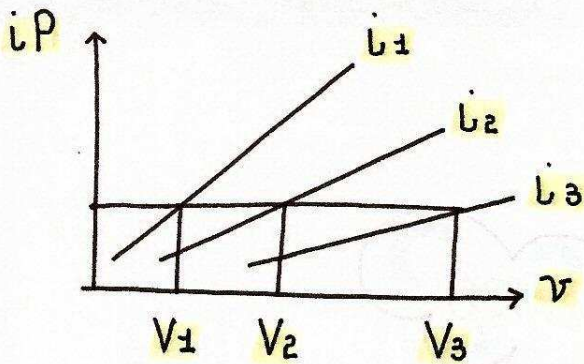


* NEL CAPITOLO SULLE RESIST AL MOTO E' POSSIBILE TRACCIARE QUESTO GRAFICO:

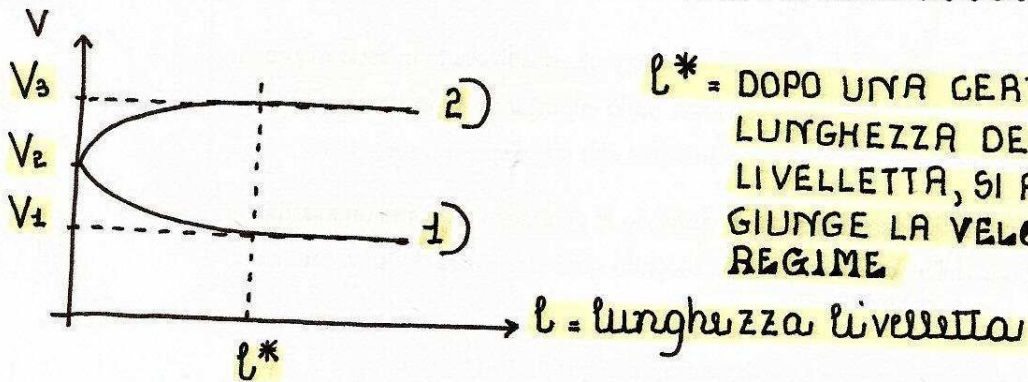


VARIAZ DI iP IN FUNZ DI v PER UN CERTO VALORE DI i .

SI NOTANO 2 COSE:

- 1) A PARITA' DI v , iP E' MAGGIORE PER i MAGGIORE
- 2) A PARITA' DI RESIST, LA VELOCITA' E' MINORE PER i MAGGIORI.

cosa accade al VEICOLO PASSANDO DA i_1 A i_2 ?
E PER PASSARE DA i_2 A i_3 ?



l^* = DOPO UNA CERTA LUNGHEZZA DELLA LIVELLETTA, SI RAGGIUNGE LA VELOC DI REGIME

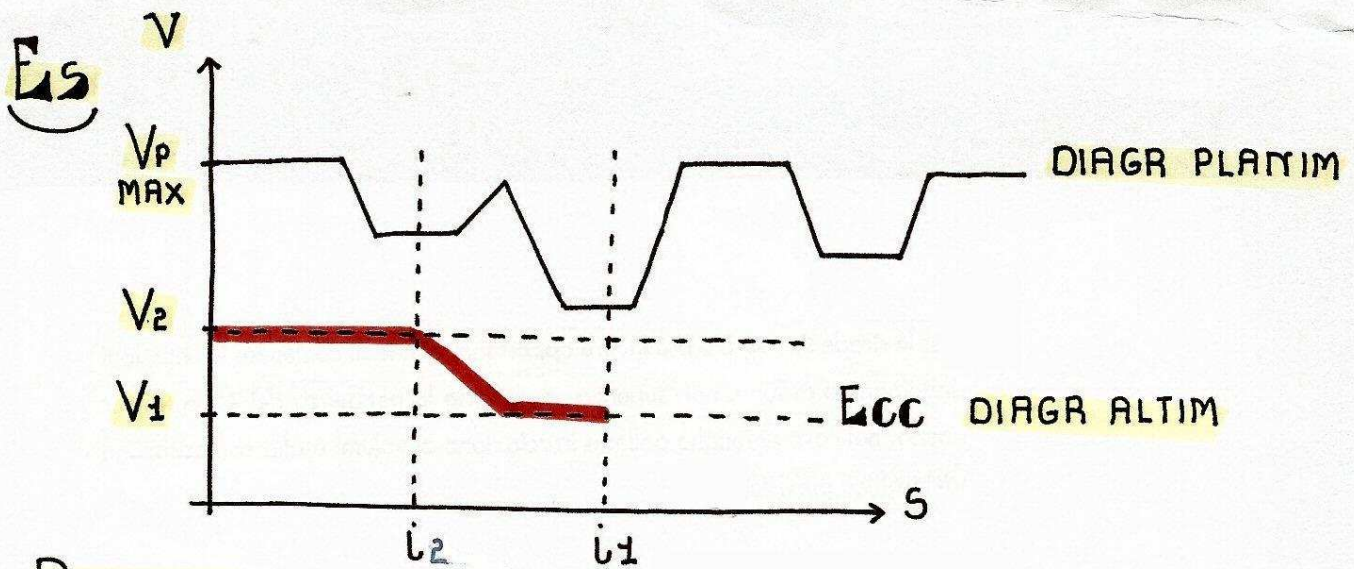
IL DIAGRAMMA DELLE VELOCITA' E':

1) PLANIM

2) RIFERITO AI VEICOLI LEGGERI, I QUALI NON SONO INFLUENZ DALL' ALTIMETRIA

I VEICOLI PESANTI, INVECE, HANNO UNA VELOCITA' MOLTO INFLUENZATA ANCHE DALL' ANDAM PLANIM E ALTIM.

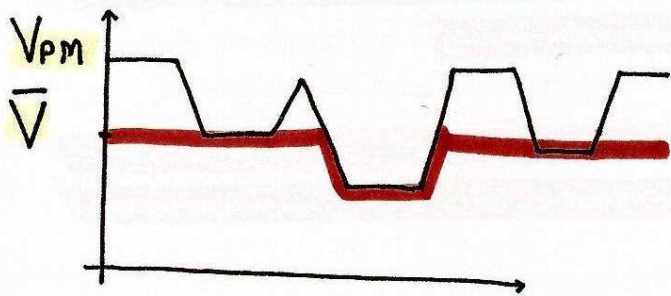
NOTA LA VELOCITA' DI REGIME DI OGNI LIVELLETTA, E' POSSIBILE, DUNQUE SULLA BASE DELL' ANDAM ALTIM, CORREGGERE IL DIAGR DELLE VELOCITA' PER I VEICOLI PESANTI E POI IMPORLO ANCHE A QUELLI LEGGERI PER CAUTELARSI.



Dunque,
NON SI PARTE PIU' DA $V_{p \text{ MAX}}$, MA V_2 .

- SE $\dot{t} = 0$, IL GRAFICO DI V , TRANNE LA RIDUZIONE CURVA, E' PRESS'A POCO COSTANTE.

Es PER VEICOLO PESANTE, LA MAX V E $\bar{V} < V_{p \text{ MAX}}$.



- SE $l^* >$ SVILUPPO DI l_2 , I VEICOLI NON RAGGIUNGERANNO MAI LA V_2 .