

Содержание учебного материала

Тема 2. Управление транспортным средством в штатных ситуациях

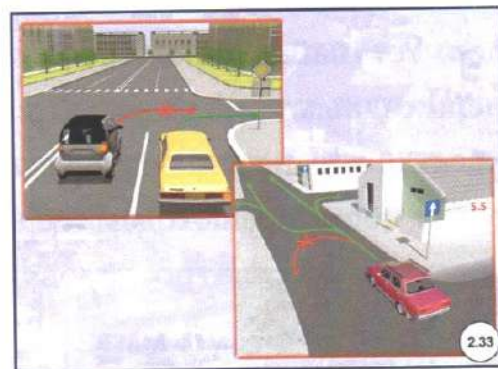
Занятие 2.

Вопрос 1. Проезд перекрестков; выбор скорости и траектории движения при проезде перекрестков; опасные ситуации при проезде перекрестков; управление транспортным средством при проезде пешеходных переходов, мест остановок маршрутных транспортных средств, железнодорожных переездов, мостов, тоннелей; порядок движения в жилых зонах; особенности управления транспортным средством при движении по автомагистралям, а также при въезде на автомагистраль и съезде с них.

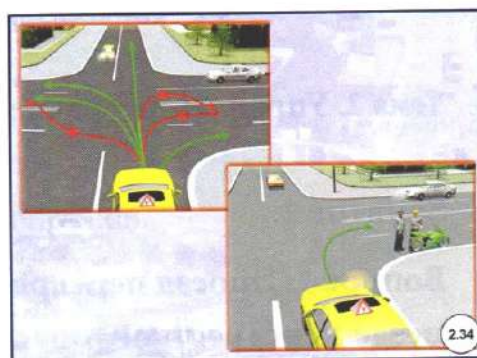
Перекресток является местом повышенной опасности, так как на нем пересекаются транспортные потоки, движущиеся в различных направлениях. На этом участке много переходящих дорогу пешеходов, разнообразных средств регулирования движения, проезжих частей, различающихся покрытием и шириной.

Приближаться к перекрестку, необходимо постепенно снижая скорость, правильно оценивая организацию движения на нем, следя внимательно за действиями других водителей и пешеходов. Слишком раннее снижение скорости при подъезде к перекрестку приведет к задержке движения транспортных средств, движущихся сзади, позднее – к созданию аварийных ситуаций и столкновениям. При этом для поворотов необходимо заранее перестроиться на соответствующую полосу движения, предварительно включив световой указатель поворота. Поздняя подача сигнала поворота и позднее перестроение может привести к столкновению с попутно движущимися транспортными средствами.

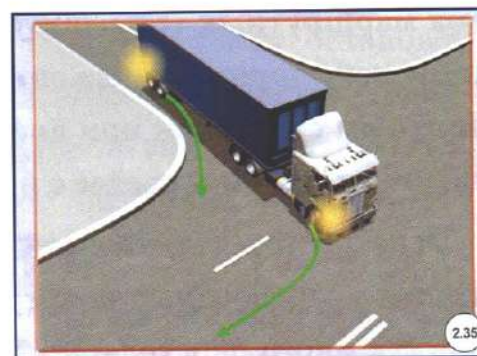
Повороты на перекрестке производят с крайних полос, давая возможность другим транспортным средствам двигаться без остановок в других направлениях, если иной порядок не предписан соответствующими знаками или разметкой (рисунок 2.33). При движении прямо надо стараться двигаться по средней полосе, избегая конфликтных ситуаций с автомобилями, поворачивающими налево или направо. Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении (п.8.5 ПДД). При повороте направо водители должны вести транс-



портные средства по возможности ближе к правому краю проезжей части. При выезде с пересечений проезжих частей транспортное средство не должно оказаться на стороне встречного движения (п.8.6 ПДД). При повороте налево или развороте безопасней въезжать на крайнюю левую полосу проезжей части дороги, и только после этого перестроиться на удобную для дальнейшего движения полосу (рисунок 2.34).



Если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не может выполнить поворот с соблюдением требований п. 8.5 Правил, то при повороте направо разрешается отступить от этих требований, при этом водитель не должен создавать помех попутным транспортным средствам (п.8.7 ПДД) (рисунок 2.35).



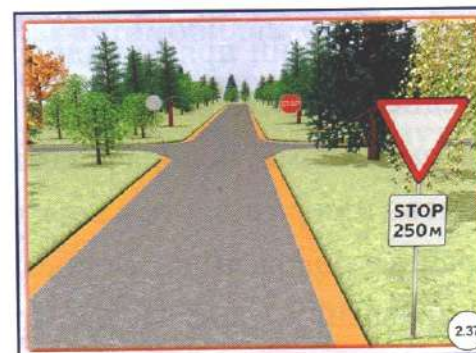
Типичными дорожно-транспортными происшествиями на перекрестках являются столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов. Происходят они в основном из-за несоблюдения водителями Правил дорожного движения, касающихся проезда перекрестков, неправильно выбранной скорости движения, дистанции и боковых интервалов, невыполнения сигналов регулировщиков и светофоров, требований дорожных знаков и дорожной разметки. При проезде перекрестков необходимо так же учитывать состояние дороги и условия видимости.

Правила безопасного проезда перекрестков.

1. Приближаясь к перекрестку, будьте предельно внимательными, следите за действиями пешеходов. Уступайте дорогу пешеходам, движущимся по пешеходным переходам. При отсутствии на перекрестке обозначенных пешеходных переходов уступайте дорогу пешеходам, пересекающим проезжую часть по линии тротуаров или обочин (рисунок 2.36).



2. При подъезде к перекрестку с ограниченной видимостью выбирайте безопасную скорость, позволяющую выполнить требования установленных на перекрестке дорожных знаков, а при воз-

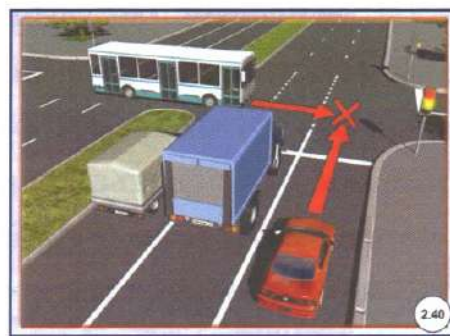
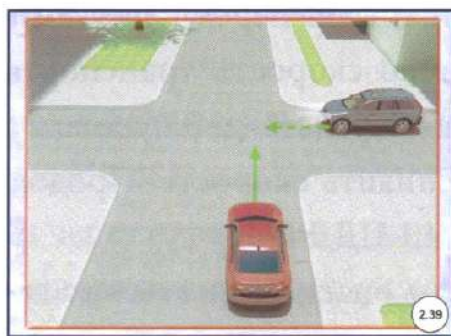
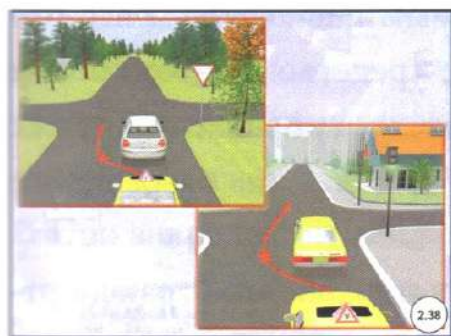


никновении опасности для движения немедленно остановить автомобиль (рисунок 2.37).

3. При проезде перекрестка избегайте перестроений на соседние полосы и необоснованных обгонов (рисунок 2.38).

4. Если водитель другого транспортного средства игнорирует Ваше преимущественное право проезда, не настаивайте на нем – уступите ему дорогу (рисунок 2.39).

5. При проезде регулируемых перекрестков следите за сигналами светофора, стараясь правильно спрогнозировать продолжительность циклов его работы (рисунок 2.40).

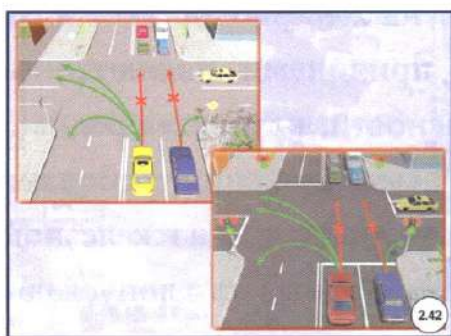
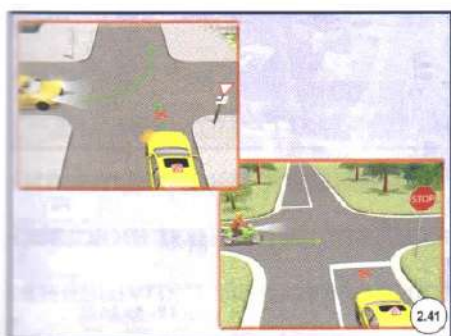


6. При проезде нерегулируемых перекрестков при наличии знаков 2.4 «Уступите дорогу» или 2.5 «Движение без остановки запрещено» правильно, согласно Правилам, останавливайтесь у перекрестка и начинайте движение только при отсутствии помех (рисунок 2.41).

7. Не выезжайте на перекресток, если на нем (за ним) образовался затор, который создаст помехи Вашему проезду (рисунок 2.42).

