



**УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
КРАЕВОГО КАЗЁННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
«УПРАВЛЕНИЕ АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПО ДЕЛАМ
ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ
И ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»
(УМЦ ККУ «УГОЧС и ПБ Алтайского края»)**

Модуль 2. Организация деятельности пожарной охраны

Раздел 2. Правовая подготовка

Тема №3. Основы безопасности дорожного движения

г. Барнаул
2023

ЛИТЕРАТУРА:

1. Денисова Ю.В. Автошкола МААШ. Психологические основы безопасного управления транспортными средствами.
2. Зеленин С.Ф. Безопасность дорожного движения в экзаменационных билетах и в жизни.
3. Якупов Р.С. Юридический справочник автовладельца.
4. Денисова Ю.В. Автошкола МААШ. Психологические основы безопасного управления транспортными средствами.
5. А.Н. Романов «Автотранспортная психология» - М.: Академия, 2002.
6. В.Н. Мишури́н, А.Н. Романов «Надёжность водителя и безопасность движения» - М.: Транспорт, 1990.
7. В.Н. Мишури́н, А.Н. Романов, Н.А. Игнатов «Психофизиологические основы труда водителей автомобилей» учебное пособие МАДИ, - М.: 1982.

ПЕРВЫЙ УЧЕБНЫЙ ВОПРОС: Основы безопасности дорожного движения. Поворот.

Траектория движения автомобиля на повороте может быть плавной или «ломаной».

Это планируется водителем заранее, в зависимости от формы угла тротуара или газона, около которого он будет поворачивать. В любом случае необходимо учитывать тот факт, что задняя часть автомобиля всегда смещается к центру поворота. Связано это с тем, что траектория движения задних колес на повороте не совпадает с траекторией движения передних колес (рис. 9). Задние колеса как бы «режут угол», стремясь догнать передние колеса по кратчайшему пути (рис. 10)

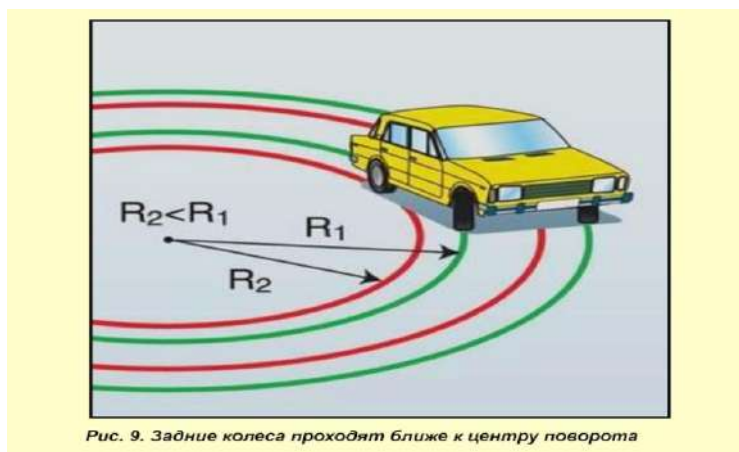


Рис. 9. Задние колеса проходят ближе к центру поворота

Классическая ошибка при повороте направо

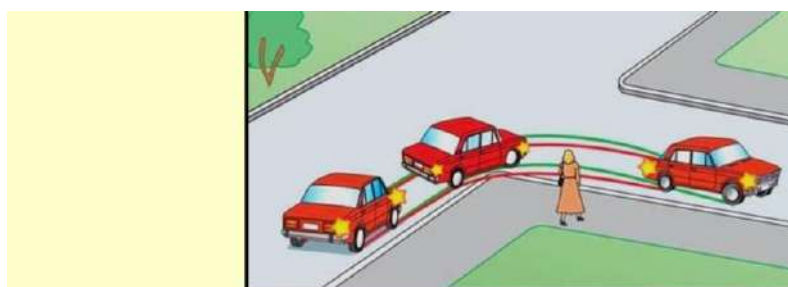


Рис. 10. Классическая ошибка при повороте направо

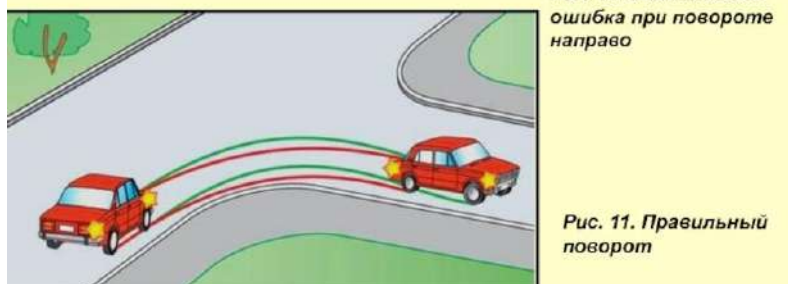
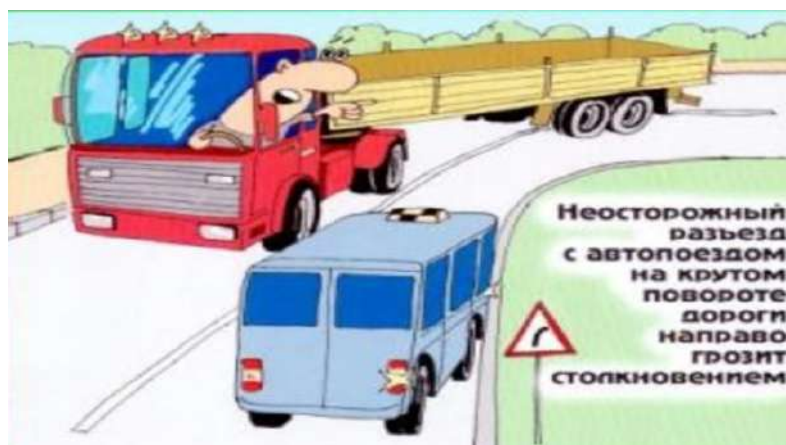


Рис. 11. Правильный поворот

Рис. 11. Правильный поворот

А если это колеса прицепа, то они смещаются к центру поворота еще больше, чем задние колеса машины



Поворот налево явно сложнее поворота направо, так как в этом случае необходимо контролировать транспорт, приближающийся к перекрестку со всех четырех сторон. Давайте сразу начнем раскладывать траекторию движения на три этапа.

