

### POGLAVLJE 3 – Često korišćeni simboli

EMBED Equation.3 = parametar normalne logaritamske raspodele - standardna devijacija

EMBED Equation.3 = parametar normalne logaritamske raspodele - srednji

EMBED Equation.3 = standardna devijacija

EMBED Equation.3 = vrednost standardne normalne varijable

EMBED Equation.3 = maksimalno ubrzanje po stepenu

EMBED Equation.3 = maksimalno ubrzanje po levelu

A = amplituda pokreta

Cr = pravilnost puta

C(t) = pravac vozila

CV = koeficijent varijacije

d = udaljenost kočenja

D = razdaljina od oka do mete

E(t) = funkcija simptomatske greška

f = koeficijent frikcije

Fs = faktor stabilnosti

g = gravitaciono ubrzanje

g(s) = kontrola pogrešnog stavljanja

G = Nagib, Uspon

H = informacija (bitima)

K = dobit (dB)

I = baza volana

L = prečnik mete (slovo ili simbol)

LN = prirodni logaritam

M = srednja vrednost

MT = vreme kretanja

N = jednakoverovatne alternative

PRT = vreme percepcije-reagovanja

R(t) = željeni input primorane funkcije

RT = vreme reagovanja (sec)

s = Laplacov operator

SR = vrednost skretanja (ubrzanje)

SSD = udaljenost upozorenja zaustavljanja

t = vreme

TL = vrednost vodeće konstante

TI = vrednost konstante vremena kašnjenja

TN = neuro-mišićna vremenska konstanta

u = brzina

V = početna brzina

W = širina uređaja kontrole

Z = standardni normalni rezultat

### 3. LJUDSKI FAKTORI

#### 3.1 Uvod

U ovom poglavlju, glavni učinak sa ljudskog aspekta u kontekstu čovek-mašina kontrolnog sistema, motornog vozila, bice obuhvaćeni. Konfiguracija sistema vozač-vozilo je svuda prisutan. Praktično svi čitaoci ovog poglavlja su takođe učesnici u takvom sistemu; ali i dalje ima mnogo pitanja, kao sto će biti

viđeno, ostavljajući da budu odgovorena kroz pravljenje modela ponašanja samo ljudskog dela. Skorašnje publikacije (IVHS 1992; TRB 1993) sa podrškom Intelligent Transportation Systems (Inteligentnih Transportnih Sistema) (ITS) su indentifikovali studiju "Plain old driving (jednostavna stara voznja)" (POD) kao osnovnu temu istraživanja u ITS. Za svrhe transportnog inženjera zainteresovanog u razvoj osnovnog modela protoka saobraćaja u kojem čovek u vozilu ili individualnog čovek-vozilo obuhvata deo analize, neke vazne karakteristike performanse mogu biti indentifikovane da pomognu formulaciji, čak iako sve prenosne funkcije za vozača nisu formulisane.

Ovo poglavlje ce nastaviti da objašnjava prvo diskretne komponente performansi, uglavnom bazirane na neuro mišićnim i kognitivnim vremenskim kašnjenjima koji su osnovni parametri ljudske performanse. Ove teme uključuju vreme percepcije-reagovanja, vreme kontrolisanog pokreta, odgovor na signalizaciju saobraćajnih kontrolnih uređaja, reagovanje na kretanje ostalih vozila, savlađivanje opasnosti puta, i konačno kako se različiti segmenti vozačke populacije mogu razlikovati u performansu.

Sledeće, vrsta kontrolnih performansi koje obuhvataju skretanje, kočenje, i kontrolu brzine (primarnu kontrolnu funkciju) biće objašnjene. Mnogo istraživanja su se fokusirala na razvoj odgovarajućih modela ponašanja u trakama fundamentalnog za skretanje, mnogo manje na kočenje i za kontrolu brzine.

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

[www.maturskiradovi.net](http://www.maturskiradovi.net)

**MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: [maturskiradovi.net@gmail.com](mailto:maturskiradovi.net@gmail.com)**