Водитель должен быть очень внимательным и осторожным при проезде остановок городского маршрутного транспорта, где останавливаются автобусы и троллейбусы. Видимость дорожной ситуации за ними ограничена.

Не исключено, что из-за стоящего маршрутного транспортного средства может выбежать на проезжую часть недисциплинированный пешеход. Кроме того, Правила обязывают водителей в населенных пунктах уступать дорогу маршрутным транспортным средствам в случаях, когда они отъезжают от обозначенной оста-



новки (рисунок 2.43).

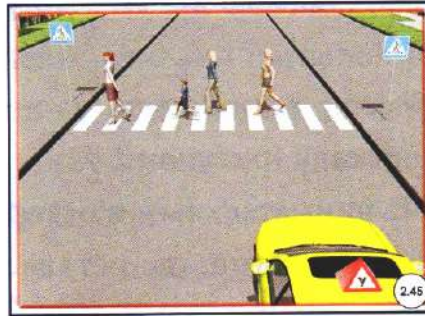
Подъезжая к пешеходному переходу, водитель должен заблаговременно оценить обстановку на переходе.

На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу пешеходам, заканчивающим переход проезжей части данного направления (рисунок 2.44).

При приближении к нерегулируемому пешеходному переходу, в соответствии с пунктом 14.1 ПДД РФ, необходимо уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода (рисунок 2.45).

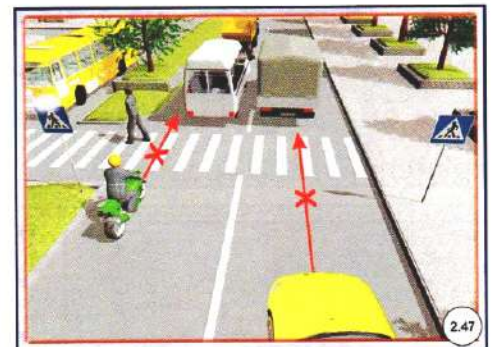
Особое внимание требуется, если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство. В этом случае водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, также обязаны остановиться или снизить скорость. Продолжать движение разрешено с учетом требований пункта 14.1 ПДД РФ.

В этих условиях также очень опасно двигаться за крупногабаритным транспортным средством на небольшой дистанции, так как водитель не имеет возможности правильно оценить обстановку впереди и своевременно принять меры для остановки (рисунок 2.46).



Запрещается въезжать на пешеходный переход, если за ним образовался затор, т.к. при этом будут созданы помехи пешеходам, переходящим проезжую часть по пешеходному переходу (рисунок 2.47).

Тяжелые ДТП происходят на железнодорожных переездах. Основными их причинами являются недооценка водителями опасности, которую представляет собой переезд и грубые нарушения требований безопасности, предписанных Правилами. Статистика аварийности на железнодорожных переездах показывает, что работники охраны переездов часто допускают разнообразные нарушения:



не включают предупредительную сигнализацию, не закрывают или не открывают шлагбаум или делают это с опозданием, не контролируют исправность сигнальной аппаратуры. Поэтому, к негорящим огням светофора или открытому шлагбауму нужно относиться с сомнением, особенно если видимость полотна железной дороги ограничена.

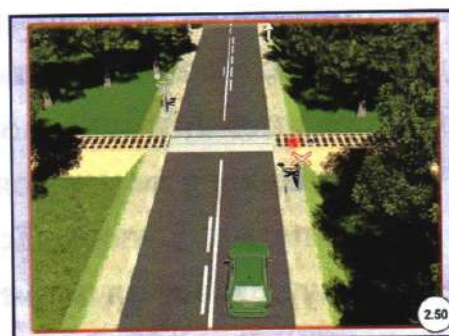
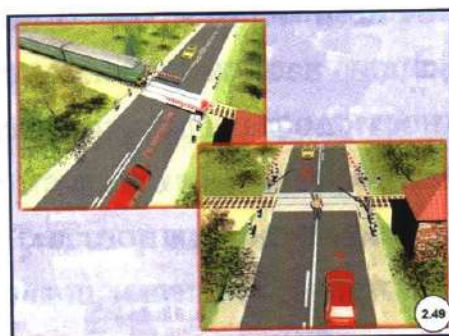
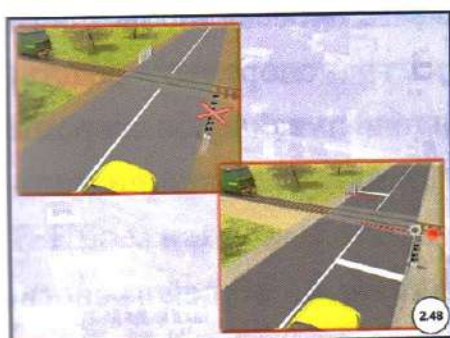
Железнодорожные переезды подразделяются на охраняемые (переезды с дежурным) и неохраняемые (переезды без дежурного). Их можно различить по следующим признакам:

- на охраняемых железнодорожных переездах находится дежурный, установлены шлагбаум, светофорная и звуковая сигнализация.
- на неохраняемых железнодорожных переездах нет дежурного по переезду и шлагбаума.

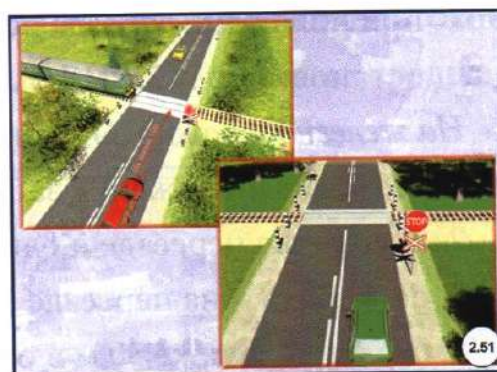
Неохраняемые железнодорожные переезды в свою очередь делятся на регулируемые и нерегулируемые (рисунок 2.48).

При запрещении движения через охраняемый железнодорожный переезд водители должны остановить транспортные средства у стоп-линии, а при ее отсутствии – не ближе 5 м. от шлагбаума (рисунок 2.49).

При запрещающем сигнале светофора на регулируемом железнодорожном переезде водители останавливают транспортные средства у стоп-линии, а при ее отсутствии – у светофора (рисунок 2.50).



Подъезжая к нерегулируемому железнодорожному переезду и увидев даже далеко идущий поезд водитель должен остановиться перед переездом на расстоянии не ближе 10 м до ближайшего рельса. При наличии перед нерегулируемым железнодорожным переездом знака 2.5 запрещается движение без остановки у стоп-линии, а при ее отсутствии – перед знаком (рисунок 2.51).



При проезде железнодорожных переездов необходимо соблюдать следующие

правила:

1. Подъезжая к железнодорожному переезду нужно заблаговременно снизить скорость, а при ограниченной видимости железнодорожного полотна – остановиться.

2. Прежде чем пересекать железнодорожный переезд, нужно обратить внимание на наличие на нем дефектов покрытия или настила, неровностей, которые могут послужить причиной задержки. Начинать движение в случае приближения поезда не следует, если есть хотя бы малейшая опасность задержки на путях.

3. Чтобы исключить вынужденную остановку на переезде, нужно включить пониженную передачу.

4. Если впереди движется автомобиль, нужно установить такую дистанцию, чтобы в случае остановки его можно было объехать.

5. В темное время суток пересекать переезд нужно с включенным ближним светом фар, а ожидать проезда поезда – с включенными габаритными огнями.

6. Пересекать железнодорожный переезд нужно по возможности быстрее, но так, чтобы не повредить автомобиль на выступах и выбоинах.

7. Быть особенно осторожным при движении через переезд без шлагбаума в тумане, так как можно не заметить сигналы светофора, а также свет приближающегося поезда.

Если на переезде произошла вынужденная остановка, водитель должен:

- в первую очередь высадить людей;
- принять все зависящие от него меры, чтобы освободить переезд любым способом, в том числе с помощью пассажиров или других транспортных средств;
- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на расстояние 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути) для подачи сигнала остановки поезда);
- саму оставаться возле ТС и, периодически подавая сигналы общей тревоги, продолжать попытки вывести ТС за пределы переезда;
- при появлении поезда водитель должен бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки (п. 15.5 ПДД).

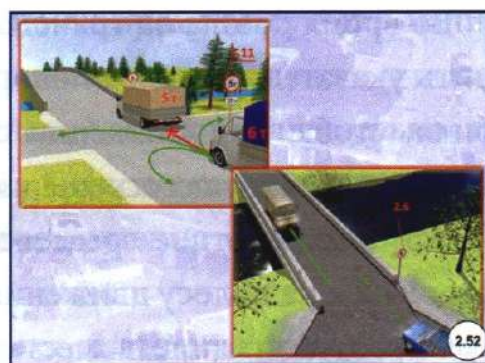
На железнодорожном переезде запрещается:

1. разворот и движение задним ходом – на переезде (п.п. 8.11, 8.12 ПДД);
2. обгон – на переезде и ближе, чем за 100 м перед ним (п.11.5 ПДД);
3. остановка – на переезде (п.12.4 ПДД);
4. стоянка – ближе 50 м в обе стороны от переезда (п.12.5 ПДД).

