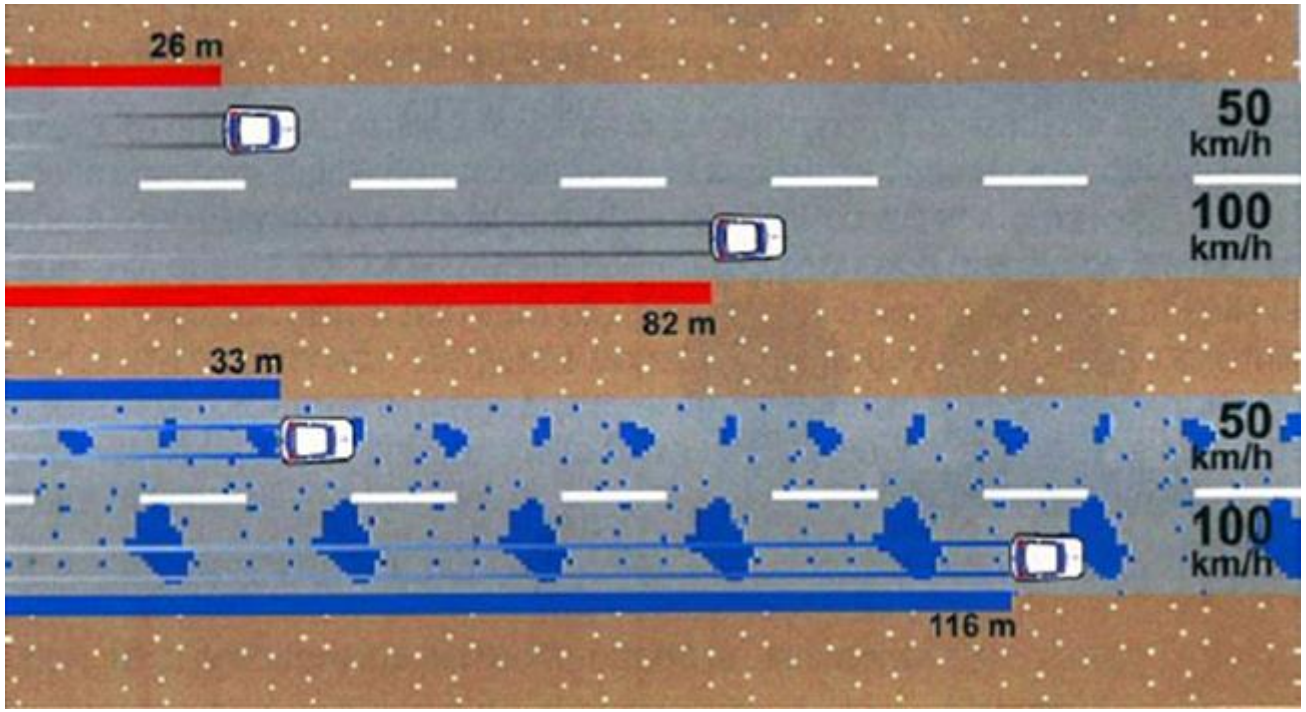
ANPAS
PUBBLICHE ASSISTENZE TOSCANE

Fattori esterni

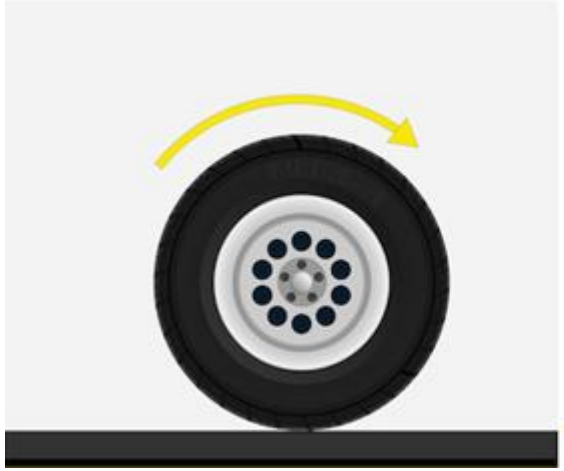
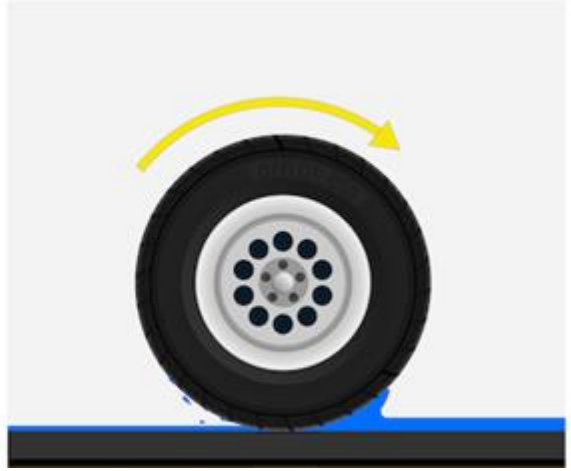
Condizioni atmosferiche

Lo spazio di frenata a diverse velocità: asfalto asciutto e bagnato (tempo di reazione: 1 sec.)



Aquaplanning

Si verifica **quando viene meno il contatto tra il battistrada dei pneumatici e il manto stradale** a causa di una quantità d'acqua piuttosto ingente che non riesce ad essere espulsa attraverso gli intagli. Si forma così una sorta di cuscino liquido tra gomma e strada che porta la vettura a galleggiare e a perdere quindi del tutto aderenza e direzionabilità.

SU SUPERFICIE ASCIUTTA	VELOCITA' BASSA	VELOCITA' ELEVATA	VELOCITA' MOLTO ELEVATA
			
Lo pneumatico ha la massima aderenza e direzionabilità.	Lo pneumatico riesce a espellere l'acqua attraverso gli intagli del battistrada.	Lo pneumatico inizia a perdere la capacità di espellere l'acqua che si immediatamente davanti.	Lo pneumatico non riesce più a espellere l'acqua, si forma così un "cuscino" che lo solleva dal fondo stradale perdendo aderenza e direzionabilità.

Fattori che influenzano l'aquaplanning

- Velocità
- Tipologia e usura del pneumatico
- Quantità e profondità dell'acqua sul fondo stradale

IN CASO DI AQUAPLANING:

- Impugnare con forza il volante
- Cercare di mantenere la traiettoria
