

Основы безопасного управления транспортными средствами.

(отвечаем на вопросы экзаменационных билетов)



Как вы думаете, что может произойти в результате такого ДТП?

Отвечать можно по разному и тему развивать крайне долго. Но я например, абсолютно уверен, цыплят точно не будет!

Безопасная дистанция и безопасный боковой интервал.

Один ехал впереди, второй на некотором расстоянии сзади от него. Один тормозит, второй въезжает в него. В 99,9% случаев инспектор пишет стандартную фразу – несоблюдение безопасной дистанции.

Так какой же, должна быть безопасная дистанция? Правила не содержат на этот счет абсолютно ни каких рекомендаций, да и не могут содержать. Безопасная дистанция зависит от крайне многих факторов. Это время реакции водителя, состояние дорожного покрытия, погодные условия и т.д. и т.д. Как то в одном из старых учебников прочитал, что безопасной дистанцией считается цифра равная половине от скорости движения, т.е. если мы движемся со скоростью 40 км/час, безопасной дистанцией считается расстояние до впереди движущегося ТС около 20 м. И то этот расчет сделан для сухого асфальто-бетонного покрытия. Нужно учитывать, что на мокром покрытии коэффициент сцепления колес с дорогой уменьшается в 3 раза, при гололеде в 8 раз.

Конечно было бы не вредно использовать данную рекомендацию при движении в реальных дорожных условиях, но к сожалению учитывая ныншнюю дорожную обстановку сделать это практически нельзя.

И так, каким образом начинает развиваться ситуация на дороге, когда водитель замечает на своем пути любое препятствие.

Сетчатка глаза запоминает полученную информацию и сообщает ее в головной мозг, оттуда сигнал поступает в спинной мозг, а уже оттуда в определенную группу мышц на правой ноге, которая должна осуществить «перелет» с педали газа на педаль тормоза. Это время с момента обнаружения препятствия на дороге, до начала принятия мер называется **временем реакции водителя**.

Установлено, что время реакции у разных людей разное и оно может изменяться в пределах от 0,3 до 1,7 секунды. Оно также может зависеть от разных факторов: водительского стажа, настроения, погодных условий, эмоционального состояния и т.д. Новичку со стажем до года лучше считать, что его время реакции – 1,7 сек. Исходя из этого, средним временем реакции водителя – **считается 1 сек.**

Прибавьте к этому, время переноса ноги с педали газа на педаль тормоза – 0,2-0,3 сек, время срабатывания тормозных систем – 0,3-0,5 сек, время нарастания тормозных усилий -0,3-0,5 сек (когда тормозные системы «сдвинулись с места» но не эффективны).

И что у Вас получилось в результате? У впереди движущегося ТС стоп-сигналы горят зловещим красным цветом, а Вы неумолимо приближаетесь к нему, и только после 2-3 секунд начинается спасительное торможение.



То расстояние которое автомобиль пробегает с момента обнаружения водителем опасности, до полной остановки, получило название **остановочный путь**.

При движении по сухой дороге, безопасной дистанцией может считаться расстояние, которое автомобиль проезжает за 2 секунды. При скорости 40 км/ч – это чуть более 20 метров. Чтобы произвести этот расчет нужно скорость движения из км/час перевести в м/сек и умножить на 2 сек..

И исходя из полученной информации, отвечаем на несколько вопросов из экзаменационных билетов.

Что подразумевается 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.

Правильный ответ – 2

Что подразумевается под остановочным путем?

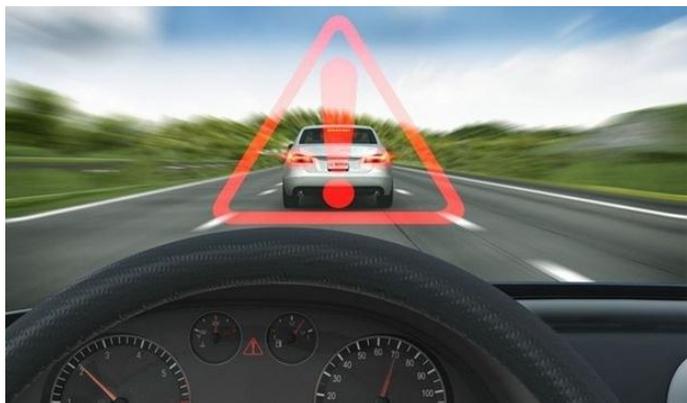
1. Расстояние пройденное ТС с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки.
2. Расстояние пройденное ТС с момента начала срабатывания тормозного привода до полной остановки.
3. Расстояние соответствующее тормозному пути, определенному технической характеристикой данного ТС.

Правильный ответ - 2

При движении в плотном потоке Вы заметили сзади транспортное средство, движущееся на слишком малой дистанции. Как следует поступить, чтобы обеспечить безопасность движения?