Осуществляя переезд по узким мостам, эстакадам, пересекая путепроводы, необходимо помнить, что кажущее отсутствие обочин создает у водителя автомобиля

ложное представление о значительном сужении дороги. Поэтому каждый водитель стремится следовать по пути, лежащему ближе к осевой линии, что значительно усложняет встречный разъезд транспортных средств. При въездах на многочисленные мосты и путепроводы водители отмечают ухудшение обзорности, а также состояния имеющегося дорожного покрытия. Поэтому правила проезда мостов, путепроводов требуют заблаговременного снижения скоростного режима движения автомобиля, чтобы обеспечить, прежде всего, безопасность движения.

Приближаясь к мосту, водитель должен заранее снизить скорость движения, оценить ширину проезжей части, выбрать оптимальный режим движения, необходимую дистанцию и сместить свое транспортное средство как можно ближе к правому краю. Следует также учесть возможные неровности и наличие выбоин в местах стыка моста с покрытием дороги. Перед въездом на мост водитель должен обратить внимание на дорожные знаки, указывающие его грузоподъемность и определяют очередность проезда. Для определения порядка проезда применяются дорожные знаки 2.5 и 2.6 (рисунок 2.52).



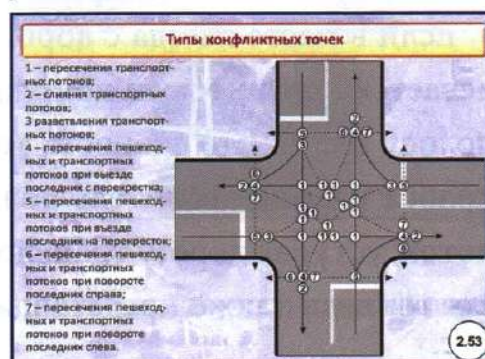
В случае отсутствия знаков, регламентирующих порядок проезда мостов, необходимо уступить дорогу транспортному средству, который уже выехал на мост. Водитель должен помнить, что с понижением температуры воздуха проезжая часть мостов может быть обледенелой вследствие охлаждения пролетных сооружений, а также повышенной влажности воздуха от испарения с водной поверхности. В теплое время года в таких местах повышается вероятность тумана, особенно утром.

Проезжая под мостами, транспортными развязками, водитель должен учитывать иллюзорное восприятие ширины дороги: высоко расположенные пролетные сооружения создают впечатление сужения и наоборот.

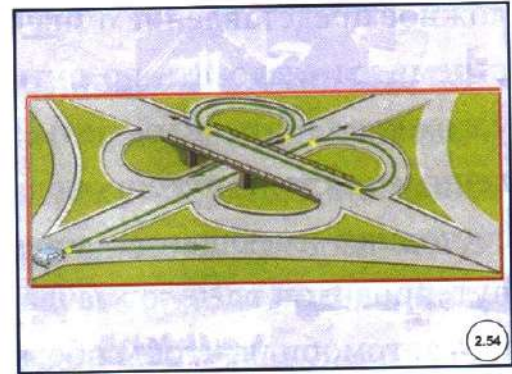
В местах пересечения транспортных потоков, а также транспортных потоков с пешеходными постоянно возникают конфликтные ситуации, которые предшествуют дорожно-транспортным происшествиям (рисунок 2.53).

Для сведения к минимуму возможностей возникновения ДТП в таких местах предназначены дорожные развязки на разных уровнях. Транспортные потоки в этих условиях имеют лишь точки слияния и разветвления (рисунок 2.54).

Перед подъездом к развязке автомобильных



дорог на разных уровнях устанавливаются дорожные знаки 5.15.1, 5.15.2, 6.9.1 для ориентирования водителей о направлениях дальнейшего движения. Типичные опасные ситуации на транспортных развязках с интенсивным движением возникают из-за попытки водителей исправить ошибку в выборе направления движения путем немедленного возвращения на транспортную развязку. В таком случае нужно проехать до следующей развязки, совершить разворот и, вернувшись к предыдущей, продолжить движение в нужном направлении.



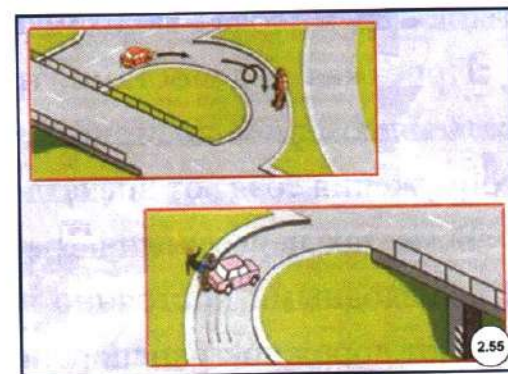
2.54

Во время съезда на транспортную развязку необходимо заблаговременно включить указатель правого поворота, оценить дорожную обстановку позади автомобиля, чтобы при снижении скорости движения избежать наезда транспортного средства, движущегося сзади. Если перед транспортной развязкой впереди движется транспортное средство, собирается съезжать на нее, целесообразно перестроиться на полосу движения попутного направления, расположенную слева.

Особое внимание в местах съезда с транспортной развязки следует уделить выбору дистанции, поскольку водитель транспортного средства, движущегося впереди, может применить резкое торможение, чтобы дать дорогу другим транспортным средствам. Водители транспортных средств, движущихся позади, основное внимание сосредотачивают на транспортных средствах, движущихся слева, и могут несвоевременно отреагировать на остановившийся автомобиль.

Безопасность съезда с транспортной развязки предусматривает правильное определение необходимого разрыва в транспортном потоке и вливания в него без создания помех для других транспортных средств.

Неправильный выбор скоростного режима во время проезда закругления транспортной развязки может вызвать опрокидывание автомобиля или боковое столкновения (рисунок 2.55).



2.55

Если в месте съезда с дороги есть полоса торможения, водитель, который намеревается повернуть на другую дорогу, должен своевременно перестроиться на эту полосу и снижать скорость только на ней. Если в месте въезда на дорогу имеется полоса разгона, водитель должен двигаться по ней и вливаться в транспортный поток, уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге. Проезд тоннеля также представляет собой определенную опасность. Как и в случае с

мостами, ограниченное пространство тоннеля визуально искажает ширину дорожного полотна. Вдобавок, отсутствие дорожного простора порой раздражающим образом воздействует на психологическое состояние водителя. По этой причине не стоит действовать в условиях езды через тоннель агрессивным образом, чтобы не создавать возможности для возникновения аварийной обстановки.

Режим движения в тоннелях определяется дорожными знаками, разметкой, наличием разделительной полосы и освещенностью.

В соответствии с ПДД РФ, знак 1.31 «Тоннель» устанавливается перед тоннелями, в которых отсутствует искусственное освещение, или видимость въездного портала которых ограничена. Въезжая в тоннель, водитель в соответствии с Правилами должен включить ближний свет фар независимо от времени суток и наличия в тоннеле освещения. При въезде в тоннель и движения в нем нужно учитывать такой фактор, как адаптация зрения, особенно днем. Хотя продолжительность адаптации зрения и небольшая, водителю необходимо снизить скорость движения, выбрать безопасную дистанцию чтобы избежать столкновения с транспортным средством, движущимся впереди.

В тоннелях запрещается обгон, разворот, остановка и стоянка транспортных средств.

Особая опасность и для водителей, и для пешеходов таится во дворах и жилых зонах. В соответствии с Правилами дорожного движения жилая зона – это территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены дорожными знаками соответственно 5.21 «Жилая зона» и 5.22 «Конец жилой зоны». Правила движения в жилых зонах распространяются также и на дворовые территории.

На территории жилой зоны движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части. В жилой зоне пешеходы имеют преимущество, однако они не должны создавать необоснованные помехи для движения транспортных средств.

В жилой зоне запрещаются сквозное движение, учебная езда, стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест. При выезде из жилой зоны водители должны уступить дорогу другим участникам движения (рисунок 2.56).



Характерной особенностью жилой зоны является не только то, что в ней пеше-

ходы имеют преимущество, но и то, что в любой момент из-за любого угла на проезжую часть могут выскочить дети. Поэтому при движении в жилых зонах следует соблюдать предельную осторожность и двигаться со скоростью не более 20 километров в час.

Часто жертвами автомобилей в жилых зонах становятся домашние животные. Не секрет, что многие хозяева в своем дворе выпускают их гулять без поводка и беззаботное животное вполне может неожиданно выскочить прямо под колеса автомобиля.

В жилых зонах категорически запрещается парковать автомобиль таким образом, чтобы он перегораживал проезжую часть. Не стоит забывать, что кроме личного автотранспорта по двору двигаются транспортные средства специального назначения, например автомобили скорой помощи и пожарные автомобили. Из-за перегороженной проезжей части они не смогут вовремя прибыть к месту назначения, что чревато трагическими последствиями.

Нередко в жилых зонах водители паркуют автомобили на газонах, тротуарах, заезжают чуть ли не на детские площадки и т. д. Это обусловлено, как правило, отсутствием достаточного количества мест для парковки (данный недостаток имеется у большинства российских дворов), однако в любом случае поступать так категорически запрещается.

Характерной особенностью движения во дворах и жилых зонах является то, что многие водители, чтобы выехать с места парковки, начинают движение задним ходом. Не всем известно, что данный распространенный маневр таит в себе серьезную опасность. Дело в том, что сразу за задней частью автомобиля находится так называемая «слепая зона»: водитель просто не видит, что там находится, ни с помощью зеркал заднего вида, ни оглянувшись.