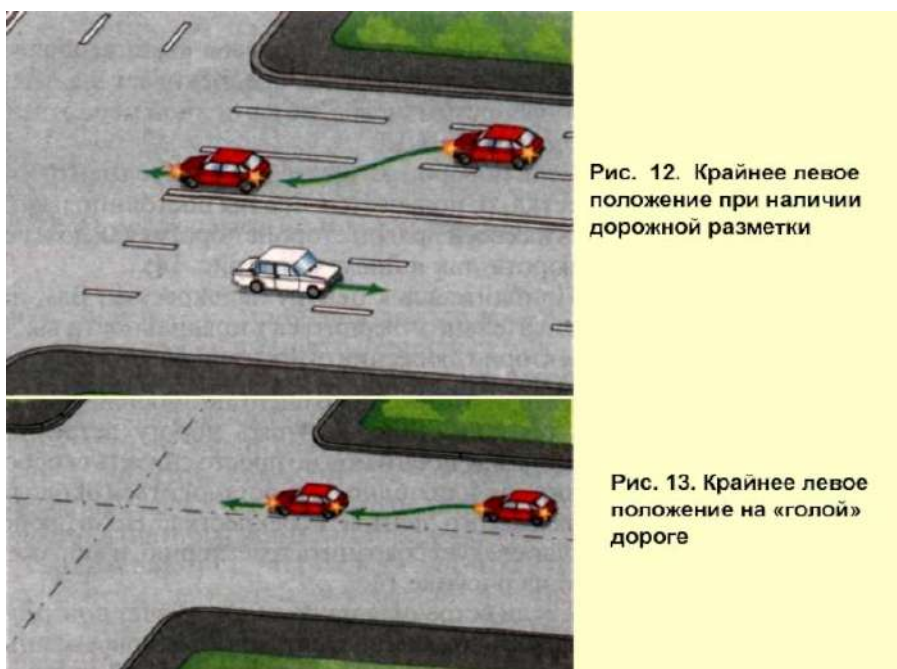
Первый этап заключается в выборе крайнего левого положения. И уже на этом этапе возникают некоторые сложности.

Когда дорога имеет разметку на полосы движения, а также линию, разделяющую встречные потоки, то достаточно лишь вплотную прижаться к «осевой» линии, и это будет крайним левым положением (рис. 12).

А если дорожной разметки нет? Например, дорогу только что покрыли свежим асфальтом и разметку нанести еще не успели. В таком случае надо «пошире открыть глаза», мысленно разделить дорогу на две равные половины и занять то положение, которое явно покажет всем остальным водителям Ваши намерения (рис. 13). Если в это время на Вашем автомобиле будут включены еще и указатели поворота налево, то всем станет понятно, что Вы собираетесь делать в дальнейшем.

Рис. 12. Крайнее левое положение при наличии дорожной разметки

Рис. 13. Крайнее левое положение на «голой» дороге



Второй этап.

Траектория поворота налево через воображаемый центр перекрестка обеспечивает не только безопасность маневра, но и в полной мере отвечает требованиям ПДД.

Если поворот осуществляется через центр перекрестка, то получается, что Вы постоянно находитесь на своей правой стороне дороги, как до начала поворота, так и после него (рис. 14).

Приближаясь к центру перекрестка, Вам надо окончательно утвердиться в правильности выбора траектории движения относительно этого центра. А зависит траектория от направления движения встречных машин!

Если встречный транспорт движется прямо или направо, то это никаким образом не влияет на траекторию движения Вашего автомобиля (рис. 15). Вы обязаны лишь уступить дорогу встречным машинам, для чего можно просто снизить скорость движения или полностью остановиться около воображаемого центра перекрестка. Но в любом случае следует сохранить траекторию, изображенную на рисунке 14.

А если встречная машина тоже хочет повернуть налево? К сожалению, ситуация с одновременным поворотом налево (и разворотом) в ПДД совсем не рассмотрена. Поэтому на дороге водители обычно руководствуются неписанным правилом: «При одновременном повороте налево - оставляй центр перекрестка между бортами машин».

На больших перекрестках обычно это правый борт (рис. 16), а на маленьких - левый.

Рис. 16. Одновременный поворот налево на больших перекрестках.

Рис. 14. Центр перекрестка, как элемент траектории поворота налево

Рис. 17. Одновременный поворот налево на маленьких перекрестках

Рис. 15. Где «уступить дорогу»?

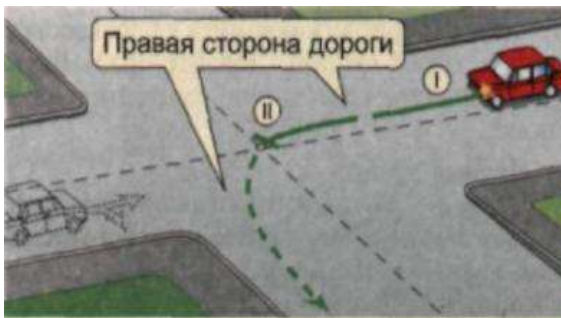


Рис. 14. Центр перекрестка, как элемент траектории поворота налево

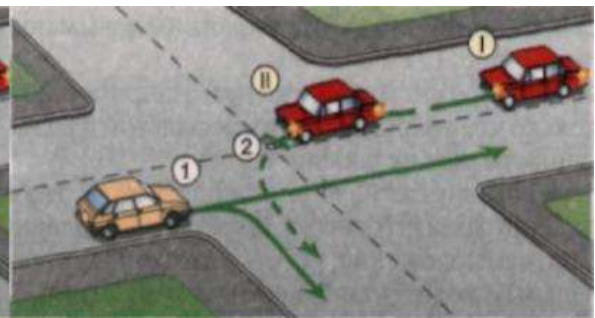


Рис. 15. Где «уступить дорогу»?

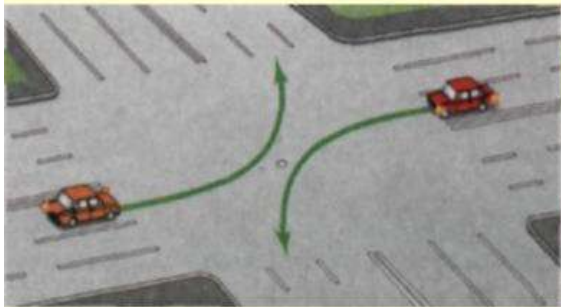


Рис. 16. Одновременный поворот налево на больших перекрестках



Рис. 17. Одновременный поворот налево на маленьких перекрестках

На рисунке 18 изображен центр большого перекрестка, на котором при одновременном повороте налево водители встречных машин немного не доезжают до центра.



На рисунке 18 изображен центр большого перекрестка, на котором при одновременном повороте налево водители встречных машин немного не доезжают до центра.

Рис. 19. Центр маленького перекрестка



Рис. 19. Центр маленького перекрестка

Третий этап.

Если дорога, на которую Вы поворачиваете, имеет в данном направлении не более двух полос, то выход из поворота заключается лишь в выборе плавной траектории движения, заканчивающейся на одной из этих полос (рис. 21).

Другое дело, если дорога имеет три и более полос движения в данном направлении. В этом случае, еще не доезжая до центра перекрестка, Вам следует заранее выбрать Вашу личную полосу и направить свой автомобиль по понятной другим водителям плавной траектории именно на эту полосу (рис. 22).

Выезд с перекрестка при повороте налево разрешен на любую полосу той дороги, на которую Вы поворачиваете, но при этом нельзя забывать, что движение по крайней левой полосе имеет ряд ограничений (см. п. 9.4 ПДД).

