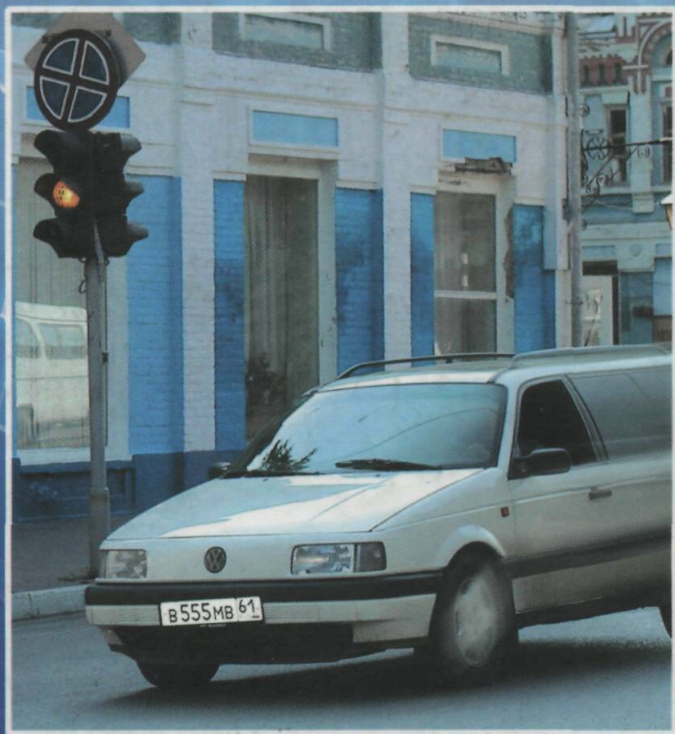


ВСЁ
ОБЪ ВСЕМ



БЕЗОПАСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ

**СОВЕТЫ, РЕКОМЕНДАЦИИ,
ТЕХНИКА ВОЖДЕНИЯ**

Сведения об авторе

Клочанов Николай Ильич — старший преподаватель центра безопасности дорожного движения, тренер Ростовской юношеской команды по автомногоборью — неоднократной победительницы чемпионата России по юношескому автомногоборью, автор популярных книг по вождению и эксплуатации автомобилей.

Клочанов Н. И.

К 50 Безопасное управление автомобилем. — Ростов н/Д: Феникс, 2003. — 384 с. (Серия «Все обо всем».)

В книге даны три варианта обучения кандидата в водители, подготовки автомобиля к его надежной и безопасной эксплуатации. Рассмотрены основы безопасного управления автомобилем и даны советы по совершенствованию навыков безопасного управления автомобилем в различных дорожных условиях. Особое внимание уделено взаимодействию водителя с другими водителями, пешеходами, пассажирами и сотрудниками ГАИ.

В книге изложены сведения, полезные для водителя, которые он может применять в результате эксплуатации автомобиля.

Книга может быть использована главным образом лицами, готовящимися стать водителями, а также мастерами производственного обучения и преподавателями. Представляет интерес для водителей, занятых обучением вождению, и для водителей, повышающих свою квалификацию.

Вместо предисловия

Решив приобрести автомобиль, вы и представить себе не можете, насколько сильно изменится ваша жизнь. Вы не просто перейдете из разряда пешеходов в разряд водителей. Вы вступите в совершенно другой мир. Машина изменит очень многое: ваши привычки, темп и стиль жизни, ваш бюджет. Машина станет вашим верным другом и любимым чадом. Вы будете готовы в чем-то урезать свои желания и потребности ради того, чтобы ей было хорошо. В свою очередь, автомобиль сделает вашу жизнь более комфортной, значительно расширит географию ваших поездок, сможет показать вам места, где вы никогда не бывали, причем не только в своей стране, но и за ее пределами. Конечно, хлопот и проблем у вас значительно прибавится, особенно если вы приобретете подержанный автомобиль. Возможно, в какие-то моменты он будет для вас обузой в материальном плане. И все же, если вы решили, что автомобиль вам необходим и вы готовы изменить привычный уклад жизни, не сомневайтесь: ваши хлопоты окупятся.

Какие же черты характера необходимы водителю?

Часто говорят: «Нигде так не проявляется характер человека как через управление автомобилем».

Между тем управление автомобилем стало обычной повседневной деятельностью. Мы можем, перефразировав это выражение, также сказать, что человек «ведет себя так, как он управляет автомобилем». Опыт, приобретенный при управлении автомобилем, осмысление данного

опыта, а также познание самого себя, которое из этого вытекает, в немалой степени определяют наше поведение в каждом случае. Если у некоторых людей управление автомобилем может выявить отрицательные черты их характера, то для большинства оно является превосходным случаем развить лучшие качества и способности.

Управлять автомобилем — это научиться властвовать над слепой его силой, это — научиться представлять, чтобы предвидеть, это — приобрести способность принимать решения быстро и точно.

Это также значит научиться проявлять по отношению к другому водителю определенную солидарность и терпимость.

Терпение. Оно понадобится не только в процессе обучения, но и в сложных ситуациях на дороге.

Сосредоточенность. Находясь за рулем автомобиля, необходимо максимально оградить себя от посторонних отвлекающих действий:

- разговоров с пассажирами;
- пользования мобильной связью, плеером и т. п.

Умение прогнозировать ситуацию. Безусловно, это качество придет с опытом вождения, но учиться и развивать его следует с первых шагов. Вы должны постоянно анализировать поведение других водителей, чтобы вовремя отреагировать на опасную ситуацию.

Контролирование своих эмоций. Вспыльчивость и раздражительность могут привести к аварийной ситуации на дороге. Конечно, не всегда удастся оставаться спокойным, когда перед вами маячит недисциплинированный водитель. Иногда один такой «умник» способен спровоцировать остальных участников движения. В данной си-

туации всегда можно найти достойный выход, перестроившись в другой ряд или увеличив дистанцию между автомобилями. Не следует пренебрегать и физическим состоянием вашего организма. Если вы испытываете недомогание или усталость — стоит отложить поездку. Если вы решили принять лекарство, чтобы улучшить свое состояние, помните, что оно ни в коем случае не должно повлиять на вашу способность управлять автомобилем. Внимательно прочитайте аннотацию или проконсультируйтесь с врачом.

Если вы почувствовали усталость во время поездки, найдите безопасное место для стоянки, выйдите из машины и подышите свежим воздухом. Даже несколько минут отдыха вернут вам необходимую бодрость.

Ответственность. Садясь за руль автомобиля, вы должны помнить, что от вашего водительского умения зависит не только ваша жизнь, но и жизнь ваших пассажиров. Кроме того, пешеходы и другие водители также должны находиться в зоне вашего внимания.

Выработка правильных привычек и навыков. Очень важно с первых уроков вождения приучать себя к разумным и продуманным действиям. У вас должен быть выработан определенный ритуал поведения за рулем. Езда на автомобиле должна доставлять радость и максимум удобства, а это возможно, если вы будете строго следовать Правилам дорожного движения.

Хорошее знание управления автомобилем должно заключаться в серьезном обучении: ни виртуозность, ни осторожность не могут заменить длительного внимательного наблюдения за другими водителями: и теми, кто внушает доверие, и теми, кого следует опасаться.

Лишь длительный опыт и критическое его осмысление могут позволить предугадать невидимое, предвидеть непредвиденное, не дать застать себя врасплох.

Искусство хорошо управлять автомобилем зависит именно от этого предвидения, которое позволяет самому водителю избегать «неприятных историй» и не впутывать в них других.

Книга предназначена тому водителю, который уже встречался с трудными ситуациями и который желает еще лучше понять методику безопасного способа управления автомобилем.



ВАРИАНТЫ ПОДГОТОВКИ КАНДИДАТА В ВОДИТЕЛИ

1.1. Подготовка в специальных автошколах

Для того чтобы составить представление о масштабах подготовки водителей у нас в стране, можно привести следующие данные. Только в Минавтотрансе России действует около 200 учебных комбинатов и автомобильных школ, расположенных во всех областях, краях и республиках, и около 1000 учебных курсов. Обучение водителей организовано в ряде других министерств, ведомств и организаций (например, в институтах, техникумах и в системе профобразования).

Основной организацией, занятой подготовкой водителей, является РОСТО. В системе РОСТО имеется развитая сеть учебных заведений для подготовки водителей, в которой насчитывается свыше 800 автомобильных школ и более 5000 спортивно-технических клубов. Но в школах РОСТО могут пройти обучение только около трети владельцев автомобилей, желающих получить водительское удостоверение.

Для подготовки водителей легковых автомобилей и мотоциклов используется и широкая сеть автошкол Добровольного общества автолюбителей.

С постепенным ростом промышленного потенциала нашей страны и развитием новой структуры экономических отношений в России появились условия для массового выпуска автомобилей различных типов и особенно легковых автомобилей. Были созданы условия для притока в нашу страну автомобильного транспорта из-за рубежа. Встречается в печати даже выражение: рост автомобильного транспорта в России стал могильщиком социализма.

В настоящее время все ведомства, которые занимаются подготовкой водительских кадров, планируют расширение учебной сети. Но потребности новых экономических отношений в водителях, а также число лиц, желающих получить водительские удостоверения, столь быстро возрастают, что для решения данной проблемы подключается большая сеть частных учебных курсов.

Сегодня без труда можно найти подходящее место подготовки недалеко от своей работы или дома. Достаточно воспользоваться газетной, телевизионной или радиорекламой. Можно переписать номер телефона с борта учебного автомобиля.

Отличительной особенностью современных учебных заведений является то, что стоимость обучения в них разная, сроки обучения от одного до шести месяцев. Это зависит от места расположения автошколы, наличия квалифицированных преподавателей и мастеров производственного обучения, учебной материальной базы И автодрома. Зайдите в одно, другое учебное заведение, поинтересуйтесь наличием учебной базы, поговорите с учениками и друзьями, которые обучаются или получили недавно водительские удостоверения.

В учебном заведении по подготовке водителей создаются учебные группы численностью от 15 до 30 человек. Занятия проводятся 3—4 раза в неделю, могут создаваться группы, в которых занятия будут проходить по субботам и воскресеньям, в этом случае обучение обходится дороже. Продолжительность учебного часа по теории и практике 45 минут.

Учебный план подготовки водителей обычно включает в себя следующие предметы обучения: Правила дорожного движения, устройство и техническое обслуживание автомобиля, основы безопасного управления автомобилем, безопасность движения, ответственность за нарушение ПДА, первая медицинская помощь пострадавшим при ДТП.

Обучение вождению автомобиля проводится с учетом индивидуальных способностей обучаемых по одному из трех вариантов:

1) для лиц, не имеющих первоначальных навыков вождения автомобиля — 24 учебных часа.

2) для лиц, имеющих первоначальные навыки вождения автомобиля — по сокращенной программе.

3) для лиц, не овладевших навыками вождения автомобиля по варианту 1 — по увеличенной программе в объеме 10 и более часов.

Размер платы за обучение устанавливается в зависимости от количества часов, выделенных обучаемому.

Для определения качества усвоения тем предмета и оценки знаний обучаемых проводятся итоговые занятия.

При проведении занятий по устройству и техническому обслуживанию автомобиля главное внимание обращается на знание и умение обучаемых обнаруживать и устранять неисправности, которые влияют на безопасность движения, а также проверять техническое состояние авто»

мобиля перед выездом и выполнять работы по техническому обслуживанию после возвращения из рейса.

Обучение вождению автомобиля проводится на авто-тренажере (при наличии), закрытой площадке (автодроме) для учебной езды и на дорогах по учебным маршрутам.

Обучение заканчивается внутренними экзаменами по теоретическим предметам и по практическому вождению автомобиля.

Обучаемым, сдавшим экзамены, выдаются свидетельства установленного образца о прохождении обучения, которые представляются в ГАИ перед сдачей экзаменов.

1.2. Подготовка юношей и девушек в юношеских автомобильных школах

Наиболее перспективным и прогрессивным методом подготовки водителей является обучение водительской профессии старшеклассников общеобразовательных средних школ, которое начало осуществляться еще с 1969 года. Для подготовки водителей в средних школах разрешалось использовать время, отводимое по учебному плану на трудовое обучение, а также проводились факультативные занятия. В штаты школ вводились инструкторы по практическому вождению автомобилей, школы закреплялись за автотранспортными предприятиями для получения необходимой технической помощи.

Создание необходимой материальной базы школ, приобретение автомобилей, запасных частей, топливосмазочных материалов требует крупных капиталовложений, в Министерстве образования, естественно, на это в

настоящее время денег нет. И этот прогрессивный метод не имел своего продолжения.

Очевидно, целесообразно учесть опыт некоторых стран, которые раньше, чем мы, столкнулись с проблемами широкой автомобилизации. В США, например, более 60 % всех водителей проходят подготовку в общеобразовательных школах. Занятия автоделом включены в программы более 70 % общеобразовательных школ.

Серьезное изучение Правил дорожного движения, основ безопасного управления автомобилем, правил безопасного поведения на дорогах должно находить законное место в школе. Юные проявляют интерес к автомобилю задолго до разрешенного для вождения возраста. Эти знания им в жизни пригодятся не меньше, чем знания таблицы умножения.

Закон РФ «О безопасности дорожного движения» требует, чтобы указанный метод подготовки существовал в общеобразовательной школе, может, тогда в нашей стране будет меньше дорожно-транспортного травматизма.

Но подготовка юношей к получению водительского удостоверения в 18 лет, в день своего рождения, в нашей стране не прекратилась. Сегодня в половине регионов России работают юношеские автомобильные школы, которые готовят юных автомобилистов с 10 лет. С ними изучают Правила дорожного движения, устройство и техническое обслуживание автомобиля, основы безопасного управления автомобилем, правовые основы и оказание первой медицинской помощи пострадавшим при ДТП, обучают практическому вождению автомобиля. Существуют трех- и одногодичные программы.

Обучение заканчивается внутренними экзаменами: по устройству и техническому обслуживанию автомобиля; по Правилам дорожного движения; по основам безопас-

ного управления автомобилем; по практическому вождению автомобиля.

Юноши, сдавшие успешно экзамены, в 17 лет представляются в ГАИ для сдачи экзаменов, и лицам, не достигшим 18 лет на момент сдачи экзамена, проставляется в водительское удостоверение срок его действия с момента достижения 18 лет. В день рождения это удостоверение выдается.

В этих школах юношей, показавших умелое управление автомобилем и отличные знания Правил дорожного движения, отбирают в спортивные группы, в которых они готовятся к всероссийским соревнованиям. Ассоциация юношеских автомобильных школ России при Министерстве транспорта ежегодно проводит чемпионат России по юношескому автомногоборью. К соревнованиям допускаются юноши с 11 до 17 лет. Неоднократными победителями этих соревнований были юноши из автомобильных школ Ростова-на-Дону, Саратова, Благовещенска, Москвы, Ставрополя и других городов России.

1.3. Самостоятельная подготовка

В правилах сдачи квалификационных экзаменов, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 08,07.97 в п. 8 записано: «Допускается самостоятельная подготовка на получение права на управление транспортным средством категории «А» и «В» в объеме соответствующих программ».

Следовательно, те, кто решил сдавать экзамены самостоятельно, а не через систему автомобильных школ, могут готовиться к сдаче экзаменов индивидуально, но в объеме программ таких школ. Данное пособие со-

ставлено в объеме указанных программ и может служить основой для подготовки.

Такой вариант может широко использоваться в тех местах, где сеть автомобильных школ и курсов оказывается недостаточной или специфика работы либо семейных обстоятельств не позволяет использовать коллективную подготовку.

Читатель, очевидно, понимает, что в данном пункте рассматривается тот вариант подготовки, когда кандидат в водители получает соответствующие знания путем изучения необходимой литературы, а не тот, когда вы самостоятельно за личные деньги или за деньги родителей покупаете водительское удостоверение у криминальных лиц.

Опыт сдачи экзаменов в ГАИ лиц, прошедших самостоятельную подготовку, показывает, что теоретических знаний и практических навыков для успешной сдачи ими экзаменов не хватает. Низкий процент сдачи экзаменов с первого раза у этих лиц не только потому, что к ним экзаменационная комиссия «Придирается».

Если вы решили использовать самостоятельный вариант подготовки, то к нему нужно отнестись так же серьезно, как и к подготовке в автошколе.

Помните. От ваших знаний, умений и навыков зависит ваша жизнь и жизнь ваших пассажиров. Вы собираетесь управлять транспортным средством повышенной опасности. Эта профессия — одна из самых опасных в мире.

Для самостоятельной подготовки вам необходимо приобрести или попросить у знакомых следующую литературу:

1. Комплексный учебник, включающий в себя правила и другие теоретические вопросы, необходимые для успешной подготовки. Этим учебником могут быть или данная книга или «Правила дорожного движения и ос-

новы безопасного управления автомобилем», авторы: В.А. Иларионов и др.

2. Правила дорожного движения с 2002 г. издания, лучше с комментариями и пояснениями.

3. Экзаменационные билеты с 2002 г. издания категории «А», «В» или «С, D». В каждом билете по 20 вопросов, но они отличаются только двумя.

4. Ответы или комментарии к экзаменационным билетам с 2002 года издания.

5. Устройство и техническое обслуживание транспортного средства, которым вы собираетесь управлять.

6. Компьютерные диски или видеокассеты с обучающими программами, естественно, если у вас есть возможность их использовать.

Если в комплексном учебнике не рассматриваются вопросы безопасности дорожного движения, правовые вопросы и оказания медицинской помощи, то литература по этим вопросам тоже нужна. Соответствующие вопросы также есть в экзаменационных билетах.

Изучая экзаменационные билеты, не пытайтесь зубрить цифры правильных ответов. Это не только потерянное время; его понадобится значительно больше, чем если сразу узнать, почему правильный этот ответ, а другие совсем неправильные или неполные.

1.4. Квалификационные требования к кандидату в водители после прохождения обучения

Кандидат в водители после прохождения обучения должен уметь:

- технически грамотно эксплуатировать автомобиль;
- управлять автомобилем в различных дорожных и метеорологических условиях;
- соблюдать Правила дорожного движения, уверенно действовать в сложной дорожной обстановке и не допускать дорожно-транспортных происшествий;
- проверять техническое состояние автомобиля перед выездом в рейс и проводить работы по техническому обслуживанию после возвращения из рейса;
- определять и устранять неисправности, возникающие в пути, с помощью имеющегося в автомобиле инструмента;
- оказывать самопомощь и первую помощь пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях и соблюдать требования по их транспортировке.

должен знать:

- назначение, расположение, устройство, принцип действия основных механизмов и приборов автомобиля;
- правила дорожного движения, Основы управления автомобилем и безопасности движения, причины дорожно-транспортных происшествий и способы их предупреждения;
- признаки, причины неисправностей механизмов и приборов, возникающих в пути, и способы их устранения.
- основные работы, выполняемые при проведении технического обслуживания автомобиля;
- влияние погодных условий (дождь, туман, гололед и др.) на безопасность движения и способы предотвращения дорожно-транспортных происшествий;
- приемы и последовательность действий при оказании первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях;

— правила техники безопасности при техническом обслуживании автомобиля и обращении с эксплуатационными материалами (бензин, электролит, охлаждающие жидкости, масла);

— правовые основы и ответственность за нарушение Правил дорожного движения, порядка и правил эксплуатации автомобиля и загрязнение окружающей среды.



ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЯ К ДВИЖЕНИЮ

2.1. Общее ознакомление с автомобилем

Перед вами ваш новый автомобиль. Сколько было споров о том, какая модель, какой цвет предпочтительней. Теперь все позади. Но не спешите садиться в него, задумайтесь о том, что представляет собой ваше новое приобретение.

Это современный автомобиль, имеющий существенные преимущества перед ранее выпускавшимися и вместе с тем таящий в себе неожиданности, которые следует знать. Ясно, что вы приобрели надежную и удобную машину. Она доставит вам много радости, если прислушаетесь к советам:

— научитесь легко определять скорость и всегда помните, чем опасна высокая скорость;

— научитесь правильно выполнять маневр обгона на высоких скоростях, а это искусство, и приходит оно постепенно;

— тормоза должны работать безотказно, умение ими пользоваться позволит вам безопасно ездить;

— необходимо постоянно следить за состоянием и давлением воздуха в шинах колес;

— обязательными принадлежностями автомобиля являются аптечка, огнетушитель и знак аварийной остановки;

— помните: тушение пожара на автомобиле имеет свою специфику. Если он возник, то прежде всего отсоедините бензобак от мотора. Сделайте это, сорвав бензопровод с бака;

— знак аварийной остановки яркий и имеет светоотражающую поверхность, которую видно днем и ночью;

— постарайтесь установить на своем автомобиле антистатик, наличие зарядов на кузове и деталях автомобиля отрицательно сказывается на самочувствии водителя и может вызвать удар током. Полоска из токопроводящей резины защитит вас от этого;

— не забудьте оборудовать свой автомобиль противотуманными средствами;

— органы управления и приборы сигнализации в современных автомобилях имеют многофункциональное назначение, их много и даже есть компьютеры. Использование каждого из них требует определенных навыков. Необходимо научиться пользоваться ими и запомнить функции каждого органа управления и прибора. Их назначение детально изложено в руководстве по эксплуатации;

— внимательно прочитайте руководство по эксплуатации вашего автомобиля, прилагаемое к нему, а еще лучше, приобретите более солидное, их сейчас очень много.

И еще один совет. Не спешите развешивать в салоне автомобиля флажки, игрушки, амулеты, укладывать на полку у заднего стекла собачек, качающихся головой, на-

клеивать на стекла заграничные наклейки с непонятными надписями, вешать шторы, сильно затемнять стекла и задние фонари. Все, что попадает в поле зрения, неизбежно отвлекает ваше внимание, а то, что попадает в поле зрения других водителей, отвлекает их от дороги. Ведь недаром министерство транспорта ФРГ недавно запретило украшать салоны автомобилей безделушками, отвлекающими внимание водителей. В перечне запрещенных предметов — амулеты, термометры, компасы, различные наклейки;

— отработанные газы ядовиты, поэтому помещение, в котором производится пуск и прогрев двигателя, должно хорошо вентилироваться.

Итак, вы за рулем нового, хорошо оборудованного автомобиля. В добрый путь!

2.2. Дооборудовать новый автомобиль, чтобы он стал верным, надежным и красивым «другом»

2.2.1. Подтягивание болтов и гаек

Подготовить инструмент, поставить автомобиль на смотровую яму. Опуститься вниз под кузов, произвести внешний осмотр и убедиться, что:

- все соединения тормозной гидросистемы сухие;
- нет подтеков сзади на колесах;
- шланги тормозной системы не перекручены;
- все корончатые гайки шарниров рулевых тяг зашплинтованы;

— резиновые чехлы шарниров равных угловых скоростей (их четыре) не порваны и стяжные хомуты их надежно крепят;

— резиновые чехлы шаровых опор подвески не порваны;

— пробки отверстий в наличии.

Произвести подтяжку всех болтов:

— задней подвески;

— системы выпуска отработанных газов;

— защитного экрана нейтрализатора, если он есть;

— коробки передач;

— передней подвески;

— снять брызговик двигателя и подтянуть аккуратно болты поддона картера.

Наверху необходимо сделать следующие операции:

— поднять автомобиль на домкрате, проверить, нет ли люфта в подшипниках ступиц колес;

— снять передние колеса и проверить тормозные механизмы, подтянуть болты;

— снять задние колеса и проверить задние тормозные механизмы.

В двигательном отсеке:

— проверить уровень всех жидкостей и масел и при необходимости долить;

— проверить затяжку болтов стоек рулевого управления и двигателя;

— проверить затяжку хомутов системы охлаждения и лучше заменить их на червячные;

— смазать петли дверей и замки.

После всех этих операций можно спокойно ехать до первого технического обслуживания.

2.2.2. Охранная сигнализация, чтобы спокойно спать

Обнаружить автомобиль там, где вы его оставили, вам помогут охранные сигнализации.

Охранные средства можно квалифицировать следующим образом:

- замки, блокирующие органы управления и открытие капота двигателя;
- устройства, исключающие пуск двигателя;
- электронные устройства, включающие звуковую сигнализацию;
- устройства, затрудняющие съём с автомобиля отдельных его агрегатов.

Рассмотрим назначение каждого из них.

Замок на педали, на коробку передач, на вал рулевого колеса или на само рулевое колесо практически исключает угон, но только когда автомобиль на виду.

Для этого устанавливаются следующие механические средства защиты от угона:

— замок коробки передач DEFEND-LOCK. Этот американский металлический замок надконсультного типа устанавливается на рычаг коробки передач, а подконсультный, практически незаметный, устанавливается на тягу коробки передач и обеспечивает надежную защиту вашего автомобиля;

— замки вала руля «Гарант». Отечественный противоугонный замок «Гарант» блокирует рулевое управление автомобиля, он установлен на нижней части рулевого вала, в зоне между педалью тормоза и кронштейном рулевого управления. Вставленный стопор конусообразной частью упирается в кронштейн рулевого управления с

одной стороны и в педаль тормоза — с другой. Надежность защиты обеспечивается сразу несколькими моментами, заложенными в конструкцию, испытания подтвердили большую устойчивость к взлому замка вала руля «Гарант». Они обладают надежной защитой и высокой секретностью.

На «десятке» капот открывается довольно-таки легко, и защита вашего «друга» будет более надежной, если вы вместе с электронной защитой поставите и защиту капота двигателя. Американское электромеханическое устройство, блокирующее капот двигателя, HOOD LOCK исключает возможность доступа в подкапотное пространство и тем самым затрудняет угон автомобиля.

Есть смысл ставить замок и на капот при наличии даже электронной сигнализации. Попытаться отключить сирену под закрытым капотом уже будет намного сложнее.

В настоящее время очень много различных электронных охранных устройств от не очень дорогих до очень. Обычно такие сигнализации снабжены и объемным датчиком, и датчиком от удара. К сигнализации добавляется еще много сервисных функций.

Одной из надежных и не очень дорогих систем является электронная автомобильная охранная система с дистанционным управлением ALLIGATOR LX-440. Стандартные функции системы следующие:

- 2 двухкнопочных программируемых передатчика и возможность установки 4 таких передатчиков;
- двухканальный приемник;
- динамический код с использованием микропроцессора Keeloq;
- программируемый персональный код отключения системы;

— кнопочный выключатель Valet со следующими функциями:

- а) включает и выключает сервисный режим,
 - б) отключает систему при потере или неработоспособности радиопередатчика,
 - в) отключает режим Anti-Hijack;
- светодиодный индикатор с 7 режимами;
 - шеститональная сирена;
 - встроенное реле управления габаритными огнями;
 - дистанционное управление замками дверей (требуется установка дополнительных реле);
 - блокировка стартера (требуется установка дополнительного реле);
 - двухуровневый датчик удара с разъемным соединением;
 - режим предупреждения;
 - выход второго канала для управления замком багажника или дополнительными устройствами;
 - входы отрицательного и положительного триггеров дверей;
 - вход отрицательного триггера капота/багажника;
 - дистанционный режим «Паника»;
 - ограниченное время работы режима тревоги;
 - отключение режима тревоги в 2 этапа;
 - усовершенствованный режим Anti-Hijack;
 - питание системы через альтернативные сети при отключении основного питания;
 - звуковые и световые сигналы подтверждения при постановке/снятии системы с охраны;
 - предупреждение о предыдущих срабатываниях системы;
 - память на 2 последних срабатывания системы с указанием зоны/триггера;

- быстрое отключение функции пассивной постановки в режим охраны;
- автоматическая повторная постановка системы на охрану;
- бесшумная постановка и снятие системы с охраны;
- постановка системы в режим охраны с отключением датчика;
- мгновенное включение сирены при срабатывании системы;
- невозможность включения режима охраны при включенном зажигании.

Программируемые функции системы следующие:

- пассивная постановка на охрану;
- пассивная постановка на охрану с запираем дверей;
- длительное выключение сигналов подтверждения сирены;
- режим отключения системы (с помощью выключателя Valet или персонального кода);
- временное отключение зоны предупреждения датчика после 5 срабатываний;
- автоматическое запирание дверей при включении зажигания;
- автоматическое отпирание дверей при выключении зажигания;
- функция срабатывания при падении напряжения;
- включение режима Anti-Hijack с помощью 3-го канала передатчика;
- длительность импульса управления замками дверей: 1 или 3,5 с.

Ряд функций системы, описанных выше, могут быть изменены (перепрограммированы) при установке системы по желанию владельца. Такие функции программируются только квалифицированными установщиками, поскольку они используются в зависимости от типа ав-

томобилия; в дальнейшем изменять эти функции нельзя, так как это может вызвать сбой всей системы.

К устройству, затрудняющему съём с автомобиля составных колес, относятся блокиратор колес и секретные болты для крепления колес.

Существует много способов защиты вашего автомобиля: есть возможность — устанавливайте все четыре разновидности, нет — устанавливайте хотя бы одну, чтобы душа у вас не очень болела, когда вы покинете своего «друга».

2.2.3. Защищаем кузов и крылья

Защищать кузов желательно при покупке, об этом мы уже сказали. Часто у многих встает вопрос — надо проводить антикоррозионную защиту или нет?

Многие автомобили имеют более 50 % оцинкованных деталей. Но опыт подсказывает — надо это делать обязательно. Тем, кто собирается долго ездить — надо делать для себя, а те, кто собираются продавать своего «друга» через пару лет, должны учесть — защищенный кузов всегда ценится дороже. Практически любой кузов имеет места, которые при сборке на конвейере не обрабатываются и их надо защищать. Действие грязи, влаги, снега и особенно соли, да и просто время незащищенный металл старят.

Существует два вида защиты — пассивная и активная. Пассивная изолирует поверхность металла от атмосферного воздействия. К пассивным относятся мастики, защищающие днище, крылья и ниши амортизаторов. Мастика наносится на очищенную сухую поверхность густым слоем. На грязную поверхность наносить не надо и даже вредно. Делать это надо перед началом активной езды.

Мастики сохраняют свои свойства при низких температурах, обладают высокой абразивной стойкостью и обеспечивают долговременную защиту; легкость нанесения достигается оптимальными физическими параметрами материала. В настоящее время в магазинах имеется очень большой выбор мастик отечественного производства, разработанных на основе новейших научных открытий российских и зарубежных ученых в области борьбы с коррозией.

К отечественным мастикам относятся:

«НОВА-Гриф» — препарат на восковой основе с битумными компонентами, ингибиторами коррозии для защиты днища автомобиля от воздействия песка, воды, щебня и соли;

«НОВА-Голд» — препарат нового поколения с металлизированным наполнителем. За счет введения наполнителя значительно повышается водостойкость пленки, снижается внутреннее напряжение покрытия, мастика со временем не трескается. Это приводит к повышению надежности антикоррозийной защиты днища;

«НОВА-Плюс А» — также мастика нового поколения. Это смесь модифицированных парафинистых полимеров в нетоксичном растворителе. Она обеспечивает более долговечную защиту металлических поверхностей со следами коррозии. Нейтральные модификаторы коррозии препятствуют развитию коррозионных процессов;

«НОВА-Бицинк» — сверхновая отечественная мастика. Эта цинконаполненная антикоррозийная мастика комбинированного действия обеспечивает долговечную защиту днища со следами ржавчины и полностью ржавых. Она содержит цинкосодержащие ингредиенты — ингибиторы 3-го поколения, нейтральные модификаторы коррозии и продукты новейших технологий.

Хорошо зарекомендовали себя и мастики, изготовленные по голландской технологии и из голландских материалов. Это «Тестул-стандарт», «Тестул-антигравий».

Активная защита преобразует поверхность металла, делает его устойчивым против воздействия кислорода, влаги и растворенной соли. К активным препаратам защиты кузова от коррозии относится препарат «Мовиль-Антикор». Свое название он получил от двух городов, Москвы и Вильнюса, в которых размещались предприятия, принимавшие участия в его разработке.

«Мовиль-Антикор» — идеальное средство, проверенное временем, для защиты следующих внутренних полостей:

- крышка багажника;
- внутренние поверхности заднего крыла;
- моторный отсек;
- дверные фланцы;
- дверные жестяные полоски;
- дверные пороги;
- скрытые полости на днище.

Этот препарат обладает хорошей проникающей способностью между точечной сваркой и другими металлическими поверхностями. Помните: «Мовиль-Антикор» не наносится на резиновые и синтетические поверхности, он их разрушает.

К другим средствам активной защиты, разработанным по новым технологиям, относятся следующие отечественные препараты:

«НОВА-Реал» — состав для обработки скрытых полостей автомобиля. Основу его составляет модифицированный парафин с ингибиторами коррозии. Специально разработан для российских условий эксплуатации. Он обладает прекрасными влаговытесняющими свойствами, отличной адгезией, не подвержен старению и остается пластич-

ным даже при низких температурах. Технология нанесения обеспечивает высокое качество обработки без сверления дополнительных отверстий в кузове автомобиля. Состав не имеет резкого запаха, он практически бесцветен и не загрязняет автомобиль;

«НОВА-Флай» — в основе мастики специальные компоненты, полученные из нефтепродуктов, в нетоксичном растворителе. Он обладает высокой проникающей способностью;

«НОВА-Плюс МЛ» — основу мастики составляет смесь модифицированных парафиновых полимеров в нетоксичном растворителе. Содержит высокоэффективные модификаторы коррозии и ингибиторы щелевой коррозии;

«НОВА-Бицинк» — мастика комбинированного действия, обеспечивает долговечную защиту как днища, так и других металлических поверхностей со следами ржавчины.

К препаратам активной защиты скрытых полостей автомобиля относятся такие материалы, как «Testyl-бронза» и «Testyl-цинк», изготовленные по голландской технологии.

К зарубежным препаратам относятся:

WAXOL - из Швейцарии,

SODAL — из Бельгии,

DINITROL — из Швеции.

К самостоятельной обработке кузова обычно прибегают те, для кого труд по защите своего «друга» — личное дело, кто не доверяет его другим. Но немаловажное значение для многих имеет то, что это обойдется им в пять раз дешевле, а то и больше. Однако когда деньги имеются, а времени нет, — есть много фирм, которые приведут кузов в порядок.

Если обработать днище крыльев и кузов в районе колес только мастикой, то она может прослужить около 2—3 лет. Под воздействием песка, щебня, соли она разрушается. Поэтому после обработки кузова и крыльев обязательно надо ставить чашеобразные подкрылки из стеклопластика или других материалов. Лучшим материалом для подкрылков считается высокополиуретановый композит. Кроме стойкости к соли и песку он обладает и ударной вязкостью. Он повторяет конфигурацию крыла и очень хорошо защищает кузов автомобиля. Некоторые фирмы выпускают подкрылки вместе с брызговиком, это очень хорошо, но если вы купили без брызговика, то сделайте его сами. Правила запрещают эксплуатацию автомобиля без брызговиков.

Если на вашем автомобиле будут стоять подкрылки, то такой автомобиль будет цениться дороже. Для каждой марки автомобиля выпускаются свои подкрылки, и естественно, не взаимозаменяемые. Фирм, которые занимаются выпуском подкрылков, очень много как зарубежных, так и отечественных. Из отечественных фирм, выпускающих подкрылки, неплохими считаются питерские и защитные подкрылки фирмы NOVA «НОВА-Пласт». Они имеют идеальную геометрию для «десятки», эластичны и износостойки.

В связи с неблагоприятной экологической обстановкой, особенно в промышленных районах страны, имеют место случаи агрессивного воздействия отдельных компонентов окружающей среды на защитное декоративное покрытие автомобиля. Эти воздействия проявляются в виде рыжей сыпи, локального изменения цвета наружного лакокрасочного покрытия, локального разрушения эмалевого покрытия кузова. Причиной появления сыпи является осаждение на поверхность кузова мельчайших частиц металлической пыли, которая приклеивается к

кузову продуктами коррозии, особенно во время увлажнения росой.

Защитить лакокрасочное покрытие также можно с помощью мастик. Они образуют невидимую износостойчивую пленку, защищающую краску от воздействия этих неблагоприятных факторов окружающей среды. Эти мастики также препятствуют обесцвечиванию лакокрасочного покрытия.

Выбор мастик большой, можно предложить отечественную мастику «НОВА-Профи».

2.2.4. Стекла, фары и фонари

Обычно водители не уделяют должного внимания чистоте переднего и заднего стекол автомобиля. Однако содержание в чистоте этих стекол является основным условием удобства работы водителя и безопасности движения. Загрязненное переднее стекло не только затрудняет водителю управление автомобилем, особенно при движении в ночное время и при ярком солнце, но и способствует быстрой утомляемости зрения и создает впечатление изолированности водителя от дороги. Дорога впереди представляется водителю не реальной, а как бы воображаемой, и в определенных случаях он даже не реагирует на то, что видит через переднее стекло на дороге.

При загрязненном заднем стекле водителю трудно ориентироваться в дорожно-транспортной ситуации, складывающейся позади автомобиля. Это не только создает трудности в управлении автомобилем, но и оказывает отрицательное влияние на безопасность движения.

Загрязненные боковые стекла, хотя и не имеют важного значения с точки зрения безопасности движения (за исключением случаев обледенения и запотевания их),

создают впечатление изолированности водителя от дороги, что является весьма нежелательным.

Особенно неблагоприятны для водителя поцарапанные стекла. Во время движения при ярком солнце или при разъезде со встречным автомобилем в темное время суток такие стекла покрываются «паутиной блестящих нитей», ограничивающих видимость через эти стекла. Царапины на стекле образуются при вытирании его в сухом состоянии. Поэтому опытный водитель никогда не должен протирать стекла автомобиля сухой тряпкой. Мыть окна следует тряпкой, хорошо смоченной водой, а еще лучше жидкостью для мойки стекол. Вытирать окна рекомендуется газетой. При таком способе мойки окна становятся прозрачными, что очень помогает водителю во время движения.

Часто царапины образуются при очистке стеклоочистителями стекол, загрязненных грязью и песком. Стеклоочистители шлифуют стекло, но оставляют на нем царапины. Поэтому пользоваться стеклоочистителями следует только после предварительного смачивания и смывания грязи со стекла. Однако этот простой совет трудно выполнить в случае, когда на переднее стекло попадает грязь от едущего впереди автомобиля, но нет дождя и эта грязь не смывается. Тогда стеклоочистители только замазывают стекло грязью и оставляют на нем царапины. Необходимо всегда учитывать данное предостережение и осторожно пользоваться стеклоочистителями.

Очистке стекол в любых условиях движения помогают омыватели стекол. При нажатии кнопки на приборном щитке из форсунок, находящихся на капоте автомобиля под передним стеклом, разбрызгиваются две струи воды. Вода растекается по стеклу и смачивает его, после чего стеклоочистители стирают грязь.

Омыватель переднего стекла состоит из ручного или электрического насоса, бачка для воды и трубопроводов. Бачок наполняют водой перед поездкой, причем в зимнее время в воду следует добавить немного спирта, чтобы вода не замерзала.

Разбрызгивание воды можно регулировать. Струи должны быть направлены таким образом, чтобы вода попала на верхнюю часть стекла и оттуда стекала вниз, где она собирается стеклоочистителями. Если переднее стекло у автомобиля очень покатое (например, в спортивных автомобилях), то струи воды следует направлять на нижнюю половину окна, так как при быстром движении поток воздуха поднимает воду вверх.

Стеклоочистители передних стекол имеют важное значение для безопасного управления автомобилем. Различают три способа работы стеклоочистителей: быстрые и непрерывные движения — во время проливного дождя или сильной метели; медленные движения — при обычном дожде и небольшом снегопаде; прерываемые движения, т. е. два движения в несколько секунд — при изморози и редком дожде. У более дорогих автомобилей двигатель стеклоочистителей работает автоматически в любом из этих вариантов.

Чистота передних стекол автомобиля, обеспечивающая хорошую видимость дороги, является важным условием безопасности движения. Поэтому необходимо следить за состоянием щеток стеклоочистителей, края которых не должны быть изношенными. При износе краев резиновых щеток необходимо заменить эти щетки новыми.

Иногда во время морозов стекла покрываются значительным слоем инея. Этот иней следует снимать при помощи деревянного или пластмассового скребка, но ни в коем случае не металлического. Можно использовать

также специальную жидкость для растворения льда, которая под давлением разбрызгивается на стекло. Жидкость можно приобрести на любой топливозаправочной станции.

Стекла фар также необходимо держать в чистоте. Это имеет особо важное значение при движении в ночное время, хотя и днем свет фонарей указателей поворота и стоп-сигнала должен быть отчетливо виден. Поэтому заботиться о чистоте стекол фар и указателей следует так же, как и о чистоте стекол окон автомобиля. Запрещается эксплуатация автомобиля с грязными световыми приборами и номерными знаками.

Остекление салона автомобиля имеет очень важное значение для безопасного управления им. Техническое назначение его — это защита пассажиров и водителя от воздействия осадков, холода или жары. Кроме того, остекление является элементом активной безопасности автомобиля и элементом пассивной безопасности.

Активная безопасность — это свойства элементов автомобиля, снижающие вероятность возникновения ДТП. Остекление автомобиля относится к эксплуатационным свойствам активной безопасности. Важно, чтобы остекление и связанные с ним стеклоочистители обеспечивали вам обзор в вертикальной и горизонтальной плоскостях и имели достаточную прозрачность.

Под пассивной безопасностью понимают свойства автомобиля уменьшать последствия ДТП. В этом случае остекление как элемент безопасности может способствовать травмам при ДТП.

В последнее время стало модным затемнение не только стекол, но и фар. Рассмотрим, как это влияет на автомобильную безопасность и как правильно выбрать способы затемнения.

Международным и отечественным стандартом светопропускания стекол определено: для лобового стекла не менее 75 % и для боковых и заднего 70 %. Есть стандарты и по обзорности, и по пассивной безопасности.

Затемнение стекол может производиться двумя способами: тонирование пленкой и замена штатного стекла на цветное.

Преимущество первого способа: возможность быстрой установки и замены, а также создание широкого спектра цветов. К недостаткам его можно отнести следующие: легко подвергается механическим воздействиям, изменяется светопропускаемость в зависимости от воздействия солнечных лучей. И первый и второй недостаток ведут к уменьшению пропускания светового потока.

При тонировании стекол американской пленкой Sfolar Card стекло приобретает свойства триплекса, т. е. становится безосколочным. Тонирование стекла в соответствии с требованиями стандарта улучшает внешний вид автомобиля. Пленка предохраняет обивку сидений и салон от выгорания, сохраняя практически обзорность изнутри, создает эффект односторонней видимости, не позволяя различить салон автомобиля снаружи. Пленка имеет специальное покрытие, делающее ее устойчивой к появлению царапин и не пропускающее ультрафиолетовые лучи.

Преимущества установки тонированного стекла: стойкость к механическим и атмосферным воздействиям, низкий коэффициент световых потерь и пониженное пропускание ультрафиолетового излучения. Недостатки: сложность установки, очень маленький спектр цветов и довольно большая стоимость. За комфорт и качество надо платить.

Один общий недостаток затемнения стекол пока не подлежал научному исследованию, но вполне очевиден.

Следующее за автомобилем с затемненными стеклами транспортное средство утрачивает информацию об обстановке впереди через затемненные стекла этого автомобиля.

Затемнение задних фонарей автомобиля также ухудшает активную безопасность автомобиля. Система внешней световой сигнализации предназначена для передачи другим участникам дорожного движения информации о положении автомобиля, о его маневрах и состоянии. Информация передается внешними световыми сигналами, способствует правильному прогнозированию участниками движения последующих маневров. К внешней световой сигнализации (т. е. к задним фонарям) предъявляются следующие требования:

- обеспечение надежного восприятия передаваемой информации;

- обеспечение безопасного восприятия сигналов при минимальном времени восприятия, особенно в транспортном потоке;

- условием видимости сигнала является обеспечение силы контраста сигнала с фоном, его окружающим, т. е. черный фон и красный фонарь не обеспечивают контрастности;

- возможность видимости сигнала при отсутствии напряжения в сети в любое время суток, т. е. нормальные фонари имеют светоотражающие элементы и в темное время суток при их освещении они дают информацию о наличии транспортного средства.

Естественно, затемненные фонари ни одно из требований к световой сигнализации не выполняют. Это значительно ухудшает активную безопасность автомобиля, особенно в темное время суток. Поэтому не перенимайте плохую моду, не затемняйте задние фонари.

2.3. Полезные вещи для вашего «друга»

Стремление усовершенствовать свой автомобиль, оснастить его дополнительным оборудованием, повысить экономичность и комфортность и т. д. является естественным желанием человека.

2.3.1. Магнитола повысит комфорт

Магнитола позволит сделать управление вдвойне приятным, прослушивание музыки при движении является более полезным, чем вредным. В некоторых странах есть специальные радиостанции для водителей, которые подбирают соответствующий репертуар и транслируют его. Но вот, когда магнитола занимает столько места, что превращает салон и багажник автомобиля не в музыкальный салон, а в концертный зал, и если еще и головные телефоны замыкают водителя в этом концертном зале, то надо хоть помнить, что он на колесах и скоро будет включен красный сигнал светофора.

В настоящее время очень много различных видов магнитол, одна другой лучше, одна другой дороже. Выбирайте. Заказать «музыку» можно при покупке автомобиля. Есть специальные фирмы, занимающиеся продажей и установкой. При желании магнитола с колонками можно поставить и самому, для этого нужно походить по магазинам, а может быть, лучше все найти на радиорынке.

2.3.2. Кондиционер обеспечит микроклимат в салоне

Спасти от жары в салоне автомобиля вам поможет кондиционер. Особенно он нужен в южных районах России, в тех районах, где не только управлять автомобилем, но и просто сидеть в салоне очень жарко, когда горячий наружный воздух обжигает руку, а в салоне духота. При покупке автомобиля вам предложат автомобиль с кондиционером. Вам его поставят, подключат и испытают.

В некоторых автомобилях есть место и для испарителя. Система регулирования температуры в салоне превращается в систему управления его микроклиматом. Кондиционер позволяет обеспечивать микроклимат до температуры наружного воздуха 0°C.

Принципиальная разница между кондиционером и климат-контролем заключается в том, что климат-контроль автоматически поддерживает заданную температуру в салоне, а производительность кондиционера водитель регулирует самостоятельно.

Кондиционер поддерживает разницу температур между наружной и внутренней температурами до 20°C. Но учтите: резкие контрасты вредны для здоровья, оптимальным можно считать 6—10°C.

2.3.3. Холодильник сделает приятным путешествие

Если в ваших планах по эксплуатации автомобиля есть путешествия больше суток, деловые поездки на длительный срок, или вы планируете поехать «на недельку в Комарове», где нет электричества, а есть лес и рыбалка,

то холодильник поможет не испортить вам аппетит, а холодное пиво обеспечит комфорт в палатке.

Компрессорные автохолодильники с тем же принципом работы, что и бытовые, требуют места, морозят неплохо, почти всегда в холодильнике — 10°C, потребление электроэнергии небольшое.

К другому виду автохолодильников относят холодильники, работающие на эффекте Пельтье, так называемые термоэлектрические. Они дешевле компрессорных, легче и надежнее. Работают бесшумно и в любом положении. Такие холодильники дают разницу температур на воздухе и в холодильной камере лишь 20—25°, но часто этого хватает.

Устанавливать холодильник в багажнике не рекомендуется, его надо держать в салоне. К холодильникам продаются аккумуляторные батареи. Их хватает разным холодильникам по-разному — от 3 до 8 часов.

В продаже имеются и импортные автохолодильники. Если вы хотите поехать в путешествие или на рыбалку, с холодильником будет веселей.

2.3.4. Антирадар экономит расходы на поездку

Антирадар — это прибор, который обнаруживает впереди радарные установки автомобилей ДПС, измеряющие скорость транспортных средств. Применение антирадаров в нашей стране запрещено. Антирадар — свободная трактовка этого прибора. На самом деле это приемник сигналов, излучаемых радаром; раньше простые приемники называли просто детекторными. Детектор в переводе с английского языка — обнаружитель. Детекторный прием-

ник — это обнаружитель магнитных волн, излучаемых какой-либо радиостанцией.

Почему их применение запрещено, непонятно, это все равно, что наказать водителя за то, что он предупредил световым сигналом встречного водителя о стоящем впереди сотруднике ГИБДД. Так за что? Очевидно, за неправильное использование световых приборов.

Но такие приборы есть, и многие ими пользуются. Они дисциплинируют водителя, побуждают снижать скорость до разумной. Безопасность при этом на определенном участке дороги повышается. А если сотрудник ГИБДД стоит на том участке, где действительно нужно повышать безопасность? Значит, его радар предназначен не для нарушителей, которые не имеют детекторного приемника, а для предупреждения других участников движения, что они въезжают в опасную зону, где надо снижать скорость. Поэтому во многих странах пользование таким детекторным приемником не запрещается.

Такие детекторные приемники продаются и у нас, в основном импортного производства. Ну а почему их не делают у нас — ясно. Возможности этих приборов разные, чем выше цена, тем шире возможности. Основные возможности таких приборов следующие:

- обнаружение радаров в диапазонах частот, на которых работают эти радары;
- выбор режима работы: городской — с меньшим уровнем чувствительности у приемника, и загородный — с большим уровнем чувствительности;
- дополнительные услуги: наличие компаса, режим работы ночной и дневной, отключение и снижение громкости зуммера, возможность обнаружения сигнала в зоне 360°.

Если вы решили сэкономить время, деньги и нервы, приобретайте этот прибор, он сделает ваше движение более дисциплинированным и безопасным.

2.3.5. Компрессор поможет не только накачать шину в дороге

Компрессор в хозяйстве автомобиля — далеко не последняя вещь. Конечно, главное его назначение — это подкачивать и накачивать шину, если вам трудно пользоваться ножным насосом. Но он может накачать много разных вещей, например надувную лодку или матрац. Ну а если у вас карбюраторный двигатель, то и продуть его жиклеры. Компрессоры могут оказывать и другие услуги, например, иметь встроенный фонарик, исполнять обязанности краскопульта, откачать из корпуса отработанное масло (кто сам меняет масло, знает — это не всегда легко) и т. д.

На прилавках наших магазинов есть как импортные, так и отечественные компрессоры. Но импортные не всегда лучше отечественных, особенно если они из стран Азии. На импортных иногда показатель давления манометра в единицах PSI, т. е. фунты на см², а 1 кг/см² равен примерно 14 PSI. Стоимость зависит от услуг, которые компрессор может оказывать дополнительно: от 200 до 1000 рублей.

2.3.6. Багажник на крыше — для тех, кто перевозит много вещей

Если у вас планы перевезти на дачу холодильник, доски и много других громоздких вещей, он вам пригодится. Если на вашем автомобиле на крыше имеются водостоки, то установка багажника на крыше не вызовет проблем. Из отечественных автомобилей только «десятки» не имеют на крыше водостоков, поэтому им понадо-

браться реечные багажники, а на универсале рейки уже установлены и ему нужны только опоры.

На две дуги и четыре рейки можно уложить все, что вам захочется. Первое условие: дуги и рейки — это опора, то, на что крепятся всевозможные боксы разного объема и формы или специальные корзины. Второе условие: они могут не выдержать всего, что вы хотите перевезти, максимальная загрузка по весу не более 50 кг, требования завода-изготовителя. По габаритам груз не должен выступать более чем на 1 м спереди и сзади, а с боков не более 0,4 м. Груз должен быть обозначен днем щитками (опознавательными знаками) с красными и белыми наклонными полосами, или красными флажками, ночью красным фонарем или светоотражающими элементами. Если груз сзади свисает более чем на 2 м, а ширина автомобиля с грузом более 2,5 м, то на провоз груза необходимо получить разрешение у сотрудников ГАИ. Кроме того, груз не должен мешать обзорности, закрывать световые приборы и номерные знаки. Это требования правил дорожного движения, а в комплект сотрудников ГИБДД входит и сантиметр.

На рынках и в магазине вы сможете приобрести все, что вам нужно для перевозки груза на крыше багажника как импортного производства, так и отечественного. Можно выбрать как по цене, так и по дизайну.

2.3.7. Прицеп нужен не только туристам

Кроме туристов прицепами пользуются дачники; ремонтные бригады, перевозящие свои агрегаты; оптовики, везущие свои товары из далеких стран и стран ближнего зарубежья, которым прицеп дал возможность заработать не только на отечественный, но и на импорт-

ный автомобиль. Ну и еще одну роль сыграл прицеп у нас в стране — он не позволил окончательно развалиться многим ремонтным предприятиям России. Следовательно, прицепы пользуются большим спросом и выбор их большой.

Самым массовым спросом пользуются прицепы с максимально разрешенной массой до 750 кг, так как тягачом для него может стать легковой автомобиль, водитель которого имеет категорию «В».

Кузова у них цельнометаллические и имеют тент, колеса ВАЗовские, а если грузоподъемность более 500 кг, то и тормозную систему. Модификаций прицепов много, они отличаются подвеской, сцепным устройством, высотой бортов.

Если вы решили купить прицеп, то в первую очередь подумайте, где вы будете его хранить. Маленькие прицепы можно хранить в вертикальном положении, прицеп может иметь складывающееся сцепное устройство, такой прицеп тоже может поместиться в гараже.

Согласно ГОСТ требования к прицепам следующие:

— длина прицепа не должна превышать 1,5 длины тягача и быть более 8 м;

— ширина прицепа не должна превышать ширину тягача более чем на 200 мм с каждой стороны и быть более 2,3 м;

— высота прицепа не должна быть более 1,8 ширины колеи прицепа или более 3 м от проезжей части;

— центр тяжести груженого прицепа должен располагаться таким образом, чтобы отношение высоты центра тяжести к величине колеи прицепа составляло не более 0,725 (если груз будет размещен равномерно по всей поверхности прицепа и не будет превышена грузоподъемность, то это условие будет соблюдено всегда);

— дорожный просвет прицепа не должен быть меньше дорожного просвета тягача.

Управлять автомобилем с прицепом намного сложнее, чем без прицепа. Особенности этого управления будут рассмотрены в другом разделе.

2.3.8. Устройство, позволяющее пользоваться сотовым телефоном без помощи рук

В Правила дорожного движения с 1 апреля 2001 г. Постановлением Правительства Российской Федерации внесено более 60 изменений и дополнений. Об этом должен знать каждый водитель. Одним из таких дополнений к п. 2.7 является: «Водителю запрещается... пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без помощи рук».

Это требование повышает безопасность движения. Руки водителя, особенно в сложной дорожной обстановке, должны управлять автомобилем, а не нажимать кнопки, доставать телефон и т. д. Во многих странах мира в правилах есть этот пункт, и нарушители его сурово наказываются.

Международная статистика отмечает, что вероятность попасть в ДТП при разговоре по мобильному телефону почти в 10 раз больше, чем управляя автомобилем в нетрезвом состоянии.

В Настоящее время есть очень много устройств, которые позволяют упростить разговор по мобильному телефону, т. е. не используя руки. Некоторым телефонным аппаратам дополнительных устройств не надо, такой телефонный аппарат позволяет вести переговоры без по-

мощи рук, в него встроен громкоговоритель. Правда, если вы ведете переговоры в комнате, где практически нет шума, — конечно, это хорошо, но при разговоре в салоне автомобиля речь неразборчива.

Самым простым и дешевым на сегодняшний день являются соединенные между собой проводами головные телефоны и микрофон со специальной кнопкой. Принимаем звонок, нажимаем на кнопку и разговариваем, повторным нажатием на кнопку разговор прерывается.

Достоинства:

- прост в обращении, качество звука хорошее, о чем говорит абонент, другие пассажиры не слышат;
- надевать и снимать телефон не надо;
- возможность вести переговоры в общественном транспорте и в других людных местах.

Недостатки:

- обилие болтающихся проводов не создает комфорта;
- постоянные включения и выключения штекера снижают надежность работы телефона.

Очень удобна в обращении местная громкоговорящая связь. В прикуриватель вставляются маленький громкоговоритель и усилитель, а на телефон крепится микрофон с прищепкой. Эти два прибора соединены проводами.

Достоинства:

- прост в обращении;
- практически не влияет на безопасность движения.

Недостатки:

- относительно сложно устанавливать;
- разговор могут услышать присутствующие в салоне пассажиры.

Очень проста в обращении система, когда в магнитоле вместо кассеты вставляется специальная кассета, а на передней панели устанавливается микрофон и к те-

лефону подсоединяется разъем. Специальная кассета воспроизводит разговор.

Достоинства:

- громкость по желанию;
- прост в обращении.

Недостатки:

- возможность прослушивания кассеты другим человеком;
- на связь сильно влияют радиопомехи;
- водитель лишается музыки в салоне.

Более дорогие системы обеспечивают много дополнительных услуг:

- прием и отключение вызова;
 - набор номера;
 - поиск номера;
 - подключение выносной антенны;
 - с телефона могут вести разговоры все пассажиры, естественно, не беря его в руки;
 - громкоговоритель обеспечивает громкий и ясный разговор;
 - штатная магнитола приглушается.
- За удобство, комфорт и дизайн тоже надо платить.

2.3.9. Огнетушитель, медицинская аптечка и знак аварийной остановки — не только для сотрудников ГАИ

Огнетушитель. Как говорят: «Дай Бог, чтобы он вам никогда не пригодился!», ну а если пригодился, то пусть выполняет свое назначение.

Огнетушители в продаже в большом ассортименте, как отечественные, так и импортные.

Самый простой, симпатичный и недорогой всегда под рукой, подобно стакану воды, может любой пожар, который только начинается, затушить, но бороться с ним он не сможет — это огнетушители аэрозольного типа.

Наиболее распространенными огнетушителями являются углекислотные — эти могут погасить все, вплоть до электрической проводки. Но ими надо уметь пользоваться. Снегообразующая пена, которая выходит из него, имеет температуру -70°C , вместимость огнетушителя может быть от 2 л и более. Для «десятки» достаточно и двухлитрового, а в гараже нужен побольше.

Порошковые огнетушители тоже пользуются спросом. Они компактнее и легче углекислотного, в обращении проще.

Самый распространенный вопрос у водителей: где хранить огнетушитель? Пример из личной практики. Лет двенадцать назад еду, тогда еще из Ленинграда, на Черноморское побережье отдыхать, перед городом Ростовом-на-Дону останавливает сотрудник ГАИ, проверяет все. А где огнетушитель? Я показал, он был прикреплен к стойке, возле левой ноги, затянут хомутом. «Да вы знаете, у нас жаркий климат, в салоне жарко, был случай, огнетушитель взорвался, немедленно переложите его в багажник». Я так и сделал. Проехал 350 км и в Краснодарском крае, перед Кавказскими горами на выезде из Горячего Ключа, есть известный всем водителям России пост ДПС. Останавливают, проверяют. «А где огнетушитель?» — «В багажнике, прикрыт, чтобы от жары не взорвался!» — «Да знаете, у нас был случай, пока водитель копался в багажнике, доставая огнетушитель, его машина сгорела!» Вывод ясен? А где хранить — не ясно. В одной инструкции я прочитал: «В установленном заводом-изготовителем месте». А мой совет: в удобном вам месте, где его можно быстро найти.

Медицинскую аптечку, особенно если далеко от дома едете, обязательно возьмите с собой. Проверьте лекарства в ней. Есть специальные требования к автомобильным аптечкам. Много чего в них положено. Но необходимые вам лекарства, жгут, пипетка, бинт, йод, бактерицидная повязка и лейкопластырь должны быть обязательно.

Знак аварийной остановки должен быть у вас — он иногда применяется — лучше всего из светоотражающих элементов. В импортных автомобилях есть специальное место для их хранения: в крышке багажника с внутренней стороны, и не мешает открывать и закрывать багажник, и ваш автомобиль виден издалека даже ночью. Маленький штрих, но он полезный. Можете и вы прикрепить знак аварийной остановки к крыше багажника с внутренней стороны.

2.3.10. Колеса с увеличенным диаметром и шириной повышают устойчивость, а легкое колесо делает плавным ход

Основным элементом подвески, который влияет на комфортность автомобиля, является его колесо. Теория автомобиля гласит: чем легче элементы подвески, воспринимающие неровности, тем мягче по ним движется автомобиль. Легкое прочное колесо лучше отслеживает и воспринимает неровности дороги, разгружает работу амортизаторов и пружин, увеличивает срок их службы.

Еще одно главное преимущество легкого, но, конечно, прочного колеса — его легче можно разогнать и быстрее затормозить. И конструкторы разработали и продолжают работать над колесом прочным, легким, с отличным дизайном, но и — что не менее важно — не очень дорогим. В настоящее время изготавливают коле-

са литые из алюминиевых сплавов с хорошим дизайном и обеспечивающие плавное движение автомобиля, они дороже металлических, установленных на автомобиле. Кованые колеса способны удовлетворить спортсменов, они выдерживают большие нагрузки, ну а те, кто способен за комфорт платить большие деньги, могут установить на своем автомобиле самые лучшие.

Колесо состоит из диска и обода. На штатных колесах они свариваются между собой, а на литых и кованых льются и куются вместе.

На отечественных легковых автомобилях стоят колеса с овальными отверстиями. По внешнему виду они отличаются друг от друга количеством и формой отверстий. Они имеют разные размеры и конструкцию, поэтому не взаимозаменяемы с другими колесами. Монтажный диаметр колеса — расстояние между плоскостями, на которые опирается шина, может быть равен 13, 14 и 15 дюймам. Водителю желательно знать — колесо у него камерное или бескамерное. Они отличаются выступом на плоской поверхности колеса.

2.3.11. Шины для лета и зимы обеспечат безопасность в любое время года

Каждый водитель должен знать размер обуви своего «друга». Рассмотрим, что означает размер 175/70 R13. Мы знаем, что обозначают цифры 14 и 13, а буква R обозначает монтажный диаметр. Цифры 175, 185 и 195 указывают ширину профиля шины в миллиметрах, а цифры 70 и 65 указывают высоту профиля шины, ее боковой части. 65, 60 и 50 — низкопрофильная шина, а бывают еще высокопрофильные, у которых высота профиля 82. Ставить колесо обязательно со своей шиной, но можно с

индексом 2112 вместо 2110, а вот обратную замену делать нельзя.

Низкопрофильная шина 65 мм отличается от стандартной (70 мм) следующими свойствами:

- при качении тратит меньше энергии на свою деформацию, значит, она экономичней;
- меньше смещается в осевом направлении, значит, на поворотах лучше держит дорогу и управляется лучше;
- но эта шина очень чувствительна к неровностям дороги, подвеска вибрирует на каждой камушке или ямке, больше подвержена юзу — эта шина для хороших дорог.

Тюнинговая фирма «Протэк» вашему автомобилю может предложить «обувь» с размером 195/50 R15.

Внешне они отличаются мало. Размер прямоугольных блоков протектора шины у R13 больше, чем у R14. И на шине R14 есть отверстия для шипов. По весу R14 больше, а мы уже знаем, что вес колеса влияет на плавность хода, но управляемость автомобиля лучше с 14-дюймовыми колесами, он лучше реагирует на изменение вращения рулевого колеса и лучше держит дорогу на поворотах, но при этом скорость меньше, расход бензина больше, и т. д. Рекомендации таковы: если у вашего «друга» штатная обувь, то с другого автомобиля штатную обувь лучше не ставить. Но в настоящее время многие фирмы выпускают большое количество различных шин, с разной задачей для автомобиля.

В Правилах дорожного движения есть выражения, которые касаются шин, и водитель значение их должен знать: «Остаточная глубина рисунка протектора»; «Шины по размеру не соответствуют данному типу автомобиля»; «Шины с разным рисунком протектора или разным кордом». Эти выражения можно встретить при выборе шины.

О размерах шин для автомобилей уже говорилось, но правила запрещают эксплуатацию шин, если они не соответствуют данному типу автомобиля, т. е. шины необходимо подбирать только по размеру, чтобы не было неприятностей при встрече с сотрудниками ГИБДД.

Шина состоит из протектора, каркаса (корда) и бортовой части. Протектор — это верхняя часть шины с определенным рисунком. Протектор взаимодействует непосредственно с дорогой. Протектор мягкий и в зоне контакта с дорогой он деформируется и влияет на неровности дороги, как бы цепляется за дорогу с помощью своих выступающих блоков. Чем больше таких блоков одновременно находятся в контакте с дорогой, тем труднее протектор заставить скользить, тем выше сила трения с дорогой, тем меньше тормозной путь и выше безопасность. Водители говорят: «Шина хорошо держится за дорогу».

Прорези или борозды на протекторе в основном предназначены для хорошего отвода из-под протектора шины воды, снега, грязи и воздуха из поверхности контакта шины с дорогой, это уменьшает возможность аквапланирования, всплытия автомобиля над поверхностью мокрой дороги. Они значительно улучшают управление автомобилем на скользкой дороге. Если ехать за автомобилем во время дождя, то на определенном расстоянии за колесом остается сухой след на дороге. Это работает рисунок протектора, благодаря прорезям он соприкасается с сухой поверхностью дороги. Поэтому правила требуют, чтобы остаточная глубина рисунка протектора была у легкового автомобиля не менее 1,6 мм, иначе надо обязательно менять шину.

Рисунок протектора влияет и на другие эксплуатационные характеристики. Тонкие прорези создают хорошее сцепление с дорогой, покрытой снегом. Правильное рас-

пределение прорезей способствует равномерному износу протектора. Различие размеров выступающих блоков снижает уровень шума, крайние блоки обеспечивают надежное сцепление с дорогой во время изменения направления движения.

Но тонкие прорези не могут отвести из зоны контакта слой грязи на грунтовой дороге. Протектор забивается грязью, и шина превращается в гладкий каток.

Универсальный рисунок протектора имеет прорези шире, и такая шина может использоваться как на асфальтовых дорогах, так и на грунтовых.

Зимние шины имеют крупные блоки и широкие прорези. Они хороши не только для хорошо укатанных снежных дорог, но и для бездорожья.

Протекторы могут иметь направленный рисунок (елочка). Они хорошо очищаются от снега и грязи и надо их ставить строго по стрелке, которая наносится на боковину шины.

Другим элементом шины является корд. Он воспринимает внутреннее давление воздуха и внешние нагрузки. На корд во время изготовления заливают специально приготовленную массу, и самым большим секретом каждой фирмы является состав этой массы и технология ее приготовления. Например, включение в состав смеси натурального каучука позволяет шине сохранять свою мягкость, а соответственно, и сцепление с дорогой.

