

**ТЕМА: Действия водителя
в нештатных (критических)
режимах движения**

- В соответствии с дорожной ситуацией, условиями видимости, особенностями транспортного средства и своим самочувствием водитель выбирает такую скорость, при которой транспортное средство полностью ему подчиняется.
- Но всегда может произойти что-то абсолютно неожиданное, ранее не встречавшееся, опасное для водителя. Неожиданных ситуаций может быть бесчисленное множество, поэтому дать рецепт на каждую из них практически невозможно. Но первое и главное условие: не впадать в панику и не терять голову.
- **Занос.** Если вы внезапно обнаружили, что попали на гололед, нет ничего хуже, чем потерять самообладание и затормозить или резко сбросить газ. Хорошо, если вы сумеете благополучно прекратить занос, но хороший водитель умеет, кроме того, не допускать заноса: он никогда не меняет резко скорости и направления движения.
- Обычно занос начинается с задних колес. Если машину занесло, не блокируйте колеса. Немедленно прекратите торможение и поверните колеса автомобиля в ту сторону, куда несет задние (рис. 6.1).
- Для избежания заноса необходимо вовремя заметить скользкое место и заранее позаботиться о том, чтобы шины имели нормальный протектор, а тормоза – правильную регулировку.

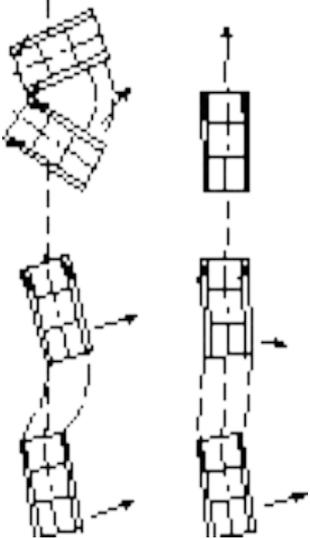
<p>Машина полностью потеряла управление</p>		<p>Машина вновь управляемая</p>
<p>Поворот передних колес в направлении, обратному заносу, увеличивает силу, вызывающую занос</p>		<p>Поворот передних колес в направлении заноса уменьшает силу, вызывающую занос</p>
<p>Боковая сила, направленная вправо, заносит заднюю часть машины</p>		
<p>Неправильно</p>		<p>Правильно</p>

Рис. 6.1. Прекращение заноса

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

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

- **При проколе шины** воздух выходит из нее постепенно. Водитель может ощутить это только при повреждении одной из шин передних колес или задних на двухосных автомобилях с одинарной ошиновкой. Прокол шины заднего колеса сопровождается влиянием задней части автомобиля, прокол переднего – уводом автомобиля в сторону, хорошо ощущаемым на рулевом колесе. Дальнейшее движение автомобиля с поврежденной шиной недопустимо. Необходимо плавно остановить автомобиль, и заменить колесо.
- При управлении автомобилем водитель может оказаться в критической ситуации, грозящей ДТП. Такие ситуации могут создаваться в самых различных условиях движения. Во избежание происшествия наиболее часто действия водителя сводятся к торможению автомобиля вплоть до полной остановки или к изменению направления движения автомобиля. Иногда во избежание происшествия обстановка требует резкого увеличения скорости движения.
- Торможение в критической ситуации выполняется комбинированно, т.е. рабочим тормозом и двигателем, не включая сцепления. Изменение направления движения достигается поворотом рулевого колеса на такой угол, который обеспечивает объезд возникшего препятствия (пешехода). Нередко обстановка требует одновременно торможения и изменения направления движения. Однако сочетание этих примеров особенно на скользкой дороге, может привести к потере устойчивости автомобиля, к заносу и даже к опрокидыванию. Поэтому водитель должен учитывать эту вероятность и соизмерять свои действия в соответствии с обстановкой. Если избежать происшествия невозможно, водитель обязан сохранить самообладание и принять все меры для того, чтобы снизить тяжесть его последствий. К сожалению, иногда аварийная ситуация вызывает у него страх. В испуге водитель теряет способность поступать правильно, у него увеличивается время реакции, кровяное давление повышается на 30% и более.