Рис. 21. Две полосы движения

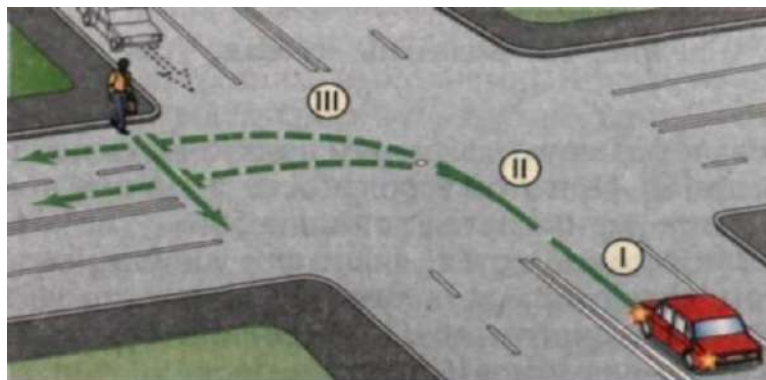


Рис. 21. Две полосы движения

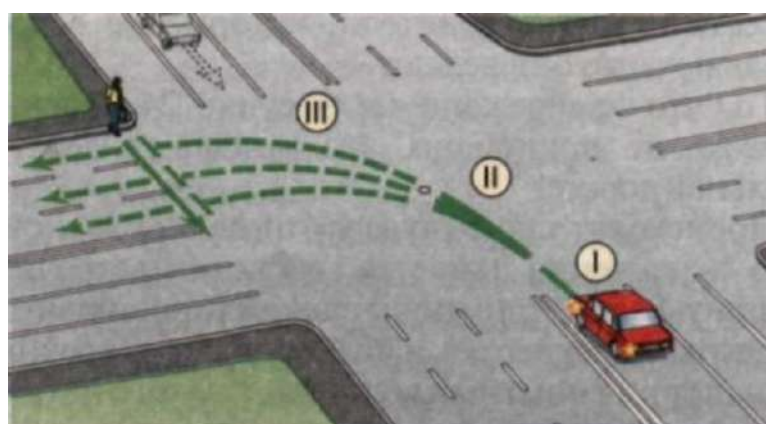


Рис. 22. Поворот налево на дорогу с тремя полосами

РАЗВОРОТ

Поворот налево можно назвать «недоделанным» разворотом. При развороте мы немного недовернули руль, и получился поворот налево.

Рис. 25. Разворот на перекрестке. Разница между поворотом налево и разворотом заключается лишь в выходе из поворота. Вместо выхода налево нам надо выйти в разворот. Следовательно, все остальное, о чем говорилось выше относительно поворота налево, в полной мере применимо и к развороту. Подготовка к развороту, собственно разворот и выход из него должны осуществляться по тем же правилам (рис. 25).

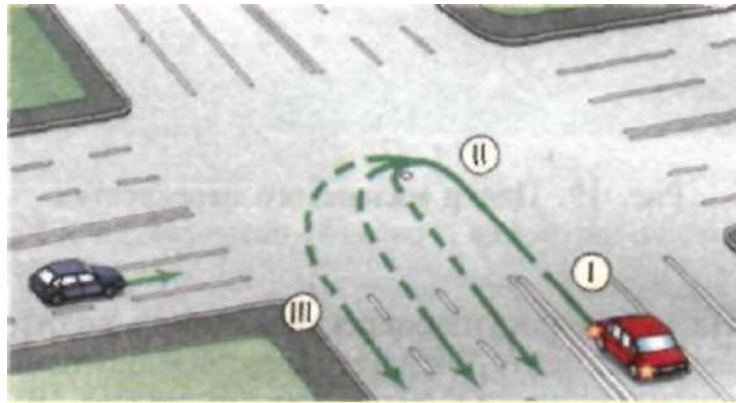


Рис. 25. Разворот на перекрестке

Рис. 26. Разворот по «неписаным» правилам на перекрестке

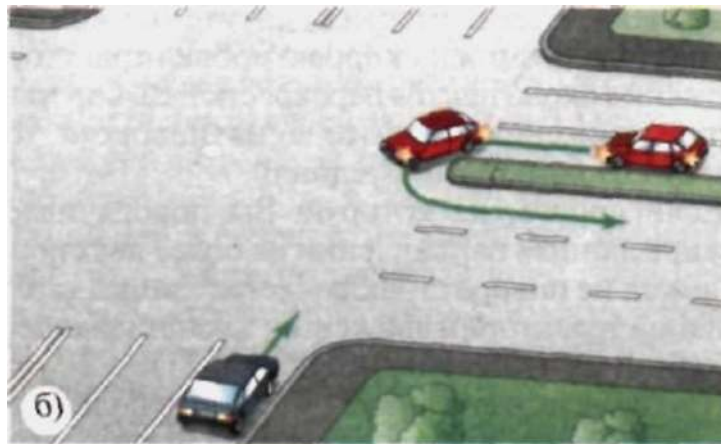


Рис. 26. Разворот по «неписаным» правилам на перекрестке

Рис. 26. Разворот по «неписаным» правилам вне перекрестка



Рис. 26. Разворот по «неписаным» правилам вне перекрестка

Рис. 29. Варианты разворота без нарушения ПДД:

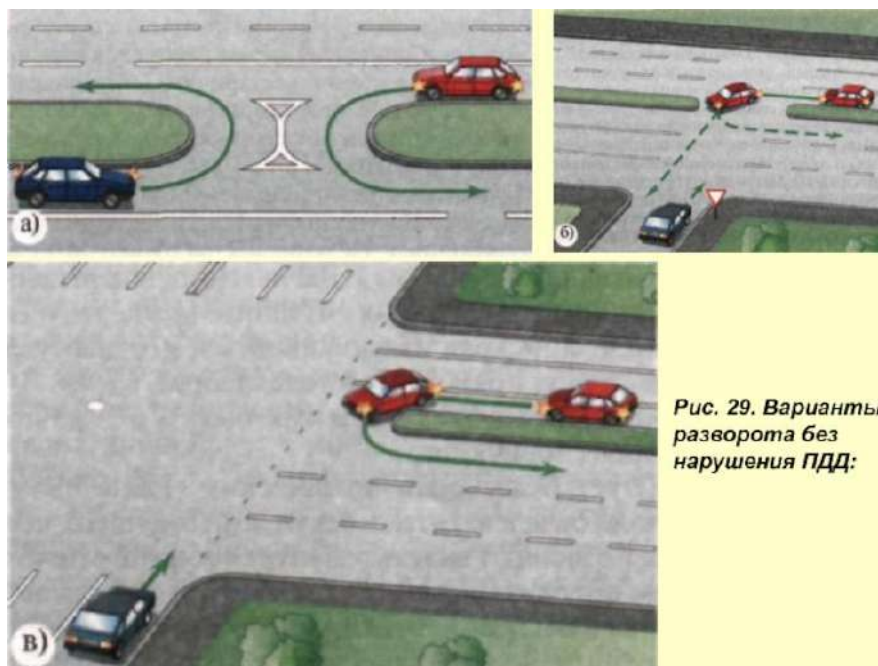


Рис. 28. Разворот по «писаным» правилам:
а) в разрыве разделительной полосы; б) на перекрестке