Корды бывают: хлопчатобумажные, вязкие или металлические. Они обеспечивают плавность хода и комфортность. Повышают устойчивость автомобиля при перевозке тяжелых грузов, особенно по плохим дорогам, щебеночным с большим количеством выбоин, бугров, т. е. по нашим отечественным дорогам, в основном вдали от крупных городов.

Металлокорд собирается из очень тонкой металлической проволоки. Он повышает долговечность при эксплуатации на хороших дорогах, и главное — снижает сопротивление качения. У такой шины на боковине написано «Steel».

Если нити или проволоку корда собрать так, что в пересечении будет квадрат, когда они пересекаются под прямым углом, то такая шина называется радиальной. На боковине написано «Radial».

Если нити или проволоку корда собрать так, что в пересечении будет ромб, когда они пересекаются под определенным углом, то такая шина называется диагональной.

Диагональная и радиальная шины взаимодействуют с дорогой по-разному, чтобы уменьшить вероятность заноса при торможении и на поворотах. В правилах записано: «Шины с разным рисунком протектора и разным кордом на одну ось ставить запрещено». Значит, у вашего «друга» на одной оси справа и слева должны быть одинаковые шины. Радиальная шина равномерно распределяет давление в зоне контакта, следовательно, сцепление с дорогой лучше, особенно на скользкой дороге, уменьшается тормозной путь. Но радиальные шины нежные, они боятся проколов и каменистых дорог. Для «тяжелых» дорог они хуже.

Шины бывают зимние и летние. Зимние шины имеют тонкие прорезы на протекторе посередине, широкие и глубокие по «бокам». Кроме того, практически на любой шине перед зимой можно устанавливать шипы. Шина с шипами значительно увеличивает сцепление с дорогой, автомобиль легче управляется и реже подвергается заносу.

Зимняя шина должна быть мягкой, чтобы цепляться за неровности дороги в мороз, но достаточно жесткой, чтобы «держаться» дорогу. Ее блоки нарезаны на специаль-

ные ламели, которые увеличивают сцепление с дорогой на снегу и льду, но это ухудшает управляемость. Зимние шины фирмы «Гудвир», «Ультра Грин 500» решают хорошо задачу сцепления с дорогой и хорошую управляемость.

Рекомендации: если на вашем автомобиле установлены шипованные шины, то прикрепите на заднее стекло опознавательный знак «шипованные шины». К вашему автомобилю будет повышенное внимание всех участников дорожного движения. И вы окажетесь в более выгодном положении. Но самая главная рекомендация — практически любая шина становится беспомощной на обледенелой дороге. Сохраняйте благоразумие, будьте все время начеку, а в гололед надо быть предельно внимательным. Помните, не шина виновата в заносе автомобиля, а водитель. Зимние шины лучше «держат» дорогу, но они и дороже. За комфорт надо платить.

Летние шины имеют большое количество прорезей разных размеров. Имеется и разный рисунок у блоков. Летняя шина, как правило, имеет узкий протектор. Рекомендация: если есть возможность иметь летние и зимние шины, особенно в районах, где осень-зима и весна-лето делят год пополам, то у вас должны быть летние и зимние шины. Ваш «друг» будет иметь отличные тормозные свойства, высокий уровень комфорта и экономичность топлива в любое время года.

Шины бывают камерные и бескамерные. В бескамерной шине есть внутри покрытие специальным материалом, выполняющим роль шины. На бескамерной шине сбоку написано «Tubeless». Бескамерная шина очень удобна, хорошо держит давление, дешевле, на качение тратит меньше энергии, следовательно, возрастает скорость и снижается расход бензина. Но она боится плохих дорог. Поэтому для наших дорог камерные шины надежнее.

2.3.12. Давление в шине, отбалансированные колеса — это не только безопасность и комфорт, но и экономия бензина

Некоторые водители считают, что давление в шинах зимой надо держать меньшее, а летом большее. Если бы это было так, в инструкции так бы и написали.

Теория и практика говорят следующее. Уменьшение давления в шинах зимой увеличивает тормозной путь, а летом — слегка уменьшает его, В любое время года ухудшается управляемость, увеличивается время разгона, уменьшается выбег, увеличивается расход бензина. Если шина не докачана на 10 %, срок службы ее уменьшается на 20 %.

Увеличение давления зимой ухудшает устойчивость автомобиля, в любое время года шина становится жесткой, комфортабельность ухудшается, раньше наступает занос при боковом скольжении. Если увеличить давление в шине на 10 %, срок службы уменьшится на 10 %.

Вывод: давление в шинах надо держать согласно требованиям инструкции завода изготовителя, И если вы знаете, что давление в шинах вашего автомобиля убывает, а на глаз это трудно определить, то лучше держать его слегка увеличенным, чем ждать, пока оно слегка уменьшится.

Немалое значение имеет и то, что недокачанная шина в большей степени увеличивает расход бензина, а при перекачанной шине расход бензина увеличивается в меньшей степени.

При движении автомобиля по ровной асфальтированной дороге вы чувствуете, что рулевое колесо держатся

ется с постоянной частотой. Причин много, рассмотрим основные:

— динамический дисбаланс, когда в колесе с диском, ободом, шиной и камерой неравномерно распределены материалы частей по поверхности. При вращении колеса тяжелое место центробежную силу, которая пытается опрокинуть вращающееся колесо;

— статический дисбаланс, когда тяжелое место в колесе пытается занять нижнее положение. Метка на колесе при свободном вращении останавливается на одном и том же месте;

— колесо со всеми своими элементами не представляет собой геометрически правильную окружность, при этом наблюдается радиальное или боковое биение колеса.

Конструкторы пытаются свести к минимуму дефекты элементов колес, которые вызывают эти причины. Во время сборки нового автомобиля на конвейер поступают уже проверенные отбалансированные колеса. Но во время эксплуатации автомобиля, особенно после преодоления им бугров, бордюрных камней и т. д., эти явления все больше дают о себе знать.

Балансировка важна. Отбалансированное колесо — это увеличение срока службы подвески, безопасность, комфорт, ускоряемость и экономия бензина.

Вывод: Если у вас есть деньги, приобретайте хорошие диски и импортные шины. Ваш «друг» будет отлично «держаться» дороге, скорость и управляемость. Если нет лишних денег, подвеска требует бережного отношения к «другу». «Чем больше скорость, тем меньше ям» — не для нашей дешевой отечественной шины. Ямам надо кланяться, въезжать в них аккуратно. Камни, бутылки, железки — объезжайте! «Друг» вашу любезность оценит, и долго будет служить вам.

2.4. Укладка вещей в багажник

На первый взгляд кажется, что уложить вещи в багажнике очень просто. Достаточно только расположить их так, чтобы они уместились. На самом деле существует определенное правило размещения вещей в багажнике.

Данное правило требует равномерного распределения веса багажа с тем, чтобы при движении сохранялась устойчивость автомобиля. Вес груза необходимо равномерно размещать не только по сторонам багажника, но и по отношению к передней и задней частям автомобиля. При размещении всего веса перевозимого груза в задней части автомобиля меняется угол увода передних и задних колес, что является для водителя весьма неблагоприятным, а в отдельных случаях — и небезопасным. То же самое происходит при перегрузке передней части автомобиля и недогрузке его задней части.

Необходимо всегда помнить о том, что легковой автомобиль не предназначен для перевозки грузов, а только — багажа пассажиров. Не рекомендуется плотно загружать багажник тяжелыми чемоданами или другими тяжелыми предметами. При перевозке более тяжелого груза часть его следует разместить в багажнике, а часть внутри автомобиля, расположив равномерно по всей его площади.

При неправильном размещении груза в автомобиле или его перегрузке в некоторых ситуациях, например на резком повороте, автомобиль может потерять управляемость.

Не менее важным является закрепление груза. Вещи, перевозимые в автомобиле незакрепленными, во время движения могут перемещаться, что в определенных си-

туациях может угрожать безопасности движения. В частности, это относится к тяжелым предметам, свободно уложенным в багажнике, при перевозке которых водитель испытывает определенные трудности.

2.5. Одежда водителя должна облегчать управление автомобилем

Для удобства поездки водитель должен одеваться таким образом, чтобы одежда не стесняла его в течение долгих часов управления автомобилем. В первую очередь это касается обуви, которая должна быть мягкой и удобной, но на жесткой подошве. При вождении автомобиля рекомендуется обуваться в мягкие туфли на резиновой или пластмассовой подошве. Очень неудобна кожаная, плотно облегающая ногу обувь и имеющая высокие каблуки.

Одежда должна быть мягкой и по возможности воздухопроницаемой, чтобы водитель не потел и не мерз. Поэтому не рекомендуется использовать одежду из кожи или пластика, которую обычно надевают мотоциклисты.

Головной убор, если водитель вообще его носит, не должен давить на голову. Очень удобны для водителя береты, которые придерживают волосы и хорошо пропускают воздух. Во время поездок при ярком солнце рекомендуется использовать козырьки, сильно выдвинутые вперед. Эти козырьки могут составлять одно целое с головным убором или же надеваться отдельно на эластичном ремешке.

При длительных поездках водитель может пользоваться перчатками. Перчатки должны быть кожаными, очень

тонкими и воздухопроницаемыми и иметь вырезы со стороны ладони. Они предохраняют ладони водителя от потения при длительном держании рулевого колеса. В зимнее время следует использовать теплые перчатки и обувь. При замерзании рук и ног водитель неуверенно ведет автомобиль.

Очень важно, чтобы спина у водителя при управлении автомобилем не потела. С этой точки зрения наиболее неблагоприятными являются чехлы для сидений из искусственной кожи. Красивые на вид, они не пропускают воздух и поэтому очень вредны для водителя. После непродолжительной поездки с такими чехлами, особенно в зимнее время, спина водителя становится совершенно мокрой. Поэтому чехлы для сидений рекомендуется изготавливать из плотной ткани, лучше всего из хлопчатобумажной или парусиновой. Такие чехлы, хотя и выглядят менее красиво, гораздо удобнее, хорошо пропускают воздух и предохраняют спину водителя от потения.

2.6. Осмотр автомобиля перед выездом

Перед выездом следует:

- произвести внешний осмотр автомобиля, обойти его со всех сторон;
- поднять капот и визуально убедиться в наличии: охлаждающей жидкости в расширительном бачке, жидкости в бачке омывателя, тормозной жидкости в бачке главного тормозного цилиндра (она всегда должна быть на одном уровне), уровне электролита в аккумуляторе и уровне масла по мерной метке. При необходимости долейте эти жидкости;

— после длительной стоянки необходимо закачать топливо в поплавковую камеру карбюратора рычагом ручной подкачки на бензонасосе;

— проверить давление в шинах шинным манометром, хотя бы один раз в неделю, практика сама подскажет, как часто это необходимо делать.

Норма давления в шинах есть в инструкции по эксплуатации вашего автомобиля. Остаточная глубина рисунка протектора шины у легкового автомобиля должна быть не менее 1,6 мм;

— убедиться в исправности приборов освещения и сигнализации путем их включения при неработающем двигателе, включенном зажигании и центральном переключателе света.

Следует обратить особое внимание на наличие света стоп-сигналов, указателей поворотов и сигналов движения задним ходом;

— проверить комплектность автомобиля, обязательно иметь аптечку, огнетушитель, знак аварийной остановки, запасное колесо, домкрат, насос (лучше электрический), молоток, манометр, отвертку, монтировку и несколько разных ключей.

Желательно иметь ремень вентилятора (при электрическом приводе не надо), ремень генератора, камеру колеса, свечи зажигания, лампочки приборов освещения, буксиры (разборные);

— при открывании дверцы кабины убедиться, что она не задевает предметы и никому не мешает, а сев в машину, нужно закрыть ее.

Дверцу своего автомобиля нужно всегда держать закрытой, а если есть необходимость начинать движение с открытой дверцей, то нужно быть очень внимательным.

Помните. Никогда не следует блокировать дверцы изнутри, если мы находимся в автомобиле. Дверцы изнутри блокируются с тем, чтобы их не могли открыть лица, находящиеся вне автомобиля, когда он стоит на стоянке без надзора. В отдельных случаях блокировка изнутри может даже привести к гибели. Например, в случае аварии или пожара из автомобиля нельзя будет извлечь пострадавшего, так как никто не сможет открыть дверцы снаружи. Поэтому перед выездом следует снять с предохранителя передние дверцы, если в автомобиле находятся два человека, или все, если на заднем сиденье также будет находиться пассажир;

- убедиться в полной исправности тормозов путем нажатия на педаль тормоза;

- в начале движения проверить исправность рулевого управления путем вращения рулевого колеса влево и вправо — рулевое колесо должно вращаться легко, и дополнительных стуков и толчков в руки не должно быть.

2.7. Посадка и регулировка положения сиденья водителя улучшают обзорность и снижают усталость

Для правильной посадки в легковом автомобиле надо:

- правой рукой открыть дверцу;
- левую ногу поставить параллельно корпусу автомобиля и тяжесть тела перенести на нее;
- левой рукой опереться на проем открытого окна двери или на внутреннюю ручку дверцы;
- правую ногу как можно правее поставить под рулевое колесо;

- занять место на сиденье;
- левой рукой плотно закрыть дверцу.

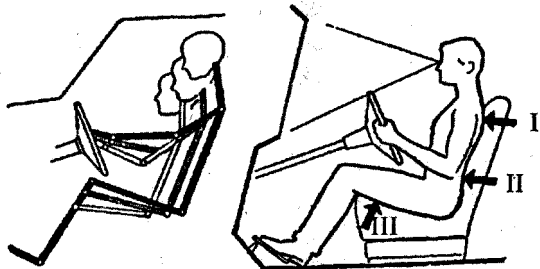
Замечание. Некоторые водители, и особенно женщины, садятся в легковой автомобиль головой вперед, правой рукой опираются о спинку сиденья, а левой о верхнюю часть рулевого колеса. При этом голова часто ударяется о внутреннее зеркало заднего вида. Это не слишком удобно.

Правильная посадка водителя в кабине обеспечивает наименьшую усталость, удобство пользования органами управления, приборами и хорошую видимость. Сев в автомобиль, нужно удобно разместиться, сиденье отрегулировать так, чтобы ноги можно было свободно поставить на педали, опереться на спинку, руки на рулевом колесе должны быть слегка согнуты в локтях.

Регулировка положения сиденья должна обеспечить:

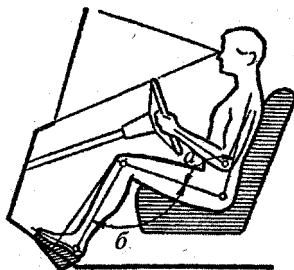
- удобное положение рук, когда они лежат на верхней части рулевого колеса;
- положение спинки сиденья, при котором она не мешает вращению руками рулевого колеса;
- отличную обзорность поверх рулевого колеса с учетом наклона капота двигательного отсека;
- возможность свободного прохода ног при посадке и высадке;
- свободный без нарушений ход ног при работе педалями газа, тормоза и сцепления;
- регулирование угла наклона рулевой колонки с таким расположением рулевого колеса, при котором оно не мешает посадке и управлению;
- такие зоны расположения приборов сигнализации, контроля и органов управления ими, при которых их хорошо видно, легко включать и выключать.

Подгонка сиденья и спинки по фигуре заключается в том, что, пользуясь регулировочными рукоятками, сиденье перемещают вперед-назад с одновременной установ-

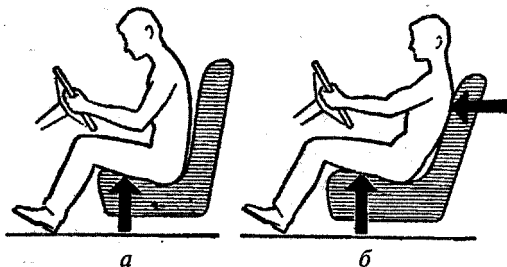


Удобное размещение водителя в кабине в зависимости от его роста

Правильное положение водителя определяется тремя точками опоры (I — спина; II — поясница; III — ноги), а также направленностью внимания на дорогу



Основные углы, определяющие правильное положение водителя за рулем автомобиля: *a* — угол корпуса ($85-95^\circ$); *б* — угол наклона ног в коленном сгибе ($120-130^\circ$)



Неправильные положения водителя: *a* — с наклоном вперед — одна точка опоры (ноги); *б* — с наклоном назад — две точки опоры (спина, ноги)

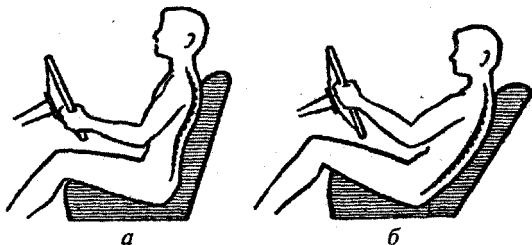


Рис. 1. Посадка водителя:
а — правильное; б — неправильное

кой наклона спинки. Наклон спинки позволяет распределить вес тела на сиденье и спинку, расслабить в наибольшей степени мышцы ребер, обеспечить удобное сгибание ног в колене.

После регулировки сиденья сделайте такую тренировку: не держась за руль, оторвите ноги от педалей, если вы сохраните равновесие в таком положении, значит, все в порядке, если вас тянет вперед, спинку придется отклонить назад.

На рис. 1 показана правильная и неправильная посадка водителя на рабочем месте при управлении автомобилем.

Удобство посадки проверяется также включением третьей передачи. Если спина не оторвалась от сиденья, то все в порядке. Ноги должны нажимать на педали до пола, оставаясь в полусогнутом положении.

Если вскоре после начала движения вы начали ерзать на сиденье, менять положение тела, то сиденье и спинка отрегулированы неправильно.

2.8. Регулировка ремня безопасности, зеркала заднего вида обезопасит движение

Поездка на автомобиле всегда таит в себе опасность аварии и представляет собой особую степень риска. При этом авария может произойти не по вине самого водителя, а по вине других участников движения или вследствие неблагоприятных погодных условий.

Например, автомобиль, движущийся со скоростью 40 км/ч, не может физически остановиться на расстоянии менее 10 м, а пассажиры и водитель продолжают движение, несколько съезжают с сиденья и могут удариться о рулевую колонку или переднее стекло, причем наиболее опасным считается место рядом с водителем. Пассажир не подготовлен к резкому торможению, а водитель, упираясь в тормоза, готовится к торможению.

При наезде автомобиля с этой скоростью на неподвижное препятствие сидящие в автомобиле выбрасываются вперед с силой, превышающей их собственный вес в 12 раз, а если скорость будет больше, естественно, и сила будет больше.

Для предупреждения последствий таких ударов в машине применяют ремни безопасности. Они предохраняют пассажира от удара о переднюю стену кузова, а водителя — от удара о рулевое колесо.

Ремни безопасности должны соответствовать специальным требованиям. При ударе ремень должен растягиваться на определенную длину, увеличивая, таким образом, тормозной путь водителей и пассажиров.

Статистика ДТП свидетельствует, что с пристегнутыми ремнями у вас в 2—3 раза больше шансов сохранить жизнь при столкновении и в 5 раз — при опрокидывании.

Конечно, и ремни могут не помочь, если скорость будет больше 100 км/ч или ремень неправильно отрегулирован.

Автомобили могут комплектоваться двумя типами ремней — инерционными или катушечными. В первом случае ремень не регулируется. Во втором случае регулируется. Ремень безопасности должен быть не только приведен в рабочее положение, но и отрегулирован.

Ремень приводится в рабочее положение левой рукой (рис. 2) путем вытягивания из гнезда и передачи в правую руку специального язычка 1 на ремне. Язычок свободно перемещается по ремню, для того чтобы отрегулировать необходимую длину для вашего роста и объема. Язычок вставляется в специальный замок 3 с правой стороны у сиденья водителя и с левой стороны у сиденья пассажира. Зашелка должна зафиксировать положение ремня. Данный ремень прижимает одновременно бедра к сиденью, а грудь и плечи к спинке сиденья. Путем нажатия на кнопку 2 замка ремень автоматически освобождается.

Ремень должен быть отрегулирован так, чтобы, приняв правильную позу, водитель чувствовал тугое приле-

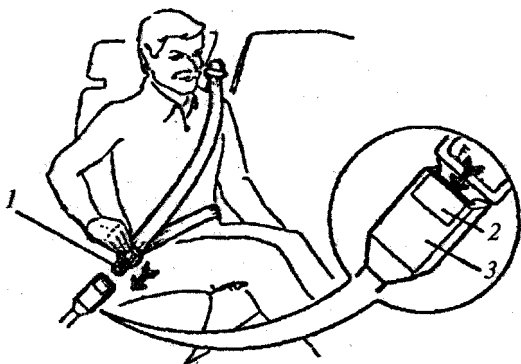


Рис. 2. Ремень безопасности:
/ — язычок; 2 — кнопка; 3 — замок

гание ремня, при этом ладонь правой руки водителя и левой руки пассажира на уровне груди должна проходить под пристегнутый ремень с натягом.

Отрегулировав ремни, необходимо проверить, насколько удобно пользоваться переключателями на приборном щитке и рычагом коробки передач. Стесняет движения? Потерпите немножко. Вы привыкнете и даже не будете замечать ремня.

Ремень безопасности необходим не только для водителя и пассажира, сидящего рядом с ним, но и для пассажиров, сидящих на задних сиденьях. Однако эти ремни запрещается применять для детей в возрасте до 12 лет. У детей голова относительно тяжелая, а шейные позвонки слабые. Поэтому при использовании данных ремней во время удара голова ребенка выбрасывается вперед и происходит перелом позвоночника, так что детей до 12 лет можно перевозить на переднем сиденье только в специальных сиденьях.

Подголовник предназначен для предотвращения травмы позвоночника при внезапном и резком ударе сзади. Даже при незначительном ударе сзади водитель чувствует боль в области шейных позвонков. А происходит это потому, что подголовник не был отрегулирован после покупки автомобиля, и еще хуже, если он был вообще снят. Подголовник может регулироваться как в вертикальном положении, так и путем наклона. Подголовник должен занять такое положение, чтобы его жесткая часть находилась на уровне глаз и располагалась настолько близко к затылку, насколько это возможно и удобно. Правильно отрегулированный подголовник может спасти вам жизнь.

Нужно правильно отрегулировать *зеркала заднего вида*. Зеркала заднего вида в значительной степени способствуют повышению безопасности движения и совершенно

необходимы в условиях современного интенсивного движения.

В автомобиле обязательно должно быть зеркало заднего вида внутри кабины, через которое водитель видит дорогу позади автомобиля, и одно или два внешних зеркала, через которые водитель видит дорогу с левой и правой стороны от автомобиля. Внутреннее зеркало регулируется путем вращения самого корпуса зеркала. Внешние зеркала регулируются корпусом зеркала через открытое боковое окно или специальными рычагами на двери автомобиля внутри кабины. Автомобили повышенной комфортности оборудуют специальным переключателем, с помощью которого также можно отрегулировать положение внешних зеркал.

Зеркало должно быть установлено так, чтобы водитель, не поворачивая головы, мог видеть пространство за автомобилем. При регулировании зеркало нужно держать таким образом, чтобы не касаться его поверхности, иначе на ней останутся следы пальцев, а они искажают и смазывают изображение, а также отвлекают ваше внимание от дороги. Внутреннее зеркало плоское, а потому не искажает изображение сзади. Некоторые водители устанавливают выпуклые зеркала, они уменьшают изображение, такие зеркала не следует использовать, так как они искажают картинку дороги и меняют пропорции размеров видимых в них предметов, это затрудняет определение расстояния до автомобилей, а следовательно, и их скорость, но у них есть одно преимущество — они увеличивают обзор. Внутренние зеркала обычно имеют рычаг переключения, который позволяет переключать зеркало из обычного в противоослепляющее положение, это положение позволяет ночью избежать ослепления.

Внешние зеркала в основном бывают выпуклые. Самое главное при регулировке, чтобы зеркала охватывали

как можно больше поверхности дороги сбоку и сзади. Правильная установка двух зеркал показана на рис. 3.

Как ни крути зеркала, а «слепые зоны» все равно будут. Полностью доверять зеркалам нельзя, ведь в «слепой зоне» может оказаться любой участник дорожного движения. Поэтому при контроле за поверхностью дороги надо еще и головой работать.

При регулировке внутреннего зеркала с одним внешним зеркалом отрегулировать его надо так, чтобы в правом его углу было видно правое окно задней двери и большая часть заднего стекла. При двух внешних зеркалах — чтобы видно было полностью заднее стекло автомобиля. В левое внешнее зеркало в правом углу должно виднеться заднее левое крыло автомобиля.

Регулярное использование зеркал, контроль за реальной дорожной ситуацией вокруг автомобиля — необходимый элемент безопасного вождения автомобиля.

После того как отрегулировали положение зеркал, найдите «слепые зоны». Они находятся непосредственно позади и по обеим сторонам автомобиля. Достаточно

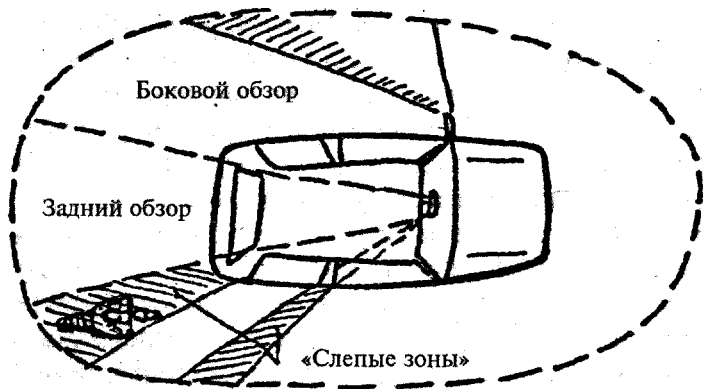


Рис. 3. Правильная установка зеркал

быстрого взгляда в эти зоны, чтобы убедиться в их безопасности. Это необходимо делать перед перестроением и перед выполнением маневров. Старайтесь угадывать «слепые зоны» в других автомобилях и не оставайтесь в них долго.

В зеркало заднего вида надо смотреть перед:

- началом движения;
- перестроением;
- поворотом направо, налево или разворотом;
- обгоном, опережением или объездом;
- движением задним ходом;
- остановкой и открытием дверей;
- торможением;
- приближением к опасному участку.

2,9. Пуск двигателя

Умелый пуск технически исправного двигателя не представляет трудностей. В то же время неправильные действия при подготовке к пуску приводят к напрасной трате времени и усложняют пуск. А запуск холодного двигателя — это искусство.

Последовательность операций при пуске двигателя зависит от его теплового состояния. Пуск холодного карбюраторного двигателя производится надежно при температуре воздуха до -15°C .

Перед пуском холодного двигателя необходимо проверить заторможенность автомобиля ручным тормозом; нейтральное положение рычага коробки передач.

Если двигатель находится в неработающем состоянии более двух суток, то необходимо заполнить бензином поплавковую камеру карбюратора путем нажатия на рычаг ручной подкачки топлива не менее 8—10 раз, а при

— на ночь аккумуляторную батарею ставить в теплое помещение;

— использовать в помощь основной батарее дополнительную, которая должна подключаться параллельно основной специальными шинами или проводами большого сечения с замками («прикуривателями»), они продаются и их желательно иметь;

— применять специальные зимние сорта масел и топлива;

— перед пуском двигателя нажать 2—3 раза на педаль газа;

— пуск произвести, соблюдая последовательность, как и при температуре -15°C .

При пуске холодного двигателя долго держать включенным сцепление не рекомендуется. На месте прогревать двигатель желательно до 40°C , а затем дальнейший прогрев осуществлять в движении с небольшой частотой вращения коленчатого вала.

При пуске теплого двигателя необходимо:

— ключ зажигания поставить в положение 1 замка зажигания, т. е. включить зажигание;

— кнопку привода воздушной заслонки карбюратора не вытягивать, она должна быть утоплена;

— ключ зажигания перевести в положение 2 замка зажигания (нажимное) — включается стартер;

— во время пуска двигателя плавно нажать на педаль газа и отпустить ее сразу, как только двигатель начнет работать.

При пуске горячего двигателя необходимо:

— кнопку управления воздушной заслонки не вытягивать, она должна быть утоплена;

— перед пуском двигателя нажать на педаль газа примерно на 1/3 хода;

— включить стартер;

— постепенно отпустить педаль газа, после того как двигатель станет устойчиво работать.

Для остановки горячего двигателя перед выключением зажигания рекомендуется поработать двигателю на холостых оборотах 40—60 с, после чего выключить зажигание.

При запуске прогретого двигателя нельзя допускать передержки стартера и включать его, когда двигатель тихо работает, следите, чтобы после пуска двигателя ключ вернулся из положения 2 в положение 1 замка зажигания. Умейте отличать, работает двигатель или нет, прислушайтесь к работе двигателя, постороннего звонкого шума не должно быть. При прогреве двигателя нужно поддерживать необходимую частоту вращения коленчатого вала путем нажатия на педаль газа, при этом кнопку двигателя воздушной заслонки утопить. Научитесь чувствовать частоту вращения коленчатого вала путем нажатия на педаль газа с разным усилием. Педали газа имеют свой «характер».

Даже опытные водители, прежде чем начать движение на другом автомобиле, проверяют, как двигатель набирает обороты в зависимости от нажатия на педаль газа. Начинающему водителю эту тренировку следует проводить перед каждым началом движения. Когда двигатель при нажатии на педаль газа устойчиво повышает частоту вращения коленчатого вала, без «провалов», прогрев можно заканчивать, при этом и система питания отрегулирована правильно, и можно начинать движение. Умелое использование педали газа, когда вы чувствуете изменение частоты вращения коленчатого вала от малейшего нажатия на нее, поможет вам плавно тронуться с места, бесшумно переключать передачи и плавно вести автомобиль.

2.10. Обогрев автомобиля

Все автомобили с закрытыми кузовами имеют устройства для обогрева. Обогрев происходит или за счет теплого воздуха, поступающего от двигателя, или при помощи нагревателя, через который проходит жидкость, охлаждающая двигатель. Для обогрева можно использовать также нагреватель, работающий на топливе и не связанный с механизмами автомобиля.

Среди водителей распространены два различных мнения относительно способа обогрева салона автомобиля. Одни водители считают, что в автомобиле следует поддерживать комнатную температуру при закрытых окнах и управлять автомобилем в легкой одежде. Другие утверждают, что при таком способе обогрева можно легко простудиться. Поэтому автомобиль следует обогревать умеренно, окна следует открывать, а одеваться нужно в теплую и даже меховую одежду. При данном способе обогрева исчезает неблагоприятная разница температур внутри и вне автомобиля.

Нельзя объективно определить, какой способ является более рациональным. Однако в любом случае преобладает мнение, что температура воздуха в автомобиле не должна падать ниже 10°C даже при открытых окнах. Каждый водитель сам выбирает наиболее подходящий для себя способ обогрева салона автомобиля.

Одно является бесспорным. В зимнее время необходимо также обогревать переднее стекло потоком теплого воздуха, направляемого изнутри автомобиля через продольные отверстия под стеклом. Обогрев стекла препятствует его обледенению и заиндевению, а кроме того,

устраняет запотевание стекла изнутри, улучшает обзорность.

В салоне современных автомобилей за работой отопителей следит система автоматического управления, которая размещается в салоне.

Эта система обеспечивает заданный водителем температурный режим. Водитель только направляет теплый воздух в нужном направлении.

При установке регулятора температуры в среднее положение более теплый воздух направляется к ногам, а прохладный — на лобовое стекло и верхнюю часть салона. Если регулятор поставить в положение максимальной температуры, теплый воздух будет поступать как в верхнюю часть салона, так и к ногам.

Система вентиляции салона имеет клапан, который позволяет сохранять теплый воздух в салоне дольше.

Блок управления температурой регулирует температуру воздуха в салоне через свой датчик, установленный в потолке, который сравнивает температуру в салоне с заданной водителем температурой. При необходимости ее изменения подается команда на микромоторедуктор, который регулирует поступление теплого воздуха или через радиатор, или минуя его, и в салоне поддерживается нужная температура независимо от режимов работы двигателя.

Рукоятка режима работы вентилятора обеспечивает в положении «А» — автоматическое включение вентиляторов, в положении 1 и 2 — принудительное включение вентиляторов с разной скоростью.



ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОГО УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ

3.1. Техника пользования органами управления

Органы управления на современных автомобилях имеют многофункциональное назначение. Использование каждого из них требует определенных навыков. Необходимо научиться пользоваться ими и запомнить функции каждого органа управления.

В ознакомлении с органами управления и приборами сигнализации соблюдают определенную систему.

Внимание. *Не выключайте зажигание и не вынимайте ключ из выключателя зажигания при движении автомобиля. При неработающем двигателе не создается разрежение, необходимое для работы вакуумного усилителя тормозов, и их эффективность уменьшается. А при вынутом ключе вал рулевого управления блокируется противотонным устройством, и автомобиль становится неуправляемым.*

Техника руления

Органы ручного управления включают в себя:

- рулевое колесо (руль);
- рычаг переключения передач.

Некоторые модели автомобилей имеют усилитель руля, который облегчает управление рулевым колесом.

Рулевое колесо служит для изменения направления движения автомобиля.

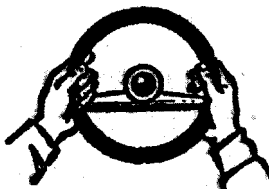


Рис. 4. Правильное положение рук на рулевом колесе

Условно разделите рулевое колесо на 12 ч, как циферблат. Зона действия левой руки должна быть между цифрами 8 и 10, а правой — между 2 и 4. Такое положение оптимально и обеспечивает надежное удержание рулевого колеса, точность и быстроту поворота (рис. 4).

При выполнении различных маневров *не следует*:

- делать перехваты в нижнем секторе рулевого колеса;
- допускать руление одной рукой, за исключением случаев, когда другой рукой вы переключаете передачу;
- отпускать рулевое колесо даже на очень короткое время.

Рулевое колесо держите без напряжения, но достаточно крепко, и помните, что даже небольшого усилия бывает достаточно для изменения траектории движения автомобиля.

Выравнивание движения автомобиля (рис. 5):

- исходное положение рук при движении автомобиля прямо (рис. 5, а);

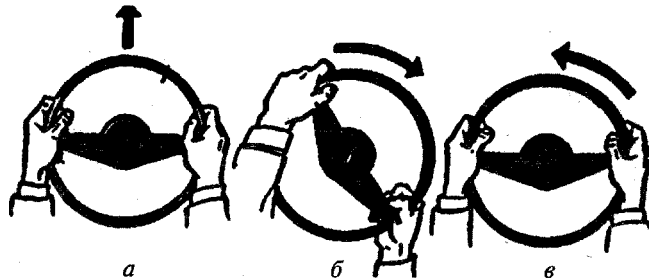


Рис. 5. Положение рук при выравнивании движения автомобиля

— небольшой поворот рулевого колеса (рис. 5, б);

— возвращение в исходное положение (рис. 5, в).

Поворот налево (рис. 6):

— левую руку переместите по ободу колеса к условной цифре 12, при этом правая остается в исходном положении и держит рулевое колесо (рис. 6, а);

— левой рукой поверните руль против часовой стрелки к цифре 6, правую руку одновременно переместите вниз по направлению, противоположному вращению руля (рис. 6, б);

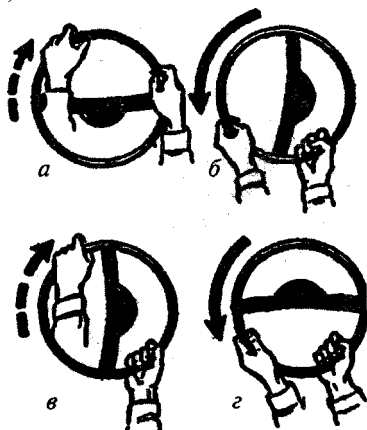


Рис. 6. Положение рук при выполнении поворота налево

— левую руку вновь переместите вверх по ободу колеса (рис. 6, в);

— при необходимости повторите цикл движений (рис. 6, г).

Поворот направо: выполняют аналогично левому повороту.

Скоростное маневрирование

В некоторых случаях, например, для ликвидации заноса автомобиля, при экстренном объезде препятствия применяют другую технику руления.

При правом повороте руки быстро переставляют перехватом на правой половине руля, обращая внимание на своевременный перехват рулевого колеса в точках, соответствующих 12—5 ч. На рис. 7 показано положение рук при скоростном правом повороте.

При левом повороте работают на левой половине руля.

Усилитель руля облегчает усилия водителя при вращении рулевого колеса, особенно при движении автомобиля на низких скоростях, крутых поворотах или при парковке.

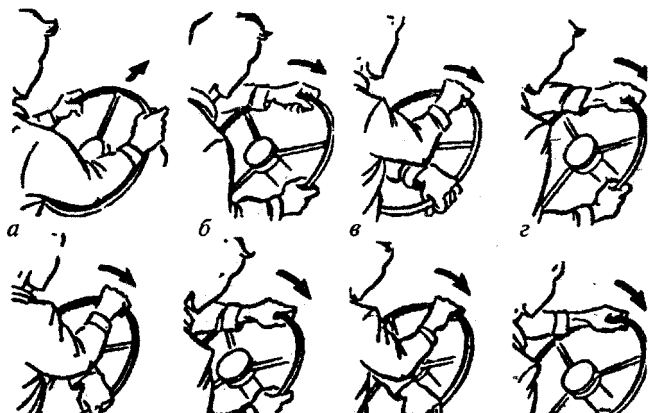


Рис. 7. Положение рук при скоростном правом повороте

Переключение передач

Схемы переключения передач различных автомобилей показаны на рис. 8, *a* и *б* — для четырехступенчатых коробок передач, *в* и *г* — для пятиступенчатых коробок передач.

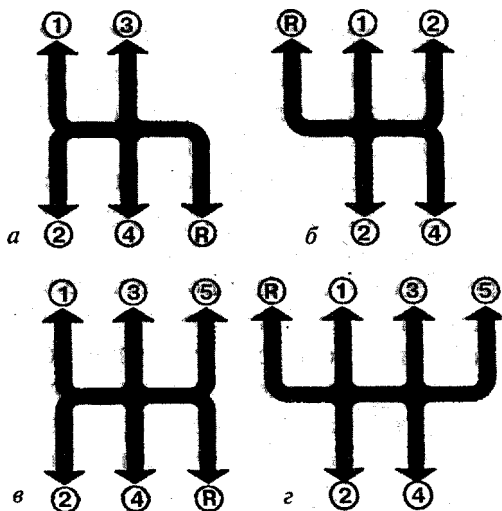


Рис. 8. Схемы переключения передач

С помощью рычага переключения передач водитель может дискретно передавать крутящий момент от двигателя к колесам автомобиля.

Первая передача — самая мощная, передает самый большой крутящий момент и применяется для трогания с места, преодоления трудных участков дороги, при движении с большим грузом в гору. Скорость на этой передаче до 40 км/ч.

Вторая, третья и четвертая передачи соответственно передают меньший крутящий момент. Частота вращения

коленчатого вала уменьшается, а скорость вращения колес увеличивается.

Вторая передача используется для разгона автомобиля и для движения его на скорости от 20 до 60 км/ч. Третья передача используется для разгона автомобиля и для движения его на скорости от 30 до 90 км/ч. Четвертая передача (прямая) создает меньший крутящий момент и имеет наибольший диапазон скоростей, от 40 км/ч до максимальной.

Пятая передача имеет пониженное передаточное число 0,7—0,8. Коленчатый вал вращается с меньшей скоростью, чем колеса. Это экономичная передача используется для прямых участков дороги, без больших нагрузок, так как она очень слабая.

Задняя передача тоже мощная и передает большой крутящий момент, имеет большое передаточное число. Она используется для движения задним ходом. Нейтральное положение рычага переключения передач выключает все передачи.

Полноприводные автомобили со всеми ведущими колесами имеют дополнительную раздаточную коробку с двумя рычагами. Первый рычаг включает раздаточную коробку, и автомобиль становится полноприводным, крутящий момент передается на задний и передний мосты. При выключенной раздаточной коробке автомобиль становится заднеприводным. Вторым рычагом включает пониженную передачу. Общее число передач в этом случае увеличивается вдва раза. Пониженные передачи используются в ненастную погоду и в условиях бездорожья.

Автоматическая коробка передач сама выбирает нужную передачу в соответствии со скоростью и нагрузкой на двигатель. По мере увеличения скорости она выбирает повышенную передачу, по мере понижения скорости движения — пониженную передачу. Пониженная переда-

ча автоматически включается и при увеличении нагрузки на двигатель.

Преимущества этой коробки следующие: отсутствует педаль сцепления; более удобна в управлении; уменьшаются физические и моральные нагрузки, особенно при интенсивном потоке в городских условиях; оставляет больше времени для наблюдения за дорогой, а следовательно, повышает безопасность автомобиля.

Недостатки автоматической коробки передач: большой расход топлива на 10—15 %; торможение двигателя менее эффективно; более сложное управление на дороге с малым коэффициентом сцепления и в трудных дорожных условиях.

Рычаг переключения передач на автоматической коробке передач имеет следующие положения (рис. 9):

P — (стоянка) механически блокируется коробка передач. Включается только на стоящем автомобиле;

R — задний ход включается нажатием на фиксатор;

N — нейтральная передача;

D — используется при движении, когда коробка автоматически переключает передачи;

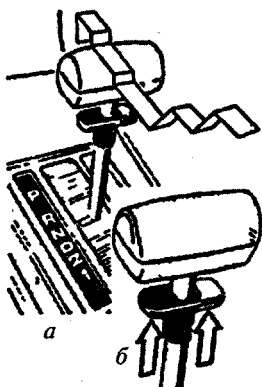
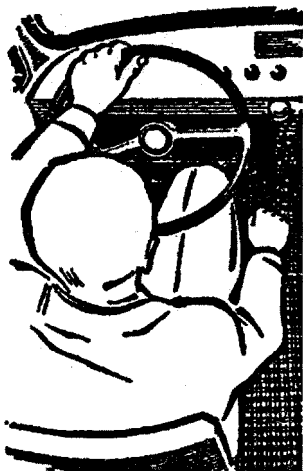


Рис. 9. Рычаг переключения передач

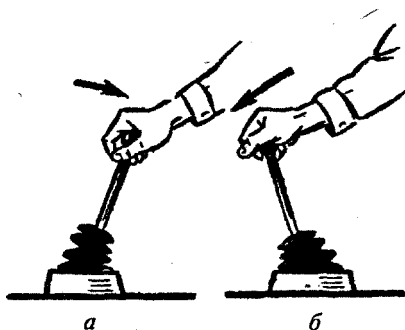
1 — первая передача, блокируются 2-я и 3-я передачи. Используется при торможении двигателем;

2 — вторая передача, блокируется 3-я передача. Используется при интенсивном разгоне. Для совершения уверенных обгонов применяется включение пониженной передачи при полном нажатии на педаль газа или на кнопку на рычаге. Эти две передачи используются в трудных дорожных условиях.

Запомнить схему переключения передач несложно, и со временем вы будете выполнять эти манипуляции автоматически, не глядя на рычаг. Важно сразу усвоить правильное положение рук (рис. 10): правая при переключении передач находится на рычаге, левая — на рулевом колесе.



Правильное положение
рук при переключении
передач



Положение правой руки на рычаге
переключения передач:

a — при движении руки к себе,
б — при движении руки от себя

Рис. 10. Положение рук при переключении передач

Стояночный тормоз (ручной) располагается обычно справа на полу за рычагом переключения передач. С его помощью автомобиль удерживается в неподвижном состоянии после остановки. Применять тормоз во время движения не рекомендуется, так как в этом случае могут заблокироваться задние колеса, что приведет к заносу автомобиля. Ручной тормоз включают правой рукой, держа большой палец на кнопке, а остальные пальцы — на рукоятке (рис. 11). Тормоз резко поднимают вверх до упора и отпускают кнопку. Чтобы выключить стояночный тормоз, слегка поднимите рычаг, нажмите кнопку и, не отпуская ее, опустите рычаг в исходное положение.

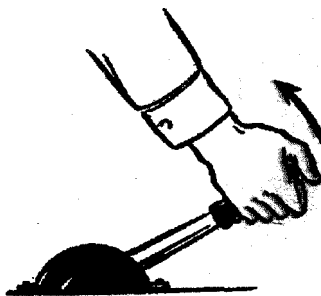


Рис. 11. Положение правой руки на стояночном тормозе

Не пренебрегайте ручным тормозом, даже если вам кажется, что вы припарковали автомобиль на совершенно ровном месте. Даже незначительный уклон, незаметный для глаз, может привести вашу машину в движение и создать аварийную обстановку на дороге.

Органы ножного управления

Правильная посадка водителя определяет и правильное положение стопы на педалях управления. Стопы можно условно разделить на три зоны (рис. 12.):

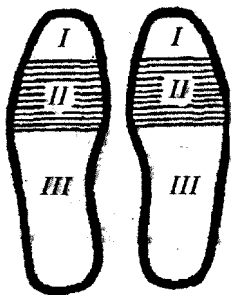


Рис. 12. Условное деление стопы на три зоны

I — передняя — гибкая и чувствительная, ею нажимают на педали сцепления и тормоза;

II — средняя — сильная и гибкая, ею нажимают на педали сцепления и тормоза;

III — самая сильная и чувствительная. Нажимать ею на педали неудобно, она обычно служит опорой для ноги.

Органы ножного управления включают в себя:

— педаль управления подачи топлива;

— педаль тормоза;

— педаль сцепления.

Педаль управления подачи топлива, или педаль газа — крайняя правая из трех педалей и нажимают ее передней частью правой ноги. Нажим должен быть плавным, силу давления на педаль вы сможете определить только на практике. Если при трогании с места двигатель глохнет, значит, вы недостаточно сильно нажали на педаль, если автомобиль «рванет» с места — необходимо ослабить давление.

Педаль тормоза располагается посередине органов ножного управления, нажимают на нее средней частью правой стопы. Движение ноги должно быть плавным, с постепенным усилением давления. Не следует резко и сильно жать на педаль, если только не возникнет опас-

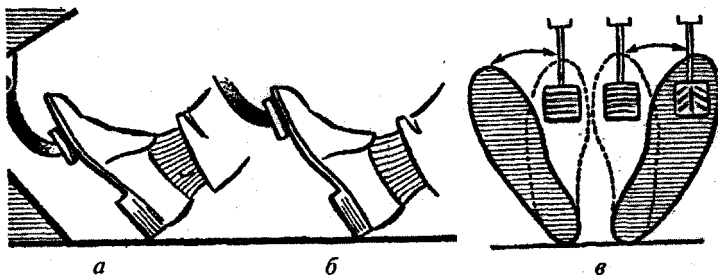


Рис. 13. Рабочее положение ступней на органах ножного управления: *а* — рабочее положение стопы на педали управления подачи топлива; *б* — рабочее положение стопы на педалях тормоза или сцепления; *в* — положение ступней на педалях ножного управления

ная ситуация, требующая внезапной остановки автомобиля.

Педал сцепления — крайняя левая педаль. Нажимают на нее средней частью левой ступни быстро и до отказа, отпускают плавно, с удержанием ее в конце рабочего хода. Если резко отпустить педаль — двигатель может заглохнуть. Удобное расположение стоп на педалях ножного управления показано на рис. 13, *в*.

3.2. Управление автомобилем при трогании с места

Учимся плавному троганию автомобиля с места и остановке его с соблюдением определенной последовательности, с соблюдением требований безопасности и правил дорожного движения. Всю последовательность, описанную ниже, обязательно нужно знать наизусть и сознательно ее соблюдать.

При движении автомобиль преодолевает ряд сил, которые создают сопротивление его движению. Основные

силы — это сила сопротивления качению колес, сила сопротивления воздуха, сила инерции и сила сопротивления подъему.

Движение автомобиля обеспечивается только тогда, когда сила сцепления колес с дорогой по величине равна силе тяги или больше ее. Если тяга окажется больше сил сцепления, то ведущие колеса будут буксовать. При трогании с места на ровном участке необходимо преодолевать только силу сопротивления качению колес и силу инерции. Перед тем как тронуться с места, вы должны:

- провести контрольный осмотр автомобиля;
- проверить нейтральное положение рычага коробки передач (в автомобилях с автоматической коробкой передач положение «Р» или «N»);
- выжать педаль сцепления (выработайте у себя эту привычку, она позволит вам избежать многих неприятностей);
- включить зажигание (при тренировке на неработающем двигателе только имитируйте этот пункт);
- произвести пуск двигателя (имитируйте и его прогрев по вышеописанной последовательности);
- внимательно осмотреть дорогу, на которую предполагаете выехать, через зеркала заднего вида, наружное и внутреннее, а поворотом головы влево и вправо проверить «слепую зону» сзади и с боков;
- включить указатель поворота, если уверены в безопасности.

Не следует включать указатель поворота, если есть рядом другие транспортные средства или пешеходы, которым вы обязаны уступить дорогу;

; • левой ногой до конца выжмите педаль сцепления и удерживайте ее в таком положении.

На педаль сцепления нужно нажимать резко, при этом выключается сцепление, разъединяется вращение колен-

чатого вала двигателя и первичного вала коробки передач;

- левой рукой удерживать рулевое колесо, а правой перевести рычаг переключения передач в положение включения первой или второй передачи (когда необходимо включать вторую передачу, рассмотрим ниже).

Замечание. Первая (вторая) передача сразу может не включаться, не надо пытаться силой ее втолкнуть, переведите рычаг переключения передач в нейтральное положение, отпустите педаль сцепления, снова выжмите педаль сцепления до конца и повторите включение первой (второй) передачи. При этом шестеренки коробки передач повернулись, и передача должна включиться легко;

- вновь внимательно осмотрите дорогу через зеркала и левое плечо, убедитесь в ее безопасности еще раз;

- если начать движение можно, то рычаг стояночного тормоза опустить вниз;

- правой ногой слегка нажать на педаль газа, почувствовать, как обороты коленчатого вала слегка возросли. Особенно хорошо это видно на тахометре, если он, конечно, есть;

- левой ногой медленно и мягко отпустить педаль сцепления, постепенно включить его и плавно передавать крутящий момент от коленчатого вала двигателя и через первую передачу КП к колесам, при этом частота вращения коленчатого вала от нагрузки начнет уменьшаться. Вы это можете услышать по шуму двигателя или увидеть по тахометру;

- удерживайте педаль сцепления в конце и слегка нажимайте на педаль газа, увеличивая частоту вращения коленчатого вала и силу тяги, которая начинает преодолевать силы сопротивления качения колес и силу инерции, автомобиль плавно начинает движение;

* после начала движения продолжать плавно отпустить педаль сцепления до конца, затем надо обязательно снять ногу с педали.

Педаль сцепления на первой передаче нужно отпустить плавно, придержать в конце, а затем плавно отпустить до конца.

На автомобиле с автоматической коробкой, после того как убедились в безопасности своего движения, правой ногой нажмите на педаль тормоза, правой рукой переведите рычаг переключения передач в положение «Д». Плавно отпустите педаль тормоза, и, когда автомобиль начнет движение, правую ногу перекиньте на педаль газа и нажимайте плавно на нее, коробка передач сама выберет нужную передачу.

При трогании начинающие водители допускают в основном две ошибки, которые приводят к сильному рывку или остановке двигателя. Причины 1-й ошибки: резкое отпускание педали сцепления и сильное нажатие на педаль газа (большие обороты коленчатого вала приводят к сильному рывку автомобиля, а на скользкой дороге и к пробуксовке колес). Устранение ошибки, если двигатель не заглох: резко выжать сцепление и убавить усилие на педаль газа — уменьшить обороты коленчатого вала. Повторите трогание.

Обратите внимание на более плавное отпускание педали сцепления и более плавное и меньшее нажатие на педаль газа. Причины 2-й ошибки: резкое отпускание педали сцепления и слабое нажатие на педаль газа — обороты коленчатого вала маленькие, Устранение ошибки: произвести повторный запуск двигателя. При этом еще раз обратите внимание на плавное отпускание педали сцепления и более сильное нажатие на педаль газа по сравнению с первой попыткой. При тренировке трогания

с работающим двигателем доведите эти навыки до автоматизма.

При согласованных действиях двумя педалями — сцепления и газа — нажатие и отпускание педали газа всегда должно немного опережать нажатие и отпускание педали сцепления.

Начав движение, вы должны стремиться перейти на высшую передачу, по возможности на более коротком отрезке времени. При переключении передачи во время движения педаль сцепления надо отпускать быстрее, чем при трогании с места, при этом вовремя надо увеличить частоту вращения коленчатого вала, нажимая на педаль газа. Если будете запаздывать с нажатием на нее, то автомобиль будет идти рывками. При отпуске педали сцепления рывок будет назад, а при нажатии на педаль газа — рывок вперед. Не разгоняйтесь слишком долго или резко на первой передаче — это вредит двигателю и сильная тяга может привести к пробуксовке колес. Разгон автомобиля до скорости, позволяющей двигаться на высшей передаче, выполняют последовательным применением передач в восходящем порядке и придерживаются такого порядка разгона при движении:

- на первой передаче нажмите на педаль газа и, прислушиваясь к работе двигателя, если есть тахометр, контролируйте рост количества оборотов коленчатого вала, а по спидометру — увеличение скорости до 15—20 км/ч;

- правую руку переводите на рычаг коробки передач;
- левой ногой выжимаете резко до конца педаль сцепления и плавно отпускаете педаль газа, ногу с педали газа не убираете;

- резким, но легким нажатием переводите рычаг переключения передач в нейтральное положение, слегка прижмите его влево и легким и резким движением переводите рычаг на вторую передачу;

— левой ногой быстрее, чем раньше, но не резко отпустите педаль сцепления с одновременным постепенным нажатием на педаль газа правой ногой;

— при движении на второй передаче нажмите на педаль газа и прислушайтесь к шуму работы двигателя, он возрастает; если есть тахометр, то по нему контролируйте рост количества оборотов коленчатого вала, а по спидометру — увеличение скорости до 30—35 км/ч;

— выжимаете резко до конца педаль сцепления и одновременно ослабляете плавно давление на педаль газа, ногу с педали газа не убираете;

— резким, но легким нажатием переводите рычаг коробки передач в нейтральное положение, слегка прижмите рычаг вправо, легким и резким движением переведите рычаг на третью передачу;

— быстрее, чем раньше, но не резко, отпустите педаль сцепления с одновременным нажатием на педаль газа.

Аналогично происходит переключение с третьей передачи на четвертую. Для приобретения навыков обучения надо переключиться на пониженную передачу последовательно в порядке убывания передач. Но по мере приобретения опыта надо научиться пропускать промежуточные передачи. Это даст вам больше времени, чтобы заранее сосредоточиться на дороге и на управлении автомобилем.

При переходе с высшей на низшую передачу надо придерживаться следующей последовательности:

— правую руку переведите на рычаг переключения передач;

— выжмите резко до конца педаль сцепления и одновременно, в зависимости от дорожных условий, легко нажмите на педаль газа, либо отпустите ее и легко нажмите на педаль тормоза;

— резким, но легким нажатием на рычаг переключения передач переведите его в нейтральное положение и

резким, но легким нажатием переведите его на низшую передачу;

— плавно отпустите педаль сцепления;

— продолжайте торможение или усильте нажатие на педаль газа в зависимости от дорожных условий.

Во время переключения передач надо внимательно продолжать наблюдать за дорогой; не переключать передачи поспешно, а легким движением всегда переходить на нейтральную передачу, а потом на нужную, но не задерживайтесь на нейтральной передаче; долго не держите ногу на выжатой педали сцепления; правую руку держите на рычаге переключения передач только во время переключения передачи, она нужна на рулевом колесе.

3.3. Движение по прямой передним ходом. Бесшумное переключение передач

Итак, научились плавно трогаться с места. Учимся переключать передачи в восходящем порядке. Первые тренировки в переключении передач в последовательности, как было описано ранее, делаете медленно. Внимательно прислушиваетесь к шуму работы двигателя. Он не должен быть громким, а если есть тахометр, то следите по тахометру за ростом числа оборотов, а по спидометру — за скоростью движения. Для переключения на вторую передачу эта скорость 15—20 км/ч, на третью — 30—35 км/ч, на четвертую — 45—50 км/ч. Это примерные скорости для плавного разгона на каждой передаче, автомобилю передается такое ускорение, чтобы на следующей передаче двигатель работал устойчиво.

Если при включении передачи слышите скрежет шестерен в коробке передач или хруст — значит, вы не до конца, не до упора нажали на педаль сцепления, не полностью его выключили. Такое происходит, если вы поспешно или небрежно переключаете передачи.

Разгон автомобиля после трогания с места до скорости, позволяющей двигаться на высшей передаче, выполняется последовательным переключением передач. Порядок переключения передач и действия водителя при этом мы рассмотрели раньше. Включение и выключение передач производятся при выжатой педали сцепления, но во время разгона нельзя держать ногу на педали сцепления, так как это приводит к частичному выключению сцепления. У водителей такое переключение называется «переключение с пробуксовкой сцепления». При этом интенсивность разгона уменьшается, и сцепление быстрее выходит из строя. Нельзя долго держать сцепление выключенным, левая нога долго держит педаль сцепления нажатой. Это ведет к повышенному износу деталей сцепления.

Положение рук во время разгона в основном на рулевом колесе. Левая рука в положении «10», готовая подстраховать правую руку, когда она переключает передачи, а после переключения передачи верните правую руку на рулевое колесо. Особенно это необходимо при начальном обучении. Когда вы научитесь легко управлять рулевым колесом одной рукой, для более интенсивного разгона правую руку можно держать на рычаге переключения передач до конца разгона.

При слишком сильном разгоне на пониженной передаче можно вызвать пробуксовку и занос автомобиля, быстрый износ деталей двигателя и большой расход топлива.

Для приобретения навыков переключения передач на пониженную передачу переключайтесь на нее в порядке

убывания передач. Не спешите с переключением передач, ваши действия должны быть плавными и уверенными. Вы должны твердо закрепить навыки езды по прямой, бесшумно вовремя переключать передачи в восходящем и нисходящем порядке, последовательно останавливать автомобиль, не пользуясь тормозами, быстрым переходом с высшей передачи на низшую. Затем задним ходом по прямой возвращаетесь в исходное положение. Эта тренировка должна проводиться не менее двух часов.

Переключение передач на низшую передачу можете применять:

— в потоке замедленного движения: включенная пониженная передача обеспечивает малую скорость движения;

— при движении на подъем, когда двигатель не в состоянии обеспечить необходимую силу тяги, необходимо заблаговременно перейти на пониженную передачу, не допуская остановки на подъеме;

— для плавной остановки автомобиля в запланированном месте без использования тормозов — торможение двигателем;

— для усиления эффективности торможения на спуске при комбинированном способе торможения;

— перед совершением обгона; если вам нужно резко увеличить скорость за маленький промежуток времени, то можно переключиться на пониженную передачу.

Во время движения на повышенной передаче с малой скоростью, при движении на подъем, предпочтительней пропускать промежуточные передачи и переходить на более низкую передачу, которая будет соответствовать данной скорости. Пропуск промежуточной передачи облегчит работу двигателя, позволит больше времени следить за дорогой и уменьшит время перехода на низшую передачу. Количество передач, которые можно пропускать,

зависит от дорожных условий, от мощности двигателя вашего автомобиля и возможностей вашей коробки передач.

Другим способом перехода на пониженную передачу является пропуск промежуточной передачи после торможения автомобиля до скорости, соответствующей переходу на первую передачу. Наиболее распространенным переходом на пониженную передачу является переход с пятой на третью передачу, с четвертой на вторую и с третьей на первую.

3.4. Торможение — это искусство, в котором скрыта цена жизни

Многие водители думают, что нет ничего проще, как тормозить. Для этого есть педаль и достаточно на нее нажать. На деле, чтобы уменьшить скорость, водитель располагает, помимо тормоза, замедляющим действием двигателя, при отпуске педали управления подачей топлива. В этом случае двигатель не только не толкает автомобиль, а, наоборот, тормозит его, и это торможение особенно эффективно на второй или первой передаче.

Различают экстренное и служебное торможение. Экстренное торможение — это торможение с максимальной интенсивностью. Его применяют в опасных ситуациях, оно связано с риском, но обойтись без него невозможно. Служебное торможение применяется гораздо чаще, чем экстренное. Это торможение, когда водитель останавливает автомобиль на ранее намеченном месте.

Если вы правильно прогнозируете развитие дорожной ситуации, то это дает вам время тормозить на большом

расстоянии от опасного участка дороги, используя служебное торможение.

При торможении автомобиля на повороте тормозные силы, действующие на автомобиль, складываются с центробежными, которые стремятся вытолкнуть автомобиль наружу траектории движения. Силы сцепления с дорогой переднего наружного колеса увеличиваются, а других колес — уменьшаются, в результате чего автомобиль может сильно занести. Поэтому нужно избегать торможения на поворотах.

Эффективным средством снижения скорости является служебное торможение двигателем. Правая нога с педали газа снята, сила тяги маленькая, левая нога не нажимает на педаль сцепления, сцепление включено. При этом кинетическая энергия движения автомобиля расходуется на трение в двигателе и в трансмиссии. Силы трения создают тормозные моменты на ведущие правое и левое колеса. Эти моменты равны между собой и исключают блокировку колес и занос автомобиля. Поэтому такой способ торможения является более безопасным и должен быть основным в любых прогнозируемых вами дорожных ситуациях. Он предотвращает преждевременный износ шин, тормозов, подвески, экономит бензин и делает движение для вас и ваших пассажиров приятным. Для этого способа торможения следует плавно отпустить нажатие на педаль газа.

При резком сбрасывании педали газа на большой скорости на дорогах с разным коэффициентом сцепления левых и правых колес (например, правые колеса на мокрой грунтовой обочине, на льду и на песке, а левые — на сухом асфальте) автомобиль может занести.

Если вам необходимо затормозить более интенсивно, то тогда надо переключиться на пониженную передачу. Для этого следует:

- резко выжать педаль сцепления;
- поставить рычаг переключения передач в нейтральное положение;
- быстро отпустить педаль сцепления;
- слегка нажать на педаль газа;
- затем резко выжать педаль сцепления;
- резким, но легким нажатием на рычаг переключения передач перейти на пониженную передачу;
- быстро, но плавно отпустить сцепление;
- правую ногу держать на педали газа.

Если скорость снизилась недостаточно, проделайте все то же самое, переходя на еще более низкую передачу. Несколько раз потренируйте этот способ торможения.

При движении на скользких и мокрых дорогах на спусках целесообразно использовать служебное торможение комбинированным способом. Правая нога переносится с педали газа на педаль тормоза и плавно нажимает на нее. Левая нога не нажимает на педаль сцепления, оно включено. Этот способ также должен быть основным при прогнозировании дорожных ситуаций, так как имеет те же преимущества, что и торможение двигателем. Он особенно эффективен при движении на третьей, четвертой и пятой передачах и при сравнительно небольшом нажатии на педаль тормоза.

Различают еще три способа торможения: резкое, прерывистое и ступенчатое.

При резком экстренном торможении центр тяжести автомобиля перемещается вперед. Величина сцепления передних колес с дорогой становится больше, чем задних. Поэтому задние колеса больше подвержены юзу и заносу, и управлять автомобилем становится труднее. Торможение юзом на сухом асфальте увеличивает тормозной путь на 25 %, а на скользкой дороге в несколько раз. Ча-

стое применение экстренного торможения — признак плохого прогнозирования дорожной ситуации.

При резком торможении правую ногу быстро перенесите на педаль тормоза и сильно нажмите на нее, а после снижения скорости до минимального значения левой ногой резко нажмите на педаль сцепления, не допуская остановки двигателя. Правой рукой рычаг переключения передач переведите в нейтральное положение и дальше, в зависимости от обстановки на дороге, или включите необходимую передачу, или после остановки автомобиля выключите зажигание, рычаг стояночного тормоза приведите в верхнее положение, включите одну из низших передач и левую ногу снимите с педали сцепления. На некоторых автомобилях устанавливаются антиблокировочные тормозные системы (АБС), которые специальным устройством ослабляют действие тормоза, когда колеса находятся на грани блокировки. АБС не отменяет законы физики, силы, действующие на автомобиль, тормозные силы, погодные условия и дорожное покрытие. Поэтому занос автомобиля с АБС тоже возможен!

При прерывистом способе торможения вы сохраняете управляемость автомобиля. Периодически отпускайте и нажимая на тормоза, как бы качаете педаль тормоза. Если почувствуете начало заноса или юза, сразу отпустите педаль тормоза! Потом нажмите педаль опять и так до нужного снижения скорости или до полной остановки.

При ступенчатом способе торможения надо сначала плавно нажать на педаль тормоза, при этом включаются стоп-сигналы, и водители сзади имеют возможность предпринять ответные меры. Постепенно увеличивайте усилие на педаль тормоза. Повторно увеличивайте нажатие на педаль тормоза с усилением, превышающим прежнее нажатие. И так нажимайте и слегка отпускайте педаль тормоза, увеличивайте усилие после каждого раза.

Необходимо чувствовать начало блокировки колес, т. е. начало юза. Это приходит с опытом.

Не злоупотребляйте педалью тормоза. Раньше нажимайте на педаль тормоза перед остановкой. Всегда смотрите в зеркало заднего вида при торможении. Учитывайте состояние дороги и погодные условия. Обеспечивайте себе достаточное место и время для маневра.

Если нужно остановить автомобиль в определенном вами месте, следует:

- посмотреть в зеркало заднего вида на дорогу;
- убедиться, что нет транспортных средств и пешеходов, которым надо уступить дорогу;
- включите указатель левого или правого поворота (некоторые забывают это делать);
- уберите ногу с педали газа и перенесите ее на педаль тормоза;
- примите соответственно вправо или влево;
- при необходимости слегка нажмите на педаль тормоза, а затем и более сильно;
- непосредственно перед остановкой резко до конца выжмите педаль сцепления;
- рычаг стояночного тормоза поднимите вверх;
- выключите зажигание;
- переведите рычаг переключения передач в нейтральное положение, а потом на низшую передачу;
- снимите ноги с педали сцепления и газа;
- выключите указатель поворота.

