Гр.1.3 ПДД на 11 июня 2020

Тема №1 Контролирование обстановки сзади и сбоку.

Движение передним ходом.

Труд водителя характеризуется значитель­ным нервным напряжением при относительно небольших физических усилиях. Поэтому особое значение приобре­тает весь процесс выполнения сменного задания водите­лем: от подготовки к выезду на линию до возвращения в парк.

Перед выездом на линию водителю необходимо тща­тельно изучить маршрут движения, на котором ему предстоит работать, т. е. выработать стратегию и так­тику рабочего времени. Разработанная стратегия дей­ствий водителя на маршруте заключается в изучении района, а также основных промежуточных пунктов сле­дования.

Водитель должен обратить внимание на ха­рактерные особенности профиля, состояния пути, на на­иболее опасные места, на типы дорог, по которым предстоит вести автомобиль, на расположение крутых подъемов и спусков, на места возможного скопления пешеходов, на участки наиболее интенсивного движения транспортных средств, на остановки, наметить несколь­ко вариантов остановок собственного транспортного средства, определить, какие участки необходимо пре­одолевать в светлое, а какие — в темное время суток, т. е., по сути дела, составить программу прохождения маршрута от момента выезда до момента прибытия в пункт назначения..

В случае правильного составления стратегической программы проезда маршрута водитель достаточно легко может приспособиться и выбрать пра­вильную тактику управления, понимая под ней безопасное преодоление участков в зависимости от конкретного сочетания дорожных условий.

Перед троганием с места водитель должен хорошо осмотреться и плавно начинать движение. Для плав­ного, без рывка, трогания автомобиля с места надо пра­вильно включать сцепление. Педаль сцепления на одну треть хода можно отпускать достаточно быстро, а дальше до половины хода надо отпускать медленно, одновременно постепенно увеличивая скорость враще­ния коленчатого вала. В этот момент происходит сцеп­ление ведущего и ведомого дисков, и крутящий момент начинает плавно передаваться от двигателя к ведущим колесам. Очень важно правильно определить этот мо­мент, именно от него и зависит плавное трогание авто­мобиля с места.

При трогании груженого автомобиля, инерция покоя которого будет больше, скорость вращения коленчатого вала перед включением сцепления необходимо увели­чить. Таким образом, имея соответствующий навык, можно обеспечить быстрое и в то же время плавное трогание, исключая излишне высокую частоту вращения коленчатого вала двигателя.

Переходить на высшую передачу следует после того, как будет достигнута необходимая скорость.

**Переклю­чение передач следует производить, пользуясь следую­щими правилами:**

1) чем больше разница между передаточными чис­лами соседних передач данной коробки и чем больше скорость, до которой произведен разгон автомобиля до перехода на высшую ступень, тем больше надо делать выдержку в нейтральном положении;

2) при переходе с высшей передачи на низшую при отсутствии синхронизатора необходимо раскручивать си­стему (подгазовка), причем тем сильнее, чем больше скорость автомобиля в момент переключения и чем боль­ше разность в передаточных числах переключаемых передач;

3) переключать передачи следует только в порядке прямой последовательности, т. е. с первой на вторую, со второй на третью и т. д.

Разгон (ускорение) при переходе с одной передачи на другую необходимо производить как можно интен­сивнее, чтобы быстрее перейти на высшую передачу.

Разгон на каждой из промежуточных передач следует вести до такой скорости, чтобы после ее снижения (за время переключения передач) она находилась в преде­лах, допускаемых тяговой характеристикой для вклю­чаемой передачи. Из этого следует, что разгон при пере­ключении передач на подъеме должен быть большим, чем на горизонтальном участке дороги, а на спусках — меньшим. Переключение надо выполнять быстро, но без рывков.

Недостаточный разгон автомобиля при пере­ходе на высшие передачи характеризуется заметным снижением скорости движения, стуками в двигателе и рывками при начале движения на более высокой пере­даче. Помимо потери скорости движения это вредно отражается на двигателе и трансмиссии, вызывая уско­ренный износ их деталей. Излишний разгон автомоби­ля на промежуточных передачах характеризуется боль­шой скоростью вращения коленчатого вала двигателя, что увеличивает расход топлива и ускоряет износ де­талей двигателя.