Характерный пример: водитель садится за руль, заводит автомобиль, смотрит в зеркала и, не видя (а вернее, не замечая) препятствий, начинает движение задним ходом. Но за то время, пока он сидел за руль и заводил машину, сзади к ней подошел маленький ребенок, которого водитель не видит через зеркала.

Поэтому, начиная движение задним ходом, всегда будьте предельно внимательны и не ленитесь лишний раз удостовериться в том, что в «слепой зоне» позади автомобиля никого и ничего нет.

Отличительными особенностями автомагистрали являются наличие разделительной полосы и отсутствие пересечений с другими дорогами в одном уровне. Каждый из этих признаков делает саму дорогу чуть более безопасной и уменьшает вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Именно поэтому на автомагистралях действуют особые правила дорожного движения.

Если Вы въезжаете на автомагистраль, то вправе рассчитывать на то, что в центре дороги будет разделительная полоса и не будет пересечений с другими дорогами в одном уровне.

Однако, обратите внимание на тот факт, что автомагистраль может иметь приемыкания дорог на одном уровне, по которым осуществляется въезд и выезд на данную дорогу.

Максимальная разрешенная скорость движения по автомагистрали составляет для легковых автомобилей и грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т – 110 км/ч; для междугородных и маломестных автобусов, а также мотоциклов – 90 км/ч; для других автобусов, легковых автомобилей при буксировке прицепа, а также грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т – 90 км/ч; для грузовых автомобилей, перевозящих людей в кузове – 60 км/ч; для транспортных средств, осуществляющих организованные перевозки групп детей – 60 км/ч, для транспортных средств, буксирующих механические транспортные средства – 50 км/ч.

Кроме того, начиная с 6 августа 2013 года на некоторых автомагистралях, расположенных вне населенных пунктах, по решению собственников или владельцев автомобильных дорог может разрешаться повышение скорости на участках дорог для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают движение с большей скоростью.

В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения 130 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.1 и 110 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.3 (п. 10.3, п. 10.4 ПДД РФ).

Что касается минимальной скорости движения по автомагистрали, то ее правила дорожного движения не регламентируют.

Однако нужно помнить, что транспортным средствам, скорость которых по технической характеристике или их состоянию менее 40 км/ч, въезд на автомагистраль запрещен (п. 16.1 ПДД РФ).

Приближаясь к выезду на автомагистраль, не забывайте:

- удостовериться в отсутствии знаков, запрещающих движение в данном направлении или выезд на автомагистраль. Частой причиной ДТП при выезде на автомагистраль является движение в запрещенном направлении;
- соблюдать безопасную скорость движения. Особую опасность большая скорость представляет при въезде на автомагистраль по короткой стороне разгона;

- наблюдать за движением транспорта по автомагистрали смотря через левое плечо при въезде на автомагистраль. Некоторую информацию можно получить, используя зеркало заднего вида; ;
- постоянно контролировать транспортные средства, движущиеся впереди по полосе разгона, поддерживая безопасную дистанцию до них;
- использовать полосу разгона для набора скорости, соответствующей скорости движения транспортного потока на автомагистрали. Наиболее опасными являются короткие полосы разгона, потому что большинство водителей не используют их для набора скорости, а предпочитают останавливаться в конце полосы;
- дождаться безопасного интервала для слияния с транспортным потоком на автомагистрали. Ожидая необходимого интервала остановитесь не доезжая до самого конца съезда, это позволит Вам набрать скорость движения при выполнении маневра;
- при движении по полосе разгона, переходящей в съезд с пересечения в разных уровнях, внимательно следите за транспортом, съезжающим с автомагистрали и меняющим полосу движения для того, чтобы встроиться в поток автомобилей, движущихся на полосе разгона;
- приближаясь к въезду на автомагистраль, заблаговременно подайте сигнал поворота. Это позволит водителям, движущимся по автомагистрали, заранее перестроиться на соседнюю полосу, что облегчит выполнение вашего маневра;
- не выезжайте на бордюр, разметку проезжей части или край тротуара, отделяющий полосу разгона от автомагистрали;
- при въезде на автомагистраль наблюдайте за дистанцией до транспорта, движущегося впереди и позади Вас.

Вопрос 2. Управление транспортным средством в горной местности, на крутых подъемах и спусках, при движении по опасным участкам дорог (сужение проезжей части, свежееуложенное покрытие дороги, битумные и гравийные покрытия); меры предосторожности при движении по ремонтируемым участкам дорог; ограждения ремонтируемых участков дорог, применяемые предупредительные и световые сигналы.

Дороги в горной местности характеризуются большим количеством затяжных подъёмов и спусков, крутыми поворотами малого радиуса при переменных направлениях и с крайне ограниченной видимостью, а также узкой проезжей частью с каменистым или покрытым глинистыми наносами дорожным покрытием. Как

правило, с одной стороны горных дорог находятся отвесные скалы, а с другой – обрывы (рисунок 2.57).

Резкие колебания температуры воздуха в течение суток сопровождаются выпадением осадков, поэтому обвалы, снежные заносы, туманы и обледенение дорог в горах явление очень частое. С увеличением высоты атмосферное давление падает, температура и плотность воздуха понижаются, и в связи с этим резко понижается мощность двигателя, увеличивается расход топлива, понижается температура кипения охлаждающей жидкости, менее надежной становится работа тормозов с пневматическим приводом, ухудшается действие системы зажигания, снижаются электрические сопротивления изоляции электропроводки, нарушается работа вакуумных приборов, усиливается испарение электролита из аккумуляторных батарей.

Высокогорные условия оказывают также существенное влияние на организм человека. Недостаток кислорода в горах затрудняет дыхание, вызывает головные боли. Длительное действие отраженных солнечных лучей, особенно во время преодоления снежных перевалов, раздражает слизистую оболочку глаз, ухудшает зрение. Отсюда ясно, что режим работы в горах является более напряженным, чем в обычных условиях. Перед поездкой в горных условиях, надо тщательно проверить состояние автомобиля, особое внимание следует обратить на исправность тормозов, рулевого управления, на четкую работу двигателя, правильные показания контрольных приборов. При осмотре необходимо выявить, нет ли пропускания воздуха, подтекания топлива, охлаждающей и тормозной жидкости. Только при полной исправности всех механизмов и агрегатов можно выезжать в рейс. Скорость движения выбирается в зависимости от состояния дороги. В туман скорость автомобиля с включенными фарами должна быть не более 5 км/ч. С такой же скоростью рекомендуется двигаться на крутых и закрытых поворотах. Использовать в горах движение накатом не допускается. При подъезде к вершине перевала для предупреждения водителя встречного транспортного средства в дневное время целесообразно подавать звуковые, а в ночное световые сигналы. То же самое необходимо делать при густом тумане. Техника управления автомобилем при проезде спусков и подъемов отличается от техники при движении по обычным участкам дороги. При движении на таких участках на транспортное средство действует сила сопротивления подъему, направленная при движении на спуск – вперед, а при движении на подъем – назад. Движение на спуск или подъем должны выполняться с примерно постоянной скоростью, которую заранее выбирает водитель. Зависит она от кру-



тизны спуска или подъема, ширины и состояния дорожного полотна, фактической массы автомобиля, интенсивности транспортного потока, условий видимости и протяженности данного участка дороги. При движении на спуск необходимо постоянно контролировать безопасно выбранную скорость, применяя комбинированное торможение.



2.58

Этот прием обеспечивает безопасное движение автомобиля без пробуксовки и заносов (рисунок 2.58). Передачу выбирают с таким расчетом, чтобы в процессе движения ее не было необходимости переключать, при этом двигатель должен работать на небольших оборотах. На затяжных крутых спусках необходимо включать такую же передачу, что и на подъемах той же крутизны (рисунок 2.59). При движении на подъем необходимо стараться двигаться с постоянной скоростью на заранее выбранной пониженной передаче исходя из правила: чем круче подъем, тем ниже передача. Если дорожное покрытие на подъеме влажное или скользкое, следует держать постоянную скорость и не допускать ее резкого изменения, что исключит буксование колес и занос автомобиля. Если на подъеме колеса все же начинают пробуксовывать, то необходимо прекратить подъем и на тормозах съехать к его подножью, а затем вновь повторить попытку с более интенсивным разгоном. Преодоление крутого скользкого подъема нельзя начинать, пока впереди идущий автомобиль не достиг вершины подъема или встречный не спустился к его началу. Заканчивая подъем, следует соблюдать осторожность при проезде через его вершину, так как за ней возможен крутой спуск, ремонтируемые участки дороги, транспортные средства или какие-либо другие препятствия. Скорость на подъезде к вершине подъема всегда должна соответствовать возможной обстановке в пределах видимости (рисунок 2.60).