Торможение — это большое искусство, которое приходит к водителю с годами. Чтобы правильно тормозить, надо знать, что происходит при нажатии на педаль тормоза. При нажатии на педаль тормоза происходит трение в тормозных колодках о барабаны или диски, которые прикреплены к колесу. В результате трения происходит торможение барабанов и дисков, а следовательно, и ко-

лес. При трении колес автомобиля о поверхность дороги возникает тормозная сила, останавливающая автомобиль. Эта сила зависит от коэффициента сцепления шин с дорогой. При увеличении коэффициента сцепления тормозная сила возрастает.

На сухом асфальте коэффициент сцепления шин с дорогой равен 0,7; на мокром — 0,3; на обледенелом — 0,1; если коэффициент уменьшается, тормозная сила также уменьшается. Наибольшая величина коэффициента сцепления достигается в момент, когда колеса автомобиля еще вращаются, но уже находятся у самой границы блокировки, т. е. при приведении их в неподвижное состояние, при сильном нажатии на педаль тормоза. А при блокировке колес автомобиль идет на юз, создаются силы трения между шиной и дорогой. Тормозной путь увеличивается, так как тормозные силы стали меньше. Об этом мы говорили раньше, следовательно, вы не должны допускать блокировки колес.

При блокировке колес вы теряете возможность управлять автомобилем. Это связано с тем, что ведущие колеса уже не направляют движения автомобиля, а служат только опорой для него. Вращение рулевого колеса не приводит к изменению направления движения.

Приступите к тренировке плавного торможения двигателем без применения переключения передач. Затем с применением переключения передач с высшей на низшую с применением перегазовки. Особое внимание уделите тренировке способов экстренного торможения. Для этого применяйте экстренное торможение:

— при движении по сухой дороге необходимо интенсивно нажимать на педаль тормоза и одновременно на педаль сцепления (выключаете сцепление). Тренируйте несколько раз разгон и торможение указанным способом;

— при движении многократно нажимайте на педаль тормоза и отпускайте без выключения сцепления (применяйте прерывистое торможение);

— при движении плавно нажмите на педаль тормоза, затем слегка отпустите ее, потом опять слегка увеличьте нажатие на педаль и так несколькими попытками увеличивайте последующие тормозные импульсы по мере снижения скорости; если надо остановиться, выжимайте сцепление и останавливайтесь (применяйте ступенчатое торможение).

Важным является определение начала блокировки колес. Тренировку лучше проводить на мокрой дороге, тогда больших усилий не применяют при нажатии на педаль тормоза, чтобы колеса заблокировались. Постепенно усиливая давление на педаль тормоза, вы на практике определите, в какой момент колеса блокируются, а автомобиль начинает двигаться без управления. Если при этом не выжмете педаль сцепления, то почувствуете занос автомобиля. При этом вы должны определить, с какой силой вы должны нажимать на педаль тормоза, чтобы предотвратить блокировку колес.

Блокирование колес водитель осуществляет по следующим признакам: прекращение дальнейшего снижения скорости движения, несмотря на увеличение тормозного усилия; возникновение ощущения бокового заноса или рысканья автомобиля; восприятие звука от скользящей покрышки.

При малейших проблемах, связанных с потерей устойчивости автомобиля, нужно срочно перейти к ступенчатому или прерывистому способу торможения и ни в коем случае не пытаться нажимать и держать в таком положении педаль тормоза.

3.5. Движение по прямой задним ходом и маневрирование

Процесс движения состоит из десяти маневров: начало движения, перестроение, движение прямо, поворот направо, поворот налево, разворот, движение задним ходом, объезд, обгон и постановка автомобиля на стоянку.

Проехав определенное расстояние по прямой вперед, переходим к следующему маневру — движению задним ходом по прямой. Нужно научиться управлять автомобилем при движении задним ходом, при этом проявлять повышенную внимательность, осторожность, осмотрительность, развивая глазомер и расчет движения, соблюдая требования правил безопасного движения. Вождение автомобиля задним ходом относится к маневрам повышенной сложности.

Во время выполнения этого маневра отрегулируйте посадку для движения задним ходом и наблюдения за дорогой. Наблюдение за дорогой можно производить через заднее и боковое стекло автомобиля; через открытое боковое стекло двери; через открытую левую дверь кабины автомобиля; с помощью сигналов лица, находящегося вне автомобиля.

Иногда водители допускают ошибку, когда при движении задним ходом смотрят в зеркало. Зеркало используют для того, чтобы убедиться, правильно ли и безопасно автомобиль остановился после движения и нужна ли коррекция постановки автомобиля. Чтобы произвести движение задним ходом с наблюдением за дорогой через заднее и боковое стекла, надо:

— правую руку положить на спинку сиденья пассажира. Повернуться вправо и посмотреть назад через заднее и боковое стекло (рис. 14);

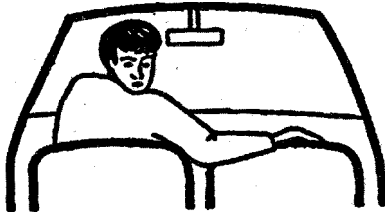


Рис. 14. Положение корпуса и рук при движении задним ходом

- убедиться в безопасности;
- левую руку положить на рулевое колесо в районе «12-1»;
- выбрать наиболее удобное направление движения, например, вдоль белой полосы длиной не менее 30 м, которая может быть нарисована заранее, или использовать дорожную разметку (при движении в первый раз выбирайте направление так, чтобы линия была между колесами по центру автомобиля; при последующих тренировках вы можете выбрать направление движения левым, а затем правым колесом автомобиля; можно выбрать и направление движения по прямой линии на неизменном расстоянии от бордюрного камня, тротуара; далее вы, выбирая направление, меняете это расстояние от тротуара);
- руки вернуть в исходное положение;
- левой ногой до конца выжать сцепление;
- произвести запуск двигателя;
- правой ногой слегка нажать на педаль газа, почувствовав увеличение оборотов двигателя, отпустить педаль, но держать ногу на педали газа;
- правая рука на рычаге переключения передач, проверить нейтральную передачу, легким усилием преодолеть сопротивление пружины при надавливании на рычаг вниз, включить передачу заднего хода «R» (на

переднеприводных автомобилях рычаг переводится в крайнее левое положение и вперед);

— левую руку положить на рулевое колесо в районе «12-1»;

— правой рукой отпустить стояночный тормоз и затем ее перенести на спинку пассажирского сидения;

— повернуться вправо так, чтобы видеть все сзади;

— убедиться в безопасности перед началом движения;

— отпустить педаль сцепления до точки «схватывания сцепления», левую ногу оставить на сцеплении, в готовности выжать сцепление, если автомобиль начнет дергаться;

, — одновременно нажать на педаль газа, увеличивая обороты коленчатого вала;

— прислушиваться к работе двигателя, который необходим для трогания с места;

— наблюдать за направлением движения автомобиля и за дорожной обстановкой;

— левой рукой слегка вращать рулевое колесо в ту сторону, в которую вы хотите повернуть автомобиль.

Во время движения задним ходом автомобиль реагирует на управление иначе, чем при движении вперед. При этом движение должно осуществляться достаточно медленно. Надо привыкнуть, что при повороте правого колеса вправо задняя часть автомобиля поворачивается вправо, а передняя движется влево. При этом необходимо сделать поворот головы, чтобы передняя часть автомобиля не задела за предметы, находящиеся рядом. А при первых тренировках надо следить, чтобы белая линия была посередине капота двигателя. При тренировке движения вдоль тротуара следите за положением правого бока задней части автомобиля. Старайтесь, чтобы она двигалась параллельно с бордюрным камнем.

Другие способы наблюдения за движением автомобиля во время движения задним ходом будут рассмотрены ниже.

Задним ходом надо двигаться медленно и всегда быть готовым остановиться.

Поворачивая рулевое колесо, надо поворачивать раньше, чем это кажется необходимым.

Если сомневаетесь в безопасности дорожной обстановки, остановитесь, выйдите, оцените ситуацию, выберите **наиболее безопасный** способ дальнейшего движения.

Практика показала: сложные маневры легче выполнять при движении задним ходом, чем движением вперед, так как при движении автомобиля задним ходом управление передними колесами является более точным.

Движение задним ходом с поворотами направо и налево

Перед движением задним ходом с поворотами направо и налево еще раз внимательно прочтите раздел «Движение по прямой и маневрирование задним ходом». Обратите особое внимание на посадку и наблюдение за дорогой. Цель данного упражнения — научиться двигаться задним ходом; выполнять задним ходом односторонние повороты влево и вправо; управлять автомобилем одной рукой; самостоятельно выбирать наиболее удобный способ для наблюдения.

Для тренировки этого упражнения необходимо использовать белую закругленную линию или бордюрный камень. Начинать тренировку нужно с левого поворота. Вам более удобно контролировать траекторию движения левого колеса, в то время как правое будет двигаться без контроля. Для того чтобы безопасно выполнить поворот

налево задним ходом, старайтесь по возможности оставлять побольше свободного места с правой стороны. Наблюдение за траекторией движения при левом повороте лучше всего производить через открытое окно или открытую дверь. Но можно использовать наблюдение за дорогой и через заднее и боковое левое стекло с поворотом направо.

Выполнение маневра:

- оцените ситуацию на дороге со всех сторон;
- автомобиль в исходном положении перед поворотом должен быть по возможности ближе к бордюру или белой линии;
- откройте окно двери и мысленно определите возможную траекторию движения вашего автомобиля задним ходом с поворотом налево;
- проверьте все «слепые зоны» поворотом головы;
- правую руку положите на рулевое колесо в положение «12»;
- включите заднюю передачу и педалью газа доведите частоту вращения коленчатого вала до величины, необходимой для трогания с места;
- слегка отпустите педаль сцепления;
- осмотритесь по сторонам и, убедившись в безопасности, еще сильнее нажимайте на педаль газа и начинайте движение;
- двигайтесь медленно и равномерно за счет неполного включения сцепления, полностью его не отпускайте;
- следите за положением левого заднего колеса относительно белой линии или бордюра;
- правой рукой поворачивайте рулевое колесо так, чтобы левое заднее колесо двигалось параллельно белой линии или бордюра;

— не прекращайте следить за дорогой спереди, так как передняя часть автомобиля будет уходить вправо и может представлять опасность;

— когда закругленная линия переходит в прямую, начинайте выравнивать рулевое колесо;

— старайтесь держать автомобиль на одном расстоянии от белой линии или бордюра при выполнении всего маневра.

Поворот направо задним ходом выполнять сложнее. Наблюдение за дорогой надо осуществлять только из положения «правая рука на спинке сиденья пассажира», при повороте направо и с помощью удержания рулевого колеса левой рукой. Последовательность выполнения маневра осуществляется точно так же.

Траекторию движения определяете через заднее стекло, следите за положением правого заднего колеса. Оно на уровне спинки заднего сиденья или через правую сторону капота багажника. Начинайте поворачивать рулевое колесо вправо, как только заднее правое колесо поравнялось с началом закругления бордюра или линии. Не прекращайте следить за дорогой впереди, так как передняя часть автомобиля отклоняется влево. Это надо учитывать при прогнозировании траектории и оставить больше свободного места слева.

Для отработки навыков управления автомобилем при поворотах направо и налево задним ходом предлагаются следующие упражнения:

1) Постановка автомобиля в бокс передним и задним ходом из положения прямо.

Для тренировки постановки автомобиля в бокс передним и задним ходом из положения прямо возьмите семь стоек высотой не менее 1 м и установите их, как показано на рис. 15.

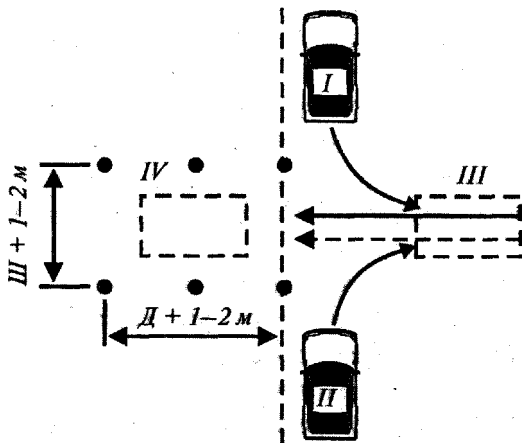


Рис. 15. Схема тренировки въезда в бокс из положения прямо: Ш — ширина автомобиля; Д — длина автомобиля; I — исходное положение для въезда в бокс передним ходом; II — исходное положение для въезда в бокс задним ходом; —> — движение передним ходом; -> — движение задним ходом; L — ширина коридора от 2 до 4 Д

Для выполнения упражнения вы должны придерживаться следующих правил:

- перед началом въезда автомобиль должен быть установлен в исходное положение I строго перпендикулярно боксу;
- продумайте схему маневра;
- начинайте движение задним ходом из положения I;
- наблюдение за движением производите, повернувшись направо, правая рука на спинке сидения пассажира, вращайте рулевое колесо левой рукой вправо;
- двигайтесь задним ходом с небольшой скоростью к правому краю коридора;

— при приближении к границе коридора на 1—1,5 м начинайте вращать рулевое колесо влево и ставьте автомобиль в положение III;

— из положения III на первой передаче начинайте движение прямо, до въезда в бокс автомобиль выровняйте строго по оси движения, приближаясь к боксу, начинайте ориентироваться по средней стойке «бокса», выровняйте автомобиль так, чтобы внутри он двигался строго прямо;

— ориентирование автомобиля производите прежде всего по левой стороне, которую вы лучше видите и чувствуете;

— любое подруливание внутри бокса недопустимо, если вы чувствуете, что автомобиль не вписывается в бокс, то верните его в положение III и повторите маневр;

— окончательное положение IV автомобиля определяйте по задним стойкам бокса, старайтесь их не задеть.

Отработайте заезд в бокс из исходного положения II. Заезд в бокс задним ходом.

Приближаясь в положение III, особенно строго выровняйте автомобиль по оси движения; при движении задним ходом постоянно надо следить за передней частью автомобиля, которая при повороте рулевого колеса отклоняется в сторону, противоположную повороту рулевого колеса, значительно больше, чем задняя часть автомобиля.

Это упражнение начинайте отрабатывать, установив размеры бокса по длине D и ширине Ш на 2 м больше длины и ширины автомобиля. Затем постепенно сужайте бокс. Его окончательная длина и ширина должны быть на 1 м больше длины и ширины автомобиля.

Отработайте заезд в бокс с разных сторон. Поменяйте исходное положение I и II местами. Но начинайте делать упражнение из положения П.

2) Постановка автомобиля в бокс передним и задним ходом из положения прямо с предварительным поворотом направо (налево).

Для тренировки постановок автомобиля в бокс передним и задним ходом из положения прямо с предварительным поворотом направо (налево) используется такой же бокс, с теми же размерами, схему маневра смотрите на рис. 16.

Перед тем как начать движение из положения I, внимательно рассмотрите схему движения. Особое внимание обратите на момент начала вращения рулевого колеса.

Выполнение упражнения производится в следующей последовательности:

— из исходного положения I начинаете движение задним ходом с наблюдением за траекторией движения через заднее стекло;

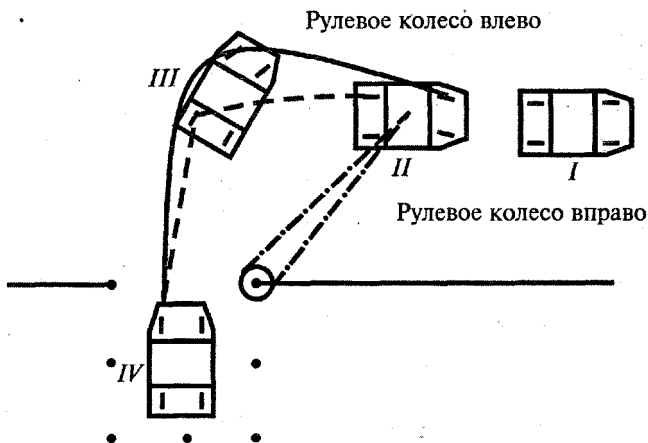


Рис. 16. Постановка автомобиля в бокс»
задним ходом из положения I;

—— траектория левого переднего колеса; — — — — траектория левого заднего колеса; — • — • — наблюдение водителя за стойкой

- двигаетесь медленно, за счет неполного включения сцепления;
- педаль сцепления до конца не отпускаете, обеспечиваете медленное движение;
- в положении II начинаете вращать рулевое колесо вправо;
- ориентиром для въезда в бокс должна быть у вас только одна правая стойка, обозначенная кружком;
- когда ваш автомобиль окажется в положении III под углом в 45° к исходному положению I и правую стойку вы будете видеть через заднее боковое стекло, начинаете вращать рулевое колесо влево;
- выравниваете автомобиль;
- из положения III начинаете ориентироваться на среднюю стойку бокса; середина капота багажника должна направляться на эту стойку;
- выравниваете автомобиль так, чтобы в бокс он входил строго по прямой.

Любое подруливание недопустимо, так как при движении задним ходом траектория движения задних и передних колес разная и происходит значительное уширение полосы движения. Это вы можете увидеть на рис. 17. Если вы чувствуете, что автомобиль не вписывается в бокс, то вернитесь в исходное положение I и повторите маневр. Окончательное положение IV определяете по задним стойкам бокса. Средняя стойка должна быть посередине капота заднего багажника и на расстоянии от него 10—20 см.

Рассмотрим заезд в бокс, расположенный справа по ходу движения автомобиля, из положения I (см. рис. 17):

- включаете переднюю передачу и начинаете движение прямо передним ходом из положения I;
- вращаете рулевое колесо влево;
- направляете автомобиль к левому краю коридора;

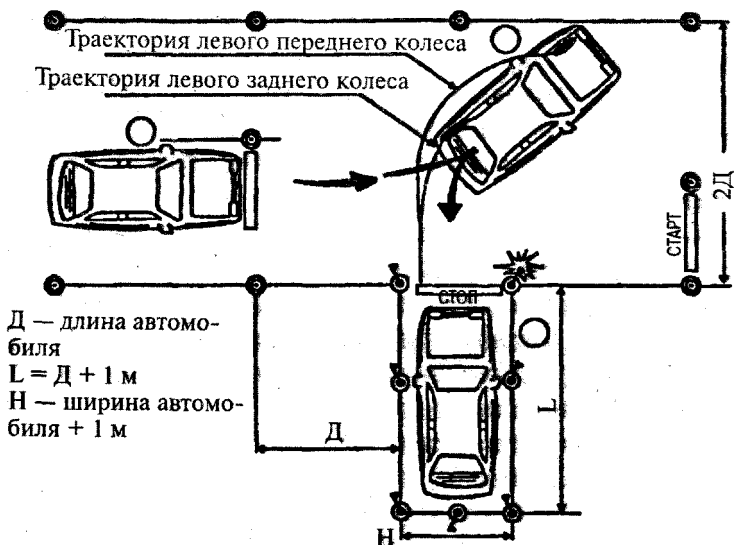


Рис. 17. Въезд в бокс, расположенный справа по ходу движения автомобиля

- не доезжая до границы *коридора*, за 1—1,5 м начинаете вращать рулевое колесо вправо;
 - останавливаете автомобиль в положении II под углом в 45° к исходному положению так, чтобы правую стойку вы могли видеть через заднее боковое стекло;
 - включаете заднюю передачу;
 - начинаете движение задним ходом, наблюдая за правой стойкой бокса;
 - после начала движения рулевое колесо начинаете вращать влево, выравнивая автомобиль;
 - приближаясь к боксу, начинаете ориентироваться по средней стойке бокса;
 - дальнейшее движение и остановку автомобиля осуществляете так же, как и при движении из положения I.
- Тренировку этого упражнения начинайте отрабатывать, установив размеры бокса по длине Д, L и ширине

Ш на 2 м больше длины и ширины автомобиля. Затем постепенно сужайте бокс. Его окончательные длина и ширина должны быть на 1 м больше длины и ширины автомобиля.

Затем переходите к тренировке заезда в бокс, когда он будет слева от исходного положения. Он будет выполняться зеркально по отношению к рассмотренным схемам. Ориентиром теперь будет крайняя левая стойка, и наблюдение за траекторией движения можно осуществлять, повернувшись влево, через открытое окно двери.

Движение задним ходом вдоль стены, остановка, отъезд от стены

Автомобиль при его остановке на проезжей части вдоль тротуара или стены не должен занимать много места. От того, как вы поставите автомобиль, зависит безопасность всех окружающих. Для обучения приемам движения задним ходом вдоль стены и остановки возле нее необходимо поставить десять стоек на одной линии через 1 м каждую. Высота стоек 1 м. Вам необходимо задним ходом под углом подъехать к первой или второй стойке и повернуть рулевое колесо так, чтобы автомобиль проходил на расстоянии не более 10 см от тротуара или стоек. Вы должны научиться определять расстояние до бордюра, стены или стоек по положению правого заднего крыла автомобиля относительно этих преград. Для приобретения навыка следует один раз установить автомобиль точно у бордюра, слегка касаясь его шинами, или так, чтобы стойки касались корпуса автомобиля. При этом отъехать от бордюра вперед трудно, а назад невозможно. Если все же отъехать от бордюра надо, то сначала следует отодвинуться от бордюра вперед, а затем, определив правильное расстояние от корпуса, начать

движение задним ходом. Затем, энергично вращая рулевое колесо влево, отъехать вперед.

Если подъедете под углом к обозначенной стойками линии или бордюру слишком близко, то будет трудно ехать вдоль бордюра или линий задним ходом одним маневром. Если начнете поворот для движения вдоль линии рано, то остановитесь далеко от линии. Надо вращать рулевое колесо очень медленно при движении вдоль линии или бордюра. Наблюдение за движением осуществляют через заднее и боковое стекло, повернувшись вправо. При этом необходимо постоянно вести наблюдение и за передним правым крылом, чтобы им не сбивать стойки или переднее правое колесо не уперлось в бордюр. После нескольких попыток вы сможете найти ту точку остановки автомобиля перед началом вращения рулевого колеса, после которой движение вдоль линий и бордюра будет параллельно на расстоянии 10 см от них.

Направление вашего взгляда практически совпадает с осью движения автомобиля. Это помогает вам заметить сравнительно небольшие отклонения от направления движения. Осматривая через боковые стекла заранее намеченные ориентиры, вы будете контролировать движение автомобиля.

После того как вы научились двигаться вдоль линии и останавливаться вдоль стены, нужно научиться на небольшом расстоянии вдоль стены отъезжать от нее. Для этого вы должны двигаться очень медленно, энергично вращая двумя руками рулевое колесо скоростным методом, чтобы суметь быстро выполнить поворот налево.

3.6. Разворот на проезжей части

Разворотом называется изменение направления движения на противоположное.

Прежде чем выполнить разворот, водитель должен убедиться, не приближается ли к месту предполагаемого разворота другое транспортное средство в том или ином направлении движения. При этом необходимо не только посмотреть в зеркало заднего вида, но и оглядеться вокруг. Нужно помнить о том, что, согласно правилам движения, транспортное средство, движущееся прямо, имеет право преимущественного проезда по отношению к транспортному средству, совершающему разворот.

Разворот без применения заднего хода

При таком маневре различают два способа разворота:

- разворот на широком проезде из крайнего левого положения своего направления;
- разворот из крайнего правого положения, если узкий проезд или габариты вашего автомобиля, например с прицепом, не позволяют сделать разворот из крайнего левого положения.

Прежде чем начать выполнять разворот, продумайте схему выбранного вами способа маневра и убедитесь:

- не противоречит ли выбранный вами способ разворота в данном месте требованию ПДД;
- удобно ли вам в этом месте выполнять этот способ разворота;
- безопасно ли место для разворота, а сам маневр не опасен ли для других участников;

— сможете ли вы выполнить этот прием быстро и безопасно.

Разворот из крайнего левого положения своего направления нужно выполнять в следующей последовательности:

— включить левый указатель поворота, а при интенсивном движении можно включить аварийную сигнализацию;

— занять крайнее левое положение, а при наличии трамвайных путей, на трамвайных путях попутного направления;

— перед остановкой рулевое колесо слегка вывернуть влево;

— остановиться параллельно основному потоку;

— уступить дорогу всему встречному транспорту;

— еще раз убедиться в безопасности маневра;

— включить первую передачу;

— медленно тронуться с места;

— одновременно скоростным методом вращать рулевое колесо влево до отказа;

— совершить разворот на 180° . Разворот из крайнего правого положения нужно выполнять в следующей последовательности:

— включить правый указатель поворота;

— выбрать наиболее удобное место для разворота и убедиться в вышеуказанном;

— принять возможно ближе к тротуару, а при наличии обочины — как можно ближе к обочине, или остановиться на ней;

— перед остановкой слегка повернуть рулевое колесо влево;

— остановиться параллельно основному потоку, не создавая помех остальным участникам;

— включить указатель поворотов, а при интенсивном движении — и аварийную сигнализацию;

— уступить дорогу как попутному, так и встречному транспорту;

— прежде чем начать поворот, еще раз убедиться в безопасности;

— включить первую передачу;

— медленно начать движение;

— одновременно скоростным методом вращать рулевое колесо влево до отказа;

— совершить разворот на 180° .

Вращать рулевое колесо во время остановки не рекомендуется, так как это приводит к усиленному износу шин и деталей рулевого управления.

При развороте, когда автомобиль в крайних точках останавливается на небольшом уклоне, можно использовать метод разворота колес с «покачиванием» автомобиля. Для этого после остановки включается первая передача (или задняя), слегка отпускается педаль сцепления и, как только автомобиль сдвинется с места, скоростным методом рулевое колесо вращается влево. Потом нажимаете на педаль сцепления, и автомобиль скатывается в исходное положение.

Одновременно при скатывании продолжаете вращать рулевое колесо. Затем опять отпускаете сцепление, и прием повторяется до тех пор, пока рулевое колесо не займет крайнее левое положение. Этим способом можно повернуть передние колеса из одного крайнего положения в другое без сильного износа шин и без больших нагрузок на рулевое управление. Постарайтесь на закрытой площадке несколько раз выполнить эти развороты. Добивайтесь того, чтобы вы смогли развернуть автомобиль для движения в обратном направлении с соблюдением требований ПДД и безопасности движения. Вниматель-

но прочитайте в ПДД о правилах разворота и где он запрещен. При разворотах из крайнего правого положения происходит в два раза больше дорожно-транспортных происшествий, чем при других маневрах автомобиля.

Разворот на ограниченном участке с применением заднего хода

На узкой дороге, где нельзя произвести разворот одним поворотом, его выполняют в несколько приемов с использованием заднего хода.

Различают три способа разворота:

1. Разворот начинается с движения вперед.
2. Разворот начинается с движения назад.
3. Разворот с использованием прилегающей территории (въезд во двор, автозаправочную станцию, места для стоянки).

Разворот с использованием заднего хода на перекрестке запрещен. При выполнении разворота вы должны научиться выполнять разворот на узком проезде при одноразовом включении передачи заднего хода. При развороте автомобиль не должен выезжать за пределы ограждений.

Для тренировки этого упражнения необходима площадка с узким коридором. В качестве ограничителей можно использовать стойки высотой не менее 1 м или бордюрный камень.

Прежде чем начать разворот, продумайте его траекторию. Для тренировки разворот выполняете в следующей последовательности, убедитесь:

- не противоречит ли выбранный вами способ разворота в данном месте требованиям ПДД;
- удобно ли в этом месте выполнять такой способ разворота;

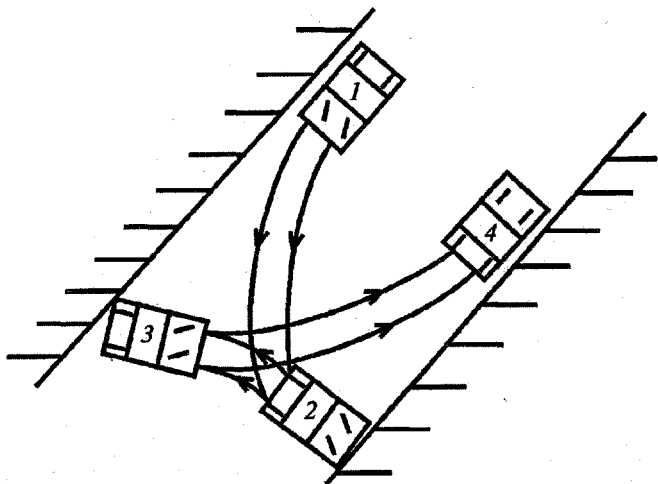


Рис. 18. Разворот из движения прямо в три приема

— безопасно ли место для разворота, а сам маневр не опасен ли для других участников;

— сможете ли вы выполнить этот прием быстро и безопасно;

после чего:

— остановите автомобиль как можно ближе к правому краю коридора (рис. 18, положение 1);

— включите левый указатель поворота или аварийную сигнализацию;

— включите первую передачу, медленно двигайтесь вперед;

— одновременно скоростным методом вращайте рулевое колесо влево, чтобы автомобиль оказался под прямым углом к своему исходному положению (положение 2);

— когда передние колеса будут находиться на расстоянии 1 м от левого края коридора, начните вращать рулевое колесо скоростным методом вправо;

— остановите автомобиль у левого края коридора;

- включите заднюю передачу;
- примите положение для движения задним ходом с наблюдением через заднее стекло;
- начинайте движение задним ходом, продолжая вращать рулевое колесо вправо, желательнее одной рукой;
- оказавшись в середине коридора, резко начните вращать рулевое колесо влево;
- продолжайте движение задним ходом до тех пор, пока автомобиль не займет положение 3, из которого можно начинать движение прямо;
- включите первую передачу и начните движение вперед.

Начинать отработку этого упражнения надо с ширины коридора, равной четырем длинам автомобиля, а заканчивать выполнение маневра можно с шириной коридора, равной двум длинам.

Второй способ разворота считается более удобным и выполняется в следующей последовательности (рис. 19):

- установите автомобиль у правого края ограничительного коридора на расстоянии 30—40 см от бордюра или правых стоек;

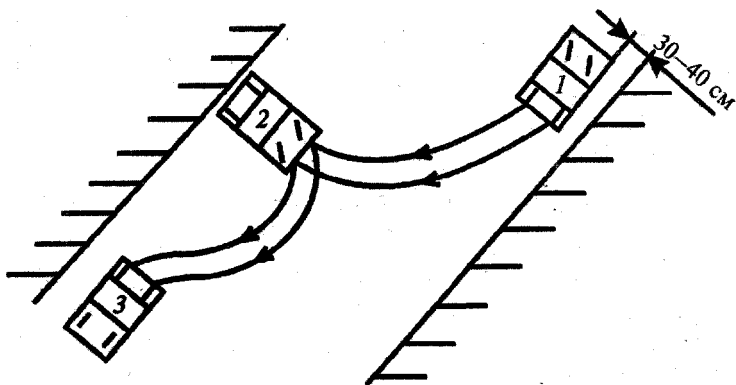


Рис. 19. Разворот из движения назад

- убедитесь в безопасности;
- включите заднюю передачу;
- займите положение для движение задним ходом*
- начните движение;
- вращайте рулевое колесо скоростным методом одной рукой влево (положение 7);
- выполняя поворот, двигайтесь в положение 2;
- не доезжая 1 м до бордюра, скоростным методом вращайте рулевое колесо вправо;
- проделайте движение задним ходом до упора в бордюрный камень или стойку;
- остановите автомобиль в положении 3;
- включите первую передачу и начните движение вперед.

Разворачиваться на дороге надо быстро и правильно, а сделать это не всегда легко, особенно при интенсивном движении. Более безопасны способы разворота с использованием прилегающих территорий. Там меньше других автомобилей, поэтому потренируйте эти способы на площадке размером 15 x 15. Траектории движения фигур, которые вы должны выполнять, показаны на рис. 20.

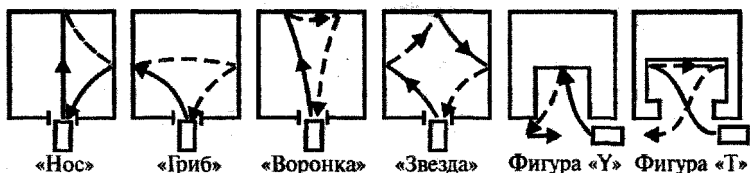


Рис. 20. Разворот с использованием прилегающей территории (пунктиром показано движение задним ходом, а сплошной линией — передним)

Во время выполнения маневра необходимо следить за дорогой во всех направлениях и быть готовым в любое время сразу остановить автомобиль.

Существует еще третий способ разворота: в два приема с использованием прилегающей территории, показанный на рис. 21, и поворот в два приема с заездом передней частью автомобиля на прилегающую территорию, показанный на рис. 22.

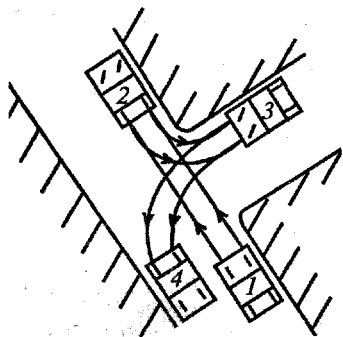


Рис. 21. Поворот в два приема с использованием прилегающей территории

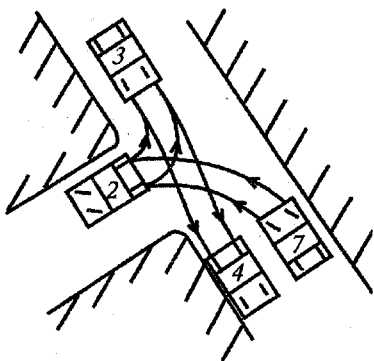


Рис. 22. Поворот в два приема с заездом передней частью автомобиля на прилегающую территорию. При движении задним ходом нужно следить за тем, чтобы не препятствовать движению другого транспортного средства

На узкой дороге или в случае, если автомобиль имеет большую длину, например автобус, маневры выполнения разворота приходится повторять несколько раз. При этом следует отметить, что опытный водитель может легко выполнить разворот даже на дороге, шириной лишь в 1,5 раза превышающей длину его автомобиля.

Помните. На перекрестке движение задним ходом правила запрещают.

3.7. Способы въезда и выезда из ворот

Водитель должен научиться въезжать, проезжать и выезжать из ворот передним и задним ходом с прилегающей к воротам полосы движения и встречной полосы движения с поворотом налево и направо.

Проезд ворот — это сложное комплексное упражнение. Оно включает в себя почти все пройденные ранее элементы движения. Вы должны научиться управлять автомобилем, выполняя этот маневр на узких и широких проездах с соблюдением правил ПДД и безопасности движения.

Въезжая в ворота и выезжая из ворот, вы должны обеспечить свободное прохождение передним ходом правого заднего колеса, а задним ходом — правого переднего колеса.

При выезде из ворот задним ходом вы должны принимать особые меры предосторожности. По требованию ПДД вы должны прибегнуть к помощи других лиц, ко-

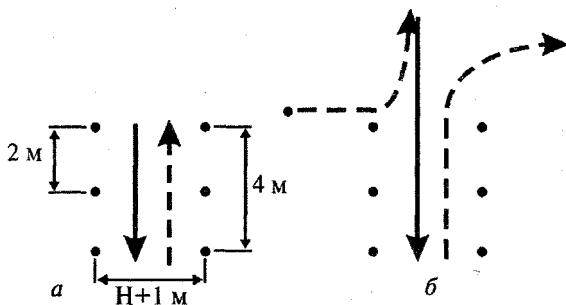


Рис. 23. Тренировка въезда и выезда из ворот на прилегающей стороне: *a* — передним ходом; *б* — проезд передним ходом, остановка у противоположной стороны и въезд задним ходом; *N* — ширина автомобиля; —> — въезд во двор; —> — выезд из двора

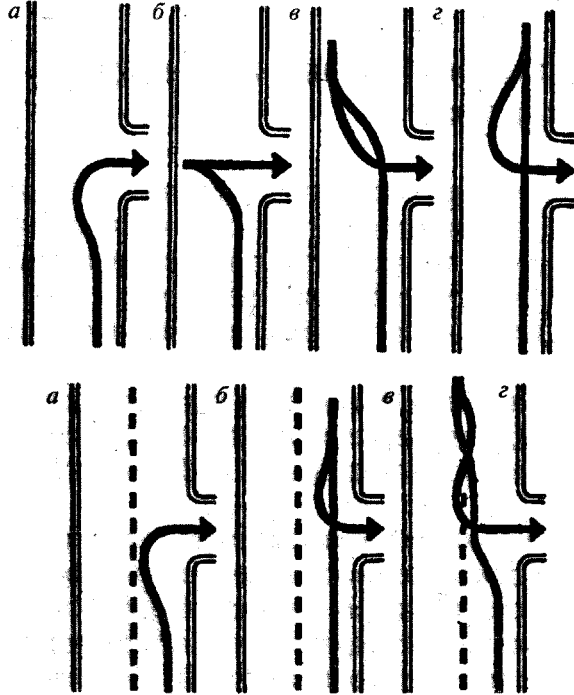
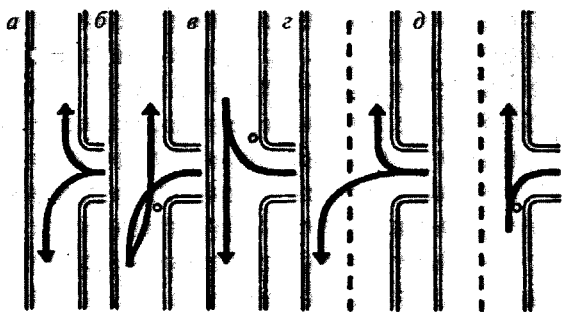
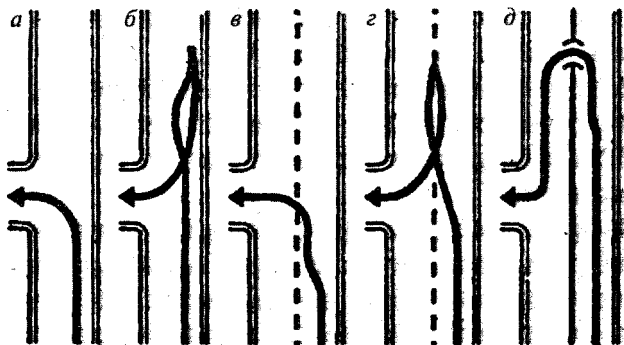


Рис. 24. Способы въезда и выезда из ворот на узких и широких дорогах на прилегающей стороне справа или слева: *а* — передним ходом; *б* — приближение передним ходом, остановка у противоположной стороны и въезд задним ходом; *в* — проезд мимо ворот, остановка у противоположной стороны, въезд задним ходом; *г* — проезд мимо ворот, остановка у прилегающей стороны, въезд задним ходом; *д* — на широких дорогах. Кружком на рисунке обозначено место наблюдающего за безопасностью выезда



торые должны наблюдать за безопасностью выезда. Выезжать вы должны очень медленно и осмотрительно.

Для выполнения этого упражнения возьмите 6 стоек высотой не менее 1 м и расставьте их, как показано на рис. 23.

Сначала попробуйте заехать во двор через ворота передним и задним ходом, как показано на рисунке. Затем тренируйте выезд и въезд, используя различные траектории.

При выполнении этого упражнения вам придется потрудиться. Но чувства «габарита» при движении передним и задним ходом с поворотами, которые появятся у вас после тренировки, очень пригодятся в будущем. Вы научитесь правильно рассчитывать исходное положение

для въезда задним ходом в ворота и держать автомобиль строго прямолинейно при их проезде.

Если ширина ворот будет большая (больше, чем ширина автомобиля, на 1 м), то проехать через них несложно. Если же ширину ворот сделать меньше, то въезд в них усложнится.

Во время проезда следует наблюдать в основном за той стороной автомобиля, на которой вы находитесь. При этом необходимо, чтобы расстояние до стойки со стороны водителя было меньше, так как вам труднее следить за противоположной стороной автомобиля. Наблюдение за движением автомобиля можно проводить и через заднее и боковые стекла, повернувшись вправо, и через открытое окно двери, повернувшись влево.

При проезде ворот как передним, так и задним ходом автомобиль следует установить точно по прямой и не выполнять поворот в воротах, что иногда приводит к необходимости повторить въезд. Перед въездом в ворота автомобиль пересекает тротуар, на котором могут находиться пешеходы. Вы должны быть осторожны, так как тротуар предназначен для пешеходов, и готовы к тому, чтобы вовремя остановиться. Подавать звуковой предупреждающий сигнал в это время не следует.

На рис. 24 показаны различные способы въезда и выезда из ворот на узких и широких дорогах.

3.8. Трогание автомобиля на подъеме и спуске

Трогание на подъеме намного труднее, чем на ровной дороге. Поэтому отрабатывайте этот прием особенно хорошо, чтобы не создавать аварийной обстановки на до-

роге, когда вам придется произвести остановку на такой дороге.

При трогании на подъеме необходимо преодолеть силу сопротивления качению колес; силу инерции; силу сопротивления подъему.

Поэтому частота вращения коленчатого вала при трогании на подъеме должна быть больше, чем при трогании на ровном участке дороги, и необходимо принять меры, предотвращающие скатывание автомобиля назад. Техника исполнения:

- убедиться в безопасности выполняемого движения;
- из исходного положения выехать на подъем;
- остановиться у заранее намеченной линии на подъеме;
- нажать на рабочий тормоз и держать автомобиль на подъеме;
- поднять рычаг стояночного тормоза вверх (включить его);
- снять ногу с педали тормоза;
- резко нажать на педаль сцепления, выключая его;
- еще раз убедиться в безопасности движения;
- включить первую передачу;
- медленно отпустить педаль сцепления, не допуская «схватывания» сцепления;
- одновременно нажать на педаль газа — увеличить частоту вращения коленчатого вала; чем круче подъем, тем больше должны быть обороты;
- в тот момент, когда вы почувствуете момент включения сцепления, начинайте отпускать стояночный тормоз;
- одновременно увеличивайте нажатие на педаль газа — еще больше увеличивайте частоту вращения коленчатого вала:
- после чего полностью отпускайте стояночный тормоз, если автомобиль плавно трогается без скатывания назад.

Возможные ошибки при этом: автомобиль скатывается назад, а вы при этом резко нажимаете на педаль газа — сильно увеличивается сила тяги, которая преодолевает силу сопротивления качения колес, и колеса пробуксовывают, особенно на дороге с малым коэффициентом сцепления, двигатель сильно «шумит», а скатывание продолжается. Надо немедленно остановить автомобиль любым тормозом и начать трогание заново.

Недопустимо при начавшемся скатывании все же пытаться выехать на подъем. При этом сильно изнашиваются детали двигателя, шины и тормоза.

Двигатель остановился. Причины: резко отпустили педаль сцепления, слабо нажали на педаль газа — частота вращения коленчатого вала мала, задержали выключение стояночного тормоза.

Надо: немедленно затормозить любым тормозом и начать трогание заново.

Управление педалью сцепления, педалью газа и стояночным тормозом требует определенной точности. Тренируйтесь до тех пор, пока не приобретете определенный навык плавного трогания с места на подъеме без скатывания назад.

При трогании с места на спуске вес автомобиля помогает тронуться автомобилю даже без силы тяги двигателя. Техника исполнения такова:

- убедитесь в безопасности движения;
- выжмите педаль сцепления до конца;
- выберите нужную передачу, соответствующую крутизне спуска;
- нажмите на педаль рабочего тормоза;
- отпустите стояночный тормоз — выключите его;
- произведите запуск двигателя;
- еще раз убедитесь в безопасности движения;

- подайте соответствующий сигнал указателем поворота о начале движения;
- плавно отпустите педаль сцепления;
- одновременно плавно отпустите педаль рабочего тормоза;
- когда автомобиль начнет движение, полностью отпустите педаль сцепления.

На спусках надо держать увеличенную дистанцию от впереди идущего автомобиля, так как труднее затормозить. Чем круче спуск, тем ниже передача, это дает наибольший контроль за автомобилем и увеличивает его тормозные свойства. Надо уступить дорогу автомобилю, который движется на подъеме.

3.9. Предупредительные сигналы и правила пользования ими

Водитель должен знать и в соответствии с требованиями ПДД умело применять для своей безопасности и безопасности других участников движения 11 предупредительных сигналов.

- звуковой сигнал;
- сигнал указателей поворота;
- сигнал, подаваемый правой или левой рукой;
- габаритные огни;
- ближний свет фар или противотуманных фар в светлое время суток;
- переключение света фар;
- аварийная сигнализация;
- выставление знака аварийной остановки или его вывешивание сзади на транспортном средстве во время движения;

- сигнал открытой двери;
- стоп-сигнал;
- сигнал движения задним ходом.

Вы должны знать, в каких случаях подаются эти сигналы и порядок их подачи.

Помните! Большое значение для безопасности управления транспортным средством имеет обязательная и своевременная подача предупредительных сигналов. Подача предупредительного сигнала не дает вам преимущества в движении.

Рассмотрим правила пользования указателем поворотов; к сожалению, многие водители забывают или не хотят его применять.

Указатели поворотов имеют большое значение с точки зрения безопасности дорожного движения. От правильного пользования указателями поворотов зависит не только порядок движения на дорогах, но также безопасность транспортных средств и пешеходов.

На первый взгляд кажется, что пользоваться указателями поворотов очень просто. Однако это не так. Можно смело сказать, что правильное пользование указателями поворотов — своего рода искусство, подчиняющееся определенным правилам. Невыполнение этих правил ведет не только к нарушению порядка движения, но в определенных случаях к созданию опасных ситуаций.

Необходимо помнить, что указатель поворота служит для уведомления и предупреждения других участников движения о нашем намерении изменить направление движения. Из этого следует, что после осуществления данного намерения указатель поворота должен быть немедленно выключен, чтобы не вводить никого в заблуждение.

Представим себе, что водитель намерен обогнать транспортное средство, движущееся впереди него. Убе-

дившись, что никто не движется в противоположном направлении и никто не намерен обогнать его самого, он меняет полосу движения на соседнюю левую. Об этом водитель должен сигнализировать включением левого указателя поворота.

Указатель поворота должен быть включен своевременно, чтобы водитель, движущийся сзади, имел достаточно времени для того, чтобы сориентироваться по отношению к нашему намерению и соответствующим образом определить свои действия.

Если бы водитель подал сигнал указателем поворота только перед самым обгоном и сменой полосы движения на соседнюю, то он бы не только не обезопасил себя, но и создал бы опасность для автомобилей, следующих за ним. Такая ситуация является особенно опасной в ночное время на загородной дороге. Иногда такие случаи и днем сильно нервируют водителей. Поэтому указатели поворота необходимо включать заранее, значительно раньше, чем водитель начинает менять ряд движения. Запоздывание подачи сигнала о намерении сменить направление движения, обогнать впереди идущий автомобиль или обогнуть препятствие является ошибкой. Многие неопытные водители, а часто даже и водители с многолетним стажем работы не осознают всей важности данного вопроса и возможных трагических последствий.

Поэтому, включив левый указатель поворота, водитель должен удостовериться (это очень важно), что его никто не обгоняет и не намерен обогнать и только затем переместиться на соседнюю левую полосу.

Но уже в момент въезда на эту полосу он должен выключить указатель поворота и выполнять обгон или объезд с выключенным указателем.

Следует сказать об ошибке, допускаемой некоторыми водителями, свидетельствующей об отсутствии культуры

вождения и являющейся нарушением правил дорожного движения. Эти водители, доезжая до перекрестка, регулируемого светофором, занимают крайнюю левую полосу. Другие водители, подъезжая к перекрестку, выбирают полосу с наименьшим количеством автомобилей для движения прямо (прямо можно ехать с любой полосы движения, если дорожные знаки не предписывают иного). Они занимают, например, ближайшую полосу к середине проезжей части, так как у автомобилей, стоящих в этой полосе, не включены левые указатели поворотов, а следовательно, можно надеяться, что они поедут прямо через перекресток. Что же получается при зеленом сигнале светофора? Водитель, стоящий в полосе, ближайшей к середине проезжей части, только сейчас включает левый указатель поворота и готовится к повороту налево, препятствуя этим самым движению по прямой.

Это типичный пример отсутствия культуры вождения и пренебрежительного отношения к другим участникам движения.



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАВЫКОВ БЕЗОПАСНОГО УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ

4.1. Навыки и привычки, необходимые водителю

Мастерство управления автомобилем — это умение водителя быстро и точно оценивать дорожную обстановку, прогнозировать ее развитие, своевременно и правильно использовать технические возможности автомобиля в самых сложных и неожиданных дорожных ситуациях.

Объективным свидетельством мастерства управления автомобилем являются степень автоматизации навыков при управлении автомобилем в различных дорожных условиях, их широта, прочность и динамичность. Опытный водитель работает только теми группами мышц, которые необходимы для выполнения конкретного действия. За рулевым колесом автомобиля он чувствует себя свободно, движения его точны, уверенны и экономны. Отдельные управляющие действия объединены в один двига-

тельный акт, что позволяет быстро и своевременно выполнять сложные маневры при управлении автомобилем* В неожиданных ситуациях действия опытного водителя характеризуются быстротой, точностью и полным соответствием требованиям Правил дорожного движения и безопасности дорожного движения в конкретной дорожной обстановке.

Приобретением водительских навыков и их совершенствованием водитель практически занимается ежедневно, управляя своим автомобилем и наблюдая за другими водителями.

Водительский навык — это способность водителя в процессе управления автомобилем выполнять отдельные действия автоматически без специально направленного внимания, но под контролем сознания. Так, например, у впереди идущего автомобиля загорелись красные фонари стопов, водитель автоматически нажимает на педаль тормоза, а затем сознательно оценивает ситуацию и выполняет необходимые действия, чтобы избежать наезда на впереди едущий автомобиль.

Почему молодые водители в несколько раз чаще, чем опытные водители, становятся участниками дорожно-транспортных происшествий? У них отсутствуют навыки управления автомобилем в различных сложных дорожных ситуациях.

Водитель должен точно оценивать расстояние от своего автомобиля до других объектов на дороге, скорость своего автомобиля и скорость других участников дорожного движения (водителей и пешеходов), чувствовать отклонения автомобиля от направления движения, работу двигателя, показания приборов и сцепление шин с дорогой в различных дорожных ситуациях. В приобретении этих навыков главную роль играют органы чувств. Рас-

смотрим основные навыки по управлению автомобилем с использованием органов чувств.

При движении автомобиля водитель должен быть уверен, что двигатель автомобиля работает безупречно. Об этом он узнает по показаниям приборов, контролирующих работу двигателя, которые размещаются на панели приборов или приборном щитке.

Наблюдать за показаниями приборов — это не значит непрерывно смотреть на лампочки или на стрелки приборов. Водитель должен только через определенное время проверять правильность показаний, т. е. определять, соответствуют ли они нормальной работе двигателя.

Стрелка амперметра должна находиться на стороне зарядки, причем после пуска двигателя стартером величина зарядного тока возрастает до нескольких ампер, но вскоре после восстановления емкости аккумулятора стрелка возвращается в положение, близкое к нулю.

Стрелка манометра (показывающего давление масла) должна находиться между 1,5 и 4 кг/см². При разогреве двигателя и масла давление может быть более высоким.

Стрелка вольтметра должна находиться в зеленом секторе.

Стрелка термометра (показывающего температуру охлаждающей жидкости) должна находиться между 60 и 85°C или между 130 и 180°F (в англосаксонских автомобилях).

Вместо амперметра, манометра или термометра могут использоваться цветные сигнальные лампы. При нормальной работе генератора, нормальном давлении масла и нормальной температуре охлаждающей жидкости лампочки не горят.

Водитель должен закрепить в памяти нормальное положение стрелок и состояние контрольных ламп так, чтобы в случае неисправности он с первого взгляда мог оп-

ределить, что что-то не в порядке. При этом он должен внимательно посмотреть на панель приборов и удостовериться, какой прибор сигнализирует о неисправности и в какой степени работа двигателя не соответствует нормальной.

Имея определенный опыт, водитель может вообще не смотреть на показания приборов и не отрывать глаз от дороги, но, несмотря на это, охватывать взглядом всю панель приборов.

Большое значение в управлении автомобилем имеют умственные навыки, которые позволяют быстро и точно оценивать дорожную обстановку и вырабатывать из многих вариантов решения задачи только один, наиболее правильный в данной ситуации. Например, впереди пешеход пересекает проезжую часть, водитель оценивает свою траекторию движения и траекторию движения пешехода. Он мысленно оценивает свои варианты действий: подать звуковой или световой сигнал, изменить направление движения своего автомобиля, объехать пешехода спереди или сзади, увеличить скорость своего автомобиля или затормозить, чтобы траектории автомобиля и пешехода не пересекались в одной точке. Умственные навыки позволяют без дополнительного обдумывания применить имеющиеся знания и опыт для выполнения задачи управления автомобилем и осуществить логические операции.

Привычки водителя — это сложившиеся способы поведения его за рулевым колесом, осуществление которых в определенных ситуациях приобретает для водителя характер потребности. Привычки могут складываться стихийно, порой под влиянием моды и друзей, быть продуктом целенаправленного воспитания и могут перерасти в устойчивые черты характера.

Управление автомобилем во время движения его в сложной дорожной обстановке должно характеризоваться навыком, а выполнение (или невыполнение) требований Правил безопасного дорожного движения должно стать привычкой.

При управлении автомобилем на повороте вращение рулевого колеса так, чтобы не оказаться на полосе встречного движения, должно стать навыком для водителя. Но привычкой опытного водителя является своевременная подача предупредительного сигнала указателем поворота. А нехорошей привычкой многих, особенно молодых водителей, стало не трогать рычаг указателя поворота. Леня пошевелить пальчиком, ему это не надо. Он делает то, что ему хочется, а на требования Правил он

Хорошо развитые умственные навыки обеспечивают быстрое и точное восполнение таких маневров, как обгон, перестроение, проезд регулируемых и нерегулируемых перекрестков, и многих других.

Рассмотрим методику их выполнения и совершенствования.

4.2. Правила безопасного обгона

Наиболее сложным и опасным маневром в дорожном движении является обгон, он требует от водителя высокого мастерства управления автомобилем. Рассмотрим схему обгона, которая изображена на рис. 25.

Путь (зона) обгона состоит из трех фаз:

I. Фаза перестроения.

II. Фаза опережения.

III. Фаза возвращения на свою полосу.

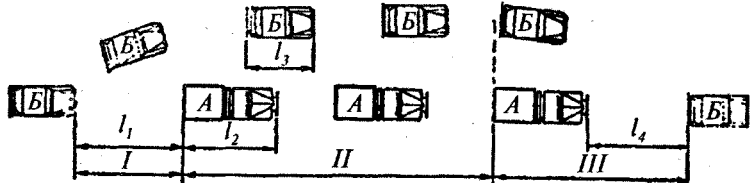


Рис. 25. Схема обгона:

A — обгоняемый автомобиль; *B* — обгоняющий автомобиль; / — положение автомобилей в начале обгона; // — то же, в середине обгона; III — то же, в конце обгона; /, — расстояние между автомобилями *A* и *B* в начале обгона; /₂ — длина автомобиля *A*; /₃ — длина автомобиля *B*; /₄ — расстояние между автомобилями *A* и *B* после обгона в момент занятия автомобилем *B* прежнего ряда движения

Фаза перестроения включает в себя следующие ваши действия:

- подать левый указатель поворота;
- плавно и быстро изменить направление движения, выехав на соседнюю полосу;
- увеличить скорость, при этом можно перейти на пониженную передачу, если у вас нет запаса мощности на прямой передаче. Особенно важно это делать для уверенного обгона на дорогах с повышенным сопротивлением качению колес, на дорогах песчаных или заснеженных и если начинаете обгон с малой скоростью. Это обеспечит вам быстрый разгон;

— на дистанции безопасности /, до обгоняемого автомобиля перестроиться на другую полосу и выключить левый указатель поворота;

— дистанция безопасности должна давать вам возможность вернуться в исходное положение, если обгоняемый транспорт неожиданно совершит поворот влево и если на встречной полосе, например из-за поворота, неожиданно появится препятствие, которое вы ранее не заметили.

Фаза опережения включает в себя следующее:

— осмотреться и еще раз убедиться: полоса опережения свободна и вы не создаете помех другим участникам дорожного движения;

— если препятствие есть, вы сбрасываете газ, притормаживаете и возвращаетесь на исходную полосу;

— если полоса свободна, вы продолжаете увеличивать скорость;

— вы предупреждаете обгоняемое транспортное средство вне населенного пункта звуковым сигналом, а в любом месте — переключением света фар об обгоне;

— опережаете обгоняемое транспортное средство с интервалом в 1,5—2 м.

Вы не должны ничего включать или переключать, обе ваши руки должны твердо держать рулевое колесо; вы должны внимательно следить за обстановкой и быть готовыми к любому маневру или действию.

Фаза возвращения на свою полосу включает в себя:

— включение правого указателя поворотов;

— оценку обстановки через зеркало заднего вида сзади и спереди для определения угла перестроения на свою полосу. При отсутствии помех этот угол надо стремиться сделать более острым;

— опережение обгоняемого на расстояние $\frac{1}{2}$, равное длине обгоняемого транспортного средства;

— изменение направления движения плавным и быстрым вращением рулевого колеса;

— опережение обгоняемого транспортного средства на дистанцию безопасности $\frac{1}{4}$, которая должна обеспечивать движение обгоняемого транспорта без торможения и изменения направления движения;

— выключение правого указателя поворота;

— продолжение движения с большей скоростью, чем скорость обгоняемого транспорта. Вы обогнали его, так как его скорость вас не устраивала.

Скорость обгоняемого автомобиля V , практически была равномерной, и путь S , пройденный им во время обгона *тоб*, можно определить по формуле

$$S = V \cdot t_{об}, \text{ м.}$$

Следовательно, весь путь обгона $S_{об}$ можно приблизительно определить следующим образом:

$$S_{об} = S + [(l_1 + l_4) + (l_2 + l_3)], \text{ м.}$$

Чем меньше время и путь обгона, тем безопаснее обгон. Из этого следует, что выезжать при обгоне на сторону встречного движения надо в тех случаях, когда она свободна на таком расстоянии, при котором встречный транспорт не успеет приблизиться на опасное расстояние к вашему автомобилю.

Обгон не следует начинать на скользких и мокрых дорогах, где тормозной путь увеличивается. При торможении, особенно экстренном, которое может неожиданно потребоваться вам, возможны столкновения и опрокидывания из-за заноса и потери управления. А на мокрой дороге, когда вы пытаетесь опередить обгоняемый транспорт, особенно крупногабаритный, облако мелкой грязи и жидкости, летящее из-под колес этого транспорта, полностью закрывает вам видимость, и стеклоочистители с трудом справляются с очисткой стекол.

Опасно начинать обгон в тех местах, где возможно неожиданное появление пешеходов: у кинотеатров, школ, больниц, стадионов, возле остановок общественного транспорта и т. д.

Большую опасность представляет двойной обгон. При выезде для обгона на соседнюю полосу вы не просматриваете ее, так как впереди идущее транспортное средство,

совершающее опережение, закрывает обзор. Поэтому обгон на трехполосной и двусторонней дороге с выездом на полосу встречного движения запрещен.

Безопасность при обгоне во многом зависит от действий обгоняемого. Если вы выступаете в роли обгоняемого, то старайтесь вести себя так, чтобы облегчить выполнение обгона.

Для этого вы должны:

— если видите, что впереди на полосе, на которую выезжает обгоняющий, есть опасность, предупредить обгоняющего водителя, несколько раз включив и выключив указатель левого поворота;

— если видите, что эта полоса свободна, то дать знать обгоняющему, что вы его действия поняли, включить правый указатель поворота или краткий звуковой сигнал;

— немного принять вправо, увеличивая безопасный интервал между вами;

— не препятствовать обгону путем повышения скорости движения, так как, прибавив скорость, вы ликвидируете дистанцию безопасности $\frac{1}{4}$, на которую ориентировался обгоняющий водитель, чтобы завершить обгон. И он может «застрять» на средней или крайней левой полосе на двухполосной проезжей части. Если он теперь затормозит и будет смещаться вправо, чтобы избежать столкновения со встречным, то вы тоже можете пострадать, и вас могут признать виновным, так как такой маневр вам запрещен;

— не препятствовать обгону смещением влево с наездом на границу своей полосы движения. Это сокращает интенсивность движения и опасно;

— не затевать своего рода спортивные состязания с обгоняющим, что часто заканчивается трагически! Это действие является одним из следствий «синдрома лидерства», проявления неуместной агрессивности, невоспи-

танности, отсутствия благожелательности и водительской этики;

— не воспринимать чуть ли не как оскорбление обгон вас другим транспортом и не бросаться вдогонку за «обидчиком»;

— если лихой водитель обогнал вас и резко, подрезая вам путь, перестраивается на вашу полосу, притормозите и при необходимости примите вправо.

Безопасный обгон зависит и от встречного транспортного средства. Если вы в роли встречного, а навстречу вам идут два транспортных средства, занимая обе полосы, так как один обгоняет другого и обгон затянулся, надо не «врубать» дальний свез; а коротким нажатием на рычаг включения дальнего света «моргнуть», снизить скорость и быть готовым к торможению, а может, даже к выезду на обочину, иначе вы сами можете стать участником ДТП. В литературе по безопасности дорожного движения приводится много примеров того, как встречное транспортное средство упорно продолжало держать полосу своего движения. И это приводило к ДТП с большим ущербом. Внимательно изучите раздел Правил дорожного движения, где запрещается обгон. Каждый из этих запретов имеет смысл, вытекающий не только из соображений простой предосторожности, но и подтвержденный сотнями примеров из практики.

Например, запрещение обгона на перекрестке (кроме обгона по главной дороге) вызвано тем, что перекресток — место интенсивного маневрирования транспортных средств; место, где, как правило, используются все полосы движения, а на трехполосной дороге средняя полоса, предназначенная для обгона, на перекрестке используется как исходная позиция для поворотов и разворотов.

Если на дороге вне населенного пункта состояние проезжей части дороги, с учетом интенсивного движения, не позволяет совершить обгон тихоходного транспортного средства, а за ним образовалась колонна, то водитель этого тихоходного транспортного средства должен принять вправо, а в случае необходимости остановиться и пропустить колонну.

Рассмотрим еще несколько вариантов обгона в различных дорожных условиях. Обгон на дорогах с двумя и более полосами для движения в одну сторону выполняется в следующей последовательности:

- оцените скорость и расположение на дороге следующих за вами других транспортных средств через зеркало заднего вида и сбоку;
- посмотрите вперед и оцените действия водителей впереди и дорожную обстановку;
- увеличьте дистанцию от автомобиля, который вы собираетесь обогнать;
- включите левый указатель поворота;
- убедитесь через зеркало заднего вида и поворотом головы, что вас никто не обгоняет и не опережает;
- увеличьте скорость;
- плавно, быстро и под острым углом перестройтесь на соседнюю полосу;
- быстро произведите опережение обгоняемого транспорта;
- подайте правый поворот;
- посмотрите в зеркало заднего вида и убедитесь, что своим перестроением вы не создаете помех водителю обгоняемого транспорта;
- плавно, быстро и под острым углом перестройтесь на свою полосу.

По завершении обгона вы можете оставаться на этой полосе, если вы не создаете помех транспорту, движущемуся

муся за вами с большой скоростью, и если по возвращении на ранее занимаемую полосу вам пришлось бы начать новый обгон.

Обгон на длинном подъеме выполняется в следующей последовательности:

— перед началом обгона убедитесь в том, что у вас будет возможность вернуться на свою полосу после обгона до конца подъема;

— более критично оцените возможность своего автомобиля быстро опередить обгоняемый транспорт, так как обгонять на подъеме труднее, чем на ровной дороге;

— обгон производите только на пониженной передаче с обязательным запасом мощности;

— постоянно следите за вершиной подъема, встречный автомобиль может оказаться на вашем пути внезапно, скорость его может намного превышать вашу, и сближение может произойти быстрее, чем вы рассчитывали;

— держите в голове несколько вариантов возвращения на свою полосу (увеличение скорости, торможение, максимальное сближение с рядом идущим обгоняемым транспортом и т. д.);

— помните, в конце подъема обгон запрещен только с выездом на полосу встречного движения.

Обгон на длинном уклоне осуществляется в следующей последовательности:

— лучше оцените необходимость обгона;

— убедитесь, что скорость обгоняемого намного меньше вашей и не увеличивается;

— внимательно следите за дорожной разметкой, особенно за сплошной линией, которая отделяет вашу одну полосу от двух полос встречного направления, которые используются для транспорта, поднимающегося на подъем;

— после завершения обгона еще раз убедитесь, не набрал ли скорости обгоняемый транспорт и есть ли у вас место для возвращения на свою полосу.

Обгон справа запрещен, за исключением случая, когда водитель впереди идущего автомобиля подал сигнал левого поворота и приступил к выполнению маневра. В это время вы можете его обогнать справа, соблюдая необходимые меры безопасности.

Не забывайте! Обгон справа по обочине также запрещен, так как движение по обочине запрещено. На рис. 26 показаны различные варианты опасного обгона.

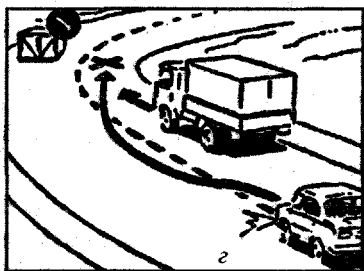
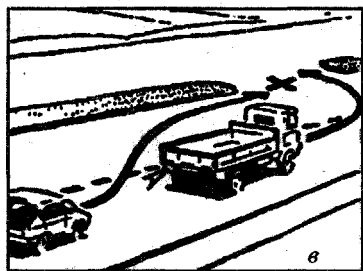
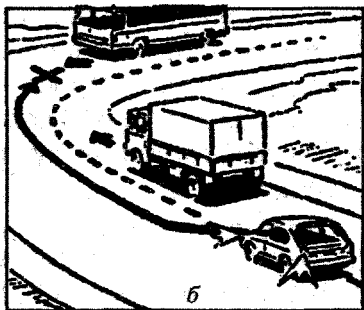
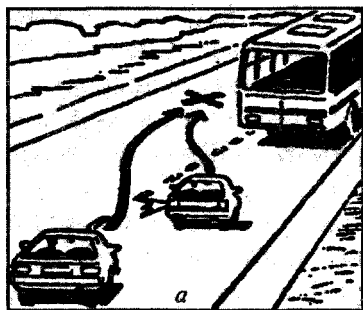


Рис. 26. Обгон опасен, если;

а — следующий за транспортным средством водитель начал обгон;
б — возможна помеха встречному транспортному средству; *в* — водитель обгоняемого транспортного средства подал сигнал о повороте (перестроении) налево; *г* — возможна помеха обгоняемому транспортному средству при завершении обгона

Вы приближаетесь к впереди идущему другому транспортному средству. Ехать за ним? Его скорость вам не нравится. Принимаете решение обгонять. Но обгон — один из самых ответственных маневров (если не самый ответственный).

