

Тема 26. Основы безопасного управления транспортными средствами.

За время обучения в автошколе мы все приобретаем самые, что ни на есть, первоначальные навыки вождения. Этого более или менее достаточно, чтобы сдать экзамен в ГИБДД, но этого ой как недостаточно для уверенного управления автомобилем в реальных условиях. Вот теперь-то и начинается настоящая учёба! Каждый день, впитывая в себя приобретаемые на дороге знания, новичок постепенно превращается в опытного водителя.

Курс «Основы безопасности» рассчитан на то, чтобы подготовить вас к вождению в сложных дорожных условиях хотя бы теоретически.

1. Как держать безопасную дистанцию и безопасный боковой интервал.



Знакомая всем картинка: тот, кто ехал впереди, затормозил, тот, кто ехал сзади, не успел среагировать. В 99,9% случаев виноват тот, кто ехал сзади. И обвинение будет стандартным – несоблюдение безопасной дистанции.

Так какой же она должна быть, эта самая безопасная дистанция? Правила не содержат никакого численного значения, да и не могут содержать. Безопасная дистанция зависит от множества причин и в каждом конкретном случае определяется водителем самостоятельно.

Чем выше скорость, тем больше должна быть дистанция. На сухом покрытии дистанция одна, на скользком – другая. Опытный водитель, даже двигаясь «бампер в бампер», никогда не ударит едущего впереди. Новичок же может стать виновником ДТП, держа увеличенную дистанцию.

Конечно, существуют некоторые известные рекомендации. Например, на сухой дороге дистанция (в метрах) должна быть не менее половины скорости (в км/час), а на скользкой дороге – не менее абсолютного значения скорости. То есть при движении со скоростью 60 км/час на сухой дороге дистанция должна быть не менее 30 метров, на скользкой дороге – не менее 60 метров. Знать и использовать такую рекомендацию, безусловно, не вредно. Однако в реальной действительности всё происходит несколько иначе.

В процессе движения каждый из нас невольно осуществляет постоянный мониторинг дорожной ситуации, компьютер внутри нас анализирует поступающую информацию и выдаёт результат – сигнал опасности, нам страшно! Водитель инстинктивно увеличивает дистанцию, чтобы избавиться от неприятного чувства тревоги. В этом смысле у всех водителей безопасная дистанция одна и та же - когда не страшно.

Но всё-таки, держать безопасную дистанцию, ориентируясь только на «страшно-нестрашно», как-то уж очень субъективно и совсем ненаучно. А что по этому поводу говорит наука?



Каждый раз, когда водитель обнаруживает препятствие на дороге, дальнейшие события развиваются следующим образом:

- глаза сообщают информацию в головной мозг;
- головной мозг тут же сигнализирует спинному мозгу;
- спинной мозг командует определённым группам мышц, и ваша правая нога переносится с педали газа на педаль тормоза.

Это время (от момента, когда водитель обнаружил препятствие на дороге, до момента начала нажатия на педаль тормоза) принято называть **временем реакции водителя**.

Экспериментально установлено, что время реакции у разных людей разное и оно может изменяться в пределах от 0,4 до 1,6 секунды. (Начинающему водителю лучше считать, что это именно у него время реакции – 1,6 секунды).

Но и это ещё не всё. Инженеры измерили время срабатывания гидравлического привода тормозов, и оно, как выяснилось, может достигать значения 0,4 секунды. То есть тормозные механизмы могут срабатывать с опозданием в 0,4 секунды после того, как водитель начинает давить на педаль тормоза.



**И всё это время
(целых 2 секунды после того, как у едущего
впереди вспыхнули стоп-сигналы)
ваша машина будет неумолимо сближаться
с ним!**

И только по истечении 2-х секунд начнётся собственно торможение!

То есть получается, что при движении по сухой дороге безопасной дистанцией может считаться расстояние, которое проезжает автомобиль за 2 секунды. При скорости 60 км/ч – это чуть более 33 метров, а при скорости 90 км/ч – ровно 50 метров.

И про эти 2 секунды на экзамене спрашивают:

Минимальной величиной необходимой дистанции при движении по сухой дороге на легковом автомобиле принято считать расстояние, которое пройдёт автомобиль не менее чем за:

1. 1 секунду.
2. **2 секунды.**
3. 3 секунды.

И про время реакции тоже спрашивают:

Что понимается под временем реакции водителя?

1. Время с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки транспортного средства.
2. **Время с момента обнаружения водителем опасности до начала принятия мер по её избежанию.**
3. Время, необходимое для переноса ноги с педали подачи топлива на педаль тормоза.

Комментарий к задаче

Время, необходимое для переноса ноги с педали подачи топлива на педаль тормоза – это только одна из составляющих общего времени реакции водителя. Сначала глаза сообщают информацию в головной мозг, затем головной мозг общается со спинным, спинной мозг командует мышцам, и только потом начинается перенос ноги с одной педали на другую.

Так что правильный ответ - второй.

Начинающие водители ещё не умеют безошибочно отслеживать дорожную ситуацию. Тем более, что всё их внимание сосредоточено на самом процессе управления – ещё не наработана мышечная память - ноги путают педали, а руки «не помнят» где какой рычаг. Любой из нас на первых порах вместе с положительными эмоциями испытывает и постоянный стресс. Естественная реакция – отодвинуть от себя подальше всех остальных участников движения. **Хорошо, если бы их вообще тут не было!**

Вынужден вас разочаровать. При сегодняшней жизни вам не удастся постоянно держать комфортную дистанцию. Освободившееся жизненное пространство тут же займут продвинутые коллеги. Так что с первых шагов вам придётся ездить в условиях, когда расстояние до движущегося впереди транспортного средства будет пугающе малым. Особенно в «пробках».

В связи с этим хочу дать несколько советов.



Вам повезло – синий Опель, едущий перед Вами - «прозрачный». Сквозь него прекрасно видно, что происходит дальше на дороге. Следите за тем автомобилем (который перед Опелем), и как только у него загорятся стоп-сигналы, можете начинать притормаживать. Ещё секунда, и стоп-сигналы вспыхнут у Опеля, но Вы уже к этому готовы.



Но можно и так - сдвигайтесь слегка влево в пределах своей полосы и контролируйте развитие событий впереди. По крайней мере, левые стоп-сигналы у едущих впереди визуально легко определяются.



Наконец, есть ещё и такая возможность - следите за тенями автомобилей впереди Вас. Днём тени могут быть от солнца, ночью – от фонарей уличного освещения. Если тени далеко впереди начали останавливаться, пора и Вам переносить правую ногу с педали газа на педаль тормоза.

Теперь о безопасном боковом интервале.

Интервал (боковой интервал) – это расстояние между боками автомобилей. Важно соблюдать безопасный боковой интервал по отношению к соседям, едущим в попутном с Вами направлении справа и слева, но во сто крат важнее соблюдать его по отношению к встречным транспортным средствам. Боковое касание при встречном разъезде неизбежно приводит к жутким последствиям. И здесь необходимо понимать следующее. При малых скоростях мы можем, как говорится, и в игольное ушко пролезть. Но чем выше скорость, тем более широкий динамический коридор требуется водителю для безопасного управления своим транспортным средством.

Да, вот ещё что. Чуть не забыл! Но вы, наверное, уже и сами поняли - если Ваш автомобиль «прозрачный», это создаёт комфортные условия тому, кто сзади. А, следовательно, вероятность того, что он «зевнет» и ударит Вас, резко снижается.



Очень скоро и вы вольётесь в этот плотный транспортный поток. Как собираетесь себя вести, если намерены ездить без аварий и травм?

1. Поеду быстро, перестраиваясь из ряда в ряд.
2. Поеду со средней скоростью потока, не меняя полосы.
3. Поеду медленно, и пусть меня все опережают.



Сейчас водителям удалось разъехаться только благодаря тому, что они до предела снизили скорость. Но чем выше скорость...