1. Увеличить скорость движения, уменьшив дистанцию до движущегося впереди транспортного средства.
2. Предупредить следующего сзади водителя резким кратковременным торможением.
3. Скорректировать скорость движения, ослабив нажатие на педаль газа, чтобы увеличить дистанцию до движущегося впереди транспортного средства.
4. Допускается любое из вышеперечисленных действий.

Правильный ответ – 3



Тот кто только что закончил автошколу не может правильно оценить дорожную ситуацию по ряду объективных причин. Нет чувства габаритов автомобиля, слишком высоко время реакции, крайне маленький угол зрения, по сравнению с опытным водителем, леденящий душу страх перед опасностью. Начинающий водитель вместо того, чтобы полностью слиться с дорогой, начинает думать какую передачу включить, какую педаль нажать, в той и ли иной ситуации.

Каждому хочется отодвинуть от себя как можно дальше все то, что мелькает и движется рядом с ним. И как только Вы отодвигаетесь от очередной опасности, это жизненное пространство тут же занимает Ваш более опытный коллега. И не о какой комфортной дистанции говорить не приходится.

И мой Вам совет, двигаясь в плотном потоке транспортных средств, страйтесь заглянуть чуть дальше собственного носа. Следите не за тем кто движется впереди Вас, а старайтесь следить за тем, кто движется впереди него. Увидели, что у этого транспортного средства вспыхнули стоп-сигналы, переносите ногу с педали газа на педаль тормоза и готовьтесь к торможению.

При этом не следует забывать про соблюдение безопасных **боковых интервалов** по отношению к транспортным средствам, которые движутся по соседним полосам в попутном направлении. Правила дорожного движения тоже к этому обязывают.



Боковой интервал – это расстояние между боками автомобилей, которые движутся либо в попутно направлении (попутный интервал), либо во встречном (встречный интервал). 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, в любую щель нырнуть. Но чем выше скорость, тем более широкий коридор требуется водителю для безопасного управления своим транспортным средством. Не нужно забывать, что боковые интервалы нужно увеличивать при разъездах с длинномерными ТС, их колебания в поперечной плоскости довольно высоки; при движении в условиях плохой видимости, потому как оценить расстояние до транспортных средств становится проблематичным; при движении на скользкой дороге и т.д..

Как правильно произвести торможение.

Думаю многие слышали про термин – блокировка колёс. Для не посвященных объясняю – это когда водитель почти мгновенно «вгоняет» педаль тормоза в пол. В этом случае все четыре колеса перестают полностью вращаться. Последствия такого торможения, либо черный след на асфальте летом, либо занос на скользкой дороге. **Автомобиль двигаться не перестает, он будет продолжать движение за счет инерции, но становится полностью неуправляемым и руль в данной ситуации Вам не помощник!**

По-этому, нажатие на педаль тормоза должно осуществляться плавно, чтобы водитель мог вовремя почувствовать, когда перешел эту грань, чтобы вовремя ослабить нажатие на педаль. **При этом мы выигрываем дважды, автомобиль до полной остановки продолжает быть управляемым и сокращается тормозной путь.**

Ну и опять возвращаемся к вопросам экзаменационных билетов.

Уменьшение тормозного пути транспортного средства достигается:

1. Торможением с блокировкой колёс (юзом).
2. Торможением на грани блокировки способом прерывистого нажатия на педаль тормоза.

Правильный ответ-2

Как изменяется длина тормозного пути легкового автомобиля при движении с прицепом, не имеющим тормозной системы?

1. Уменьшается, так как прицеп оказывает дополнительное сопротивление движению.
2. Увеличивается.
3. Не изменяется.

При ответе на данный вопрос необходимо вспомнить школьный курс физики. Тормозной путь прямопропорционален силе инерции (которая продолжает двигать автомобиль), а она в свою очередь прямопропорциональна массе. Прицеп тоже имеет массу, а тормозные системы на нем отсутствуют, поэтому вывод очевиден.

Правильный ответ -2

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

1. Тормозить прерывистым нажатием на педаль тормоза, не допуская блокировки колёс.
2. Нажать на педаль тормоза до упора и удерживать её до полной остановки.

Антиблокировочная тормозная система (АБС) умная штука которую придумали люди для того, чтобы облегчить жизнь водителя. Как бы Вы не старались жать на педаль тормоза, система заблокировать колеса не даст. **То есть до полной остановки автомобиль останется управляемым!**

[Посмотрите видео](#)

Правильный ответ - 2

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

1. Нажать на педаль тормоза до упора и удерживать её до полной остановки.
2. Тормозить прерывистым нажатием на педаль тормоза, не допуская блокировки колёс.

Ну а здесь, исходя из предыдущего вопроса, ответ напрашивается сам. Если нет системы АБС, «тормозить прерывистым нажатием на педаль» должен сам водитель.

Правильный ответ – 2

Исключает ли антиблокировочная тормозная система возможность возникновения сноса или заноса при прохождении поворота?