- Самый тяжелый вид происшествия – фронтальное столкновение транспортных средств. Статистика показывает, что фронтальные столкновения автомобилей на дорогах составляют 70% всех столкновений. Скорость и энергия обеих машин суммируются, и последствия такого столкновения бывают крайне тяжелыми. Даже суммарная скорость 40 км/ч неизбежно приводит к травмам людей, находящихся в машине, и к повреждениям автомобилей.
- Водитель должен сделать все, чтобы избежать фронтального столкновения. Он должен направить машину в правую сторону от дороги, через кювет, в кустарник, на забор, даже на дерево, но только не навстречу движущейся машине.
- Если избежать столкновения нет возможности, водитель должен сделать по боковым, скользящим, последствия которого не такие тяжелые, как фронтального.
- Недопустимо в критическую минуту попытаться покинуть автомобиль, открыть дверь и выпрыгнуть. Чаще всего это заканчивается трагически: водитель попадает под колеса или машина при опрокидывании придавливает его. Водитель до конца должен оставаться на своем месте. Если удар неизбежен, то необходимо препятствовать своему перемещению вперед и оберегать голову, для этого нужно упереться ногами в пол, а голову наклонить вперед между рук, крепче ухватиться за руль и напрячь все мышцы.

- **Отказ рабочего тормоза** может произойти в пути из-за повреждений тормозной системы. (Оторван или поврежден шланг привода тормоза. Оборван ремень компрессора. Нарушена герметичность системы и тормозная жидкость вытекла). К такому положению могут привести и выезд из парка автомобиля с заведомо неисправной тормозной системой, движение с непросушенными тормозными колодками после преодоления брода или в распутицу или, наконец, просто халатность водителя, допустившего падение давления воздуха в пневмоприводе тормозов.
- Отказ рабочего тормоза особенно опасен на затяжном спуске, когда автомобиль движется с набором скорости. Признаком отказа тормоза с гидроприводом является «провал» педали тормоза, а с пневмоприводом – движение с прежней скоростью при нажатии на педаль тормоза.
- Если автомобиль движется накатом с выключенной передачей в коробке передач, водитель, обнаружив отказ тормоза, немедленно включает передачу по возможности пониженную. На автомобиле с пневмоприводом водитель предпринимает попытку для повышения давления воздуха в тормозной системе. Он пускает двигатель, если тот был остановлен, и устанавливает максимальную частоту вращения коленчатого вала, включив соответствующую передачу. При работающем двигателе в случае отказа рабочего тормоза используется торможение двигателем путем перехода на низкие передачи в коробке передач. На сухой дороге и при небольшой скорости движения для снижения скорости водитель может использовать стояночный тормоз, плавно затягивая рычаг тормоза на несколько щелчков. Резкое и полное включение стояночного тормоза,

- Ещё сложнее создается обстановка, когда на спуске при отказе рабочего тормоза остановился двигатель и пустить его не удастся, а рычаг коробки передач при этом находится в нейтральном положении. Во избежание происшествия водитель должен немедленно включить передачу в коробке передач, соответствующую скорости движения. На автомобилях, имеющих синхронизаторы в коробке передач, это несложно. Там, где синхронизаторов нет, передача включается резким движением рычага коробки передач, рывком с определенным усилием. При включении передачи пуск двигателя значительно облегчается. Водитель предпринимает попытки пустить его и, если это удалось, проводит торможение двигателем путем переключения передач в коробке передач.
- Вместе с тем водитель может и должен использовать другие, пусть на первый взгляд незначительные, средства и способы для снижения скорости. Он может направить машину на участки дороги или местности с большим сопротивлением движения, снизить давление воздуха в шинах до 0,05 МПа и менее (что также увеличит сопротивление качению колес), полностью или хотя бы частично включить стояночный тормоз, направить машину на какое-либо препятствие.
- Опасно движение автомобиля с недостаточным давлением воздуха в шинах одного или нескольких колес.