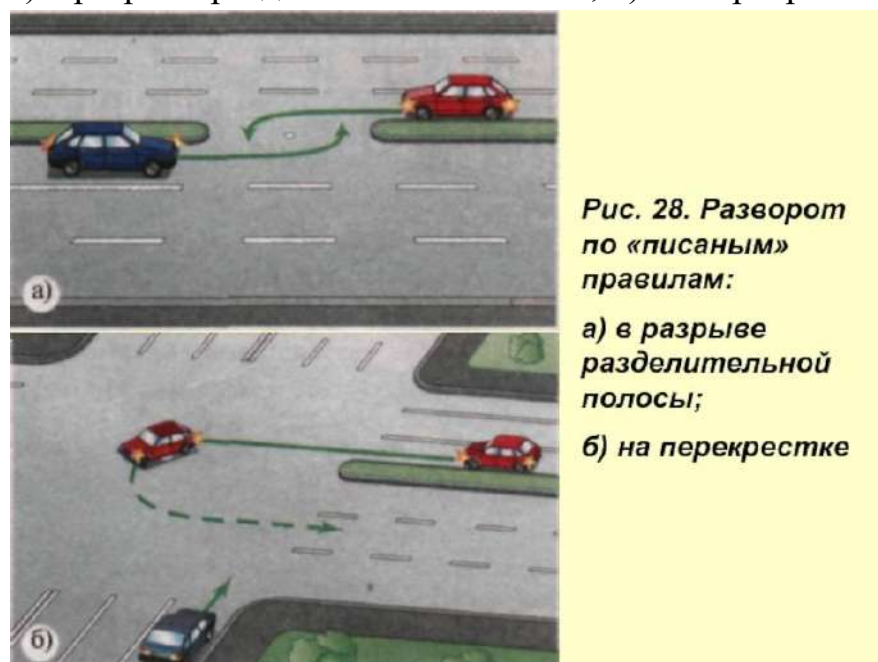


Рис. 27. Правая сторона дорог на перекрестке



Рис. 27. Правая сторона дорог на перекрестке

Искаженное восприятие скорости и расстояния.

Цвет автомобиля, оказывается, имеет большое влияние на безопасность дорожного движения. Экспериментальным путем установлено, что подавляющее большинство людей неодинаково воспринимает движущиеся предметы, окрашенные в различные тона.

Кажется, что темной окраски автомобиль движется где-то там вдалеке с небольшой скоростью, а на самом деле его скорость значительно выше и находится он к нам ближе, чем казалось.

И наоборот. Кажется, что автомобиль, имеющий светлую окраску, со страшной скоростью уже подъехал к нам близко-близко, а на самом деле он едет не спеша и находится от нас еще далеко.

Делаем выводы:

Скорость движения темного автомобиля и расстояние до него - недооцениваются.

Скорость движения светлого автомобиля и расстояние до него - переоцениваются.

И это самые настоящие иллюзии.

При длительном движении по равнинной дороге на большой скорости скорость автомобиля водителем воспринимается меньше, чем в действительности.

При увеличении скорости, при движении по мокрому скользкому или неровному участку, при разезде с длинномерным ТС, при встречном разезде с большой скоростью - также необходимо увеличивать боковой интервал.

Утомление

Утомление активно влияет на реалистичность восприятия окружающего мира и на безопасность дорожного движения.

Бодрый и здоровый водитель значительно менее подвержен иллюзиям, чем водитель в «разбитом» состоянии.

Отправляясь в поездку не выспавшись, в болезненном или просто в усталом состоянии, водитель в скором времени может ощутить на себе утомление, которое в свою очередь является одной из причин иллюзорного восприятия окружающего мира.

Признаками наступившего утомления являются - сонливость, вялость, притупление внимания, потеря остроты зрения и замедленность действий.

При первых же признаках наступающего утомления, не дожидаясь полного букета вышеописанного состояния, следует остановить машину и отдохнуть. Продолжать поездку нельзя, иначе утомление может перерасти в болезненное состояние переутомления, а там и до галлюцинаций недалеко.

Также необходимо помнить, что из многочисленных исследований, принято считать - среднее время реакции водителя составляет около 1 секунды.

Туман

К сожалению, не только туман или пасмурная погода, но и обычные сумерки дают эффект иллюзорного восприятия скорости и расстояния.

Кажется, что все машины движутся с малыми скоростями и на значительном от Вас расстоянии, хотя на самом деле все совсем наоборот:

В пасмурную погоду, в тумане и в сумерках скорость движения автомобилей - недооценивается, а расстояние до них - переоценивается.

Какие еще сюрпризы преподнесет нам действительность? Поверьте, сюрпризов хватает.

Например, крупные предметы человек воспринимает лучше, чем мелкие.

Мотоцикл, который показался на горизонте, окажется около нас намного раньше, чем мы на то рассчитывали.

И все совсем наоборот в случае с большим грузовиком. Он будет долго и нудно сближаться с нами, хотя казалось, что он вот-вот подлетит к нашей машине.

Делаем очередные выводы:

Скорость движения мотоцикла и расстояние до него - недооцениваются.

Скорость движения крупногабаритного транспорта и расстояние до него - переоцениваются.

Туман есть не что иное, как мельчайшие капельки воды во взвешенном состоянии. Эти капельки преломляют и отражают падающий на них свет.

При включении ДАЛЬНЕГО СВЕТА фар поток света отражается от тумана почти перпендикулярно глазам водителя и создает перед машиной белую немного рыхлую стену. Причем располагается эта стена на небольшом расстоянии от автомобиля.

Если переключить свет фар на БЛИЖНИЙ эта стена становится чуть более рыхлой и отодвигается немного дальше от машины.

Происходит это потому, что теперь поток света падает на стену тумана не перпендикулярно, а под углом к ней. Соответственно и отражается он не прямо в глаза водителю, а тоже под углом и немного выше глаз. Но все равно, это стена.

Суть ПРОТИВОТУМАННЫХ фар в том, что они светят параллельно земле под туман.

Дело в том, что туман не плотно ложится на землю. Бывает до 50 см воздушной прослойки между поверхностью земли и нижней кромкой тумана.

Если они светят под туман, то отражение света происходит сначала от покрытия дороги в туман и лишь затем ослабленный поток света частично возвращается к водителю.

Торможение двигателем

Давайте немного отвлечемся от движения в гору и поразмышляем о том, как понимать выражение «рекомендуется применять торможение двигателем». Если каждый водитель поймет это выражение и будет использовать торможение двигателем в реальной жизни, то аварийность на дорогах может значительно снизиться.