1. Полностью исключает возможность возникновения только заноса.
2. Полностью исключает возможность возникновения только сноса.
3. Не исключает возможность возникновения сноса или заноса.

Полностью исключить эти крайне опасные явления для водителя, может только господь бог! Ну а система АБС может помочь водителю только когда он осуществляет торможение. Правильный ответ – 3.

Торможение двигателем.

Проявление этого эффекта иногда относят к третьей тормозной системе автомобиля. Мы уже знаем две. Это рабочая тормозная система, которая приводится в действие с помощью педали тормоза. Стояночная - в народе «ручник». Ну а сейчас настало время поговорить о третьей тормозной системе.

При движении по летней дороге с асфальто-бетонным покрытием, заблокировать колеса практически невозможно или для этого нужно очень здорово постараться. Зимой, как говорят проблем нет. Иногда даже легкого нажатия на педаль тормоза достаточно, чтобы автомобиль ушел в юз.

Вот на такой случай, самым эффективным способом остановить автомобиль и будет торможение двигателем в такой ситуации самое эффективное торможение – это торможение двигателем. Плюс к этому необходимо «подключить» и рабочую тормозную систему, но помните о главном, переборщить нажатием на педаль нельзя. Нажимая на педаль, вспоминайте Вашу первую любовь, Ваше первое свидание и какие чувства вы при этом испытывали. Так вот, торможение на скользкой дороге, должно быть на несколько порядков нежнее, чем при первом свидании.

Начать торможение двигателем просто, достаточно убрать ногу с педали газа. И запомните аксиому, чем ниже передача, тем эффект торможения выше. И еще необходимо помнить о том, что переключении с 5-ой на 4-ую ... на 1-ую должно происходить поэтапно. Иначе автомобиль точно загубите. Опытный, грамотный водитель применяет торможение двигателем не только на скользкой дороге, но и в обычных ситуациях. На пример, при остановке перед перекрестком или пешеходным переходом.

Запомните, **автомобиль не самокат, катиться на нейтральной передаче или при нажатой педали сцепления привычка пагубная.**

Движение на затяжном спуске.



Тормозные диски (барабаны) и тормозные колодки легкового автомобиля при движении в обычном режиме нагреваются примерно до 200 градусов. Это нежелательно, но вполне терпимо – тормоза остаются работоспособными. Если двигаться на затяжном спуске и при этом исключить торможение двигателем, например включить «нейтралку» или выжать педаль сцепления, температура может подняться до 400-500 градусов. Это уже опасно! При перегреве дисков, барабанов и колодок тормозная система почти полностью

перестает работать, Тормозные колодки скользят по раскаленному диску как по маслу. Малограмотные водители при этом высказывают веский аргумент: «я экономлю топливо». Сколько Вы его экономите? Грамм этак 100 на 100 километров пробега. Цена тормозных колодок (качественных) в районе 1000 рублей, дисков – на порядок выше. Ну а цену человеческой жизни, вообще сложно с чем сопоставить!

Надеюсь все усвоили, что может произойти с Вашим автомобилем, Вами и Вашими попутчиками ?...

Ну а теперь на очереди три вопроса экзаменационных билетов.

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.

Двигаясь по любому участку дороги, водитель обязан контролировать ситуацию не только спереди, но и сзади. Приучите себя с периодичностью 20-30 сек переносить свой взгляд в боковые зеркала и зеркало заднего вида. Особенно когда собираетесь осуществить торможение. Получить пинок в заднюю часть, не очень-то приятно. Да и хлопот от такого столкновения «будет по самое горло». **Ответ -3.**

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

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

Думаю, из вышесказанного ответ очевиден, его **номер - 3**

Ну а второй вопрос легко решается, если исходить из логики опытных, грамотных водителей «**на какой передаче необходимо подниматься на данный подъем, на такой и спускаемся с него**».

При торможении двигателем на крутом спуске водитель должен выбирать передачу, исходя из условий:

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

Правильный ответ - 2

Преодоление водной преграды.



Думаю Вы все люди взрослые и хоть раз какой либо из водоемов посещали, лодку с мотором или катер видели.. Если скорость движения такого « транспортного средства» мала, его корпус максимально погруженно в воду. Стоит водителю повысить скорость движения, лодка как бы начинает парить над водой.

Этот эффект называют **аквапланированием** в одном из вопросов экзаменационных билетов это называется **водяным клином**.



Вывод один, когда автомобиль на скорости около 70 - 80 км/час врывается в водную преграду, его колеса теряют сцепление с твердой поверхностью дороги. Он становится неуправляем. Мало того, торможение обычным (штатным) способом осуществить нельзя. Возможен занос ТС - это первое. Второе – тормозные системы, как губка начинают впитывать воду и их эффективность падает многократно. Поэтому увидев водную преграду, начинаем торможение двигателем, а после проезда водной преграды, начинаем сушить тормозные системы, многократным нажатием на

педаль тормоза.