1. Чем выше скорость, тем больший безопасный боковой интервал должен выбирать водитель.
2. Выбор величины бокового интервала не связан со скоростью движения.



Почему в данной ситуации водителю следует по возможности увеличить боковой интервал?

1. Только потому, что навстречу едет длинномерное транспортное средство.
2. Только потому, что дорога неровная и скользкая.
3. При выборе бокового интервала необходимо учитывать оба эти фактора.

2. Как правильно «жать на тормоза».

Для того чтобы нам в будущем было легче понимать друг друга, давайте усвоим следующие три термина:

1. Путь, пройденный за время реакции водителя – это путь, пройденный от момента обнаружения опасности до начала принятия мер по её избежанию.

2. Тормозной путь – путь, пройденный от начала принятия мер до полной остановки.

3. Остановочный путь – путь, пройденный от момента обнаружения опасности до полной остановки.

То есть остановочный путь включает в себя и путь, пройденный за время реакции водителя, и, собственно, тормозной путь.

А тормозной путь – это путь, пройденный автомобилем с момента срабатывания тормозов до момента полной остановки.

Реакция у каждого водителя своя, какая отпущена природой. Временем срабатывания тормозного привода мы тоже не управляем. Эти составляющие общего остановочного пути не в нашей власти. А вот длина и траектория **тормозного пути** очень даже зависит от умелых или неумелых действий водителя.

Рассказываю о ДТП, которое произошло у меня на глазах.



Водитель красного автомобиля выезжает из двора и видит, что слева приближается синий автомобиль, но глазомер подсказывает ему: «Я успеваю повернуть, ничего страшного не случится».

Водитель синего автомобиля «бьёт по тормозам» и через мгновение оказывается на полосе встречного движения. Удар был настолько сильный, что красного выбросило на газон.

Что же случилось, почему синий автомобиль понесло на «встречку»? Почему вдруг движение стало неуправляемым? И что интересно – если бы сейчас водитель синего автомобиля вообще не тормозил, они бы мирно разъехались!

Здесь нам необходимо познакомиться с новым термином – блокировка колёс.



Если педаль тормоза ударом ноги вогнать в пол, то можно мгновенно заблокировать все четыре колеса, то есть все четыре колеса перестанут вращаться.

Но автомобиль двигаться не перестанет!

Он будет продолжать движение под действием силы инерции, скользя колёсами по дорожному

покрытию. Такое движение ещё называю «юзом», и пока колёса не катятся по дороге, а именно скользят, вращать руль совершенно бессмысленно – это не даст никакого результата.

**Автомобиль управляем до тех пор, пока колеса катятся!
Если колёса заблокировать, автомобиль становится неуправляемым!**

Отсюда вывод – во всех случаях усилие на педаль тормоза надо наращивать плавно! Если ситуация спокойная, эта плавность может быть сколь угодно растянута во времени. Если требуется экстренное торможение, тогда плавность нажатия на педаль будет до предела сжата во времени. Но всё-таки это не будет удар по тормозам!

Что водителю даёт такая плавность нажатия? Водитель вовремя почувствует, что перешёл грань дозволенного – машина «поплыла», заскользила. То есть теперь торможения никакого нет – колеса потеряли сцепление с дорогой! Надо ослабить нажатие на педаль, чтобы восстановить эффект торможения и вернуть машине управляемость.

В сборнике ГИБДД есть задачки, где вас спрашивают именно о такой технике торможения:

Уменьшение тормозного пути транспортного средства, не оборудованного антиблокировочной тормозной системой, достигается:

1. Путём нажатия на педаль тормоза до упора.
2. **Путём прерывистого нажатия на педаль тормоза.**
3. Путём нажатия на педаль тормоза с одновременным использованием стояночной тормозной системы.

Комментарий к задаче

Какой ответ правильный понятно - второй. Только не надо понимать выражение «...способом прерывистого нажатия на педаль тормоза» буквально. Это не значит, что нужно нажать - отпустить, нажать - отпустить.

Раз уж речь идёт о ситуации, когда требуется максимально сократить тормозной путь, значит, на тормоз надо давить и давить надо сильно. **Но, не блокируя колёса!** Как только водитель почувствует, что машина скользит, надо чуть ослабить нажатие на педаль и тут же снова усилить нажатие, и снова ослабить, если потребуется. И так до полной остановки. Это и есть способ прерывистого нажатия на педаль тормоза.

Но это умение тормозить прерывистым нажатием на педаль тормоза нужно только в том случае, если ваш автомобиль не оборудован так называемой ABS (от англ. Anti-lock breaking system – антиблокировочная система).



Если на панели приборов вашего автомобиля при повороте ключа зажигания загорается желтый значок с надписью ABS, значит, данная система у вас установлена. При ее исправной работе этот значок гаснет через несколько секунд.

И если ABS у вас есть, тогда давите на педаль тормоза, что называется, «от души». Умная ABS не позволит вам заблокировать колеса.

Осталось только окончательно сформулировать правильные принципы экстренного торможения.

1. Во всех случаях (а особенно на скользкой дороге) добиться минимального тормозного пути можно только, не допуская блокировки колёс.
2. Если автомобиль **не** оборудован антиблокировочной тормозной системой, тогда антиблокировочная система – это сам водитель, и при экстренном торможении его задача – удерживать процесс торможения на грани блокировки колёс способом прерывистого нажатия на педаль тормоза.
3. Если автомобиль оборудован антиблокировочной тормозной системой, тогда просто давите на педаль тормоза до полной остановки, а всё остальное за вас сделает умная ABS.

Как правильно произвести экстренное торможение на скользкой дороге, если Ваш автомобиль не оборудован антиблокировочной тормозной системой?

1. Нажать на педаль тормоза до упора и удерживать её до полной остановки.
2. Нажать на педаль тормоза с одновременным использованием стояночного тормоза.
3. **Тормозить прерывистым нажатием на педаль тормоза, не допуская блокировки колёс.**

Как правильно произвести экстренное торможение, если Ваш автомобиль оборудован антиблокировочной тормозной системой?

1. Путём прерывистого нажатия на педаль тормоза.
2. **Путём нажатия на педаль тормоза до упора и удерживания её до полной остановки.**
3. Путём использования стояночной тормозной системы.

Что такое - торможение двигателем.

Здесь в наших разговорах о технике безопасного управления автомобилем наступил момент, когда нам требуется уточнить одно очень важное условие.

Все вопросы теоретического характера в задачах ГИБДД касаются только автомобилей с МКПП. Соответственно и мы с вами далее будем говорить о технике управления автомобилем с **механической коробкой перемены передач.**



На сухой дороге с качественным покрытием блокировка колёс - событие маловероятное. В то же время на скользкой дороге достаточно лёгкого нажатия на педаль тормоза, и колёса уже не катятся, а скользят.

В такой ситуации самое эффективное торможение - это торможение двигателем. А ещё лучше - комбинированное торможение, то

есть одновременно и двигателем, и уже известным нам прерывистым нажатием на педаль тормоза на грани блокировки колёс. Правда в этом случае нажимать на педаль тормоза придётся не просто плавно, но ещё и нежно.

А торможение двигателем это означает всего лишь убрать ногу с педали газа. Причём убирать её надо тоже не рывком, а плавно уменьшая нажатие на педаль. Обороты двигателя начнут падать, и если до этого вы двигались на пятой передаче со скоростью 90 км/час, то постепенно на той же пятой поедете со скоростью 60 км/час. **Но колёса при этом не скользят, а принудительно вращаются, и автомобиль по-прежнему управляем!**

Переходите с пятой передачи на четвёртую, или даже сразу на третью, затем на вторую, а если потребуется, то и на первую передачу. Правая нога при этом на педали тормоза, всё время слегка притормаживает, и вот, наконец, скорость упала до вполне безопасной, и можно продолжать движение даже по такой скользкой дороге. Далее придётся «пилить» на второй передаче со скоростью пешехода, ну а что делать: «Тише едешь – дольше будешь!».



Опытные водители любят торможение двигателем и в той или иной степени применяют его практически всегда.