Обгон является сложным и опасным маневром, выполняется на высокой скорости и с определенным риском. Он требует от вас четких и, главное, грамотных действий и навыков.

Рассмотрим основные правила обгона.

Обгон — это опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы и с дальнейшим возвращением на свою полосу. Опережение — это движение транспортного средства по соседней полосе с большой скоростью. Обгону предшествует зона разведки. В этой зоне вам необходимо:

— быть уверенным в том, что обгон вам необходим. Не начинайте обгон, если в этом нет необходимости. Не следует торопиться обогнать другой автомобиль для того, чтобы вернуться на свою полосу и ехать впереди обгоняемого. Обгон, не вызываемый необходимостью, а совершаемый для утверждения своего превосходства, следует считать лихачеством;

— выбрать подходящее место для обгона, оценить ширину проезжей части, отсутствие помех на пути обгоняемого, которые могут вызвать смещение влево обгоняемого транспортного средства (сужение дороги, стоящие автомобили и другие препятствия), а также достаточно ли длина участка для выполнения обгона;

— убедиться в том, что ни один из следующих за вами водителей, которому может быть создана помеха, не начал обгона;

— установить наличие встречных транспортных средств, оценить расстояние до них и скорость их перемещения (в табл. 1 дано безопасное расстояние до встречного автомобиля при обгоне);

— убедиться: обгоняемое транспортное средство не подало сигнал о повороте (перестроении) налево. Нельзя

Таблица 1

Безопасное расстояние (м) до встречного автомобиля при обгоне с выездом на полосу встречного движения в зависимости от скорости обгоняющего, обгоняемого и встречного автомобилей (км/ч) (значения расстояний даны с округлением)

Скорость обгоняющего автомобиля, км/ч	Скорость обгоняемого автомобиля, км/ч	Скорость встречного автомобиля, км/ч						
		30	40	50	60	70	80	90
40	30	400	450	500	570	650	700	750
50		290	320	350	380	430	460	500
60		250	280	300	330	370	400	420
70		260	290	300	320	340	360	390
80		260	280	300	320	330	350	370
90		260	280	300	320	330	350	360
50	40	540	600	660	730	800	870	950
60		360	400	440	480	530	570	600
70		340	360	390	420	450	480	500
80		300	320	340	360	380	400	430
90		310	330	350	370	390	410	430
60	50	700	760	830	900	1000	1070	1140
70		480	510	560	600	640	680	720
80		400	430	460	500	520	550	580
90		360	440	420	440	450	500	520
70	60	900	960	1050	1130	1200	1300	1400
80		580	610	660	700	750	800	850
90		470	500	540	570	600	650	700
80	70	1100	1160	1250	1350	1450	1580	1620
90		670	700	800	850	900	950	1000
90	80	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900
100		770	850	900	950	1000	1050	1110

начинать обгон вслед за идущим впереди транспортным средством, которое начало обгон. Дорога, особенно за грузовым автомобилем, не просматривается, а это опасно; необходимо:

— выяснить: при возвращении на ранее занимаемую полосу есть ли место, и не вынуждает ли вы обгоняемое транспортное средство тормозить или изменять направление движения, чтобы избежать столкновения с вашим автомобилем;

— оценить скорость обгоняемого транспорта и свою скорость, возможность вашего автомобиля быстро набрать нужную скорость. Чем больше разность ваших скоростей, тем меньше время и меньшее расстояние вам нужно для обгона.

Фазу разведки можно проводить с малой дистанции до обгоняемого транспорта, тогда «слепая зона» обзора будет большой, и для разведки обстановки вам надо будет выезжать на полосу встречного автомобиля. Это хорошо видно на рис. 27.

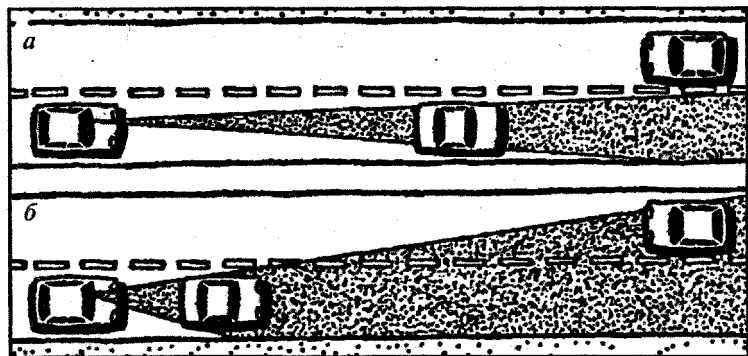


Рис. 27. «Слепая зона» обзора при различных дистанциях:
a — при большой дистанции между автомобилями;
б — при малой дистанции между ними

4.3. Управление автомобилем при юзе и во время заноса

В первую очередь следует научиться владеть автомобилем при скольжении в прямом направлении — юзом. Для этого вы должны выехать на свободную площадку 50x200 м со скользкой поверхностью, лучше всего с гладким асфальтобетонным покрытием, политым водой. При движении по прямой резко затормозите, применив экстренное торможение. При этом колеса автомобиля не будут вращаться, как говорят, заблокируются, а автомобиль продвинется вперед на несколько метров. После этого выйдите из автомобиля и осмотрите след, оставленный автомобилем при торможении. Вы увидите на поверхности дороги сухие полосы, появившиеся в результате скольжения колес. Длина этих полос зависит от типа покрытия дороги, эффективности действия тормозов и состояния протекторов шин.

После этого следует повторить данный маневр, с «чутьем», присущим хорошему водителю, чтобы колеса не заблокировались. Тренировку продолжайте до тех пор, пока не убедитесь, что полос на мокрой дороге за автомобилем нет.

Это упражнение надо выполнять сразу после тренировки различных способов торможения на дороге с сухим покрытием, которое мы рассмотрели раньше. Выполняя теперь данное упражнение, вы определяете, какой из этих четырех способов торможения на скользкой дороге дает наиболее эффективный результат.

Далее на этой площадке вы учитесь выполнять повороты на скользкой поверхности. Резко и сильно затормозив автомобиль на повороте, вы убеждаетесь, что заблоки-

рованные колеса перестают направлять автомобиль по кривой и движутся прямо. Вы практически выбираете такую траекторию движения и способ торможения, чтобы движение автомобиля оставалось управляемым.

При выполнении этих упражнений вы должны убедиться, что протяженность зоны скольжения автомобиля юзом зависит не только от величины коэффициента сцепления шин с дорогой, но также и от величины развиваемой вами скорости. При большой скорости движения протяженность прямого скольжения — юза может составлять более 100 м.

Поэтомупомните: чем меньше скорость, тем меньше юз!

Далее следует практически изучить боковое скольжение, которому подвергаются прежде всего задние колеса автомобиля; такое скольжение водители называют заносом.

При торможении центр тяжести автомобиля перемещается вперед, и чем резче торможение, тем больше нагрузка на передние колеса и меньше — на задние. Сцепление с дорогой задних колес меньше. Следовательно, вероятность блокировки задних колес больше и занос задней оси чаще.

Хорошо запомните четыре основных правила при заносах.

1. Никогда не тормозите.

Это не поможет, а лишь усугубит занос. Очень трудно этого не делать. Неведомая сила и желание остановиться неудержимо тянут вашу ногу к тормозу. Не делайте этого.

2. Не нажимайте на педаль сцепления.

Это практически вам ничего не дает.

3. Не отпускайте педаль газа резко.

Это торможение и усугубляет занос. Но если плавно чуть-чуть увеличить газ, можно уменьшить занос на зад-

неприводном автомобиле. Если занос сильный, полностью отпустите педаль газа.

4. Поворачивайте рулевое колесо в сторону заноса.

Если заднюю часть автомобиля заносит влево, поверните рулевое колесо влево. Если задняя часть автомобиля соскользнула вправо, поверните рулевое колесо в ту же сторону. Это нужно довести до автоматизма, выполнять без рывков, но быстро. Руки крутят рулевое колесо на боковом секторе. Причем поворот колес следует осуществлять тем сильнее, чем больше занос автомобиля. Это единственный способ овладеть автомобилем при боковом заносе.

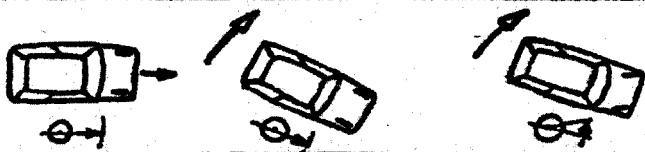
Перед тренировкой на заднеприводном автомобиле внимательно изучите рис. 28.

Усвоив эти правила, можно переходить к тренировке на скользкой площадке. Начинать тренировку нужно с умения вызвать занос, а вызвать его легко. Для этого разгоните автомобиль до третьей передачи, но не более 30 км/ч, резко, но немного поверните рулевое колесо в любую сторону и одновременно резко нажмите на педаль тормоза или сильно нажмите на педаль газа (пробуйте оба способа).

При этом автомобиль начнет скользить на заблокированных колесах, а задняя часть его начнет вращение. Данный маневр необходимо выполнить несколько раз, чтобы вы могли освоиться с ним. Однако при этом не рекомендуется увеличивать скорость движения более 30 км/ч и площадка должна быть ровной, без выбоин и бугров.

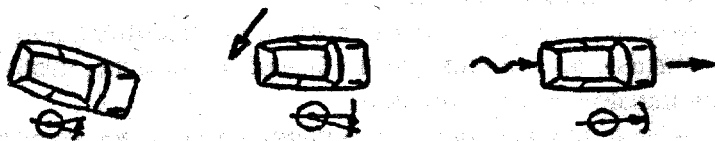
Затем переходите к тренировке вывода автомобиля из заноса, действуя органами управления, как указано на рисунке.

Обратите внимание: передние колеса всегда должны «смотреть» строго в направлении движения. К этому вы



Началось... Волю
в кулак, не тормозить
и не выжимать сцепление

Быстро руль
влево...



Занос влево утих,
руль повернут
влево...

Кузов повело теперь
вправо, быстрее туда
же руль

Автомобиль, повилив-
ая, выравнивается.
Чуть-чуть прибавьте
газ и рулем выров-
няйте машину. Ну вот,
собственно, и все...

Рис. 28. Действия водителя во время заноса

должны стремиться. Лишний поворот рулевого колеса в панике может не стабилизировать вращение, а еще больше увеличить отклонение задней части автомобиля. Поэтому вращайте рулевое колесо быстро, но на определенный угол. Во время тренировки вы это должны почувствовать. Начинать вращение рулевого колеса в другую сторону надо несколько раньше, чем занос задней части автомобиля прекратится. При этом обороты двигателя старайтесь держать таким образом, чтобы ведущие колеса катились без проскальзывания.

Особенности управления переднеприводным автомобилем во время ликвидации заноса и при прохождении поворотов на скользкой дороге:

— тяговое усилие приходится на передние колеса и при движении по прямой дороге этот автомобиль значительно реже подвержен заносу;

— потеря сцепления колес с дорогой происходит на поворотах;

— снижайте скорость до поворота;

— на повороте двигайтесь с постоянной скоростью или с небольшим ускорением;

— если задние колеса потеряли сцепление, увеличивайте подачу топлива, этого бывает достаточно, чтобы стабилизировать автомобиль;

— не резко, аккуратно поворачивайте рулевое колесо в сторону заноса;

— на большой скорости или при резком увеличении подачи газа на повороте ведущие передние колеса могут потерять сцепление с дорогой и начнется снос автомобиля, в этом случае не вращайте рулевое колесо, колеса неуправляемы; уменьшайте подачу топлива. Это позволит восстановить сцепление ведущих колес с дорогой и автомобиль станет управляемым.

При движении по скользкой дороге:

— лучше предотвратить занос, чем пытаться выйти из него; учитывайте дорожные условия и оставляйте время для реакции; покачивайте рулевое колесо из стороны в сторону с частотой до двух раз в секунду. Это позволит вам находиться в состоянии постоянной готовности к действиям по ликвидации заноса;

— никакая теория не заменит практику. Освойте технику безопасного вождения на скользкой площадке. Даже одно-два занятия с опытным инструктором позволят вам уверенно себя чувствовать на дороге в любых ситуациях.

Быстрая и полная ликвидация заноса зависит от вашей опытности, способности и умения взять свою волю в кулак. Упражняясь в выполнении данного маневра, вы сможете не только овладеть заносом, но и безошибочно определить, может ли занос произойти на данной дороге и в данных условиях. Вы научитесь приспособливать скорость движения своего автомобиля к условиям движения, особенно на поворотах.

4.4. Приемы управления автомобилем

4.4.1. В сложных дорожных условиях

Условия недостаточной видимости — это видимость менее 300 м в дождь, снег, туман и в сумерках. Эти погодные условия оказывают существенное влияние на безопасность дорожного движения. На дорогах России, с учетом общей продолжительности действия неблагоприятных метеорологических факторов в течение года, количество ДТП за этот период на 25 % больше, чем в течение того же времени при ясной погоде. Критические погодные условия, будь то сильная жара или трескучий мороз, обязательно выявят недостатки как водителя, так и автомобиля. Важную роль в обеспечении безопасного управления автомобилем в этих условиях будут играть ваши знания, навыки и опыт.

Усложнение управления автомобилем при воздействии неблагоприятных погодных условий обусловлено следующими факторами:

— уменьшение коэффициента сцепления шин с дорогой и изменение дорожного покрытия;

— увеличение сопротивления движению в результате появления на дорожном покрытии грязи, снега и т. д.;

— изменение внешнего вида проезжей части дороги и особенно обочин вследствие образования снежных заносов, сугробов;

— снижение эксплуатационно-технических характеристик автомобилей, таких как тяговые свойства, тормозные, обзорность, проходимость и т. д.

В предыдущих разделах мы рассмотрели навыки управления автомобилем в нормальных погодных условиях, а теперь рассмотрим, как надо управлять автомобилем в условиях недостаточной видимости.

Для нормальной эксплуатации вашего автомобиля в таких условиях нужно проверить:

— состояние шин и давление в них, особенно наличие рисунка протектора, он должен быть не менее 1,6 мм на шине легкового автомобиля, 1 мм на грузовом автомобиле и 2 мм на автобусе. На зиму лучше иметь специальный комплект колес с шипованными шинами;

— состояние тормозной системы, которая в любое время должна быть надежной, а в сложных погодных условиях тем более;

— световые приборы должны обеспечивать хорошую видимость, поэтому их надо постоянно содержать в чистом виде и правильно отрегулировать;

— желательно дополнительно поставить противотуманные фары, но они будут полезны, если правильно поставлены и отрегулированы. Они должны стоять ниже основных фар, но не ниже 25 см от поверхности дороги, а с боков на расстоянии не менее 40 см от края автомобиля. На автомобиле могут быть установлены две противотуманные фары и один или два задних противотуманных фонаря. Свет от противотуманных фар должен

стелиться по дороге под слоем тумана и хорошо освещать правый край дороги;

— стеклоочистители и стеклоомыватели должны обязательно работать в установленном режиме, а в бачок омывателя добавьте специальной жидкости, которая не замерзает зимой;

— система охлаждения должна быть заправлена незамерзающей охлаждающей жидкостью;

— не ленитесь передние и задние стекла очищать от грязи, наледи и снега, увеличивая обзорность своего автомобиля;

— убедитесь в исправности системы обогрева и вентиляции салона, а также электрообогрева стекол.

Никогда не начинайте движение, пока не убедитесь, что дорога хорошо просматривается через передние, задние и боковые стекла, а также через наружное и внутреннее зеркала заднего вида.

4.4.2. Во время дождя

Основная опасность при движении в дождь — ухудшение сцепления колес с дорогой. Коэффициент сцепления на мокрой дороге уменьшается в 1,5—2 раза, что ухудшает устойчивость автомобиля, а главное — резко увеличивает тормозной путь. Особенно опасны асфальтобетонные дороги, покрытые грязью или мокрыми опавшими листьями, когда сцепление шин с дорогой еще больше уменьшается.

Опасен только что начавшийся дождь, который делает покрытие дороги очень скользким, так как пыль, мельчайшие частицы авторезины, частицы сажи и масла из выхлопных труб автомобилей смачиваются и растекаются по дороге, создавая на ней очень скользкую, как мыло,

пленку. В начале дождя надо быть особенно осторожным, обязательно снижать скорость, избегать обгонов, резкого вращения рулевого колеса и резкого торможения. По мере того как дождь усиливается и продолжается, грязная пленка смывается дождем и при продолжительном дожде коэффициент сцепления с дорогой вновь увеличивается. Бетонное и асфальтовое покрытия с обработанной специально шероховатой поверхностью, вымытые дождем, имеют коэффициент сцепления, близкий к коэффициенту сухого покрытия.

Зависимость коэффициента сцепления с дорогой от продолжительности дождя показана на рис. 29.

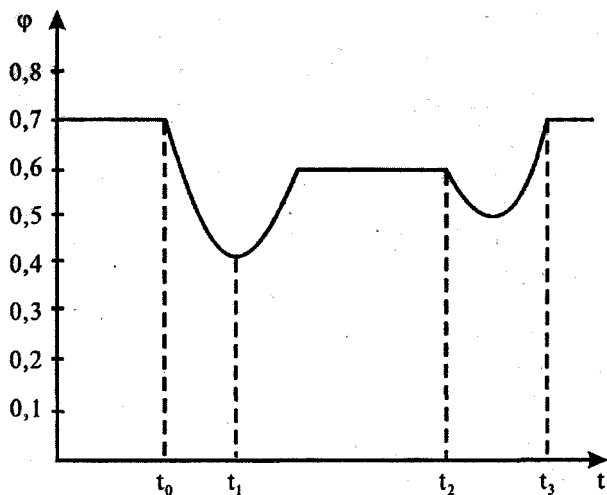


Рис. 29. Зависимость коэффициента сцепления с дорогой от продолжительности дождя: время $t_0 - t_1$ — начало дождя; время $t_1 - t_2$ — продолжительность дождя; время $t_2 - t_3$ — время высыхания дороги

После прекращения дождя, по мере того как грязь высыхает, она вначале превращается в грязную скользкую пленку, и коэффициент сцепления также уменьшается.

Снова надо быть осторожным до высыхания дороги. Грязь превращается в пыль, и коэффициент сцепления восстанавливается.

При движении на большой скорости по мокрой дороге у легковых автомобилей наблюдается между шинами и дорогой образование водяного клина — гидроскольжение, или так называемое аквапланирование. При движении по мокрой дороге с малой скоростью колеса вгоняют влагу в пазы рисунка протектора шины и выдавливают ее через шероховатости покрытия дороги, шины касаются более сухой поверхности дороги. Если вы едете за автомобилем во время дождя, то видите сразу за автомобилем сухой след от колес. При большой скорости движения и большом количестве воды на дороге колеса не успевают выдавливать влагу, и тогда под ними остается вода, колеса всплывают над поверхностью дороги. Признаком появления водяного клина является внезапная легкость в управлении рулевым колесом. Малая глубина рисунка протектора, менее указанного выше, низкое давление воздуха в шинах и гладкое дорожное покрытие асфальтированной дороги способствуют появлению аквапланирования даже при небольших скоростях движения, так как колесо не успевает выдавить воду из-под себя. Бороться с этим явлением можно лишь снижением скорости. В этой ситуации следует применять торможение двигателем, т. е. плавно уменьшить нажатие на педаль газа. При этом старайтесь не использовать рабочие тормоза, так как вода снижает их эффективность.

Если колеса с одной стороны автомобиля попадут влужу, то автомобиль может занести, так как величина сцепления шин с дорогой с разных сторон будет неодинаковой.

Брызги грязной воды и жидкой грязи из-под колес встречных и обгоняющих транспортных средств могут мгновенно залить лобовое стекло, и какое-то время вы

ничего впереди не увидите. Не теряйтесь в этой ситуации и, главное, резко не тормозите, немедленно включите омыватель и стеклоочиститель с большой частотой движения. Не вращайте рулевым колесом и плавно уменьшите нажатие на педаль газа. Через несколько секунд обзорность восстановится.

Учтите, когда вы проезжаете лужи на большой скорости, то возможны следующие неприятности:

— обрызгаете грязью и даже окатите водой с ног до головы пешеходов;

— вода из-под колес вашего автомобиля попадет на переднее стекло и уменьшит обзорность;

— вода также попадет в подкапотное пространство, а попадание даже нескольких капель воды на катушку зажигания, распределитель или провода может заглушить двигатель;

— попадание воды в воздухозаборник может привести к поломке двигателя;

— под водой могут быть разные опасности: ямы, камни и т. д.;

— намокнут тормозные колодки и могут отказать тормоза.

Старайтесь объезжать участки дороги, скрытые под водой, а если надо преодолевать эти участки, то снижайте скорость, а после проезда просушите тормоза. Для этого левую ногу перенесите на педаль тормоза и несколько секунд двигайтесь со слегка нажатой педалью тормоза.

При движении во время дождя не приближайтесь к впереди идущему транспортному средству: грязь, отбрасываемая колесами его автомобиля, забрызгивает ваше стекло. Если вас обгоняет другой автомобиль, заранее включайте стеклоочиститель.

Дождь изменяет вид дорожного покрытия. Светлое и матовое в сухом состоянии, асфальтобетонное покрытие

становится темным и блестящим, причем заметить на такой дороге темное препятствие очень трудно. Движение в этих условиях, даже если нет никаких препятствий, утомительно. У водителя создается впечатление, что он устремляется в темную бездну, пересекаемую блестками дождевых капель, сверкающих в свете фар.

На мокром дорожном покрытии белая дорожная разметка становится почти невидимой днем и совершенно незаметна ночью. Ваша обязанность — настолько усилить осторожность во время дождя, чтобы она восполнила плохую видимость, и вести автомобиль плавно, без резкого изменения направления, выбирать скорость, соответствующую видимости, включить ближний свет фар или противотуманные фары, а также задние противотуманные фонари, боковое стекло поднять до упора.

4.4.3. В условиях тумана

Управление автомобилем в условиях тумана требует еще большего опыта, чем в дождь. Иногда туман бывает таким сильным и создает такую большую опасность, что необходимо прервать поездку и терпеливо ждать переменны погоды. Если это возможно, воспользуйтесь общественным транспортом. Туман создает опасные дорожные условия. В аварии во время тумана участвуют десятки автомобилей, гибнет и получает увечья большое количество людей. В чем причина?

Туман сильно уменьшает зону видимости, способствует обману зрения, затрудняет ориентирование. Он искажает восприятие скорости транспортных средств и расстояние до предметов. Вам кажется, что предмет далеко (например, свет фар встречного автомобиля), а на самом деле он близко. Скорость автомобиля вам кажется ма-

ленькой, а на самом деле он движется быстро. Туман искажает окраску цвета предмета, кроме красного. Поэтому сигнал светофора красный, чтобы его хорошо было видно в любую погоду, поэтому красные автомобили считаются менее опасными.

*

Туман влияет на психику человека: плохая видимость, постоянное напряжение, внезапное появление из тумана другого транспортного средства, которое, казалось, было далеко, — вызывают сильное нервное напряжение у водителя. Он нервничает и допускает неверные действия по управлению автомобилем. Глаза быстро устают и снижают способность водителя реагировать на изменения дорожной ситуации. Фары совсем не освещают дорогу, их свет только врзается в туман яркими ослепляющими пучками. В тумане можно ошибиться в выборе дороги, ориентиры закрыты туманом, перекрестков не видно. В тумане следует:

— уменьшить скорость движения, она не должна превышать половины расстояния видимости в метрах. Так, при видимости 20 м она должна быть не более 10 км/ч;

— быть готовым остановиться в пределах той видимости дороги;

— включить свет — зависит от характера тумана, его плотности, времени суток, температуры и т.д., следует ехать при ближнем свете фар, который лучше освещает дорогу, чем дальний;

— при движении с дальним светом разъезд с встречным транспортом произвести без переключения на ближний, так как ослепление в тумане исключено;

— при наличии противотуманных фар при сильном тумане включить их совместно с ближним или дальним светом. Они имеют низкий и широкий пучок света желтого цвета, который лучше проникает через туман, чем белый свет обычных фар;

- если видимость дороги менее 50 м, они могут включаться самостоятельно;
- задние противотуманные фонари включать совместно с габаритными огнями;
- включить стеклоочистители;
- при запотевании стекол включить систему отопления и вентиляции салона, а также электрообогреватель заднего стекла;
- при очень сильном тумане можно пытаться разглядеть дорогу перед автомобилем, высунув голову в окно двери;
- периодически сверяйте свою скорость по спидометру;
- для улучшения видимости в тумане наклонитесь над рулевым колесом и приблизьте глаза к переднему стеклу. Такое положение весьма утомительно, но периодически им пользуйтесь;
- при наличии разметки займите центральное положение между линиями разметки, разделяющей полосы;
- ориентироваться на дороге также можно и по тротуару, обочине и особенно по сплошной белой линии разметки, обозначающей край проезжей части;
- окно двери водителя лучше держать открытым и прислушиваться к шуму других транспортных средств;
- периодически использовать звуковой сигнал, особенно на загородной дороге.

Не следует:

- приближаться слишком близко к автомобилю впереди;
- использовать задние фонари переднего автомобиля в качестве ориентира, у вас будет ложное представление о расстоянии и его скорости;
- смотреть в одно место перед автомобилем — глаза быстро устанут, будут слезиться и зрение ослабеет;

- ставить автомобиль на стоянку в пределах дороги;
- двигаться слишком близко к осевой, при этом можете создать опасную ситуацию;
- пытаться проскочить полосу тумана в низине на дороге. Именно на этом участке могут быть скрыты туманом предметы и люди;
- пытаться обогнать впереди идущий транспорт — это рискованно и опасно.

Не столько туман угрожает безопасности движения, сколько техника вашего вождения, используемая в условиях тумана.

4.4.4. Во время снегопада

Управление автомобилем во время снегопада и на дорогах, покрытых снегом, требует не только опыта, но и знаний по вопросам безопасности.

Если слой снега тонок и уплотнен, то препятствий для движения нет, при условии что вы знаете, что коэффициент сцепления с дорогой намного ниже, чем на сухой и даже на мокрой дороге. Если же снег лежит толстым слоем, то следует предусмотреть возможность буксования автомобиля и его застревания. Особенно трудно ехать, когда в снегу образовались глубокие колеи. В этих условиях надо двигаться медленно, потому что колеи не бывают ровными и прямыми, а выскакивание из колеи на большой скорости приводит к потере управляемости автомобилем. Сугробы длиной в несколько метров следует преодолевать с разгона. А большие занесенные участки дороги необходимо предварительно обследовать, пройдя по ним пешком, потому что они угрожают застреванием. Если видите, что не смогли с первого раза преодолеть большой сугроб, то не допускайте полного застревания.

Надо остановиться и возвратиться назад по старому следу, уплотняя, таким образом, колею, затем вновь разогнать автомобиль вперед, пытаться преодолеть оставшийся участок заноса. Очевидно, такой прием имеет шансы на успех только тогда, когда длина занесенного участка позволяет это сделать. Если ехавший впереди вас автомобиль застрял в сугробе, никогда не пытайтесь без остановки проехать. Надо остановиться, выйти из автомобиля, ознакомиться с обстановкой и помочь коллеге выбраться из этого положения. Затем можно легко проехать по его следу.

Может случиться так, что ваш автомобиль увязает так сильно, что «садится» в снег нижней частью корпуса, а колеса могут даже повиснуть в воздухе. Не пытайтесь выбраться назад с помощью пробуксовки колес, она приводит к еще большему «закапыванию» ведущих колес в снег. Нужно откапывать автомобиль лопатой, выбрасывая снег из-под кузова, пока колеса не коснутся дороги. Затем нужно подкопать снег под передними и задними колесами. Только после этого можно пытаться медленно двинуться назад.

Очень хорошие результаты при выезде из сугробов дают следующие действия:

- подкладывание под колеса песка, гравия, камней, досок и даже ковриков, взятых из вашего автомобиля;
- выравнивание передних колес. Если колеса стоят прямо, они оказывают малое сопротивление движению, если повернуты вбок, то делают выезд невозможным;
- правильное нажатие на педаль газа и педаль сцепления. Надо слабо нажимать на педаль газа, давать малые обороты, а сцепление включать плавно, слегка придерживая в конце.

Сила тяги должна быть меньше, чем сила сцепления с дорогой. А на заснеженной дороге сцепление с дорогой маленькое;

— «раскачивание» автомобиля взад и вперед, так как колеса на длине 10—20 см утрамбуют колею, что позволит набрать необходимую для выезда скорость;

— подталкивание застрявшего автомобиля другим лицом, делать это надо осторожно и не сбоку на колею, а посередине корпуса автомобиля, из-под колес вылетают не только снег, грязь, но и камни, которые вы только подложили;

— трогание с места на второй передаче, тогда сила тяги меньше и тронуться с места легче;

— когда самостоятельный выезд застрявшего автомобиля из-за пробуксовки колес уже невозможен, помогает способ «движение от рукоятки».

Для этого надо:

— остановить двигатель, выключить зажигание;

— включить первую передачу или заднюю;

— выйти из автомобиля;

— взять пусковую рукоятку и вставить в храповик коленчатого вала;

— вращать коленчатый вал двигателя;

— автомобиль очень медленно, будет двигаться вперед или назад.

Такой способ дает в большинстве случаев удовлетворительные результаты, но для переднеприводных автомобилей он не годится.

Движение по снегу не создаст вам особых трудностей в управлении автомобилем при условии, что вы:

— увеличите дистанцию до автомобиля впереди;

— постоянно оцениваете ситуацию впереди и готовы к неожиданностям;

— вы останавливаетесь на увеличенной дистанции, если впереди идущий автомобиль остановился;

— периодически проверяете эффективность тормозов. Снег может попасть в тормозной механизм и их эффективность ослабнет;

— будете очищать переднее, задние стекла и световые приборы. Стеклоочистители и обогрев могут не справиться с большим количеством снега и остаются неочищенные места;

— продумаете заранее план преодоления сугробов и заносов. Нельзя действовать наспех: легкомысленные попытки выбраться приведут только к ухудшению положения;

— заранее будете переходить на пониженную передачу;

— до поворотов снижаете скорость;

— поворачиваете плавно рулевое колесо, избегаете резких движений;

— тормозите чаще двигателем, а не рабочим тормозом.

В районах с долгой зимой рекомендуется дополнительно оборудовать автомобиль:

— цепями противоскольжения; имейте в запасе колеса с надетыми на них цепями или шипованные и ставьте их на автомобиль при необходимости; следует поставить хотя бы на ведущие колеса специальные шины с протектором, имеющим хорошую сцепляемость со снежным покровом. Это ничем не угрожает автомобилю при движении по сухой дороге, только создает повышенный шум; давление в шинах держите нормальным;

— лопатой, она вам поможет выбраться из снежного сугроба;

— песком, хотя бы в гараже или рядом. Зимой труднее бывает выехать из гаража или мест стоянок;

— старыми мешками, которые надо возить в багажнике.

Снег закрывает дорожную разметку, а может закрывать знаки и светофоры, поэтому будьте осторожны во время движения.

Управление автомобилем в гололед во время встречных разъездов, при обгоне, разгоне и особенно торможении вызывает большие трудности. И выполнение этих маневров требует не только теоретических знаний, но и специальных практических тренировок.

Обледенение может быть сплошным на большой протяженности дороги или на небольших участках. Обычно границами гололеда бывает опушка леса, природоохранные постройки, поэтому в этих местах следует ожидать изменения состояния поверхности дороги. Даже при положительной температуре может образоваться ледок на мостах, во впадинах и низинах, на дамбах и других продуваемых участках. Беда усугубляется тем, что гололед застает многих врасплох: ведь только что было хорошее сцепление. Особенно коварен первый гололед, в ноябре—декабре количество ДТП значительно увеличивается по сравнению с другими месяцами года. По данным статистики, более 60 % ДТП связаны с потерей управляемости. Причина в том, что многие водители не успевают перестроить стиль вождения после лета, а многие просто не представляют особенностей управления на скользкой дороге. Когда шины попадают на гололед, их сцепление с дорогой сразу падает в 4—5 раз, во время дождя и снегопада только в 2—3 раза и постепенно. Во сколько раз снижается сцепление с дорогой, во столько раз увеличивается тормозной путь. Длина тормозного пути на сухом асфальте и в гололед показана на рис. 30.

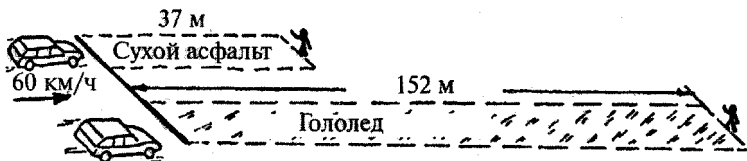


Рис. 30. Зависимость тормозного пути от сцепления с дорогой

Лед бывает разный. Самый скользкий — при температуре около 0°C. При температуре ниже —20°C он уже не такой скользкий, так как на нем нет воды. При подозрении на гололед нужно снизить скорость автомобиля до 10 км/ч и слегка притормозить: если почувствуете занос, то подозрение ваше подтверждается; если заноса не произошло, то гололеда нет. Опытные водители знают: если автомобиль под ними «играет», значит, дорога покрыта льдом.

Перед троганием с места на скользкой дороге надо:

- выровнять передние колеса;
- включить первую, а лучше — вторую передачу;
- плавно нажимать на педаль газа, добиваясь малых устойчивых оборотов;
- плавно отпускать педаль сцепления, придерживая ее в конце;
- трогаться медленно;
- если колеса стали буксовать, не газовать: колеса еще глубже будут зарываться в лед, за счет сил трения лед будет растапливаться, сцепление с дорогой будет еще меньше, и колеса будут сильнее буксовать. Только после длительного газования, когда весь лед под колесом растает и колесо коснется земли или асфальта, автомобиль тронется с места. Это издевательство над автомобилем. Часто достаточно только толкнуть автомобиль или движением вперед-назад раскачать, чтобы он тронулся с места.

Если вы попали на гололед, главное не теряйтесь, а помните основные правила обеспечения безопасного движения в этих условиях:

- будьте внимательны и сосредоточены на правильном управлении автомобилем;
- забудьте про педали сцепления, тормоза и нейтральную передачу;
- очень плавно сбрасывайте газ, тормозите двигателем;

— переходите на пониженную передачу с глубокой перегазовкой и, очень плавно отпуская педаль сцепления, придерживайте ее в конце;

— ехать надо как можно медленнее, с постоянной скоростью, она должна быть такой, чтобы вы не теряли чувство управления автомобилем: он вас должен слушаться;

— рассчитывайте свое движение, смотрите как можно дальше;

— увеличивайте дистанцию от впереди идущего автомобиля: во сколько раз увеличился тормозной путь, во столько раз надо увеличивать и дистанцию;

— увеличивайте интервал как с попутно идущими транспортными средствами, так и со встречными;

— не вращайте рулевым колесом резко, от резкого вращения автомобиль может занести. Вы хотели изменить направление движения и резко повернули рулевое колесо, а автомобиль продолжает прямолинейное поступательное скольжение прямо, хотя колеса и повернуты. Это физика — закон сохранения инерции.

Рассмотрим более подробно правила торможения в гололед. Что делать, если нужно экстренно затормозить на гололеде?

Для экстренной остановки на скользкой дороге рекомендуется отработать на безопасной площадке три приема торможения: тормоз с газом, прерывистое и ступенчатое торможение.

Вы поздно заметили препятствие, надо тормозить, а под колесами гололед. Имейте в виду, что резкое торможение приведет к юзу, а опыт управления автомобилем маленький. Самый простой, но верный способ: одновременно левой ногой нажимайте на педаль тормоза, а правой на педаль газа. Нажатие производите плавное, но решительное. Тогда подводимый за счет двигателя крутящий момент будет препятствовать блокировке колес, а значит, юзу, а тормозной путь будет меньше, чем при юзе.

При таких действиях двигатель может заглохнуть, тогда ослабьте усилие на педаль тормоза, а если ваш автомобиль имеет усилитель тормозов, то не снижайте давление на педаль тормоза и продолжайте управлять автомобилем, если он продолжает движение.

Если у вас есть опыт и нервы крепкие, то используйте прерывистый метод торможения, который мы рассматривали раньше. Нажимайте на педаль тормоза; как почувствуете, что начался юз колес, усилием воли заставьте себя отпустить на мгновение педаль тормоза, затем снова нажмите, но слабее. И так продолжайте нажимать и отпускать педаль тормоза до полной остановки, каждый раз ослабляя нажатие. Этим приемом вы не дадите колесам постоянно скользить, поэтому тормозной путь будет еще меньше.

Опытные водители используют самый эффективный способ торможения — ступенчатый. Мы также его рассматривали, им можно пользоваться в любых условиях, когда вам надо быстро остановить автомобиль. Нажимаете на педаль тормоза плавно, но решительно, чуть отпустили (не полностью, как в прерывистом). Нога все время на педали, готовая ослабить давление, если возникла блокировка, затем снова увеличить усилие на педаль. Это очень тонкая работа. Она доступна только после тренировки на безопасной площадке. Сравним тормозные пути на гололеде при скорости 60 км/ч различными способами торможения, которые показаны на рис. 31.

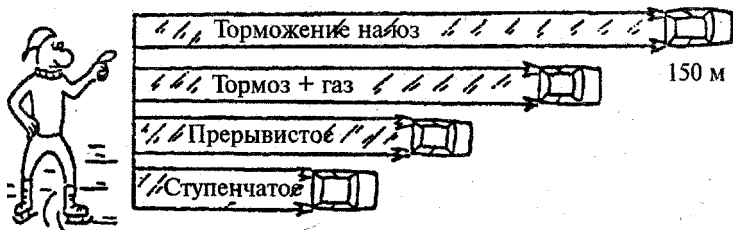


Рис. 31. Зависимость тормозного пути в гололед от способа торможения

Статистика говорит: в 70 из каждых 109 наездов на пешеходов до остановки автомобиля не хватает всего 1 м.

Рассмотрим возможные варианты управления автомобилем в гололед на повороте, на подъеме и спуске.

На повороте на автомобиль действует центробежная сила. Она прямо пропорциональна квадрату скорости и обратно пропорциональна радиусу поворота, т. е. тем больше, чем больше скорость и круче поворот. Поэтому перед скользким поворотом надо:

- заблаговременно максимально снизить скорость до поворота;
- траекторию движения по возможности спрямить, двигаясь, как показано на рис. 32;



Рис. 32. Способы управления автомобилем на повороте в гололед

— на повороте слегка нажать на педаль газа, что повысит устойчивость автомобиля, но здесь опасен занос, будьте готовы к этому;

— плавно вращать рулевое колесо.

Действия водителя для преодоления подъема, покрытого гололедом, следующие:

— плавно разгоняете свое транспортное средство перед подъемом;

— заблаговременно выбираете необходимую передачу и скорость, чтобы их не **менять на самом** подъеме;

— стараетесь не прибавлять газа, обращаетесь с ним аккуратно, иначе начнется буксование и даже сползание назад;

— не получилось с первого раза преодолеть подъем, не волнуйтесь, такое бывает со многими. Если дорога свободная, лучше, аккуратно притормаживая, спуститься вниз и пытаться снова подняться на подъем, учтя ошибки первого раза;

— не получилось со второго раза, попробуйте с третьего. Если дорога свободная, аккуратно спускайтесь вниз, разворачивайтесь и пытайтесь преодолеть подъем задним ходом. Особенно это необходимо делать на переднеприводных автомобилях;

— дорога не свободная, попытки не позволили преодолеть подъем, осторожно двигаясь задним ходом, прижимайтесь к обочине, остановите автомобиль, надежно затормозив его и подложив упор под любое удобное для вас колесо. Дайте «отдохнуть» двигателю, а сами подумайте, **как** лучше преодолеть этот подъем или вообще отказаться от его преодоления, используя дальнюю, но надежную дорогу. Ну а если надо преодолевать, то сделайте колею из песка, цемента, припасенных вами заранее. Дорожная служба также предусматривает преодоление трудных зимних дорог и заготавливает песок и гравий в местах, где он обычно нужен.

На обледенелых спусках тормозите двигателем, включив вторую передачу еще на вершине. Если нажать на тормоз, то автомобиль будет двигаться юзом, как на санках. Не вращайте рулевым колесом резко.

При движении по дороге, покрытой снегом или льдом, никаких резких движений рулевым колесом, педалями газа, тормоза и сцепления делать нельзя, тормозить надо двигателем, исключите использование нейтральной передачи.

Для того чтобы не бояться юза и заноса, знайте их причины и научитесь управлять автомобилем в заносе.

Водителя нельзя считать опытным, если он не научился выходить из юза и заноса.

Причина юза: сцепление с покрытием на скользкой дороге очень маленькое. Тормозные силы не должны превышать силы сцепления. Даже несильное нажатие на педаль тормоза на скользкой дороге приводит к блокировке колес и юзу автомобиля.

Причина заноса: блокирование всех четырех колес одновременно не происходит из-за разного времени срабатывания каждого рабочего тормозного цилиндра, состояния тормозной системы, состояния шин, резкой подачи газа, резкого вращения рулевого колеса, разного сцепления с дорогой левого и правого колеса автомобиля. Например, на одной оси левое колесо заблокировалось, не вращается, а правое колесо, из-за указанных выше причин, продолжает вращение, и происходит вращение автомобиля вокруг заблокированного колеса. Исследования показали, что разница тормозных моментов левых и правых колес достигает 25—30 %. Этого вполне достаточно, чтобы автомобиль начало крутить. А если на пути перемещающегося по кругу колеса появится какое-либо препятствие (вмерзший камень, палка, замерзшая колея и даже просто кусок льда), то автомобиль может перевернуться.

4.4.5. В жаркую и солнечную погоду

Управление автомобилем в жаркую и солнечную погоду также требует внимания со стороны водителя. При эксплуатации автомобиля в жаркую погоду вначале надо подготовить автомобиль, для этого:

— проверьте давление в шинах на «холодных» колесах и доведите его до нормы;

— проверьте уровень охлаждающей жидкости в расширительном бачке и доведите его до нормы;

— протрите переднее стекло в тени, в жаркую погоду на него налипает много бабочек и мошек. Если вы их будете смывать при ярком солнце, на стекле останутся отсвечивающие водяные и жирные разводы;

— проверьте и при необходимости долейте жидкость в бачок для стеклоомывателя.

В жаркую погоду гудронное покрытие на многих дорогах становится мягким и скользким. Особую осторожность надо проявлять при торможении и прохождении поворотов.

Летом дорожные службы в жаркую погоду покрывают проезжую часть гудроном и затем посыпают гравием. Всегда соблюдайте требования знаков, ограничивающих скорость на таких участках, увеличивайте дистанцию и интервал от попутных и особенно встречных транспортных средств. Чаше делайте остановки для отдыха, особенно если почувствовали сонливость и резь в глазах. Светящее в глаза летнее солнце утомляет зрение и снижает концентрацию внимания, уменьшает обзорность. Вечером, утром и зимой, когда солнце находится низко над горизонтом, свет падает почти параллельно дороге, нагрузка на глаза значительно возрастает. Двигаться против солнца не только тяжело, но иногда и опасно. Дорога сильно блестит, отражая лучи солнца, а транспортные средства кажутся контрастно черными. Силуэты людей теряются на дороге в блеске солнечного диска, так как зрачки наших глаз сужаются, ограничивая количество пропускаемого в глаза света. За счет этого ухудшается видимость предметов, находящихся в тени.

Если дорога периодически проходит через тень, отбрасываемую придорожными объектами, то в момент попадания в тень водитель испытывает внезапное снижение видимости. Это связано с тем, что зрачки наших глаз тре-

буют определенного времени для приспособления к резкой смене интенсивности света.

Управление автомобилем при движении против «низкого» солнца как при полном его свете, так и на затемненных участках требует значительного усиления внимания. Кроме того, при движении против солнца заметно бледнеют цвета светофоров, стоп-сигналы и указатели поворотов транспорта. Вследствие этого они не привлекают ваше внимание в должной мере. А это сказывается на безопасности.

При солнце, светящем сзади, еще труднее различать сигналы светофора, а все задние фонари транспортного средства блестят отраженным светом солнца и не позволяют определить, какой фонарь горит, а какой нет. В этом случае вы должны двигаться так, чтобы тень от вашего автомобиля падала на транспортное средство впереди. Тогда вам будет гораздо легче наблюдать за его задними фонарями.

«Низкое» солнце, светящее сбоку, водителем переносится легче, хотя также доставляет неприятности, образуя сильные контрасты теней на проезжей части.

Во всех этих случаях вы должны использовать противосолнечный козырек, восстанавливающий видимость дороги. Однако не рекомендуется пользоваться темными очками, так как они ограничивают яркость освещенных участков дороги и одновременно снижают видимость мест и предметов, находящихся в тени и из-за этого недостаточно заметных.

Так как движение непосредственно перед заходом солнца или сразу после его восхода неприятно и небезопасно, то избегайте поездок в это время или соблюдайте особую осторожность.

4.4.6. Движение ночью

Движение ночью требует от водителя больших физических и моральных усилий, больше внимания и умения анализировать дорожную ситуацию.

Конечно, ночью лучше спать, а не ездить на автомобиле. Такой вывод напрашивается, если посмотреть на статистику, согласно которой в темное время опасность совершить наезд на пешехода увеличивается в 9 раз, на велосипедиста — примерно в 2,6 раза, на неподвижное препятствие — в 2 раза. Однако нет такого автомобилиста, которому не приходилось ездить ночью. Поэтому и вы, как новичок, готовьтесь к движению в ночных условиях.

Когда мы едем по дороге ночью с дальним светом фар, то видим вытянутый перед автомобилем длинный луч света, в котором возникают из темноты различные предметы. За пределами этой полосы длиной более 100 м и шириной около 15 м господствует полная темнота.

Все привычное и знакомое днем ночью выглядит совсем по-другому. Там, где при хорошем освещении видно множество деталей, теперь лишь темные силуэты. Днем наши глаза воспринимают обстановку с помощью расположенных на сетчатке глаз нервных окончаний, называемых колбочками, а ночью основную роль играют другие нервные окончания, называемые палочками. С их помощью можно различать только контуры предмета, цвет предмета ночью определить нельзя.

У водителя ночь делится на две части: сумерки, когда солнце село за горизонт и видимость дороги менее 300 м, и темное время суток, время от конца вечерних сумерек, когда видимость менее 50 м, и до начала утренних сумерек, когда видимость более 50 м.

Сумерки очень коварны. Человеческий глаз различает в сумерках предметы хуже, чем ночью, так как острота зрения уменьшается. Хорошим средством для восстановления зрения служит частый перевод взгляда вверх, на еще ясное небо.

Ночью хоть фары помогают видеть, а в сумерках свет фар очень плохо освещает дорогу. В это время ничто не помогает, кроме снижения скорости и повышения бдительности.

Движение в сумерках становится иногда настолько неприятным, что многие водители решают переждать этот период, используют его для отдыха. Особенно опасны для водителя утренние сумерки, если он ехал ночью. Именно в утренние сумерки чаще всего водители засыпают за рулем. Это еще один аргумент в пользу использования сумерек для отдыха.

В вечерние часы в жаркие дни обычно увеличивается количество насекомых, разбивающихся о переднее стекло автомобиля. Поэтому надо остановиться и основательно очистить переднее стекло, так как без этого движение в темное время суток будет совсем небезопасным. Грязное, замаслившееся стекло можно сделать чистым, потерев его мякотью яблока или крошками табака. При движении по мокрой грязной дороге протирать переднее стекло и фары нужно каждые 30 минут.

Для того чтобы снять усталость и улучшить зрение, перед поездкой надо:

- не находиться долго в ярко освещенном помещении;
- не читать книги и не разглядывать мелкие предметы;
- не находиться под воздействием громкого шума или громкой музыки;
- не смотреть телевизионные передачи или после их просмотра обязательно отдохнуть;

- съесть несколько кусочков сахара с лимоном или драже витамина С;
- выпить чашку крепкого кофе;
- в жаркую погоду съесть мороженое;
- в дороге чаще останавливаться, выходить из автомобиля и делать несколько физических упражнений в сочетании с обтиранием лица и шеи холодной водой;
- 20 глубоких вдохов и выдохов в течение двух минут также помогают преодолеть сонливость и усталость.

При движении в темное время суток область видимости обстановки на неосвещенных участках дорог ограничивается зоной, освещаемой светом ваших фар. Хорошо отрегулированные фары при ближнем свете освещают дорогу на расстоянии до 45 м, а при дальнем — около 100 м. Поэтому:

— выбирайте такую скорость, при которой остановочный путь вашего автомобиля будет меньше этих расстояний.

— помните, с увеличением скорости расстояние хорошей видимости уменьшается: в дневное время на 6 м при увеличении скорости на каждые 15 км/ч, а при плохом освещении — еще больше.

Например, двигаясь ночью со скоростью 100 км/ч, вы будете видеть обстановку впереди на расстоянии на 25 м меньше, чем на скорости 30 км/ч (рис. 33).

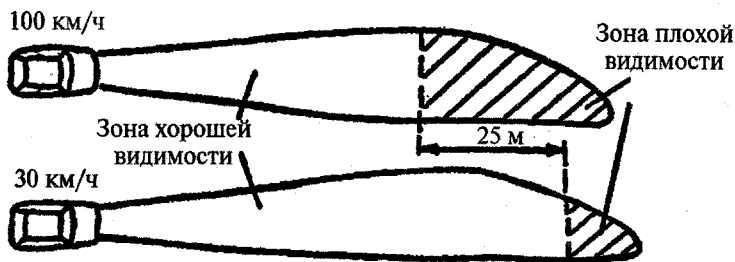


Рис. 33. Зависимость зоны видимости от скорости движения

Какую скорость можно рекомендовать с ближним светом фар? Для этого приведем приблизительный расчет. Видимость обстановки в свете фар равна 45 м. Вносим поправку на снижение хорошей видимости на скорости 45 км на 15 м меньше. Будем считать, что при скорости 50 км/ч расстояние отчетливой видимости будет составлять 20 м, а остановочный путь на этой скорости равен 28 м. Таким образом, скорость 50 км/ч позволит вам остановить автомобиль в случае неожиданного появления помехи. Но это на сухом покрытии дороги, а на скользкой дороге снижать скорость надо еще больше.

Если вы едете с дальним светом фар, то, исходя из тех же рассуждений, на сухой дороге вам рекомендуется не превышать 90 км/ч. На рис. 34 показаны зоны видимости при ближнем и дальнем свете фар.

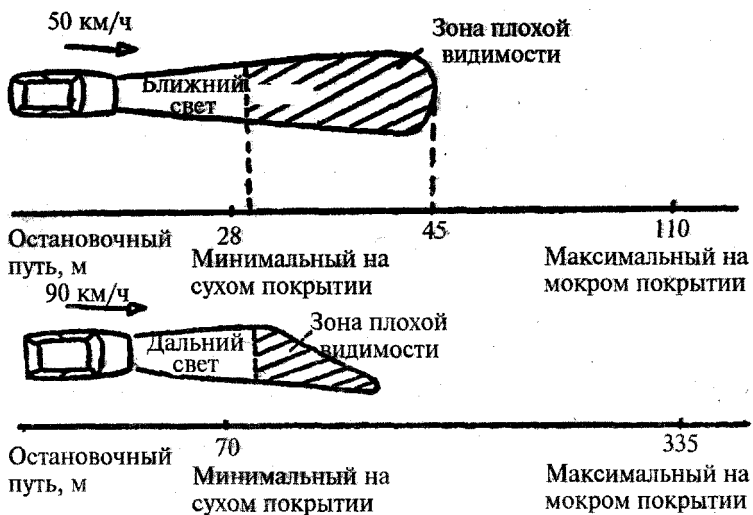


Рис. 34. Зона видимости дороги при ближнем и дальнем свете фар

Человека в темной одежде можно увидеть только на расстоянии 25 м, в светлой — около 40 м. Это означает, что, двигаясь со скоростью более 40 км/ч, вы не сможете избежать наезда на пешехода, одетого в темную одежду, как бы умело вы ни тормозили. Поэтому на участках дорог, где большая вероятность появления пешеходов, скорость движения не должна превышать 40 км/ч.

Около 15 % всех ночных происшествий связано с ослеплением. Водитель, ослепленный дальним светом фар, начинает различать обстановку только через 7—8 с, а некоторые люди могут хорошо видеть после ослепления только через 30—40 с. Все это время водитель едет вслепую. Поэтому если вас ослепили, то включите аварийную сигнализацию и, не изменяя направления движения, остановитесь и не начинайте движение, пока зрение полностью не восстановится. При этом все время держите ногу на педали тормоза. Включенные сигналы стонов больше обезопасят ваш автомобиль.

Для того чтобы избежать ослепления, надо:

— переходить на ближний свет не позже чем за 150 м до встречного транспорта;

— переходить также на ближний свет и снижать скорость, если встречное транспортное средство переключением света фар предупредило об ослеплении его вашим дальним светом на расстоянии более 150 м;

— перед тем как перейти на ближний свет, заглянуть как можно дальше вперед и оценить обстановку (нет ли стоящих автомобилей, пешеходов, дефектов дорог, ремонтируемых участков дорог);

— смотреть не на фары встречного автомобиля, а как можно правее. А боковым зрением следить за встречным транспортом;

— не заниматься воспитательной работой на дороге, если встречное транспортное средство не переключается на ближний свет. Проверьте, может, вы сами не пере-

ключились на ближний, а ругаете его; попробуйте переключением фар с дальнего на ближний свет напомнить ему, что надо переключаться на ближний; иногда заставить его переключиться на ближний свет помогает кратковременное переключение ближнего света на габариты; ну а если он и этого не понимает, все же не включайте дальний, так как вы ослепите его и потом вам будет трудно доказывать, кто был прав.

Не надо смотреть на фары встречного транспорта, и это вам больше поможет.

При встречном разъезде старайтесь держаться ближе к правому краю дороги, максимально выдерживая боковой интервал до встречного транспорта. Разъезд никогда не бывает полностью безопасным и всегда таит определенный риск.

В блеске света его фар постарайтесь заметить впереди препятствия в виде силуэтов.

Сильный свет фар встречного автомобиля как бы притягивает вас к встречному автомобилю, и у вас даже может возникнуть желание повернуть в сторону встречного автомобиля, не забывая об этом.

В непосредственной близости перед встречей автомобилей оба водителя подвергаются меньшему или большему ослеплению, которое всегда опасно. После проезда водители полностью утрачивают видимость дороги и последующие 10—20 м они преодолевают вслепую. Переключать фары с ближнего на дальний свет можно только тогда, когда автомобили поравнялись.

Включение дальнего света перед встречей всегда вызывает ослепление и поэтому квалифицируется как хулиганство.

Приближаясь к подъему или спуску дороги, переключайтесь на ближний свет до того, как лучи фар встречного и вашего автомобиля встретятся.

Подъезжая к повороту по внешней стороне, смотрите на правую сторону дороги, стараясь избежать ослепления

фарами встречного автомобиля. А если вы едете по внутренней стороне, не забудьте первым переключить дальний свет на ближний.

Опережая или обгоняя попутный транспорт, не ослепляйте его водителя дальним светом через зеркала заднего и бокового вида. Переключайтесь на ближний свет, как только попутный транспорт окажется в зоне, освещаемой вашими фарами. Когда обгоняют вас, также не забудьте переключиться на ближний свет. Ваши действия в этих местах показаны на рис. 35.

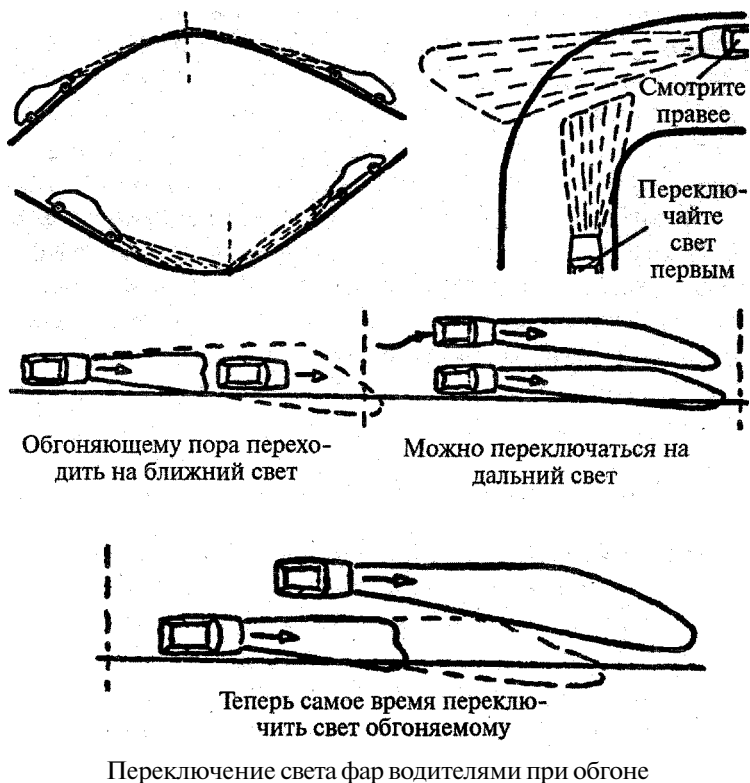


Рис. 35. Места переключения света фар с дальнего на ближний

Способность безошибочного распознавания неосвещенных препятствий на ночной дороге или даже предчувствие их присутствия зависит от вашего зрения и опыта, поэтому выбирайте скорость своего движения такой, чтобы своевременно обнаружить препятствие на своем пути.

Некоторые водители предпочитают ночные поездки: в это время дорога свободней, прохладно и автомобиль себя ведет более надежно и уверенно. При движении по ночной дороге постарайтесь ехать за крупногабаритным лидером, особенно междугородным автобусом. У них обычно хорошее освещение и вам все видно впереди. Встречные транспортные средства вас не ослепляют, так как вы их не видите и они заблаговременно переключаются на ближний свет. Только в этом случае вам надо ехать на ближнем свете фар, чтобы не ослеплять лидера.

Нагрузка на заднюю часть автомобиля (загруженный багажник) может привести к изменению положения фар и ослеплению других участников движения. Некоторые модели автомобиля оборудованы корректорами наклона фар, помогающими из кабины вернуть пучок света в исходное положение.

4.4.7. На закруглениях дорог

Рассмотрим прохождение поворотов на закруглениях дорог. От водителя при выполнении данного поворота требуются мастерство, хорошее «чувство автомобиля» и знание физических явлений, которые возникают при криволинейном движении автомобиля.

При прохождении поворотов основополагающим принципом является правильный выбор скорости. Этот,

выбор вытекает из внимательного изучения и учета следующих факторов при приближении к повороту:

- радиуса поворота;
- характера и состояния дорожного покрытия;
- профиля проезжей части (подъемы, спуски);
- ширины проезжей части;
- видимости дороги;
- наличия и характера перевозимого груза;
- опыта водителя;
- состояния и типа вашего транспортного средства.

При движении транспортного средства на повороте на него действует центробежная сила, прямо пропорциональная квадрату скорости и обратно пропорциональная радиусу поворота. Она направлена от центра и пытается сбросить транспортное средство с дороги.

Последовательность ваших действий при повороте налево на закруглениях дорог должна быть такой, как на рис. 36:

1 — до вхождения в поворот направляете автомобиль к правой части полосы движения, притормаживаете, а если запаса мощности не хватает, переходите на пониженную передачу. Выбираете траекторию движения своего автомобиля такой, чтобы ее радиус был больше, чем радиус поворота дороги. Этим уменьшаете центробежную силу;

2 — умеренно увеличиваете подачу топлива, автомобиль входит в поворот до начала вращения рулевого колеса. Еще раз оцениваете обстановку через зеркала заднего вида и обстановку впереди;

3 — начинаете поворачивать рулевое колесо плавно, но четко; не уменьшайте нажатие на педаль газа, чтобы сохранить сцепление с дорогой и компенсировать действие боковой силы инерции. Резкое вращение рулевого колеса может привести к тому, что автомобиль продол-



Рис. 36. Действия водителя при повороте налево

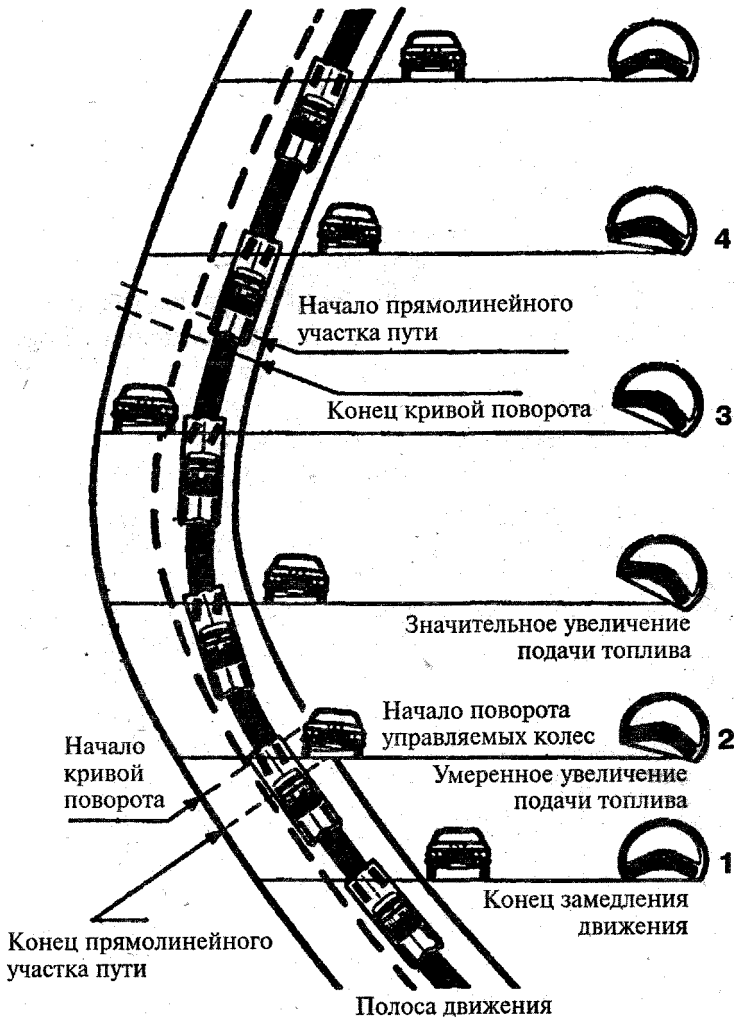


Рис. 37. Действия водителя при повороте направо

жит прямолинейное движение со скольжением передних колес или будет поворачивать с запаздыванием;

4 — затем поворачиваете постепенно рулевое колесо вправо до исходного положения, позволяя автомобилю двигаться к правой части полосы движения, и значительно увеличиваете подачу топлива;

5 — автомобиль выходит из поворота и переходит в прямолинейное движение.

Последовательность ваших действий при повороте направо на закруглениях дорог должна быть такой (рис. 37):

1 — до начала кривой поворота направляете автомобиль к левой части полосы движения, тормозите и при недостаточном запасе мощности переходите на пониженную передачу;

2 — затем, находясь на прямолинейном участке, умеренно начинаете увеличивать подачу топлива, до начала поворота рулевого колеса;

3 — далее плавно поворачиваете рулевое колесо вправо, не уменьшая нажатие на педаль газа. Делаете траекторию движения своего автомобиля по такой кривой, радиус поворота которой больше, чем радиус поворота дороги;

4 — постепенно поворачивайте рулевое колесо влево и значительно увеличивайте подачу топлива. Никогда не смещайте автомобиль слишком сильно влево и тем более не выезжайте на полосу встречного движения — это всегда опасно.

Выходя на прямолинейный участок, возвращайте рулевое колесо в нейтральное положение. Оцените ситуацию: возможно появление препятствий на повороте и за ним, появление пешеходов за поворотом, которых вы не видели, так как при правых поворотах обзор ограничен.

4.4.8. При поворотах

Важным залогом безопасного выполнения поворота на пересечениях является правильное «обозначение» (выезд) автомобиля на пересекаемую дорогу. На рис. 38 вверху показано правильное преодоление поворота, а внизу — неправильное, когда водитель обозначил свой автомобиль неверно — поздно начал поворот.

Из этих рисунков видно, что чем меньше угол между продольной осью автомобиля и продольной осью Пересе-

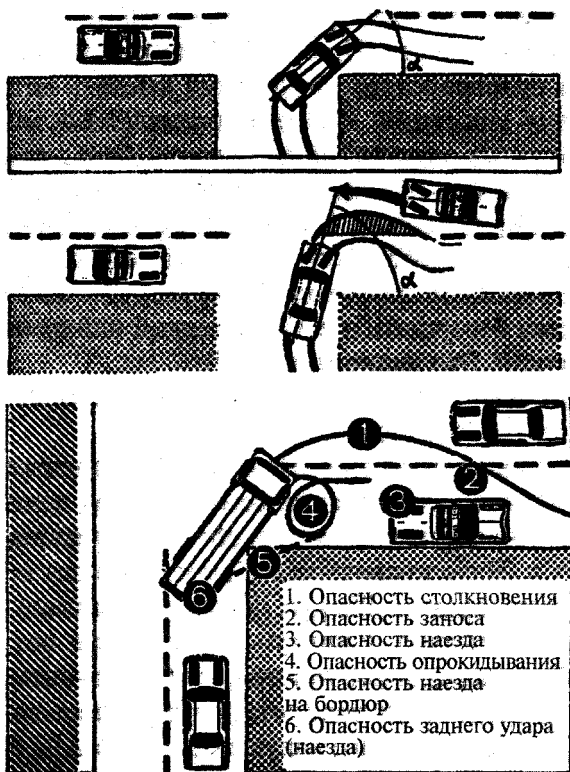


Рис. 38. Правила поворота на пересечениях дорог

каемой дороги, тем легче и безопаснее выполнять поворот. Поэтому надо по возможности стремиться выезжать на пересекаемую дорогу с наименьшим углом. Для этого вам потребуется значительно снизить скорость и быстрее вращать рулевое колесо.