И два очередных вопроса ждут Вашего ответа.

Как должен поступить водитель в случае потери сцепления колес с дорогой из-за образования «водяного клина»?

1. Увеличить скорость.
2. Снизить скорость резким нажатием на педаль тормоза.
3. Снизить скорость, применяя торможение двигателем.

Что должен сделать водитель, чтобы быстро восстановить эффективность тормозов после проезда через водную преграду?

1. Продолжить движение, немного натянув рычаг ручного тормоза.
2. Продолжить движение и просушить тормозные колодки многократными непродолжительными нажатиями на педаль тормоза.
3. Продолжить движение с малой скоростью без притормаживания.

Думаю все нашли правильные ответы и без моих дополнительных комментариев.

Скорость движения.

Прекрасный летний день, яркое солнце над вашей головой, прекрасное покрытие дорожного полотна, только в этих условиях водитель имеет право двигаться со скоростью, разрешенной Правилами, на том либо ином участке дороги. Однако если условия для движения меняются, начал моросить дождь, еще хуже на дороге наледь, видимость дороги ухудшилась из-за тумана и т.д.



Водитель должен самостоятельно научиться принимать решение, а с какой же скоростью он сможет продолжить движение. Выбор скорости движения зависит от многих факторов. И выбрать ту или иную скорость, при движении в тех или иных условиях, вот основная задача водителя. И ориентироваться водитель должен не на основании показаний спедометра, не по частоте мелькания придорожных столбов, а исходя из общего принципа: **Режим движения должен быть безопасным, как для него самого, так и для окружающих.**

Не забывайте учитывать и то, что при движении в условиях с недостаточной видимостью, **расстояние до предметов может казаться больше чем есть на самом деле, а скорость встречного транспортного средства, мы ощущаем меньше чем в действительности.**

[Смотрим видео](#) и сдаем экзамен.

В темное время суток и в пасмурную погоду скорость встречного автомобиля воспринимается:

1. Ниже, чем в действительности.
2. Выше, чем в действительности.
3. Восприятие скорости не меняется.

Эх, если бы **выше**, тогда все было бы проще и каждый смог бы вовремя реагировать на ситуацию.

Правильный ответ – 1.

Как следует поступить водителю, если вовремя движения по сухой дороге с асфальтобетонным покрытием начал моросить дождь?

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.

На мокрой дороге по сравнению с сырой коэффициент сцепления колес с дорогой уменьшается в три раза. Соответственно вырастает остановочный и тормозной путь. При скорости движения 90 км/час (на мокром покрытии) остановочный путь около 150 метров. Это при учете того, что Ваш автомобиль с технической стороны, идеален. **Правильный ответ – 1.**

Считаете ли Вы безопасным движение на автомобиле в темное время суток с ближним светом фар по неосвещенной дороге со скоростью 90 км/час?

1. Да так как предельная допустимая скорость соответствует требованиям Правил.
2. Нет, так как остановочный путь превышает расстояние видимости.

Ответ очевиден. Максимально, что мы видим перед собой двигаясь с ближним светом фар – это 40 - 50 метров. А остановочный путь, при движении на такой скорости значительно больше.

Еще нужно учитывать и то, что при увеличении скорости движения, угол зрения водителя сужается. Особенно это актуально для начинающих водителей. По сравнению с опытными, он занижен у них в несколько раз. Все время «двигаться в тоннеле», когда ничего не замечаешь кроме дорожного полотна, не совсем удобно.

Как изменяется поле зрения водителя с увеличением скорости движения?

1. Не изменяется.
2. Расширяется.
3. Сужается.

Применения внешних световых приборов.



Давайте вспомним школьный курс физики. Угол падения светового пучка равен углу его отражения. Дальний свет фар распространяется практически параллельно дорожному полотну. Поэтому все что Вы «выбросите» на стену тумана или снегопада с большой долей вероятности вернется Вам в глаза. И самоослепления собственным светом фар не избежать, а это крайне не приятное явление.

Ближний свет фар, в отличии от дальнего распространяется под некоторым углом к дороге и даже если произойдет отражение, световой пучок уйдет выше Ваших глаз. По крайней мере ослепления не произойдет, а это уже плюс, когда и так практически ничего не видно.

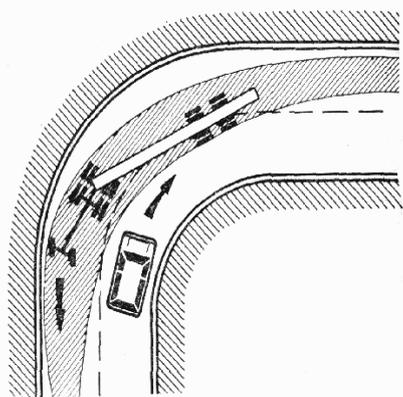
Ну а основное назначение противотуманных фар, дополнительно обозначить габариты ТС при движении в сложных метеоусловиях. Они устанавливаются в самой нижней части автомобиля. А учитывая, что плотность тумана, ближе к поверхности дороги меньше, Ваш автомобиль будет лучше заметен для водителей встречных ТС. И по крайней мере, хотя бы перед собственным носом, дорогу Вы разглядеть сможете.