Даже в самой безобидной ситуации, например, останавливаясь на красный сигнал светофора, опытные водители предпочитают не двигаться накатом на «нейтралке», а просто переносят ногу с педали акселератора на педаль

тормоза, в таком режиме подъезжают к перекрёстку и только уже в непосредственной близости от стоп-линии переводят рукоятку переключения передач в нейтральное положение.

Особый случай – движение на затяжном спуске.



Тормозные диски легкового автомобиля при городском ритме езды нагреваются максимум до двухсот градусов. Это нежелательно, но вполне терпимо – тормоза остаются работоспособными.



Если на тормоз давить непрерывно, температура может подняться до 400-500 градусов. А вот это уже по-настоящему опасно! При перегреве дисков и колодок тормозная система почти полностью перестает работать - колодки скользят по раскаленному диску как по маслу.



Такое может случиться, если на затяжном спуске катиться вниз на нейтральной передаче, всё время притормаживая, не позволяя автомобилю слишком разогнаться. Тормоза можно поберечь, если спускаться, применяя торможение двигателем. Достаточно включить понижающую передачу (третью или вторую) и убрать ногу с педали акселератора.

Автомобиль и рад бы разогнаться, но его сдерживает коленчатый вал двигателя, который не желает вращаться быстрее (вы же не давите на педаль акселератора, а в режиме холостого хода частота вращения коленвала все лишь 800-900 об/мин.). А при таких оборотах да на второй передаче автомобиль едет медленно.

На эту тему (движение на крутом спуске) в сборнике ГИБДД имеются две задачи, и, по крайней мере, одна из них требует небольшого комментария.

Чем опасно длительное торможение с выключенным передачей или сцеплением на крутом спуске?

1. Значительно увеличивается износ протектора шин.
2. Повышается износ деталей тормозных механизмов.
3. Перегреваются тормозные механизмы, и уменьшается эффективность торможения.

Комментарий к задаче

Здесь я надеюсь, правильный ответ вам понятен и без комментария - реальную опасность представляет только перегрев тормозных механизмов.

Как следует выбирать передачу при торможении двигателем с учётом крутизны спуска?

1. Чем круче спуск, тем выше передача.
2. **Чем круче спуск, тем ниже передача.**
3. Выбор передачи не зависит от крутизны спуска.

Комментарий к задаче



Бывалые водители пользуются такой формулой: «**На какой передаче я буду подниматься на эту гору, на такой же передаче буду и спускаться с этой горы**». Чем круче подъём, тем более низкую передачу придётся включить, чтобы его преодолеть.

Соответственно, и чем круче спуск, тем более низкая передача потребуется, чтобы потом безопасно спуститься.

Ещё один особый случай – водная преграда.



При скорости движения (80 км/час и выше) вода попросту не успевает «убежать» от колеса.

В результате под колёсами образуется так называемый **ВОДЯНОЙ КЛИН**, шины теряют сцепление с дорогой, и автомобиль становится неуправляемым.

Такое явление ещё называют аквапланированием. При аквапланировании машина не реагирует ни на руль, ни на тормоз!

Но это только до тех пор, пока скорость не снизится, и колеса продавят воду!

Поэтому, если уж случилось страшное, и автомобиль поплыл, не следует вращать рулевое колесо и давить на педаль тормоза. Когда скорость упадет, и контакт с дорогой восстановится, повёрнутые колёса обязательно вызовут бросок автомобиля в сторону. А если при этом ещё и заблокировать колёса, давя на педаль тормоза, то занос автомобиля гарантирован.

Колёса – это, конечно, не лыжи, да и весит автомобиль поболее лыжника. Но если лужа глубокая, а скорость под 100 км/час, то скользить по водной глади можно и на автомобиле. Только это уже не удовольствие, а смертельная опасность.



Что будем делать, если под колёсами образовался «водяной клин», и началось аквапланирование?

1. Будем давить на педаль тормоза.

2. Ни в коем случае! Тормозить будем двигателем, уменьшая нажатие на педаль акселератора. По мере падения скорости

контакт с дорогой будет восстанавливаться, а вместе с ним восстановится и управляемость автомобиля. И тут важно, чтобы колёса не скользили, а принудительно катились по дороге.



Отсюда вывод - если лужа большая и глубокая, преодолевать её надо осторожно и на малой скорости.

Но одного этого мало. В глубокой луже тормозные механизмы обязательно нахватаются воды.



А если тормозные колодки хорошенько смочить, их замечательные фрикционные свойства исчезают.

Водитель нажимает на педаль тормоза, колодки исправно прижимаются к дискам, но торможения не происходит – намокшие колодки трутся по дискам, не оказывая никакого сопротивления!

Что делать? Ждать пока они высохнут? Если на дворе лето, можно, конечно, и подождать, только ждать придётся долго. А если зима, так и вообще колодки обледенеют, и куда ехать с такими тормозами?

Поэтому правильнее всего просушить тормоза на ходу, соблюдая все меры безопасности, а именно: занимаем крайнее правое положение на проезжей части, включаем «аварийку» и, двигаясь на первой передаче, периодически жмём на педаль тормоза. От трения колодки и диски нагреются, вода испарится, и торможение восстановится.

Вот как об этом вас спросят на экзамене:

Что следует предпринять для быстрого восстановления эффективности тормозов транспортного средства после проезда через водную преграду?

1. Резко нажать на педаль тормоза, после чего продолжить движение.

2. Продолжить движение и просушить тормозные колодки многократными непродолжительными нажатиями на педаль тормоза.

3. Продолжить движение с малой скоростью без притормаживания.

3. Скорость движения.

В идеальных условиях (при движении по сухому асфальту да в ясную погоду) водители могут смело двигаться со скоростью, разрешённой Правилами на данном участке дороги. Однако, если покрытие скользкое или видимость недостаточная, водители инстинктивно снижают скорость до такой, которая им кажется безопасной в данных конкретных условиях.

То есть в сложных дорожных условиях выбор безопасной скорости носит субъективный характер – каждый водитель решает сам для себя, с какой скоростью он далее поедет. И ориентируется в таком случае водитель уже не на показания спидометра, а на собственные ощущения. При этом непреложным остаётся универсальное правило:

В любых условиях безопасная скорость это такая, при которой остановочный путь заведомо меньше расстояния видимости!

Ночью поле зрения водителя ограничивается длиной луча света, отбрасываемого фарами.



Считаете ли вы безопасным движение со скоростью 90 км/час ночью при включённом ближнем свете фар?

1. Да, считаю. Метров на 40 дорогу видно и этого вполне достаточно.

2. Нет, не считаю. При скорости 90 км/час остановочный путь может оказаться гораздо более 40 метров.



Правила разрешают двигаться по этой дороге со скоростью до 90 км/час. Но логика безопасности требует:

1. Во всех случаях водитель должен выбирать такую скорость, чтобы **тормозной** путь был меньше, чем расстояние видимости.

2. Во всех случаях водитель должен выбирать такую скорость, чтобы **остановочный** путь был меньше, чем расстояние видимости.

Помимо этого необходимо учитывать, что глазомер человека - прибор несовершенный. Многочисленные исследования подтвердили - в тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости глаза обманывают нас и притом обманывают в сторону **большей** опасности!



В тумане кажется, что встречные автомобили едва ползут, и водитель слишком поздно начинает готовиться к встречному разъезду. А вот это уже по-настоящему опасно!

Лучше, если бы нам казалось, что они едут быстро, тогда мы бы заранее снижали скорость и увеличивали боковой интервал.

А вот расстояние до предметов в условиях недостаточной видимости представляется большим, чем в действительности.

И это опасно!



Нам только кажется, что до автомобиля, терпящего бедствие, ещё далеко. На самом деле уже давно пора тормозить! В тумане расстояние до предметов воспринимается искажённо и всегда в сторону большей опасности.

Лучше, если бы нам казалось, что до него уже рукой подать, и мы бы начали заранее принимать меры.