Выбор передачи на дороге с твердым покрытием в обычных условиях

Крутизна подъема (спуска) в %	30 или выше	20—29	10—19	6—9	3—5
Рекомендуемая передача	первая	вторая	третья	четвертая	пятая

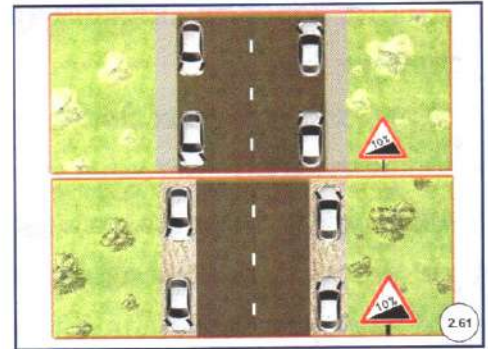
2.59



2.60

Останавливать автомобиль на подъемах, особенно крутых, не рекомендуется, потому что последующее трогание с места представляет собой трудную задачу. Однако, если в этом возникнет необходимость, то при остановке на подъеме или спуске необходимо обеспечить надежное неподвижное состояние транспортного средства. Для этого после остановки и выключения двигателя автомобиль ставится

на стояночный тормоз, а для увеличения тормозных моментов на ведущих колесах в коробке передач включается одна из низших передач: первая – при остановке на спуске или задняя – при остановке на подъеме. Под колеса грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и автобуса с разрешенной максимальной массой свыше 5 т устанавливают противооткатные упоры. Управляемые колеса других автомобилей поворачивают таким образом, чтобы при самопроизвольном движении автомобиля они упёрлись в бордюрный камень или иное препятствие на дороге. При отсутствии бордюрного камня или других препятствий управляемые колеса следует повернуть так, чтобы в случае скатывания, автомобиль не оказался на проезжей части дороги (рисунок 2.61).



Чтобы начать движение на подъеме, необходимо, удерживая автомобиль на месте с помощью стояночного тормоза, выключить сцепление и включить первую передачу; слегка увеличить обороты двигателя и, отпуская педаль сцепления, продолжать придерживать стояночный тормоз, чтобы автомобиль не мог двигаться назад; затем, увеличивая обороты двигателя, отпуская сцепление до тех пор, пока двигатель не наберет достаточную мощность, необходимую для начала движения. С началом движения освободить полностью рычаг стояночного тормоза одновременно с педалью сцепления и двигаться на первой передаче до набора скорости, достаточной для перехода на вторую передачу. Затем, продолжая разгон, переходить на последующие передачи.

Если во время трогания автомобиля двигатель заглохнет, надо немедленно нажать на педаль тормоза, затянуть рычаг стояночного тормоза, выключить сцепление и перевести рычаг управления коробкой передач в нейтральное положение. После этого отпустить педаль тормоза, пустить стартером двигатель и повторить трогание с места, обеспечив большую мощность двигателя.

Меры предосторожности при движении по ремонтируемым участкам дороги.

При ремонте дороги проезжую часть закрывают частично или полностью. При частичном закрытии организуют двустороннее движение по одной стороне проезжей части, а при наличии разделительной полосы – по смежной проезжей части.

Ремонтируемый участок обозначают временными дорожными знаками, предупреждающими о приближении к опасному участку дороги и характере опасности, устанавливающими приоритеты в движении по ремонтируемому участку, запрещающими въезд на данный участок дороги, проезжую часть или полосу движе-

ния, запрещающими движение по данному участку дороги, вводящими ограничения по габаритам и скорости движения транспортных средств, а также указывающими направления объезда ремонтируемого участка дороги и информирующими о необходимости перестроения на другую проезжую часть (рисунок 2.62).



Кроме временных дорожных знаков на ремонтируемых участках дороги наносят временную дорожную разметку, устанавливают ограждения и другие технические средства (конусы, вехи, стойки, сигнальные шнуры, сигнальные фонари и др.). Дорожную строительную технику оснащают проблесковыми маячками желтого или оранжевого цвета, а машинистов дорожных машин инструктируют о применяемой условной сигнализации, подаваемой жестами и флажками. Ограждающие средства (переносные барьеры, инвентарные щиты, стойки, вехи, конусы, сигнальные флажки), вспомогательное оборудование (шнуры с цветными флажками, сигнальные фонари, переносные светофоры) являются необходимыми элементами организации движения на участках дорожных работ.

При движении по ремонтируемым участкам дорог водители должны руководствоваться требованиями временных дорожных знаков и дорожной разметки, выполнять указания регулировщиков, подающих сигналы жестами и флажками, быть предельно внимательными и осторожными.

Вопрос 3. Управление транспортным средством при движении в условиях недостаточной видимости (темное время суток, туман, дождь, снегопад); особенности управления транспортным средством при движении по дороге с низким коэффициентом сцепления дорожного покрытия (в гололедицу); пользование зимними дорогами (зимниками); движение по ледовым переправам; движение по бездорожью; управление транспортным средством при движении с прицепом и при буксировке механических транспортных средств.

Управление автомобилем в темное время суток и в условиях недостаточной видимости существенно усложняется и требует от водителей повышенного внимания и определенного опыта. В этих условиях ухудшается видимость дороги и находящихся на ней объектов. Статистика показывает, что в этот период происходит в два раза больше ДТП, при которых значительно возрастает число пострадавших и погибших людей.

К движению на автомобиле ночью необходимо тщательно готовиться, так как возникающие технические неполадки в процессе движения труднее обнаружить и

сложнее устранить.

Перед поездкой необходимо:

1. перед поездкой следует проверить исправность всех световых приборов, а во время поездки их необходимо периодически протирать сухой тряпкой;

2. удостовериться в том, что щетки стеклоочистителя работают в установленных режимах, а в бачке стеклоомывателя достаточно специальной жидкости для омывания ветрового стекла;

3. очистить зеркала заднего вида и световые приборы от налипшей на них грязи.

При движении в темное время суток ситуация осложняется и тем, что освещенность дороги постоянно меняется и глаза водителя не успевают своевременно адаптироваться к переменам уровня освещения. Время реакции водителя при этом увеличивается. Труднее определить скорость движения, расположение и расстояние до других транспортных средств. Если днем скорость движения встречного автомобиля легко определить относительно его перемещения по отношению к неподвижным объектам, (столбы, деревья, дорожные знаки), то ночью эти ориентиры практически не видны, что осложняет безопасное движение. Расстояние в темноте, на котором водитель замечает появляющиеся объекты на дороге, в несколько раз меньше по сравнению со светлым временем суток (рисунок 2.63).



Наибольшая опасность может возникнуть при ослеплении светом фар транспортных средств, движущихся во встречном направлении. Ослепление может произойти и от автомобиля, двигающегося сзади через зеркала заднего вида. В этих случаях водитель не имеет возможности следить за ситуацией на дороге и правильно выбрать траекторию движения своего автомобиля. Поэтому «При ослеплении водитель должен включить аварийную сигнализацию и не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться» (п. 19.2 ПДД РФ).

Чтобы не произошло ослепление, водителя встречного автомобиля необходимо не менее чем за 150 метров переключить дальний свет фар на ближний при встречном разъезде, а также в любых других случаях для исключения возможности ослепления водителей как встречных, так и попутных транспортных средств. Водитель встречного автомобиля обязан переключить свет фар по тем же правилам (рисунок 2.64).



В том случае, когда водитель в нарушение Правил не переключает свет фар, необходимо предупредить его переключением света своих фар. Если же водитель и после этого продолжает движение с дальним светом, не надо следовать ему примеру и включать дальний свет. Надо понимать, что два «слепых» водителя на проезжей части гораздо опасней, чем один.

При движении ночью у водителя меньше времени для оценки конкретной дорожной ситуации, а также для совершения определенного маневра и исправления ошибок. Поэтому безопасную скорость надо выбирать исходя из того, чтобы остановочный путь транспортного средства был меньше расстояния видимости. Правильно отрегулированные головные фары обеспечат водителю хорошую видимость дороги в темное время суток и не будут ослеплять водителей встречных автомобилей ближним светом фар.

В среднем ближний свет фар эффективно освещает дорогу на расстоянии 50 метров, дальний на 150 метров. Это достигается регулировкой света фар на специальном оборудовании. В таблице (рисунок 2.65) приведены данные, из которых видно, что в темное время суток ближний свет фар можно использовать при движении со скоростью не более 60 км/ч, так как в этом случае обеспечиваются безопасные условия движения (остановочный путь автомобиля меньше расстояния видимости, обеспеченное ближним светом фар).

Скорость, км/ч	Расстояние, видимое водителем, м		Остановочный путь, м
	Ближний свет	Дальний свет	
40	50	150	23,3
60	50	150	41,7
90	50	150	78,3
110	50	150	108,3

Примечание. В таблице приведены средние данные для сухого асфальтобетонного покрытия при хороших зрении и реакции водителя

Повышенное внимание необходимо проявлять к встречным транспортным средствам, движущимся с выключенным светом или с одной включенной фарой. В этом случае, опасность вполне реальная, так как сразу невозможно определить его габариты, и с какой стороны выключена головная фара. Особенно опасен встречный разъезд с автомобилем, у которого не работает левая фара. При этом лучшим вариантом безопасного разъезда будет снижение скорости и увеличение бокового интервала до полуторной ширины грузового автомобиля.

Выполняя обгон в темное время суток, водителю трудно правильно оценить расстояние до попутного и встречного автомобиля, а так же их скорость. Поэтому если обгон не целесообразен, лучше от него отказаться.