Исходя из вышеизложенного, наибольший эффект видимости дороги дороги, при движении в условиях тумана или снегопада достигает **одновременным включением фар ближнего света и противотуманных фар.**

И еще один немаловажный момент. **В темное время суток, двигаясь на подъеме, водитель обязан переключить дальний свет фар на ближний всегда приближаясь к вершине подъема.** Пренебрегая этим Вы можете ослепить своего коллегу, который будет двигаться со встречного направления.

Маневрирование при прохождении поворотов.

Изучая тему «Начало движения. Маневрирование.», мы с Вами говорили о том, что водителям длинномерных транспортных средств разрешается отступить от правил выполнения поворота и выполнять его по наиболее удобной для водителя траектории. С чем это связано? Прежде всего с тем, что прицеп или полуприцеп автопоезда никогда не повторяет траекторию движения самого автомобиля и всегда стремится к центру радиуса поворота.



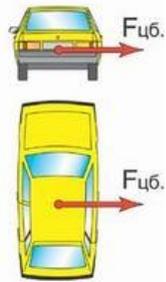
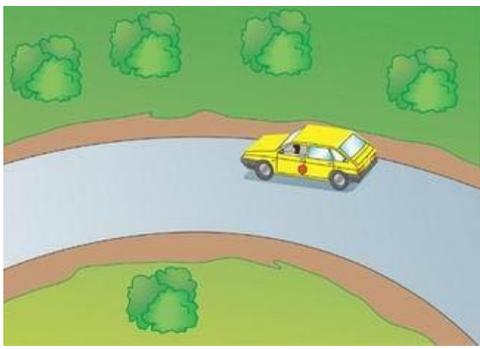
75 Поворот автопоезда с неуправляемой тележкой (занимаемая автопоездом при повороте площадь затемнена)

И вот вопрос билета (площадь дороги, занимаемая автопоездом затемнена).

В какую сторону смещается прицеп автопоезда на повороте?

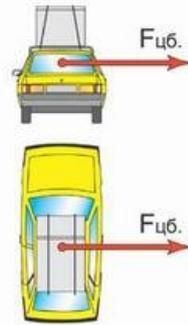
1. Не смещается.
2. Смещается к центру поворота.
3. Смещается от центра поворота.

Ну а теперь пришло время вспомнить про еще один физический термин, который называется **центробежная сила**. Она воздействует на любое тело, которое движется по окружности и направлена от центра этой окружности к ее окраине. Именно она заставляет автомобиль уйти в занос при прохождении поворота.



Именно она выбрасывает автомобиль за пределы дороги или на сторону встречного движения. Вот формула по которой определяется центробежная сила: $F = \frac{m v^2}{R}$ (где m – масса автомобиля, v – скорость движения, R – радиус поворота).

Центробежная сила давит на точку, которая называется центром тяжести автомобиля. **Чем ниже центр тяжести, тем автомобиль более устойчив при прохождении поворота.** И если мы положили в свое авто груз и посадили пассажиров, центр тяжести автомобиля уйдет вверх, соответственно **возможность опрокидывания возрастает.** И сразу возникает вопрос, а с помощью какой величины водитель может уменьшить центробежную силу. На массу мы воздействовать не можем, на радиус, ну может быть в какой-то крайне маленькой степени (выпрямить дорогу водитель не в состоянии). **Остается только скорость.**



Поэтому одна из основных рекомендаций для водителя при прохождении крутого поворота **снизить скорость движения и по возможности переключиться на пониженную передачу.** Включить при этом нейтральную передачу или нажать педаль сцепления, равнозначно подписать себе смертный приговор, ну может быть с отсрочкой исполнения (до следующего подобного трюка).

[Смотрим видео](#) и отвечаем на вопросы.

На каком рисунке водитель выполняет правый поворот по траектории, обеспечивающей наибольшую безопасность движения?



1. На правом.
2. На левом.

Думаю уже догадались, конечно **на левом (правильный ответ -2)**. На правом, центробежная сила может «выбросить» автомобиль на сторону встречного движения.

На каком рисунке водитель выполняет левый поворот по траектории, обеспечивающей наибольшую безопасность движения?



1. На правом.
2. На левом.

Ну и здесь, правильной будет траектория **на левом** (**правильный ответ – 2**) рисунке. Поняли почему? Двигаясь по траектории на правом рисунке, запросто можно оказаться в придорожных кустах.

Ну а теперь, учимся разворачиваться с использованием прилегающей территории.

Таких вопроса два.