В условиях недостаточной видимости:

1. Скорость встречных автомобилей воспринимается меньшей, чем в действительности, а расстояние до предметов - большим, чем в действительности.

2. Скорость встречных автомобилей воспринимается большей, чем в действительности, а расстояние до предметов - меньшим, чем в действительности.

Да и при ясной погоде не всё так уж безупречно - с увеличением скорости резко сужается поле зрения водителя - впереди водитель все контролирует, а вот опасность сбоку может и не увидеть.



Чем выше скорость, тем меньше возможности смотреть по сторонам. То есть, что же происходит с полем зрения водителя по мере увеличения скорости?

1. Прямой зависимости между скоростью движения и полем зрения водителя нет.

С увеличением скорости поле зрения

водителя сужается.

4. Некоторые особенности применения внешних световых приборов.



При сильном тумане или снегопаде дальний свет фар неэффективен. Световой луч длиной 100 метров попросту не достигает полотна дороги, полностью пропадая в стометровой толще тумана (или густого снегопада).



С места водителя это выглядит примерно вот так. Водитель не видит дороги, а видит только туман (или падающий снег).



Луч фар ближнего света, короче (45 – 50 метров), и сквозь 50-метровую стену тумана кое-что пробьется - часть светового луча достигнет полотна дороги. А если ещё и добавить противотуманки, то видимость дороги станет вполне сносной. Плоский и широкий луч света противотуманных фар хорошо освещает дорогу в непосредственной близости от автомобиля.



С места водителя это будет выглядеть примерно вот так.

Вывод:

При движении ночью в густом тумане или плотном снегопаде наилучшую видимость обеспечивают противотуманные фары совместно с ближним светом фар.

Ну и конечно, скорость надо выбирать такую, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости.

И ещё один момент, о котором надо всегда помнить водителям!

В тёмное время суток, приближаясь к вершине подъёма, всегда необходимо переключаться на ближний свет фар!



Если этого не сделать, то уже за 100 метров до вершины подъёма дорогу вы видеть не будете - луч светит в небо, не касаясь полотна дороги. Это, во-первых.

А, во-вторых, встретившись на вершине подъёма, водители одновременно ослепят друг друга (если заблаговременно не переключатся на ближний свет).

5. Маневрирование. Требования к безопасности.

Начало движения.

Экзамен по практическому вождению можно не сдать, если неправильно сесть в автомобиль и неправильно из него выйти. В Правилах по этому поводу никаких указаний нет, и в жизни можете садиться и выходить из автомобиля как угодно - никакими нормативно-правовыми актами наказание за это не предусмотрено. Другое дело, что от этого зависит безопасность, а безопасность, как известно, превыше всего.

Поэтому про правильную посадку-высадку вас начнут спрашивать уже на теоретическом экзамене:

Как следует поступить водителю при посадке в автомобиль, стоящий у тротуара или на обочине?

1. **Обойти автомобиль спереди.**
2. Обойти автомобиль сзади.
3. Допустимы оба варианта действий.

Комментарий к задаче



Речь идёт о посадке в леворульный автомобиль, припаркованный на правой стороне дороги. Если при посадке обходить авто сзади, то можно не увидеть собственную погирбель.



Вот так оно гораздо безопаснее.

Как следует поступить водителю при высадке из автомобиля, стоящего у тротуара или на обочине?

1. Обойти автомобиль спереди.
2. **Обойти автомобиль сзади.**
3. Допустимы оба варианта действий.

Комментарий к задаче



Если после высадки обходить авто **спереди**, то можно опять-таки не увидеть собственную погибель.



А если после высадки обходить авто **сзади**, тогда вам видна приближающаяся опасность. Есть реальный шанс уцелеть.

Безопасный разворот с использованием прилегающей территории справа.



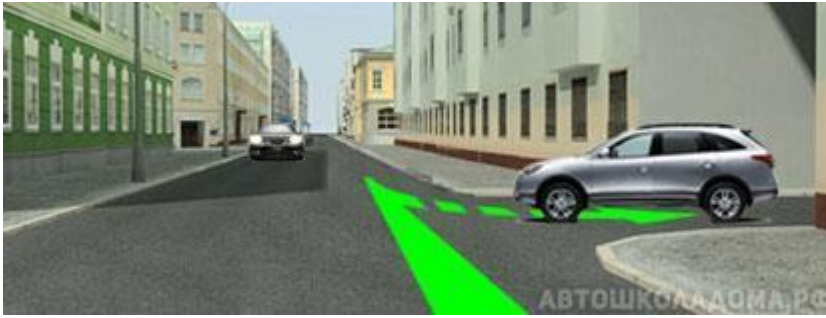
На экзамене по практическому вождению автомобиля вас вполне могут попросить развернуться на такой узкой дороге с использованием въезда во двор.



В принципе можно и так - свернуть направо во двор, остановиться, а затем задним ходом пересечь дорогу.



Правда, в этом случае придётся изрядно повертеть головой - опасность приближается к вам со всех сторон.



Но можно и наоборот – заехать во двор не передним, а задним ходом. Чтобы завершить разворот, осталось только повернуть налево.

Вам не кажется, что так оно и удобнее, и безопаснее?

Безопасный разворот с использованием прилегающей территории слева.



Если двор слева, тогда заезжать в него задним ходом ой как непросто.



В этом случае лучше «нырнуть» во двор передним ходом.

Выезжать, правда, придётся задним ходом, ну так и опасность может быть только сзади. А вы как раз туда и смотрите.

И опять-таки должен вам сказать, что в жизни доведётся разворачиваться и так и эдак, и никто вас за это не накажет. А на экзамене надо обязательно продемонстрировать знание безопасных приёмов маневрирования, иначе это зачтут как ошибку.

О таких разворотах (с использованием прилегающей территории) есть вопросы и Билетах. Там прямо так и спрашивают: **«На каком рисунке показан способ разворота с использованием прилегающей территории справа, обеспечивающий безопасность дорожного движения?»**

Или: **«На каком рисунке показан способ разворота с использованием прилегающей территории слева, обеспечивающий безопасность дорожного движения?»**

Теперь я вправе рассчитывать, что ответы не вызовут у вас затруднений.

Грамотная тактика прохождения криволинейного участка дороги.

Если дорога поворачивает направо.



Если дорога поворачивает направо, водитель может позволить себе занять **крайнее левое** положение на своей половине проезжей части. Делается это для того, чтобы максимально «выпрямить» траекторию движения на повороте.

Обратите внимание - на выходе из поворота траектория движения - уже почти прямая линия.

А вот это крайне важно! - если у траектории движения нет кривизны, то нет и центробежной силы, стремящейся снести или опрокинуть автомобиль.



На этом рисунке водитель изначально прижался к **правому краю** проезжей части. Таким образом он рассчитывал спрямить кривизну поворота. И на начальном этапе ему это удалось.

Но к чему привела такая тактика! – он «уткнулся» в сплошную линию разметки, и теперь, чтобы не вылететь на встречку, нужен резкий поворот руля! При этом ещё и придётся тормозить, и тогда занос задней оси автомобиля почти гарантирован.

Если дорога поворачивает налево.



В этом случае для того, чтобы максимально выпрямить кривизну, надо в начальной фазе поворота максимально прижаться вправо. А на выходе из поворота надо задавать такую траекторию движения, чтобы она не сильно отличалась от прямой.



На этом рисунке водитель всё сделал наоборот - сначала прижался влево, потом «уткнулся» в обочину, тормознул, резко вывернул руль влево, а далее движение автомобиля приняло неуправляемый характер.

Такие рисунки вы увидите в экзаменационных билетах, я их оттуда и взял. Только там не будет подсказки в виде автомобилей, уходящих в занос. Будут только показаны траектории – грамотная и неграмотная. Но разве это проблема для грамотного водителя.

Обгон – самый сложный и опасный манёвр.