Порядок выполнения обгона в темное время суток:

1. Убедиться, что на данном участке дороги обгон не запрещен правилами.
2. Оценив обстановку на дороге, удостовериться в отсутствии встречных транспортных средств на достаточном для обгона расстоянии.

3. Заблаговременно включить левый указатель поворота.
4. Приблизившись к обгоняемому автомобилю, переключить дальний свет фар на ближний.
5. Перестроиться на встречную полосу, быстро увеличив скорость.
6. Поравнявшись с обгоняемым автомобилем, включить дальний свет фар.
7. Включить правый указатель поворота.
8. Увидев обгоняемый автомобиль в зеркале заднего вида, плавно перестроиться на правую полосу и выключить указатель поворота.

Двигаясь в качестве лидера в темное время суток, водитель должен правильно выбрать безопасную скорость, включить дальний свет фар и стараться без необходимости не смотреть в зеркала заднего вида, чтобы не быть ослепленным. Движение за лидером в таких условиях предпочтительнее, так как расстояние видимости дороги становится больше, а встречные транспортные средства на более дальнем расстоянии переключают свет фар. При этом не надо забывать переключить свои фары на ближний свет и правильно выбрать безопасную дистанцию.

При прохождении поворотов в темное время, труднее оценить радиус поворота и выбрать более правильную траекторию движения на нем. В этих случаях правильные действия водителя будут заключаться в снижении скорости и дополнительном включении противотуманных фар, обеспечивающих лучшую видимость обочин.

При движении в условиях тумана, дождя, снегопада водитель испытывает большое напряжение и быстро устает. В тумане поток света фар сильно рассеивается, преломляется и искажается. Объекты, внезапно появляющиеся на проезжей части, не имея резких очертаний, кажутся водителю больше по своим габаритам, чем в действительности. При этом включение дальнего света фар положительных результатов не дает. Гораздо эффективней освещают дорогу фары ближнего света. Если совместно с ними включить противотуманные фары, видимость проезжей части станет еще лучше (рисунок 2.66).



В этих случаях скорость должна также выбираться в зависимости от расстояния видимости. При этом не надо забывать о водителях, двигающихся сзади. Включение задних противотуманных фонарей поможет им своевременно заметить Ваш автомобиль и оценить его габариты.

В этих сложных дорожных условиях необходимо двигаться как можно ближе к

правому краю проезжей части. В качестве удобных ориентиров для выбора безопасной траектории движения надо выбирать дорожную разметку, дорожное ограждение, отражатели на направляющих столбиках. Помогут в этом случае и зеленые насаждения, находящиеся рядом с дорогой. Опущенные стекла дверей автомобиля помогут водителю лучше услышать приближающиеся транспортные средства.

При движении в темное время суток и в условиях недостаточной видимости большую опасность создают транспортные средства, остановившиеся на проезжей части и на обочине (рисунок 2.67). Их можно своевременно не заметить и произвести на них наезд. Поэтому при остановках или стоянках рекомендуется воспользоваться специальными площадками, предусмотренными для этого или съехать за пределы дороги.



Действия водителя на скользкой дороге. На дорогах имеющих мокрое, обледенелое, заснеженное покрытие рост дорожно-транспортных происшествий существенно возрастает. Из-за сниженного коэффициента сцепления колес с дорогой возникает большая вероятность их проскальзывания и пробуксовки (рисунок 2.68). При неправильных действиях водителя в этих условиях автомобиль может стать не управляемым, что может привести к созданию аварийной ситуации или ДТП.



При движении на автомобиле водителю необходимо следить за изменениями покрытия дорожного полотна. По возможности следует объезжать участки проезжей части, имеющие масляные и нефтяные пятна, свежееуложенный асфальт, лужи, небольшие участки, покрытые льдом или тающим снегом, снежные и песчаные заносы. Первые капли дождя на проезжей части или сырые листья делают покрытие дороги, скользким как лед. Особенно опасны участки дорог с не растаявшим льдом, которые могут встретиться в тени от зданий и деревьев. Кроме того, в очень сильный мороз, выхлопные газы автомобилей замерзают и, осажаясь на асфальте, могут образовать тонкую пленку льда. При этом различить ее достаточно трудно.

Начинать движение на скользких дорогах надо с выровненными для движения прямо управляемыми колесами, плавно включая сцепление и увеличивая обороты двигателя (рисунок 2.69). Трогаться



с места рекомендуется на повышенной передаче (второй на легковом автомобиле и третьей на грузовом), так как в этом случае уменьшается крутящий момент на ведущих колесах. При пробуксовке под ведущие колеса автомобиля следует подсыпать песок, подложить резиновый коврик, ветки деревьев или другие подручные средства. Безопасное движение на транспортном средстве в таких условиях обеспечат невысокая скорость, увеличенная дистанция и боковой интервал.

Из таблицы (рисунок 2.70) видно, что на укатанном снежном и обледенелом дорожном покрытии движение с высокой скоростью очень опасно. При движении на скользкой дороге необходимо стараться поддерживать выбранную скорость постоянной, работая педалью скорости плавно и мягко. Перед проездом перекрестка следует заранее снизить скорость, так как на этом участке дорога особенно скользкая (из-за частых торможений транспортных средств). В этом случае необходимо быть готовым остановить свое транспортное средство в любом месте, учитывая то, что другие водители могут не правильно рассчитать скорость и тормозной путь или не справиться с управлением своего автомобиля.

Состояние дорожного покрытия	Скорость движения, км/ч	Безопасная дистанция, м	Безопасный боковой интервал, м
Сухое	40	24 или более	1,2 или более
	60	43 или более	1,5 или более
	90	80 или более	2,0 или более
	110	110 или более	2,3 или более
Влажное	40	29 или более	1,2 или более
	60	53 или более	1,5 или более
	90	103 или более	Максимальный
	110	145 или более	Максимальный
Укатанное заснеженное	40	41 или более	Максимальный
	60	73 или более	Максимальный
	90	160 или более	Максимальный
	110	230 и более	Максимальный
Гололёд	40	51 или более	Максимальный
	60	103 или более	Максимальный
	90	215 или более	Максимальный
	110	312 и более	Максимальный

Перед проездом перекрестка следует заранее снизить скорость, так как на этом участке дорога особенно скользкая (из-за частых торможений транспортных средств). В этом случае необходимо быть готовым остановить свое транспортное средство в любом месте, учитывая то, что другие водители могут не правильно рассчитать скорость и тормозной путь или не справиться с управлением своего автомобиля.

При прохождении поворотов на скользкой дороге возможен занос автомобиля и выезд его на встречную полосу. Безопасный поворот выполняется на небольшой скорости, с включением пониженной передачи и плавным вращением рулевого колеса (рисунок 2.71).

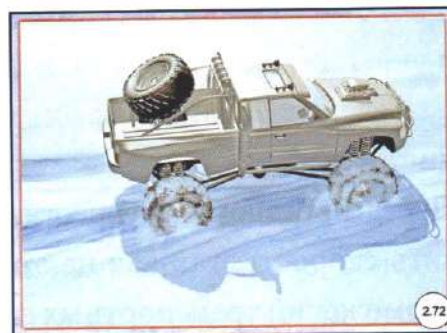


На скользких подъемах нельзя резко тормозить и увеличивать скорость, так как существует опасность пробуксовки и остановки транспортного средства. Поэтому необходимо заранее правильно рассчитать и выбрать оптимальную скорость и передачу. На скользкой дороге очень опасно резко тормозить с полной блокировкой колес. При этом управляемые колеса транспортного средства перестают вращаться и оно движется по инерции в произвольном направлении, не подчиняясь вращению рулевого колеса. Самые безопасные способы торможения в этих условиях это-прерывистое торможение на грани блокировки колес и комбинированное торможение. При этих способах торможения водитель сохраняет контроль за своим транспортным средством, корректируя направление движения рулевым колесом. Управление автомобилем такими способами сохранит его устойчивость, снижая вероятность заносов и опрокидывания.

В зимних условиях эффективно применять шины с шипами противоскольжения. Они помогают водителю легче тронуться с места и быстро остановиться. При эксплуатации автомобиля такие шины должны быть установлены на все колеса, а сам автомобиль обозначен знаком «Шипы».

Безопасное движение в гололед обеспечат также специальные цепи противоскольжения. Использовать их рекомендуется при движении в гололедицу. Не стоит забывать и о том, что вес автомобиля напрямую связан с безопасностью движения. Чем больше сцепной вес на ведущих колесах, тем легче тронуться с места на скользкой поверхности, но при этом существенно увеличивается тормозной путь.

Трогание автомобиля с места при движении по снежной целине затруднено, так как колеса имеют дополнительное сопротивление движению. Рыхлый или слежавшийся, но неукатанный снег не обеспечивает достаточного сцепления ведущих колес (рисунок 2.72).



В этом случае перед началом движения надо лопатой убрать снег перед задними и передними колесами автомобиля на расстоянии 1–2 м, чтобы уменьшить сопротивление движению. Для трогания автомобиля с места без буксования следует подсыпать под ведущие колеса песок, гравий, шлак, подложить ветки или резиновые коврики. Обычно движение автомобиля возможно при толщине снежного покрова до 30–40 см на ровной поверхности дороги. При движении по неукатанному снегу нельзя останавливаться и переключать передачи. При выключении сцепления автомобиль быстро остановится, так как колеса будут испытывать большое сопротивление качению, а тяговых усилий не будет. Небольшие снежные сугробы следует преодолевать сходу, используя инерцию движущегося автомобиля. Если автомобиль все же остановился в сугробе, необходимо дать задний ход, отъехать на 10–15 м и, разогнавшись, вновь попытаться преодолеть сугроб.