Чем дальше находится ваш автомобиль от предметов, ограничивающих маневр (бордюрный камень, столбы, пешеходы, стоящий транспорт и т. д.), тем легче и безопаснее поворот.

Если сравнить поворот крупногабаритного транспортного средства и поворот легкового автомобиля, то видно, что водителю крупногабаритного транспортного средства труднее поворачивать. При этом он рискует не успеть вывернуть рулевое колесо и поэтому выехать на полосу встречного движения. И у него возникает как минимум шесть опасных ситуаций при повороте. Они указаны на рис. 38. Водитель легкового автомобиля прилагает меньше усилий при повороте. У него больше возможностей для маневра, его автомобиль лучше вписывается в поворот. У него две основные опасности: на него могут сзади наехать, и он может совершить наезд на стоящий или движущийся транспорт. Это видно на рис. 39.

Никогда не поворачивайте направо из левого ряда и налево из правого ряда. Это очень опасно.

Перед поворотом вам часто нужно остановиться, чтобы уступить дорогу транспортным средствам, пешеходам, имеющим приоритет, уточнить обстановку на пересечении, и т. д. Надо правильно выбрать место для остановки перед поворотом. На рис. 40 вверху показана неправильная остановка, а внизу — правильная остановка автомобиля перед пересечением, чтобы уступить дорогу.

При выполнении поворота начинающие водители иногда допускают грубое нарушение — наезд на бордюр. Мы уже знаем: при повороте существует разница в ради-



Рис. 39. Возможность наезда на поворачивающий автомобиль

усах траектории качения передних и задних колес. У задних колес он меньше. Поэтому начинать поворачивать рулевое колесо примерно в тот момент, когда задние колеса будут на расстоянии 1 м от края проезжей части пересекаемой дороги, при этом справа от тротуара надо оставлять зазор 0,5—0,7 м. Если тротуар в месте пересечения дорог сделан круглый, то, поравнявшись с местом начала закругления тротуара, плавно поворачиваете рулевое колесо вправо на небольшой угол. Переходя на криволинейный участок, автомобиль должен обогнуть тротуар параллельно ему на расстоянии 0,5—0,7 м влево от него.

Неопытные водители иногда очень лихо подъезжают к пересечению. Затем одновременно резко тормозят, вращают рулевое колесо, переключают передачу и нажимают на педаль газа. В этой ситуации у них мало времени для оценки обстановки и слежения за другими участниками движения.

Поэтому готовиться к маневру надо заранее, чтобы во время выполнения маневра сосредоточиться на процессе поворота и внимательно следить за другими участниками дорожного движения и за обстановкой на Пересе-

чении. Особое внимание при этом уделять пешеходам, от них можно ожидать любых действий, и вы должны быть готовы к ним.

Последовательность ваших действий при повороте направо на пересечении должна быть такой (рис. 41).

1. Посмотреть в зеркало заднего вида, оценить обстановку и подать предупредительный сигнал правого поворота.

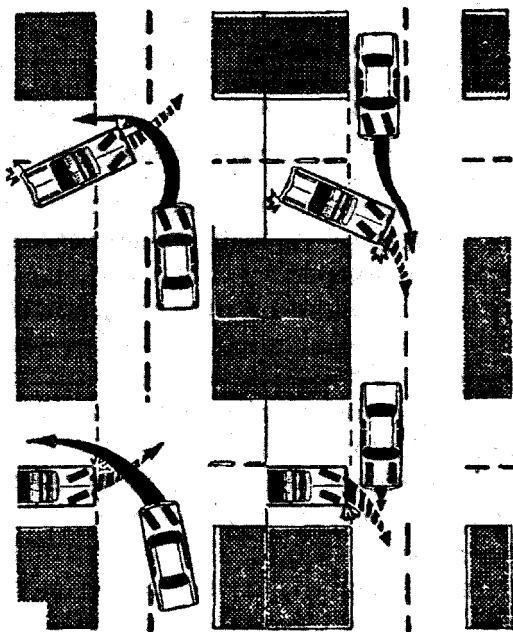


Рис. 40. Остановка автомобиля перед пересечением, для того чтобы уступить дорогу при левом и правом поворотах

2. Через 3—5 с после включения указателя поворота еще раз посмотрите в зеркало заднего вида, при необходимости уступите дорогу транспорту, следующему в правом ряду прямо, и начните перестроение.

3. Рычаг переключения передач поставьте в нейтральное положение, если накат автомобиля хороший и доро-

га сухая. На скользкой или мокрой дороге постепенно уменьшайте нажатие на педаль газа.

4. Оцените, какого типа перекресток: условия его обзорности, правильно ли выбрана полоса движения для поворота. Если впереди светофор или регулировщик, перекресток регулируемый, а если есть знаки приоритета, перекресток нерегулируемый, неравнозначный, если же нет знаков приоритета и сигналов светофора — перекресток нерегулируемый равнозначный; оцените наличие пешеходов и их намерения, намерения водителей других транспортных средств. При необходимости, чтобы они обратили внимание на ваш автомобиль, полезно включить на мгновение дальний свет, особенно в темное время суток.

5. Осмотрите еще раз обстановку сзади и начните плавное торможение.

6. Оцените, достаточно ли замедление вашего автомобиля, уточните намерения водителей другого транспорта.

7. Включите пониженную передачу, продолжайте наблюдение за пешеходами и другими автомобилями. Когда задние колеса окажутся на расстоянии 1 м от края проезжей части пересекаемой дороги или на уровне начала закругления тротуара, энергично поворачивайте рулевое колесо вправо, не уменьшая подачи топлива. Не увеличивайте подачу топлива резко и не тормозите резко. Эти действия могут вызвать занос вашего автомобиля на повороте. После поворота направо надо вести ТС по правой полосе.

8. Начинайте постепенно поворачивать рулевое колесо влево, значительно увеличивая подачу топлива. Еще раз осмотритесь. Не забывайте, в этом месте вы должны уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть.

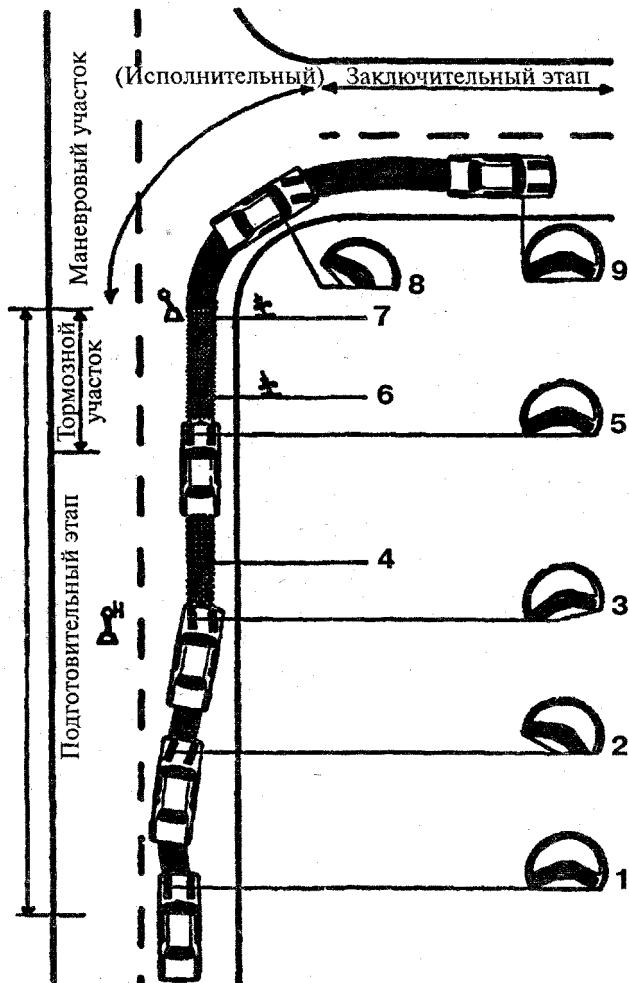


Рис. 41. Последовательность действий при повороте направо

9. Выключите указатель поворота, займите место на пересекаемой дороге и подстройтесь под ее ритм движения.

Наиболее сложно выполнять этот маневр, когда пересекаемая дорога главная. Здесь требуются одновременно дисциплинированность, хороший глазомер, энергичность и решительность. Когда вы ждете требуемого разрыва в потоке автомобилей, чтобы его использовать для въезда в поток, у вас все внимание сосредоточено налево. Не забывайте посмотреть и направо, так как пешеходы тоже ждут этого разрыва и вы им должны уступить дорогу.

Поворот налево опаснее, чем поворот направо. Об этом мы с вами говорили при изучении правил проезда перекрестков. Он занимает больше времени, чем поворот направо, вам требуется проехать большее расстояние по территории перекрестка. При этом уступать дорогу помехе справа, встречной помехе и в конце поворота пешеходам.

Заблаговременно подайте левый указатель поворота, займите крайнее левое положение, чтобы вас никто не мог обогнать. Различные исходные положения для левого поворота изображены на рис. 42.

Приближаясь к пересечению, оцените пересечение так же, как и при правом повороте. Убедитесь, что знаки не запрещают левый поворот. Очень часто на пересечениях с интенсивным движением они запрещены. Снизьте скорость и осмотрите дорогу слева и справа. При необходимости уступить дорогу справа, делайте это до середины перекрестка, а встречной помехе — в середине перекрестка. Затем, плавно увеличивая нажатие на педаль газа, вращайте рулевое колесо влево и поворачивайте; вести свой автомобиль по пересекаемой дороге можете по любой свободной полосе. Осмотритесь, выключите левый

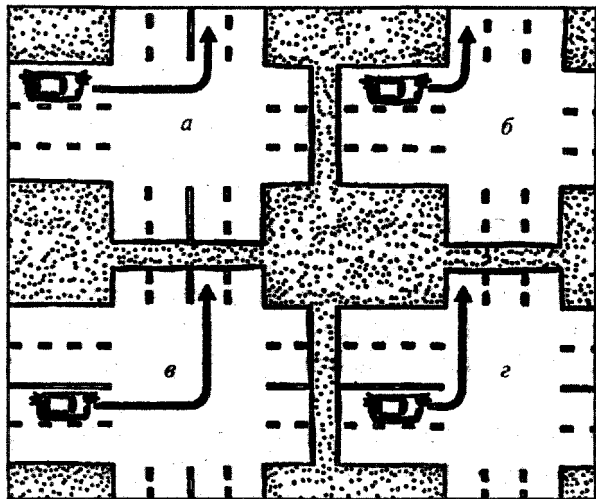


Рис. 42. Различные исходные положения для левого поворота: *а* — с улицы с односторонним движением на улицу с двусторонним движением; *б* — с улицы с односторонним движением на улицу с односторонним движением; *в* — с улицы с двусторонним движением на улицу с двусторонним движением; *г* — с улицы с двусторонним движением на улицу с односторонним движением

указатель поворота, вливайтесь в ритм движения пересекаемой дороги.

4.4.9. На спусках и подъемах

На подъем водители обычно движутся с весьма ограниченной скоростью, обусловленной крутизной подъема и мощностью двигателя, а точнее говоря, отношением массы автомобиля к мощности двигателя. Опытный водитель подбирает соответствующую данному подъему передачу так, чтобы не вынуждать двигатель работать на полную мощность, и на этой передаче едет непрерывно

до конца подъема, следя, чтобы двигатель не перегревался сверх меры. Если понадобится переменить передачу на низшую, водитель может использовать двойное выключение сцепления, но сделает это быстро, чтобы неизбежное в этом случае замедление скорости было как можно меньшим.

В случае остановки при движении на подъем необходимо затянуть ручной тормоз и убедиться, достаточно ли этого для удержания автомобиля от скатывания вниз. Для большей уверенности после выключения двигателя следует включить первую передачу и подложить под колеса куски дерева или камни, которые затем необходимо убрать с дороги при отъезде с места стоянки. При наличии бордюрного камня повернуть рулевое колесо так, чтобы при самопроизвольном движении колесо уперлось в бордюр, а при наличии обочины автомобиль при самопроизвольном движении укатился в кювет.

Если автомобиль на спуске начинает при каких-то обстоятельствах скатываться назад, необходимо немедленно и очень энергично затормозить, чтобы остановить его любой ценой. Если это не удалось, надо без долгого размышления направить автомобиль на ближайшее препятствие: отвесную скалу, большой придорожный камень, дерево или телеграфный столб. Лучше упереться задней частью автомобиля в препятствие, пусть даже повредив его при этом, чем скатиться в пропасть.

При движении на подъеме следует наблюдать за указателем температуры воды. При чрезмерном повышении температуры надо остановить автомобиль в подходящем для остановки месте, лучше там, где есть вода, так как она может потребоваться для заливки в радиатор.

Оценить крутизну подъема на глаз достаточно трудно. Иногда водитель не догадывается, что едет на подъем, и считает, что двигатель плохо «тянет». В случае сомнения

надо посмотреть на мелькающие мимо деревья или телеграфные столбы и проследить, какой угол образуют они с поверхностью дороги, по отношению к которой они стоят всегда строго вертикально. Хорошим способом определения подъема является также наблюдение через заднее стекло.

Умелый водитель в зависимости от характера подъема сумеет определить, на какой передаче следует ехать.

На спуске, вопреки распространенному среди водителей мнению, движение намного труднее и опаснее, чем движение на подъем. Поэтому следует при движении на спуске управлять автомобилем не только аккуратно и очень уверенно, но и прежде всего не допускать чрезмерного разгона автомобиля.

Некоторые малосведущие водители, видя перед собой при спуске длинный прямой отрезок, позволяют себе разогнать автомобиль до высшего предела. Когда же им потом приходится тормозить перед поворотом, положение становится очень небезопасным; тормоза, перегруженные торможением на спуске, не действуют так исправно, как в нормальных условиях; передача не переключена на низшую, торможение двигателем поэтому недостаточное; автомобиль стремительно мчится к катастрофе.

Только первые навыки и опыт приводят легкомысленного водителя в чувство. Опыт, приобретенный таким способом, может, однако, стоить слишком дорого.

На спусках следует спускаться с включенной передачей, что обеспечивает торможение двигателем. Нельзя забывать, что у автомобилей, оборудованных тормозами с гидровакуумными усилителями, выключение двигателя делает торможение практически невозможным.

При крутых спусках следует соблюдать особую осторожность. Может случиться, что включенная перед на-

чалом спуска передача оказалась завышенной и она не сможет обеспечить достаточно надежное торможение двигателем. В этом случае надо немедленно, без раздумий сменить передачу на низшую. Передачу эту водитель должен включить обязательно, можно сказать, любой ценой, даже при сильном скрежете в коробке передач. Упущение или опоздание с этим маневром может привести к безвыходному положению, когда водитель уже будет не в состоянии затормозить автомобиль, разгоняющийся все сильнее и сильнее.

Наилучший способ переключения передачи на низшую при необходимости такого переключения — это сильное притормаживание тормозом и выполнение переключения передачи на уменьшенной скорости. Торможение следует выполнять достаточно сильно и решительно, потому что нерешительность может невыгодно отразиться на успехе маневра. *Внимание!* Избегайте заноса, и чем круче спуск, тем ниже передача.

4.4.10. При буксировке другого автомобиля или прицепа

Управление таким автопоездом имеет свои особенности, и автомобиль с прицепом ведет себя на дороге иначе, чем без него.

Для начала — несколько технических советов. Прежде всего приучите себя тщательно соединять прицеп с автомобилем и почаще контролировать надежность сцепки в пути. Перед поездкой всякий раз следует проверить давление в шинах, повысив его на 0,2—0,4 атм по сравнению с обычным на задних колесах автомобиля. Давление в шинах прицепов в зависимости от их конструкции колеблется от 1,4 до 2,3 атм, поэтому внимательно про-

читайте, что говорит по этому поводу инструкция к прицепу, который вы приобрели. Проследите, чтобы одинаковое давление было в шинах с левой и правой стороны автопоезда. Так удастся избежать не только повышенного износа резины, но, что гораздо важнее, обеспечит более устойчивое движение и автомобиля и прицепа. Если буксируется прицеп-дача, то зеркала заднего вида положено установить по обеим сторонам автомобиля. Не пренебрегайте страховочным тросом или цепью.

Существенное значение для безопасного вождения прицепа имеет надежность тягово-сцепного устройства.

Правила дорожного движения запрещают дальнейшее движение с неисправным сцепным устройством. Тягово-сцепное устройство фирмы «Трейлер» единственное, прошедшее в Госстандарте России сертификацию, и с «АвтоВАЗом» согласованы места крепления устройства к автомобилям ВАЗ.

В журнале «За рулем» № 8 от 1999 г, на с. 135 подробно описано, как его надо ставить и на «десятку».

Груз в прицепе надежно размещают и крепят по возможности ближе к переднему борту, в этом случае на сцепное устройство действует дополнительная прижимающая сила. В открытых прицепах он должен как можно меньше выступать над бортами: ведь чем выше центр тяжести, тем больше вероятность того, что на поворотах прицеп может опрокинуться. Низкая и обтекаемая укладка груза в открытом прицепе, плотная обтяжка его прорезиненным брезентом способствуют и экономии бензина. Наконец, перед началом движения следует проверить на прицепе техническое состояние и работоспособность указателей поворотов и стоп-сигналов.

Теперь о самой езде. Динамика движения автопоезда значительно меняется. Он дольше разгоняется и медленнее останавливается, что объясняется возрастанием

общей массы транспортного средства (на 300—600 кг;. Отсюда вытекает иная тактика вождения, чем при управлении одиночным автомобилем: все делать с большим запасом пространства и времени. Не стоит, скажем, обгонять автомобили, следующие со скоростью 60 км/ч и более. Ведь на обычных дорогах предел скорости автомобиля с прицепом — 70 км/ч, а потому маневр может слишком затянуться и привести к опасной ситуации. Кроме того, при обгонах возвращаться в свой ряд нужно намного позже, чем на одиночном автомобиле, и более плавно, убедившись через зеркало заднего вида, что это безопасно и не создает помех обгоняемому.

Экстренное торможение поезда протекает на несколько секунд дольше обычного, поэтому во всех случаях увеличивайте дистанцию в потоке минимум на 15—20 м.

Перед затяжным подъемом заранее переходите на пониженную передачу, избегая переключения на самом подъеме. На спуске тормозите двигателем, не давая разгонять автомобиль подталкивающему сзади прицепу.

Со встречными трейлерами и крупногабаритными машинами, автобусами оставляйте интервал при разъездах побольше, иначе воздушный поток от них может повлиять на устойчивость вашего автопоезда. По этой же причине будьте начеку при сильном боковом ветре, в основном на мостах и путепроводах, особенно если прицеп имеет большую боковую поверхность, как, например, прицеп-дача.

При маневрах на перекрестках дорог следует учитывать смещение прицепа в сторону поворота, поэтому при правом — автомобиль сначала ведут ближе к левой стороне движения и поворачивают рулевое колесо в тот момент, когда задние колеса автомобиля окажутся примерно у границы проезжей части пересекаемой дороги. При левом повороте — наоборот: автомобиль направляют ближе

к правой стороне полосы движения, а рулевое колесо поворачивают только после того, как автомобиль подойдет примерно к осевой линии пересечения.

Если прицеп начинает «болтать», обязательно остановитесь и проверьте, не сместился ли груз из-за того, что ослабло крепление, не изменилось ли давление в шинах прицепа и автомобиля, каково состояние подвески. Не старайтесь в этих случаях растянуть автопоезд увеличением скорости, такой прием малоэффективен и может только усугубить положение.

Перед началом движения задним ходом, особенно прицепом-дачей, обязательно обойдите его со всех сторон и убедитесь в безопасности маневра. Если вы хотите, чтобы при этом прицеп повернул налево, то рулевое колесо необходимо повернуть в ту же сторону, и только после того, как он двинулся, вращать руль обратно, контролируя движение, обернувшись через правое плечо.

В общем-то, специфики в управлении автомобилем с прицепом не так уж много, главное — ни на секунду не забывайте, что сзади автомобиля есть еще и прицеп, и учитывайте это, принимая любое решение.

Для буксирования автомобиля закрепляйте трос только в предназначенные для этой цели передней и задней проушинах.

На буксируемом автомобиле должно быть включено зажигание в положении 1, включена аварийная сигнализация или сзади должен быть прикреплен знак аварийной остановки. Можно в нем перевозить пассажиров. Водитель должен быть очень внимательным, тормозная система исправной и эффективной.

На буксирующем автомобиле должен быть включен ближний свет фонарей или противотуманные фары. При такой сцепке буксирный трос должен быть не менее 4 и не более 6 м и на нем должно быть не менее 2 красных

флажков. Буксирование автомобиля водитель должен осуществлять плавно, без рывков, тормозить тоже более плавно, при поворотах учитывать и траекторию буксируемого автомобиля, резко не вращать рулевое колесо.

4.4.11. При экономичном управлении

Автомобильный транспорт требует почти 60 % производимого в стране бензина и 35 % дизельного топлива. Поэтому вопрос экономии топлива на автомобильном транспорте стоит остро. Не последнюю роль в современных условиях играет и дороговизна бензина. Его экономное расходование позволит улучшить материальное положение владельца автомобиля.

Способов снижения расхода топлива много. Улучшение дорог, создание экономичных двигателей. Это проблема ученых и правительства. Большой эффект дает повышение культуры вождения, которая зависит от каждого водителя и организации дорожного движения, и в последнем вопросе водитель играет не последнюю роль.

По данным ряда исследований, опытные водители, проработавшие за рулем более 15 лет, расходуют топлива на 17 % меньше, чем новичок. Прежде всего благодаря спокойной езде. Если придерживаться в транспортном потоке общего ритма, если быстро не разгоняться и резко не тормозить, то топлива будет израсходовано намного меньше. Это необходимо усвоить начинающим водителям.

Можно постоянно видеть, как иной водитель, пытаясь выиграть какие-то секунды, превращает езду в нервотрепку для себя и других водителей. Такой стиль вождения является одним из примеров водительской неграмотности.

Итак, наиболее экономичным движением с постоянной скоростью, без лишних ускорений и замедлений.

Чем рискованнее едешь, тем дороже платишь за эксплуатацию своего автомобиля.

Старайтесь выдерживать экономичную скорость, обеспечивающую правильную работу двигателя и малый расход топлива. С увеличением скорости движения возрастают расходы топлива и масла.

Малую скорость также нельзя считать экономичной, так как при ней увеличивается расход топлива и масла. Наиболее экономичными считаются условия работы двигателя при его максимальном крутящем моменте, что соответствует $2/3$ максимальной скорости. Поэтому для большинства легковых автомобилей скорость 80—90 км/ч является наиболее экономичной.

Надо научиться правильно переключать передачи, чаще использовать силу инерции своего автомобиля, выбирать движение с максимальным крутящим моментом. Для различных передач он различен. Переключайте передачи в нужный момент, чтобы как можно чаще двигаться на высших и, главным образом, на прямой передачах.

Подъезжайте к предполагаемым пунктам остановки накатом с минимальным использованием тормозов.

Не допускайте избытка масла в топливе и не превышайте уровень масла в картере — это:

- увеличивает расход топлива и масла;
- уменьшает мощность двигателя;
- приводит к быстрому нагару;
- замасленные свечи работают неправильно или отказывают,
- нейтрализатор выходит из строя.

Не превышайте уровень топлива в баке и не держите его почти пустым. И в одном и в другом случае увеличивается его расход.

Избегайте ездить по неровным дорогам и в неблагоприятную погоду. Наименьшее количество топлива расходуется при движении автомобиля по горизонтальной дороге с твердым и сухим покрытием. Во время езды по дорогам с плохим покрытием возрастает сопротивление качению и вследствие этого повышается расход топлива (до 20 %).

Не нагружайте без необходимости и никогда не перегружайте свой автомобиль. Основными эксплуатационными параметрами, характеризующими двигатель, являются максимальная скорость и допустимая грузоподъемность автомобиля. Допустимая грузоподъемность легкового автомобиля определяется числом перевозимых пассажиров и массой багажа. Если автомобиль везет груз больше его допустимой нагрузки, двигатель работает на полную мощность, в результате чего расход топлива возрастает до 25%.

Не следует возить в автомобиле ненужный багаж, даже пустой багажник, не снятый с автомобиля, приводит к увеличению расхода топлива до 5 %.

Ухаживайте за своим автомобилем, чтобы он не был слишком «прожорливым», не допускайте подтекания топливопроводов, топливного бака, топливного насоса и карбюратора. Загрязнение системы питания, перегрев двигателя приводят к образованию так называемых паровоздушных пробок в топливопроводах. Периодически чистите карбюратор и топливный бак. Вы увидите в них столько грязи, что удивитесь, откуда она берется.

Неправильноотрегулированный карбюратор, превышение уровня топлива в поплавковой камере, неисправ-

ности топливных жиклеров приводят к увеличению расхода топлива до 30 %.

Такие неисправности, как плохой пуск двигателя, нарушение регулировки в зазорах клапанов и фаз газораспределения приводят к перерасходу потребляемого двигателем топлива.

Загрязнение воздушного фильтра, нагар на стенках камер сгорания и цилиндров создают дополнительные трудности для нормальной работы двигателя.

Увеличивается сопротивление движению из-за низкого давления воздуха в шинах. Нагрузка всего автомобиля идет на края шин, автомобиль не может развить максимальной скорости. Растет расход топлива.

Водитель должен всегда помнить: правильное управление способствует не только повышению безопасности, но и экономичному вождению.

4.5. Выбор скорости, дистанции и интервала

Вы едете по городу, вас обгоняют другие транспортные средства, вы опережаете медленно идущие транспортные средства, С какой скоростью вам двигаться, чтобы не создавать помех для других участников движения? Правила дорожного движения ограничивают верхний предел скорости. Для различных транспортных средств в различных условиях он приведен в табл. 3.

Но с этой разрешенной максимальной скоростью можно ехать только в наиболее благоприятных для движения условиях.

Умение водителя выбрать соответствующую скорость движения имеет первостепенное значение. От скорости

в основном зависит безопасность движения, а умение подобрать нужную скорость позволит быстро совершить поездку при полной ее безопасности.

Таблица 3

Скорость, км/ч	Транспортное средство	Где?
110	Легковые и грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой (РММ) менее 3,5 т	Автомагистраль
90	Легковые автомобили с прицепом, грузовые с РММ более 3,5т, все автобусы, мотоциклы	Автомагистраль
90	Легковые автомобили, грузовые с РММ менее 3,5 т, междугородные, туристические и малые автобусы, мотоциклы	Вне населенного пункта и в населенном пункте на дорогах, где установлен знак 5.24. «Начало населенного пункта»
70	Легковые автомобили с прицепом, грузовые с РММ более 3,5т, другие автобусы	Вне населенного пункта и в населенном пункте на дорогах, где установлен знак 5.24. «Начало населенного пункта»
60	Грузовые автомобили, перевозящие в кузове людей	На всех дорогах
60	Все транспортные средства	В населенных пунктах
50	Буксирующее транспортное средство	На всех дорогах
20	Все транспортные средства	В населенных пунктах, где установлен знак 5.38 «Жилая зона»
100	Все транспортные средства, кроме: — буксирующего; — в кузове перевозящих людей	Вне населенного пункта и в любых населенных пунктах, на улучшенных дорогах, где установлен знак 3.24. «Ограничение максимальной скорости»

Естественно стремление каждого водителя двигаться с максимально возможной скоростью. Умение определить эту максимально возможную скорость для данных условий характеризует мастерство водителя.

В безопасности дорожного движения есть определение чрезмерной скорости. **Чрезмерная скорость** — это слишком большая скорость в конкретных дорожных и погодных условиях движения. Из этого следует, что иногда максимально возможная скорость не является чрезмерной, а при движении в неблагоприятных условиях даже малая скорость может оказаться опасной. Например, скорость, разрешенная на данном участке дороги, не всегда является безопасной во время тумана или гололеда.

Трудно дать рекомендации по выбору скорости движения в каждом конкретном случае. Слишком много факторов влияют на ее выбор. Рассмотрим основные факторы, влияющие на выбор скорости.

1. Дорожные знаки. Наличие дорожных знаков 3.24, «Ограничение максимальной скорости», 4.7. «Ограничение минимальной скорости», 5.18. «Рекомендуемая скорость» определяют и рекомендуют ехать с определенной скоростью. Но и многие другие знаки вводят различные ограничения в выбранной вами скорости.

2. Интенсивность движения. Мы уже рассмотрели с вами рекомендации по выбору скорости в транспортном потоке, скорость вашего автомобиля должна определяться скоростью этого потока.

3. Опережения и тем более обгоны на дорогах с интенсивным движением крайне затруднены и должны быть исключены. Даже опередив несколько транспортных средств, вы все равно вынуждены затем вновь войти в общий поток, а выигрыш во времени будет минимальный. Между тем при этом вы очень сильно рискуете, так как опережения и обгоны связаны с перестроениями,

вносят в общий ритм движения нервозность, создают аварийные ситуации.

Нельзя в транспортном потоке ехать и медленнее, чем все остальные транспортные средства, так как при этом поток будет разрываться и вас начнут опережать и обгонять другие участники движения. Для безопасности на этом участке дороги плохо, если вы всех обгоняете или вас обгоняют другие транспортные средства.

Резкое снижение скорости в транспортном потоке также нежелательно, торможение вашего автомобиля вызывает более резкое торможение следующих за вами транспортных средств, причем интенсивность торможения каждого последующего водителя нарастает. Это очень часто приводит к наезду нескольких автомобилей друг на друга. Иногда участниками таких происшествий становятся до десятка водителей.

4. Дорожное покрытие. Бугры, ямы и другие неровности на дороге должны вынудить вас снизить скорость и увеличить дистанцию до попутного транспортного средства. Выражение некоторых водителей «чем больше скорость, тем меньше ям» глубоко ошибочно. Шины и подвеска автомобиля работают в очень напряженном режиме и быстро выходят из эксплуатации. А частое резкое торможение, которое неизбежно при движении по дороге с неровностями с большой скоростью, приводит к перегрузке силами инерции передней оси автомобиля. Есть у водителей и другое выражение: «ямам надо кланяться», тормозить надо до ямы, а перед выездом из ямы добавить газу. Если дорога скользкая, имеет малый коэффициент сцепления, вы должны снижать скорость.

5. Погодные условия. Дождь, снег, туман на вашем пути — скорость свою снижайте. Чем больше скорость, тем больше вероятность возникновения заноса, юза и тем труднее их ликвидировать, тем сложнее сохранить конт-

роль над автомобилем при маневрировании, тем больше путь, который пройдет ваш автомобиль до полной остановки.

Чем меньше коэффициент сцепления с дорогой, тем больше остановочный путь, тем больше надо снижать скорость автомобиля. Это видно на рис. 43.



Рис. 43. Зависимость остановочного пути от скорости движения и покрытия дороги

Остановочный путь на сухой горизонтальной дороге приблизительно определяется так. Ваша скорость делится на 10, а результат умножается сам на себя или определяется по формулам, рассмотренным ранее. А при скользком покрытии он увеличивается в несколько раз. На рисунке показана зависимость остановочного пути от скорости движения на сухом и скользком покрытии.

6. Состояние вашего транспортного средства. Ваш автомобиль новый, имеет хорошую тормозную систему, двигатель мощный, приемистый, вы смело можете ехать с максимально разрешенной скоростью. Но если ваш автомобиль старой модели, при увеличении скорости он весь дрожит, двигатель работает на пределе своих возмож-

ностей, тормозная система не раз испытывалась на прочность и износ шин за пределами требований правил дорожного движения, не пытайтесь развивать максимальную скорость, это вам может дорого обойтись.

7. Опыт водителя. Важным советчиком при выборе скорости является многолетний опыт водителя по управлению транспортным средством. Если у водителя имеется такой опыт, то он действует осторожнее, чем это кажется на первый взгляд, так как иначе он может натолкнуться на большие неприятности. Очень важным качеством водителя является умение безошибочно определять скользкость дороги и устойчивость автомобиля на дороге. Оба эти качества вы можете приобрести только из многолетней практики и имея при этом основные теоретические сведения.

Вы можете увидеть, как некоторые водители часто превышают дозволенную скорость, иногда даже приближаясь к пешеходным переходам и остановкам общественного транспорта. Особенно недисциплинированными с этой точки зрения являются молодые, неопытные люди, севшие за руль дорогих автомобилей (своих отцов) и стремящиеся лихой манерой вождения вызвать восхищение у сидящих рядом с ними друзей. К сожалению, это очень часто кончается трагически, о чем говорит статистика ДТП.

8. Видимость дороги. Если видимость дороги впереди меньше, чем ваш остановочный путь, то вы едете вслепую.

Вы должны ехать со скоростью, при которой остановочный путь меньше или равен расстоянию впереди, которое вами хорошо просматривается. Это показано на рис. 44.

Видимость может быть ограничена на железнодорожных переездах, перекрестках, пешеходных переходах, в местах остановок общественного транспорта, на верши-



Рис. 44. Остановочный путь должен быть меньше, чем видимость дороги

нах крутых подъемов, перед поворотами. В этих местах снижайте скорость.

Впереди по ходу вашего движения справа место стоянки автомобилей. Пока пешеходов нет, но в любой момент они могут появиться. Снижайте скорость, смотрите вправо, примите влево.

Ограничивать видимость на дорогах могут атмосферные осадки, растения, здания, стоящие и движущиеся крупногабаритные транспортные средства, узкие участки дорог. Наилучший советчик при выборе скорости в таких условиях — ваш здравый смысл, чувство ответственности, что вы управляете транспортным средством повышенной опасности.

9. Характер перевозимого груза. Везете крупногабаритный груз, используете для перевозки груза багажник — снижайте скорость. Используйте для перевозки груза легкоъемные багажники. После перевозки груза снимайте его. Стремитесь реже использовать наружный багажник, он сильно снижает динамичность автомобиля и увеличивает расход топлива.

10. Обгон. Чем больше разность скоростей между обгоняемым и обгоняющим транспортными средствами, тем меньше нужно время для обгона и тем он безопаснее. Водитель обгоняемого транспортного средства не должен препятствовать обгону увеличением скорости и должен быть готов оказать помощь водителю обгоняющего

транспортного средства, если он отказался от обгона из-за неправильной оценки ситуации. Это может быть снижение скорости, чтобы дать возможность безопасно закончить маневр, а может быть и ее увеличение, чтобы дать возможность водителю обгоняющего автомобиля быстро вернуться на свою полосу, «спрятаться» за обгоняемый автомобиль.

11. Скорость на поворотах. Снижать скорость надо до поворота, а поворот проходить на включенной передаче, на тяге. Тормозить на повороте очень опасно, тормозные силы складываются с центробежными силами и вероятность опрокидывания увеличивается. А сила тяги направлена против центробежной силы. Лучше больше снизить скорость до поворота. Двигаясь на повороте с большой скоростью, когда центробежная скорость увеличивается пропорционально квадрату скорости и будет больше силы тяги, автомобиль может перевернуться. Движение автомобиля на повороте с добавлением газа (на тяге) повышает устойчивость автомобиля, но если скорость будет небольшой.

12. Наличие перекрестков и прилегающих территорий (выезды из дворов, мест стоянок и автозаправочных станций). Постепенно снижать скорость, держать в поле зрения пересекаемую проезжую часть, где в любое время могут появиться другие автомобили и пешеходы. Быть готовым к остановке автомобиля.

13. Наличие пешеходных переходов, детских учреждений, кинотеатров, рынков и стоящих автомобилей с водителями. Снижать скорость. Быть предельно внимательным.

Помните! Вы всегда должны вести свой автомобиль с такой скоростью, чтобы при внезапном появлении на вашем пути препятствия вы смогли вовремя остановиться или изменить направление движения, не создавая помех для других участников дорожного движения.



ВОДИТЕЛЬ И ДОРОГА

5.1. Дорожные условия и их влияние на безопасное управление

5.1.1. Дефекты дорог

Автомобильные дороги предназначены для удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в безопасных перевозках пассажиров и грузов.

К дефектам дорог, влияющим на безопасность движения, относятся: плохо оборудованные перекрестки, покрытие дорог с малым коэффициентом сцепления, плохое состояние дорожного покрытия, неудовлетворительная обеспеченность дорожными знаками и дорожной разметкой, опасные придорожные препятствия, отсутствие ограждений дорог.

Зарубежная статистика утверждает, что отсутствие только дорожной разметки может увеличить количество ДТП на 25%.

Улучшение дорожной сети и совершенствование навыков водителя при критической оценке реальных дорожных условий и выборе безопасных приемов управления помогают повысить безопасность движения на дорогах.

В России автомобильные дороги делятся на 5 категорий, которые различаются дорожным покрытием, шириной полос, пропускной способностью, продольными уклонами дорог, радиусом поворота и состоянием обочин.

Чтобы исключить влияние на водителей встречных транспортных потоков и не дать возможность лихачам грубо *нарушать* Правила и выезжать на встречную полосу, на четырех- и более полосных дорогах устраивают разделительные полосы.

Одним из основных факторов, влияющих на безопасность движения, является расстояние видимости дороги и ее освещенность, особенно опасны закрытые, плохо просматриваемые дороги.

Большую опасность для водителя представляют скрытые дефекты дорог, которые водители могут не заметить, тем более если нет предупреждающего знака 1.16. «Неровная дорога». К таким участкам относятся волнистость и гребенки. При высокой скорости автомобиль теряет управляемость, сцепление с дорогой уменьшается и возможны не только заносы, но и опрокидывания автомобилей.

Большую опасность для автомобиля представляют провалы и ямы на дорогах. Выражение некоторых водителей «чем больше скорость, тем меньше ям» ошибочное. При прохождении автомобиля по таким участкам дорог очень сильно изнашивается подвеска и шины. На таких участках надо снижать скорость и увеличивать дистанцию. «Ямам надо кланяться», въезжать в них, а не проскакивать — говорят опытные водители.

Наиболее опасными местами на дорогах являются перекрестки, на которых ограничена видимость. Перекресток, на котором пересекаются 2 двухполосные дороги имеют 32 конфликтных точки, на которых могут произойти ДТП. Поэтому около 30 % всех ДТП происходит на перекрестках.

Безопасность движения на перекрестках дорог повышают путем введения регулирования, с помощью знаков приоритета, кругового движения на перекрестках и установки светофоров. Наибольшей безопасности и высокой пропускной способности достигают выполнением пересечений на разных уровнях.

Обозначение обочин дорожной разметкой или направляющими столбиками с красными светоотражающими элементами с правой стороны и с белыми с левой стороны, а также качественное дорожное покрытие с высоким коэффициентом сцепления повышают безопасность движения, особенно в ночное время.

Хорошее состояние дорог позволяет эффективно и безопасно использовать автомобиль, повысить производительность труда на автомобильном транспорте.

5.1.2. Посторонние шумы и запахи

При поездках на одном и том же автомобиле водитель хорошо знаком со всеми его нормальными шумами и запахами. Он знает, как стучит цепь распределительного механизма и какой запах имеет разогретая незамерзающая смесь в радиаторе. Всякие посторонние шумы и запахи должны вызывать у него тревогу. Стук в передней части автомобиля наводит на мысль об ослаблении крепления буфера или амортизатора. Стук в двигателе вынуждает водителя тщательно исследовать причину его возникновения. Скрип в колесе свидетельствует о наличии недовернутых или ослабших гаек. Запах разогретой резины — признак неисправности электрооборудования; запах масла для двигателя — неплотностей в системе смазки двигателя; запах дыма — признак опасности. Конечно, где-то что-то горит...

Опытный водитель никогда не оставляет без внимания посторонние шумы и запахи исходя из справедливой поговорки, что «дыма без огня не бывает». Поэтому он в случае неисправности останавливает автомобиль, тщательно осматривает его и выясняет причину неисправности.

Это спасает водителя от опасных последствий.

При быстром движении слышен все увеличивающийся шум, вызванный качением протектора шин по поверхности дороги. Шум этот, доходящий до неприятного гула, изменяется в зависимости от вида дорожного покрытия. Шум от шин изменяется не только в зависимости от вида дорожного покрытия, но и от его состояния. На сухой дороге шум обычно бывает слабее, а на мокрой значительно сильнее. Умелый водитель по этим признакам может определить даже ночью, едет ли он по сухой дороге или въехал на мокрую. Этот шум не должен вызывать беспокойства водителя.

Опытный водитель определяет неплотно закрытую дверь автомобиля по шумам, поступающим в салон.

Еще один шум, который не должен возбуждать у вас беспокойства, — это свист или вой воздуха, вызванный выступающими частями автомобиля. Особенно неприятный свист возникает при полном открытии поворотного вентиляционного стекла. Может быть, он также вызван боковым зеркалом, а особенно багажником, укрепленным на крыше. Тонкие прутья этого багажника издают при быстром движении свисты, пугающие малоопытных водителей, которые подозревают в этом повреждение автомобиля. Отклоняющиеся при быстром движении поводки и щетки стеклоочистителей также издают неприятный и утомляющий свист. Совет один — закрыть окна. Тогда внутри кузова наступит тишина; уменьшатся шум и свист. Опытный водитель даже в сильную жару

при быстром движении закрывает окна и пользуется исключительно вентиляторами, которыми оснащен каждый современный автомобиль.

Пользуясь случаем, следует отметить, что открытие окон во время быстрого движения вызывает возникновение сильных завихрений воздуха, значительно увеличивающих сопротивление движению, а поэтому снижающих скорость автомобиля и повышающих расход топлива.

Если окно приоткрыто, можно заметить изменение шума внутри кузова при проезде мимо предметов, находящихся поблизости от дороги: заборов, штакетов, столбов, перил мостов и т. п. Внезапное появление этих шумов, иногда очень сильных, особенно беспокоит ночью, когда плохо видно, мимо чего мы проезжаем. Не надо обращать внимания на эти шумы. При некоторых обстоятельствах они могут даже помочь нам сориентироваться в дороге.

Перегрев двигателя, нагрев неотпущенного ручного тормоза, кипение воды в чрезмерно закрытом чехлом радиаторе, замыкание в системе электрооборудования водитель может обнаружить при помощи обоняния и установить причину путем осмотра. Следует отличать запахи, имеющие отношение к нашему автомобилю, от проникающих извне. Необходимо определять, не дошел ли, например, запах дыма или гари с поля, на котором жгут картофельную ботву, от горящего костра, от паровоза, рельсы которого мы пересекли, из дымовой трубы промышленного предприятия, мимо которого мы проезжаем, или от другого внешнего источника. От внешних источников могут исходить также такие запахи, как запах светильного газа или сероводорода вблизи от газового или металлургического завода, специфические запахи кожевенных заводов, заводов искусственного волокна, цементных, сахарных, рыбных, химических и т. п.

Определить, что запахи эти исходят не из нашего автомобиля, можно, выждав некоторое время, после нескольких сот метров пути проверить, исчезли запахи или нет.

5.1.3. Режим труда и отдыха водителей автомобилей

Труд водителя характеризуется значительными нервно-эмоциональными нагрузками, большим напряжением функций внимания, зрения и слуха. Для водителя всегда высока вероятность попадания в нештатную дорожно-транспортную ситуацию, когда от способности принять правильное решение в режиме дефицита времени зависит его собственная жизнь и жизнь других участников движения. Адекватность реакций водителя, их скорость определяется не только состоянием его здоровья и психофизиологическими особенностями, но и уровнем его работоспособности или степенью утомления. В связи с этим соблюдение режима труда и отдыха водительского состава является одним из основных условий безаварийной работы.

Особенности регулирования труда и отдыха водителей устанавливает Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное Постановлением Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 25.06.99 № 16 (далее - Положение).

Действие Положения распространяется на водителей, работающих по трудовому договору (контракту) на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории Российской Федерации организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственно-

сти, ведомственной подчиненности (за исключением водителей, занятых на международных перевозках), предпринимателям, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров с коммерческой целью или использующим автомобили для обеспечения собственных производственных нужд.

Режим труда и отдыха, предусмотренный Положением, является обязательным при составлении графиков работы водителей. Расписания и графики движения автомобилей во всех видах сообщений должны разрабатываться с учетом норм и требований Положения.

При междугородных перевозках грузов и пассажиров работодатель устанавливает водителю задание по времени на движение и стоянку, также руководствуясь нормами Положения.

Нормальная продолжительность рабочего времени водителей не может превышать 40 часов в неделю, продолжительность рабочей смены — 8 часов при пятидневной рабочей неделе и 7 часов при шестидневной.

В тех случаях, когда по условиям производства не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям может устанавливаться суммированный учет рабочего времени (как правило, за месяц).

Общая продолжительность рабочего времени и в этом случае не должна превышать нормального числа рабочих часов.

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителям может устанавливаться не более 10 часов. В случае, когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов. Если пребывание водителя

в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два водителя. При этом такой автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя.

Ежедневная продолжительность управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) не может превышать 9 часов. При суммированном учете рабочего времени продолжительность управления может быть увеличена до 10 часов, но не более 2 раз в неделю. При этом суммарная продолжительность управления за 2 недели подряд не должна превышать 90 часов.

После первых 3 часов непрерывного управления предусматривается остановка для кратковременного отдыха продолжительностью не менее 15 минут, в дальнейшем такие остановки предусматриваются каждые 2 часа. Частота перерывов в управлении и их продолжительность указываются в задании по времени на движение и стоянки автомобиля.

Перерыв для отдыха и питания (внутрисменный) продолжительностью не более 2 часов предоставляется водителям не позднее чем через 4 часа после начала работы. При установленной графиком продолжительности рабочего времени более 8 часов предоставляются два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов. В этих случаях кратковременные перерывы в управлении автомобилем не предусматриваются.

Продолжительность ежедневного отдыха (междусменного) вместе с временем перерыва для отдыха и питания должна быть не менее двойной продолжительности времени работы в предыдущую смену.

Еженедельный непрерывный отдых должен непосредственно предшествовать или непосредственно следовать за ежедневным отдыхом, при этом суммарная продолжительность времени отдыха вместе с временем перерыва

для отдыха и питания в предшествующий день должна составлять не менее 42 часов. При суммированном учете рабочего времени продолжительностью рабочих смен свыше 10 часов продолжительность еженедельного отдыха может быть сокращена, но не менее чем до 29 часов. В среднем за учетный период продолжительность еженедельного отдыха должна быть не менее 42 часов.

Согласно пунктам 7, 11, 13, 15, 16, 17, 18 Положения работодателю или руководителю предприятия при заключении трудового договора (контракта) с водителем следует отдельно согласовать и закрепить в договоре следующие основные особенности труда и отдыха нанимаемого водителя:

- наличие ненормированного рабочего дня;
- наличие суммированного учета рабочего времени;
- величина учетного периода при суммированном учете рабочего времени;
- общая продолжительность ежедневной работы (смены) при суммированном учете рабочего времени;
- ежедневная продолжительность управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены);
- состав и продолжительность подготовительно-заключительных работ и время проведения предрейсовых медосмотров;
- время охраны груза и автомобиля;
- порядок учета времени стоянки с одновременной охраной груза в случае, если перевозка осуществляется двумя водителями;
- продолжительность времени присутствия на рабочем месте водителя, которое засчитывается ему в рабочее время, если он не управляет автомобилем (при направлении в рейс двух водителей);

- продолжительность внутрисменных перерывов для отдыха и питания;
- продолжительность еженедельного непрерывного отдыха и его график при суммированном учете рабочего времени. Для непрерывной регистрации времени работы и отдыха водителей и контроля за соблюдением допустимого времени управления автомобилем транспортные средства оснащаются контрольными устройствами (тахографами), при отсутствии тахографов рекомендуется выдавать личные контрольные книжки с ежедневными контрольными листами учета продолжительности времени работы и отдыха.

Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 03.08.96 № 922 с 1 января 1998 г. вновь изготавливаемые автобусы с числом мест более 20 и грузовые автомобили с полной массой свыше 15 тонн, предназначенные для междугородных и международных перевозок, должны быть оснащены тахографами. Приказом Министерства транспорта РФ № 86 от 07.07.98 утверждены Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации.

В Правилах дорожного движения, п. 2.7, записано: «Водителю запрещается управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок — международными договорами Российской Федерации».

5.1.4. Усталость и утомление — причина многих ДТП

Утомление — это закономерный процесс временного снижения работоспособности, наступающий в результате деятельности. Вместе с тем продуктивность труда в начале развития утомления некоторое время может и не снижаться, так как усилием воли человек способен заставить себя работать с теми же количественными и качественными показателями. Водитель в состоянии утомления может избежать ошибок даже при внезапном изменении дорожной обстановки путем повышения интенсивности внимания и готовности к действиям. Но в этом случае от него потребуется большое волевое усилие и повышенный расход энергии, что выражается в учащении сердцебиения, более глубоком дыхании, избыточной потливости, покраснении кожи лица, и т. д. Повышенные энергозатраты способствуют прогрессированию утомления и в результате наступает момент, когда, несмотря на возрастающие усилия, возникают ошибки, пропуски необходимых действий, снижается производительность труда по количественным и качественным показателям.

Утомлению обычно предшествует чувство усталости. Усталость — это субъективное переживание человеком утомления. Физиологическая сущность усталости заключается в сигнализации организма о необходимости прекратить или снизить интенсивность работы для того, чтобы избежать расстройства функций нервных клеток. Вместе с тем далеко не всегда чувство усталости соответствует степени утомления. При тяжелой напряженной работе, но выполняемой с удовольствием, человек меньше устает, чем при выполнении более легкой, но неприятной.

Имеет также значение характер поступающей информации и отношение к ней человека. Водитель в состоянии утомления может не чувствовать усталости под влиянием эмоционального возбуждения, опасности, интереса к работе, ответственности за порученное дело. Так, даже в продолжительном рейсе водитель испытывает чувство усталости в меньшей степени, чем рядом сидящий пассажир, хотя длительное управление автомобилем, естественно, приводит к большему утомлению водителя, нежели бездействующего пассажира.

При управлении автомобилем в условиях, когда на дороге нет других участников движения, при однообразном ландшафте водитель быстрее почувствует усталость, чем при управлении автомобилем в условиях интенсивного городского движения. Таким образом, в монотонной обстановке при недостатке информации или вынужденной бездеятельности чувство усталости может возникнуть даже быстрее, чем при активной напряженной работе, хотя объективных признаков утомления при этом еще может и не быть.

Утомление, развившееся в течение работы, — нормальное состояние организма, которое проходит после отдыха. Если же чувство усталости после ночного сна не проходит, то это свидетельствует о начинающемся переутомлении. Переутомление возникает как хроническое последствие нагрузки, когда утомление от предыдущего дня не проходит и накапливается. Причиной переутомления может быть недостаточный отдых, в результате чего возникшие при утомлении нарушения не восстанавливаются полностью. Так, например, если человек после напряженной работы днем систематически недосыпает ночью, то через некоторое время чувство усталости у него появляется утром еще до начала работы.

Переутомление возникает и при нормальном ночном отдыхе, который может оказаться недостаточным, если работа по объему, интенсивности и продолжительности превышает психофизиологические возможности человека. Нередко переутомление развивается у водителей, ежедневно работающих по 12 и более часов. При этом появляются быстрая утомляемость, раздражительность, сонливость днем и плохой сон ночью, общая слабость, повышенная потливость, головные боли, боли в области сердца, ухудшаются память и аппетит. Все это выражается в нарастающем снижении работоспособности и нежелании выполнять даже любимую работу и нередко ведет к ДТП.

К особенностям трудовой деятельности водителей, способствующих возникновению утомления, следует отнести также следующие факторы: неудобное сиденье, высокая или низкая температура воздуха в кабине автомобиля, попадание в нее паров бензина и отработавших газов, плохая видимость и недостаточная освещенность дороги в темное время суток, шум и вибрация.

5.2. Наблюдение за дорогой

Многие водители даже не задумываются над тем, что, управляя автомобилем, они постоянно ведут наблюдение за дорогой и при этом его надо уметь вести. Основа безопасного управления автомобилем — быть видимым во время движения другим участникам движения и самому всех видеть.

Современная интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков и большие скорости требуют от водителя быстро и правильно воспринимать обстановку

на дороге. Пропуск или потеря информации об этой обстановке является главной причиной многих дорожно-транспортных происшествий.

Во время движения водитель 90 % информации получает через органы зрения. Но они устроены так, что простым взглядом воспринимать всю обстановку водитель не может. В поле зрения должны находиться: требования дорожных знаков и разметки, сигналы светофора и регулировщика, действия других водителей, пешеходов и пассажиров, как в своем автомобиле, так и в других транспортных средствах, состояние дорожного покрытия.

Опытный водитель сосредоточивает внимание на пути движения своего автомобиля, держит под контролем обстановку по бокам автомобиля и то, что происходит позади. Для него не будет неожиданным появление участника движения сбоку, сзади и тем более впереди. При необходимости его внимание концентрируется на наиболее важном объекте, путь движения которого будет пересекаться с его путем.

Первое условие безопасного наблюдения за дорогой — на пути движения вашего транспортного средства не должно быть препятствий для движения и пути движения других участников дорожного движения не должны пересекаться с путем вашего автомобиля.

Вторым условием является наблюдение за дорогой так, чтобы как можно раньше заметить опасность на пути движения. Для этого надо:

- как можно дальше смотреть вперед, чем больше скорость, тем на большем расстоянии водитель должен видеть обстановку впереди. В населенном пункте надо видеть путь своего движения до следующего перекрестка, а вне населенного в зависимости от скорости автомобиля, на расстоянии, которое пройдет автомобиль за 10—12 с. Так, на разрешен-

ной скорости 90 км/ч водитель за 10 с проедет расстояние 250—300 м. Следовательно, нужно видеть свой путь движения на расстоянии не менее 300 м; — наблюдать не только за проезжей частью дороги, но и за обочиной и тротуаром, откуда могут появиться пешеходы и транспортные средства, начинающие движение: чем больше скорость вашего автомобиля, тем шире его путь и шире область дороги, за которой ведется наблюдение.

Помните! Основная цель вашего наблюдения за дорогой — поиск помех на пути движения вашего автомобиля.

Третьим условием безопасного наблюдения за дорогой является постоянное переключение внимания с одной помехи на другую. Даже сосредоточение внимания на опасном участке не должно быть длительным, в поле зрения должны быть и другие участки дороги, где может появиться опасность.

5.3. Прогнозирование дорожной обстановки

Водитель постоянно учится распознавать опасные дорожно-транспортные ситуации по их типичным признакам, быстро и правильно оценивать информацию в конкретной ситуации и прогнозировать не только движение своего транспортного средства, но и действия других участников движения, выбирать наиболее правильные решения по предупреждению дорожно-транспортной ситуации.

Прогнозирование водителем действий других участников движения на дорогах в современных условиях имеет большое значение. Участники движения обладают, с од-

ной стороны, ограниченной возможностью прямого обмена информацией по оценке ими определенной дорожно-транспортной ситуации и о своих намерениях, а с другой стороны, сравнительно высокой вероятностью ошибок в анализе дорожно-транспортной ситуации и, следовательно, в выработке соответствующих решений. Это обуславливает в каждой опасной дорожно-транспортной ситуации определенную вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Умение быстро, в условиях ограниченного лимита времени, выбирать правильные решения по предупреждению дорожно-транспортного происшествия создает благоприятные условия для выработки навыков по реализации этих решений.

Отсюда вытекает необходимость предвидения поведения не только управляемого транспортного средства, но и других участников движения, что соответствует концепции коллективной безопасности в противовес индивидуальной.

Водителю в первую очередь важно уметь предвидеть возможные дорожно-транспортные ситуации и их изменение во время движения. Основой для такого предвидения служат опыт водителя, его знания и анализ обстановки на дороге, которые он получил в результате наблюдения за дорогой. Главное в прогнозе — определить, как повлияют на безопасность пути движения его автомобиля объекты, попавшие в поле зрения водителя.

Водитель в процессе прогнозирования отвечает себе на следующие вопросы:

- что произойдет в ближайшее время;
- что произойдет с большей вероятностью;
- какая ситуация представляет непосредственную опасность;
- какая ситуация представляет потенциальную опасность.

динамических характеристик своего автомобиля и времени, необходимого на выполнение маневра. Ошибка в расчете хотя бы одного из приведенных выше пяти параметров неизбежно приводит к увеличению вероятности создания опасной ситуации. Чем в большем количестве рассчитываемых параметров допущена ошибка, тем больше вероятность дорожно-транспортного происшествия. В ситуациях подобного типа налицо признак реальной непосредственной опасности — приближающийся автомобиль, которому необходимо уступить дорогу. Для водителей, пользующихся преимущественным правом, налицо признак возможной непосредственной опасности в явном виде — транспортное средство, водитель которого обязан уступить дорогу, но при этом может допустить ошибку в расчете перечисленных выше параметров. Этот признак должен служить основным мотивом в прогнозе развития дорожно-транспортного происшествия и принятия мер по предупреждению Возможного столкновения.

Прогнозирование — это умение учитывать возможные ошибки других участников движения. Конечно, нет смысла никому не доверять и исходить только из того, что другой участник в любое время может нарушить Правила. Однако полностью полагаться на правильность действий окружающих тоже не стоит. Ведь совершить ошибку можно не только умышленно, но и в силу различных обстоятельств, которые следует знать и учитывать. Например, в нашей ситуации стоит проверить предположение о том, что другие вас видят. Причинами для сомнения может быть тот факт, что стекла автомобиля другого участника ситуации запотели или загрязнены либо багаж или одежда закрывают боковое стекло автомобиля. Кроме того, он может быть занят наблюдениями за другими объектами обстановки, его внимание мо-

жет быть отвлечено прикуриванием или разговором с пассажиром. Наиболее тяжелые происшествия возникают при нарушении ПДД на перекрестках, поэтому лучше всего проверить, останавливаются ли автомобили, которые должны вас пропустить, или продолжают двигаться с той же скоростью.

К наиболее распространенным ошибкам можно отнести следующие: движение с малой дистанцией; выезд на полосу встречного движения при повороте направо; опасный обгон; неожиданный выезд со двора; смена полосы движения без видимой необходимости; резкое торможение при подъезде к перекрестку; неподача сигнала перед выполнением маневра; ложная подача сигнала. Учитывайте такие ошибки и старайтесь действовать исходя из принципа: **«Доверяй, но проверяй»**.

Правильный прогноз невозможен без знания Правил и умения применять их в конкретных ситуациях. Причем чем сложнее ситуация, тем больше вероятность того, что у других участников возникнет свое, отличающееся от вашего, решение этой ситуации. Поэтому лучше перестраховаться и действовать максимально безопасно.

5.4. Взаимодействие с другими участниками дорожного движения

5.4.1. Другие водители

В присяге водителя, которую принимают водители многих зарубежных стран первым пунктом записано: «Я всегда буду любезным и вежливым по отношению к другим водителям и по-товарищески с ними сотрудничать».

Дорога — рабочее место для любого водителя и их взаимодействие во время работы по безопасному управлению транспортными средствами позволит успешно выполнить эту работу или привести к трагедии,

На Дорогах каждый водитель постоянно взаимодействует с водителями транспортных средств, двигающимися в попутном и встречном направлении, маневрирующими, выезжающими из боковых проездов и площадок и даже просто стоящими на дороге. По назначению, характеру движения транспортных средств, по подаваемым их водителями сигналам и многим другим признакам водитель обязан определять их намерения, предвидеть направления движения, маневры, что очень важно для обеспечения безопасности движения. Ничто так не грозит серьезными осложнениями дорожной обстановки, как неожиданные для других участников движения действия водителей.

Среди всех транспортных средств особое место занимают транспортные средства общего пользования, которым в силу их особого назначения Правилами предоставлен ряд преимуществ перед другими видами транспорта. При движении по установленным маршрутам они имеют право отступать от требований некоторых запрещающих и предписывающих знаков. Кроме того, для них предусмотрены и другие преимущества, обеспечивающие им беспрепятственный проезд, особенно по дорогам с интенсивным движением.

В населенных пунктах водители всех транспортных средств не должны создавать помех троллейбусам и автобусам общего пользования, отъезжающим от обозначенной остановки в попутном направлении. Правила обязывают водителей других транспортных средств уступить дорогу троллейбусу (автобусу), отъезжающему от остановки, замедлить движение или даже остановиться и

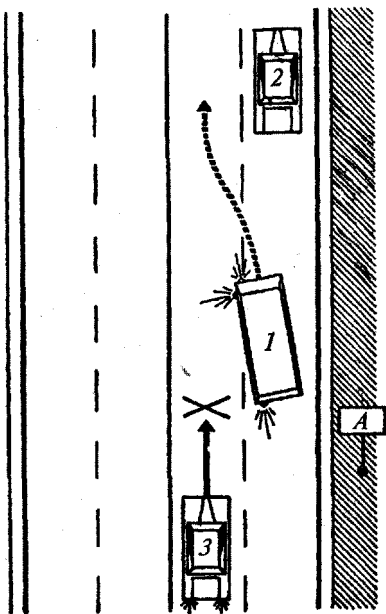


Рис. 46. В населенных пунктах водители уступают дорогу троллейбусам

и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки: 7— автобус; 2— припарковавшийся автомобиль; 3— автомобиль, уступающий дорогу автобусу

дать возможность ему выехать на свободную полосу движения. На загородных дорогах таких требований нет (рис. 46).

На дорогах с интенсивным или односторонним движением транспорта для троллейбусов и автобусов общего пользования может выделяться специальная полоса. Над полосой или справа от проезжей части устанавливаются дорожные знаки: 5.9. «Полоса для маршрутных транспортных средств» и 5.10.1. «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств».

По этой полосе движение других транспортных средств запрещается, ее нельзя пересекать, например, для заезда

во двор или при выезде со двора, при перестроении для поворота на перекрестке, на ней запрещены стоянка и остановка.

Иногда полоса для маршрутных транспортных средств выделяется пунктирной линией. Движение по ней других транспортных средств и стоянка на ней также запрещаются. Однако на нее можно заезжать для посадки или высадки пассажиров, ее можно пересекать при выезде на дорогу с прилегающей территории, на нее можно перестраиваться перед перекрестком для выполнения правого поворота, не создавая помех для маршрутных транспортных средств.

При взаимодействии с водителями других транспортных средств важную роль играют звуковые, световые и другие (например, рукой) сигналы. Но некоторые водители в нарушение Правил по разным причинам эти сигналы при маневрировании не подают. Этим они создают аварийную обстановку как для себя, так и для других участников движения. Опытные водители обычно предвидят действия других и заранее принимают меры по предупреждению нежелательных осложнений.

Так, например, по перемещению к осевой линии или на полосу встречного движения без изменения скорости движения впереди идущего автомобиля опытный водитель определяет намерение его водителя объехать стоящее на правой стороне дороги транспортное средство и принимает решение снизить скорость. Объезд стоящего транспортного средства можно начать лишь тогда, когда водитель впереди идущего автомобиля его закончит.

При следовании за транспортным средством с грузом в кузове или в багажнике на крыше водитель обращает внимание и на положение груза. Плохо закрепленный груз может выпасть на дорогу и создать препятствие для движения. Обнаружив такой груз, водитель подает звуко-

вой или световой сигнал и старается обогнать транспорт с плохо закрепленным грузом. При обгоне с помощью пассажиров голосом или жестами его водителю дают понять о плохо закрепленном грузе.

Подобным же образом следует оповещать водителя движущегося в попутном направлении автомобиля, если у него неплотно прикрыта дверь, спущено колесо, плохо закреплен номерной знак и т. д.

При внезапной остановке идущего впереди транспортного средства непосредственно на проезжей части водитель также останавливает свой автомобиль. Объезжать остановившееся транспортное средство с ходу ни в коем случае нельзя, перед ним могут быть пешеходы или животные, неожиданно вышедшие на проезжую часть, груз, выпавший из кузова других машин, иное препятствие. Объехать остановившегося можно лишь после полного выяснения обстановки.

При движении по щебеночной дороге, особенно по свеженасыпанному щебню или гальке, ветровое стекло может быть разбито и камнем, вылетевшим из-под колес встречного автомобиля. Современные легковые автомобили оснащаются ветровыми стеклами типа «тримплекс», состоящими из двух слоев стекла и специальной пленки между ними. При попадании камня такое стекло мгновенно покрывается множеством тонких трещин и дороги не видно. Рассыпаться полностью стеклу часто не дает находящаяся в нем пленка.

При повреждении ветрового стекла водитель немедленно останавливается, не меняя полосы движения, и включает аварийную световую сигнализацию.

Очень внимательным надо быть при движении за такси или рядом с ним. Водитель такси может сделать неожиданный маневр или остановиться по требованию пассажиров. К этому надо быть всегда готовым.

Особого отношения к себе требуют легковые автомобили с водителями-инвалидами, имеющие ручное управление. Они обозначаются лишь специальным опознавательным знаком «Инвалид», который устанавливается и спереди и сзади. Многие операции по управлению водителями-инвалиды выполняют только руками. Они медленно трогаются с места, медленно выезжают на дорогу, медленно маневрируют. Любые операции с органами управления водителями-инвалидами выполняются с поддержкой. Учитывая это, при следовании за таким автомобилем надо выдерживать дистанцию побольше, не следует сигналить инвалиду и требовать от него ускорения движения. Следует иметь в виду, что при трогании на подъеме он может скатиться назад.

5.4.2. Пешеходы и дети

В присяге водителя, о которой было сказано в предыдущем разделе, записано: «Особую бдительность буду проявлять по отношению к пешеходам».

Пешеходы — самые многочисленные участники дорожного движения. Большинство из них не знают Правил дорожного движения, другие забыли их, а третьи знают их в общих чертах и сознательно их нарушают, так как законнослушны, и не хотят выполнять Правила. По данным статистики, из общего числа дорожно-транспортных происшествий наезды на пешеходов составляют по стране в целом более одной трети, а в крупных городах их количество приближается к половине, В значительной доле этих происшествий виновниками являются сами пешеходы. По их вине гибнут другие участники движения, хотя сами пешеходы часто при этом остаются невредимыми.

