

# Тема 26. Основы безопасного управления транспортными средствами.

## Изучить информацию:

### 4. Скорость движения.

Разрешенные скоростные режимы ПДД уже были рассмотрены ранее, и вы максимально разрешенную скорость при движении по различным типам дорог уже знаете.

Сегодня мы рассмотрим, как правильно выбирать скоростной режим в различных дорожных условиях. Для начала рассмотрим, как выбирать скоростной режим при движении в плотном потоке машин, так, что бы снизить аварийные ситуации.

*В плотном потоке – скорость должна быть близка к средней скорости потока.*

В билетах ПДД эту информацию тоже спрашивают:

**Вероятность возникновения аварийной ситуации при движении в плотном транспортном потоке будет меньше, если скорость вашего транспортного средства:**

1. Значительно меньше средней скорости потока.
2. **Близка к средней скорости потока.**
3. Значительно больше средней скорости потока.

Как выбрать скорость движения в сложных дорожных условиях?

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

Например, ночью поле зрения водителя ограничено длиной луча, исходящего из фар. Считаете ли вы безопасным движение со скоростью 90 км/час ночью при включённом ближнем свете фар?

**Является ли безопасным движение вне населенного пункта на легковом автомобиле в темное время суток с включенным ближним светом фар по неосвещенному участку дороги со скоростью 90 км/ч?**

1. Является безопасным, поскольку предельная допустимая скорость соответствует требованиям Правил.
2. Является безопасным при малой интенсивности движения.
3. **Не является безопасным, поскольку остановочный путь превышает расстояние видимости.**

Правила разрешают двигаться по этой дороге со скоростью до 90 км/час. Но логика безопасности требует: во всех случаях водитель должен выбирать такую скорость, чтобы тормозной 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 еще далеко и двигаются медленно, 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, с включенной аварийной сигнализацией, 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 тумане и в темное время суток:*

- скорость встречного автомобиля воспринимается ниже, чем в действительности;
- расстояние до предметов представляется большим, чем в действительности.

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

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

**При движении в условиях тумана расстояние до предметов представляется:**

- 1. Большим, чем в действительности.**

2. Соответствующим действительности.
3. 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.



Скорость движения автомобиля при различных условиях ощущается по-разному. В плотном городском потоке, с постоянно изменяющейся картиной за окном, даже при движении со скоростью 40 км/ч кажется, что едешь довольно быстро. А при длительном движении по загородной равнинной дороге с однообразным пейзажем, даже при скорости 100 км/ч складывается ощущение, что едешь очень медленно.

*С увеличением скорости:*

- поле зрения сужается;
- скорость кажется меньше, чем в действительности.

### **Как изменяется поле зрения водителя с увеличением скорости?**

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

**Как воспринимается водителем скорость своего автомобиля при длительном движении по равнинной дороге на большой скорости?**

1. Кажется меньше, чем в действительности.
2. Восприятие скорости не меняется.
3. Кажется больше, чем в действительности.

## **5. МАНЕВРИРОВАНИЕ**

Правила выполнения различных маневров уже были изучены.

Здесь рассмотрим выполнение некоторых маневров с точки зрения безопасности.

Первое, что вы должны запомнить и выполнять перед ЛЮБЫМ маневром - оценить обстановку не только спереди, но и сзади (посмотреть в зеркала заднего вида).

**В каком случае водителю необходимо оценивать обстановку сзади?**

1. Перед началом или возобновлением движения
2. Перед торможением
3. Перед осуществлением маневра (перестроения или изменения направления движения)
- 4. Во всех перечисленных случаях**

**1. Начало движения.**

Рассмотрим, как правильно садиться в автомобиль и выходить из него.

Речь идёт о посадке в леворульный автомобиль, припаркованный на правой стороне дороги.

Если при посадке обходить авто сзади, то можно не увидеть опасность - движущиеся автомобили будут приближаться к вам сзади (рис. 1).



Рис.1

*При посадке в автомобиль лучше обойти его спереди.* Так гораздо безопаснее.

Если после высадки обходить автомобиль спереди, то можно опять-таки не увидеть опасность, т.к. автомобили, движущиеся по дороге, будут приближаться к вам сзади (рис. 2).



Рис.2

А если после высадки обходить авто сзади, тогда вам видна приближающаяся опасность.

*При высадке из автомобиля – обойти его сзади.*

**2. 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 (рис. 3б). 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 (рис. 3а). Чтобы завершить разворот, осталось только повернуть налево. Так удобнее, и безопаснее!