Обгон - это всегда выезд на полосу встречного движения. И, следовательно, прежде чем решиться на обгон, водитель должен безошибочно просчитать путь предстоящего обгона – успеет ли он вернуться на свою полосу, не создавая помех ни водителю обгоняемого автомобиля, ни водителю встречного автомобиля.



И ещё крайне важно расположиться так, чтобы водитель обгоняемого автомобиля всё время видел вас в зеркало заднего вида и знал о ваших намерениях.

На душе гораздо спокойнее, если держать безопасную дистанцию. Отсюда, кстати, и встречная полоса неплохо просматривается, и водитель грузовика вас видит в зеркало заднего вида.



И даже если попытка обгона окажется неудачной, ещё не поздно вернуться назад на свою полосу.



Впереди длинномерное транспортное средство. Чтобы его обогнать, придется проделать большой путь по встречной полосе. Что вам представляется правильным с позиции максимальной безопасности?

1. Подъехать вплотную к длинномеру, чтобы сократить путь обгона.
2. Держать до длинномера безопасную дистанцию и начать обгон именно с этой позиции.

6. Остановка и стоянка на уклонах.

При остановке и стоянке Правила обязывают водителей принимать все меры, исключая самопроизвольное движение транспортного средства. Это требование можно прочитать в последнем пункте Раздела 12 Правил.

Правила. Раздел 12. Пункт 12.8. Водитель может покидать своё место или оставлять транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя.

Правила не уточняют, что такое «все меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства». Да и вообще, что такого на дороге должно быть, чтобы наш автомобиль отправился без нас в самостоятельное путешествие.



Такое может случиться при остановке или стоянке на уклонах дорог.

Конечно же, первым делом оба водителя должны затянуть ручной тормоз. Но это ещё не «все меры». Если вы покидаете машину, то, выключив двигатель, не забудьте включить первую передачу (если машина с механической коробкой перемены передач).

Это как бы ещё один ручной тормоз – колёса не могут вращаться, будучи связаны с неподвижным коленчатым валом двигателя.

Ну, а если автомобиль с АКПП, тогда, естественно, ручку селектора в положение «Р».

Но, оказывается, и это ещё не «все меры»!

И ручник, вроде бы, затянут, и передача включена, и, тем не менее, статистика знает немало случаев, когда транспортные средства, припаркованные на уклонах, вдруг начинали катиться вниз, калеча технику и людей. Поэтому грамотные водители в этом случае применяют ещё один мудрый приём:

Необходимо правильно вывернуть направляющие колёса автомобиля!



Автомобили А и Б стоят на спуске.

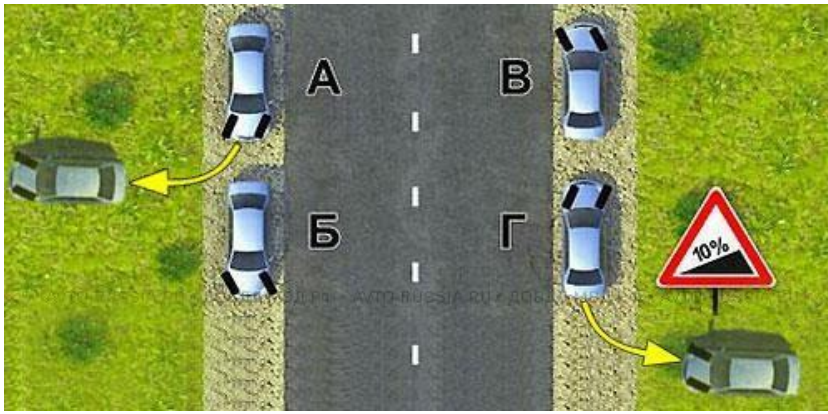
Автомобиль А передними колёсами упирается в бордюр тротуара и никуда не поедет в отсутствие водителя.

Автомобиль Б может начать самопроизвольное движение (если, например, у него неисправен ручник).



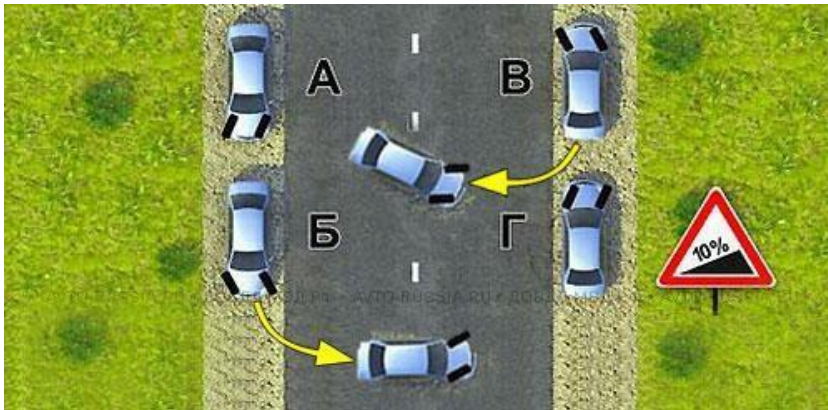
Автомобили В и Г стоят на подъёме.

Автомобиль Г тоже может катиться вниз (до тех пор, пока заднее правое колесо не упрётся в бордюр тротуара). И, как вы понимаете, это не есть хорошо.



У этой дороги нет тротуара, а, значит, нет и бордюра. Есть только обочина, которая всегда расположена на одном уровне с проезжей частью.

Автомобили **А** и **Г**, если уж поедут без хозяина, то поедут за пределы дороги. И это гораздо лучше, чем на проезжую часть.



А вот автомобили **Б** и **В** как раз поедут на проезжую часть, что совершенно недопустимо.

Такие рисунки вы увидите в экзаменационных билетах, я их оттуда и взял. Только там не будет подсказок, показывающих, траекторию самопроизвольного движения автомобилей. Будет только показано, кто в какую сторону вывернул колёса. Но разве это проблема для вас, для грамотных водителей.

7. Занос автомобиля.



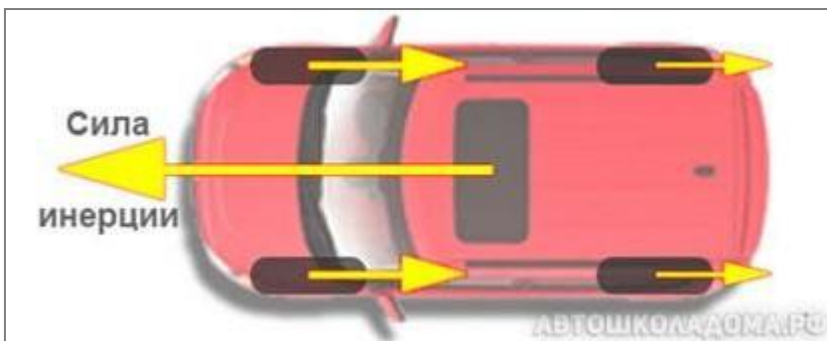
При любом торможении вес автомобиля переносится на передние колеса. То есть передние колёса крепко прижимаются к дороге, а задние колёса наоборот стремятся оторваться от дороги.

В такой ситуации достаточно небольшого бокового усилия, чтобы задняя ось автомобиля начала вращаться вокруг передней оси.

Это явление и называют заносом автомобиля.

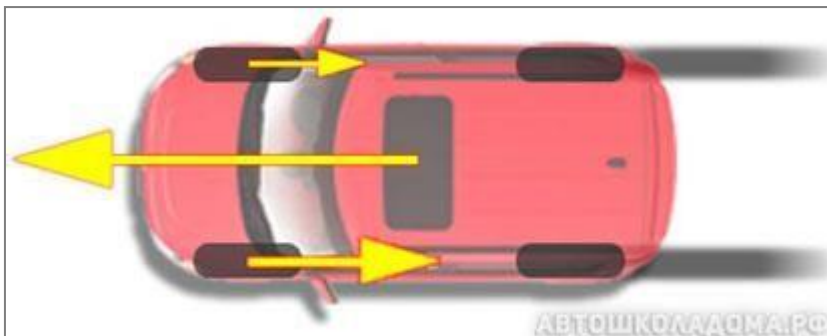
Откуда возьмется это боковое усилие? К величайшему сожалению оно обязательно возьмется, и причин для этого предостаточно!