При встречных разъездах на узких дорогах одному из автомобилей приходится съезжать с укатанной полосы. В таком случае съезжать следует задним ходом, что облегчит последующий выезд на дорогу.

Переезжая железнодорожные пути и трамвайные линии, на которых имеется уплотненный снежный покров, необходимо опасаться попадания колес в углубления (колею около рельс), обычно обледеневшие. Переезжать такие места следует наискось, под небольшим углом к колее, не допуская, чтобы колеса одной оси оказались в ней одновременно. Двигаясь вдоль трамвайной обледенелой колеи, необхо-

димо опасаться съезда в нее колес. Не следует допускать нахождения колес вблизи колеи: колеса могут легко в нее сползти.

Если все же необходимо двигаться по колее из-за узкой ширины проезжей части или по другим причинам, следует иметь в виду, что слой снега между колеями не должен быть выше дорожного просвета автомобиля. В противном случае автомобиль низко расположенными частями, обычно картером заднего моста или передней осью, будет передвигать перед собой снег, постепенно его уплотняя, а затем поднимется на уплотненный снег. Колеса заднего моста окажутся вывешенными, потеряют сцепление с дорогой, начнут свободно вращаться, и движение станет невозможным.

Перед преодолением водной преграды по льду прежде всего определяют место переправы, толщину и прочность льда, крутизну берегов и состояние льда у берегов. Обычно переправу устраивают в местах с ровными и пологими берегами и крутизной не более $5-6^\circ$. При разведке места переправы необходимо убедиться, что лед прочно связан с берегом и не зависает над водой. Если вода в лунках поднимается на $0,8-0,9$ толщины льда, можно считать, что лед не зависает. Затем устанавливают, нет ли больших трещин, полыней, уточняют глубину снежного покрова на льду и обозначают место переправы вехами и табличками с указанием грузоподъемности льда. Обычно для определения толщины льда через $15-25$ м вырубает лунки и в них замеряют толщину льда. В расчет берут его наименьшую толщину, учитывая только сплошной, чистый, стекловидной формы лед. Толщина льда в 15 см вполне достаточна для переправы автомобиля весом до 2 т. Утолщение льда на каждые 5 см допускает увеличение, нагрузки на одну тонну. Контрольную проверку прочности льда нужно производить и в том случае, если водителю придется двигаться по использованной ранее ледяной переправе. Полосу переправы по льду необходимо предварительно расчистить от снега. По ширине она должна быть $10-15$ м (рисунок 2.73). Движение по льду производится с открытыми дверцами. Пассажиры из кузова автомобиля и кабины высаживают. По льду следует двигаться без резких поворотов, торможений, переключений передач и даже кратковременных остановок автомобиля.



Управление автомобилем на грунтовых дорогах. При движении по грунтовым дорогам встречается большое число препятствий: неровности, ямы, ухабы, корни деревьев, канавы с водой и т.п. На таких дорогах сопротивление движению автомобиля оказывается гораздо больше, чем на дорогах с твердым покрытием,

особенно во время дождя (рисунок 2.74).

На грунтовой дороге необходимо стараться двигаться с постоянной скоростью на пониженной передаче, как можно реже переключая ее. При таком режиме движения увеличивается коэффициент сцепления колес с дорогой. Чтобы избежать пробуксовки колес транспортного средства, нельзя резко тормозить и резко ускорять движение. Если дорога имеет глубокие колеи, лучше двигаться, пропуская одну из них между колес. Когда колеи уходят в лужу или грязь, безопасней продолжить движение по ним, так как дно колеи лучше утрамбовано. В этом случае надо остановиться и проверить глубину и состояние грунта. Небольшие участки дороги с грязью лучше преодолевать с разгона и без остановки. Если колеса автомобиля забуксовали, то не надо давать слишком большие обороты двигателю. Включив заднюю передачу, надо попытаться выехать назад по своему следу. Если и это не помогло и колеса основательно «зарылись» в грунте, необходимо откопать их и сделать искусственную колею, подложив под колеса ветки, доски, резиновые коврики салона и другие средства для улучшения сцепления. Можно воспользоваться и помощью пассажиров, расположив их в салоне над ведущими колесами, тем самым увеличивая сцепной вес автомобиля. Пассажиры могут помочь также и толкая автомобиль «в раскачку».



При преодолении ям необходимо предварительно снизить скорость, притормозить, перейдя на пониженную передачу. Когда передние колеса плавно въедут в углубление ямы, небольшим усилием нажать на педаль скорости, и, дождавшись въезда задних колес в углубление, значительно увеличить скорость.

Не стоит преодолевать высокие уступы и глубокие ямы под прямым углом. В этом случае колеса будут стремиться двигаться вдоль препятствия и автомобиль потеряет маневренность и управление. Преодолевать их рекомендуется под углом 45–60 градусов.

При движении по лужам следует снижать скорость, так как кроме возникновения эффекта аквапланирования, вода может забрызгать систему зажигания автомобиля, находящуюся в подкапотном пространстве. Если по этой причине двигатель перестал работать, необходимо, открыв капот, протереть насухо систему зажигания, проветрив подкапотное пространство и попытаться запустить двигатель. После преодоления любых водных преград эффективность тормозной системы может снизиться из-за того, что тормозные колодки становятся влажными. Их можно просушить во время движения, периодически нажимая на педаль тормоза.

Очень опасно маневрировать по местности, покрытой высокой травой. В этих условиях возможен наезд автомобиля на пни, большие камни, острые сучья, поваленные стволы деревьев. Транспортное средство может попасть в глубокую яму или канаву. Такие участки рекомендуется предварительно пройти пешком, изучив их или выбрать другой маршрут.

На дорогах, покрытых гравием с большим количеством камней, необходимо снизить скорость и поднять стекла, увеличив дистанцию до впереди идущего транспортного средства и боковой интервал при разъезде с встречными автомобилями. Будет безопасней, если вы воздержитесь от обгонов и будете держаться подальше от грузовых автомобилей и автобусов (рисунок 2.75).



Двигаться по бездорожью на подъем надо на заранее выбранной низшей передаче, без остановок, резких рывков и торможений. Если впереди движется транспортное средство, необходимо увеличить до него дистанцию. Начинать движение на подъем целесообразней после преодоления его лидером. При движении на спуск лучше применять торможение двигателем, переходя на низшую передачу. Избежать заносов поможет плавное снижение скорости и вращение рулевого колеса.

Управление автомобилем при буксировке. При буксировке на гибкой и жесткой сцепке разрешается перевозка пассажиров как на буксируемом, так и на буксирующем автомобиле. Водитель буксирующего транспортного средства (тягача) должен начинать движение плавно, на первой передаче. Для безопасного движения необходимо уменьшить количество необоснованных перестроений с одной полосы движения на другую. Следовать к месту ремонта нужно со скоростью не более 50 км\ч, без резких ускорений и торможений. Буксируемый автомобиль рекомендуется вести строго по колею буксирующего. Водитель буксируемого транспортного средства должен быть предельно внимательным, постоянно наблюдая за движением и сигналами буксирующего автомобиля.

Если водитель тягача включил световой указатель поворота, водитель неисправного автомобиля должен сразу его продублировать. При буксировке на гибкой сцепке водитель неисправного автомобиля должен стараться, чтобы трос был постоянно в натянутом положении. Для этого используют педаль тормоза. Провисание буксировочного троса приводит к рывкам автомобилей, что



в свою очередь может закончиться обрывом связующего звена или повреждением сцепных устройств (рисунок 2.76).

При остановке состава транспортных средств водитель буксирующего автомобиля заранее должен предупредить водителя буксируемого автомобиля включением указателя поворота. В этом случае снижать скорость надо постепенно, применяя торможение двигателем, переходя постепенно на пониженную передачу. Нежелательно производить остановку на спусках и подъемах. Из-за минимальной дистанции между автомобилями во время буксировки, их небольшой скорости движения и ограниченной видимости (для водителя буксируемого автомобиля) эти транспортные средства представляют определенную опасность и неудобства для других водителей. С целью обозначения таких автомобилей используют ближний свет фар или противотуманные фары (для буксирующего) и аварийную световую сигнализацию (для буксируемого).

Вопрос 4. Перевозка пассажиров в легковых и грузовых автомобилях; создание условий для безопасной перевозки детей различного возраста; ограничения по перевозке детей в различных транспортных средствах; приспособления для перевозки животных; перевозка грузов в легковых и грузовых автомобилях; оптимальное размещение и крепление перевозимого груза; особенности управления транспортным средством в зависимости от характеристик перевозимого груза.

Перевозка людей. При перевозке людей следует вести автомобиль плавно и осторожно, создавая все условия для спокойной и безопасной езды. На грузовых автомобилях независимо от цели Правила движения предусматривают следующие дополнительные меры предосторожности.