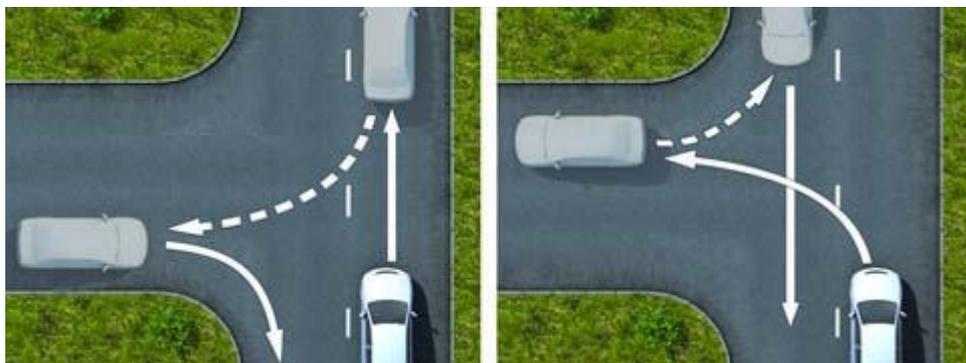
На каком рисунке показан безопасный способ разворота вне перекрёстка с использованием прилегающей территории справа?



1. На левом.
2. На правом.

Пока думайте, отвечать будем сразу на оба вопроса

На каком рисунке показан безопасный способ разворота вне перекрёстка с использованием прилегающей территории слева?



1. На левом.
2. На правом.

Давайте, прежде всего вспомним об одном из условий, которое должен выполнить водитель, прежде чем начать двигаться задним ходом.

Правильно! Не создавать помех для других участников движения. И вывод очевиден. **Чем короче траектория движения задним ходом, тем данный маневр будет безопаснее** – это первое. И второе – двигаясь по более длинной траектории (хочу подчеркнуть, **задним ходом**, когда обзор крайне затруднен) водитель должен контролировать одновременно две полосы движения.

Траектория движения задним ходом, на всех картинках, показана пунктирной линией.



Обгон – пожалуй один из самых сложных и опасных маневров, который приходится выполнять водителю транспортного средства. Думаю не зря, в старые добрые времена, на бортах грузовиков писали: «Не уверен, не обгоняй».

И так, **обгон это опережение одного или нескольких ТС средств, связанное с выездом на полосу встречного движения...** Само словосочетание «полоса встречного движения» уже настораживает, а у некоторых водителей вызывает дрожь в коленях.

Водитель, прежде чем начать обгон, должен просчитать целую «кучу» параметров: определить скорость обгоняемого ТС (свою мы знаем на основании показания спидометра); рассчитать путь который займет обгон, а он значителен (при Вашей скорости движения - 90 км/час, а скорости обгоняемого ТС – 70 км/час, путь который занимает обгон более 500 метров); рассчитать скорость встречного ТС, не забывая о том, что если два автомобиля движутся на встречу друг другу, их скорости складываются (сближение происходит на крайне высокой скорости). Еще необходимо учитывать то, что нам предстоит вернуться на ранее занимаемую полосу и не создать помех обгоняемому ТС. Для начинающего водителя, выполнить все это в несколько раз сложнее, чем для опытного (о причинах, я уже рассказывал ранее). Кроме того, практически у каждого начинающего водителя, есть две характерные ошибки. Первая - выходит на обгон и начинает снижать скорость. И вторая – слишком раннее перестроение на ранее занимаемую полосу. К чему это может привести, надеюсь понятно каждому.

Ну а в заключении данного комментария, хочу еще раз вернуть Вас в самое начало материала.

Посмотрите на картинку, где столкнулись два яйца и подумайте, что может произойти с Вами при таком ДТП... Статистика на сей счет, говорит однозначно. **При лобовом столкновении, выживших практически не бывает.**

И если уж просчитались при выполнении обгона, если видите, что от лобового столкновения уйти не удастся – уходите в любую сторону (в поле, придорожные кусты и т.д.). Я не хочу сказать, что останетесь целы и невредимы, но шансов выжить будет гораздо больше.

Ну а теперь [посмотрите видео](#) и запомните, так делать нельзя!

И вновь отвечаем на вопросы.

В каком из перечисленных случаев длина пути обгона будет больше.

1. При скорости движения обгоняемого ТС 40 км/час и обгоняющего 60 км/час.
2. При скорости движения обгоняемого ТС 70 км/час и обгоняющего 90 км/час.
3. Длина пути обгона в обоих случаях будет одинакова.

Опять исходим из курса программы начальной школы. **Чем выше скорость движения, тем пройденный путь будет больше.**

После длительного движения по двухполосной дороге за грузовым автомобилем на безопасной дистанции у Вас появилась возможность совершить обгон. Ваши действия?



1. Максимально приблизитесь к обгоняемому автомобилю, затем перестроитесь на полосу встречного движения и совершите маневр.
2. Перестроитесь на полосу встречного движения, после чего произведете сближение с обгоняемым ТС.
3. Допустимы оба варианта действий.