Если педаль «газа» отпустить, двигатель прекращает отдачу крутящего момента и силы инерции движения, которые запас автомобиль, пытаются прокручивать коленчатый вал двигателя через ведущие колеса в обратном по схеме порядке. И это им удастся, но с трудом. Вот это и есть торможение двигателем. Торможение двигателем возможно только при включенных сцеплении и передаче. Нажимать педаль сцепления можно только тогда, когда скорость движения будет близка к нулю.

При экстренном торможении о педали сцепления надо вовсе забыть! Пусть лучше двигатель заглохнет, но лишь таким образом Вы сможете обеспечить себе наименьший остановочный путь.

При экстренном торможении на любой скорости о левой ноге надо забыть!

Рис. 53. Составляющие остановочного пути

Sp. - путь, пройденный автомобилем за время реакции водителя
 Сср.тп. - путь, пройденный автомобилем за время срабатывания тормозного привода
 St. - тормозной путь автомобиля
 Sост. - остановочный путь автомобиля



Путь, который проходит машина за одну секунду

Путь, который проходит машина за одну секунду

Скорость, км/ч	Путь за 1 сек., м
30	8,3
40	11,1
50	13,9
60	16,7
70	19,4
80	22,2
90	25,0
100	27,8
110	30,6

Увеличение скорости в 3 раза приводит к увеличению длины тормозного пути в 9 раз!

Кроме величины скорости движения на тормозной путь влияют:

- загруженность автомобиля;
- давление в шинах и их изношенность;
- материал и состояние покрытия дороги;
- направление и сила ветра;
- климатические условия и так далее.

По сравнению с торможением на сухом и чистом асфальте, тормозной путь автомобиля увеличивается:

- в 1,5-2 раза на мокром асфальте;
- в 3-4 раза на заснеженной дороге;
- в 5-10 раз при гололеде.

При идеальных дорожных условиях тормозной путь среднестатистического «жигуленка», только что сошедшего с заводского конвейера, на скорости 60 км/ч составит около 23 метров, а на скорости 80 км/ч - уже более 40 метров!

Занос - это самопроизвольное отклонение траектории движения колес (и всего автомобиля в целом) от предшествующего направления движения машины. Как правило, за юзом следует занос автомобиля. Это связано с тем, что каждое из скользящих колес имеет свой коэффициент сцепления с дорогой, отличный от другого колеса.

Разность коэффициентов сцепления колес с дорогой приводит к тому, что более «скользкие» колеса смещаются в сторону от предшествующей траектории движения, в результате чего машина начинает разворачиваться относительно своей вертикальной оси.

Любая машина, как с задним приводом, так и с передним, при торможении «клюет носом»! Передняя ее часть прижимается к дороге, а задняя соответственно приподнимается вверх.

За счет перераспределения массы автомобиля по осям задние колеса «давят» на дорогу меньше, чем передние, и коэффициент сцепления с дорогой у них получается тоже меньше. Следовательно, задние колеса легче заблокировать и заставить скользить по дороге.

Юз - это скольжение колес автомобиля по покрытию дороги.

Чаще всего юз начинается по причине чрезмерного усилия при нажатии на педаль тормоза.

Однако юз может возникнуть также и при чрезмерном вдавливании «в пол» педали «газа», в результате чего колеса автомобиля проворачиваются на месте. При движении на повороте с повышенной скоростью может возникнуть боковой юз, который характеризуется специфическим «визгом резины».