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

- **Отказ гидроусилителя руля** может возникнуть в результате повреждения насоса или гидроусилителя, разрушения шланга, обрыва ремня привода насоса. Признаком отказа является резкое возрастание усилий на рулевом колесе. Движение с неработающим гидроусилителем возможно на малой скорости лишь на небольшое расстояние с соблюдением мер предосторожности при маневрировании.
- **Отрыв продольной тяги привода рулевого управления** возможен вследствие износа, неправильной регулировки и сборки шаровых шарниров. Предварительных признаков отказа не бывает. Отрыв происходит мгновенно. В момент отрыва водитель чувствует небольшой толчок на рулевом колесе. Автомобиль на повороты рулевого колеса не реагирует. Опасность заключается в том, что передние управляемые колеса стали неуправляемыми и в любой момент могут повернуться на предельный угол поворота. На большой скорости это всегда грозит опрокидыванием, на малой – столкновением или наездом. Основная задача водителя – остановить автомобиль. Резко тормозить в это время нельзя, т.к. если колеса при этом повернутся на предельный угол, то опрокидывание неизбежно. Водитель гасит скорость, убрав ногу с педали подачи топлива и выключив передачу. Когда скорость упадет до 20–30 км/ч, водитель тормозит рабочим тормозом. Однако, если в момент

- **Отрыв поперечной тяги привода рулевого управления** возможен в результате износа, неправильной регулировки и сборки шаровых шарниров, а также плохого крепления деталей привода.
- В момент отрыва водитель чувствует ослабление усилия на рулевом колесе, а потом увеличение усилий и тягу автомобиля вправо. Автомобиль слабо реагирует на повороты рулевого колеса. Водитель обязан приложить любые усилия на рулевом колесе, но удержать автомобиль на своей полосе движения. Одновременно водитель плавно останавливает автомобиль рабочим тормозом.
- **Обрыв карданного вала** происходит вследствие ослабления его крепления. Признаком ослабления крепления вала является вибрация корпуса автомобиля. При обрыве переднего конца вал может воткнуться в дорогу, и автомобиль получит резкий толчок, который подбросит машину, а на большой скорости может привести к опрокидыванию. Почувствовав толчок, водитель должен принять меры к удержанию машины на полосе движения и к немедленной остановке.
- При обрыве заднего конца вала заднего моста вал продолжает вращение с большой частотой и, как хлыстом, бьет в раму и корпус машины, что сопровождается большим шумом внизу машины. Оторвавшийся вал может разрушить привод рабочего тормоза и нанести другие повреждения. Машину следует немедленно остановить.
- Это основные возможные критические ситуации, в которых может оказаться любой водитель, и правила, как необходимо поступать в данных ситуациях.

Ситуационный анализ дорожной обстановки

- уделяется моменту возникновения опасности и его распознаванию на начальных стадиях типичных дорожно-транспортных ситуаций (ДТС). Особое внимание уделяется изучению высокоаварийных ДТС, обусловленных как ошибочными действиями водителей, так и местом совершения этих ошибок. В первую очередь рассматриваются ДТС, возникающие при переезде перекрестков, железнодорожных переездов, выполнению обгона, встречных разъездах, проезде мимо остановок общественного транспорта, вынужденной стоянки на обочине, т.е. ситуации нередко провоцирующие водителя к принятию ошибочных или рискованных решений.
- Водитель, который хочет овладеть мастерством прогнозирования развития ДТС, должен избавляться от таких опасных привычек как отвлечение внимания и действия «не глядя»; следует постоянно предусматривать возможность ошибочного решения у других участников дорожного движения.
- Анализ предпосылок к ДТП и самих происшествий позволил классифицировать сопутствующие им ситуации и ошибочные действия водителей, выработать рекомендации по обеспечению безопасности дорожного движения. В зависимости от последствий критические ситуации могут быть ранжированы следующим образом:
 - – внезапное появление движущейся или неподвижной помехи на проезжей части;
 - – ухудшение метеорологических условий (дождь, туман, гололед и т.д.);
 - – изменение состояния водителя (ослепление, сонливость и т.д.);
 - – опасное состояние проезжей части (ямы, открытые люки колодцев и т.д.);
 - – неисправности агрегатов автомобиля, влияющих на безопасность дорожного движения (повреждение рулевого или тормозного механизмов, передней шины и т.д.).