Из Правил дорожного движения вам известно: пешеходный переход — это поперечная часть проезжей части, обозначенная дорожными знаками 5.16.1 и 5.16.2. «Пешеходный переход» и дорожной разметкой «зебра» (установленные один с левой стороны дороги, другой с правой, и не на одном уровне, они указывают ширину или границу перехода), предназначенная для движения пешеходов, а водители всех транспортных средств обязаны уступать дорогу пешеходам на обозначенных пешеходных переходах. Казалось бы, ясная ситуация, но есть необходимость подробного рассмотрения вопроса правил проезда пешеходных переходов.

Водители должны уделять особое внимание пешеходам, переходящим проезжую часть на пешеходных переходах. Подъезжая к обозначенному пешеходному переходу (рис. 47), вы должны так снизить скорость своего движения, чтобы дать возможность пешеходам свободно перейти дорогу без замедления, ускорения или остановки. Данная обязанность водителя действительна в случае, когда пешеходы уже находятся на переходе. Однако пешеходы не должны входить на переход, если ваш автомобиль находится недалеко от перехода, в противном случае, чтобы вам остановиться, надо прибегнуть к экстренному торможению. Случается, вы уже не в состоянии остановиться до пешехода. Перед выходом на переход переход должен определить скорость вашего автомобиля и его расстояние от перехода и воздержаться от перехода, если нет возможности безопасно перейти улицу.

При движении по многополосной дороге вы встречаете на своем пути пешеходный переход, на котором мало пешеходов, а на вашем пути движения их уже нет или еще нет — вы снижаете скорость и можете проехать переход.

Пешеходы также имеют преимущественное право в движении перед транспортными средствами при перехо-

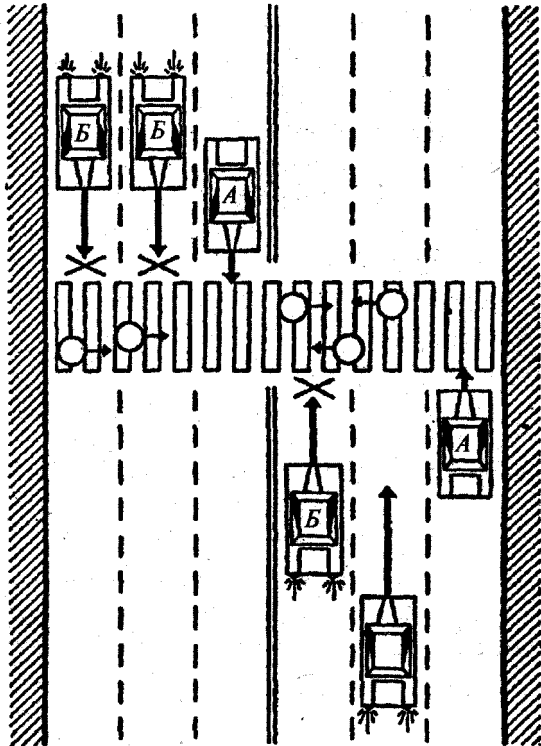


Рис. 47. Правила проезда пешеходного перехода: водитель автомобиля, приближаясь к нерегулируемому пешеходному переходу, должен снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить находящихся на проезжей части данного направления пешеходов, для которых может быть создана помеха или опасность: водители автомобилей *Б* обязаны остановиться, водители автомобилей *А* могут продолжать движение через переход, снизив скорость

де проезжей части у перекрестка по линии тротуаров, на обозначенной остановке трамвая при движении от тротуара к остановившемуся трамваю и от него со стороны дверей, при движении по тротуару или пешеходной дорожке, при движении в любом месте в жилой зоне, при

выезде вашего автомобиля из двора, с автостоянки, автозаправочных станций и других прилегающих к дороге территорий (рис, 48).

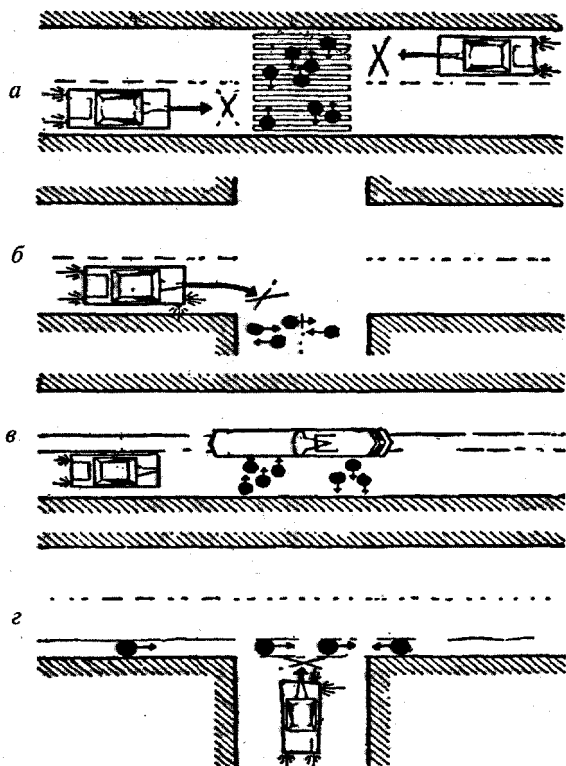


Рис. 48. Места, где пешеход имеет преимущественное право на первоочередное движение: *а* — на пешеходных переходах; *б* — на перекрестках при переходе проезжей части дороги перед поворачивающими на нее транспортными средствами; *в* — при движении к стоящему на остановке (посредине дороги) трамваю попутного направления или от него; *г* — при движении по тротуару или обочине дороги, на которую выезжают транспортные средства из дворов, с мест стоянки, автозаправочных станций и других прилегающих к дороге территорий

Водители обязаны уступать дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть по разрешающему сигналу светофора на регулируемых светофором перекрестках и на нерегулируемых перекрестках, если они идут прямо по линии тротуаров у этих перекрестков — перед поворотом направо и в конце поворота налево. Это показано на рис. 49.

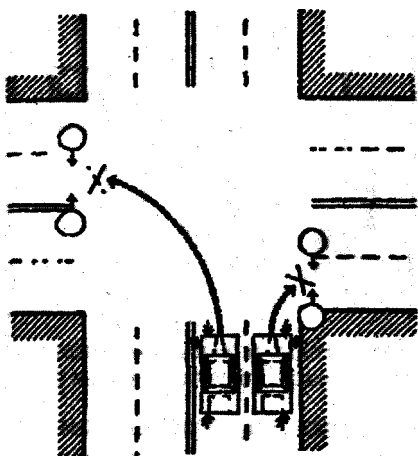


Рис. 49. Водители обязаны уступать дорогу пешеходам при повороте направо и в конце поворота налево

Особое внимание вы должны обращать при движении по многополосной дороге при наличии на ней пешеходного перехода. Нередки случаи, когда пешеходу, особенно за крупногабаритным транспортным средством, движущимся в правом ряду, не видно вашей машины, когда вы движетесь по другим полосам. Пешеход может перебежать дорогу перед ближним к нему транспортным средством и внезапно появиться перед вашим автомобилем. А если вы увидели, что справа от вас остановилось транспортное средство перед пешеходным переходом,

хотя вам и не видно пешеходов, снижайте скорость, а если надо и остановитесь, чтобы убедиться в отсутствии пешеходов на переходе (рис. 50).

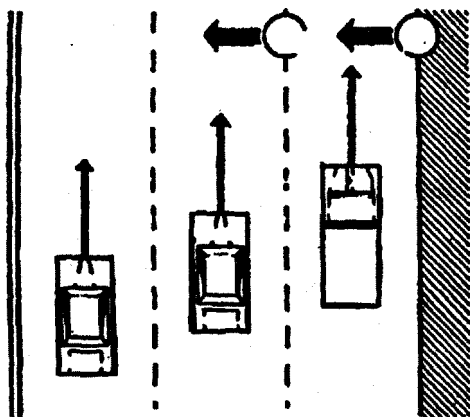


Рис. 50. Перед пешеходным переходом остановился автомобиль; чтобы проехать переход, убедитесь, что на нем нет пешеходов

На регулируемых регулировщиком перекрестках вы обязаны уступать дорогу пешеходам только перед поворотом направо, так как сигнал регулировщика — вытянутые в стороны руки или опущенные — разрешает движение пешеходам только прямо вдоль спины и вдоль груди, а при сигнале регулировщика с вытянутой правой рукой вперед разрешается движение пешеходов только вдоль спины.

На пешеходном переходе запрещены разворот и движение задним ходом, обгон и объезд, если есть на нем пешеходы, а остановка запрещена на переходе и за 5 м до пешеходного перехода.

В случае если пешеход неожиданно вышел на проезжую часть на опасном расстоянии от вашего автомобиля, вы немедленно должны:

— подать предупредительный звуковой и световой сигналы для предупреждения пешехода;

— без выключения сцепления быстро правую ногу перенести на педаль тормоза и затормозить ступенчато или прерывисто, не доводя до юза;

— если есть возможность, объехать пешехода сзади.

Авария всегда является большим несчастьем, даже когда происходит по вине неосторожного пешехода. Вы, независимо от очевидной виновности пешехода, должны будете доказать, что избежать наезда было невозможно, чтобы вернуть себе водительское удостоверение и избежать других неприятностей.

Поэтому снижайте скорость, повышайте внимание и будьте готовы к торможению при:

— появлении детей у проезжей части;

— приближении к остановившемуся автобусу с опознавательным знаком «Дети»;

— при появлении вблизи проезжей части пьяных, пожилых, слепых пешеходов;

— при движении мимо школ, кинотеатров, мест скопления людей;

— при движении вдоль газона из кустарников, которые закрывают видимость пешеходов на тротуаре.

Зимой опасность наезда на пешеходов увеличивается, так как:

— пешеходы в зимней одежде хуже слышат, малопо-
движны и менее осмотрительны;

— вероятность неожиданного падения пешехода на проезжей части увеличивается;

— сугробы снега снижают видимость пешеходов;

— ваш автомобиль имеет плохую обзорность, тормозной путь его увеличивается, управляемость ухудшается;

— вы в теплой одежде и обуви стеснены, и время вашей реакции увеличивается, а в сумме с увеличенным тормозным путем значительно увеличивается остановочный путь.

Все это требует от вас осторожности, внимания и соответствующего снижения скорости движения.

Существует вероятность наезда на пешеходов при обгоне или объезде. Когда пешеход неожиданно для вас может выскочить из-за обгоняемого транспортного средства или выйти из-за объезжаемого. Когда вы обгоняете с выездом на полосу встречного движения по левой полосе. А пешеход привык переходить проезжую часть по старому принципу: «Перед выходом на проезжую часть посмотри налево, дойдешь до середины, посмотри направо». Он вас не видит, а вы его видите. Дайте ему дойти до середины или предупредите звуковым сигналом, чтобы не выходил на проезжую часть. Будьте осторожней при таком обгоне.

Дети требуют особого внимания и не должны попадать под колеса автомобилей, не должны оставаться калеками в результате дорожно-транспортных происшествий. Поддерживаю мнение специалистов по безопасности дорожного движения, которые утверждают, что во всех несчастных случаях на дороге с детьми виноват взрослый. Это аксиома. Ребенок не в состоянии правильно оценить степень опасности, обстановку. Он видит мир совсем по-иному, нежели взрослый. Играя, он может выбежать за мячом на проезжую часть прямо перед автомобилем, торопясь в кино, может перебежать дорогу в неположенном месте, и т. д. Для него в этих ситуациях главная цель — достать мяч, сократить путь, чтобы успеть на сеанс, и т. д. Но во всех ошибках детей виноваты мы — взрослые.

Водитель должен понимать, что дошкольники, например, неточно оценивают расстояние до движущегося автомобиля, его скорость, не понимают значения подаваемых звуковых и световых сигналов. Многие малыши считают, что транспортное средство может остановиться сразу, мгновенно. Поведение ребенка непредсказуемо — это водитель должен запомнить навсегда.

В Правилах дорожного движения есть предупреждающий знак «Дети», который устанавливается на участках дороги, где возможно появление детей. Это, как правило, проезжая часть перед школой, детскими учреждениями. Надо хорошенько запомнить, о чем предупреждает этот знак, и выполнять его требования. Жаль, что такие знаки нельзя поставить во всех дворах, ведь еще очень часто видишь, как на недопустимо большой скорости въезжают туда некоторые водители. И им невдомек, что из-за поворота, к которому они стремительно приближаются, может появиться ребенок.

Посмотрите на рис. 51 и ответьте: кто в данной ситуации должен уступить дорогу? Водитель автомобиля или дети? Правильный ответ — водитель автомобиля. Он приближается к остановившемуся на обочине автобусу, у которого имеется опознавательный знак «Перевозка детей» (желтый квадрат с каймой красного цвета и черным изображением символа идущих детей). Запомните, что в такой ситуации надо уступить дорогу детям, пересекающим проезжую часть (п. 14.7 Правил дорожного движения).

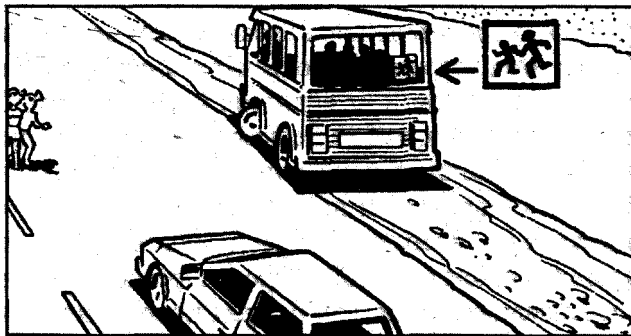


Рис. 51. Внимание — дети!

5.4.3. Пассажиры

В той же присяге водителя записано: «Я буду всегда нести ответственность за рядом сидящих пассажиров». Когда водитель находится в автомобиле один и рискованно управляет им, то он подвергает опасности свою жизнь, и жизнь других участников движения. При наличии пассажиров он теперь рискует и жизнью своих пассажиров.

Водитель является хозяином своего автомобиля и обязан заботиться о безопасности людей, которые едут с ним в автомобиле.

Чаще всего водитель и пассажир контактируют в общественном транспорте. У водителя автобуса работа ответственная — за спиной пассажиры (причем не один или два, а десятки), за жизнь которых он отвечает. Не случайно, что здесь, как правило, работают опытные и высококвалифицированные специалисты. Но не только высокое мастерство должно быть присуще водителю автобуса, во многом его характеризует отношение к пассажирам. На передний план выступают его личные качества, и вежливость и предупредительность здесь совсем не лишние.

Уже по тому, как автобус подъезжает к остановке, можно определить отношение водителя к пассажирам. Один водитель подъедет к ней на невысокой скорости, плавно затормозит, остановится вплотную к бордюру так, чтобы удобно было садиться и выходить из автобуса. Другой словно куда-то очень торопится, приближается к остановке на слишком высокой скорости, резко тормозит, да еще останавливается далеко от края проезжей части напротив лужи или столба, которые мешают пассажирам.

Высокая скорость при приближении к остановке особенно опасна зимой, когда от частого торможения около нее образуется лед. Он может быть припорошен сне-

гом — это следует учитывать. На льду автобус может занести, и никто не гарантирует, что он не выскочит на посадочную площадку. Способствует заносу и грязь на проезжей части около остановки, гололедица, а также и то, что посадочная площадка или павильон остановки автобуса находится на одном уровне с проезжей частью. Снег, уплотняясь, зачастую сводит на нет высоту бордюрного камня. По статистике, например, только на транспорте общего пользования за год происходит 4—5 наездов автобусов на остановку, а в целом эта цифра достигает нескольких десятков. В таких дорожно-транспортных происшествиях страдают в основном пассажиры, ожидающие автобус.

Больше конфликтов между водителями и пассажирами возникает в городах, где и народу больше, и остановки чаще. Здесь особого внимания требует пользование дверями. Нередки случаи, когда из-за невнимательности водителя кто-то из пассажиров оказывается защемленным в дверях, а автобус уже трогается. Тут недалеко и до травм.

На улицах нередко можно увидеть и такую картину. Человек, может быть уже немолодой, изо всех сил бежит к стоящему на остановке автобусу. И вот, когда ему остается сделать несколько шагов, двери захлопываются и транспортное средство отъезжает от остановки. Иногда создается впечатление, что водитель делает это специально. Возмущается при этом не только опоздавший пассажир, но и видевшие это люди. О какой этике, о каком уважении к человеку можно говорить с таким водителем? В странах, где уровень дорожной культуры высок, подобное поведение просто невозможно.

Стиль вождения автобуса также имеет этическую сторону. Его издержки чувствуются здесь особенно остро. Водитель не должен резко трогаться, набирать скорость

и тормозить. Недопустимы также крутые повороты. С этим, думается, согласны все. Но речь в данном случае идет не только о комфорте, но и безопасности. В часы пик в городах в автобусах многие вынуждены стоять, а при резком маневре стоящие люди могут не удержаться на ногах и упасть, получив при этом травмы.

Водитель автобуса, объявляя остановки, обращается к пассажирам. И хотя этот факт непосредственно не влияет на безопасность движения, хотелось бы немного остановиться на нем. Здесь очень ярко проявляется отношение к пассажирам со стороны водителя, его культура.

Хотя водитель обязан объявлять остановки, он часто этого не делает. Вот и вынужден пассажир расспрашивать стоящих рядом людей. А разве так уж трудно сказать несколько слов в микрофон? Никаких особых затрат энергии на этане требуется. Не объявляя остановки, водитель просто не выполняет часть своих обязанностей.

Есть, хотя и редкие, обратные примеры, когда водитель добровольно берет на себя роль экскурсовода. Он не только своевременно объявляет остановку, но еще и информирует о том, что здесь находятся такие-то магазины, кинотеатр и т. д. Все это он делает, конечно, не отвлекаясь от управления автобусом. К сожалению, такие водители — редкое исключение, ведь за культуру обслуживания не платят.

Не только водители автобусов имеют дело с пассажирами. Не надо забывать о таксистах, да и просто о водителях грузовых и легковых автомобилей, которые ежедневно выезжают на дорогах страны. Работа водителя такси имеет свою специфику. Он не отгорожен от пассажиров стеклянной перегородкой, как его коллега в автобусе. Не отгорожены часто и пассажиры от неприкрытой грубости и бескультурья. Правда, таких явлений становится сейчас все меньше и меньше. И «виноваты» в этом так-

систы частных фирм, которые во многих городах стали настоящими конкурентами таксопарков. Они более вежливы, с уважением относятся к клиентам, о грубости не может быть и речи — такой работник не сможет трудиться. Вот и приходится таксистам подтягиваться.

Справедливости ради следует признать, что нельзя во всем обвинять только водителя, пассажиры тоже встречаются разные. Бывает, что они вынуждают водителя нарушать Правила, например, требуя ехать быстрее там, где скорость ограничена. Попадаются и слишком разговорчивые, которые постоянно отвлекают водителя от управления автомобилем. Причем это опаснее для автолюбителей, квалификация которых, как правило, ниже, чем водителей-профессионалов. Отвлекая человека за рулем, пассажир увеличивает вероятность дорожно-транспортного происшествия. Это подтверждает и статистика: по вине водителей их происходит свыше 70 %, многие из них совершены из-за того, что водитель на мгновение отвлекся от управления автомобилем, разговаривая с пассажиром.

Есть еще такая категория пассажиров, которая постоянно дает советы. Это чаще всего делают супруги водителей, которые сидят рядом с ними на переднем сиденье и, видимо, считают, что лучше своего мужа знают науку управления автомобилем. Упреки, советы, указания, приказы следуют непрерывно и, естественно, очень мешают водителям.

Рассматривая вопрос взаимоотношений водителя и пассажиров хочется еще раз подчеркнуть главное — их отношения должны строиться на доброжелательной, взаимовежливой основе. Водители, особенно пассажирского транспорта, кроме высокого мастерства управления автомобилем, должны обладать соответствующей культурой общения с пассажирами, которая основывается на

высокой ответственности за их жизнь и здоровье. И это не мелочи, не второстепенные вопросы, которые можно отложить. Многие такие «пустяки» закончились, как свидетельствует статистика, трагически.

5.4.4. Сотрудники Дорожно-постовой службы

Взаимоотношения водителя и сотрудника ДПС, категорий людей, непосредственно причастных к дорожному движению, складываются далеко не просто. Их невозможно охарактеризовать в двух словах, нельзя сказать, что здесь все благополучно. У многих водителей вид человека с жезлом в милицейской форме не вызывает положительных эмоций, хотя они прекрасно понимают его функции. Они знают, что контроль на дороге необходим. Без этого сегодня пока нельзя, и в обозримом будущем положение не изменится.

Откуда же это некоторое неуважение к действительно ответственной и очень важной работе? Дело, наверное, в том, что долгое время деятельность некоторых госавтоинспекторов была, скажем прямо, не на высоте. В газетах, по радио и телевидению рассказывалось о героических буднях нашей милиции, а водитель, садясь за руль автомобиля, наблюдал иногда совсем иные картины. Где же те вежливость, честность и принципиальность, глубокий профессионализм, отличное знание своего дела, что неустанно пропагандировались средствами массовой информации? Вместо этого зачастую нечто совсем другое, прямо противоположное.

Появится ли благоприятное, уважительное отношение к человеку в форме, если слышишь от него: «Эй ты, подойди сюда!» Такого не должно быть. Особенно, если до-

рожные знаки, например знак 3.24, устанавливаются не там, где действительно необходимо снижать скорость, а где можно наказать большое количество водителей. Сотрудники ГАИ последовательно работают над исключением любых случаев нарушения законности и всего того, что мешает созданию благоприятного морального климата на наших дорогах.

А сколько мужества, мастерства, незаурядной физической подготовки требует, например, задержание нетрезвого водителя или преступника, не желающего подчиняться требованиям регулировщика. Навсегда остаются в памяти имена тех работников ГАИ, которые не щадя себя, рискуя собственной жизнью, предотвращали беду.

Положение о Государственной инспекции — основной документ, который регламентирует поведение сотрудника ДПС. Там сказано, что взаимоотношения инспектора с участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании твердости, решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении нарушений с внимательным, доброжелательным и уважительным отношением к гражданам. Обращаться к участникам движения необходимо только на «вы», «товарищ водитель» или «гражданин».

При обращении к участникам движения инспектор обязан, приложив руку к головному убору, поздороваться, четко и внятно представиться, назвав свою должность, звание, фамилию. После проверки документов официально, кратко и ясно (обязательно вежливо) надо сообщить причину или цель обращения.

Все вопросы и ответы в этом разделе даны в строгом соответствии с действующими законами и нормативными актами.

В каких случаях инспектор имеет право остановить автомобиль?

Требование об остановке подается:

1. Жестом руки с жезлом или диском с красным световозвращателем. Жезл (диск) направляется на транспортное средство, а затем на место, где следует остановиться.

2. С помощью громкоговорящего устройства; произносится следующее: «Водитель автомобиля (марка, цвет), регистрационный знак (номер), остановитесь (уточняется, где)».

Основаниями для остановки транспортных средств являются:

а) нарушение Правил дорожного движения водителями или пассажирами;

б) наличие данных, свидетельствующих о причастности водителя, пассажиров к совершению ДТП, административного правонарушения, преступления;

в) нахождение транспортного средства в розыске, а также наличие данных об использовании транспортного средства в противоправных целях;

г) необходимость опроса водителя или пассажиров об обстоятельствах совершения ДТП, административного правонарушения, преступления, очевидцами которого они являются;

д) выполнение решений уполномоченных на то государственных органов или должностных лиц об ограничении или запрещении движения;

е) необходимость привлечения водителя или транспортного средства для оказания помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам милиции;

ж) проверка документов на право пользования и управления транспортными средствами, а также документов на транспортное средство и перевозимый груз — только на стационарных постах ДПС, контрольных по-

стах милиции и контрольно-пропускных пунктах. В период проведения специальных мероприятий допускается остановка транспортных средств вне стационарных постов с целью проверки водительских и регистрационных документов, а также документов на перевозимый груз. Запрещается останавливать транспортные средства без необходимости.

Как себя вести, получив сигнал об остановке?

Вас останавливают. Не бросайтесь опроремью выполнять указание, шарахнув по тормозам или резко изменив траекторию движения. Перво-наперво, включите указатель поворота, показав инспектору, что вы поняли его указание, и предупредив остальных участников движения о своих намерениях. Включенный указатель поворота не дает приоритета, поэтому перед перестроением уступите дорогу попутному транспорту (если он есть) и лишь затем плавно направьте автомобиль к тому месту, куда указал регулировщик.

В Наставлении указано, что действия инспектора должны быть понятны водителю.

В обязанности сотрудника ДПС входит и объяснение причин остановки.

Если сотрудник ДПС не представился, неразборчиво назвал свои должность, звание или фамилию, попросите его предъявить документы. Такая ситуация предусмотрена Правилами дорожного движения. Лица, обладающие правом проверять у водителя транспортного средства документы или использовать транспортное средство, обязаны предъявить по требованию водителя служебное удостоверение, не выпуская его из рук. Инспектор должен его держать перед водителем столько времени, сколько может потребоваться для того, чтобы переписать реквизиты удостоверения.

Как поступить водителю, если он не согласен с решением ГИБДД по административному делу (за нарушение Правил дорожного движения)?

Если водитель не согласен с решением по делу, вынесенным в его отношении, он имеет право обжаловать решение в соответствии с Законом Российской Федерации «Об обжаловании в суд действий и решений, нарушающих права и свободы граждан».

В соответствии с ним водитель вправе обратиться с жалобой на действия (решения), нарушающие его права и свободы, к вышестоящему в порядке подчиненности государственному органу, органу местного самоуправления, учреждению, предприятию или должностному лицу. Если в удовлетворении жалобы отказано или жалоба оставлена без ответа в течение месяца со дня ее подачи, то водитель вправе обратиться с жалобой в суд.

В каких случаях сотрудник дорожно-патрульной службы имеет право досмотреть автомобиль, и как себя вести при этом водителю?

Производится в установленном законодательством Российской Федерации порядке досмотр транспортного средства при подозрении, что водитель использует его в противоправных целях, а также досмотр груза при наличии основания полагать, что он незаконно перевозится. О проведении досмотра транспортного средства и досмотра груза составляется протокол (либо делается отметка об этом в протоколе об административном правонарушении). Обнаруженные в процессе досмотра вещи или предметы, свидетельствующие о совершении противоправных действий, и их владельцы доставляются в дежурную часть органа внутренних дел, куда передаются также все материалы по данному правонарушению.

Если инспектор хочет досмотреть ваш автомобиль, не возмущайтесь, будьте вежливы. Однако если вы увидели в автомобиле незнакомые вещи и предметы, не притрагивайтесь к ним, предоставьте возможность лицу, производящему досмотр, самому взять их. Имейте в виду, что личный досмотр и обыск должно проводить лицо одного пола с вами.

Какими способами сотрудники ГИБДД, контролируют дорожное движение? Разрешено ли замерять скорость из-за кустов?

Контроль за дорожным движением с использованием транспортных средств может быть открытым (обычным), скрытым и смешанным. Открытый контроль осуществляется инспекторами ДПС на автомобилях и мотоциклах, имеющих специальную окраску. Скрытый контроль — на автомобилях обычной окраски без надписей и опознавательных знаков. Он осуществляется, как правило, в дневное время, а в вечернее — лишь на участках дорог, имеющих достаточную освещенность, ширину и хорошее покрытие.

Если рядом с вами движется самый обычный автомобиль и за рулем человек в штатском, — то это может быть и инспектор ДПС. В любом случае, остановив ваш автомобиль, инспектор обязан представиться, объяснить причину остановки, по вашему требованию предъявить служебное удостоверение, не выпуская его из рук. На груди у него должен быть прикреплен нагрудный знак сотрудника ДПС. Этот знак круглой формы, наверху надпись — «МИЛИЦИЯ», в центре геральдический знак России — двуглавый орел и надпись — «ДПС», а внизу личный номер сотрудника.

Законна ли проверка содержания окиси углерода в отработанных газах двигателя на дороге или проверка технического состояния транспортного средства?

Не допускается проведение проверки содержания окиси углерода в отработавших газах двигателя и технического состояния транспортных средств, прошедших в установленном порядке государственный технический осмотр.

Если вы управляете транспортным средством, прошедшим государственный технический осмотр, то в нижнем углу лобового стекла со стороны пассажирского места должен быть восстановлен талон техосмотра.

Что делать, если у вас угнали автомобиль?

Если у вас угнали автомобиль, постарайтесь как можно быстрее сообщить об этом в милицию. Объясните точно, откуда угнана машина, сообщите ее номерной знак, цвет и особые приметы. В необходимых случаях, при розыске по горячим следам вводится в действие специальный план поиска «Перехват», а данные автомобиля заносятся в систему «Автопоиск». Сотрудники ДПС блокируют основные магистрали вокруг места угона и обследуют внутренние территории, к Поиску подключаются и другие милицейские службы. Никогда не оставляйте в автомобиле документы, облегчая тем самым жизнь преступникам.

В каком случае водителя могут освидетельствовать на состояние опьянения?

Когда имеются достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения.

Освидетельствование водителей, управляющих транспортными средствами, производится работниками милиции с использованием индикаторных трубок «Контроль трезвости» или других специальных технических средств.

Основаниями полагать, что водитель находится в состоянии опьянения, являются:

— наличие признаков опьянения (запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, выраженное дрожание пальцев рук, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке);

— заявление граждан об употреблении водителем спиртных напитков, признание самого водителя в употреблении спиртных напитков.

В случаях, когда водитель доставляется в медвытрезвитель, основанием для привлечения его к ответственности служит акт медвытрезвителя о принятии на вытрезвление лица, находящегося в состоянии опьянения.

Положительную реакцию на содержание алкоголя в выдыхаемом воздухе индикаторы могут дать при заболеваниях полости рта (кариес, стоматит), верхних дыхательных путей (ларингит, тонзиллит и др.) и при употреблении некоторых лекарственных препаратов.

За нарушение порядка производства освидетельствования, вынесение заведомо ложного заключения о состоянии обследуемого работники милиции и медицинских учреждений несут ответственность в установленном порядке.

При несогласии с результатами освидетельствования сотрудниками милиции требуйте направления на освидетельствование в медицинское учреждение. В протоколе запишите: «С результатом освидетельствования не согласен, прошу провести освидетельствование в медицинском учреждении».

При отказе в проведении освидетельствования в медучреждении как можно скорее самостоятельно отправляйтесь в наркологический диспансер или больницу, где проверят наличие и концентрацию алкоголя в крови, слюне, моче.

При несогласии с результатами освидетельствования в медучреждении проводится повторное освидетельствование другим врачом.

При уклонении водителя от освидетельствования в присутствии двух свидетелей составляется протокол о нарушениях ПДД, в котором указываются признаки опьянения и действия нарушителя по уклонению от освидетельствования.

Как должен себя вести водитель при ДТП?

При дорожно-транспортном происшествии на транспортном средстве должна быть включена аварийная световая сигнализация.

Аварийная сигнализация предусмотрена конструкцией современных механических транспортных средств. Она приводится в действие специальной кнопкой, на которую, как правило, нанесен символ в виде треугольника. Запомните расположение этой кнопки на щитке приборов. Научитесь включать аварийную сигнализацию вслепую, не глядя на приборный щиток.

При включении аварийной сигнализации начинают одновременно работать (мигать) все световые указатели поворота.

При дорожно-транспортном происшествии после включения аварийной световой сигнализации должен быть незамедлительно выставлен знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь). Знак аварийной остановки представляет собой треугольник, имеющий красную светоотражающую кайму.

Этот знак устанавливается на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности. Однако это расстояние должно быть не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 м — вне насе-

ленных пунктов. Дальнейшие действия водителя при ДТП будут рассмотрены в следующей главе.

В какой срок при покупке автомобиля он должен быть зарегистрирован в ГАИ и какие при этом необходимы документы?

В соответствии с действующим законодательством любой автомобиль должен быть зарегистрирован в ГАИ до истечения срока действия регистрационного знака «Транзит» или в течение 5 дней с момента приобретения либо таможенного оформления машины.

Если вы приобрели автомашину отечественного производства, то для регистрации ее в ГАИ необходимы документы:

- заявление;
- общегражданский паспорт (удостоверение личности для военнослужащих);
- документы об уплате платежей, установленных законодательством;
- регистрационный паспорт, если выдавался;
- транспортное средство;
- справка-счет, выданная торговой организацией, или другой документ, удостоверяющий право владеть этим транспортным средством;
- копия лицензии торгующей организации (или на обороте справки-счета номер и дата выдачи лицензии предприятию, заверенные печатью и подписью руководителя).

Если вы приобрели иномарку, то вам необходимы следующие документы:

- договор купли-продажи;
- нотариально заверенный перевод этого договора;
- технический паспорт;
- таможенная декларация;

- общегражданский паспорт;
- удостоверение ввоза.

5.4.5. Этика водителя

Этика водителя — это нормы поведения, мораль, совокупность нравственных правил водителя.

Этика складывается из следующих нравственных отношений:

- уважительное отношение ко всем без исключения участникам движения;
- предупредительный, вежливый стиль езды;
- «рваный» стиль езды, с резким набором скоростей и резким торможением недопустим;
- оптимальный стиль, характеризуемый достаточно плавным троганием, перестроением и торможением, своевременной подачей предупредительных сигналов;
- на дороге недопустимо мщение за ошибки и раздражение по любому поводу и без него;
- помощь другим водителям;
- ответственность за рядом сидящих пассажиров;
- бдительность по отношению к пешеходам, им может быть ребенок, который еще не знает Правил, пожи-

лой чел

и т. д.

- использование наиболее безопасных приемов управления своим транспортным средством;
- никогда не садиться за руль в нетрезвом состоянии;
- постоянно следить за техническим состоянием и внешним видом своего транспортного средства.

5.5. Дорожные знаки и дорожная разметка

Дорожные знаки являются наиболее простым и самым распространенным средством организации дорожного движения.

Они предназначены для информирования участников дорожного движения об условиях, режимах, направлениях движения на дорогах, местах расположения объектов сервиса и т. д.

Номера знаков состоят из номера группы, порядкового номера знака в соответствующей группе, а при наличии разновидности знаков, содержащих одну и ту же информацию, но учитывающих особенности организации движения на конкретном участке дороги, указывается также порядковый номер их разновидности. Конкретные значения дорожных знаков определяются символами (силуэтным изображением), цифрами, надписями и различными фигурами, показывающими характер опасности, запрещения, предписания, указания и т. п.

Правила применения дорожных знаков, регламентированные Государственным стандартом России ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» полностью соответствуют требованиям Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.) и Европейского соглашения, дополняющего эту Конвенцию (Женева, 1971 г.). Это облегчает работу водителей при международных перевозках, создает благоприятные условия для иностранных туристов.

Дорожные знаки размещаются таким образом, чтобы обеспечивался их наилучший обзор всеми участниками дорожного движения как в светлое, так и в темное время

суток. В необходимых случаях они должны иметь свето-возвращающую поверхность либо внутреннее освещение.

Действие знаков распространяется на проезжую часть, у которой и над которой они установлены. Как правило, знаки устанавливаются с правой стороны дороги. На дорогах с двумя и более полосами для движения в одном направлении знаки, с учетом характера содержащейся информации и конкретных дорожных условий, дублируются, если они не могут быть по каким-либо причинам замечены водителями. Дублирующие знаки устанавливаются на разделительной полосе, а при ее отсутствии — на левой стороне дороги, имеющей для движения во встречном направлении не более двух полос.

Как правило, знаки устанавливаются за пределами проезжей части дорог и их обочин. Временные дорожные знаки (на переносных опорах) устанавливают непосредственно на проезжей части дорог. Они предназначены для изменения существующего порядка движения транспортных средств при выполнении дорожных работ, разрушении проезжей части, обочин и разделительных полос или возникновении какой-либо другой угрозы безопасности дорожного движения, а также для срочного введения при необходимости дополнительных ограничений в движение транспорта и пешеходов.

Предусмотрено семь групп дорожных знаков: предупреждающие, приоритета, запрещающие, предписывающие, информационно-указательные, сервиса и знаки дополнительной информации (таблички) к дорожным знакам.

Предупреждающие знаки предназначены для информирования участников дорожного движения о приближении к опасному участку дороги, характере опасности и месте расположения опасного участка, при движении по которому водители должны принимать меры, соответ-

ствующие конкретной дорожной обстановке. Большинство этих знаков имеют форму равностороннего треугольника, обращенного вершиной вверх, и устанавливаются заблаговременно.

С помощью знаков **приоритета** устанавливают очередность проезда перекрестков, пересечений отдельных проезжих частей, а также узких участков дороги. Одни из этих знаков дают водителям преимущественное право на движение, другие обязывают уступить дорогу транспортным средствам, которым предоставлено такое преимущество. Форма знаков самая разнообразная.

Запрещающие знаки предназначены для введения или отмены определенных ограничений в движении. Они имеют круглую форму и большинство — белый фон с красным окаймлением.

Запрещающие знаки устанавливают непосредственно перед участками дорог, на которых вводятся соответствующие ограничения, или в местах, где ограничения отменяются. В необходимых случаях знаки могут быть установлены предварительно, совместно с табличкой 7.1.1. «Расстояние до объекта» или с табличками 7.3.1—7.33. «Направление действия».

Предписывающие знаки предназначены для определения порядка проезда отдельных участков дорог и их пересечений, обязательного направления движения, введения и отмены минимально допустимых скоростных режимов движения в целях повышения пропускной способности дорог и их пересечения или разрешения движения отдельным категориям участников дорожного движения. Они имеют форму круга с белой каймой и изображением символа на голубом фоне.

Предписывающие знаки устанавливают непосредственно перед участками дорог, на которых вводится со-

ответствующий режим движения, или в местах, где этот режим отменяется.

Информационно-указательные знаки предназначены для введения или отмены определенных режимов движения, информирования участников дорожного движения о расположении на пути следования городов, населенных пунктов и других объектов, а также территорий, где действуют специальные правила. Эти знаки, за некоторым исключением, имеют форму прямоугольника с белым или черным изображением на синем, белом, зеленом или желтом фоне.

Информационно-указательные знаки, за исключением нескольких, не имеют какой-либо зоны действия. Единая для всех информационно-указательных знаков система расстановки также отсутствует, поэтому особенности их установки указываются при описании соответствующих знаков или их *группы* в Правилах дорожного движения.

Знаки сервиса информируют участников дорожного движения о месте расположения соответствующих объектов сервиса на данной дороге или в стороне от нее.

Эти знаки имеют форму прямоугольника, на котором черным и (или) красным цветом в белой квадратной вставке на синем фоне нанесено изображение символа объекта сервиса.

Знаки сервиса устанавливаются непосредственно у объектов и у мест поворота для движения к ним, если эти объекты расположены в стороне от дороги (в этом случае на знаках указывается направление движения к объекту и расстояние до него).

Знаки дополнительной информации (таблички) к дорожным знакам применяют тогда, когда возникает необходимость уточнить или ограничить действие соответствующих дорожных знаков. Таблички имеют форму

прямоугольника, на котором черным цветом на белом фоне нанесены надписи или символы.

Таблички устанавливаются непосредственно под дорожным знаком, действие которого уточняется или ограничивается.

Таблички самостоятельно (без дорожных знаков) не применяются. С одним дорожным знаком устанавливаются не более двух табличек.

Увидев дорожный знак, водитель мысленно должен отметить для себя следующие моменты: название знака, к какой группе относится, назначение, на каком расстоянии от опасного участка установлен, его зона действия и обязанности водителя у этого знака.

Дорожная разметка

Эффективным средством регулирования дорожного движения, значительного повышения пропускной способности дорог, скорости и безопасности движения является разметка проезжей части. Она постоянно находится в поле зрения водителя, помогает ему выбрать правильное положение транспортного средства на проезжей части дороги, способствует лучшему ориентированию, предупреждает о наличии опасных участков и, ограничивая в необходимых местах отдельные маневры транспортных средств, способствует тем самым повышению безопасности дорожного движения.

Международная статистика отмечает уменьшение на 25 % количества ДТП на дорогах, имеющих хорошую разметку.

К разметке относятся линии, надписи, символы, стрелки и другие обозначения, нанесенные на проезжей части, бордюрах и других элементах дорог и дорожных сооружений. Они регламентируют определенный режим и

порядок дорожного движения, сообщают о габаритах дорожных сооружений или указывают направление дороги. Разметка проезжей части обычно используется в дополнение к дорожным знакам и светофорной сигнализации. Однако в ряде случаев, когда управление дорожным движением транспортных средств и пешеходов сложно осуществить с помощью других технических средств, применяется только разметка.

Для разметки проезжей части используются краски, различные вставки (из литого камня, белого бетона, шлакоситала, мраморной крошки и пр.), термопластические массы, полихлорвиниловые ленты и другие материалы.

В соответствии с Государственным стандартом (ГОСТ 23457—86) разметка делится на две группы: горизонтальную и вертикальную. Каждой линии присвоен индекс (номер), состоящий из двух (трех) цифр. Первая цифра указывает группу, в которую входит линия, вторая — порядковый номер линии внутри этой группы, третья — разновидность линий дорожной разметки, таких как: 1.14.1-1.14.2 и 1.16.1-1.16.3.

Линии постоянной горизонтальной разметки выполняются материалами белого цвета. Линии временной горизонтальной разметки выполняются материалами оранжевого цвета. Временная разметка главнее, чем постоянная. Некоторые линии горизонтальной разметки наносятся материалами желтого цвета и представляют собой сервисные линии. Желтая сплошная линия (1.4) обозначает зону запрещения остановки и стоянки. Желтая прерывистая (1.10) — зону запрещения стоянки, вдоль которой остановку делать можно. Желтая зигзагообразная — обозначает 30-метровую зону остановки маршрутных автобусов и троллейбусов и стоянки легковых такси (15 м до и 15 м за знаками 5.12 и 5.14). Вдоль этой линии можно производить только остановку для высадки и посадки

пассажиров, не мешая маршрутным транспортным средствам и стоянке такси. Водителю в этом случае не надо возить с собой рулетку, чтобы замерять зоны запрещения остановки, стоянки и остановки для маршрутных транспортных средств.

К вертикальной разметке относятся линии и полосы, наносимые на вертикальные поверхности опор мостов, путепроводов, торцевые поверхности порталов тоннелей, парапетов, круглые тумбы (например, мигающие маячки), сигнальные столбики, надолбы, боковые поверхности ограждений дорог (железобетонных брусьев, металлических профилей и т. п.), возвышающиеся части островков безопасности, бордюрных камней на закруглениях малых радиусов и других элементах оборудования на опасных для движения участках дорог. Это параллельные наклонные, горизонтальные или вертикальные чередующиеся полосы белого и черного цветов, которые наносятся непосредственно на поверхности дорожных сооружений, элементов обустройства дорог или на щиты, которые затем прикрепляют к этим поверхностям.

5.6. Сигналы светофоров

Для регулирования транспортных и пешеходных потоков широко применяют изображенные на рис. 52 светофоры, которые позволяют повысить пропускную способность дорог и сократить число ДТП на перекрестках. По назначению светофоры делятся на транспортные и пешеходные.

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЕТОФОРЫ

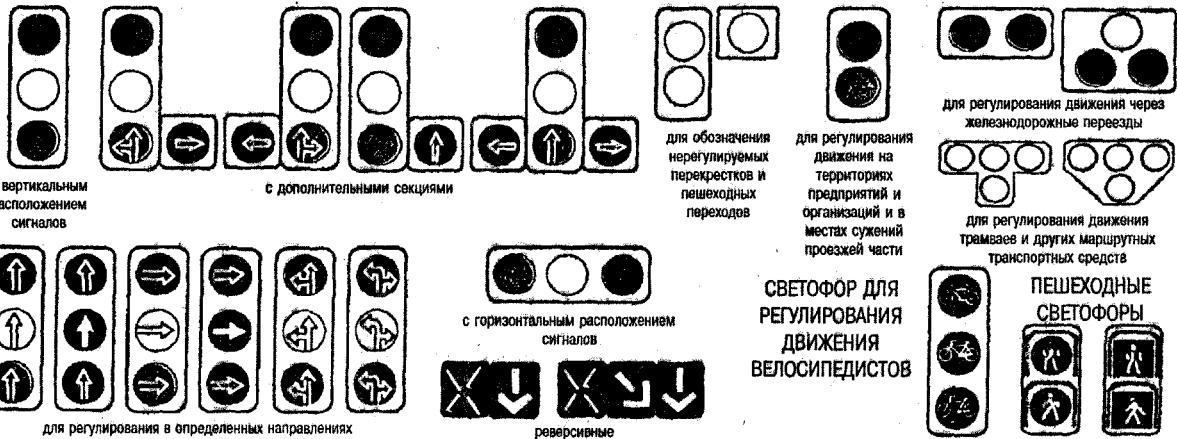


Рис. 52. Светофоры, применяемые для регулирования дорожного движения

В Правилах дорожного движения показано 15 различных светофоров, которые имеют более 64 сигналов. О каждом сигнале светофора надо знать:

- название сигнала;
- назначение сигнала;
- о чем предупреждает.

В трехсекционном светофоре сигналы светофора включаются в следующем порядке;

- красный;
- красный, одновременно с желтым;
- зеленый;
- зеленый мигающий;
- желтый;
- красный.

В ночное время большинство светофоров работают с желтым мигающим сигналом. Он разрешает движение всем, предупреждает, что перекресток нерегулируемый.

Рассмотрим значение некоторых основных сигналов.

Знак X означает: сигнал включен.

Красный сигнал светофора (рис. 53, а).

1. Запрещает движение во всех направлениях и требует остановиться у стоп-линий, а если ее нет, то перед проезжей частью пересекаемой дороги или у светофора (это показано стрелками вниз).

2. Предупреждает: поперечное движение есть, а встречное движение может быть (это показано стрелками вверх).

Красный и желтый сигнал включены одновременно (рис. 53, б).

1. Запрещает движение во всех направлениях.

2. Предупреждает: вскоре включится зеленый сигнал и надо приготовиться к движению. Начинать движение нельзя, так как на пересекаемой дороге горит желтый сигнал и на перекрестке могут быть транспортные средства и пешеходы, не успевшие закончить маневр или переход.

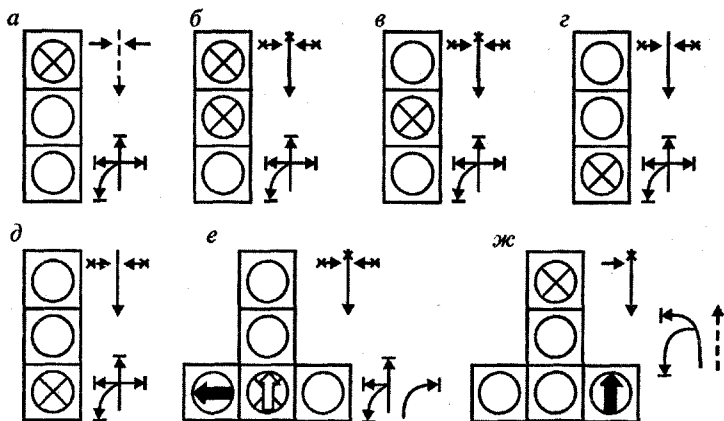


Рис. 53. Сигналы светофора

Желтый сигнал светофора (рис. 53, в).

1. Запрещает движение во всех направлениях.
2. Предупреждает: вскоре включится красный сигнал.

Надо готовиться к остановке. Исключение:

- вы уже пересекли стоп-линию;
- вы находитесь у стоп-линий так близко, что для остановки надо применить экстренное торможение.

В некоторых местах остались светофоры, где желтый сигнал означал смену сигнала, и в нем нет красного сигнала одновременно с желтым. Водителям в этой ситуации очень трудно ориентироваться в обстановке, надо готовиться к остановке или к началу движения. Тем более, если он не видел предыдущего сигнала. Вышеуказанная последовательность устраняет эту неоднозначность в действиях водителя.

Зеленый сигнал светофора (рис. 53, г).

1. Разрешает движение во всех направлениях из соответствующих полос и при отсутствии предписывающих знаков 4.1.1—4.1.6, ограничивающих направления движения.

2. Предупреждает: встречное движение есть, а поперечного — нет, или оно не мешает.

При повороте налево надо уступать встречному транспорту.

Зеленый мигающий сигнал светофора (рис. 53, д).

1. Разрешает движение во всех разрешенных направлениях.

2. Предупреждает о том, что время действия зеленого сигнала заканчивается, а секундомер рядом может указывать, сколько секунд осталось ему гореть. Не пытайтесь увеличить скорость, чтобы успеть «проскочить» на зеленый сигнал. Он предупреждает, чтобы вы не прибегали к экстренному торможению, готовились к остановке заранее.

Зеленый сигнал светофора с включенной дополнительной секцией слева (стрелка — налево, а может быть стрелка на разворот) и выключенная дополнительная секция — справа (рис. 53, е).

1. Разрешает движение прямо, налево и на разворот, «безусловно». Запрещает движение направо.

2. Предупреждает: в разрешенных направлениях движение безусловное, никому уступать дорогу не надо. Встречного и поперечного движения нет или оно не мешает (сравните с просто зеленым сигналом).

Красный сигнал светофора с включенной дополнительной секцией справа (стрелка прямо, а может быть направо) (рис. 53, ж).

1. Разрешает движение только прямо условно, методом «просачивания».

2. Предупреждает: надо уступить дорогу всему транспорту, который движется с других направлений. Устанавливается этот светофор на Т-образном перекрестке против дороги, не имеющей продолжения.

Развитие средств автоматизации, телемеханики и вычислительной техники создало весьма благоприятные предпосылки для внедрения новых, более эффективных систем управления движением транспортных средств и пешеходов. Все более широкое применение находят автоматизированные системы координированного управления движением. Эти системы позволяют переключать сигналы светофоров, расположенных на одной или группе магистралей, так, чтобы транспортное средство, начавшее движение при зеленом сигнале одного из светофоров и движущееся со средней установленной скоростью, проезжало без остановок все перекрестки. Установленная средняя скорость движения обычно указывается на дорожных знаках 5.30. «Рекомендуемая скорость» или специальных световых табло, установленных при въездах на магистраль, движение по которой регулируется координированной системой. Основная задача водителей при движении в условиях такого регулирования — выдерживать среднюю скорость, не забывая, естественно, о необходимости обеспечения безопасности движения всех его участников. Двигаться точно со скоростью, указанной на знаке или табло, не обязательно — на перегонах дорог скорость может быть выше рекомендованной, а на опасных участках — ниже, однако средняя скорость должна находиться в пределах, близких к рекомендуемой.

5.7. Сигналы регулировщика

При отказе светофора и на дорогах с интенсивным движением, когда светофоры не справляются с распределением транспортных потоков по разным направлениям, дорожным движением управляют регулировщики.

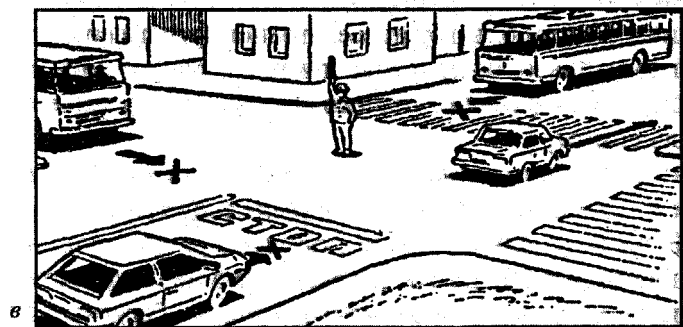
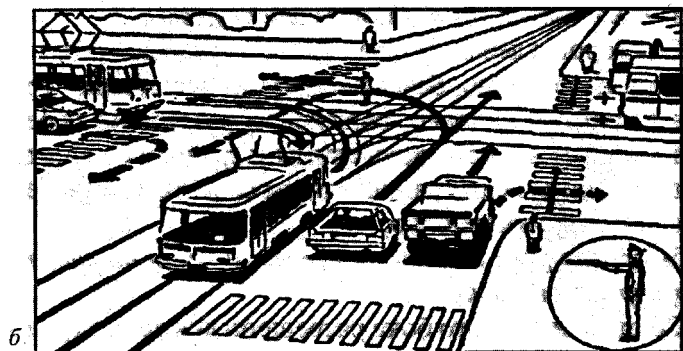
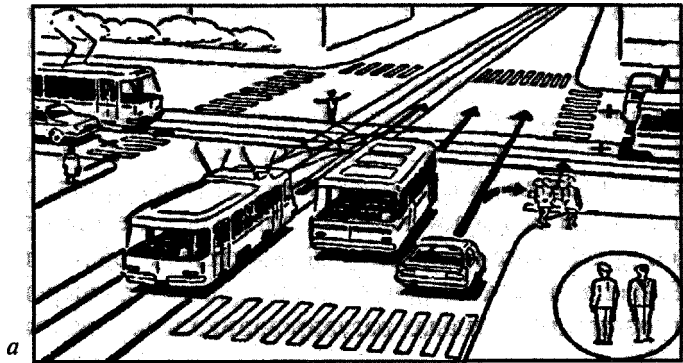


Рис. 54. Значения сигналов регулировщика:
a — руки вытянуты в сторону или опущены; *б* — правая рука вытянута вперед; *в* — рука поднята вверх

Основными сигналами регулировщика являются положение его корпуса и жесты руками. Для лучшего восприятия подаваемых им сигналов предусмотрено специальное снаряжение: поясной и плечевой ремни, а также белые нарукавники или перчатки с белыми крагами, жезл, окрашенный в белые и красные цвета, или диск красного цвета с белой каймой, покрытый светоотражающей краской или оснащенный электрической лампой.

Разрешенные и запрещенные направления движения при различных сигналах регулировщика изображены на рис. 54:

а) руки вытянуты в стороны или опущены.

Со стороны левого и правого боков разрешено движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть вдоль спины и груди, а со стороны груди и спины всем транспортным средствам и пешеходам движение запрещено;

б) правая рука вытянута вперед, а левая вытянута в сторону или опущена.

Со стороны левого бока разрешено движение трамваев налево, безрельсовому транспорту — во всех направлениях. Со стороны груди всем транспортным средствам только направо; со стороны спины и правого бока всем движение запрещено; пешеходам разрешено движение вдоль спины;

в) если рука регулировщика поднята вверх, движение всех участников дорожного движения запрещено.

Если водитель в момент поднятия регулировщиком руки находится близко от перекрестка и не может остановиться, ему можно продолжить движение. Регулировщик держит руку вверх, пока перекресток не освободится.

При сигнале регулировщика, запрещающем движение через перекресток, вы должны остановиться перед стоп-

линией или перед пешеходным переходом, а если их нет — перед проезжей частью пересекаемой дороги, не создавая помех пешеходам.

Регулировщик может подавать и другие понятные водителям и пешеходам сигналы. Сигнал свистком служит для того, чтобы все участники дорожного движения обратили внимание на него. А вытянутая рука с жезлом или диском в сторону участника движения означает: надо принять вправо и остановиться. Требование об остановке участника движения может быть передано и по громкоговорящей связи.

Не исключены ситуации, в которых требования регулировщика к водителям и пешеходам могут противоречить сигналам светофора, дорожным знакам и разметке. Водители и пешеходы должны выполнять сигналы и указания регулировщика.

При движении приближаетесь к впереди идущему другому транспортному средству. Ехать за ним? Его скорость вам не нравится. Принимаете решение обгонять. Но обгон — один из самых ответственных маневров (если не самый ответственный). Поэтому к изучению этого маневра надо приступать, когда у вас уже есть навыки в оценке обстановки, предвидения ее развития и точности расчета. Обгон является сложным и опасным маневром, выполняется на высокой скорости и с определенным риском. Он требует от вас четких и, главное, грамотных действий.

5.8. Железнодорожные переезды

На вашем пути железнодорожный переезд. Казалось бы, не заметить его невозможно. Однако практика показывает, что на них часто случаются дорожно-транспортные происшествия с самыми тяжелыми последствиями.

Здесь очень большое количество нарушений. Поэтому чаще всего вы здесь увидите сотрудников ГИБДД. Почему? Потому что невнимательные, неопытные водители спешат быстрее проскочить, не знают правил проезда переезда, чрезмерно и без необходимости рискуют и, самое главное — законнепослушны и не соблюдают основных принципов безопасности дорожного движения на железнодорожных переездах.

Железнодорожный переезд — это территория, образованная пересечением железнодорожных путей и дороги на одном уровне. Пересекать железнодорожные пути вне железнодорожных переездов запрещено. Переезды оборудуют для безопасного их проезда. Как правило, они имеют твердое покрытие между рельсами и перед въездом. Имеются два типа переездов: железнодорожный переезд без шлагбаума с сигнализацией или без нее и железнодорожный переезд со шлагбаумом, сигнализацией и дежурным по переезду. Перед переездом устанавливаются дорожные знаки и может быть разметка. Так, вне населенного пункта перед железнодорожным переездом без шлагбаума устанавливаются с двух сторон 24 знака, как показано на рис. 55.

Рассмотрим правила проезда железнодорожного переезда без шлагбаума вне населенного пункта. Установка знаков перед этим переездом показана на рис. 55. Если вы увидели знак 1.2. «Железнодорожный переезд без шлагбаума» и на одной опоре с ним знак 1.4.1. «Приближение к железнодорожному переезду» с тремя красными полосами с наклоном в сторону дороги, начинайте снижать скорость. Знаки могут быть закрыты стоящими перед переездом транспортными средствами. Чтобы вы знали, что впереди переезд, дополнительно с левой стороны устанавливаются такие же знаки. В это время встречная полоса свободна. Три красные полосы указывают, что до

переезда осталось не менее 150 м. Можно обогнать медленно идущее впереди транспортное средство. За знаком с двумя полосами, установленным не менее чем в 100 м до переезда, обгон запрещен. Если перед переездом стоят транспортные средства, запрещается объезжать их. На железнодорожном переезде действует принцип: кто первым приехал к переезду, тот имеет право первым его переехать. Поэтому вы должны занять свое место в колонне. До знака с двумя красными полосами надо перестроиться в один ряд, если нет знаков или разметки, разрешающих переезжать переезд в несколько рядов.

За знаком с одной красной полосой, установленным на одной опоре со знаком 1.2, на расстоянии не менее 50 м до переезда стоянка транспортным средствам запрещена, а остановку делать можно. На самом переезде остановки, разворот, обгон, движение задним ходом запрещены. Если вы спешите и можете пересечь переезд в другом месте, то можете развернуться до переезда.

Знак 1.3.1. «Однопутная железная дорога» и знак 1.3.2. «Многопутная железная дорога» подсказывают вам, какой ширины переезд и какую дистанцию до впереди идущего автомобиля вам нужно держать. У знака 2.5. «Движение без остановки запрещено» вы останавливаетесь, а если его нет — за 10 м до ближайшего рельса, ПДД не требуют останавливаться, если нет поезда. Однако нередко водителю невозможно без остановки обнаружить приближающийся поезд. Анализ ДТП подтверждает это. На поворотах, при наличии спусков и подъемов видимость и слышимость железнодорожных переездов ограничена и обнаружить приближающийся поезд можно, лишь остановившись. Необходимо убедиться в отсутствии приближающегося поезда внимательным осмотром обеих сторон.

А при наличии знака 1.3.2 нельзя выезжать сразу после прохождения поезда в одном направлении, пока по-

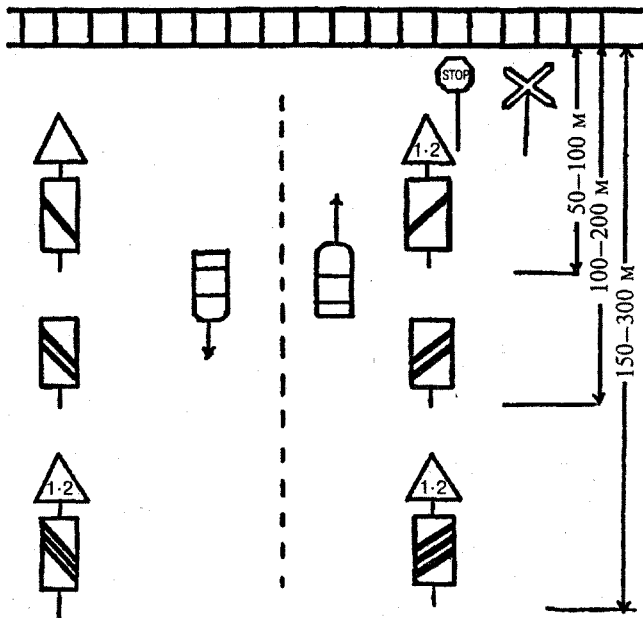


Рис. 55. Установка дорожных знаков вне населенного пункта перед железнодорожным переездом без шлагбаума

езд не удалится на достаточное расстояние, чтобы можно было увидеть приближающийся по другим путям поезд.

Перед въездом на железнодорожный переезд, чтобы избежать остановок на рельсах (так как это создает дополнительную опасность), вы должны включить пониженную передачу, соответствующую данной скорости. Если впереди едет другое транспортное средство, соблюдайте такую дистанцию, чтобы можно было переехать через рельсы без остановок, даже в случае если передний автомобиль остановится. Если такого отрезка свободного пути нет, то надо подождать с въездом на переезд, пока дистанция между вашими автомобилями не увеличится.

Особую внимательность и осмотрительность надо проявлять при переезде железнодорожных переездов в

темное время суток и в условиях недостаточной видимости, особенно в сильный туман, когда трудно увидеть свет приближающегося поезда. Любая предусмотрительность, например помощь другого лица, стоящего у переезда, не будет лишней и поможет вам безопасно проехать железнодорожный переезд.

В любом случае, если вы решились въехать на железнодорожный переезд, следует пересекать его под прямым углом и по возможности быстрее. Не пытайтесь перескочить рельсы под углом, вы можете потерять управление, особенно в условиях недостаточной видимости.

Рассмотрим теперь правила проезда железнодорожного переезда со шлагбаумом. Подъезд осуществляется так же, как и у переезда без шлагбаума. Можно переезжать, если звуковая и световая сигнализации не включены, шлагбаум открыт, дежурный по переезду не стоит к вам грудью или спиной. При наличии хотя бы одного из вышеперечисленных факторов необходимо остановиться за 5 м до открытого или закрытого шлагбаума. Независимо от положения шлагбаума, звуковой или световой сигнализации дежурный по переезду может разрешать движение через переезд или запрещать, встав на пути водителя с вытянутыми в стороны руками. Его распоряжения обязательны для всех участников дорожного движения. Недопустимо самостоятельно открывать или объезжать шлагбаум. Даже если шлагбаум открыт и звуковая и световая сигнализации не включены перед въездом на переезд, надо лично убедиться в отсутствии поезда, особенно когда видимость вдоль железнодорожных путей ограничена. Помните, что и самая современная техника может отказаться.

При вынужденной остановке на переезде вы должны попытаться завести двигатель. Если вам это не удалось в течение 10—15 с, то надо немедленно высадить пассажи-

ров, исключить аварийную сигнализацию и принять меры для того, чтобы убрать автомобиль с переезда. Если есть дежурный по переезду, сообщите ему. Чтобы убрать автомобиль с переезда, обратитесь за помощью к пассажирам, находящимся вблизи людей, к другим водителям и с их помощью постарайтесь вытолкнуть автомобиль вручную. Передача должна быть нейтральная, стояночный тормоз опущен.

Если нет помощников, автомобиль можно убрать с помощью стартера. Для этого надо включить первую передачу для движения вперед или заднюю для движения назад, куда ближе. Включаете зажигание и производите запуск двигателя стартером, не нажимая на педаль сцепления; не выключая его, попытайтесь проехать на включенном стартере несколько метров в безопасное место. Помните об этом способе движения, он вам еще пригодится, если надо проехать несколько Метров, а двигатель не работает.

Если ваш автомобиль снабжен пусковой рукояткой, а стартер не работает, то можно включить первую передачу, зажигание не включаете, пусковую рукоятку вставляете в храповик коленчатого вала и, вращая рукоятку, можно проехать несколько метров. Убрать автомобиль с переезда можно с помощью буксировочного троса или вытолкнуть другим транспортным средством.

Если автомобиль не удалось убрать с переезда, то надо одного помощника послать в одну сторону, а другого в другую сторону на 1000 м, если их нет, то самому бежать в сторону худшей видимости и при появлении поезда необходимо подавать сигнал остановки поезда. Днем — круговые вращения красным флажком или ярким предметом в руке, а ночью — красным фонарем или факелом. Если вы остались на переезде в одиночестве, то нужно

подавать сигнал бедствия, один длинный и три коротких гудка. Это в азбуке Морзе буква «Б» — беда.

При этом надо действовать быстро и принимать все меры, которые могут помочь убрать автомобиль с переезда. Нужно помнить: тормозной путь поезда на скорости 80 км/ч — 1000 м и поезд очень трудно остановить.

5.9. Ремонт дороги и посторонние предметы на дороге

На дорогах неоднократно встречаются участки, где проводится ремонт в меньшем или большем объеме. Перед ремонтируемым участком устанавливают не только предупреждающий знак 1.23. «Дорожные работы», но и запрещающий знак 3.24. «Ограничение скорости». Помимо безусловного соблюдения предписаний обоих знаков, следует ехать осторожно, чтобы не мешать работающим дорожным рабочим. Если проезжая часть засыпана щебнем, но еще не укатана, необходимо ехать очень медленно, чтобы избежать разбрасывания щебня.

Проезд по неукатанному щебню сопровождается обычно сильным шумом. Шум этот тем сильнее, чем быстрее мы едем, хотя он слышен и при самом медленном движении. Сам по себе этот шум не опасен, он лишь напоминает о необходимости снизить скорость. Следует добавить, что камни, выбрасываемые из-под колес, ударяясь о низ шасси автомобиля, могут повредить трубопроводы привода тормозов и бензотрубопроводы, а также металл крыльев и при этом отбить во многих местах слой краски, что в дальнейшем может привести к коррозии.

Если осуществляется гудронирование дорожного покрытия, то надо ехать очень медленно и подальше от гудронатора, потому что на автомобиль могут попасть частицы разогретого битума, который быстро затвердевает и затем с трудом счищается, оставляя грязные следы на полированной поверхности кузова. При движении по свежeproпитанной битумом дороге шины колес разбрасывают частички битума, образуя на шасси автомобиля черный липкий слой, который трудно удаляется. Если его не счистить, то к нему будут прилипать пыль, песок и каменные крошки.