Для остановки автомобиля нужно заранее выбрать место, подать соответствующий сигнал для пешеходов и водителей других транспортных средств, снизить ско­рость движения. Торможение следует производить плав­но, постепенно увеличивая силу нажатия на педаль тор­моза. Остановленный автомобиль необходимо зафикси­ровать стояночным тормозом и включить одну из низ­ших передач.

Плавное трогание автомобиля с места, бесшумное переключение передач, отсутствие рывков при включе­нии сцепления, недопускание большой скорости враще­ния коленчатого вала двигателя на холостом ходу и при переключении передач, быстрый разгон характери­зуют мастерство вождения автомобиля.

ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ

С водительского места задний обзор всегда имеет слепые зоны. Поэтому движение, задним ходом в надежде, что в этих зонах нет никого и ничего, недопустимо. В таких случаях лучше выйти из автомобиля и внимательно осмотреть место для движения задним ходом или воспользоваться помощью другого человека.

#### ДВИЖЕНИЕ ЗИМОЙ

Будьте очень осторожны на мокрых или скользких участках дорог? не допускайте резких торможений с риском заблокировать колеса, что неизбежно приведет к заносу. С этой целью управляйте автомобилем плавно, без резких поворотов. Снижение скорости проводите только постепенным переходом на пониженные передачи с частичным притормаживанием рабочими тормозами. Если несмотря ни на что автомобиль начинает заносить, поверните руль в сторону заноса, не трогайте педали сцепления и тормоза и сохраняйте спокойствие.

В местах пересечения дорог часто возникает наледь за счет пробуксовки колес при трогании с места. Поэтому при приближении к таким местам на сухом участке заранее начинайте снижение скорости.

Зимой бывает трудно тронуться с места на скользком участке. Для этого включите вторую или третью передачу и, медленно отпуская педаль сцепления, плавно увеличивайте обороты двигателя. Если вам нужно выполнить поворот, то после того, как автомобиль начал движение, переключитесь на первую передачу и поворот проходите при работе двигателя внатяг , не допуская пробуксовки ведущих колес.

Если вы решили обогнать впереди идущий транспорт, убедитесь в отсутствии позади вас автомобиля, начинающего обгон или движущегося со скоростью, превышающей вашу. Перед началом обгона слегка сместите автомобиль влево и убедитесь в свободном пути на обгоняемом участке. Световой указатель левого поворота включайте заранее, а не одновременно с началом выполнения маневра, чтобы участники движения знали о ваших намерениях. Во время обгона увеличьте скорость движения, чтобы сократить время маневра. Если видите, что обгон затягивается, не настаивайте, чтобы водитель обгоняемого транспортного средства снизил скорость и пропустил вас. В этом случае разумнее самому снизить скорость и вернуться в свой ряд.

После завершения обгона возвращайтесь в свой ряд только тогда, когда увидите в зеркале заднего вида транспортное средство, которое вы обогнали. Смену полосы движения выполняйте плавно, без резких поворотов.

#### ПОЛЬЗОВАНИЕ ТОРМОЗАМИ

Научитесь тормозить плавно, не допуская блокировки колес. Еще лучше использовать плавное притормаживание рабочими тормозами с одновременным переходом на пониженные передачи. Такой прием обеспечивает курсовую устойчивость автомобиля даже на скользких участках дорог и, кроме того, способствует экономии топлива, увеличивает ресурс шин и тормозных накладок.

Опытные водители, независимо от наличия дополнительных стоп-сигналов, предвидя возможность применения рабочих тормозов, предварительно несколько раз касаются педали тормоза до срабатывания ламп стоп-сигналов, чтобы обратить внимание водителей, движущихся за ним, быть готовыми к снижению скорости.

Тормозной путь зависит от надежности действия самой тормозной системы, состояния протектора шин, загруженности автомобиля, профиля дороги, типа и состояния дорожного покрытия, а также от скорости автомобиля. Тормозной путь возрастает пропорционально квадрату скорости, т. е. если скорость увеличивается вдвое, тормозной путь возрастает вчетверо.