- Calcolare gli spazi di frenata che saranno più ampi
- Evitare di frenare o accelerare fino a che non si supera la situazione

Viscoplanning

Durante i primi momenti di pioggia avviene il lavaggio dell'asfalto ovvero affiorano le particelle di sporco, di gomma ed i residui di olio presenti nella trama dell'asfalto **formando tra pneumatico ed asfalto una pellicola scivolosa.**

IN CASO DI VISCOPLANING:

- Moderare la velocità
- Calcolare gli spazi di frenata che saranno più ampi
- Dosare con più dolcezza la pressione del piede sul pedale del freno
- Usare marce più basse sfruttando il freno motore
- Evitare per quanto possibile brusche sterzate

Gomme termiche o invernali

Questo tipo di pneumatico ha **una resa migliore** quando la temperatura esterna scende **al di sotto dei 7° C**, grazie alla particolare mescola ricca di silice con la quale è costruito, che non si indurisce come invece accade per quelli estivi.
Le lamelle presenti sul battistrada si flettono e toccano tra loro durante il rotolamento sul manto stradale producendo calore. Le stesse servono anche a trattenere la neve nello pneumatico aumentando quindi l'aderenza.

Queste gomme si comportano egregiamente in tutte le condizioni atmosferiche invernali, non solo con la neve ma anche quando il manto stradale è asciutto o bagnato, aumentando la tenuta di strada e diminuendo lo spazio di frenata.

DOMANDE?

ANPAS
PUBBLICHE ASSISTENZE TOSCANE