Когда при приближении к ремонтируемому участку дороги водитель видит, что работы проводятся в большом объеме, следует на минуту остановиться и дождаться сигнала дорожного мастера. От него мы можем получить совет, как удобнее и безопаснее объехать ремонтируемый участок без вреда для автомобиля. Часто бывает, что сбоку от ремонтируемого участка обозначен узкий проезд, достаточный, однако, только для проезда в один ряд. Тогда на нем организуют маятниковое движение, сначала в одном, затем в обратном направлении. На такой объезд нельзя въезжать, если заметим, что какой-то автомобиль въехал с противоположного конца, так как мы с ним встретимся на середине узкого проезда и не сможем разъехаться. Ничем не помогут тогда ни споры, ни брань; один из автомобилей должен будет отъехать назад.

Когда проходит реконструкция дороги на всей ее ширине, то движение на ней закрывают и переводят на другую дорогу, обычно значительно более длинную и плохую, иногда даже на временную полевую дорогу.

Такой объезд обычно происходит по неровной, иногда очень вязкой или песчаной дороге и доставляет водителю неприятности. Проезжать через него надо очень осторожно и быть готовым ко всяким неожиданностям.

Обычно в этом месте устанавливаются дорожные знаки 5.31. «Схема объезда», 5.32.1—5.32.3. «Направление объезда» или 1.31.1, 1.31.2. «Направление поворота».

По окончании дневной работы на проезжей части и на обочинах остаются груды материалов, дорожные машины, транспортные средства и вагончики для рабочих. Пока светло, все эти препятствия хорошо заметны и их нетрудно объехать, а ночью они становятся малозаметными. Водитель должен предположить, что эти препятствия могут оказаться не обозначенными красными фонарями, которые обычно устанавливают на левом краю ограждения, закрывающего ремонтируемый участок.

Бывает, к сожалению, и так, что ремонтируемый участок вообще не оснащен фонарями, а ограда опрокинута ветром или сбита другим автомобилем и совершенно невидима. Это создает большую опасность, избежать которой можно, только снизив скорость, повысив осторожность и предусмотрительность. Не следует забывать, что при сильном ветре предупреждающие фонари могут погаснуть.

Посторонние предметы на дороге

Проезжая часть современных дорог бывает ровная и чистая. Однако иногда на дороге могут оказаться посторонние предметы. Камни разных размеров, куски жести, различные железки, негодные болты, листы рессор и другие предметы, упавшие с автомобилей или повозок и лежащие на проезжей части в самых неожиданных местах, могут не только повредить шины, но и создать опасную ситуацию для автомобиля. Особенно опасны для автомобиля камни, кирпичи и потерянные другими водителями автомобилей части груза. Нетрудно, однако, заметить эти достаточно крупные предметы и объехать их.

Иногда на дорогах можно встретить раздавленных кур, кошек и собак. Старайтесь не наезжать на эти кровавые останки. Следует объезжать также всякий мусор, конский навоз и тому подобные нечистоты, потому что они могут стать причиной заноса автомобиля, а также скрывать в себе всякие неожиданности, например гвозди, камни, угрожающие проколом шин.

5.10. Управление автомобилем, когда в шине давление воздуха падает

Давление воздуха в шинах автомобиля должно соответствовать указанному в заводской инструкции. При проколе гвоздем покрышки и камеры давление воздуха в шине более или менее быстро падает и шина сплющивается. Если прокол происходит при значительной скорости, то удержать правильное направление движения автомобиля трудно, а иногда и невозможно. Прокол шины заднего колеса часто служит причиной сильного бокового заноса. Поэтому если во время движения водитель почувствует виляние задней части автомобиля, то можно предположить, что из шины выходит воздух. Следует как можно быстрее остановить автомобиль и заменить поврежденное колесо.

При повреждении шины переднего колеса автомобиль стремится повернуть в сторону поврежденного колеса. Это стремление проявляется тем сильнее, чем больше упало давление воздуха в шине и может быть таким сильным, что водителю станет трудно удержать правильное направление движения. Поэтому он не должен ждать до последней минуты, а прекратить движение тут же при обнаружении первых признаков повреждения. Особую

трудность создает прокол шины переднего колеса при движении на повороте. Водителю необходимо быть к этому готовым и при необходимости быть способным удерживать вырывающееся из рук рулевое колесо.

Можно ли догадаться о снижении давления воздуха в шине еще по каким-нибудь признакам, кроме заноса и увода колес автомобиля в сторону? Иногда можно сообщить, что в шине находится гвоздь. При движении по гладкой поверхности цементно-бетонной, асфальтобетонной дорога или брусчатки можно услышать характерный металлический стук, повторяющийся в соответствии с оборотами колес. Услышав такой звук, можно с полным основанием заподозрить, что в шине находится гвоздь. Если его своевременно вытащить из покрышки, можно избежать прокола камеры и утечки воздуха. Подобный же звук бывает слышен при заклинивании мелкими камешками канавок протектора. Лучше два раза остановиться напрасно, чем один раз допустить прокол камеры со всеми вытекающими из этого хлопотами и неприятностями.

5.11. Движение по грунтовым дорогам, песку и лужам

Движение по грунтовым дорогам — это движение по проселочным или полевым дорогам, т. е. по дорогам без твердого покрытия.

Движение по грунтовым дорогам неизбежно там, где нет дорог с твердым покрытием. Иногда оно продолжается на протяжении нескольких десятков и даже сотен километров.

Управлять автомобилем на грунтовой дороге значительно труднее, чем на дороге с твердым покрытием.

Управление автомобилем на такой дороге требует от водителя не только безошибочной техники вождения, но и большого опыта, умения наблюдать, быстрой реакции и сообразительности. Движение это утомительно и изнуряюще, особенно если водитель к нему не привык. Однако он получает большое удовлетворение от преодоления трудностей, представляющих собой хорошую школу для каждого водителя.

Если водитель решил ехать по грунтовой дороге, то он не должен забывать: не каждый автомобиль приспособлен для этого. Автомобили с низко опущенным кузовом, мягкими пружинами, рессорами и слабыми амортизаторами, так же как и автомобили с маломощными двигателями, не годятся для движения по грунтовым дорогам. В таких случаях могут возникнуть трудности при движении по мягкой поверхности, перегрев двигателя, повреждения шасси, особенно рессорной подвески и карданной передачи.

Нельзя забывать, что на многих автомобилях бывает трудно закрепить буксирный канат в глубокой луже и тогда вытаскивание застрявшего автомобиля при помощи лошадей или трактора может вызвать серьезные повреждения шасси или буфера.

При движении по грунтовой дороге следует избегать переключения передач и стараться двигаться на одной заранее выбранной передаче. Но это в большинстве случаев неосуществимо, поскольку приходится трогать с места, а также проезжать участки дороги с разным состоянием поверхности. Может поэтому случиться, что потребуются применить все передачи и переключать их чаще, чем на дороге с асфальтобетонным покрытием.

Съезжая с дороги с твердым покрытием на грунтовую дорогу, надо сразу определить, какое сопротивление мы встретим и какую следует включить передачу. Включив

ее, едем на ней, не переключая ее. Если же водитель остановился на грунтовой дороге и должен вновь начать движение, то дело выглядит несколько иначе. Прежде всего он должен уметь включить сцепление. Это не простой маневр, потому что колеса автомобиля вязнут в мягкой поверхности дороги и для трогания с места требуется использовать большую долю мощности двигателя. К тому же сцепление следует включить достаточно быстро и осторожно, чтобы его не повредить и в то же время не остановить двигатель из-за перегрузки.

Если водитель тронул автомобиль с места на первой передаче, он должен подготовиться сменить передачу на вторую. Следует разогнать автомобиль сильнее, чем при движении на дороге с твердым покрытием, и переключить передачу быстрее и резче, потому что долгая выдержка для получения бесшумного переключения может привести к значительному замедлению и даже к остановке автомобиля. Не забывайте, что сопротивление движению по грунтовой дороге намного выше, чем по дороге с твердым покрытием.

Указанные замечания касаются также переключения второй передачи на третью и на высшую. Выбор передачи определяется поверхностью дороги. Иногда можно ехать даже на прямой передаче, наивысшей, а иногда едва на второй. Надо выбирать такую передачу, чтобы не вынуждать двигатель работать на полную мощность, но чтобы он работал на несколько большей мощности, чем при движении по дороге с твердым покрытием/Очевидно, скорость автомобиля будет вследствие этого несколько меньшей, но это не так важно, поскольку по грунтовой дороге мы движемся и без того значительно медленнее для сохранения полной безопасности при внезапно меняющихся обстоятельствах.

Если дорога меняется с плохой на еще более худшую, то может возникнуть необходимость включения низшей передачи. Включать эту передачу надо быстрее, чем на дороге с твердым покрытием, чтобы избежать чрезмерного замедления, при котором только что включенная низшая передача может оказаться слишком высокой для данных условий движения, что может привести к остановке автомобиля.

Водитель должен так маневрировать передачами, чтобы преодолеть все участки дороги без задержки и со скоростью, соответствующей состоянию поверхности дороги. Скорость может быть иногда значительной: на гладкой и малопесчанистой грунтовой дороге она может достигать до 80 км/ч, хотя скорость 40—50 км/ч в этих условиях является оптимальной.

Движение по грунтовым дорогам требует от водителя быстрой реакции и ориентировки. Необходимо наблюдать не только за впереди лежащей дорогой, но и за дорогой непосредственно перед самым автомобилем, а также следить за тем, что делается по сторонам дороги. Водитель должен мгновенно ориентироваться в ситуации, которая непрерывно меняется. Он должен безошибочно выбрать дорогу, оценить безопасную скорость, при разветвлении дороги решить, куда ехать — направо или налево, должен уметь рассмотреть в песке камни или выступающие корни деревьев, неожиданно притормозить, а потом без промедления переключить передачу и снова набрать скорость. При всем этом он должен непрерывно и очень точно вращать рулевое колесо, прилагая иногда при этом немалые усилия.

Рулевое колесо при движении автомобиля в глубоком песке имеет склонность к вырыванию из рук водителя. Передние колеса автомобиля плохо удерживают прямую линию движения и стремятся повернуть в сторону, чего

водитель, конечно, не должен допустить. Чем мягче поверхность дороги, тем труднее водителю управлять автомобилем, особенно при движении на поворотах. Случается иногда, что вопреки поворачиванию рулевого колеса автомобиль продолжает ехать по прямой и только через 10—20 м начинает поворачиваться медленно и очень неточно. Запаздывание этого маневра может достигать иногда до нескольких десятков метров, к чему водитель должен быть подготовлен. Величина запаздывания зависит прежде всего от мягкости грунта и скорости движения. Опытный водитель знает об этом и начинает поворот значительно раньше, чем это он сделал бы на дороге с твердым покрытием. Он не волнуется, если автомобиль не повернул сразу, и терпеливо ожидает этого на протяжении 10—20 м.

Торможение на мягкой поверхности дороги обычно происходит без затруднений, за исключением случаев, когда автомобиль едет по скользкой глине. Оно осуществляется лучше, чем на дороге с твердым покрытием, потому что передние колеса автомобиля при сильном торможении вдавливаются в грунт и прорывают в нем глубокие борозды, что значительно повышает эффект торможения. Торможение на мягком грунте поэтому значительно эффективнее, чем на твердой поверхности, и водитель должен учитывать это, если не хочет подвергнуть пассажиров опасности ушибов при сильном толчке. При торможении с зарыванием передних колес рулевое колесо стремится вырваться из рук водителя. Требуется держать его очень крепко, а иногда с большой силой.

Опытный водитель может вести автомобиль по грунтовой дороге на сравнительно высокой скорости. Но это должен быть водитель действительно опытный, а начинающий водитель не должен проявлять безрассудность и при движении по грунтовой дороге не развивать высокую

скорость. Скорость 35—40 км/ч должна быть для него наивысшей, и он сможет убедиться, что и такая скорость при некоторых обстоятельствах для него будет высока.

Даже самая быстрая ориентация не избавляет водителя от необходимости внезапного торможения на грунтовой дороге. Поэтому требуется предупредить пассажиров, чтобы они были внимательны, крепко упирались ногами и поглубже усаживались на сиденья; чтобы они были готовы к неожиданным маневрам, которые недопустимы при движении по дороге с твердым покрытием, но иногда бывают неизбежны на грунтовых дорогах. Следует также предложить пассажирам использовать ремни безопасности, если они имеются в автомобиле.

5.12. Колея на грунтовой дороге требует от водителя знаний и умений

По грунтовым дорогам ездят главным образом конные повозки, которые оставляют на них узкие и глубокие колеи, а также грузовые автомобили, которые оставляют широкие и глубокие колеи. Поскольку ширина колеи этих транспортных средств отличается от колеи легковых автомобилей, поэтому невозможно использовать эти колеи в качестве пути для движения автомобилей, и водитель должен действовать в зависимости от вида колеи.

Если колеи не очень глубокие, можно смело пустить одно колесо по колее, которая будет удерживать направление движения переднего и заднего колес. Автомобиль по колее будет направляться самостоятельно, а водитель должен ограничить маневрирование рулевым колесом

только поворотом его для возврата колеса в колею в случае, если оно оттуда выйдет.

Если же колеи глубокие, то колеса автомобиля будут сильно опускаться в них, завязать и этим создавать большое сопротивление движению, для преодоления которого мощность двигателя может оказаться недостаточной. В таких случаях следует отказаться от использования колеи и стараться избегать их. Автомобиль следует вести таким образом, чтобы колеса одной стороны автомобиля располагались бы между колеями, а другой — были вне их. Вести автомобиль надо очень внимательно, чтобы колесами не заехать в колею, выбраться из которой будет довольно трудно.

Если же водитель все-таки окажется в такой ситуации, то он должен поступить следующим образом. Прежде всего следует повернуть рулевое колесо немного в сторону, например вправо, чтобы колесо сильно прижалось к правой стенке колеи, а потом быстро и резко повернуть его влево. Колесо проедет канавку колеи наискось и выскочит из нее. После этого необходимо только одно — удержаться между двух колеи. Если с первого раза маневр не удался, то его надо повторить. Следует, конечно, действовать очень внимательно, чтобы, выбравшись из одной колеи, не попасть в другую, что часто случается даже с опытными водителями.

Колеи следует пересекать наискось под не очень острым углом, потому что только при этом не произойдет «захвата» колеса колеей. Не надо слишком бояться глубины колеи; колеса переедут колею мягко, потому что ее края осядут и засыпят углубление, образуя как бы «помост» в колее. При переезде через колею под слишком острым углом можно провалиться в нее.

Если дорога очень узкая и необходимо удержаться на ее середине, то для проезда автомобиля следует исполь-

зовать колею. Но это не должно быть правилом, потому что движение по колее не доставляет удовольствия.

В одном только случае колеи оказывают несомненную услугу: при проезде по грязи или песчаному грунту, так как дно колеи утрамбовано, а потому оно твердое. Данный совет не может быть правилом, потому что утрамбованная колея может оказаться очень глубокой или еще по каким-либо причинам непригодной для проезда. Решение следует принимать в соответствии с обстоятельствами и со здравым смыслом, который должен быть всегда решающим фактором в любой сложной ситуации. Лучше глубину лужи замерить, а потом преодолевать.

Колеи никогда не пролегают прямолинейно, а преимущественно тянутся змейкой, поэтому, проезжая по ним, водитель будет ощущать сильные боковые толчки и раскачивание всего автомобиля. Ввиду этого необходимо соответственно уменьшить скорость, чтобы толчки автомобиля не были чересчур сильными. Если же уменьшение скорости нежелательно в связи с угрозой завязнуть в грязи, то водитель должен оставить колею и ехать вне ее.

Иногда, когда дорога разветвляется на два направления, перед водителем возникает проблема, какую дорогу выбрать: ту, по которой проложена колея, или ту, на которой колеи нет.

Здесь нет никакого определенного правила. Одно только верно: необходимо принять решение немедленно, без задержки. Правильным будет допустить, что другие водители знали, почему они выбрали себе эту дорогу: может быть, поэтому лучше ехать по их следам? Иногда это может быть правильное допущение, иногда нет. Поэтому наилучшим советчиком будет собственный опыт. Кажется, что меньше неприятных неожиданностей ожидает нас на более наезженной дороге, однако и это не является правилом.

Надо стараться на грунтовой дороге держаться возможно более прямого направления движения. Не надо забывать, что всякие резкие повороты на такой дороге равносильны торможению. Если автомобиль остановится на мягком грунте и при этом передние колеса будут повернуты вбок, то у водителя возникнут большие затруднения при трогании автомобиля с места. Потребуется в первую очередь повернуть колеса для движения по прямой. Поэтому водитель должен стараться на грунтовой дороге двигаться по прямой, даже если потребуются ехать из-за этого через худшую местность. При движении по прямой можно развивать большую скорость, которая поможет преодолеть тяжелые для проезда места.

Из вышесказанного вытекает, что при быстром движении по грунтовой дороге следует избегать движения по колее и ехать собственным новым путем. Это положение правильное и всегда дает хорошие результаты. Однако оно содержит некоторую опасность. Так, при очень быстром движении можно, помимо своей воли, попасть колесом в колею, которая тут же «захватит» колеса. Если при этом колея окажется глубокой и извилистой, может произойти такое сильное раскачивание автомобиля, что он перевернется. Так что, если есть угроза провалиться в колею при значительной скорости, то надо стараться пересечь ее не под очень острым углом и переехать на другую сторону колеи. Если маневр этот окажется невыполнимым, единственным советом будет немедленное и достаточно резкое притормаживание, чтобы при попадании в колею скорость оказалась вполне безопасной.

Как видим, движение по грунтовой дороге, на которой имеются колеи, не такое уж легкое занятие, как можно было ожидать. Требуется оно не только тщательного наблюдения за дорогой, но и прежде всего быстрых решений и, что самое важное, — быстрой реакции. Решение

должно быть при этом правильным, так как ошибочное решение может доставить много хлопот. Поэтому в данном случае опыт водителя имеет первостепенное значение.

5.13. Движение по горным дорогам требует осторожного управления автомобилем

Движение по горным дорогам требует более осторожного управления автомобилем, чем по равнинным дорогам.

Подъемы, или крутизна дорог, выражаются в процентах. Если говорят, что дорога имеет, например, 20-процентный подъем, то это значит, что на каждые 100 м пути она поднимается на 20 м. В этом определении есть небольшая неточность, но она практического значения не имеет. Подъем в 20 % для автомобиля очень значителен.

Из-за того, что горные дороги имеют почти непрерывные повороты и серпантины (повороты почти на 180°), водитель сильно загружен работой. Он должен также напрягать слух и зрение, чтобы заметить и правильно оценить любую опасность, дорожные знаки и сигнал других транспортных средств.

Нельзя никогда ехать в горы, если автомобиль не находится в полном порядке, а особенно если он имеет хотя бы малейшие неисправности рулевого управления или тормозов. Нельзя ехать, если ручной тормоз не удерживает автомобиль на уклоне, подъеме или держит слабо. От состояния этих механизмов в горах зависит ваша жизнь.

Состояние шин также имеет большое значение. Если на автомобиле надеты старые или отремонтированные шины, надо ехать медленно и избегать дорог со значи-

тельными уклонами. Если камеры не целые и имеют не очень качественные заплатки, надо отказаться от поездки вообще. Если на повороте шина неожиданно спустит воздух, положение окажется очень серьезным, а всякая неточность выполнения поворота приведет к падению автомобиля в пропасть.

В горах надо держаться всегда, и притом очень строго, правой стороны дороги, особенно на непросматриваемых поворотах. Разъезжаться необходимо очень осторожно и при этом отъезжать как можно больше вправо, а обгонять только тогда, когда дорога имеет соответствующую ширину и видна на достаточном для обгона расстоянии, когда есть полная уверенность, что никто не приближается со встречной стороны, и, наконец, когда ваша скорость значительно выше скорости обгоняемого автомобиля. Если же хотя бы одно из этих условий не соблюдено, следует решительно отказаться от обгона и продолжать движение спокойно в одном ряду с другими автомобилями.

В горах особое значение приобретают основные правила поведения, обязательные для каждого водителя: нельзя заботиться только о себе, надо управлять автомобилем так, чтобы в случае ошибки другого водителя суметь, несмотря ни на что, избежать дорожно-транспортного происшествия. Необходимо думать о себе и о других и не доверять никому.

Горные дороги преимущественно очень узкие. Надо стараться сохранять большую осторожность при приближении к краю дороги со стороны пропасти, потому что край дороги иногда может неожиданно осесть или сползти, а тогда несчастье неизбежно. Не надо забывать, что если на равнинной дороге в крайнем случае можно съехать в кювет или в поле, то в горах тот же случай приве-

дет к падению в пропасть, а из такого происшествия редко кто выходит живым.

Выезжая на непросматривающийся поворот, всегда следует предположить, что с противоположной стороны подъезжает другое транспортное средство, сигналы которого недостаточно слышны. Следует поэтому вести автомобиль так, как будто водитель действительно разъезжается с кем-нибудь на повороте, тогда можно чувствовать себя наполовину в безопасности. Полная безопасность может быть обеспечена, если он при этом будет действовать так, будто тот «кто-то», встречающийся с нами на повороте, может ехать не по своей левой, а по нашей правой стороне. Только при такой предусмотрительности можно чувствовать себя в безопасности.

Некоторые крутые повороты и горные серпантины могут иметь такой малый радиус закругления, что автомобиль не сможет через них проехать, не осаживая назад. В таком случае следует преодолеть полповорота, осадить назад, как при развороте на узкой дороге, и выполнить поворот до конца. Преодолеть поворот сразу с одного захода было бы очень трудно. Правила прохождения горных поворотов показаны на рис. 56 и 57.

При движении в горах нельзя допускать бокового заноса колес при повороте автомобиля. Необходимо ехать с такой скоростью, при которой заноса не произойдет. Это особенно важно при проезде многочисленных, следующих одна за другой серпантин, и при длительной езде в горах, потому что водитель привыкает к поворотам и начинает ими пренебрегать. Этого допускать нельзя.

Иногда горные дороги имеют щебеночное покрытие, на котором встречается много гравия или мелких округлых камней. Такое покрытие весьма небезопасно при выполнении крутых поворотов или при торможении, потому что щебень и округлые камни значительно усиливают

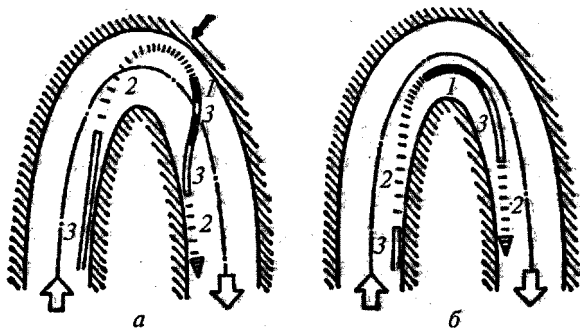


Рис. 56. Движение вниз на серпантине с плохой видимостью на повороте: а — неправильное; б — правильное

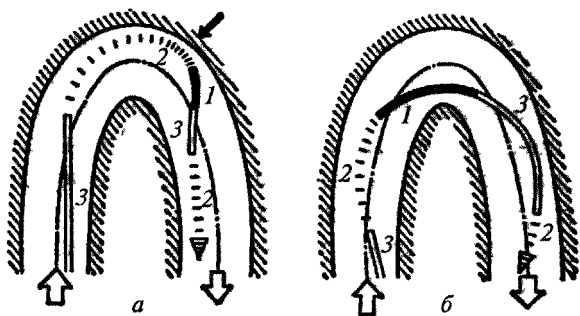


Рис. 57. Движение вниз на серпантине с хорошей видимостью на повороте: а — неправильное; б — правильное при условии, что никто не движется навстречу

Линия 1 — движение с нажатой педалью управления газом; линия 2 — торможение; линия 3 — движение с включенной передачей и включенным сцеплением; стрелы на осевой линии дороги указывают направление уклона; стрелка на виде а, перпендикулярная оси дороги, показывает опасный участок для движения.

склонность автомобиля к заносу, который, как мы знаем, на автомобильных горных дорогах особенно опасен,

В некоторых местах дорога может быть засыпана камнями, осыпавшимися с прилегающей к дороге горы.

Необходимо всегда учитывать такую возможность, особенно после урагана, сильной бури, ливня и оползней.

Рассмотрим торможение в горах посредством тормозов. При спуске с горы торможение труднее, тормозной путь длиннее, чем на равнинной местности. Тормоза должны выполнить очень трудную задачу, с которой они не всегда могут справиться. Современные автомобили имеют в основном очень надежные тормоза, но и они при длительном торможении на уклоне иногда могут отказаться, особенно гидравлические тормоза.

Как известно, при торможении кинетическая энергия автомобиля превращается в тепловую энергию, которая затем поглощается атмосферой. Тормозные колодки, барабаны и диски вследствие этого при торможении нагреваются тем сильнее, чем сильнее и длительнее мы тормозим. Нагревание вызывает расширение барабанов, снижение фрикционного действия тормозных колодок в дисковых тормозах, а что хуже — нагревание трубопроводов гидравлического привода. В результате нагревания тормозной жидкости в трубопроводах образуются газовые пузырьки, называемые газовыми пробками, которые вследствие своей упругости ухудшают исправность действия тормозной системы. При нажмем на тормозную педаль до упора она проваливается без сопротивления и тормозного эффекта не создается.

Водитель должен быть всегда готов к появлению газовых пробок в приводе гидравлических тормозов. Если первый нажим на тормозную педаль не даст результата, он должен, не размышляя, освободить педаль и нажать на нее второй, третий, четвертый раз... В результате тормоз начнет действовать. Достаточно, однако, освободить педаль на несколько секунд, как опять возникает необходимость в многократном нажмем на педаль. Это обстоятельство сильно осложняет спуск на серпантинах, раз-

деляемых несколькими стометровыми полосами прямой дороги.

Если по тем или иным причинам возникли такие обстоятельства, что торможение двигателем и ножным тормозом не дает результатов, следует использовать ручной тормоз как последний резерв. Тормозить им надо сильно и резко, потому что его фрикционные поверхности быстро изнашиваются и он перестает действовать эффективно. Это понятно, так как ручной тормоз в принципе не предназначен для торможения автомобиля при движении, а только для удержания автомобиля при стоянке, когда фрикционные части тормозного механизма находятся в неподвижном состоянии. Поэтому водитель должен так использовать ручной тормоз, чтобы он при необходимости смог затормозить автомобиль. Очевидно, в таком случае нельзя не учитывать возможности повреждения тормоза, однако лучше в последующем понести небольшие расходы на его ремонт, чем скатиться в пропасть.

При спуске с горы следует начинать торможение значительно раньше, чем на ровной местности. Надо учитывать так
сую и скольжению юзом на щебеночной или влажной дороге. Необходимо серьезно продумывать вопрос о спуске по заснеженной или, что еще хуже, по обледенелой дороге. В таких случаях лучше потратить немалое время на обдумывание или даже вообще отказаться от продолжения поездки, чем рисковать и спускаться по скользкой дороге, на которой невозможно остановить автомобиль. Такой спуск обычно заканчивается катастрофой.



УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ В ГОРОДЕ

6.1. Основные правила движения по улицам города

Вы должны выбрать себе маршруты на улицах города с малой интенсивностью движения. На этих дорогах условия, близкие к свободным. Здесь вы сами выбираете скорость движения, вам никто не навязывает свои условия движения. В таких условиях повторяются и закрепляются навыки безопасного управления автомобилем. Умение ездить плавно, не создавая опасных ситуаций себе и другим, — первый признак надежного водителя. В основе его надежности умение предвидеть, как будет развиваться ситуация в будущем, заранее подготовиться к ее опасным изменениям, выбрать наиболее правильные действия по управлению автомобилем.

Правильный прогноз — это прежде всего наблюдение за дорожной обстановкой с использованием всей доступной информации о ней. Несколько рекомендаций по наблюдению за дорожной обстановкой.

1. Наблюдая за дорогой, смотрите как можно дальше вперед, тогда появление опасности не будет для вас не-

ожиданностью; Фиксация взгляда непосредственно перед капотом своего автомобиля — это одна из ошибок начинающего водителя. Задавайте себе вопрос; «Что я вижу на дороге, что делают другие водители?»

2. Не задерживайте свой взгляд на одном объекте. Вы должны видеть:

- появление других автомобилей и пешеходов;
- сигналы, подаваемые другими водителями и свои сигналы;
- дорожные знаки и разметку;
- сигналы светофора и регулировщика;
- состояние дорожного покрытия;
- элементы дороги (перекресток, пешеходные переходы и т. д.).

3. Постоянно, не реже одного раза в минуту смотрите в зеркало заднего вида, следите за дорогой сзади, особенно если к вам приближается другое транспортное средство. Смотреть надо после того, как убедитесь в безопасности впереди.

4. Прежде чем снизить скорость, посмотрите в зеркало заднего вида, убедитесь, можно ли тормозить, не создаете ли вы опасную ситуацию на дороге. При необходимости, не снижая скорости, слегка нажмите на педаль тормоза левой ногой, включите фонари стопов, предупредите других участников движения о своем маневре. Помните, вы не один на дороге. Другие участники движения также имеют право безопасно пользоваться дорогой, по которой вы едете.

5. Прежде чем начать перестроение, убедитесь в безопасности спереди, сзади и сбоку, как через зеркала заднего вида, так и вращением головы. Наблюдайте не только за соседней полосой, но и за дальними, откуда может появиться автомобиль, вы должны быть готовы встретиться с ним.

6. Постоянно наблюдайте за тем, что происходит сбоку от дороги. Могут неожиданно для вас появиться автомобиль или пешеход. Прогнозировать действия других участников в небольшом потоке автомобилей гораздо легче, чем на загруженной дороге. В поле вашего зрения должны находиться обе стороны дороги.

7. Перед перестроением или поворотом обязательно проконтролируйте не менее двух раз, свободно ли место, которое вы хотите занять.

8. В поле зрения вашего внимания должны быть водители, которые совершают необычные маневры, не подают предупредительные сигналы о начале движения или перестроения, часто меняют скорость. От таких водителей можно ожидать любых неожиданностей.

Чем больше признаков, характеризующих объект опасности, вы можете обнаружить и прогнозировать, тем точнее ваш прогноз. Умение предвидеть — это не только видеть, где вас ждет опасность, но и понимать, к какой конкретной ситуации она может привести.

При движении по городу вы должны соблюдать правила дорожного движения. Будьте внимательны к пешеходам. Знайте их обязанности, где и при каких условиях им можно переходить проезжую часть.

Прежде чем выехать на улицы города, внимательно прочитайте разделы ПДД:

Предупреждающие сигналы

Помните! Большое значение для безопасности управления ТС имеет обязательная и своевременная подача предупредительных сигналов.

Подача предупредительного сигнала не дает вам преимущества в движении.

Расположение транспортных средств на проезжей части.

Вы должны знать:

- факторы, определяющие расположение транспортных средств;
- расположение транспортных средств в населенном пункте и на загородной дороге;
- правила движения по тротуарам, обочинам и трамвайным путям;
- расположение транспортных средств перед перекрестком.

При движении не следует: слишком близко приближаться к тротуарам, особенно там, где много пешеходов; занимать сразу две полосы; постоянно перестраиваться с одной стороны на другую; перестраиваться в последний момент.

Перед поворотами следует занимать крайнее левое или правое положение, чтобы вас никто не мог опередить или обогнать. Занимайте заблаговременно нужное вам положение на проезжей части.

Правила маневрирования. Процесс движения состоит из 10 маневров: начало движения; перестроение; поворот направо; движение прямо; поворот налево; разворот; движение задним ходом; объезд; обгон; остановка транспортных средств.

Вы должны знать правила их выполнения, сочетая их с подачей предупредительных сигналов.

Разрешенные скорости различных транспортных средств в различных дорожных условиях. При этом вы должны знать: факторы, определяющие выбор скорости; что запрещается при выборе скорости.

Скорость вашего автомобиля должна быть такой, чтобы при внезапном появлении на вашем пути препятствия вы смогли бы вовремя остановить свой автомобиль или изменить направление движения, не создавая помех дру-

гим участникам движения. Всегда соблюдайте безопасную дистанцию. При выборе дистанции вы должны учитывать условия; состояние, модель и тип тормозной системы своего автомобиля и впереди идущего; скорость вашего автомобиля и скорость потока, в котором вы едете.

Соблюдая достаточную дистанцию, вы сможете обезопасить свой автомобиль от столкновения.

Не следует выезжать на дорогу с непрогретым двигателем, он работает еще неустойчиво и при резком нажатии на педаль газа может заглохнуть в самый неподходящий момент; если надо срочно начать движение, установите кнопку воздушной заслонки на средние обороты вращения коленчатого вала; выезжайте на дорогу по возможности без остановок и переключения передач.

После начала движения выберите траекторию так, чтобы вести автомобиль по возможности ближе к правому краю проезжей части. Вы можете использовать для движения прямо любую удобную полосу. На дорогах, имеющих три и более полос для движения, занимать крайнюю левую полосу можно только при интенсивном движении, когда другие полосы заняты, а также для обгона, поворота налево или разворота.

Если проезжая часть разделена линиями разметки, то вы должны вести автомобиль строго по полосам. Наезжать на прерывистые линии разметки можно только при перестроении.

Скорость вашего автомобиля должна обеспечивать вам возможность постоянно вести контроль за движением автомобиля и дорожной обстановкой.

Запрещается резко снижать скорость, тормозить без необходимости, но и движение с малой скоростью запрещается, если это создает помехи другим участникам движения.

При движении вы должны обеспечивать боковой интервал и дистанцию, чтобы при возникновении опасности они могли обеспечить вам возможность достаточно плавно изменить скорость движения, уклониться от столкновения, избежав при этом наезда на ваш автомобиль сзади.

6.2. Начало движения

Любое движение начинаем с выезда из ворот дома. Рассмотрим безопасные приемы этого маневра.

При выезде из ворот на улицу с большим транспортным потоком вы должны соблюдать особые меры предосторожности не только для того, чтобы не наехать на пешехода и не быть помехой для других водителей, но также потому, что вы неожиданно появляетесь на тротуаре и проезжей части. Вы обязаны уступить дорогу всем участникам дорожного движения.

При выезде из ворот вы должны двигаться очень осторожно и приостановить автомобиль в момент, когда его передняя часть выедет на тротуар. Вы обозначили себя на тротуаре, пешеходы вас увидели и остановились, чтобы уступить вам дорогу для проезда. Если они не останавливаются, не дают вам возможность проехать, терпеливо дождитесь этой возможности.

Нельзя двигаться через группу пешеходов, стонять их с тротуара, пугать звуковыми сигналами. Вы должны уступить им дорогу. -

После того как проехали тротуар, вы оцениваете ситуацию на проезжей части, ваш автомобиль не ждут и не готовы к встрече с ним. Для этого вы выбираете такой момент, когда в попутном направлении приближающиеся к вам транспортные средства еще достаточно далеко,

на таком расстоянии, на котором вы успеете разогнать свой автомобиль до такой скорости, чтобы не вынуждать другого водителя изменить скорость или направление движения, т. е. вы уступаете ему дорогу. На многополосных дорогах, при свободной крайней правой полосе используйте ее для начала движения, разгоняйте свой автомобиль по этой полосе таким образом, чтобы автомобиль все время находился рядом с бордюром.

Если на крайней полосе стоит транспортное средство и его придется объезжать, еще не разогнав свой автомобиль, вы можете создать аварийную ситуацию, если сразу будете въезжать на вторую полосу, когда слева есть транспортные средства. Будьте внимательны и осторожны, если вы выезжаете из двора с правым поворотом. На многополосных дорогах это самый безопасный поворот. Если будет две полосы в разных направлениях, а встречная полоса будет занята стоящим или медленно идущим транспортом, выезд на дорогу может оказаться опасным, если справа на обгон пойдет другое транспортное средство

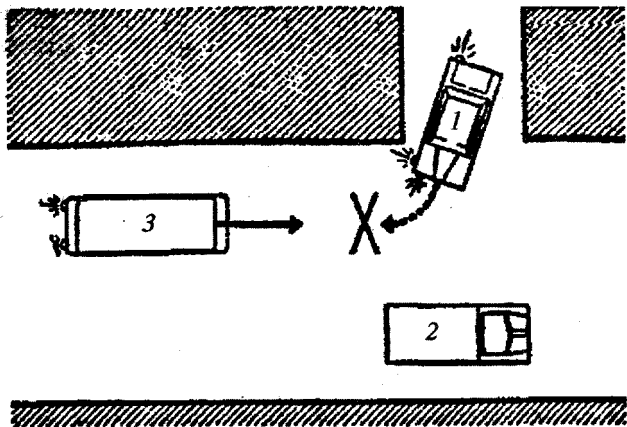


Рис. 58. Водитель автомобиля 1, выезжающий со двора на дорогу, должен уступить дорогу автобусу 3 (2 — припаркованный грузовик)

и ваше появление на дороге будет для него неожиданным и опасным. Это видно на рис. 58. Выезжая из ворот, вы должны уступить дорогу, поэтому воздержитесь от выезда.

Въезд на дорогу с интенсивным движением с левым поворотом наиболее сложный. Вы должны пересечь правую половину проезжей части, уступив дорогу транспортным средствам слева, и, доехав до середины улицы, уступить дорогу транспортным средствам справа. При этом вы должны решительно набирать скорость, чтобы как можно быстрее достичь скорости потока. Вследствие того, что этот сложный маневр намного опаснее других, посередине дороги имеются сплошные линии и разделительные полосы, чтобы вы не могли делать левый поворот. При интенсивном движении выезд из двора налево может быть таким трудным и сложным, что лучше от него отказаться и выехать направо, а на перекрестке или в любом другом месте развернуться.

Может оказаться, что, выезжая на улицу, вы окажетесь в составе двух машин, следующих одна за другой, — это считается также сложным маневром. Сложность заключается в том, что, если вы выезжаете вторым, вам придется вести наблюдение сразу в нескольких направлениях. Когда первый водитель поворачивает направо, то вам надо вести наблюдение за транспортными средствами, а также за первым автомобилем. Когда вы оба совершили левый поворот, то вам еще надо наблюдать за транспортными средствами справа, а зона, просматриваемая вами, намного увеличивается, как показано на рис. 59.

Вы должны следить очень внимательно за первым автомобилем, он может притормозить, чтобы уступить дорогу попутным транспортным средствам, а вы это можете не заметить, так как сосредоточили свое внимание на транспортных средствах, находящихся на дороге, что может привести к наезду, не забывайте.

Для начала движения по дороге с интенсивным движением надо:

— внимательно изучить обстановку на дороге слева и справа;

— подать предупредительный сигнал указателем поворота (левый — при начале движения с правой стороны дороги, правый — при начале движения с левой стороны

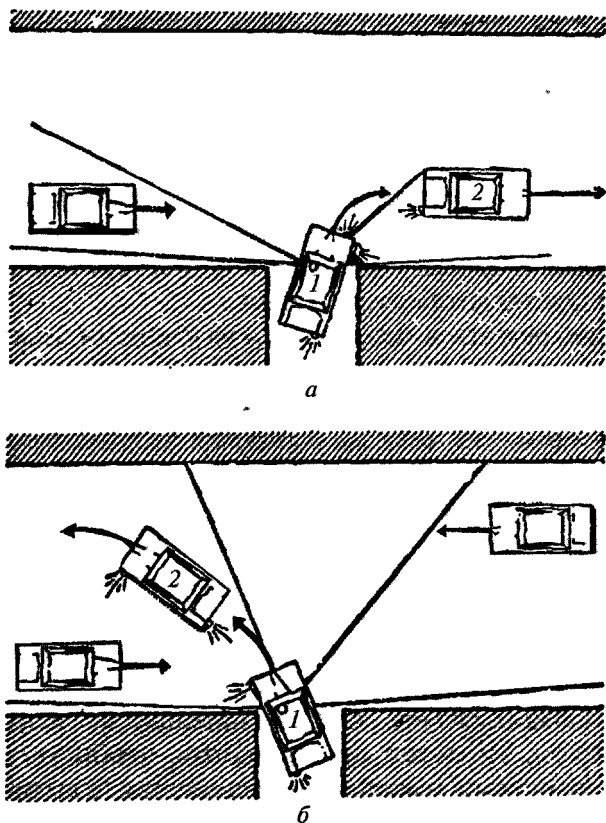


Рис. 59. Направление наблюдения водителя автомобиля 1 при выезде со двора на дорогу вслед за автомобилем 2.
а — с поворотом направо, б — с поворотом налево

дороги), предупредить других участников движения дороги о начале движения;

— дождаться безопасного интервала в попутном транспортном потоке, частично выехать на дорогу;

— при наличии достаточного разрыва в потоке начать движение;

— плавно, без рывков повернуть рулевое колесо так, чтобы не пересекать дорогу поперек, стараясь сразу занять и дальнюю полосу;

— выехав на дорогу, быстро увеличить скорость движения до скорости потока;

— выключить рычаг указателя поворота.

6.3. Выбор траектории движения и перестроение

Вы начали движение, влились в общий поток. Вам нужно выбрать определенную траекторию движения, которая была бы удобной и безопасной для вас и для других участников движения. Несколько советов, как добиться, чтобы ваш автомобиль двигался точно по выбранной вами траектории движения:

— отклонение от траектории при прямолинейном движении будет значительно меньше, если вы будете смотреть не на разметку слева или справа, а на дорогу впереди;

— следите за дорогой не перед капотом, а дальше вперед по ходу движения;

— при движении на повороте также надо смотреть вперед, на то место на дороге, которое вы займете через несколько секунд;

— сидите свободно, прямо держите корпус, это поможет вам лучше чувствовать дорогу, особенно на поворотах;

— держите рулевое колесо двумя руками в положении «9—3», легко корректируйте небольшие отклонения от выбранной вами траектории впереди, к рулевому колесу прилагайте минимальные усилия;

— без необходимости не меняйте полосы движения, используя каждое свободное место в соседних полосах.

Если скорость вашего автомобиля менее 40 км/ч, вы должны ехать только по правой полосе и разрешается ее покидать только для объезда, обгона, поворота налево и разворота;

— в обычных условиях всегда следует двигаться как можно правее на проезжей части, хотя ПДД в населенных пунктах на дорогах, имеющих три и более полосы в одном направлении, разрешают движение по левой полосе только при интенсивном движении.

А у опытных водителей есть поговорка: «Двигайся ближе к правой стороне дороги, дорога будет шире». Любое транспортное средство, движущееся посередине проезжей части, сокращает ширину проезжей части.

При движении по дорогам с интенсивным движением, имеющим много полос, водители занимают свои места в рядах последовательно от крайнего правого, для наиболее тихоходного транспорта, вплоть до середины проезжей части для быстроходного и желающего повернуть налево или развернуться. Чтобы выполнить поворот в такой ситуации, вам придется пересечь пути всех тех, кто движется слева от вас. В транспортном потоке резко изменить направление движения вам не удастся. Вы должны последовательно перемещаться из одного ряда в другой, каждый раз совмещая свое движение с движением других транспортных средств. Когда переход транспорта из ряда в ряд является вспомогательным, промежуточным, такой маневр называется перестроением. Перед перестроением вы должны:

— заблаговременно подать предупредительный сигнал указателем поворотов до перестроения;

— через зеркала заднего вида и поворотом головы внимательно просмотреть зоны и дорогу по полосам, на которые собираетесь перестраиваться;

— постепенно снизить скорость, не мешая другим участникам движения;

— если увидели на соседней полосе место для перестроения или вам дают это место, начинайте перестроение;

— сразу после перестроения прекращайте подачу предупредительного сигнала.

При перестроении вы должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно слева или справа без изменения направления. При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, действует помеха справа, вы должны уступить дорогу транспорту, находящемуся справа от вас. А если вы перестраиваетесь влево, то пользуетесь преимуществом перед транспортным средством, поворачивающим направо. Перестроение тем безопаснее, чем острее угол, по которому сближаются пути транспорта, но при этом узона, в которой происходит перестроение. ПДД

ОД ограничивают зоны маневрирования какими-либо расстояниями. Вы самостоятельно решаете этот вопрос в зависимости от:

— скорости движения потока;

— скорости движения вашего автомобиля;

— ширины проезжей части;

— числа полос вашего направления или числа рядов транспорта;

— количества транспортных средств на каждой из полос в момент совершения перестроения.

На дорогах с двусторонним движением, имеющим три полосы, отделенных прерывистой линией друг от друга, следует двигаться по правым полосам, средняя полоса предназначена для обгона, объезда поворота налево или разворота. Перестраиваться на полосу встречного движения запрещено. Движение по трехполосной двусторонней дороге показано на рис. 60.

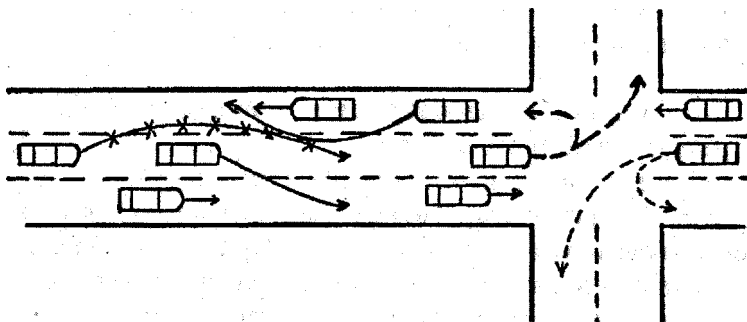


Рис. 60. Движение по трехполосной двусторонней дороге

6.4. Управление автомобилем на перекрестках

Одним из наиболее сложных маневров в условиях городского движения на вашем пути будет проезд перекрестков. Различают следующие типы перекрестков:

- регулируемые светофором и регулировщиком;
- нерегулируемые равнозначные и неравнозначные перекрестки;
- перекрестки, на которых светофор работает в мигающем режиме или выключен, считаются нерегулируемыми.

Равнозначные нерегулируемые перекрестки — те, на которых пересекаются равнозначные дороги, перед

которыми нет знаков приоритета или есть предупреждающий знак «Пересечение равнозначных дорог».

Неравнозначный нерегулируемый перекресток — это перекресток, на котором пересекается главная дорога (дорога, обозначенная пятью знаками: 2.1. «Главная дорога», 2.3.1. «Пересечение второстепенной дороги», 2.3.2 или 2,3.3. «Примыкание второстепенной дороги», 5.1. «Автомагистраль» или дорога с любым покрытием по отношению к дороге без покрытия, грунтовой) и второстепенная дорога (дорога обозначенная двумя знаками: 2.1. «Уступите дорогу», 2.5. «Движение без остановки запрещено» или грунтовая дорога без покрытия по отношению к дороге с любым покрытием).

Проезд нерегулируемых перекрестков равнозначных дорог

Наиболее трудным будет проезд нерегулируемых перекрестков равнозначных дорог. Правила проезда нерегулируемых перекрестков равнозначных дорог лежат в основе правил проезда всех других перекрестков, поэтому рассмотрим их в первую очередь.

Действия водителя при проезде перекрестка должны отличаться строгой последовательностью и четкостью. Обязательно выучите эту последовательность, некоторые ее называют молитвой, потому что из нее нельзя выкинуть ни слова. Она охватывает все возможные случаи равнозначного перекрестка.

Подъезжая к перекрестку, вам необходимо определить его тип, обзорность на нем, число полос, необходимость и целесообразность заблаговременного перестроения. Как правило, перед перекрестком перестроение запрещено.

Правила дорожного движения определяют следующую последовательность проезда нерегулируемого равнозначного перекрестка:

1. На любом перекрестке преимущественное право на первоочередное движение в намеченном направлении имеют водители транспортных средств оперативных служб с включенными проблесковыми маячками синего света и специальным звуковым сигналом. При их приближении водители всех других транспортных средств обязаны уступить им дорогу. Надо всегда об этом помнить, и если эти транспортные средства станут помехой для вас, вы им уступите дорогу независимо от направления их движения.

2. Правилom проезда равнозначного перекрестка является преимущественное право на первоочередное движение трамвая независимо от направления его движения. Все другие транспортные средства при наличии на перекрестке трамвайных путей уступают дорогу трамваям. Между собой трамваи разъезжаются по правилам равнозначного перекрестка.

3. Самым простым маневром на перекрестке является поворот направо. Вы должны заблаговременно занять крайнее правое положение, включить правый поворот и поворачивать направо первым, не уступая дорогу другим транспортным средствам.

При повороте направо помех справа не бывает.

Исключение. Если появляется специальное транспортное средство с включенным проблесковым маячком синего света и специальным сигналом, при повороте направо вы уступаете ему дорогу; если есть смещенные трамвайные пути, то при повороте направо вы пропускаете трамвай, он пользуется преимуществом.

После поворота направо надо вести автомобиль по крайней правой полосе.

В четырех случаях при повороте направо водителю можно совершать этот маневр не из крайнего правого положения:

— когда габариты вашего транспортного средства не позволяют повернуть направо из крайнего правого положения, то поворачиваете из другого ряда. В этом случае со своего рабочего места вы можете не заметить другой автомобиль, поэтому должны быть особенно внимательными;

— при наличии знака 5.8.1. «Направление движения по полосам» разрешен поворот направо из нескольких положений, из которых разрешает движение этот знак;

— при наличии знака 4.3. «Круговое движение» разрешается выезжать на перекресток для поворота направо с любой полосы;

— при наличии знака 5.9. «Полоса для маршрутных транспортных средств», которая отделена сплошной линией разметки, поворот направо надо производить со второй полосы, как показано на рис. 61.

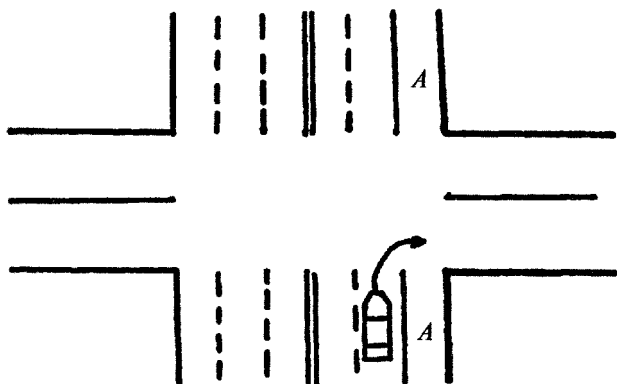


Рис. 61. Поворот направо при наличии полосы для маршрутных транспортных средств

4. Четвертое правило и есть правило помехи справа. Этот принцип введен в нашей стране в соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1968 г., которой руководствуются все страны мира. Если ваш автомобиль движется прямо на перекрестке, вы заранее определяете полосу, по которой будете проезжать перекресток. В

населенных пунктах на трех- и более полосных дорогах это может быть любая полоса, кроме крайней левой, если нет знака 5.8.1, разрешающего только поворот направо или налево с каких-либо полос, естественно, эти полосы для движения прямо занимать запрещено. Итак, из разрешенной для вас полосы вы въезжаете на перекресток и занимаете положение 1 и уступаете всем транспортным средствам, едущим справа в любом направлении, как показано на рис. 62.

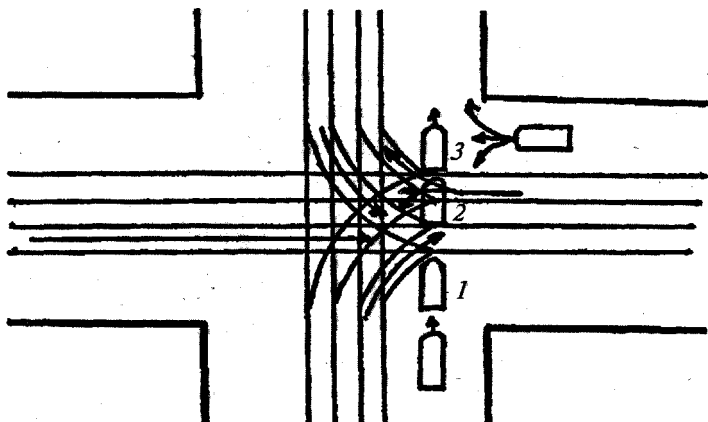


Рис. 62. Положение автомобиля на перекрестке при движении прямо

А при наличии трамвайных путей уступаете дорогу и трем трамваям: попутному направо, слева едущему прямо и встречному трамваю, едущему налево. Если отсутствуют трамваи и нет транспортных средств справа, поворачивающих налево, можно занять положение 2, а если справа транспортные средства поворачивают только направо, можно занять положение 3 и, уступив дорогу транспортным средствам справа, проезжать перекресток.

5. Поворот налево является самым сложным маневром на перекрестке. Поэтому во многих странах мира этот по-

ворот отменен, а в наших крупных городах с интенсивным движением на многокилометровых участках дороги нет левых поворотов. ПДД предусмотрены три знака, используя их, вы сможете повернуть налево без сложных маневров на перекрестке:

— знак 5.11. «Место для разворота», установленный между перекрестками, позволяет вам проехать перекресток, на котором вы должны были повернуть налево, так как на нем левый поворот был запрещен. Вы доезжаете до этого знака, разворачиваетесь, уступив дорогу только встречным транспортным средствам, а затем перестраиваетесь и поворачиваете направо. Мы уже знаем, что правый поворот на перекрестке самый простой;

— знак 5.8.2. «Направления движения по полосе» — для поворота налево позволяет использовать «карман»; на пересекаемую дорогу вы поворачиваете направо, а затем разворачиваетесь и останавливаетесь у «стоп-линий» по красному сигналу светофора и по зеленому сигналу проезжаете перекресток в прямом направлении;

— знак 5.20.3. «Схема движения», установленный перед перекрестком, запрещает левый поворот и указывает, если вам надо повернуть налево, вы переезжаете перекресток прямо до следующего перекрестка, поворачиваете три раза направо, затем в нужном направлении пересекаете перекресток прямо.

Переходим непосредственно к правилам поворота налево на равнозначном перекрестке. Из крайнего левого положения, а при наличии трамвайных путей — с трамвайных путей попутного направления, не мешая движению трамвая, въезжаете на перекресток (рис. 63, положение 1) и уступаете дорогу всем транспортным средствам справа, идущим прямо и налево. А при наличии трамвайных путей — и трем трамваям: попутному, поворачивающему направо, слева едущему прямо и встречному, поворачивающему налево. Затем занимаете середину перекрестка

(рис. 63, положение 2), при наличии трамвайных путей не менее 1,5 м от трамвайных путей попутного направления, а при отсутствии трамваев — на трамвайных путях попутного направления, как показано на рис. 63.

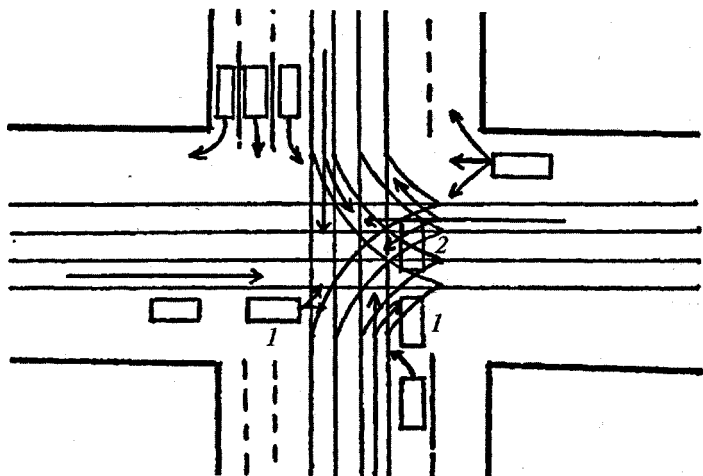


Рис. 63, Положение автомобиля на перекрестке для поворота налево

При наличии знаков 5.8.1 и 5.8.2. «Направления движения по полосам» занимать трамвайные пути запрещено.

Вы останавливаетесь посередине перекрестка, параллельно основному потоку, не выезжая на встречную полосу и вывернув рулевое колесо влево, чтобы:

— уступить всем встречным транспортным средствам, едущим прямо и поворачивающим направо;

— дать возможность проехать за собой помехе слева, едущей прямо и поворачивающей налево;

— при наличии трамвая уступить дорогу попутному трамваю, едущему прямо, трамваю слева, едущему налево, и встречному трамваю, едущему прямо и поворачивающему направо.

Уступив дорогу всем транспортным средствам, поворачиваете налево на любую свободную полосу на пересекаемой дороге, кроме встречной.

6. Если встречное транспортное средство поворачивает налево, то для вас, поворачивающих налево, оно не является помехой. Вы между собой разъезжаетесь правыми бортами и останавливаетесь друг против друга в центре перекрестка, повернув рулевое колесо влево. Каждый из вас уступает дорогу своим транспортным средствам, едущим прямо и поворачивающим направо. У кого помеха проехала, тот поворачивает налево.

7. Седьмое правило также касается левого поворота. Если вы поворачиваете налево, а у вас отсутствует помеха справа и нет встречных транспортных средств, едущих прямо и поворачивающих направо, вы въезжаете на перекресток и сразу поворачиваете налево, срезая середину перекрестка, оставляете его справа от себя в положении 1, как показано на рис. 64.

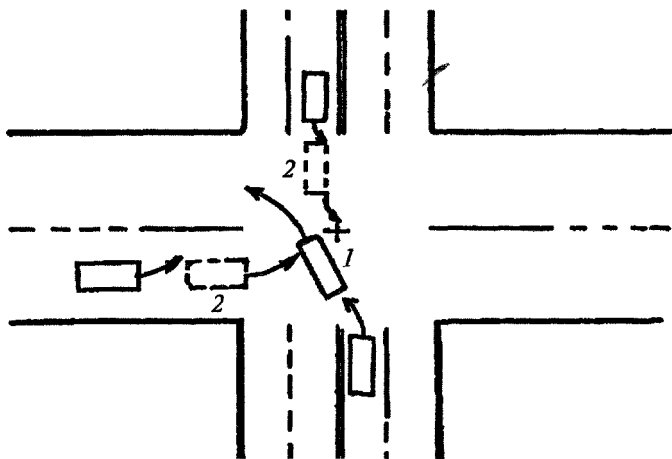


Рис. 64. Положение автомобиля при повороте налево при отсутствии помехи справа и встречного транспорта едущего прямо или поворачивающего направо

В этой ситуации вы проезжаете перекресток первым. На этом рисунке хорошо видно, что автомобиль слева при наличии автомобиля справа и поворачивающий налево не должен доезжать до середины перекрестка, он занимает положение 2

8. На рисунке также видно, что водитель встречного транспортного средства поворачивает налево. Правила дорожного движения запрещают движение под прикрытием других транспортных средств. В данной ситуации у встречного автомобиля есть помеха справа, и он должен ждать его проезда. Еще чаще такая ситуация возникает при движении на дороге с трамвайными путями, когда есть возможность проскочить перекресток под прикрытием трамвая. Этого делать нельзя, так как создается опасная ситуация.

9. Разворот на перекрестке вы выполняете точно так же, как поворот налево, только после разворота уступите дорогу всем транспортным средствам, которые были слева, а теперь оказались справа.

10. При движениях на перекрестке водители всех транспортных средств должны уступать дорогу пешеходам и велосипедам, следующим по велосипедной дорожке перед поворотом направо и в конце поворота налево.

11. Последним правилом проезда равнозначного перекрестка является: если на перекрестке образовался затор и это вынуждает вас остановиться на перекрестке, то выезжать на перекресток запрещено. Так часто случается на перекрестках с интенсивным движением и трамвайными путями. Вы выехали на перекресток для того, чтобы повернуть налево. Уступите дорогу всем транспортным средствам справа, затем займите середину перекрестка и остановитесь, чтобы уступить дорогу встречному транспортному потоку. Можно сказать, вы захватили середину перекрестка. Так как могут появиться еще трамваи

справа от вас, а вы уже стоите на трамвайных путях, они не имеют права выезжать на перекресток, так как вам нельзя двигаться назад.

Проезд перекрестков неравнозначных дорог

Правила проезда неравнозначного нерегулируемого перекрестка намного проще, они следующие:

1. Все транспортные средства, которые находятся на главной дороге, проезжают перекресток, пользуясь преимуществом, а между собой разъезжаются по правилам проезда равнозначного перекрестка.

2. Все транспортные средства, в том числе и трамваи, которые находятся на второстепенной дороге, не выезжая на проезжую часть пересекемой дороги, уступают дорогу всем транспортным средствам, которые находятся на главной дороге. Между собой все эти транспортные средства разъезжаются по правилам проезда равнозначных перекрестков.

Как видно, в основе проезда этого перекрестка лежат правила проезда равнозначных перекрестков.

3. Специальное транспортное средство с синим маячком и специальной сиреной не подчиняется знакам приоритета, а другие транспортные средства уступают им дорогу на любом перекрестке.

4. Для транспортных средств, находящихся на главной дороге, весь перекресток считается главной дорогой, пока они его не проехали в любом направлении.

5. Для транспортных средств, которые находятся на второстепенной дороге, весь перекресток считается второстепенной дорогой, пока они его не проехали в любом направлении.

6. Если транспортное средство находится на второстепенной дороге и поворачивает направо, а на главной

дороге нет транспортных средств, движению которых оно мешает, то оно проезжает перекресток по главной дороге одновременно с транспортными средствами, которым оно не мешает.

Последовательность проезда нерегулируемого перекрестка показана на рис. 65.

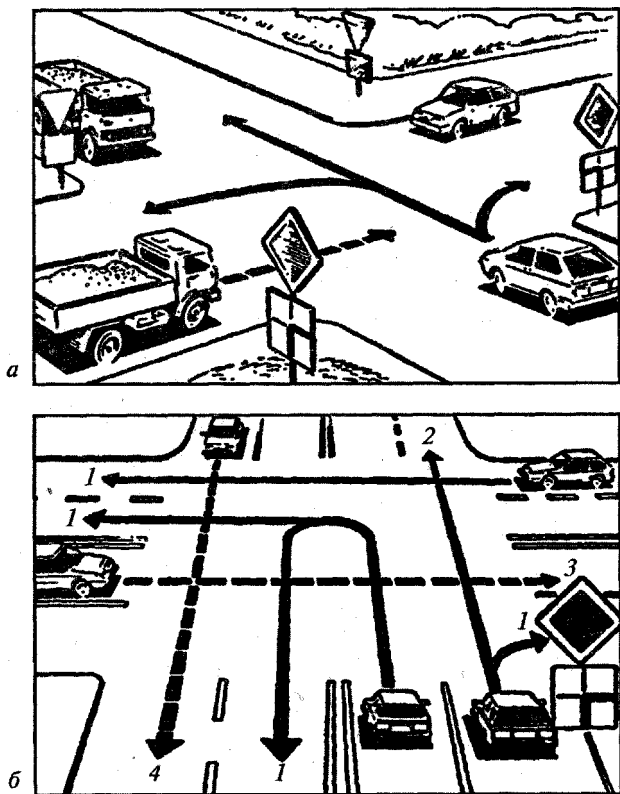


Рис. 65. Последовательность проезда нерегулируемого перекрестка в случае, когда главная дорога меняет направление (показана цифрами): *a* — преимущество автомобилей, движущихся по главной дороге; *b* — подчинение «правилу правой руки»

Проезд регулируемых перекрестков

Правила проезда регулируемых перекрестков имеют свою особенность. Вы должны хорошо знать сигналы светофора и сигналы регулировщика, которые определяют последовательность движения транспортных средств на перекрестках.

Значение сигналов светофора мы рассмотрим в другом разделе.

Сигналов регулировщика всего пять и они хорошо описаны в ПДД. Прочитайте их внимательно и запомните, в каких направлениях разрешает движение сигнал регулировщика, в каких запрещает. Трамваям он всегда дает только одно направление движения с какой-либо его стороны.

Правила проезда регулируемых перекрестков следующие:

1. Специальные транспортные средства с синим маячком и специальной сиреной не подчиняются сигналам светофора, но подчиняются сигналам регулировщика.

2. Сигналы регулировщика отменяют сигналы светофора и требования знаков приоритета.

3. Сигналы светофора отменяют требования знаков приоритета. Это правило особенно трудно запоминается. Когда красный свет светофора на главной дороге, то все транспортные средства на этой дороге стоят. А на пересекаемой второстепенной дороге зеленый сигнал светофора — все транспортные средства движутся.

4. Все транспортные средства, которым разрешено движение по сигналам светофора или регулировщика, разъезжаются между собой по правилам равнозначного перекрестка. И в основе правил проезда регулируемых перекрестков лежат эти правила. Это видно на рис. 66. Если вы по зеленому сигналу светофора въехали на пе-

рекресток и собираетесь поворачивать налево, то въезжаете на перекресток из крайнего левого положения, а при наличии трамвайных путей — с трамвайных путей попутного направления, не мешая движению трамвая, въезжаете на перекресток (рис. 67). При наличии трамваев уступаете попутному трамваю, поворачивающему направо, и встречному, поворачивающему налево, занимаете середину перекрестка или за 1,5 м от близлежащего рельса и останавливаетесь, чтобы:

— уступить встречному транспортному потоку, движущемуся прямо и поворачивающему направо;

— при наличии трамваев уступить дорогу попутному трамваю, движущемуся прямо.

В конце поворота налево уступите пешеходам и велосипедистам, которые едут по велосипедным дорожкам.

5. Если вы въехали на перекресток по зеленому сигналу светофора и на середине перекрестка уступили дорогу другому транспортному средству, то выехать с перекрестка можете по любому сигналу светофора (рис. 68, а).

Исключение. Если на перекрестке перед выходным сигналом светофора есть разметка «стоп-линия» или под светофором висит знак 5.33. «Стоп-линия», то вы обязаны остановиться по красному сигналу светофора (рис. 68, б).

6. Вам запрещается въезжать на перекресток по зеленому сигналу светофора, если на перекрестке есть транспортные средства, пешеходы, не успевшие закончить маневр, или образовался затор (рис. 68, в).

Вы приближаетесь к перекрестку, регулируемому светофором, при наличии красного сигнала. Как поступать в ситуациях:

— перед светофором образовалась очередь, давно включен красный сигнал.