Если при исправных подвесках, отрегулированных углах установки передних колес и нормальном давлении воздуха в шинах при торможении автомобиль уводит в сторону и вам необходимо доворачивать руль, чтобы сохранить [направление движения](https://veloed.ru/osnovnye-napravleniya-v-razvitii-sportivnogo-dvizheniya-referat-mezhdunarodnoe-sportivnoe-dvizhenie-ce/), необходимо провести ревизию рабочих тормозов.

Садясь впервые за руль другого автомобиля, проверьте на свободном участке дороги работу тормозов на скоростях 40, 60 и 80 км/ч, что необходимо для оценки состояния тормозов и приобретения первого навыка.

Во избежание прикипания  [тормозных колодок](https://veloed.ru/how-to-tighten-the-brake-pads-on-the-bike-adjust-the-brake-pads/) к барабанам не ставьте автомобиль на длительную стоянку с включенным стояночным тормозом.

Чтобы тормозные колодки не примерзли к барабанам после движения по мокрым дорогам при резких колебаниях температур, не оставляйте автомобиль на открытой площадке с затянутым стояночным тормозом, не просушив тормоза плавными торможениями при движении к стоянке.

Необходимо правильно определять и выдерживать дистанцию между автомобилями и интервалы между рядами.

При выборе безопасной дистанции между автомобилями необходимо учитывать:

* Состояние дорожных покрытий
* Видимость
* Атмосферные условия
* Состояние протекторов шин
* Скорость движения

### **Регулировка левого бокового зеркала**

Отклонитесь влево так, чтобы практически коснуться бокового окна. Настройте зеркало так, чтобы видеть заднее крыло автомобиля (как это показано на картинке). Когда вы привычно устроитесь в кресле, в зеркале вы практически не увидите боковое крыло своего автомобиля.



### **Регулировка правого бокового зеркала**

Отклонитесь вправо так, чтобы ваша голова находилась по центру автомобиля. В зеркале вы так же должны увидеть заднее крыло авто (см. картинку).



### **Регулировка зеркала заднего вида**

Центр зеркала заднего вида должен находится по линии центра заднего стекла.



### **Тест-драйв**

Прокатившись с зеркалами, отстроенными таким образом, вы заметите, что «слепых» зон стало гораздо меньше. Вы видите автомобиль в зеркале заднего вида, а если он начинает вас обгонять, то часть его вы до сих пор видите в заднем зеркале, а часть — уже в боковом. Благодаря этому, вам легче перестраиваться из ряда в ряд, а опасность возникновения аварийной ситуации существенно снижается.



#### Тема№2Прогнозирование развития штатной и нештатной ситуации.

Для начинающего водителя движение по улицам города, насыщенно­го тысячами автомобилей, множеством светофоров и дорожных знаков,- задача не простая. Умение ориентироваться и действовать в штатных режи­мах движения спокойно, без лишней нервозности, правильно реагировать на внешние раздражители приходит не сразу. Требуется время, желание и, конечно, твердое знание ПДД.

На первых порах очень опасно быть излишне уверенным в своей во­дительской квалификации, но нельзя быть и чрезмерно пугливым - это не менее опасно для водителя и окружающих. Прежде всего надо запомнить опасные места, которые таят в себе опасность независимо от ошибок других участников движения. К ним отно­сятся все места или участки дорога с ограниченной видимостью - лесные дороги, перекрестки, и железнодорожные переезды, скрытые зданиями, де­ревьями и кустарником, гребни подъемов, повороты и узкие извилистые дороги.

Опасные места при плавном режиме движения могут образовываться вследствие изменения погодных условий. Дороги становятся скользкими при температуре около 0° С прежде всего в низинах и местах, защищенных от ветра (в лесу). Зимой же скользкость появляется в первую очередь на пе­рекрестках, переходах, вблизи остановок общественного транспорта и на железнодорожных переездах» Это должен учитывать водитель.

Опасные ситуации часто возникают по невежеству или бесцеремон­ности других участников движения. Вблизи школ, детских учреждений, пешеходных переходов и остановок общественного транспорта, а также при обгоне и объезде всегда нужно предвидеть возможность чьей-либо ошибки. Это относится и к любым другим местам скопления людей (у магазинов, рынков, театров, кинотеатров и др.).