Используя первый вариант действий, мы говоря простым языком, закрываем себе видимость полосы встречного движения, нельзя забывать и про соблюдение безопасной дистанции. По этому - правильный вариант ответа – 2.

Остановка и стоянка .

Представьте себе погожий летний денек, Вы движетесь по лесной дороге. Автомобиль на спуске катится сам по себе. И вдруг на дорогу «начали выбегать грибы». Ну просто грех не остановиться! Вы кинулись их догонять и абсолютно забыли выполнить требования пункта 12.8 ПДД.

Водитель может покинуть своё место или оставлять транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя.

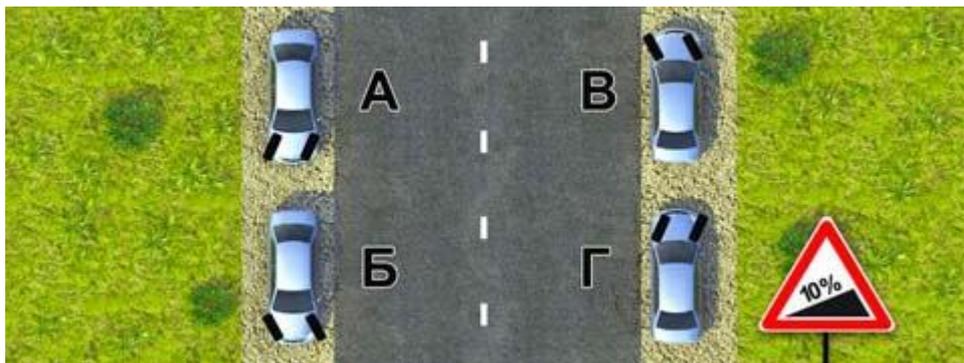
Уже потом вы вспоминаете, что забыли поставить автомобиль на «ручник», забыли включить первую передачу (очень помогает исключить самопроизвольное скатывание автомобиля). Наконец забыли сделать элементарную вещь, **повернуть колеса в сторону обочины**. Вы бегом возвращаетесь на место, где оставили свой автомобиль (теперь уже забыв про грибы) и о ужас! Автомобиль стоит внизу уклона посередине проезжей части. Но на этот раз Вам крупно повезло! Ваш «железный конь» остался цел и невредим и не кому вреда не сделал.

Так как же меры безопасности, должен предпринять водитель, когда оставляет свой автомобиль на спуске, подъеме: конечно покрепче затянуть «ручник»: конечно включить первую передачу; ну и в дополнении, к проведенным мероприятиям, **повернуть передние колеса таким образом, чтобы при возникновении самопроизвольного скатывания, Ваш автомобиль не оказался на проезжей части. При наличии бордюра, передние колеса должны быть уперты в бордюр.** Используйте при этом все возможные способы. Как говорят «бережного, бог бережет». Не забудьте вынуть ключи из замка зажигания и закрыть автомобиль, чтобы Вашим транспортным средством не смогли воспользоваться злоумышленники.

Ну и опять настала пора вернуться к экзаменационным билетам.

С левой стороны, автомобили (А и Б) своим «лицом» смотрят в сторону спуска с правой (автомобили В и Г) , в сторону подъема. Ну а теперь, гляди на то в какую сторону повернуты колеса, в том и другом случае, представьте себе траекторию движения каждого автомобиля, если он начнет самопроизвольное движение.

Для предупреждения скатывания автомобиля при остановке на подъёме (спуске) водителю следует повернуть передние колёса. Водители каких транспортных средств требование при отсутствии тротуара?



1. А и Г.
2. Б и В.
3. А и В.
4. Б и Г.

Исходя из вышеизложенного **правильный ответ – 1.**

И второй вопрос. Ситуация точно такая же, как и на первом рисунке. Но на дороге присутствует тротуар, соответственно есть бордюр. Значит упираем колеса в бордюр. Внимательно смотрим на рисунок, представляем траекторию движения автомобиля, в случае его скатывания и решаем задачу.

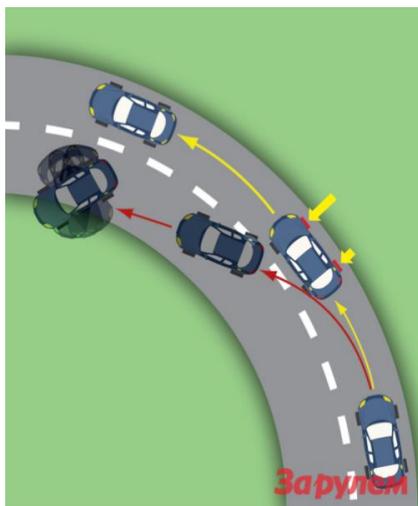
Для предупреждения скатывания автомобиля при остановке на подъёме (спуске) водителю следует повернуть передние колёса. Водители каких транспортных средств правильно выполнили это требование при наличии тротуара?