7.1. Занос автомобиля при резком торможении.



При торможении автомобиль тащит вперёд одна единственная сила - сила инерции. И приложена эта сила к центру тяжести автомобиля.

А сопротивляются силе инерции целых четыре силы, а именно, тормозящие усилия четырёх колёс автомобиля. При этом основная нагрузка ложится на тормозные механизмы передних колёс (не зря передние тормозные колодки изнашиваются быстрее задних).

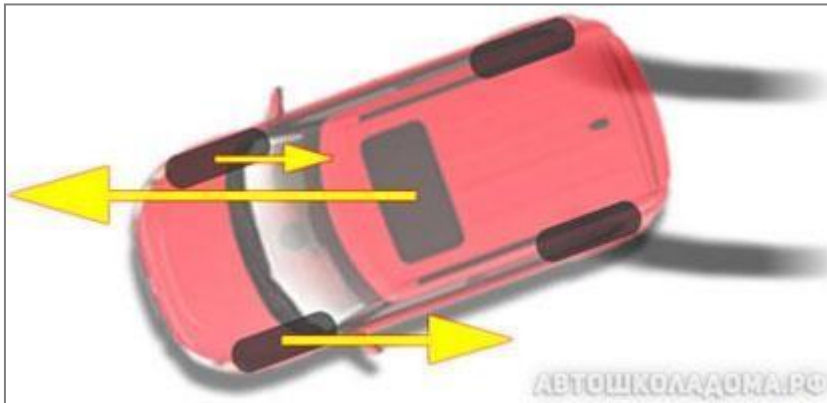


Итак, при торможении задние колёса слабо прижаты к дороге и потому склонны к блокировке. Достаточно резко нажать на педаль тормоза, и вот они уже не катятся, а скользят, потеряв сцепление с дорожным покрытием. В этом случае практически всё торможение осуществляется только передними колёсами.

А теперь представим, что левое переднее колесо тормозит эффективнее правого. Этому

может быть множество причин - например, различное давление в шинах, или слева асфальт сухой, а справа влажный. Да порой достаточно, чтобы одно из колёс катилось по дорожной разметке, а другое по асфальту!

В этом случае при торможении сразу же возникает момент сил, стремящихся развернуть автомобиль.



В результате левая часть автомобиля начинает двигаться медленнее, чем правая. Происходит занос задней оси автомобиля или просто занос автомобиля. Дальнейшее движение автомобиля будет напоминать движение камня, брошенного на лёд – камень крутится-вертится, но летит по прямой туда, куда его тащит сила инерции.

Первая естественная реакция неопытного водителя – давить на тормоз ещё сильнее. Как вы понимаете, это означает, что занос будет продолжаться. Изменить ситуацию может обратное действие – убрать ногу с педали тормоза.



Убрали ногу с педали тормоза, и сразу же исчез момент сил, разворачивавших автомобиль. Но сила инерции никуда не делась, она по-прежнему тащит автомобиль вперёд! Не беда, Поворачиваем рулевое колесо в сторону заноса и выравниваем траекторию движения автомобиля.

Примечание. Как мы уже определились, занос автомобиля – это занос именно задней оси. Задние колеса стремятся сблизиться с передними. В этом случае, выравнивая автомобиль, водитель поворачивает рулевое колесо навстречу приближающимся задним колёсам. Это и принято называть **«поворот рулевого колеса в сторону заноса»**.

Посмотрим, как об этом вас будут спрашивать на экзамене в ГИБДД:

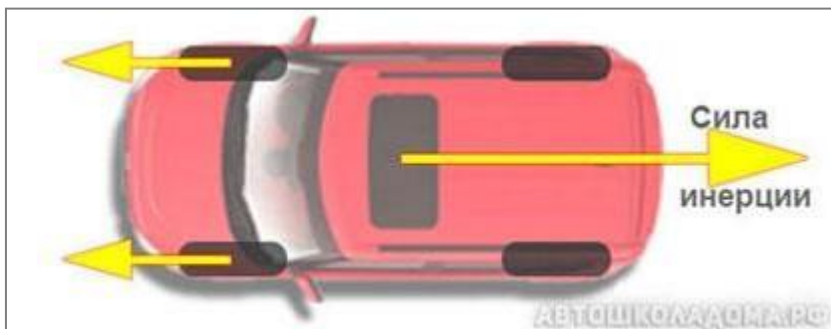
Для прекращения заноса, вызванного торможением, водитель в первую очередь должен:

1. **Прекратить начатое торможение.**
2. Выключить сцепление.
3. Продолжить торможение, не изменяя усилия на педаль тормоза.

Комментарий к задаче

Не может быть никаких сомнений – первым делом надо избавиться от причины, вызвавшей занос, то есть в данном случае необходимо **прекратить начатое торможение.**

7.2. Занос автомобиля при резком ускорении.



При разгоне сила инерции направлена назад, а вперёд автомобиль тянут ведущие колёса. И если ведущие колёса надёжно держат дорогу (не буксуют), то и автомобиль ведёт себя идеально, послушно выполняя все желания водителя.



Однако нет никакой гарантии, что левые и правые колёса всегда держатся за дорогу абсолютно одинаково. Мы уже упоминали о возможной разнице давления в шинах, или, скажем, слева проезжая часть сухая, а справа влажная.

Поэтому занос можно получить не только при торможении, но и при ускорении.

Достаточно резко нажать на педаль газа (особенно на скользком покрытии) и ведущие колёса начнут вращаться с пробуксовкой. А любое проскальзывание колёс – это потеря сцепления с дорогой.



Если ведущие колёса задние, занесёт заднюю ось.



Если ведущие колёса передние, снесёт в сторону передок.

Так что во всех случаях рецепт один – необходимо избавиться от причины вызвавшей занос, то есть в данном случае - уменьшить нажатие на педаль управления подачей топлива.

Посмотрим, как об этом вас будут спрашивать на экзамене в ГИБДД:

Как водитель должен воздействовать на педаль управления подачей топлива при возникновении заноса, вызванного резким ускорением движения?

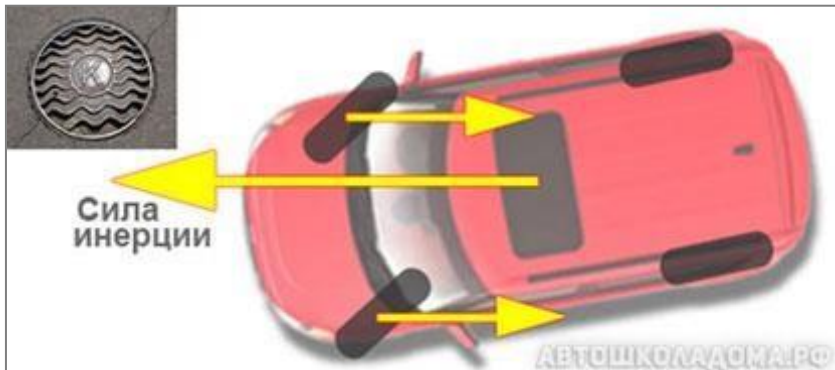
1. Усилить нажатие на педаль.
2. Не менять положения педали.
3. Ослабить нажатие на педаль.

7.3. Занос автомобиля при резком повороте рулевого колеса.



Иногда водителям приходится резко вильнуть при объезде препятствия.

Представим, что водитель, двигаясь со скоростью 60 км/ч, в последний момент решил объехать канализационный люк.



Но резкий поворот направляющих колёс это тоже своеобразное торможение. В прямом направлении скорость автомобиля падает, и машина заметно приседает на передние колёса.

А раз есть торможение, сразу же появляется сила инерции, при этом корпус автомобиля уже развёрнут – идеальные условия для заноса!