Выход из заноса без руления



Выход из заноса с рулением

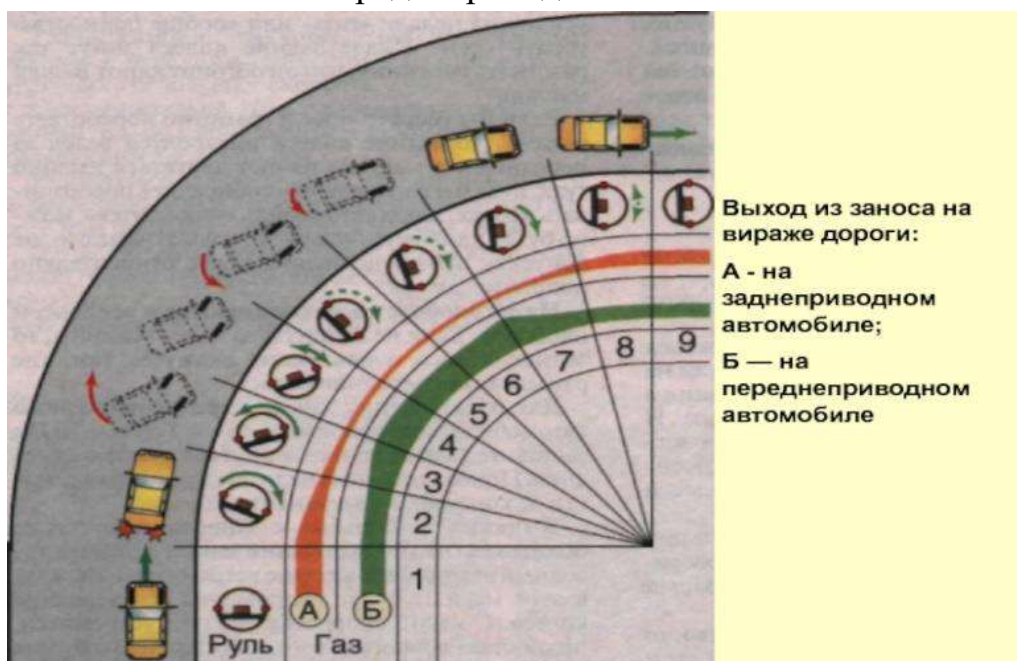


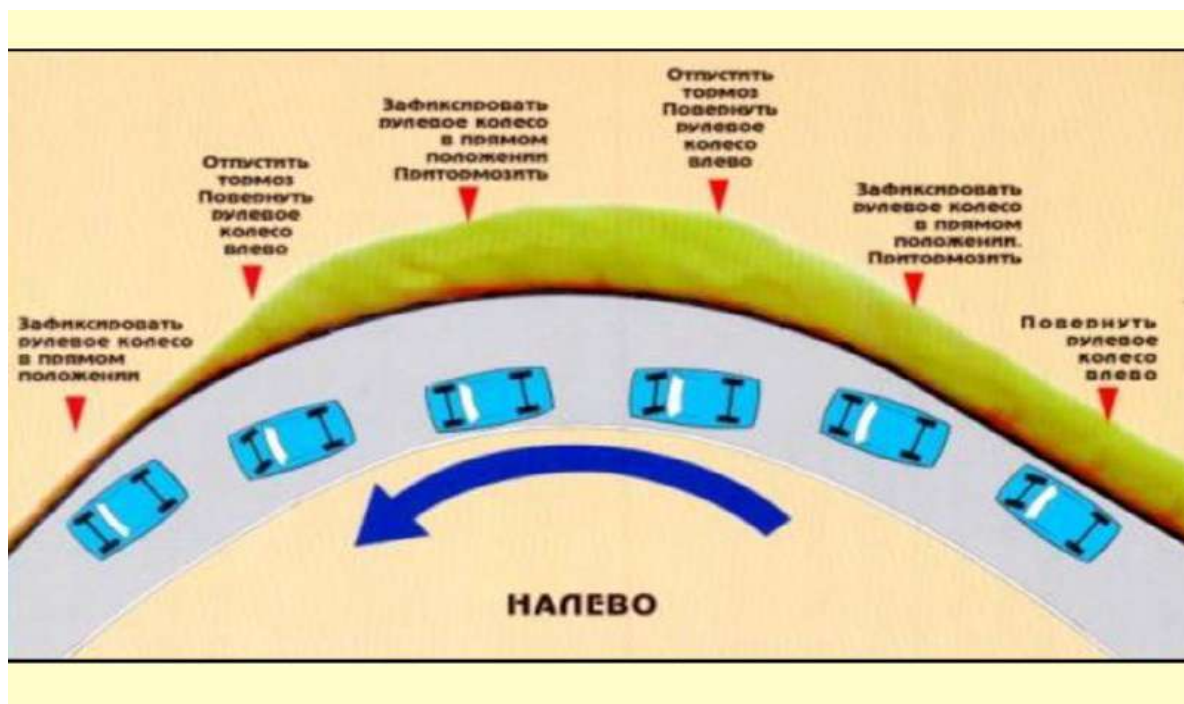
Если ПЕРЕДЕРЖАТЬ РУЛЕВОЕ КОЛЕСО повернутым налево, то, возвращаясь на место, задняя часть машины может по инерции «перелететь» через продольную ось направления движения, и тогда опять начинается занос, но теперь уже в другую сторону. Избежать повторного заноса можно, если воспользоваться «опережающим воздействием на рулевое колесо».

Выход из заноса на вираже дороги:

А - на заднеприводном автомобиле;

Б - на переднеприводном автомобиле





НА ВИРАЖЕ ДОРОГИ

При движении на автомобиль действуют всевозможные силы, различные по величине и направлению - сила тяжести и сила реакции грунта, сила тяги и сопротивления качению колес, сила инерции, сила сопротивления воздуха и т.д.

На вираже дороги к существующим силам добавляется еще и центробежная сила. Именно она заставляет машины опрокидываться и «вылетать» на обочину.

К счастью, вестибулярный аппарат человека прекрасно воспринимает радиальные ускорения. Прислушиваясь к своим ощущениям, водитель в состоянии определить критическую скорость движения на повороте, превышение которой может привести к боковому скольжению или опрокидыванию автомобиля.

Необходимо помнить, что при проезде крутого поворота для предотвращения возможного заноса водитель должен с учетом крутизны поворота заблаговременно снизить скорость, при необходимости включить

пониженную передачу и проехать поворот, не прибегая к резкому увеличению скорости и торможению.

Прохождение поворота с выключенным сцеплением приведет к потере контроля над управлением автомобилем.

Увеличение скорости в 2 раза приводит к увеличению центробежной силы в 4 раза!

Следовательно, если Вы хотите существенно уменьшить центробежную силу, то во время прохождения поворота Вам следует хотя бы немного снизить скорость движения. И наоборот, чтобы перевернуться, достаточно лишь немного прибавить «газу», и центробежная сила быстро вырастает до той величины, которая позволяет ей «выбросить» машину на обочину.

Экспериментируя с критической скоростью на вираже дороги, нельзя забывать о траектории движения. Выбирать траекторию прохождения поворота следует с учетом возможного смещения, то есть немного ближе к центру поворота, чтобы у Вас оставался некоторый запас расстояния до обочины. Если центробежная сила достигнет опасной величины и Вам не захочется переворачиваться, то Вы всегда сможете ослабить эту силу, сместившись чуть дальше от центра поворота.



Центр тяжести

С увеличением скорости движения на повороте центробежная сила увеличивается пропорционально квадрату скорости.



ОБГОН

Обгон является весьма сложным и ответственным маневром. Первое время новичкам на дороге было бы лучше вовсе забыть о том, что обгон существует. При движении в потоке транспорта вероятность возникновения аварийной ситуации значительно меньше, нежели при обгоне.

Необходимо помнить также, что с увеличением скорости обгоняющего автомобиля и обгоняемого – длина пути обгона увеличивается. Прежде чем приступить к выполнению обгона, необходимо четко спланировать свои действия с учетом множества факторов, которые будут стремительно меняться во времени и пространстве. Для этого Вам придется подключить все свои чувства (времени, скорости и расстояния) и ощущения (ускорения, вибраций и прочие).

Если говорить об официальных требованиях, то перед началом обгона Вы должны убедиться в том, что:

полоса движения, на которую Вы намерены выехать, свободна на достаточном для завершения обгона расстоянии;

своим маневром Вы не создадите помех встречным транспортным средствам, а также транспортным средствам, движущимся по этой полосе в попутном направлении;

следующее позади по Вашей полосе транспортное средство не начало обгон;

транспортное средство, движущееся впереди, не подало сигнал об обгоне, повороте (перестроении) налево;

по завершении обгона Вы сможете, не создавая помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу.

Кроме того, надо учесть мысли, намерения и пожелания других водителей, свое эмоциональное и физическое состояние, технические характеристики и состояние своей машины, конфигурацию выбранного для обгона участка дороги, погодные условия, время суток, направление ветра и многое другое.

ОСТАНОВКА





Движение задним ходом

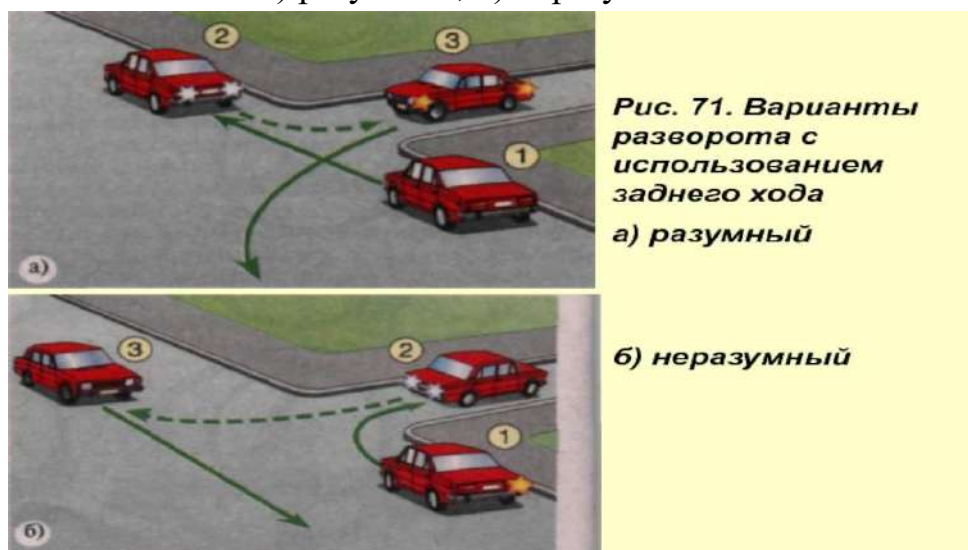
Перед началом движения задним ходом водитель должен занять на сиденье удобное положение, позволяющее контролировать максимально возможный сектор дороги в направлении движения.