Еще более бдительным надо быть в случае, когда у дороги находятся дети. Если ребенка даже держит за руку родитель, это не гарантия от опас­ности. До определенного возраста ребенок очень впечатлителен, его фанта­зия безгранична. Держась за руку мамы на улице, он вполне может мыслен­но находиться и мире своих игр. В любой момент он может вырвать руку и выбежать на проезжую часть, прямо под колеса вашего автомобиля.

Увидев пожилого человека или ребенка возле дороги, надо всегда го­товиться к худшему. Даже если вам покажется, что они вас заметили, не будьте никогда уверены в этом. Ни тот, ни другой не ориентируется в до­рожном движении, не умеют правильно оценивать расстояние до прибли­жающегося автомобиля и его скорость. Они могут ошибиться и в отноше­нии сигналов светофора. Только что отступивший с проезжей части пожи­лой человек или ребенок может неожиданно возобновить движение и ри­нуться прямо под колеса вашего автомобиля; тогда исправить что-либо бу­дет уже поздно. Если на проезжую часть выкатился мяч, за ним, как прави­ло, последует ребенок, это обязательно необходимо учитывать.

Немаловажное значение для безопасности движения в штатных ре­жимах движения имеет правильная оценка своего мастерства вождения.

В результате переоценки своего мастерства и неуважения к другим участникам движения водитель делает резкие перестроения, опасные обго­ны с «подсечкой», и т.п. Чрезмерная осторожность обычно проявляется в частом торможении без особой на то необходимости, что создает серьезные трудности для других водителей. Установлено, что наиболее безопасным является движение со скоро­стью, близкой к средней скорости транспортного потока. При таком режиме движения не возникает потребности в обгонах и вы как бы «плывете» в об­щем потоке.

Если водитель будет руководствоваться правилом «делай как все», то он быстро освоится с ритмом городского движения. Особенно это правило помогает при проезде сложных, незнакомых перекрестков, больших площа­дей. При этом нельзя забывать о знаках, светофорах и сигналах регулиров­щика.

При езде по городу от водителя требуется умение так распределять свое внимание, чтобы не пропускать необходимую информацию. Полезно периодически смотреть в зеркало заднего вида, особенно при маневрирова­нии, замедлении движения и перед светофором, чтобы избежать наезда сза­ди.

Основными носителями информации в режиме движения являются светофоры и дорожные знаки. Нередко знаки и светофоры бывают часто за­крыты ветвями деревьев, и это обстоятельство водитель должен учитывать, ибо ошибка, особенно на перекрестке, может привести к ДТП, и ссылка во­дителя на это не является оправданием. Поэтому, если в дорожной обста­новке что-то неясно или возникло сомнение, то надо снизить скорость или даже остановиться для выяснения.

Если водитель будет руководствоваться правилом «делай как все», то он быстро освоится с ритмом городского движения. Особенно это правило помогает при проезде сложных, незнакомых перекрестков, больших площа­дей. При этом нельзя забывать о знаках, светофорах и сигналах регулиров­щика.

При езде по городу от водителя требуется умение так распределять свое внимание, чтобы не пропускать необходимую информацию. Полезно периодически смотреть в зеркало заднего вида, особенно при маневрирова­нии, замедлении движения и перед светофором, чтобы избежать наезда сза­ди.

Основными носителями информации в режиме движения являются светофоры и дорожные знаки. Нередко знаки и светофоры бывают часто за­крыты ветвями деревьев, и это обстоятельство водитель должен учитывать, ибо ошибка, особенно на перекрестке, может привести к ДТП, и ссылка во­дителя на это не является оправданием. Поэтому, если в дорожной обста­новке что-то неясно или возникло сомнение, то надо снизить скорость или даже остановиться для выяснения.

Важным фактором обеспечения безопасности движения является дис­танция, минимальное значение которой должно составлять не менее поло­вины численного значения скорости при условии сухого грунта.

При движении же в гололедицу скорость движения должна быть сни­жена, а дистанция увеличена примерно в 4 раза по сравнению с движением по сухому грунту с той же скоростью. При этом не должно быть резких по­воротов руля, тормозить следует прерывистыми нажатиями на педаль тор­моза и с включенным сцеплением.