Летом на сухом асфальте ничего страшного не случится, просто машину качнёт туда-сюда при объезде препятствия.

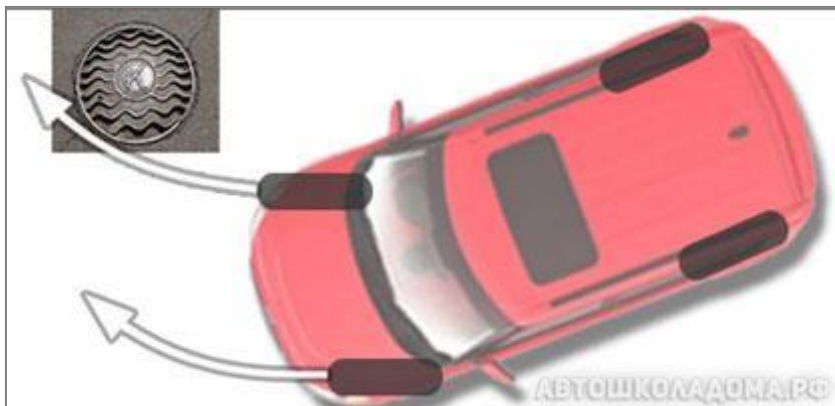


Но зимой на скользкой дороге занос гарантирован. Более того - в следующее мгновение скользить будут все четыре колеса.

Да и летом, если скорость под сотню, события будут развиваться точно так же.

Что делать?

Да всё то же самое. Как только водитель почувствовал, что автомобиль уходит в занос, надо немедленно **избавиться от причины, вызвавшей занос**. И теперь уже бог с ним, с этим люком.



Быстро (но плавно!) поворачиваем рулевое колесо в сторону заноса.

Передние колёса «цепляют» дорогу (перестают скользить), управляемость автомобиля восстанавливается, и машина послушно возвращается на свою полосу.



Не забудьте только вслед за этим **выровнять траекторию движения автомобиля опережающим воздействием на рулевое колесо**.

Посмотрим, как об этом вас будут спрашивать на экзамене в ГИБДД:

Что следует предпринять водителю для предотвращения опасных последствий заноса автомобиля при резком повороте рулевого колеса на скользкой дороге?

1. Быстро, но плавно повернуть рулевое колесо в сторону заноса, затем опережающим воздействием на рулевое колесо выровнять траекторию движения автомобиля.
2. Выключить сцепление и повернуть рулевое колесо в сторону заноса.
3. Нажать на педаль тормоза и воздействием на рулевое колесо выровнять траекторию движения.

7.4. Занос автомобиля при прохождении поворота.



При прохождении любого поворота на автомобиль обязательно действует центробежная сила, приложенная к центру тяжести машины.



На скользком покрытии центробежная сила может вообще столкнуть автомобиль с дороги. Это называется **«боковой снос автомобиля»**. Но поскольку передние колёса всегда лучше держат дорогу (они нагружены тяжёлым двигателем), то, как правило, центробежная сила сдвигает в сторону заднюю ось. Происходит **занос автомобиля при прохождении поворота**.



Если со страха нажать на педаль тормоза, к центробежной силе добавятся ещё две – тормозящее усилие передних колёс, и сразу же возникающая сила инерции. Глядя на рисунок, должно быть понятно, что сейчас машину выбросит на обочину и там она обязательно перевернётся.

Поэтому тормозить в процессе поворота крайне нежелательно. Снижать скорость нужно до входа в поворот, а сам поворот следует проходить, что называется, «внатяжку».



То есть на педаль газа давим, но очень несильно так, чтобы автомобиль проходил поворот и без замедления, и без ускорения. В этом случае никакие силы (кроме центробежной) на автомобиль не действуют, а саму центробежную силу мы уменьшили до безопасного предела, снизив скорость до входа в поворот.



Потом, когда наберётся опыта, можете проходить поворот даже с небольшим ускорением. При ускорении появляющаяся сила инерции направлена назад и хотя она совсем небольшая, но всё же способствует стабилизации задней оси автомобиля.

Правда, последняя рекомендация в полной мере справедлива только для автомобилей с передним приводом, и чуть позднее мы узнаем почему.

Пришло время поговорить о различии в управлении переднеприводным автомобилем и заднеприводным.

И тот, и другой совершенно одинаково уходят в занос. Но вот выбираются из заноса по-разному. Связано это с тем, что задние колёса **толкают** автомобиль, а передние - **тянут** автомобиль.



Представьте человека, который привязал к спинке санок палку и пытается ею толкать эти санки.

Ведь они тут же начнут складываться влево или вправо. То есть по аналогии с автомобилем заднюю ось будет заносить толкающее усилие.



Если же человек догадается привязать палку или просто веревку спереди и потянет санки, то они будут следовать за ним, как нитка за иглой без всяких заносов.

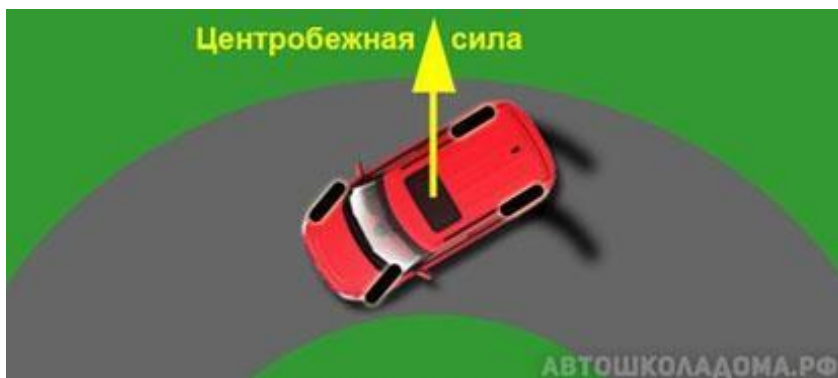
Именно этим и отличается передний привод от заднего. Если задние колёса **толкают** массу, расположенную перед ними, то передние колёса **тянут** массу, расположенную после них.

Именно поэтому, выходя из заноса на заднем приводе, мы **плавно уменьшаем нажатие на педаль газа**, пытаясь усмирить центробежную силу и восстановить управляемость автомобиля.

И именно поэтому на переднем приводе, мы **слегка увеличиваем нажатие на педаль газа**, чтобы передние колёса вытащили нас из заноса.

Как выходить из заноса на заднем приводе.

Итак, на повороте возник занос задней оси автомобиля (задние колёса скользят по дороге, и центробежная сила несёт их на обочину). **И именно задние колёса у нас ведущие.**



Если сейчас добавить крутящий момент на ведущие колёса (то есть нажать на педаль газа) ситуация только усугубится – мало того, что задние колёса скользят, так теперь ещё и буксуют, и сцепление с дорогой потеряно окончательно.

В то же время нельзя и нажимать на педаль тормоза или резко бросать газ – в этом случае к центробежной силе добавится ещё и сила инерции, и это только усилит занос.

Вспоминаем наш общий универсальный принцип – надо избавиться от причины, вызвавшей занос.



А заносит нас центробежная сила. Ну, совсем-то от неё избавиться невозможно, но можно её уменьшить, если снизить скорость.

Только снижать скорость нужно плавно, слегка уменьшая подачу топлива, одновременно поворачивая рулевое колесо в сторону заноса.

Посмотрим, как об этом вас будут спрашивать на экзамене в ГИБДД:

Что следует предпринять, если на повороте возник занос задней оси заднеприводного автомобиля?

1. Увеличить подачу топлива, рулевым колесом стабилизировать движение.
2. Притормозить и повернуть рулевое колесо в сторону заноса.
3. Значительно уменьшить подачу топлива, не меняя положения рулевого колеса.
4. **Слегка уменьшить подачу топлива и повернуть рулевое колесо в сторону заноса.**

Как выходить из заноса на переднем приводе.

И опять на повороте возник занос задней оси автомобиля. Только на этот раз автомобиль **переднеприводной**.