При совершении подобных разворотов безопаснее будет не осуществлять движение задним ходом через полосу встречного движения (рис 3а)!!!

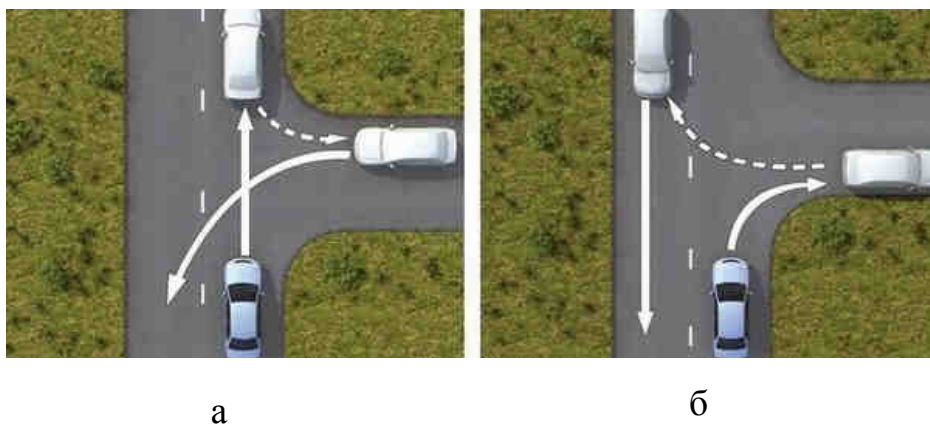


Рис.3

## **2. Безопасный разворот с использованием прилегающей территории слева.**

Если двор слева, тогда заезжать в него задним ходом непросто (необходимо пересечь полосу встречного движения) (рис 4а).

В этом случае лучше въехать во двор передним ходом. Выезжать, правда, придётся задним ходом, ну так и опасность может приближаться только слева, контролировать ситуацию при таком способе разворота намного проще (рис. 4б).

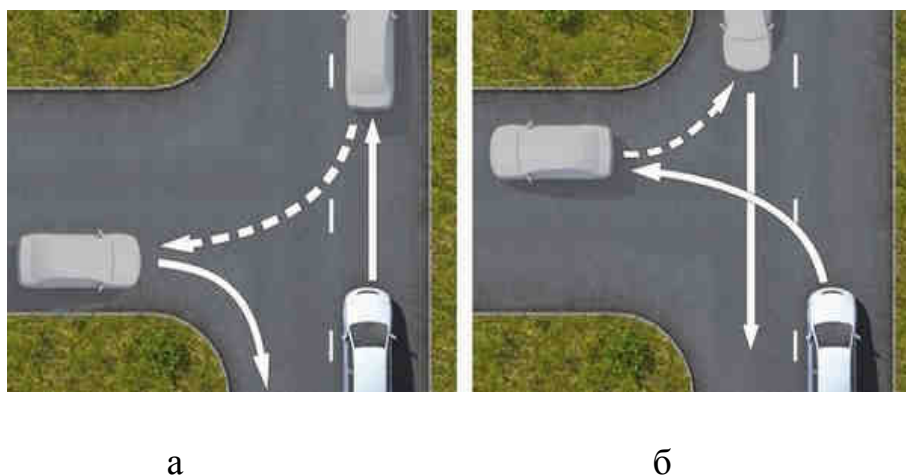


Рис.4

## **3. Обгон.**

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.

Гораздо удобнее, 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.



**При движении по двухполосной дороге за грузовым автомобилем у Вас появилась возможность совершить обгон. Ваши действия?**

