

Ministeren har den tydelige spærrelinie foran sig op ad bakken, og det må være gået helt op for ham, at han er i færd med at foretage sig noget helt galt. Han har bemærket det gule advarselsblink fra den holdende asfaltmaskine og er blevet klar over, at den fylder ret meget på vejen. Han har vidnet radiotekniker Aage Breidahls Saab-personvogn foran sig i position (3) og han er antagelig blevet klar over, at denne kører væsentlig langsommere og ret langt ude på vejen. Han har formentlig nu kunnet indse det risikable i at fortsætte med også at overhale denne vogn. Hvorvidt ministeren (stadig tænkt i position (3)) endnu har bemærket den modkørende Volvo er nok ikke helt sikkert. Hvis Volvoen har kørt 90 km/t, har den i position (3) været fuldt synlig fra ministerens plads i ca. 1 sek. Har den kørt 120 km/t (den indtegnede hastighed) er den i position (3) netop dukket frem fra bakken og blevet synlig i hele sin højde.

Har Volvoen kørt 140 km/t, er endnu kun de øverste ca. 2/3 af den blevet synlig.

Hvorfor ministeren har reageret ved at foretage en voldsom opbremsning er mig uvist, men jeg kan forestille mig, at han er blevet grebet af nervøsitet over de foran beskrevne situationsindtryk, og at han har bedømt situationen mere kritisk end den har været. Hvis vidnerne, civilingeniør Bengt Sørensen og radiotekniker Aage Breidahls forklaringer til politiet om hastigheder og positioner holder nogenlunde stik i forhold til det faktisk passerede, må der have været mulighed for at føre minister-vognen ind i højre (vestlige) kørebane imellem de to vidners vogne, og her ved moderat bremsning have nedbragt vognens hastighed, således at den videre kørsel kunne være foregået bag vidnet Breidahl. Ministerens opbremsning synes foretaget panikagtig og med manglende følelse for regulering af bremsegivningen på bremsepedalen samt muligvis med fejlagtig eller manglende styrekorrektion for kursændringer. Resultatet har været, at ministeren har mistet herredømmet over vognen under opbremsningen ved en baghjulskridning.

*Anordning til hindring af overbremsning af baghjulene.*

Spørgsmålet om, hvorvidt det forhold, at vognen ikke er konstrueret med anordning,

som forhindrer overbremsning af baghjulene, kan have haft indflydelse på ulykken, vil jeg besvare med først at give en forklaring på problemerne.

Friktionskraften mellem dækket og vejbanen kan kun nå en vis størrelse, som afhænger af dækkets tryk mod vejen og de forhåndenværende friktionsegenskaber mellem dækket og vejbanen. Hvis den største opnåelige friktionskraft mellem vognens baghjul og vejbanen helt udnyttes og beslaglægges til bremsekraft, kan der ikke mere i berøringsfladen dæk/vejbane opnås sideføringskræfter på baghjulene til at holde disse i den rette kurs på vejen, hvorfor baghjulene let kan skride ud. (Demonstration med en legetøjsbil kan vise dette).

Når en vogn afbremses, opstår der et „Kippingsmoment“, således at noget af trykket på baghjulene flyttes over på forhjulene. Jo bedre vejbanens friktionsegenskaber er, jo mere kan den bremses, og jo mere der bremses, jo større bliver denne dynamiske hjultryksforskydning.

Det på denne måde reducerede tryk på baghjulene betyder mindre opnåelig friktionskraft i berøringsfladen mellem bagdæk og vejbane, hvorfor „overbremsning“ (det vil sige fuld udnyttelse af hele den opnåelige friktionskraft til bremsekraft) lettere indtræffer på baghjulene, hvis vognen ikke er konstrueret med en anordning, som under en kraftig opbremsning ændrer bremsekraftfordelingen mellem baghjulene og forhjulene.

En sådan anordning kan bestå af en bremsekraftbegrænser, som er indskudt i det hydrauliske system til baghjulsbremserne. Det kan være en ventil, som lukker af ved et tryk, der afhænger af akseltrykket (som f. eks. på Peugeot 404 og Renault 16) eller en ventil, som fra et bestemt hydraulisk tryk under nedtrædning af bremsepedalen bevirker en langsommere stigning i bremsekraften på baghjulene end på forhjulene (Volvo 142, 144 og 164), eller en ventil, som fra en bestemt retardation bevirker en langsommere stigning af bremsekraften på baghjulene end på forhjulene (Austin 1800, Peugeot 204 m. fl.), eller det kan være konstrueret på en endnu mere avanceret måde, som sikrer mod overbremsning af baghjulene, sådan at køretøjet forbliver retningsstabilt selv under en meget hård opbremsning.