Переходите на пониженную передачу, готовьтесь остановиться, вскоре загорятся желтый и красный сигналы

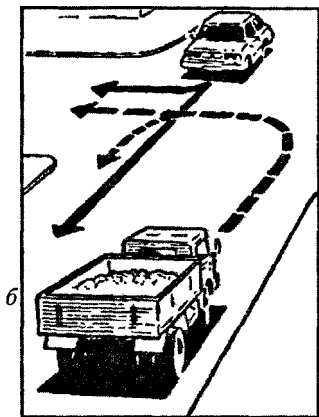
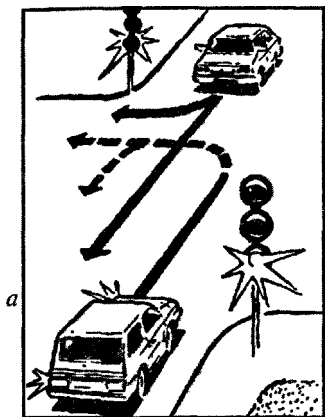


Рис. 66. Действия водителя при повороте налево или развороте:
a — на регулируемом перекрестке; *б* — на нерегулируемом
 перекрестке равнозначных дорог

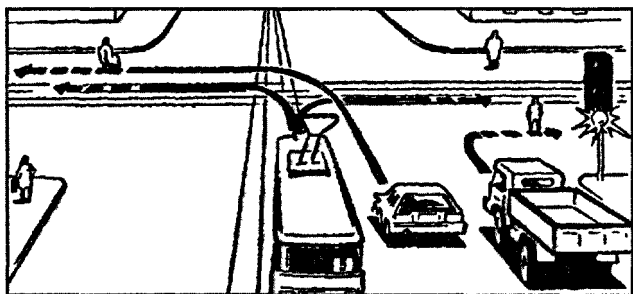


Рис. 67. Действия водителя при наличии трамваев

светофора одновременно, которые предупредят вас: готовьтесь продолжать движение;

— перед светофором мало автомобилей, а интенсивность движения большая.

Переходите на пониженную передачу, готовьтесь остановиться, следите за остановкой впереди идущего транспортного средства, не пытайтесь тормозить в последний момент.

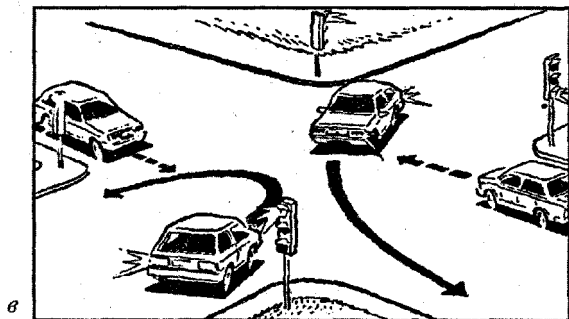
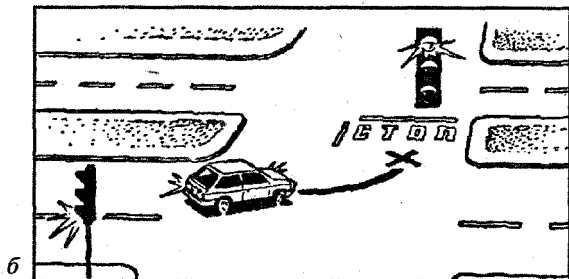
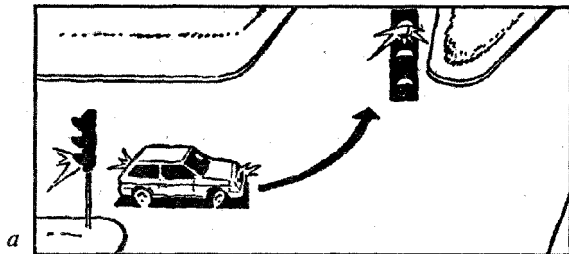


Рис. 68. Проезд перекрестка на разрешающий сигнал светофора:
a — при отсутствии «стоп-линий»; *б* — при наличии «стоп-линий»; *в* — преимущество транспортных средств, завершающих поворот налево или разворот

При наличии зеленого сигнала светофора вы попадаете в такие ситуации:

— еще не мигает зеленый сигнал светофора, вы один приближаетесь к перекрестку — скорость не сбрасываете. Едете в потоке — скорость сбрасываете, увеличиваете дистанцию, так как впереди идущий автомобиль может остановиться;

— зеленый сигнал замигал. Впереди перед вами нет других транспортных средств, вы готовы переехать перекресток, не сбавляя скорость. Если вы едете в потоке и впереди несколько автомобилей, сбрасывайте скорость, резко не тормозите. После зеленого мигающего включается желтый сигнал, не пытайтесь продолжить движение (проскользнуть) по желтому сигналу — это очень опасно. При желтом мигающем сигнале светофора перекресток считается нерегулируемым, при наличии знаков приоритета вы разъезжаетесь на этом перекрестке по правилам проезда неравнозначного перекрестка, а при отсутствии указанных знаков — по правилам проезда равнозначных перекрестков.

6.5. Движение по кругу

Перед перекрестком, на котором организовано круговое движение заблаговременно должен устанавливаться предупреждающий знак 1.7. «Пересечение с круговым движением», который не только предупреждает о приближении к перекрестку с круговым движением в направлении, указанном стрелками, но и на многополосной дороге напоминает водителю п. 8.5 Правил: «При въезде на перекресток, где организовано круговое движение, перед поворотом направо не обязательно заблаго-

временно занимать крайнее правое положение», т. е. на этот перекресток, где пересекается дорога с односторонним движением и двусторонняя дорога, не обязательно перестраиваться в правый ряд. Непосредственно перед перекрестком устанавливается знак 4.3. «Круговое движение», как показано на рис. 69.

Как правильно подать предупредительный сигнал при въезде на перекресток, где организовано круговое движение. Когда следует включать указатель поворота (см. рисунок)? Может быть, в точке А или Б а может быть, при въезде этого делать не надо? Водители по-разному отвечают на данный вопрос. Большинство (те, кто не знают правила) отвечают — не надо.

Правила дорожного движения (п. 8.1) обязывают водителей, в частности перед поворотом, подавать сигналы световыми указателями поворотов соответствующего направления. Въезд на пересечение дорог (показанное на рисунке), с односторонним и двусторонним движением, Правила классифицируют как поворот (в п. 8.5 есть фраза: «...когда совершается поворот при въезде на перекресток, где организовано круговое движение»). А при повороте надо обязательно подавать предупредительный сигнал, как было сказано выше. Значит, не правы те водители, которые такой сигнал в подобной ситуации не подают.

Итак, в точке А на рис. 69 следует подать световой сигнал о правом повороте, который нужно немедленно выключить после въезда на кольцо. Если оставить его включенным, это может ввести в заблуждение других участников движения, которые могут подумать, что водитель собирается покинуть перекресток на ближайшем пересечении, т. е. надо поступить согласно п. 8.2 Правил, который гласит: «Сигнал не должен подаваться, если он может ввести в заблуждение других участников движения».

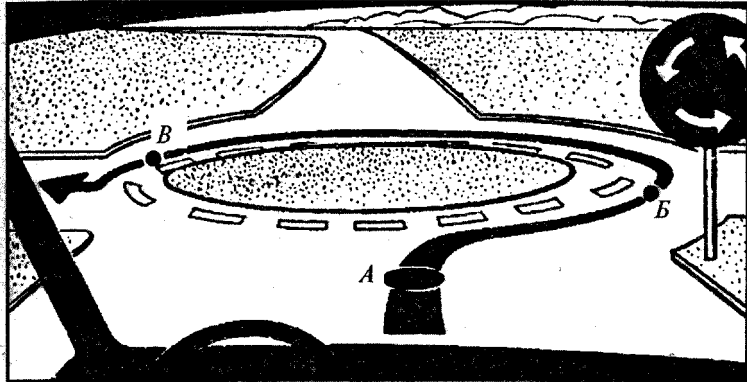


Рис. 69. Выезд на перекресток, на котором организовано круговое движение

Именно по этой причине при приближении к первому и второму пересечениям сигналы поворота подавать не следует, так как водитель едет в прямом направлении (продолжает круговое движение). Многие водители считают, что в точке *Б* нужно включать левые указатели поворотов. Это неверно, так как (повторю еще раз) водитель не меняет направление своего движения (он продолжает круговое движение). Если в точке *Б* он включит левый указатель поворота, то можно подумать, что водитель собирается перестроиться на соседнюю полосу движения (ближе к центру перекрестка).

В точке *В* перед поворотом направо опять следует подать сигнал поворота направо. Естественно, если при движении по кругу возникает необходимость перестроения с одной полосы на другую, то следует подать соответствующие предупредительные сигналы.

6.6. Управление автомобилем при парковке

Вы продолжаете движение по улицам города и хотите остановить автомобиль. Надо уметь это делать.

Автомобиль нельзя останавливать на улице, где вам хочется и как угодно. Останавливать автомобиль надо в определенных местах, где:

- вы не будете создавать помех для других участников движения;
- ваш автомобиль не будет поврежден другими транспортными средствами;
- вам это будет удобно и безопасно сделать;
- это не противоречит ПДД.

При выборе места для стоянки вы должны руководствоваться не только требованиями ПДД, но и также здравым смыслом. Вы должны научиться подъезжать к тротуару так, чтобы не касаться колесами его бордюра, но одновременно останавливаться не далее нескольких сантиметров от него.

Проезжая часть в основном предназначена для движения транспортных средств, а не для стоянки вашего автомобиля.

Если на данной улице нет места для стоянки или ваш автомобиль мешает движению других транспортных средств, то лучше его не ставить на проезжей части, а захватить на ближнюю пересекаемую улицу или дворовую площадку. ПДД разрешают ставить легковые автомобили и мотоциклы на тротуары, не мешая движению пешеходов. Но если вы поставили свой автомобиль на тротуар и пешеходы должны выходить на проезжую часть, чтобы обойти ваш автомобиль, то вы мешаете движению

пешеходов. Вы можете поставить свой автомобиль на тротуар как при наличии табличек 7.6.2—7.6.9. «Способ постановки транспортных средств на стоянку», так и без них, но способом, указанным в табличке 7.6.4. Если вы поставите автомобиль иначе, это создаст беспорядок и ограничит удобства как для других водителей, так и для пешеходов, и особенно граждан, проживающих в этом районе.

При въезде на тротуар часто необходимо заезжать на бордюрный камень. Въезжать на бордюрный камень, если это возможно, следует перпендикулярно к нему, очень медленно и с мягким наскоком сначала передними колесами, а затем задними. Таким образом вы избегаете повреждения шин и пробуксовки колес.

Вы должны хорошо знать одиннадцать мест, где запрещается ставить автомобиль на остановку и стоянку. То есть это те места, где даже останавливаться нельзя. И три места, где стоянка запрещена, а остановку делать можно. Все эти места подробно описаны в ПДД.

Ставить транспортное средство надо всегда с правой стороны, как можно правее на обочине, а если ее нет — на краю проезжей части, в один ряд. Только мотоциклы без бокового прицепа можно ставить в два ряда. Как исключение, только в двух случаях в населенных пунктах можно ставить с левой стороны:

— на дороге с односторонним движением, а грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т только для проведения погрузочно-разгрузочных работ;

— на двухполосной двусторонней дороге при отсутствии посередине дороги трамвайных путей. Рассмотрим второй случай более подробно. Он показан на рис. 70.

На узкой дороге, имеющей две полосы, вы подъехали на автомобиле *Б* к своему дому и поставили свой автомо-

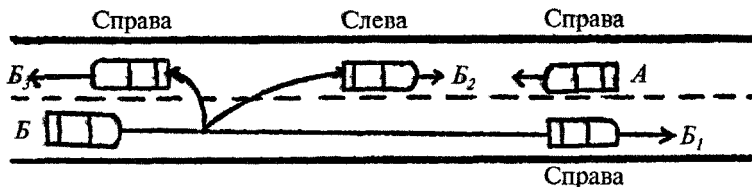


Рис. 70. Способы остановки автомобиля надвухполосной двусторонней дороге

билль в положение B_1 справа, а напротив ваш сосед уже поставил автомобиль в положение A , тоже справа. В этом случае между вами очень трудно разъехаться другим транспортным средствам. Лучше, если вы поставите свой автомобиль с левой стороны в положение B_2 или развернетесь и поставите справа m положение B_3 . Это увеличивает безопасность на вашей улице. Разумеется, нужно соблюдать особую осторожность при движении «против течения» по встречной полосе и при трогании с места стоянки.

Ставить автомобиль на стоянку надо точно и аккуратно, на одной линии с другими автомобилями, стараясь занимать как можно меньше места,

Иногда вы можете увидеть, как другой водитель, придорожным знаком местом, где ему запрещено ставить автомобиль даже на остановку, остановился и стоит там уже длительное время. Такой водитель забывает, что Правила следует выполнять не только потому что за их нарушение грозит наказание. Ведь выполнение их требований обеспечивает безопасность и удобства других участников движения.

Поэтому никогда не включайте аварийную сигнализацию для оправдания остановки в запрещенном месте; не следуйте примеру других водителей, которые ставят свои автомобили в запрещенных местах.

Еще одно важное замечание. При выходе из автомобиля «а проезжую часть дороги с левой стороны вы долж-

ны соблюдать особую осторожность. Внезапное открытие двери может создать много хлопот для других участников движения. Выходить из автомобиля надо быстро и немедленно закрыть двери. Подобную осторожность следует соблюдать и при посадке в автомобиль, вы не должны позволять своим пассажирам ни входить, ни выходить из автомобиля со стороны проезжей части, так как это очень опасно.

Правила разрешают производить посадку со стороны проезжей части, если этого нельзя сделать со стороны тротуара и приняты меры безопасности. Что вы должны сделать, чтобы выйти из автомобиля, мы рассмотрели раньше. Но есть еще один практический совет. Выработайте у себя привычку: прежде чем захлопнуть двери, нужно взять с собой ключи от замка зажигания, а если есть, то и от дверей. Не оставляйте их в автомобиле! Дверь можно захлопнуть с заблокированным замком, но открывать их нужно снаружи ключами. Имейте тайник снаружи автомобиля, где вы можете хранить запасные ключи. Если вы оставите ключи в запертом автомобиле или потеряете их, у вас может появиться очень много хлопот.

В темное время суток при остановке автомобиля на неосвещенном участке дороги вы должны:

- включить габаритные огни;
- если габаритные огни не работают, включить аварийную сигнализацию;
- если аварийная сигнализация не работает, выставить знак аварийной остановки или красный фонарь в населенном пункте не менее чем за 15 м, а вне населенного пункта — не менее 30 м в сторону худшей видимости;
- если указанного нет, принимайте все меры, чтобы обозначить стоящее транспортное средство в темное время суток и чтобы другие водители смогли заранее вас обнаружить.

Паркование — от английского слова «park» — постановка транспортного средства на стоянку — один из важнейших элементов движения транспорта. Имеется много приемов парковки автомобиля.

Перед парковкой проверьте, достаточно ли места, чтобы поставить автомобиль, сможете ли вы или ваш сосед свободно открыть дверцу автомобиля.

Прежде чем припарковаться, посмотрите в зеркала заднего вида и подайте предупредительный сигнал; снизьте скорость и убедитесь еще раз, нет ли рядом пешеходов или других автомобилей, которые также хотят воспользоваться этим местом; займите правильное положение передом или задом перед парковкой; паркуйтесь аккуратно и старайтесь сделать так, чтобы после полной остановки колеса автомобиля стояли прямо; при парковке двигайтесь медленно, чтобы действие рулевого колеса имело наибольший эффект и у вас было время скорректировать движение автомобиля.

Вы подъезжаете к месту стоянки автомобилей, где только одно свободное место, как показано на рис. 71.

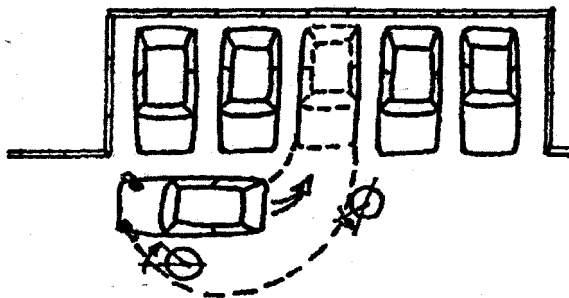


Рис. 71. Парковка автомобиля задом

Как вы будете заезжать на него? Передом? Если свободного пространства между автомобилями много, это сделать легко. Но в настоящее время место бывает чаще

ограничено. Тогда остается только один выход — заезжать задним ходом (зато выезжать вам будет легко):

- проезжаете вперед и занимаете позицию вдоль стоянки так, чтобы интервал между вашим автомобилем и стоящим был около 50 см;

- включаете правый поворот, через зеркало заднего вида вы должны увидеть, что капот вашего багажника находится на уровне капота двигателя стоящего автомобиля, за которым вы хотите поставить свой автомобиль;

- в конце остановки перемещайте колеса до упора вправо, вращая рулевое колесо вправо;

- начинайте медленно двигаться назад. Через заднее стекло смотрите на свое правое заднее крыло, чтобы оно прошло вблизи левого переднего крыла стоящего автомобиля (при первых постановах для наблюдения используйте помощников);

- когда заднее правое крыло проходит, то внимание перенесите на левое заднее крыло;

- постоянно держите в поле зрения левое переднее крыло, чтобы оно никого не задело;

- как только багажник вашего автомобиля займет свое место в промежутке между стоящими автомобилями, начинайте быстро поворачивать рулевое колесо влево до прямолинейного положения колес и смотрите через заднее стекло назад, чтобы автомобиль заехал параллельно стоящим;

- выключите двигатель и включите переднюю передачу.

Часто места стоянки делают под углом к проезжей части. Сложность парковки под углом связана с тем, что у вас мало места для маневра и ограниченная видимость. Для въезда на стоянку передом проезжаете вперед вдоль стоянки, выбираете себе место для парковки, как показано на рис. 72.

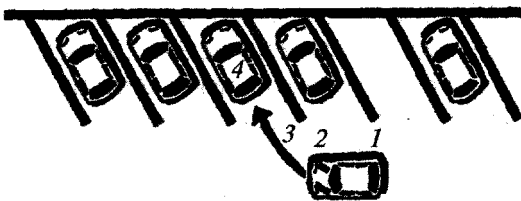


Рис. 72, Парковка автомобиля под углом

— в положении 1 включите указатель правого поворота;
— в положении 2 интервал до стоящих автомобилей должен быть не менее 1,5 м (больше, чем при движении задним ходом). Когда лобовое стекло вашего автомобиля поравняется с левым задним крылом автомобиля, за которым вы хотите парковаться, быстро поворачивайте рулевое колесо вправо;

— в положении 3 начинайте выравнивать автомобиль, вращая рулевое колесо влево;

— следите за передним левым и задним правым крыльями, чтобы не задеть стоящие рядом автомобили;

— в положении 4 ваш автомобиль должен встать параллельно стоящим автомобилям и дорожной линии разметки;

— продолжайте движение до тех пор, пока переднее правое колесо не упрется в бордюрный камень или передний бампер своей правой частью не станет над дорожной разметкой;

— выключите двигатель;

— включите заднюю передачу.

Для выезда с этой стоянки необходимо внимательно осмотреть обстановку сзади (см. рис. 72) и:

— в положении 4 включаете заднюю передачу, если она не была включена;

— включите правый поворот;

— медленно начинайте движение прямо назад;

— уступите дорогу пешеходам и другим транспортным средствам;

— в положении 3, когда задний бампер вашего автомобиля поравняется с задним бампером автомобиля, стоящего справа, притормозите и еще раз оцените обстановку на дороге сзади;

— когда заднее стекло вашего автомобиля поравнялось с бампером автомобиля, стоящего справа, или левое переднее крыло вашего автомобиля стало на уровне заднего бампера автомобиля, стоящего слева, быстро начинайте поворачивать рулевое колесо вправо;

— следите за обстановкой сзади и левыми колесами своего автомобиля;

— в положении 2 начинайте вращать рулевое колесо влево, выравнивая автомобиль;

— находясь в положении 1, выключите правый указатель поворота, остановитесь и включите первую передачу, начинайте движение вперед.

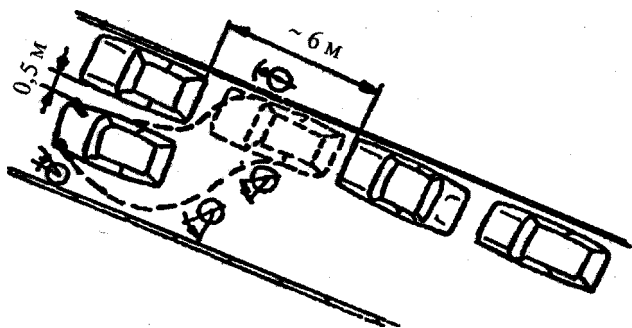


Рис. 73. Парковка автомобиля вдоль тротуара

Когда автомобиль стоит на стоянке вдоль тротуара параллельно дороге и свободное место между автомоби-

лями ограничено, заезжать на стоянку лучше также задним ходом, как показано на рис. 73, для этого:

— займите исходное положение с интервалом до стоящего автомобиля около 50 см, параллельно этому автомобилю немного впереди, так чтобы правое заднее крыло было на несколько сантиметров впереди задней части стоящего автомобиля;

— включите правый поворот и заднюю передачу;

— медленно начинайте движение назад и энергично вращайте рулевое колесо вправо до упора;

— через заднее стекло следите за правым задним крылом; когда средняя стойка вашего автомобиля поравнялась с концом заднего крыла стоящего автомобиля, рулевое колесо энергично вращайте влево до упора;

— одновременно теперь следите за передним правым крылом вашего автомобиля;

— если правое крыло поравнялось с бампером стоящего автомобиля и проходит, начинайте вращать рулевое колесо вправо;

— одновременно наблюдайте за движением назад;

— постепенно начинайте выравнивать автомобиль, вращая рулевое колесо влево;

— когда автомобиль занял прямолинейное положение параллельно тротуару, движением вперед выравнивайте дистанцию между стоящими автомобилями спереди и сзади;

— выключите двигатель и включите заднюю передачу.

Начинать выезжать из такой стоянки надо медленно, начните задним ходом и:

— через заднее стекло наблюдайте за минимальным приближением к стоящему сзади автомобилю;

— включайте переднюю передачу и левый указатель поворота;

— убедитесь в безопасности движения, уступите дорогу пешеходам и другим транспортным средствам;

— энергично вращая рулевое колесо влево, медленно выезжайте;

— наблюдайте за передним правым крылом;

— как только это крыло поравнялось с задней частью левого заднего крыла впереди стоящего автомобиля и проходит, начинайте выравнивать автомобиль, вращая рулевое колесо вправо;

— наблюдайте за обстановкой на дороге и за задним крылом своего автомобиля;

— как только заднее крыло вашего автомобиля поравнялось с задним крылом стоящего автомобиля, энергично вращайте рулевое колесо вправо, выравнивая автомобиль параллельно стоящим автомобилям.

Если не получается с первого раза постановка, надо все повторить заново, только из исходного положения; после постановки не старайтесь близко прижиматься к бордюру, это сильно затруднит выезд; при первых тренировках и постановках прибегайте к помощи других лиц.

При парковке на уклонах надо предпринимать меры, препятствующие скатыванию автомобиля.

При остановке автомобиля на спуске или подъеме дороги, имеющей бордюрный камень, надо направлять передние колеса автомобиля вправо, так чтобы правое переднее колесо упиралось в бордюр, как показано на рис. 74, а, б.

При остановке автомобиля на спуске или подъеме дороги, имеющей обочину на одном уровне с проезжей частью, надо направить передние колеса вправо. Если автомобиль начнет катиться, то съедет на обочину или в кювет, но не на проезжую часть, как показано на рис. 74, в, г.

Во всех четырех случаях после остановки обязательно надо включить передачу и стояночный тормоз.

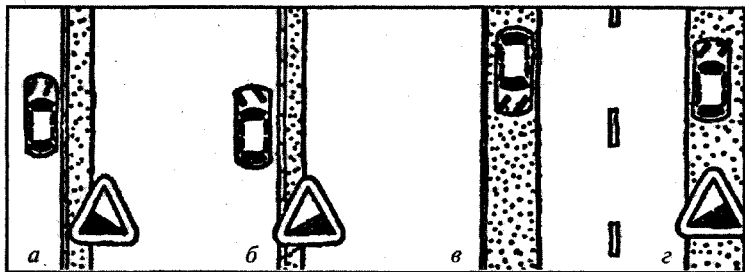


Рис. 74. Парковка на дороге, имеющей бордюрный камень:
а — спуск; *б* — подъем на дороге, не имеющей бордюрного камня;
в — спуск; *г* — подъем

Парковка автомобилей на спусках и подъемах сложнее, труднее и требует больше места, чем на ровном участке; при наличии тротуара останавливайте автомобиль по возможности ближе к нему; при наличии обочины — как можно правее на обочине.

6.7. Объезд препятствия и встречный разъезд

После проезда перекрестка вы продолжаете движение, на вашем пути могут появиться различные препятствия, и вы должны их объехать. Вам надо научиться это делать. Объезд препятствия — это проезд мимо какого-либо объекта или пешехода. Объектами объезда могут быть стоящие транспортные средства, выбоины на дорогах, вырытые или образовавшиеся ямы, кучи строительного материала и их ограждения и многое другое.

При объезде стоящего автомобиля в первую очередь вы должны убедиться, будет ли он стоять или может начать движение и приблизиться к вам. Далее вы должны определить, не скрывается ли за ним другой участник

движения: пешеход, велосипедист и т. д. — тот, кто может неожиданно появиться перед вами из-за стоящего автомобиля. В зависимости от этих двух обстоятельств вы должны сохранять меньший или больший интервал — расстояние до стоящего автомобиля. Расстояние должно обеспечивать безопасность и быть таким, чтобы не произошло столкновение при неожиданном для вас открытии дверец этого автомобиля. Неприятность не угрожает вам, если в кабине нет людей. Если перед вами остановился автомобиль, вы можете с полной уверенностью предположить, что водитель откроет дверцу. Он забыл или не знает, что прежде чем открыть дверь, необходимо убедиться, что это не опасно и не создает помех для других участников движения.

Следует также учитывать появление из-за стоящего автомобиля пешехода или, что еще хуже для вас, он появится из-за промежутка между двумя стоящими автомобилями, которые вы должны объехать. Вы всегда должны быть готовы подать предупредительный сигнал миганием света, чтобы на вас обратили внимание, а если ситуация будет усугубляться, то быть готовым подать звуковой сигнал и даже остановиться.

В отношении объезда пешеходов вы должны придерживаться правила, что лучше объезжать их сзади, а не проезжать перед ними. Это показано на рис. 75.

Это обусловлено тем, что при объезде пешехода сзади он будет отдаляться от траектории движения вашего автомобиля. При объезде же его спереди он приближается к вашей траектории и может возникнуть опасность, что ему захочется ускорить шаг или даже перебежать дорогу перед вами, что может привести к наезду на него!

Не пугайте пешеходов звуковым сигналом — это может усугубить обстановку на дороге. Постарайтесь войти с ним в зрительный контакт. Поэтому снижайте скорость

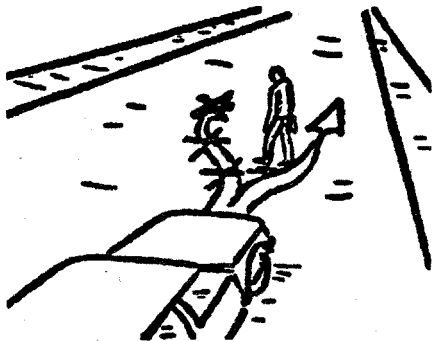


Рис. 75. Обезд пешехода

и как можно дальше от него постарайтесь совершить этот маневр. Особенно трудно предсказуемо поведение пожилых пешеходов, пьяных и детей. По отношению к ним проявляйте особую осторожность. Если на проезжую часть выкатился мяч, ждите появления ребенка на проезжей части. Если ребенок стоит на обочине или тротуаре, он может в любой момент начать перебежать дорогу, не обращая внимания на ваш автомобиль.

Чем больше признаков, характеризующих объект объезда, вы сможете обнаружить и проанализировать, тем безопаснее будет ваш маневр.

Постоянно с помощью несложных упражнений прямо в пути вырабатывайте в себе навыки, которые могут вам пригодиться при безопасном объезде. Предлагаются следующие упражнения:

— двигаясь по дороге, вы увидели впереди стоящий автомобиль. Определите на глаз, сколько до него метров, затем проверьте свою оценку по счетчику;

— приближаясь к стоящему транспортному средству, посмотрите, есть ли в нем водитель и пассажиры, продумайте свои действия при наличии людей и их отсутствии;

— приближаясь к стоящему транспортному средству, особенно крупногабаритному, учитесь держать под контролем передний свес транспортного средства. Если под ним показались ноги, то приготовьтесь дать звуковой сигнал, применить экстренное торможение или совершить объезд. Если ног не видно, можно смелее объезжать стоящее транспортное средство.

Если перед вашим автомобилем неожиданно посередине проезжей части остановилось другое транспортное средство, вы не задумываясь должны остановить свой автомобиль. Для этого вы должны тренироваться в определении на транспортном средстве стоп-сигналов. К сожалению, они размещаются на всех транспортных средствах в разных местах, не дублируются, имеют малые размеры, загрязнены, некоторые водители их затемняют, что снижает безопасность на дорогах. При загорании стопов на идущем впереди транспортном средстве — сигнал вам: надо тормозить. Объезжать остановившееся транспортное средство с ходу ни в коем случае нельзя, перед ним могут быть пешеходы, животные, выпавший груз из других транспортных средств, иное препятствие. Объезжать это транспортное средство можно только после того, как вы убедитесь в безопасной обстановке перед ним.

При появлении на вашем пути препятствия на узкой двухполосной дороге, прежде чем совершать объезд, вы должны подать предупредительный сигнал указателем поворота и уступить дорогу встречным транспортным средствам. Для тренировки глазомера и возможности объезда на пути препятствия, до подъезда к этому препятствию встречного транспортного средства, поможет следующее упражнение: если вам навстречу движется транспортное средство, определите заранее, в какой точке дороги произойдет ваша встреча, а затем оцените, успе-

ли ли вы объехать стоящее до этой точки транспортное средство или нет.

Правила дорожного движения определяют: когда на пути вашего автомобиля препятствие, то вы пользуетесь преимуществом в движении, и встречные транспортные средства обязаны вам уступить дорогу:

— при движении на подъем при наличии знака 1.14. «Крутой подъем» вы пользуетесь преимуществом при объезде препятствия на подъеме;

— если перед препятствием есть знак 2.7. «Преимущество перед встречным движением», вы также объезжаете это препятствие, пользуясь своим преимуществом.

Но в этих ситуациях, прежде чем начать маневр, убедитесь, что вам уступают дорогу. Потом вам будет труднее разбираться, кто имел преимущество.

Если вы двигаетесь по многополосной дороге в одном направлении и на вашем пути препятствие, вы обязаны уступить дорогу попутным транспортным средствам, на пути которых нет препятствия, как при объезде препятствия слева, так и при объезде препятствия справа.

Разъезд — это такой маневр, при котором встречные транспортные средства проезжают рядом с вашим автомобилем. Этот маневр может оказаться опасным, если он происходит на большой скорости и на узкой дороге. Поэтому данному маневру также надо учиться.

Первое, что вы должны учитывать, что ваши транспортные средства сближаются между собой со скоростью, составляющей сумму ваших скоростей. Если вы едете со скоростью 20 км/ч, а встречный автомобиль со скоростью 100 км/ч, то ваша относительная скорость будет равна 120 км/ч. Поэтому вы заблаговременно должны принять правее, увеличить интервал — расстояние между вашими транспортными средствами. Хотя вы двигаетесь медленно, вам может не хватить времени и места для

перестроения. Автомобиль не сразу вам подчинится, а вы сближаетесь со скоростью 33 м/с.

В разъезде с вами принимает участие и второй водитель, о котором вы ничего не знаете: как он поступит, какой у него опыт. Поэтому вам нужно думать за двоих.

Рассмотрим несколько вариантов разъездов.

Встречный автомобиль пошел на обгон, и вы должны вскоре с ним разъехаться. Вы прикидываете, успеет ли он после обгона съехать на свою полосу, прежде чем вы с ним поравняетесь. Если разница скоростей встречных транспортных средств невелика, обгон будет происходить на длинном отрезке дороги, а время сближения с вами будет зависеть от их скорости. И вам нужно оценить ситуацию, успеет ли обгоняющий встречный автомобиль закончить маневр до разъезда с вами. Вы должны принять решение; тормозить и увеличить тем самым время сближения или принять вправо вплоть до съезда на обочину и дать возможность закончить обгон. Некоторые водители неправильно рассуждают: он пошел на обгон и не учел приближение встречного автомобиля, пусть из ситуации выбирается сам. Это ошибочное мнение. В статистике и часто в литературе вы найдете примеры, когда водитель держал свою полосу и не давал разъехаться, это приводило к тяжелым дорожно-транспортным происшествиям.

Водитель, производящий неправильный обгон, уже совершил ошибку, он не в состоянии ее исправить, притормозить и отойти за обгоняемый автомобиль или продолжить обгон и занять место впереди обгоняемого. Предотвратить аварию можете только вы рассмотренным ранее способом.

При встречном разъезде на щебеночной дороге старайтесь увеличить максимальный интервал и снизить скорость: до 90 % разбитых ветровых стекол и фар раз-

бито камнем, вылетевшим из-под колес встречного автомобиля. При движении, особенно по свеженасыпанному щебню, посчитайте, сколько кучек рассыпанного стекла на дороге. Это все неправильный разъезд или лихой обгон попутного транспортного средства. При повреждении ветрового стекла немедленно остановитесь и включите аварийную сигнализацию. После остановки оцените ситуацию и, если видимость дороги через стекло плохая, удалите стекло. Начинать удалять стекло необходимо с резинового уплотнителя, затем с использованием перчаток или материала снимаете стекло из рамки. Дальнейшее движение к месту стоянки осуществляется на малой скорости и с включенной аварийной сигнализацией.

Встречный разъезд с гужевыми повозками и велосипедистами также должен осуществляться очень осторожно с увеличенным интервалом, так как данные транспортные средства внезапно могут оказаться на вашей полосе.

При разъезде с автопоездами интервал надо увеличивать, так как рысканье прицепа приводит к увеличению занимаемой им полосы движения. Особенно внимательным надо быть при разъезде на повороте дороги, когда встречный автопоезд делает левый поворот, а на прицеп действуют центростремительные силы, направленные к центру поворота, при этом габаритный коридор автопоезда значительно увеличивается.

При правом повороте водитель тягача автопоезда смещает автопоезд к осевой, чтобы прицеп не схватил обочину и автопоезд не сложился.

Поэтому на поворотах при разъезде с автопоездами надо прижиматься как можно правее, притормаживать и при необходимости останавливаться. Особенно опасен разъезд с автопоездом на поворотах, покрытых гравием. Тягач не дает прицепу сместиться далеко и тянет его юзом за собой, так как колеса у него повернуты внутрь пово-

рота. И в это время гравий веером вылетает из-под колес прицепа и повреждает ваш автомобиль.

Интервал между разъезжающимися транспортными средствами зависит от скорости. Чем больше скорость, тем больше интервал, он колеблется в пределах от 1 до 2 м.

6.8. Движение в транспортном потоке. Заторы

Главная сложность дорог с интенсивным движением состоит в том, что транспортные средства расположены на дороге близко друг к другу, поэтому их взаимное влияние становится значительным. При движении в плотном транспортном потоке у водителя ограничены возможности в выборе скорости движения, полосы, интенсивности разгона и торможения и многое другое. В таких условиях вы должны придерживаться скорости транспортного потока. Попытки уйти с опережением приведут только к повышенной опасности, увеличению расхода топлива, утомлению и к эмоциональному возбуждению. Если же вы будете двигаться со скоростью меньшей, чем движется транспортный поток, то другие транспортные средства будут обгонять вас, а сделать это в плотном транспортном потоке — очень сложная задача, она также приводит к повышенной опасности. В плотном транспортном потоке каждый маневр осложняется.

Выезд из интенсивного транспортного потока также представляет собой определенную сложность и об этом нужно знать. Безопасность выезда из транспортного потока зависит от вашего умения не создавать помехи для транспорта, продолжающего двигаться по дороге.

Перед выездом из потока подайте соответствующий сигнал указателем поворота, левой ногой слегка нажмите на педаль тормоза, не сбавляя скорости, иначе может произойти попутное столкновение. Убедитесь, что ваше намерение выехать из потока другие участники движения поняли. Если вам уступают дорогу и есть место куда выехать, начните выезд.

После продолжительного движения с большой скоростью вам может показаться, что вы снизили скорость перед выездом из потока значительно больше, чем это есть на самом деле, т. е. вам кажется, что вы снизили скорость до 20 км/ч, а на самом деле скорость 40 км/ч, если вы до этого ехали со скоростью 80 км/ч. Поэтому проверьте свою скорость перед выездом по спидометру.

В крупных городах на многих участках дорог образуются заторы, в результате которых в одном месте собираются иногда сотни автомобилей. Эти заторы особенно ощутимы в часы «пик». Как водитель должен вести себя при таком заторе?

Во-первых, следует избегать заторов, выбирая в часы интенсивного движения такой путь, по которому можно двигаться, минуя неудобные перекрестки и переполненные магистрали. Во-вторых, если водитель все-таки попал в затор, он должен послушно двигаться вместе с другими и терпеливо ждать, когда откроется проезд. Разумеется, при этом нельзя никого обгонять и вклиниваться в наиболее узкие места, как это делают многие водители. Это из-за таких «горе» водителей и создаются подобные заторы.

Но бывают и заторы другого характера, вызванные каким-либо столкновением или аварией. При таких заторах следует поступать иначе. Увидев затор, водитель не должен подъезжать к нему ближе, а остановиться и проверить ситуацию, пройдя к месту происшествия пешком.

Если предполагается долгое ожидание, нужно отодвинуться назад, используя свободное место, и объехать затор по близлежащим улицам. Здесь водителю помогут осторожность, предусмотрительность и сообразительность.

Помните. Если вы пытаетесь объехать затор по встречной полосе, то создаете проблемы себе, другим водителям и всем увеличиваете время простоя в заторе.

6.9. Проезд остановок общественного транспорта

На вашем пути остановки общественного транспорта. Проезд их и взаимодействие с водителями трамваев, троллейбусов и автобусов крайне опасны, и требуются определенные знания, чтобы безопасно с ними разъехаться.

Правила дорожного движения разрешают движение по трамвайным путям только попутного направления, если они слева от вас на одном уровне с дорогой, в следующих случаях:

- при интенсивном движении, когда все полосы заняты;
- для поворота налево и разворота при отсутствии знаков 5.8.1 и 5.8.2. «Направления движения по полосам», определяющих количество полос;
- для обгона или объезда;
- когда габариты вашего транспортного средства не позволяют ехать не по трамвайным путям.

При движении по проезжей части, имеющей трамвайные пути, вы должны избегать ситуаций, при которых вы можете оказаться на трамвайных путях. Вам трудно бу-

дет потом съехать с них, так как коэффициент сцепления с дорогой, особенно в плохую погоду, намного меньше. А главное, торможение трамвая требует в 3 раза больше остановочного пути при той же скорости, а маневра у него совсем нет. Не следует двигаться слишком близко к трамваю на поворотах, так как передняя и задняя части двухосных трамваев значительно выходят за радиус поворота. Такая же опасность при движении рядом с сочлененными автобусами, задняя ось которых имеет управляемые колеса, что способствует выезду задней части кузова к внешней стороне окружности поворота.

Проезд через места трамвайных остановок, если трамвайные пути проходят посередине проезжей части, требует от вас особой осторожности. Вы обязаны уступить дорогу пешеходам, идущим от тротуара к остановившемуся трамваю и от него. При этом вы должны быть готовы к немедленной остановке автомобиля, если какой-либо запоздавший пешеход будет бежать к трамваю или засидевшийся пассажир может выйти из него, а также избежать наезда на пешехода, который может выбежать из-за стоящего трамвая с противоположной стороны дороги.

Если на остановке трамвая есть островок безопасности для пассажиров, то вы должны проехать рядом с этой остановкой на малой скорости, соблюдая особую осторожность. Такие меры предосторожности необходимо принимать при проезде остановок трамвая, так как пешеходы могут выйти на проезжую часть, когда трамвай только приближается к остановке, хотя Правила дорожного движения разрешают пешеходам выходить только к остановившемуся трамваю.

Особенно осторожно вам надо объезжать автобусы и троллейбусы, стоящие на остановке, несмотря на то, что пассажиры выходят из них только на тротуар. Здесь, хотя

это и не разрешено правилами, пассажиры автобусов или троллейбусов часто выходят или выбегают на дорогу перед ними. Опасность эта возрастает в момент трогания этих транспортных средств с остановок. Пассажиры, которые еще находятся перед ними, резко ускоряют шаги и выбегают на проезжую часть, не обращая внимания на автомобили, объезжающие автобус или троллейбус. Вы должны быть готовы к такой ситуации и, проезжая эти остановки, следует:

- сосредоточить внимание на окружающей обстановке;
- снизить скорость;
- при появлении пешеходов из-за стоящих транспортных средств спереди и сзади подать световой сигнал;
- быть готовым к подаче звукового сигнала;
- при отсутствии пешеходов смотреть под передний бампер этого транспорта, там могут быть видны ноги людей;
- следить за пешеходами и слева от проезжей части, они могут бежать к остановке.

В населенном пункте автобусы и троллейбусы пользуются преимуществом, отходя от остановок, а водители других транспортных средств обязаны уступать им дорогу.

6.10. Возможные препятствия и опасности

Опытный водитель умеет предусматривать препятствия или опасности, угрожающие ему на улицах города. Он всегда готов к ним и поэтому у него не бывает аварий. Водители должны быть готовы к тому, что на проезжей части неожиданно может появиться неосторожный пешеход, что автомобиль, движущийся впереди него, сделает ка-

кой-то непредвиденный и недозволенный маневр, обгоняемый водителем автобус начнет поворачивать налево для объезда автомобиля, стоящего у тротуара. Могут быть и такие неожиданности: из-за стоящего на остановке трамвая выбежит пешеход; проезжающий мимо в вечернее время автомобиль внезапно включит фары и ослепит вас на несколько секунд; в темный дождливый вечер перед самым автомобилем появится неосвещенный автомобиль, велосипед или (что еще хуже) человек в нетрезвом состоянии.

Большую опасность для водителей представляют всякого рода рекламы, киоски, будки, панели с объявлениями, устанавливаемые близко к проезжей части дороги, и растущие рядом с дорогой деревья, из-за которых может неожиданно выйти или выбежать на дорогу пешеход или ребенок. Водители должны обращать особое внимание на такие препятствия и вблизи от них не ездить на большой скорости.

Необходимо помнить, что лучше 1000 раз подготовиться к возможной опасности, чем один раз, не обратив на нее внимания, попасть в аварию.



ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

7.1. Дорожно-транспортные происшествия и их причины

ДТП — событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены ТС, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб.

Все ДТП подразделяются на 9 видов:

- столкновение;
- опрокидывание;
- наезд на стоящее ТС;
- наезд на препятствие;
- наезд на пешехода;
- наезд на велосипедиста;
- наезд на гужевой транспорт;
- наезд на животных;
- прочие происшествия.

По расчетам специалистов, величина социально-экономического ущерба от ДТП в России в 2000 г. составила 191,7 млрд рублей, а потери только от гибели и ра-

нения людей составили 2,8 % валового внутреннего продукта страны. Статистические данные взяты из Государственного доклада по безопасности дорожного движения за 2000 г.

По сравнению с другими странами Россия имеет недопустимо высокие значения относительных показателей, характеризующих уровень опасности дорожного движения.

Основными причинами, которые влияют на уровень аварийности в стране, являются:

- невыполнение водителями ТС Правил дорожного движения (ежегодно совершаются три четверти всех ДТП);
- нарушение Правил пешеходами, треть ДТП происходит по их вине;
- низкая дисциплина водителей и пешеходов;
- нежелание выполнять требования Правил;
- незнание Правил.

Почти две трети всех ДТП из-за нарушений Правил совершается водителями легковых автомобилей, около 15 % — водители мототранспорта, около 10 % — грузовых автомобилей, более 2,5 % — водителями автобусов. К основным причинам ДТП также относятся:

- недостаточная квалификация водителей, их невнимательность, самонадеянность или внезапное ухудшение здоровья;
- неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств (в особенности механизмов и узлов, от которых зависит безопасность);
- плохие дорожные условия;
- неудовлетворительная организация движения;
- неправильное размещение груза в автомобиле, плохое его закрепление.

По материалам мировой статистики, распределение причин ДТП примерно следующее:

- неправильные действия человека — 60—70 %,
- неудовлетворительное состояние дороги и несоответствие дорожных условий характеру движения — 20—30 %,
- технические неисправности автомобиля — 10—15%.

Многие исследователи считают, что более 2/3 всех происшествий происходит по вине людей и только около 1/3 падает на факторы, не зависящие от их воли и деятельности.

Анализируя конкретные происшествия, можно видеть, что чаще всего они вызваны несколькими причинами. Установлено, что на каждые 100 ДТП приходится около 250 причин и сопутствующих факторов.

7.2. Действия водителя в случае ДТП

При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями п. 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь», в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном транспорте, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного

документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

— освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

— сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

7.3. правонарушений

Пункт 1.6 ПДД гласит: лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Участник дорожного движения, действующий в противоречии с Правилами или другими нормативными актами, совершает правонарушение и должен за это отвечать в соответствии с существующими законами. В зависимости от характера правонарушения различают дисциплинарные или административные проступки, гражданские правонарушения и уголовные.

Дисциплинарные проступки — это действия, нарушающие установленный порядок деятельности организации, предприятия, учреждения.

Административные проступки выражаются в нарушениях государственного или общественного порядка,

посягательстве на собственность, права и свободу граждан, виновном (умышленном или неосторожном) действии или бездействии.

Гражданские правонарушения — это действия, связанные с вредом, причиненным личности или имуществу гражданина, а также вредом, причиненным организации.

Уголовные правонарушения выражаются в посягательстве на существующий общественный строй, систему хозяйства, государственную и личную собственность, сопротивление представителям власти или общественности, действиях против общественного порядка и здоровья населения, посягательстве на жизнь граждан.

7.4. Административная ответственность

Административная ответственность за нарушение Правил дорожного движения возлагается на виновных на основании Кодекса об административных правонарушениях.

Все граждане, виновные в нарушении Правил, несут административную ответственность, если нарушения по своему характеру не влекут за собой уголовной ответственности. Например, административная ответственность наступает, если нарушение Правил не вызвало человеческих жертв, травм или повреждений транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества с нанесением существенного материального ущерба.

Мерами административной ответственности за нарушение ПДД являются взыскания, которые могут быть в виде предупреждения, штрафа или лишения права управ-

лять транспортным средством. Предупреждение выно-
сится в письменной форме.

Штраф налагается на участников движения и долж-
ностных лиц в сумме, зависящей от характера правона-
рушения.

Лишение права управления транспортным средством
применяется за грубые или систематические нарушения
правил пользования транспортным средством на срок,
зависящий от обстоятельств правонарушения.

О совершении нарушений ПДД работник милиции
составляет протокол, разъясняя нарушителю его права и
обязанности. Протокол подписывают лицо, его составив-
шее, и нарушитель. При наличии свидетелей и потерпев-
ших протокол может быть подписан также и ими. Если
нарушение совершено несколькими лицами, то протокол
составляется на каждого нарушителя. Если нарушитель
не согласен с обвинением, он может свое мнение изло-
жить в протоколе, но подписывать протокол он обязан.

***Извлечения из Кодекса РФ об
административных правонарушениях
от 30.12.01 №195-ФЗ***

**Ответственность за загрязнение окружающей среды
либо превышение нормативов уровня шума**

Статья 8.22. Выпуск в эксплуатацию механических
транспортных средств с превышением нормативов
содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нор-
мативов уровня шума влечет наложение административ-
ного штрафа на должностных лиц в размере от пяти до
десяти минимальных размеров оплаты труда.

Статья 8.23. Эксплуатация механических транспорт-
ных средств с превышением нормативов содержания заг-

рязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума влечет наложение административного штрафа в размере от одного до трех минимальных размеров оплаты труда.

Ответственность за нарушение правил перевозки тяжеловесных грузов

Статья 11.25. Нарушение правил перевозки автомобильным транспортом тяжеловесных грузов.

1. Осуществление без специального разрешения международной автомобильной перевозки с превышением максимального веса или нагрузки на ось, установленных для автомобильных дорог нормативными правовыми актами Российской Федерации, до 15 процентов, а равно отклонение от указанного в разрешении маршрута такой перевозки влечет наложение административного штрафа на водителя в размере от пяти до десяти минимальных размеров оплаты труда.

2. Те же действия с превышением максимального веса или нагрузки на ось свыше 15 процентов влекут наложение административного штрафа на водителя в размере от десяти до пятнадцати минимальных размеров оплаты труда.

Ответственность за неповиновение должностному лицу

Статья 19.3. Неповиновение законному распоряжению сотрудника милиции, военнослужащего либо сотрудника органов уголовно-исполнительной системы

1 Неповиновение законному распоряжению или требованию сотрудника милиции, военнослужащего либо сотрудника органов уголовно-исполнительной системы в связи с исполнением ими обязанностей по ох-

Некоторые штрафы и другое наказание, налагаемые по КоАП с 1 июля 2002 г.

№	Виды нарушений	Меры наказания	Примечание (по КоАП РФ)
1	Управление незарегистрированным транспортным средством или не прошедшим ТО	Предупреждение или штраф 0,5 МРОТ (ст. 12.1)	Снятие номеров при отсутствии ТО
2	Управление ТС без регистрационных знаков	Штраф 0,5 МРОТ (ст. 12.2 ч. 2)	
3	Управление ТС с подложными знаками	Штраф 5-10 МРОТ (ст. 12.2 ч. 3)	
4	Управление ТС, имеющим неисправности, по которым запрещена эксплуатация	Предупреждение или штраф 0,5 МРОТ (ст. 12.5 ч. 1)	
5	Установка заведомо подложных рег. знаков	Штраф 5-10 МРОТ (ст. 12.2 ч. 3)	
6	Нарушение правил регистрации ТС	Предупреждение или штраф 0,5 МРОТ (ст. 19.22)	
7	Управление ТС при отсутствии документов, предусмотренных ПДД	Предупреждение или штраф 0,5 МРОТ (ст. 12.5 ч. 1)	Отстранение от управления, задержание ТС
8	Управление ТС с неисправностями тормозной системы, рулевого управления или тягово-сцепного устройства (в составе автопоезда)	Штраф 3-5 МРОТ (ст. 12.5 ч. 2)	Отстранение от управления, снятие номеров, задержание ТС
9	Передача управления ТС лицу, не имеющему документов на право управления	Предупреждение или штраф 0,5 МРОТ (ст. 12.5 ч. 1)	
10	Установка на ТС устройств для подачи спецсигналов (кроме сигнализации), а равно использование их и цветографических схем спецавтомобилей	Для граждан: штраф 1-3 МРОТ с конфискацией устройств или без; для должностных лиц: штраф 3-5 МРОТ с конфискацией или без	

№	Виды нарушений	Меры наказания	Примечание (по КоАП РФ)
11	Управление ТС водителем, не имеющим прав управления	Штраф 3-5 МРОТ (ст. 12.7 ч. 1)	Отстранение от управления, задержание ТС
12	Управление ТС водителями, лишенными права управления	Штраф 5-8 МРОТ (ст. 12.7 ч. 2)	Отстранение от управления, задержание ТС
13	Передача управления ТС лицу, заведомо не имеющему права управления или лишенному такого права	Штраф 3-8 МРОТ (ст. 12.7 ч. 3)	
14	Управление ТС в состоянии опьянения	Штраф 10-20 МРОТ или лишение прав на 12 мес. (ст. 12.8 ч.1)	Отстранение от управления, направление на освидетельствование, задержание ТС, изъятие «прав»
15	Передача управления ТС лицу, находящемуся в состоянии опьянения	Штраф 10-20 МРОТ или лишение прав на 12 мес. (ст. 12.8 ч. 2)	Отстранение от управления, направление на освидетельствование, задержание ТС, изъятие «прав»
16	Превышение скорости на 10—20 км/ч	Предупреждение или штраф 0,5 МРОТ (ст.12.9 ч. 1)	
17	Превышение скорости на 20—40 км/ч	Предупреждение или штраф 1 МРОТ (ст. 12.8 ч. 2)	
18	Превышение скорости на 40—60км/ч	Предупреждение или штраф 1-3 МРОТ (ст. 12.9 ч.3)	
19	Превышение скорости более чем на 60 км/ч	Штраф 3—5 МРОТ или лишение прав на 2—4 мес. (ст. 12.9 ч. 4)	Изъятие «прав»
20	Пересечение железнодорожного пути вне переезда	Штраф 5 МРОТ или лишение прав на 3— 6 мес. (ст. 12.10 ч. 1)	Изъятие «прав»

№	Виды нарушений	Меры наказания	Примечание (по КоАП РФ)
21	Выезд на переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме, запрещающем сигнале светофора или дежурного, остановка или стоянка на переезде	Штраф 5 МРОТ или лишение прав на 3— 6мес. (ст. 12.10ч. 1)	Изъятие «прав»
22	Выезд на перекресток или на пересечения проезжих частей при образовании затора, вынудившего остановиться и создать помехи «поперечным» ТС	Предупреждение или штраф 0,5 МРОТ (ст. 12.13 ч Л)	
23	Непредоставление преимущества на перекрестках	Штраф 1-2 МРОТ (ст. 12. 13 ч. 2)	
24	Невыполнение требования «Уступить дорогу», кроме спецавтотранспорта	Предупреждение или штраф 1 МРОТ (ст. 12.14ч. 3)	
25	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	Штраф 2 МРОТ(ст. 12.15ч. 2)	
26	Нарушение правил обгона	Штраф 2 МРОТ(ст. 12.15 ч. 2)	
27	Выезд на встречную сторону, если запрещено	Штраф 3—5 МРОТ или лишение прав на 2—4 мес. (ст. 12.15 ч. 3)	Изъятие «прав»
28	Непредоставление преимущества спецтранспорту с включенными спецсигналами и маршрутному ТС	Предупреждение или штраф 1-3 МРОТ (ст. 12.17 ч. 1)	
29	Непредоставление преимущества спецтранспорту с включенными спецсигналами и со спецокраской	Штраф 3—5 МРОТ или лишение прав на 1 —3 мес. (ст. 12.17 ч. 2)	Изъятие «прав»

№	Виды нарушений	Меры наказания	Примечание (по КоАП РФ)
30	Непредоставление преимущества пешеходам	Предупреждение или штраф ШРОТ (ст. 12.18)	
31	Нарушение правил остановки и стоянки на тротуаре, если созданы помехи пешеходам	Предупреждение или штраф 1-2 МРОТ (ст. 12.19 ч. 3)	
32	Нарушение правил остановки и стоянки на проезжей части, повлекшее создание помех другим ТС, а также остановка в тоннеле	Предупреждение или штраф 1-3 МРОТ(ст. 12.19 ч.4)	Задержание ТС (при нарушении правил стоянки и остановки, правил пользования парковками. Запрещены блокировка, удержание ТС, знаков и применение иных мер, не предусмотренных Кодексом)
33	Непредоставление ТС сотрудникам милиции и иным лицам, которые имеют на это право	Штраф 1-2 МРОТ (ст. 12.25ч. 1)	
34	Невыполнение требования об остановке	Штраф 2-5 МРОТ (ст. 12.25 ч. 2)	
35	Невыполнение требования о прохождении освидетельствования	Штраф 10-20 МРОТ или лишение прав на 1 год (ст. 12.26)	Задержание ТС, изъятие «прав»
36	Невыполнение обязанностей, связанных с ДТП	Штраф 1-2 МРОТ (ст. 12.27ч. 1)	
37	Оставление места ДТП с нарушением ПДД	Штраф 10-15 МРОТ или лишение прав на 6—12 мес., или арест до 15 сут. (ст. 12.27 ч. 2)	Изъятие «прав»

№	Виды нарушений	Меры наказания	Примечание (по КоАП РФ)
38	Нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помехи дорожном движении, запрещений или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог при угрозе безопасности дорожного движения	Для должностных лиц: штраф 20—30 МРОТ; для юридических лиц: штраф 200-300 МРОТ (ст. 12.34)	
39	Применение к владельцам или водителям ТС мер, не предусмотренных федеральными законами, направленных на ограничение прав на управление, пользование или эксплуатацию ТС	Для граждан: штраф 2—5 МРОТ; для должностных лиц: штраф 10-20 МРОТ (ст. 12.35)	

№	Виды нарушений	Меры наказания	Примечание (по КоАП РФ)
40	Блокировка колес, эвакуация транспортных средств, прицепов и тентов к ним, снятие номерных знаков, принудительное направление на сдачу экзаменов по теории и практике вождения лиц, получивших в установленном порядке водительские удостоверения, а также применение к собственникам транспортных средств, водителям и другим участникам дорожного движения любых иных мер административного принуждения за исключением прямо предусмотренных настоящим Кодексом	Для граждан: штраф 5— 10 МРОТ; для должностных лиц: штраф 15—20 МРОТ с конфискацией орудий совершения и предметов административного правонарушения (ст. 12,36)	
41	Пересечение сплошной линии, разделяющей встречные транспортные потоки	Предупреждение или штраф 1 МРОТ (ст. 12.16)	

ране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности, а равно воспрепятствование исполнению ими служебных обязанностей влечет наложение административного штрафа в размере от пяти до десяти минимальных размеров оплаты труда или административный арест на срок до пятнадцати суток.

7.5. Уголовная ответственность

Уголовное наказание отличается от административного и общественного воздействием строгостью мер государственного принуждения. Оно назначается только по приговору суда от имени государства.

К смягчающим обстоятельствам относятся: чистосердечное раскаяние, совершение преступления в состоянии сильного душевного волнения, принятие виновным мер по предотвращению вредных последствий преступления.

Отягчающими ответственность обстоятельствами считаются низменные побуждения преступления, особая жестокость, состояние опьянения, а также то обстоятельство, что лицо уже ранее совершало какое-либо преступление.

Уголовным законодательством предусмотрены следующие виды наказаний: исправительные работы без лишения свободы, ссылка, лишение свободы, конфискация имущества, общественное порицание, штраф, лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Суд может назначить наказание условно. При этом устанавливается испытательный срок для исправления.

Преступления на автомобильном транспорте происходят чаще всего в результате нарушения ПДД и эксплуа-

тации ТС, что приводит к ДТП. В зависимости от степени вины, лицо может быть привлечено к уголовной ответственности.

Ответственность за нарушение водителями Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, или смерть (ст. 264 УК РФ)

Нарушение водителями Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до трех лет или без такового.

То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до трех лет.

То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, наказывается лишением свободы на срок от четырех до десяти лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до трех лет.

7.6. Гражданская ответственность

Гражданская ответственность устанавливает право граждан на возмещение им материального ущерба за причинение вреда противоправными действиями других граждан или предприятий (учреждений, организаций).

Противоправным является действие, противоречащее закону или нормативному акту и нарушающее гражданские права других лиц.

Под виной понимается отношение лица к совершенному им противоправному действию. Сознательное нарушение Правил дорожного движения или легкомысленное отношение к их требованиям, повлекшее ДТП, делает нарушителя виновным.

Причинная связь между правонарушением и ущербом имеется в тех случаях, водитель в состоянии предвидеть последствия своих действий, чтобы не затрагивать законных прав и интересов других лиц. Например, управляя автомобилем в полном транспортном потоке, водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая исключила бы столкновение с ним. Если же столкновение произойдет из-за несоблюдения дистанции, вина водителя и наличие причинной связи между противоправными действиями и вредом очевидны. Ущерб, нанесенный в результате ДТП предприятию или частному лицу, подлежит возмещению.

Владелец транспортного средства может быть освобожден от ответственности, если докажет, что ДТП произошло вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Чаще всего в качестве непреодолимой силы выступают резкий порыв ветра, наводнение, землетрясение, но могут выступать и другие объективные факторы. Вопрос о том, является ли данный фактор непреодолимой силой, разрешается в каждом конкретном случае.

Гражданская ответственность в РФ регламентируется гражданским кодексом (ГК), принятым в 1964 г. с последующим изменением и дополнением. Например, ст. 458 ГК позволяет суду дифференцированно устанавливать

меру гражданской ответственности, если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда.

Вред означает нарушение охраняемого правом блага, повлекшее его умаление. Под вредом, причиненным личности, понимают умаление имущественных благ, в том числе и заработной платы, вызванное причинением увечий или иным повреждением здоровья гражданина: предусматривается покрытие виновным материального ущерба и расходов на восстановление здоровья или расходов на похороны.

Литература

Бонн А. Мастерство управления автомобилем. — М.: Транспорт, 1985.

Вас остановил инспектор. Все о ГИБДД. — М.: Мартин, 2000.

Иларионов В. А., Кошелев М. В., Мишурин В. М. Водитель и автомобиль. — М.: Транспорт, 1985.

Иларионов В. А., Куперман А. И., Мишурин В. М. Правила дорожного движения и основы безопасного управления автомобилем. — М.: Транспорт, 1995.

Клочанов Н, И. Подготовка к экзаменам в ГАИ. — Ростов н/Д: Феникс, 2002.

Рыхшер В. Советы опытного водителя. — М. Транспорт. 1974.

Сабодахо С. В. За рулем легкового автомобиля. — М.: Патриот, 1990.

Содержание

Вместо предисловия	3
1. Варианты подготовки кандидата в водители	7
1.1. Подготовка в специальных автошколах.....	7
1.2. Подготовка юношей и девушек в юношеских автомобильных школах	10
1.3. Самостоятельная подготовка	12
1.4. Квалификационные требования к кандидату в водители после прохождения обучения.....	14
2. Подготовка автомобиля к движению	17
2.1. Общее ознакомление с автомобилем.....	17
2.2. Дооборудовать новый автомобиль, чтобы он стал верным, надежным и красивым «другом» ..19	
2.2.1. Подтягивание болтов и гаек.....	19
2.2.2. Охранная сигнализация, чтобы спокойно спать.....	21
2.2.3. Защищаем кузов и крылья.....	25
2.2.4. Стекла, фары и фонари.....	30
2.3. Полезные вещи для вашего «друга».....	36
2.3.1. Магнитола повысит комфорт.....	36
2.3.2. Кондиционер обеспечит микроклимат в салоне.....	37
2.3.3. Холодильник сделает приятным путешествие.....	37
2.3.4. Антирадар экономит расходы на поездку.....	38
2.3.5. Компрессор поможет не только накачать шину в дороге.....	40

2.3.6. <i>Багажник на крыше — для тех, кто перевозит много вещей.</i>	40
2.3.7. <i>Прицеп нужен не только туристам.</i>	41
2.3.8. <i>Устройство, позволяющее пользоваться сотовым телефоном без помощи рук</i>	43
2.3.9. <i>Огнетушитель, медицинская аптечка и знак аварийной остановки — не только для сотрудников ГАИ.</i>	45
2.3.10. <i>Колеса с увеличенным диаметром и шириной повышают устойчивость, а легкое колесо делает плавным ход.</i>	47
2.3.11. <i>Шины для лета и зимы обеспечат безопасность в любое время года.</i>	48
2.3.12. <i>Давление в шине, отбалансированные колеса — это не только безопасность и комфорт, но и экономия бензина.</i>	54
2.3.13. <i>Буксирный трос и еще ряд необходимых вещей для надежной и комфортной эксплуатации автомобиля.</i>	56
2.4. <i>Укладка вещей в багажник.</i>	58
2.5. <i>Одежда водителя должна облегчать управление автомобилем.</i>	59
2.6. <i>Осмотр автомобиля перед выездом.</i>	60
2.7. <i>Посадка и регулировка положения сиденья водителя улучшают обзорность и снижают усталость.</i>	62
2.8. <i>Регулировка ремня безопасности, зеркала заднего вида обезопасит движение.</i>	66
2.9. <i>Пуск двигателя.</i>	71
2.10. <i>Обогрев автомобиля.</i>	76
3. Основы безопасного управления автомобилем	78
3.1. <i>Техника пользования органами управления.</i>	78

4.4.11. При экономичном управлении.....	205
4.5. Выбор скорости, дистанции и интервала.....	208
5. Водитель и дорога.....	216
5.1. Дорожные условия и их влияние на безопасное управление.....	216
5.1.1. Дефекты дорог.....	216
5.1.2. Посторонние шумы и запахи.....	218
5.1.3. Режим труда и отдыха водителей автомобилей.....	221
5.1.4. Усталость и утомление — причина многих ДТП.....	226
5.2. Наблюдение за дорогой.....	228
5.3. Прогнозирование дорожной обстановки.....	230
5.4. Взаимодействие с другими участниками дорожного движения.....	234
5.4.1. Другие водители.....	234
5.4.2. Пешеходы и дети.....	239
5.4.3. Пассажиры.....	248
5.4.4. Сотрудники Дорожно-постовой службы.....	252
5.4.5. Этика водителя.....	262
5.5. Дорожные знаки и дорожная разметка.....	263
5.6. Сигналы светофоров.....	269
5.7. Сигналы регулировщика.....	274
5.8. Железнодорожные переезды.....	277
5.9. Ремонт дороги и посторонние предметы на дороге.....	283
5.10. Управление автомобилем, когда в шине давление воздуха падает.....	286
5.11. Движение по грунтовым дорогам, песку и лужам.....	287

5.12. Колея на грунтовой дороге требует от водителя знаний и умений.....	292
5.13. Движение по горным дорогам требует осторожного управления автомобилем.....	296
6. Управление автомобилем в городе.....	302
6.1. Основные правила движения по улицам города.....	302
6.2. Начало движения.....	307
6.3. Выбор траектории движения и перестроение ..	311
6.4. Управление автомобилем на перекрестках	314
6.5. Движение по кругу.....	329
6.6. Управление автомобилем при парковке.....	332
6.7. объезд препятствия и встречный разъезд	342
6.8. Движение в транспортном потоке. Заторы	349
6.9. Проезд остановок общественного транспорта .	351
6.10. Возможные препятствия и опасности.....	353
7. Полезные сведения для водителя	355
7.1. Дорожно-транспортные происшествия и их причины.....	355
7.2. Действия водителя в случае ДТП.....	357
7.3. Виды правонарушений.....	358
7.4. Административная ответственность.....	359
7.5. Уголовная ответственность.....	368
7.6. Гражданская ответственность.....	369
Литература.....	372