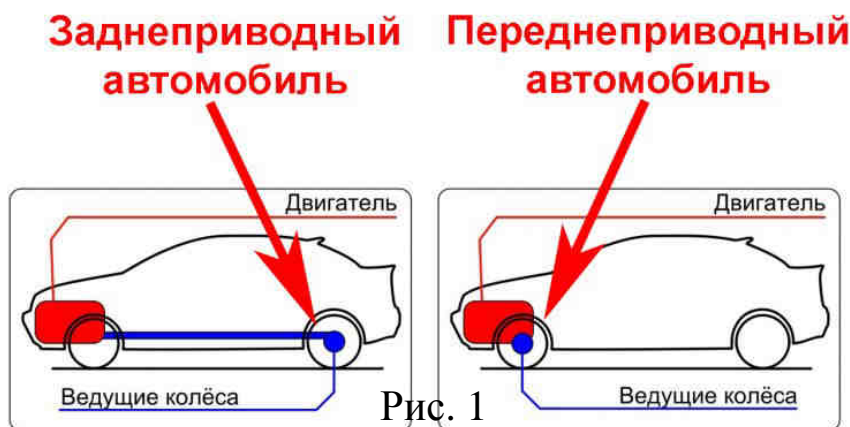
1. Максимально приблизитесь к обгоняемому автомобилю, затем перестроитесь на полосу встречного движения и завершите маневр
2. Перестроитесь на полосу встречного движения, после чего произведете сближение с обгоняемым транспортным средством и завершите маневр
3. Допустимы оба варианта действий

## 6. ЗАНОС АВТОМОБИЛЯ

Прежде, чем перейти к рассмотрению причин заноса на дороге и способов его устранения, мы поговорим о различии в управлении переднеприводным автомобилем и заднеприводным (рис. 1).

У переднеприводного автомобиля ведущими являются передние колёса, т.е. двигатель вращает только передние колеса, а они, в свою очередь, приводят в движение автомобиль.

У заднеприводного автомобиля ведущие колеса задние. Крутящий момент от двигателя передается на задние колеса, они и толкают автомобиль вперед.



Далее переходим, непосредственно, к теме занятия.

Причины заносов могут быть различные, рассмотрим их.

## 1. Занос автомобиля при резком торможении.

При торможении автомобиль движет 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 (рис.2).

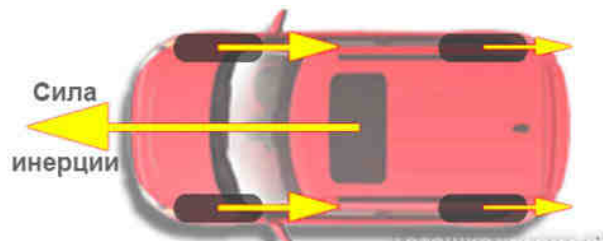


Рис. 2

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 и т.д. Да, порой, достаточно, чтобы одно из колёс катилось по дорожной разметке, а другое по асфальту, и уже сцепление с дорогой будет разное, а значит, и эффективность торможения тоже.

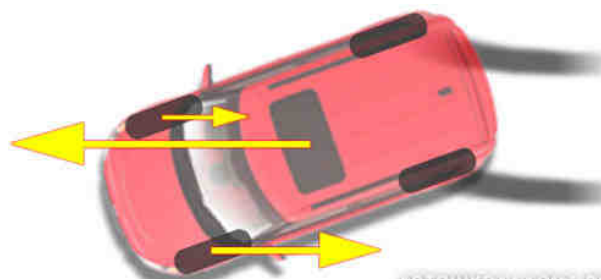


Рис.3

В этом случае при торможении сразу же возникает момент сил, стремящихся развернуть автомобиль (рис.3).

В результате левая часть автомобиля начинает двигаться медленнее, чем правая. Происходит занос задней оси автомобиля или просто занос автомобиля.

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 двигает 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.

**!!! Существует единый алгоритм действий при возникновении заноса (вне зависимости от причины его возникновения):**

- **устранить причину заноса;**
- **повернуть руль в сторону заноса.**

## **2. Занос автомобиля при резком ускорении.**

При разгоне сила инерции направлена назад, а вперёд автомобиль тянут ведущие колёса (рис.4). И если ведущие колёса надёжно держат дорогу (не буксуют), то и автомобиль ведёт себя идеально, послушно выполняя все желания водителя.

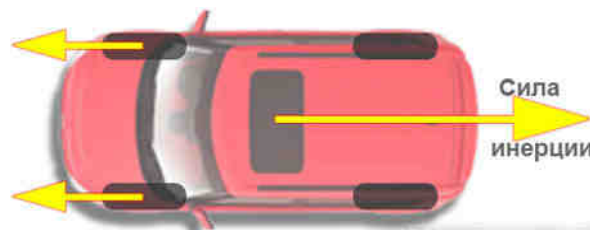


Рис. 4

Однако нет никакой гарантии, что левые и правые колёса всегда держатся за дорогу абсолютно одинаково (рис. 5). Мы уже упоминали о возможной разнице давления в шинах, или, скажем, слева проезжай часть сухая, а справа влажная.