Планируя разворот с использованием заднего хода и бокового проезда, следует выбирать такую траекторию движения, при которой машина пройдет задним ходом наименьшее расстояние.

Конечно, водитель должен овладеть всеми приемами управления автомобилем, но осваивать эти приемы надо не на оживленных магистралях города, а где-нибудь на учебной площадке или на пустынном тупиковом участке дороги. Старайтесь воплотить в жизнь различные варианты исполнения одних и тех же упражнений.

Рис. 71. Варианты разворота с использованием заднего хода

а) разумный, б) неразумный



Скользкая дорога

Коэффициент сцепления колес автомобиля с мокрым асфальтом в 1,5-2 раза меньше, чем с сухим. Следовательно, тормозной путь на мокрой дороге тоже увеличивается в 1,5-2 раза! Поэтому во время дождя водители снижают скорость движения и увеличивают дистанцию до впереди идущих машин.

Мало кто знает, что первые капли дождя, особенно крупные, падая на землю, работают миксером, который взбивает пыль. А что такое городская пыль? Это частички несгоревшего топлива и масла, крупинки пластика, резины и других материалов, пыльца растений и просто бытовая пыль. Все это вместе взятое и перемешанное первыми каплями дождя создает на асфальте тонкую, но очень скользкую пленку. Тормозной путь на таком участке дороги увеличивается в 5-10 раз.



При движении по заснеженной дороге и прочему бездорожью не рекомендуется менять скорость, передачу и траекторию движения.

Теперь вернемся обратно к водяному «валику».

Колеса толкают «валик» перед собой, а он брызжет во все стороны и сопротивляется. Но сопротивляется он лишь до определенного момента, а затем происходит неожиданное.

На определенной скорости движения, при определенной толщине воды на проезжей части - колеса автомобиля легко заезжают на водяной «валик», который становится почти «деревянным клином»!

Дальше совсем неприятно. Машина превращается в лодку, которая плывет по «воле волн»! Направление «плавания» зависит от того, куда в момент «всплытия» были направлены силы инерции движения, куда подул сильный ветер, а также, куда на данном участке дорога имеет уклон - к правой или левой обочине! При этом машина никак не реагирует на желание водителя двигаться по проезжей части дороги! Например, дорога идет направо, а машина может продолжить «плавание» прямо!



Просушивание тормозов

Далее - после лужи необходимо просушить тормоза своего автомобиля!

Если машина только что побывала в воде, то при первом нажатии на педаль тормоза - никакого торможения не будет! После преодоления водной преграды первое нажатие на педаль тормоза приводит лишь к тому, что исполнительные тормозные механизмы избавляются от воды, которая заполнила тормозные барабаны и прочие полости.

При повторном нажатии педали остатки воды окончательно выдавливаются из механизмов, но эффективность торможения пока ничтожно мала.

При третьем нажатии начинает ощущаться слабое торможение, но именно слабое, так как мокрые тормозные колодки не могут обеспечить должной эффективности торможения, которая необходима для остановки машины.

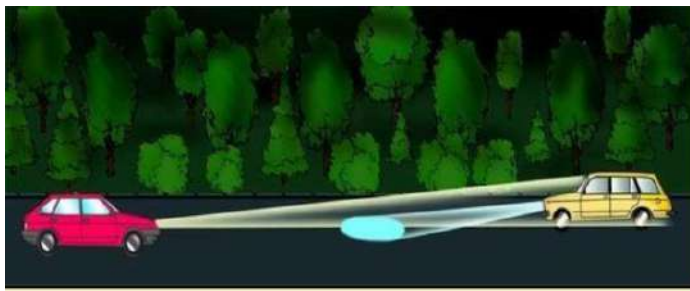
И лишь начиная с четвертого (а иногда и больше) нажатия на педаль тормоза, автомобиль начинает реально тормозить и останавливаться в том месте, где хотел остановиться водитель.

Не съезжай на обочину после дождя или в слякоть, возможен занос или осыпание грунта



Переключение света фар

Надо ли переключать дальний свет фар на ближний, приближаясь к вершине подъема дороги? Конечно, надо! Ведь встречная машина, которая ранее не была видна, может появиться на гребне внезапно, и Вы просто не успеете переключить свет фар.



**ОСЛЕПЛЕНИЕ
ПРИ
ВСТРЕЧНОМ
РАЗЪЕЗДЕ**

**ОСЛЕПЛЕНИЕ
ЧЕРЕЗ ЗЕРКАЛО
ЗАДНЕГО ВИДА**



ОСЛЕПЛЕНИЕ НА ПОВОРОТЕ



Рано или поздно, каждому из вас все же придется вести машину по темной загородной дороге. Основные «писанные» и «неписанные» правила ночного вождения:

фары автомобиля должны быть отрегулированы в соответствии с инструкцией завода-изготовителя;

все внешние световые приборы должны быть чистыми и в рабочем состоянии;

на освещенных участках дороги можно использовать только ближний свет фар;

на неосвещенных участках дороги при отсутствии других машин, водителей которых Вы можете ослепить, можно и нужно включать дальний свет фар;

по первому требованию водителя встречной машины дальний свет фар надо переключить на ближний, даже если расстояние до встречной машины будет более 150 м;

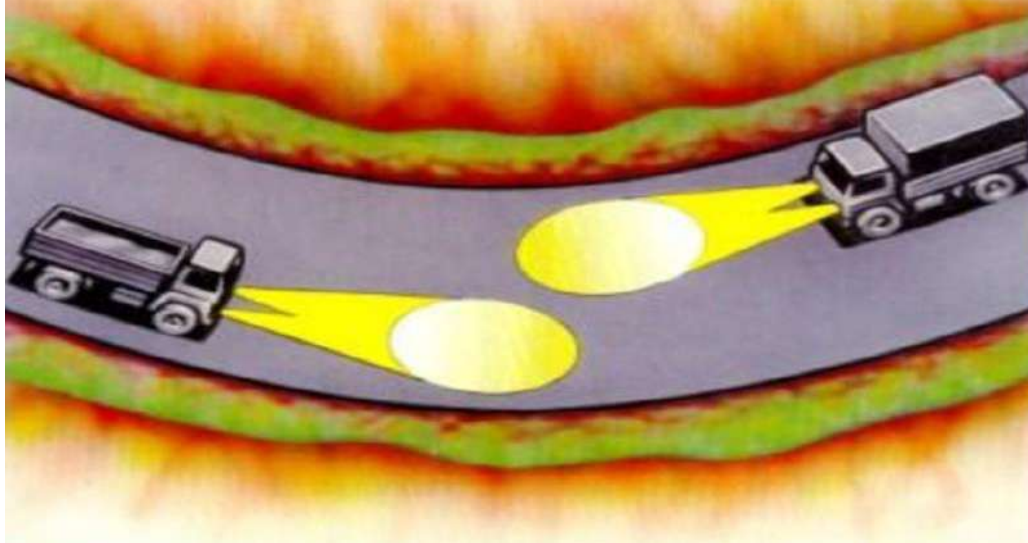
при ослеплении Вы должны моментально включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосы движения, тормозить вплоть до полной остановки или до полного прозрения;

