtungen konkret angewendet werden können. Es hat den Anschein, als wäre der Beitrag nach den kollisionsmechanischen Betrachtungen für Gespanne in "[Fahrzeuggespanne als Eingangsgröße für die Kollisionsgeschwindigkeitsberechnung](#)" sozusagen pflichtschuldigst nachgeschoben worden.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1975 #6 [Erstmals Prüfung im Studienschwerpunkt "Kfz-SV-Wesen" an der FH München](#)
- 1982 #11 [Auslaufanalyse unter optimaler Ausnutzung der Spurenbefunde und des Bewegungsablaufs durch Erstellung einer Energiebilanz](#)
- 1983 #9 [Realisierung der Auslaufanalyse - Betrachtungen zur Kollisionsanalyse](#)
- 1984 #2 [Manuelle Auslaufanalyse über das Polstrecken-Verfahren](#)
- 1988 #10 Auslaufanalyse bei Gespannen
- 2020 #5 [Die Spurverfolgung: Ein Klassiker der Unfallrekonstruktion](#)
- 1987 #4 [Fahrzeuggespanne als Eingangsgröße für die Kollisionsgeschwindigkeitsberechnung](#)

Weitere Infos zum Thema