- **Под критической ситуацией** понимается непреднамеренное или преднамеренное усложнение дорожной обстановки, при которой ее развитие протекает весьма быстро, но все же соизмеримо со скоростью реакции водителя, что позволяет избежать ДТП.
- **Аварийная ситуация** – это непреднамеренное, практически мгновенное усложнение дорожной обстановки, при которой время для оценки обстановки и принятого решения меньше скорости реакции водителя.
- Таким образом, основным условием обеспечения безопасности движения является подготовка водительского состава к быстрым и точным действиям по устранению причин, возникающих в случае критической ситуации и недопущению перехода последней в аварийную.

Ошибки водителей являются индикатором его мастерства. Наиболее часто встречающиеся ошибки могут быть проклассифицированы как:

- ошибки восприятия, возникающие из-за запаздывания в обнаружении опасности, например, выхода или схода из-за стоящего автобуса или наличие запрещающего знака;
- ошибки оценки, связанной с неверным определением пространственно-временных параметров между автомобилями;
- ошибки, связанные с принятием решения, возникающие при обгоне в сложных условиях и т.п.;
- ошибки выполнения действий – например, неправильное (или недостаточно быстрое) действие рулевым колесом при объезде препятствия.

- **Устойчивостью автомобиля** называют свойство сохранять в движении требуемую траекторию. Различают курсовую (продольную) и поперечную устойчивость. Характеристики устойчивости определяются конструктивными параметрами автомобиля и зависят от его технического состояния. Курсовая устойчивость характеризуется средними величинами поперечных смещений и их скорости при произвольном «рыскании» автомобиля, а также средней угловой скоростью поворотов рулевого колеса (подруливаний). Поперечная устойчивость характеризуется максимально возможной скоростью движения по дуге окружности или максимально возможного угла поперечного уклона дороги без возникновения заноса или опрокидывания.
- **Потеря устойчивости** чаще всего возникает из-за неправильных действий водителя: резких разгонов, торможений, неправильного маневрирования.
- Частой предпосылкой потери устойчивости является скорость автомобиля, не соответствующая дорожным условиям. Если автомобиль движется с излишне высокой скоростью, то тяговая сила приближается по величине к силе сцепления ведущих колес с дорогой, вследствие чего возможно их пробуксовывание. Скорость, при которой возникает пробуксовывание, уменьшается на участках дороги со скользким, неровным покрытием (укатанный снег, обледенелый асфальтобетон, булыжник). Резкое нажатие на дроссельную заслонку, например, перед подъемом или при обгоне в условиях скользкой, неровной дороги также может вызвать пробуксовывание или боковое скольжение ведущих колес. Чем выше скорость движения, тем больше «рыскание» автомобиля на неровной дороге, тем больше вероятность

- Водитель для сохранения курсовой устойчивости автомобиля должен избегать резких разгонов и торможений, резких поворотов, должен управлять автомобилем плавно, тщательно выбирая скоростной режим и траекторию движения.
- Курсовая и в особенности поперечная устойчивость автомобиля зависят не только от его конструкции и скоростного режима, но и от размещения и веса перевозимого груза.
- Следует помнить, что вероятность опрокидывания существенно зависит от технического состояния подвески. Даже незначительный крен автомобиля из-за неравномерной жесткости подвески вдоль продольной оси может увеличить вероятность опрокидывания.
- Управляемость автомобиля оценивают по соответствию параметров его движения воздействию водителем на рулевое колесо. Плохая управляемость означает, что траектория движения не соответствует ожиданию водителя. При этом водителю необходимо делать дополнительные подруливания для того, чтобы достигнуть требуемой траектории движения.
- Значительная часть ДТП вызывается неправильным выбором скоростного режима движения. Скорость безопасного движения автомобиля определяется величиной коэффициента сцепления, который определяется как отношение величины реактивной силы, возникающей при продольном скольжении заблокированного колеса и действующей в плоскости его контакта с покрытием, к величине нормальной реакции дорожного покрытия. Значения коэффициента сцепления зависят от большого числа факторов, связанных в первую очередь со скоростью движения, состоянием покрытия, рисунком протектора, давлением в шинах, нагрузкой на колесо и т.д. Величина коэффициента сцепления определяет тормозной путь автомобиля.