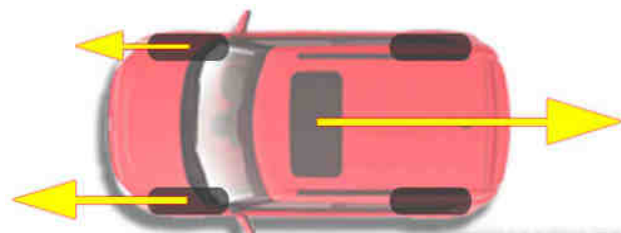


Рис. 5

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 переднюю ось.

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 (педаль газа).



**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.**

### **3. Занос автомобиля при резком повороте рулевого колеса.**

Иногда водителям приходится резко вильнуть при объезде препятствия.



Рис. 6

Представим, что водитель, двигаясь со скоростью 60 км/ч, в последний момент решил объехать канализационный люк (рис. 6).

Но резкий поворот направляющих колёс это тоже своеобразное торможение. В прямом направлении скорость автомобиля падает, и машина заметно приседает на передние колёса (рис.7).



Сила инерции

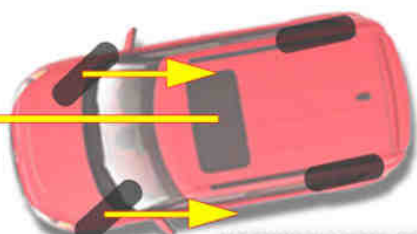


Рис. 7

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 немного качнёт при объезде препятствия. Но зимой на скользкой дороге занос гарантирован (рис.8). Да и летом, если скорость очень высокая, события будут развиваться точно так же.



Сила инерции



Рис. 8

Что делать в такой ситуации?

Всё то же самое. Как только водитель почувствовал, что автомобиль уходит в занос, надо немедленно избавиться от причины, вызвавшей занос.

Быстро (но плавно!) поворачиваем рулевое колесо в сторону заноса (рис 9).

Передние колёса восстанавливают сцепление с дорого, управляемость автомобиля восстанавливается, и машина послушно возвращается на свою полосу.



Рис. 9

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.

#### **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 при этом нажать на педаль тормоза, к центробежной силе добавятся ещё две – тормозящее усилие передних колёс, и сразу же возникающая сила инерции (рис.11).

Глядя на рисунок, должно быть понятно, что сейчас машину выбросит на обочину. Поэтому тормозить в процессе поворота крайне нежелательно.

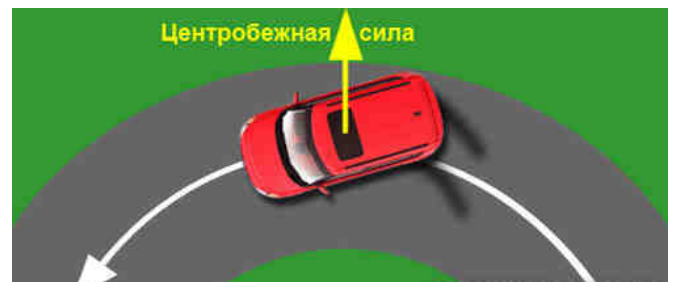


Рис. 10



Рис. 11

Снижать скорость нужно до входа в поворот. В процессе поворота на педаль газа нажимаем, 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.

**Что следует сделать водителю, что бы предотвратить возникновение заноса или сноса при прохождении поворота?**

1. Перед поворотом снизить скорость и выжать педаль сцепления, чтобы дать возможность автомобилю двигаться накатом на повороте
2. Перед поворотом снизить скорость, при необходимости включить пониженную передачу, а при проезде поворота не увеличивать резко скорость и не тормозить
3. Допускаются любые из перечисленных действий

**Исключает ли антиблокировочная тормозная система возможность возникновения заноса или сноса 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

Далее рассмотрим действия при заносе на повороте при движении на заднеприводном и переднеприводном автомобилях.

Итак, на повороте возник занос задней оси автомобиля (задние колёса скользят по дороге, и центробежная сила несёт их на обочину) (рис.12). И именно задние колёса у нас ведущие.



Рис. 12

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 добавиться 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.

**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.**

А как выходить из заноса на переднем приводе?