Для исключения тяжелых последствий при ДТП начали применяться ремни безопасности, которые предотвращают гибель человека со 100% га­рантией при скорости движения 70-80 км/ч и наезде на неподвижное пре­пятствие.

Разумеется, предусмотреть все возникающие ситуации при движении невозможно, но с ростом мастерства вождения их разрешение во многом упрощается.

Действия водителя в нештатных (критических) режимах движения

В соответствии с дорожной ситуацией, условиями видимости, осо­бенностями транспортного средства и своим самочувствием водитель вы­бирает такую скорость, при которой транспортное средство полностью ему подчиняется.

Но всегда может произойти что-то абсолютно неожиданное, ранее не встречавшееся, опасное для водителя. Неожиданных ситуаций может быть бесчисленное множество, поэтому дать рецепт на каждую из них практиче­ски невозможно. Но первое и главное условие: не впадать в панику и не те­рять голову.

Занос. Если вы внезапно обнаружили, что попали на гололед, нет ни­чего хуже, чем потерять самообладание и затормозить или резко сбросить газ. Хорошо, если вы сумеете благополучно прекратить занос, но хороший водитель умеет, кроме того, не допускать заноса: он никогда не меняет рез­ко скорости и направления движения.

Обычно занос начинается с задних колес. Бели машину занесло, не блокируйте колеса. Немедленно прекратите торможение и поверните колеса автомобиля в ту сторону, куда несет задние (рис. 6.1).

 Для избежания заноса необходимо вовремя заметить скользкое, место и заранее позаботиться о том, чтобы шины имели нормальный протектор, а тормоза - правильную регулировку.

Машина полностью потеряла управление

Поворот передних колес в направлении, обратному за­носу, увеличивает силу, вы­зывающую занос

Боковая сила, направленная вправо, заносит заднюю часть машины

Неправильно.

 Прекращение заноса

Машина вновь управляемая

Поворот передних колес в направлении заноса уменьшает силу, вызывающую занос

Правильно

**Разрыв шины в** движении возникает наиболее часто в жаркую погоду, при длительном движении на высокой скорости и при полной загрузке автомобиля. Причиной этого является повышение внутреннего давления воздуха в шине, как результат нагрева шины силами трения. Нередко раз­рыв шины приводит к ДТП. Как правило, разрывается шина, имеющая по­вреждения покрышки в виде сквозных порезов, завулканизированная, с за­платами или манжетами, проложенными между покрышкой и камерой. Возможен разрыв и новой шины, если давление воздуха в ней до начала движения было выше нормы. Разрыв сопровождается хлопком. При разры­ве шины одного из задних колес трехосного автомобиля или двухосного с двойной ошиновкой водитель, кроме звука, часто не ощущает других при­знаков неисправности. При разрыве шины заднего колеса двухосного авто­мобиля с одинарной ошиновкой появляется повиливание автомобиля. Бы­стрыми, но плавными движениями руля сохранять безопасное направление движения. Крепко держите руль, уберите ногу с педали газа и дайте авто­мобилю двигаться прямо, пока скорость не снизится. После того как ско­рость упадет, слегка притормозите и остановите автомобиль.

**Разрыв шины переднего** колеса во много раз опаснее, и предотвраще­ние ДТП в дальнейшем зависит от быстрых и четких действий водителя. Колесо поврежденной шины получает очень большое сопротивление каче­нию. Возникшая на колесе сила стремится развернуть автомобиль в сторону поврежденной шины. На рулевом колесе ощущается сильный рывок, а затем - постоям тяга в сторону разорванной шины. Водитель, услышав звук разорвавшейся шины и ощутив сильный рывок руля, крепко удерживает руль и быстрым поворотом его в обратную сторону старается сохранить прямолинейное движение автомобиля, не допуская выезда на полосу встречного движения. Одновременно необходимо убрать ногу с педали по­дачи топлива и осторожно, не выключая сцепления, притормозить автомо­биль рабочим тормозом. При появлении «рыскания» автомобиля торможе­ние его немедленно прекращается и возобновляется лишь после того, как автомобиль перестанет бросать из стороны в сторону. Если водитель в мо­мент разрыва шины держит рулевое колесо одной рукой, то оно вырывается из руки и автомобиль теряет управление.