при остановке и стоянке на обочине или у тротуара на участке дороги без искусственного освещения Вы должны оставить включенными на своей машине как минимум габаритные огни;

при движении по темным неосвещенным участкам дороги следует учитывать, что у тротуаров и на обочине могут стоять «машины-невидимки» с выключенными габаритными огнями;

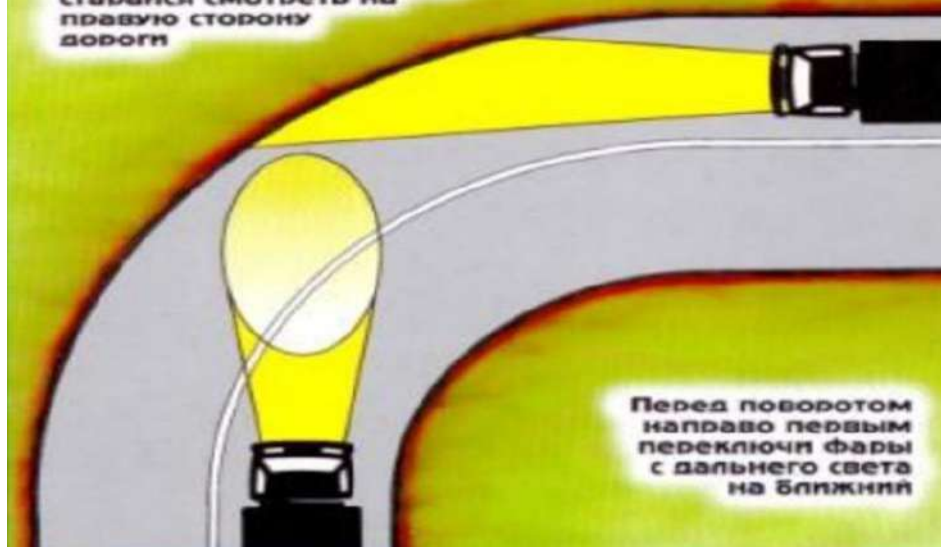
скорость движения надо выбирать такую, при которой остановочный путь, как в случае экстренного, так и обычного торможения, будет заканчиваться в освещенной фарами зоне.

**ПОДЪЕЗЖАЯ НОЧЬЮ К ПОДЪЕМУ ИЛИ СПУСКУ,
переключи свет фар на ближний до того, как пучок
встретится со светом фар встречного автомобиля**



РАЗЪЕЗД НА ПОВОРОТЕ НОЧЬЮ

**Перед поворотом налево
старайся смотреть на
правую сторону
дороги**

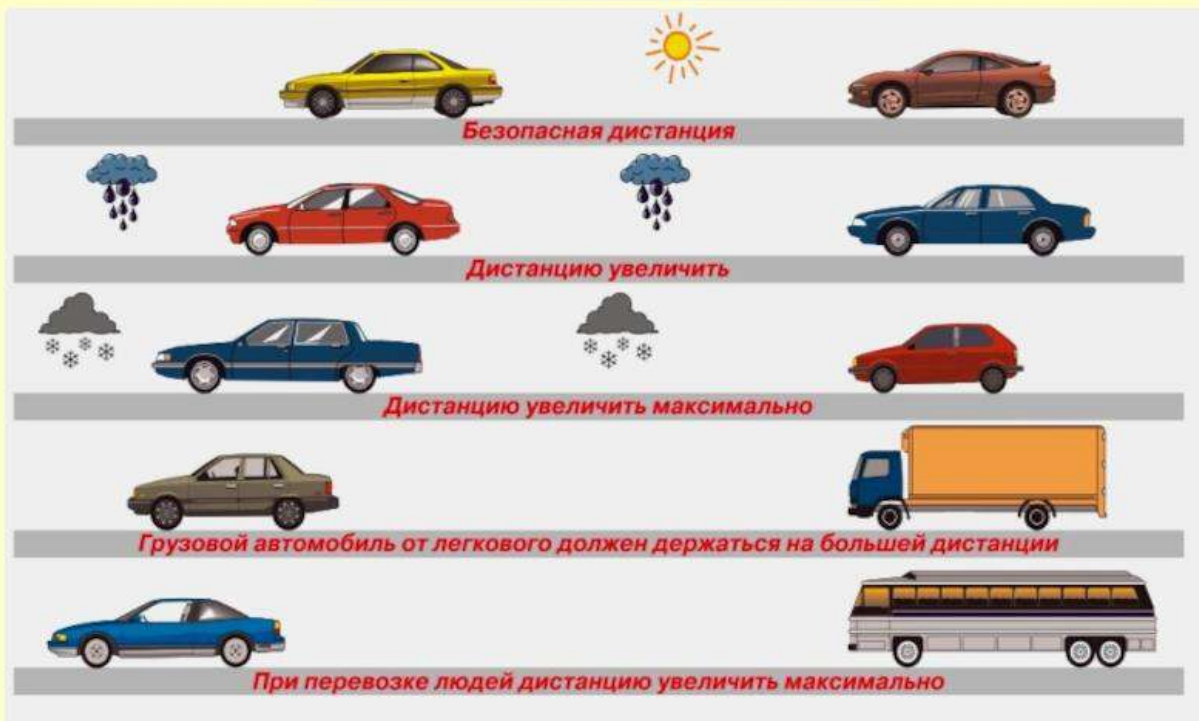


**Перед поворотом
направо первым
переключи фары
с дальнего света
на ближний**

КРУТЫЕ ПОДЪЕМ И СПУСК



Выбор дистанции



Безопасной дистанцией при движении по сухой дороге на автомобиле принято считать расстояние, которое пройдет автомобиль не менее чем за 2 секунды.



БОКОВОЙ ВЕТЕР

ЗАПОМНИТЕ:

1. Чем больше площадь боковой поверхности транспортного средства, тем оно менее устойчиво против ветра.
2. На границе окруженного лесом участка дороги и открытого пространства практически всегда присутствует сильный боковой ветер.
3. Снижение скорости движения увеличивает устойчивость автомобиля против ветра.