- Управление автомобилями значительно усложняется в таких дорожных условиях, как:
 - – опасные метеорологические условия (гололедица, метель, туман, мгла, сильные снегопады и штормовой ветер);
 - – горные дороги;
 - – грунтовые дороги;
 - – зимние дороги;
 - – темное время суток.
- Водитель, столкнувшись с опасным метеорологическим явлением на маршруте движения, должен принять все меры безопасности, снизить скорость, увеличить дистанцию, а при необходимости – прекратить движение и принять меры к оповещению автотранспортного предприятия о возникшем опасном метеорологическом явлении.
- Основные приемы управления автомобилем в условиях гололедицы направлены на то, чтобы:
 - – трогаться с места плавно, без пробуксовки колес;
 - – переключения передач производить быстро, но плавно, по возможности сокращая время, в течение которого автомобиль движется на нейтральной передаче;
 - – тормозить плавно, не выключая сцепления, при необходимости переходить на пониженную передачу, избегая любых резких изменений оборотов двигателя, так как последнее может привести к заносу задней оси автомобиля.
- Хороший эффект в условиях гололеда дает применение шипов противоскольжения.

- Интенсивный снегопад не только снижает видимость и вызывает заносы на дорогах, затрудняющие движение автотранспорта, но и существенно изменяет сцепления колес с дорогой. Это изменение опасно потому, что водитель, настроившись на определенные условия торможения, может не учесть резкого изменения условий при начавшемся снегопаде. Опытные водители в снегопад избегают резких торможений, так как снег может скрывать обледенелые участки. Опасно резко тормозить в снегопад на неровном покрытии, особенно на булыжной мостовой, на рельсах.
- Особую осторожность следует соблюдать при следовании за автомобилем с шипованными колесами (табличка «шипы» или знак «Ш») – такие автомобили имеют тормозной путь в 1,5–1,6 раза меньше, поэтому дистанцию следует увеличить.
- В условиях снегопада ухудшается видимость светофоров, знаков, разметки; налипший снег, наледь на ветвях деревьев может привести к тому, что некоторые знаки будут практически не заметны для водителя; главная опасность в условиях снегопада связана с неумением выбирать безопасную скорость и дистанцию; большое внимание следует уделить исправности воздухообогрева и стеклоочистителей автомобиля.
- Сильный дождь может снижать видимость, создать задержки в движении. Кроме того, сильные дожди могут привести к размыву полотна дороги и повреждению дорожных знаков.
- Запотевание стекол автомобиля возникает даже при небольшом дожде. Видимость резко снижается, водитель вынужден отвлекаться от управления для протирки стекол. В темное время суток водитель может не сразу заметить, что стекла запотели, вместе с тем видимость падает до опасного предела.