**При проколе шины воздух** выходит из нее постепенно. Водитель может ощутить это только при повреждении одной из шин передних колес или задних на двухосных автомобилях с одинарной ошиновкой. Прокол шины заднего колеса сопровождается вилянием задней части автомобиля, прокол переднего - уводом автомобиля в сторону, хорошо ощущаемым на рулевом колесе. Дальнейшее движение автомобиля с поврежденной шиной недопустимо. Необходимо плавно остановить автомобиль, и заменить колесо.

При управлении автомобилем водитель может оказаться в критической ситуации, грозящей ДТП. Такие ситуации могут создаваться в самых различных условиях движения. Во избежание происшествия наиболее часто действия водителя сводятся к торможению автомобиля вплоть до полной остановки или к изменению направления движения автомобиля. Иногда во избежание происшествия обстановка требует резкого увеличения скорости движения.

Торможение в критической ситуации выполняется комбинированно, т.е. рабочим тормозом и двигателем, не включая сцепления. Изменение на­правления движения достигается поворотом рулевого колеса на такой угол, который обеспечивает объезд возникшего препятствия (пешехода). Нередко обстановка требует одновременно торможения и изменения направления движения. Однако сочетание этих примеров особенно на скользкой дороге, может привести к потере устойчивости автомобиля, к заносу и даже к опро­кидыванию. Поэтому водитель должен учитывать эту вероятность и соиз­мерять свои действия в соответствии с обстановкой. Если избежать проис­шествия невозможно, водитель обязан сохранить самообладание и принять все меры для того, чтобы снизить тяжесть его последствий. К сожалению, иногда аварийная ситуация вызывает у него страх. В испуге водитель теряет способность поступать правильно, у него увеличивается время реакции, кровяное давление повышается на 30% и более.

Самый тяжелый вид происшествия - фронтальное столкновение транспортных средств. Статистика показывает, что фронтальные столкно­вения автомобилей на дорогах составляют 70% всех столкновений. Скорость и энергия обеих машин суммируются, и последствия такого столкно­вения бывают крайне тяжелыми. Даже суммарная скорость 40 км/ч неизбежно приводит к травмам людей, находящихся в машине, и к повреждениям автомобилей.

Водитель должен сделать все, чтобы избежать фронтального столкно­вения. Он должен направить машину в правую сторону от дороги, через кювет, в кустарник, на забор, даже на дерево, но только не навстречу дви­жущейся машине.

Если избежать столкновения нет возможности, водитель должен сде­лать по боковым, скользящим, последствия которого не такие тяжелые, как фронтального.

Недопустимо в критическую минуту попытаться покинуть автомо­биль, открыть дверь и выпрыгнуть. Чаще всего это заканчивается трагиче­ски: водитель попадает под колеса или машина при опрокидываний придав­ливает его. Водитель до конца должен оставаться на своем месте. Если удар неизбежен, то необходимо препятствовать своему перемещению вперед и оберегать голову, для этого нужно упереться ногами в пол, а голову накло­нить вперед между рук, покрепче ухватиться за руль и напрячь все мышцы.

Отказ рабочего тормоза может произойти в пути из-за повреждений тормозной системы. (Оторван или поврежден шланг привода тормоза. Оборван ремень компрессора. Нарушена герметичность системы и тормоз­ная жидкость вытекла). К такому положению могут привести и выезд из парка автомобиля с заведомо неисправной тормозной системой, движение с непросушенными тормозными колодками после преодоления брода или в распутицу или, наконец, просто халатность водителя, допустившего паде­ние давления воздуха в пневмоприводе тормозов.

Отказ рабочего тормоза особенно опасен на затяжном спуске, когда автомобиль движется с набором скорости. Признаком отказа тормоза с гид­роприводом является «провал» педали тормоза, а с пневмоприводом - движение с прежней скоростью при нажатии на педаль тормоза.