Автомобиль, выделенный для этой цели, должен быть в полной исправности, чисто вымыт и оборудован сидениями на удобной высоте от пола, но не менее 15 см от верхнего края бортов. Заднее и продольно расположенные у боковых бортов сиденья должны иметь прочные спинки. Бортовые запоры платформы должны быть надежно закрыты и закреплены специальными чеками или вязальной проволокой. Автомашины, предназначенные для систематической перевозки людей, оборудуются дополнительно тентом и лесенкой для посадки и высадки пассажиров, а также электрическим освещением внутри кузова.

Перед выездом автомобиль тщательно осматривают как водитель, так и лицо, ответственное за рейс. Перевозка детей на грузовых автомобилях допускается лишь как исключение, в крытых кузовах, в сопровождении не менее двух взрослых.

Количество перевозимых людей не должно превышать числа оборудованных для

сидения мест. Грузовой автомобиль, перевозящий людей в соответствии с указанными выше правилами, может проезжать также и по улицам, закрытым для движения грузового транспорта.

Проезд на грузовых автомобилях, не приспособленных для перевозки людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз, а также едущим за его получением, и при наличии удобного и безопасного места в кузове. Их фамилии должны быть занесены в путевой лист. Для перевозки людей, сопровождающих груз, нельзя оставлять место на полу платформы, так как при движении не исключено смещение груза, который может причинить травму. Для пассажиров, сопровождающих груз, должно быть оставлено место на 15—20 см ниже уровня борта. Запрещается перевозить людей, в том числе грузчиков, агентов и других лиц, сопровождающих груз или едущих за его получением, в кузовах автомобилей-самосвалов, на длинном грузе или между грузом и бортом кузова, на цистернах и грузовых прицепах, на автомобилях, имеющих безбортовые платформы, а также на грузе, если он лежит на уровне с бортами или выше бортов.

Перед выездом водитель обязан разъяснить сидящим в кузове правила проезда в грузовом автомобиле, напомнить, что пассажирам запрещается садиться и высаживаться из автомобиля до полной его остановки, а также со стороны проезжей части, стоять в кузове или на подножках во время движения, сидеть на бортах, свешивать ноги или руки. Скорость движения во всех случаях и независимо от количества людей в кузове не должна превышать 60 км/ч.

К управлению грузовым автомобилем, перевозящим людей, допускается водитель, имеющий стаж непрерывной работы в качестве водителя не менее трех лет (независимо от класса).

В связи с тем, что при перевозке людей на грузовых автомобилях центр тяжести перемещается и ухудшается устойчивость транспортного средства, водителям запрещено:

- резко изменять направление движения даже по прямой дороге (для объезда выбоин, препятствий, разъезда со встречным транспортным средством);
- резко тормозить и разгонять автомобиль; в кабине грузового автомобиля нельзя перевозить людей сверх предусмотренного конструкцией количества мест.

Перевозка людей в легковых автомобилях, на мотоциклах, мотороллерах и мотоколясках должна производиться с соблюдением определенных правил. Число пассажиров не должно превышать предусмотренного конструкцией числа мест в кузове легкового автомобиля или в коляске. При перевозке ребенка с ним должен нахо-

даться взрослый пассажир.

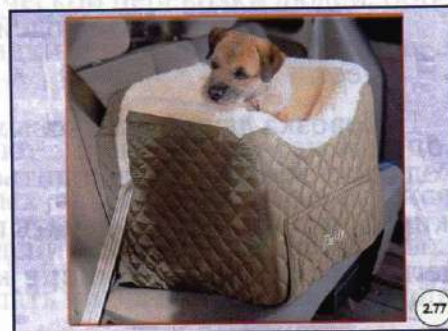
По мнению специалистов для безопасности ребенка необходимы следующие условия:

- Дети должны перевозиться в правильно установленном и соответствующем возрасту автомобильном кресле на заднем сиденье.
- Младенцы, перевозимые в кресле с задним расположением, (в возрасте до одного года и весом менее 10 кг) не должны находиться на переднем пассажирском сиденье при включенной подушке безопасности.
- Если ребенок старше одного года вынужден ехать на переднем сиденье, оборудованном подушкой безопасности со стороны пассажира, то он должен сидеть в детском кресле, ориентированном по направлению движения, или пристегнут с использованием ремня безопасности, а сиденье должно быть отодвинуто назад на сколько возможно.

Стоит отметить, что детским удерживающим устройством может быть подушка, одеяло и другое средство, позволяющее пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности таким образом, чтобы ремень не был на шее у ребенка. Если детское удерживающее устройство не соответствует весу и росту ребенка, то совсем не обязательно использовать его, когда ребенок находится на заднем сиденье. Такая поправка была внесена в ПДД с 20 ноября 2010 года.

Что же касается перевозки в автомобилях животных, начнем с того, что на четвероногого пассажира действуют все те же законы физики, что и на двуногого. А это значит, что при столкновении или резком торможении животное также полетит вперед. От этого сидящий на сиденье кот или, особенно, собака, свалившись, может очень сильно ушибиться, вывихнуть или даже сломать лапу. Тем более, что психика зверей сильно отличается от психики двуногих. Мало радости, когда питомец всю дорогу от ужаса голосит или от радости скачет по салону. К тому же даже самого спокойного мохнатого попутчика с большим стажем всегда что-нибудь способно напугать или разозлить, что вызовет его неожиданную реакцию с «буйным» поведением – животное может вдруг резко прыгнуть в салоне.

Различные транспортировочные приспособления, помогающие примирить автомобильную технику и природу четвероногих пассажиров впервые стали появляться на цивилизованном Западе. С этой целью для маленьких собак и кошек начали использовать специальные переноски-контейнеры. Продаются они сейчас в любом зоомагазине. Это либо легкий пластиковый «короб»



с боковой дверцей-решеткой, либо армированная тканевая конструкция (на манер палатки). Они устанавливаются на сиденье и закрепляются ремнем безопасности либо штатным кронштейном, либо просто привязываются веревкой. Таким образом, животное может спокойно находиться на заднем сиденье, не мешая водителю и другим пассажирам (рисунок 2.77).

Запрещается перевозить людей:

- на автомобиле-самосвале, автомобиле-цистерне или на других специальных грузовых автомобилях, на грузовом прицепе (полуприцепе) и тракторах;
- на сиденье, рядом с водителем, в коляске мотоцикла и в мотоколяске сверх предусмотренного технической характеристикой количества мест, не считая детей дошкольного возраста.

Запрещена перевозка людей на грузовых мотороллерах и в грузовых колясках мотоциклов (мотороллеров). Запрещается также перевозка детей, не достигших двенадцатилетнего возраста, на заднем сиденье мотоцикла или мотороллера, или сидящих боком на мотоцикле или мотороллере.

Водители трамвая, троллейбуса и автобуса обязаны начинать движение только с закрытыми дверями и не открывать их до полной остановки. При перевозке групп детей на автобусе или грузовом автомобиле впереди и позади должны быть установлены соответствующие опознавательные знаки.

Перевозка грузов.

Водитель обязан следить за правильным расположением и креплением груза в кузове автомобиля. При погрузке нужно располагать груз равномерно, по ширине кузова, чтобы не создавать перегрузки на одну сторону. При креплении груза водитель должен исключить все то, что может способствовать перемещению груза во время движения.

Неправильная и неравномерная укладка груза может привести к перегрузке передней или задней оси, либо к перегрузке колес и рессор с одной стороны автомобиля. В первом случае резко ухудшается проходимость из-за нагружения передних колес, во втором — возможно опрокидывание на подъеме значительной крутизны, а в третьем — опрокидывание на крутом повороте. Во всех трех случаях управление автомобилем затруднительно.

Чтобы создать нормальные условия для отдыха жителей с 12 часов ночи до 6 часов утра, в городах и населенных пунктах запрещается производить погрузку груза, при которой создается шум. Запрещается перевозка грузов, издающих неприятный запах, загрязняющих проезжую часть, образующих пыль; в непригодных кузовах, а также без тары и укрытия, предотвращающих их попадание на дорогу.

Правила дорожного движения ограничивают размеры перевозимого груза, а также длину подвижного состава. Так, без согласования с Госавтоинспекцией запрещается перевозить грузы высотой более 3,8 м от поверхности проезжей части шириной 2,5 м, а также тяжеловесные грузы, требующие специального подвижного состава. Движение автопоездов, длина которых превышает с одним прицепом (полуприцепом) 20 м, а с двумя и более прицепами — 24 м, запрещено.

Порядок перевозки грузов и проезда тихоходных машин, имеющих габариты больше установленных, в каждом отдельном случае устанавливается Госавтоинспекцией. Без письменного разрешения Госавтоинспекции движение машин и перевозка негабаритных грузов запрещается.

Правила дорожного движения предусматривают: если груз выступает за габариты автомобиля спереди и сзади более чем на 1 м или крайняя точка его по ширине находится на расстоянии более 0,4 м от внешнего края переднего или заднего габаритного огня, то крайние точки такого груза по ширине как впереди, так и сзади должны быть обозначены днем сигнальными щитками или флажками размером 400X400 мм.

Взрывчатые, радиоактивные, сильнодействующие ядовитые, легковоспламеняющиеся и другие опасные грузы, а также необезвреженную тару из-под них можно перевозить только в соответствии со специальными правилами и инструкциями. В необходимых случаях разрешение на перевозку опасного груза выдают органы внутренних дел по месту получения.