1. А и Г.
2. Б и В.
3. А и В.
4. Б и Г.

Правильный ответ – 3. Это очевидно.

Ну, а сейчас будем говорить еще об одном, крайне опасном явлении – **занос автомобиля.**



Занос — это движение автомобиля, сопровождающееся боковым скольжением его задней или передней оси. Такое скольжение возникает в случае, когда теряется сцепление колес с дорогой, что может произойти по многим причинам. Чаще случается занос задней оси. При заносе корпус автомобиля изменяет свою ориентацию на дороге — поворачивается. Передняя ось движется в том направлении, куда направлены передние колеса, а задние не идут по следу передних. Поэтому автомобиль, продвигаясь вперед, получает еще и вращательное движение. Возникающая при этом центробежная сила складывается с боковыми силами, вызвавшими занос, и усиливает их. Занос можно понять теоретически, а выход из него должен отрабатываться только тренировками. Водитель должен побороть в себе боязнь заноса, которая рождается в его первой стадии, а затем научиться заставлять себя действовать в те напряженные секунды, когда машину еще крутит. Основных причин, которые могут спровоцировать занос - **три.**

Это: **резкое движение рулевым колесом; резкое торможение и резкое увеличение скорости движения** (глубоко нажали на педаль газа). Что должен сделать водитель, если почувствовал, что его автомобиль уходит в занос?

В первую очередь ликвидировать причину заноса. Если занос вызван резким ускорением, нужно убавить «газ», если торможением — отпустить тормоз, если занос вызван в результате резкого движения рулевого колеса – постараться быстро но плавно повернуть рулевое колесо в сторону заноса, затем используя тоже рулевое колесо выровнять траекторию движения автомобиля.

Техника выхода из заноса, для переднеприводного и заднеприводного автомобиля отличается:

Для заднеприводного автомобиля:

При начале заноса. Например, багажник автомобиля пошел влево – слегка уменьшаем подачу топлива и поворачиваем рулевое колесо в сторону заноса (навстречу багажнику).

[Смотрим видео](#)

Для переднеприводного автомобиля:

При начале заноса (багажник автомобиля пошел влево) - поворачиваем руль в сторону заноса (навстречу багажнику), и плавно нажимаем на газ, увеличивая обороты двигателя, следя за тем, чтобы не возникла пробуксовка передних колес и пытаемся вытянуть за передними колесами весь автомобиль.

[Смотрим видео](#)

И еще следует запомнить: **легче научиться предотвращать занос, чем в последствии его ликвидировать.** Поэтому возьмите себя за правило, если оказались на скользком участке дороги: по возможности, исключите торможение; исключите резкое ускорение движения. Даже такие действия, как выжим педали сцепления и переключение передачи могут спровоцировать занос. **Научитесь преодолевать скользкие участки дорог на постоянной скорости и без резких движений.**

В сборнике экзаменационных вопросов, есть несколько вопросов связанных с данной темой. Я не буду дублировать их текст на этой странице. Вы с легкостью ответите на них, прочитав изложенный материал. **Особенно постарайтесь запомнить выделенное жирным шрифтом.**

И в заключение, еще о двух серьезных природных явлениях, с которыми может столкнуться водитель при движении по Российским дорогам.



Влияние бокового ветра.

Когда водитель выезжает с закрытого на открытый участок дороги, практически всегда возникают сильные порывы бокового ветра. Не следует забывать, что любой автомобиль обладает так называемой «парусностью». Конечно это не пароплан, но тем не менее, боковые поверхности, какую-то площадь имеют. И водителю всегда, двигаясь по такому участку дороги, нужно готовиться к возможному отклонению автомобиля от траектории движения.

При выезде из лесистого участка на открытое место установлен знак «Боковой ветер». Ваши действия?



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.

И правильный ответ очевиден. **Его номер – 1.**

И еще об одной беде российских российских водителей. Грунтовые (после дождя) или заснеженные дороги. Действия водителя и в первом и во втором случае действия водителя должны быть примерно одинаковы.

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.

Отвечая на данный вопрос, необходимо учитывать конструктивные особенности любого транспортного средства. Наибольшая мощность достигается при движении на пониженной передаче. Естественно ни пятая, ни четвертая и даже третья передачи не подходят. И снег и так называемый «жидкий асфальт» будут являться для автомобиля серьезной преградой и преодолеть их можно только при условии, что Ваш автомобиль работает на полную мощность.

Правильный ответ – 2

Ну вот и все, закончилась наш очередной урок. Получился он очень длинным, но полезным. Потому что сегодня Вы научились не только отвечать на вопросы по данной теме, но и получили элементарные знания в сфере безопасного управления ТС.

Всем удачи на дорогах. Как говорят «ни гвоздя, ни жезла»!