Если автомобиль движется накатом с выключенной передачей в коробке передач, водитель, обнаружив отказ тормоза, немедленно включает передачу по возможности пониженную. На автомобиле с пневмоприводом водитель предпринимает попытку для повышения давления воздуха в тормозной системе. Он пускает двигатель, если тот был остановлен, и устанавливает максимальную частоту вращения коленчатого вала, включив соответствующую передачу. При работающем двигателе в случае отказа рабочего тормоза используется торможение двигателем путем перехода на низкие передачи в коробке передач. На сухой дороге и при небольшой скорости движения для снижения скорости водитель может использовать стояночный тормоз, плавно затягивая рычаг тормоза на несколько щелчков. Резкое и полное включение стояночного тормоза, особенно на скользких дорогах или при высокой скорости даже на сухих дорогах, опасно, приводит к зано­су и нередко к опрокидыванию автомобиля.

Ещё сложнее создается обстановка, когда на спуске при отказе рабо­чего тормоза остановился двигатель и пустить его не удается, а рычаг ко­робки передач при этом находится в нейтральном положении. Во избежание происшествия водитель должен немедленно включить передачу в коробке передач, соответствующую скорости движения. На автомобилях, имеющих синхронизаторы в коробке передач, это несложно. Там, где синхронизато­ров нет, передача включается резким движением рычага коробки передач, рывком с определенным усилием. При включении передачи пуск двигателя значительно облегчается. Водитель предпринимает попытки пустить его и, если это удалось, проводит торможение двигателем путем переключения передач в коробке передач.

Вместе с тем водитель может и должен использовать другие, пусть на первый взгляд незначительные, средства и способы для снижения скорости. Он может направить машину на участки дороги или местности с большим сопротивлением движения, снизить давление воздуха в шинах до 0,05 МПа и менее (что также увеличит сопротивление качению колес), полностью или хотя бы частично включить стояночный тормоз, направить машину на ка­кое-либо препятствие.

Опасно движение автомобиля с недостаточным давлением воздуха в шинах одного или нескольких колес.

Неравномерная накачка шин вызывает при движении появление бо­ковых сил, что делает автомобиль склонным к заносу и трудноуправляемым. На поворотах, если спущена шина переднего внешнего колеса, появляются настолько большие силы, направленные в сторону, обратную повороту, что водитель может не справиться с управлением автомобиля и не вписаться в поворот.

Отрыв колеса от тормозного барабана возможен при недостаточной затяжке гаек диска колеса.

Признаками слабого крепления колеса являются характерный стук, прослушиваемый на небольшой скорости, виляние колеса, видимое со стороны. Вели переднее колесо закреплено слабо, то на рулевом колесе ощущаются толчки, особенно при повороте машины. На большой скорости движения стук, виляние колеса и толчки на руле почти не наблюдаются. Такое колесо может соскочить с тормозного барабана и покатиться вперед или в сторону. Машина получает удар, как при наезде на пороговое препят­ствие, а при отрыве переднего колеса, кроме того, наклоняется в сторону соскочившего колеса.

Тормозной барабан без колеса или ступица без колеса, катясь по до­роге, создают большое сопротивление качению, при этом возникает мо­мент, который стремится развернуть машину в сторону соскочившего коле­са, при отрыве левого колеса - на полосу встречного движения. Рулевое ко­лесо резко и с большим усилием стремится вывернуться. Возникает угроза столкновения с транспортными средствами, наезда на стоящие машины, пешеходов. В этой ситуации водитель должен удержать машину на своей полосе и возможно быстрее ее остановить.

Для этого он двумя руками быстро поворачивает рулевое колесо в сторону, обратную уводу машины, и, почувствовав, что при этом положении рулевого колеса автомобиль движется прямо, продолжает крепко держать его до полной остановки машины. Правую ногу переносит на педаль рабочего тормоза и плавно тормозит Резко тормозить в этих случаях нельзя.

Ели до отрыва колеса водитель держал руль небрежно, одной рукой и скорость движения была большая, то рулевое колесо обычно вырывается из его руки, автомобиль становится неуправляемым и дело кончается дорожно - транспортным происшествием.

Очень опасно сорвавшееся колесо. При качении оно обладает боль­шим моментом инерции и может нанести серьезный ущерб встречным и стоящим транспортным средствам, травмы - пешеходам.

Катящееся колесо останавливается ударом ноги со стороны.