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

Если сейчас повернуть рулевое колесо в сторону заноса и добавить крутящий момент на ведущие колёса (нажать на педаль газа), то передние колёса вытянут автомобиль из заноса (рис.13). Только помните! Нарастивать давление на педаль газа нужно слегка, очень плавно и очень осторожно, не допуская пробуксовки передних колёс



Рис. 13

**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.

## **7. ОСТАНОВКА НА УКЛОНЕ.**

При остановке и стоянке Правила обязывают водителей принимать все меры, исключая самопроизвольное движение транспортного средства. Это требование можно прочитать в последнем пункте 12.8 Раздела 12 Правил: 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.

Конечно же, первым делом водители, при остановке или стоянке должны затянуть ручной стояночный тормоз (ручник).

Об этом на экзамене спрашивают:

**Для предупреждения скатывания автомобиля с механической трансмиссией при кратковременной остановке на подъеме следует:**

- 1. Привести в действие стояночный тормоз**
2. Включить первую передачу или передачу заднего хода
3. Перевести рычаг переключения передач в нейтральное положение

А в какой момент отпускать стояночный тормоз, при начале движения на подъёме.

**При трогании на подъеме на автомобиле с механической коробкой передач следует начинать отключать (отпускать) стояночный тормоз:**

1. До начала движения
- 2. Одновременно с началом движения**
3. После начала движения

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

И ручник, вроде бы, затянут, 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 колеса автомобиля!

Сначала рассмотрим ситуацию, когда автомобили стоят на уклоне возле бордюра.

Автомобили А и Б стоят на спуске (рис.1).

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 (рис.2).

Автомобиль Г тоже может катиться вниз (до тех пор, пока заднее правое колесо не упрётся в бордюр тротуара). Автомобиль В не сможет начать самопроизвольно двигаться, т.к. его передние колеса зацепятся за бордюр.

Другая ситуация (рис. 3). 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 (рис. 4).

Такие рисунки вы увидите в экзаменационных билетах. Только там не будет подсказок, показывающих, траекторию самопроизвольного движения автомобилей. Будет только показано, кто в какую сторону вывернул колёса. Но сейчас, я думаю, с этими вопросами вы справитесь без проблем.

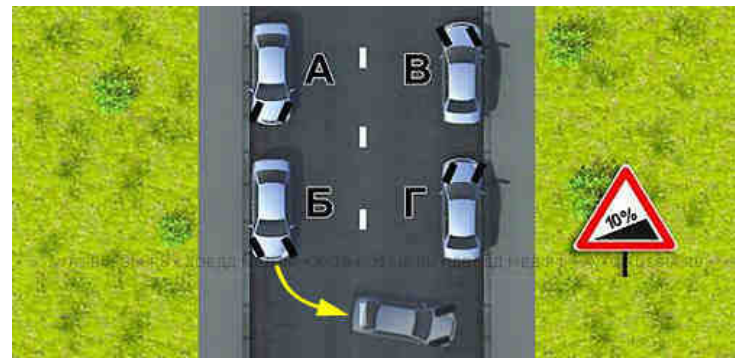


Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3

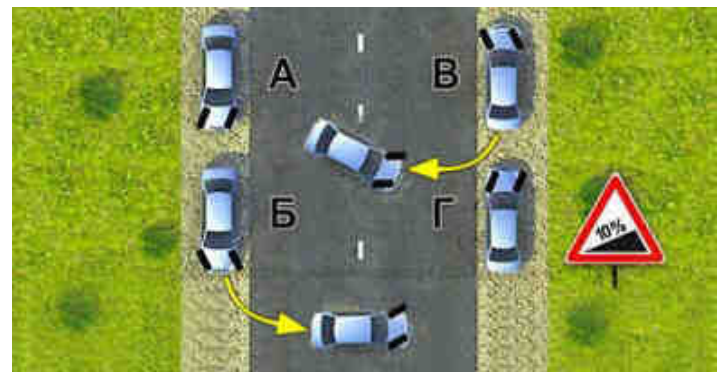


Рис. 4

## 8. ДВИЖЕНИЕ В СЛОЖНЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ

Рассмотрим конкретные ситуации 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 смывается.

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 идеальны – достаточно только нажать на тормоз резко вывернуть руль влево, а всё остальное за водителя сделает сила



ные  
или

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 педаль тормоза не нажимаем, а на газ нажимаем 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 движутся медленно на пониженной передаче, понимая в полной мере всю сложность и опасность передвижения по такой дороге.



га-  
ния

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

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



и  
рии

**!!!! Решать задачи по теме: «Основы безопасности дорожного движения» (тема №26)**