Как вы думаете, если сейчас повернуть рулевое колесо в сторону заноса и **добавить крутящий момент на ведущие колёса**, вытянут ли передние колёса нас из заноса?

А ведь, пожалуй, и вытянут!

Только помните!

Наращивать давление на педаль газа нужно слегка, очень плавно и очень осторожно, не допуская пробуксовки передних колёс. Как же они будут тянуть, если начнут буксовать?

Посмотрим, как об этом вас будут спрашивать на экзамене в ГИБДД:

На повороте возник занос задней оси переднеприводного автомобиля. Ваши действия?

1. Уменьшите подачу топлива, рулевым колесом стабилизируете движение.
2. Притормозите и повернёте рулевое колесо в сторону заноса.
3. **Слегка увеличите подачу топлива, корректируя направление движения рулевым колесом.**
4. Значительно увеличите подачу топлива, не меняя положение рулевого колеса.

Устранение заноса задней оси путём увеличения скорости возможно:

1. **Только на переднеприводном автомобиле.**
2. Только на заднеприводном автомобиле.
3. На любом автомобиле из перечисленных.

Что ещё нужно знать о центробежной силе.



На сухой дороге колёса надёжно держатся за дорожное покрытие, и центробежная сила не может снести автомобиль. **Но может его перевернуть!**



А теперь вспоминаем курс школьной физики - **центробежная сила прямопропорциональна массе автомобиля, прямопропорциональна квадрату скорости и обратно пропорциональна радиусу поворота.**

Как видим, ощутимее всего на величину центробежной силы влияет величина скорости. Если скорость увеличить в **два** раза, центробежная сила увеличится в **четыре** раза. И наоборот, если скорость уменьшить в **три** раза, центробежная сила станет меньше **в девять раз!**

Ну, а с радиусом поворота всё понятно - чем больше радиус поворота (то есть, чем меньше кривизна поворота), тем меньше центробежная сила.

Что интересно! Даже не зная о существовании этой формулы, в жизни мы поступаем строго в соответствии с ней – перед входом в поворот снижаем скорость, а, проходя поворот, стараемся по максимуму «спрямить кривую», то есть по возможности стараемся увеличить радиус поворота. Такие действия подсказывает нам вестибулярный аппарат, заложенный в нас Создателем.



И вот, что ещё важно знать водителю. Самое низкое расположение центра тяжести – у пустого автомобиля. При полной нагрузке (с грузом в багажнике и пассажирами в салоне) расположение центра тяжести существенно увеличивается. А центробежная сила как раз и приложена к центру тяжести автомобиля, и при прохождении поворота это необходимо учитывать.

С грузом и пассажирами вероятность опрокинуться выше (при одной и той же скорости и при одном и том же радиусе поворота)!

На эту тему на экзамене в ГИБДД вам зададут три вопроса:

1. В каком случае легковой автомобиль более устойчив против опрокидывания на повороте?
2. Как изменяется величина центробежной силы с увеличением скорости на повороте?
3. Какие действия водителя приведут к уменьшению центробежной силы, возникающей на повороте?

Не думаю, чтобы у вас возникли трудности при выборе правильного ответа.

8. Осталось только обсудить несколько ситуаций, связанных с различными сложными дорожными условиями.

Сделаем это на примере задач из сборника ГИБДД.



В месте выезда из лесистого участка, где установлен знак «Боковой ветер», Вам следует:

1. Уменьшить скорость и быть готовым к возможному отклонению автомобиля от заданного курса.
2. Не изменяя скорости, сместиться ближе к центру дороги.
3. Не изменяя скорости, сместиться ближе к обочине.

Комментарий к задаче

Автомобиль, конечно, не яхта, но при сильном ветре и он может «парусить». Именно поэтому здесь и установлен этот знак, предупреждающий водителей: «Снизьте скорость и будьте готовы к возможному отклонению автомобиля от заданного курса!»

Если во время движения по сухой дороге с асфальтобетонным покрытием начал моросить дождь, водителю следует:

1. Уменьшить скорость и быть особенно осторожным.
2. Не изменяя скорости, продолжить движение.
3. Увеличить скорость и попытаться проехать как можно большее расстояние, пока не начался сильный дождь.

Комментарий к задаче



Вообще-то, по мокрой дороге вы будете ездить часто. И в этом нет ничего страшного. Не смотря на то, что коэффициент сцепления колес с мокрым асфальтом чуть ли не вдвое меньше, чем с сухим, этого вполне достаточно для безопасного движения.



Но вот когда дождь только начинает накрапывать, дорога может стать по-настоящему коварной! Первые капли дождя действуют как миксер, взбивая накопившуюся на дороге пыль и грязь, и дорога на короткое время как бы покрывается тонкой скользкой плёнкой. Потом, когда пойдёт сильный дождь, всё это смоется.

Но пока дождь только накрапывает, надо уменьшить скорость и быть особенно осторожным!

В случае, когда правые колёса автомобиля наезжают на неукреплённую влажную обочину, рекомендуется:

1. Затормозить и полностью остановиться.
2. Затормозить и плавно направить автомобиль на проезжую часть.
3. **Не прибегая к торможению, плавно направить автомобиль на проезжую часть.**

Комментарий к задаче



Сейчас задача водителя - не спровоцировать занос автомобиля.

А условия для заноса просто идеальные - достаточно только нажать на тормоз или резко вывернуть руль влево, а всё остальное за водителя сделает сила инерции, которая обязательно появляется при любом торможении (а при резком повороте рулевого колеса ещё и добавляется центробежная сила).

Что же делать? Во-первых, крепко держать рулевое колесо, и **по очень-очень плавной дуге возвращаем машину на проезжую часть**. На тормоз не давим, а на газ давим так, чтобы двигаться и без замедления, и без ускорения.

Двигаться по глубокому снегу на грунтовой дороге следует:

1. Изменяя скорость движения и передачу в зависимости от состояния дороги.
2. **На заранее выбранной пониженной передаче без резких поворотов и остановок.**
3. На заранее выбранной повышенной передаче без резких поворотов и остановок.

Комментарий к задаче



Глубокий снег оказывает большое сопротивление движению автомобиля. Никакая пятая или четвёртая и даже третья передача тут неуместны. Вторая - вот наша передача в таких условиях. Пусть медленно, зато двигателю хватает запаса крутящего момента, и он справляется с возросшей нагрузкой.

Останавливаться нежелательно - после остановки не тронетесь. Придётся отъезжать назад (строго по колее!) и оттуда начинать движение.

Ну, а крутые повороты надо вообще исключить, любые повороты только по плавной дуге.

Двигаясь в прямом направлении, Вы внезапно попали на небольшой участок скользкой дороги. Что следует предпринять?

1. Плавно затормозить.
2. Повернуть руль, чтобы съехать с этого участка дороги.
3. **Не менять траектории и скорости движения.**

Комментарий к задаче



Если дорога всё время скользкая, водители двигаются медленно на пониженной передаче, понимая в полной мере всю сложность и опасность передвижения по такой дороге.



Но как быть, если ничего не предвещало, и вдруг короткий скользкий участок? Тормозить (хоть плавно, хоть неплавно) бессмысленно - остановиться всё равно не успеем. А если въедем на скользкий участок с зажатыми тормозами, занос автомобиля гарантирован со всеми вытекающими последствиями, вплоть до «перевертыша».

Остаётся одно – крепко держать рулевое колесо и проскочить этот короткий участок, затаив дыхание и НЕ меняя траектории и скорости движения.

В каком из перечисленных случаев водителю следует оценивать обстановку сзади?

1. Только при резком торможении.
2. Только при торможении на дороге с мокрым или скользким покрытием.
3. **При любом торможении.**

Комментарий к задаче



Как вы понимаете, **оценивать обстановку сзади нужно при любом торможении.**

Но, по большому счёту, обстановку сзади надо оценивать всегда. Опытные водители даже в совершенно безоблачной ситуации, бросают взор на зеркало заднего вида в среднем каждые 20-30 секунд.