Отрыв переднего колеса вместе со ступицей возможен на автомо­билях с ведущим передним мостом как результат крайне небрежной затяж­ки гайки крепления и регулировки подшипников ступицы. Признаком ос­лабления гайки и разрушения подшипников является виляние колеса, види­мое со стороны и сопровождаемое иногда характерным скрипом. При отры­ве колеса водитель, как в рассмотренном выше случае, ощущает удар, рез­кий рывок рулевого колеса и наклон автомобиля в сторону. Действия води­теля также направлены прежде всего на удержание автомобиля на своей по­лосе движения и плавную его остановку. Однако здесь опасно торможение и его надо выполнять очень аккуратно. На автомобилях с гидроприводом тормозов тормозная жидкость из колесного цилиндра оторвавшегося колеса может попасть на дорогу. Попав на дорогу, под заднее колесо в момент торможения, неизбежно вызовет занос автомобиля. На автомобилях с пнев­моприводом отрыв колеса приводит к повреждению узлов привода и утечке воздуха из него. Поэтому применение рабочего тормоза весьма опасно и ав­томобиль лучше останавливать стояночным тормозом или тормозами не пользоваться совсем.

Отказ гидроусилителя руля может возникнуть в результате повреж­дения насоса или гидроусилителя, разрушения шланга, обрыва ремня привода насоса. Признаком отказа является резкое возрастание усилий на руле­вом колесе. Движение с неработающим гидроусилителем возможно на ма­лой скорости лишь на небольшое расстояние с соблюдением мер предосто­рожности при маневрировании.

Отрыв продольной тяги привода рулевого управления возможен вследствие износа, неправильной регулировки и сборки шаровых шарниров. Предварительных признаков отказа не бывает. Отрыв происходит мгновен­но. В момент отрыва водитель чувствует небольшой толчок на рулевом ко­лесе. Автомобиль на повороты рулевого колеса не реагирует. Опасность за­ключается в том, что передние управляемые колеса стали неуправляемыми и в любой момент могут повернуться на предельный угол поворота. На большой скорости это всегда грозит опрокидыванием, на малой - столкно­вением или наездом. Основная задача водителя - остановить автомобиль. Резко тормозить в это время нельзя, т.к. если колеса при этом повернутся на предельный угол, то опрокидывание неизбежно. Водитель гасит скорость, убрав ногу с педали подачи топлива и выключив передачу. Когда скорость упадет до 20-30 км/ч, водитель тормозит рабочим тормозом. Однако, если в момент отрыва продольной тяги автомобиль движется на препятствие или на другое ТС, применяется экстренное торможение.

Отрыв поперечной тяги привода рулевого управления возможен в результате износа, неправильной регулировки и сборки шаровых шарниров, а также плохого крепления деталей привода.

В момент отрыва водитель чувствует ослабление усилия на рулевом колесе, а потом увеличение усилий и тягу автомобиля вправо. Автомобиль слабо реагирует на повороты рулевого колеса. Водитель обязан приложить любые усилия на рулевом колесе, но удержать автомобиль на своей полосе движения. Одновременно водитель плавно останавливает автомобиль рабо­чим тормозом.

Обрыв карданного вала происходит вследствие ослабления его кре­пления. Признаком ослабления крепления вала является вибрация корпуса автомобиля. При обрыве переднего конца вал может воткнуться в дорогу, и автомобиль получит резкий толчок, который подбросит машину, а на боль­шой скорости может привести к опрокидыванию. Почувствовав толчок, во­дитель должен принять меры к удержанию машины на полосе движения и к немедленной остановке.

При обрыве заднего конца вала заднего моста вал продолжает враще­ние с большой частотой и, как хлыстом, бьет в раму и корпус машины, что сопровождается большим шумом внизу машины. Оторвавшийся вал может разрушить привод рабочего тормоза и нанести другие повреждения. Маши­ну следует немедленно остановить.

Это основные возможные критические ситуации, в которых может оказаться любой водитель, и правила, как необходимо поступать в данных ситуация

Вопросы:

1.Что должен сделать водитель перед троганием с места?

2. С чего начинается движение задним ходом.?

3.Опасные места на дороге?

4.Перечислить нештатные ситуации?

Ответить до 15июня 2020.

Ответы присылать : на эл.почту ieliena.zhukova.64@mail.ru

Или по номеру тел: 89082004500 (Viber или WatsApp/)