- Во время дождя происходит загрязнение остекления, фар, подфарников, стоп-сигналов водно-грязевой эмульсией, поднимаемой в воздух колесами автомобилей. После окончания дождя водитель выключает стеклоочиститель, однако непосредственно после дождя загрязнение стекол происходит еще быстрее, чем во время дождя. Поэтому при движении на мокрой дороге нужно заблаговременно включать стеклоочистители при обгоне, встречном разъезде, при сокращении дистанции до лидера.
- Во время дождя происходит также снижение коэффициента сцепления колес с дорогой. Такая водно-грязевая пленка, в особенности грязевые потоки, комья, попадающие на дорогу, могут привести к сложным ситуациям на поворотах, при торможении, при движении с повышенной скоростью. Ведущие колеса при движении автомобиля с ускорением или замедлением обеспечивают прямолинейное движение при одинаковых сцепных качествах с дорогой, однако на скользком покрытии очень часто могут возникать различия в скользкости покрытия под ведущими колесами (правым и левым), в этих случаях происходят заносы, т.е. автомобиль испытывает боковое скольжение.
- Особые меры предосторожности принимаются при организации перевозок на горных маршрутах, к которым относят маршруты, включающие участки автомобильных дорог с резкими изменениями направлений в плане и затяжными продольными уклонами.
- Основными причинами ДТП на крутых подъемах и спусках чаще всего являются: съезд с полотна автомобиля на спуске; столкновение с автомобилем, идущим на подъеме на обгон; чрезмерная скорость на затяжных спусках; столкновение с встречным автомобилем.
- Число происшествий при движении под уклон в 1,5–3 раза больше, чем при движении на подъем, причем разница в условиях движения на подъем и спуск начинает сказываться уже при малых продольных уклонах, что связано с возрастанием на спуске тормозного пути и со случаями неисправности тормозов, которые дают до 40 % от общего числа ДТП, связанных с неисправностями автомобиля в данной ситуации.

- Особо опасным маневром в горных условиях является обгон и объезд стоящего автомобиля. В большем числе случаев на подъемах и спусках обочины практически отсутствуют, поэтому при вынужденной остановке автомобиль создает помеху для движения. Вынужденная остановка перед поворотом на спуске (подъеме) создает для других транспортных средств не только помеху, но и опасность для движения, поскольку ограниченный обзор в этих случаях делает рискованным объезд сходу. Иногда водитель в такой ситуации, хотя и имеет преимущество по Правилам дорожного движения (ПДД), должен не только притормозить (а на подъеме это серьезная потеря скорости), но и остановиться, чтобы пропустить встречный транспорт.
- Горные дороги предъявляют высокие требования к техническому состоянию транспортного средства. С увеличением высоты над уровнем моря падает атмосферное давление, при этом в двигатель поступает переобогащенная горючая смесь, наполнение цилиндров ухудшается, работа двигателя с повышенной нагрузкой на подъемах приводит к повышению температуры масла, кроме того, снижается температура кипения охлаждающей жидкости; при использовании в качестве таковой воды часто происходит закипание. Повышенную нагрузку испытывает и тормозная система, от частых и интенсивных торможений колодки могут перегреваться. Особенно тяжелые условия эксплуатации автомобиля возникают при высокой температуре окружающего воздуха.
- При движении на спусках следует максимально использовать торможение двигателем, избегая перегрева тормозов. На спусках следует двигаться с прикрытой заслонкой дросселя, что позволит за время спусков несколько уменьшить температуру охлаждающей жидкости и моторного масла за счет «передышек» в работе двигателя.
- Управление автомобилем на грунтовой дороге требует специальных знаний и навыков. Даже опытный «городской» водитель, редко попадающий в специфические условия грунтовой дороги, легко может совершить здесь ошибку.

- В ясную сухую погоду, грунтовая дорога позволяет развить довольно высокую скорость. Поддавшись соблазну скорости, водитель не имеющий достаточного опыта, подвергается многим опасностям:
- – мелкий песок и пыль на дороге снижают коэффициент сцепления, поэтому на закруглении дороги, на неровности автомобиль может сильно занести;
- – продольный профиль дороги может вызвать раскачивание автомобиля в поперечной плоскости, что приводит к неравномерности нагрузки на колеса и при низком коэффициенте сцепления – к заносу и опрокидыванию;
- – двигаясь по колее, автомобиль может задеть днищем (мостами, глушителем) за неровности дороги, что приводит к механическим поломкам, кроме того, пыльный шлейф из-под колес других автомобилей может привести к потере видимости. Через открытое окно пыль и песок попадают водителю в глаза, дыхательные органы.
- Неровности на грунтовой дороге необходимо преодолевать с особыми предосторожностями, иногда целесообразно остановить автомобиль и осмотреть дорогу в том месте, где предстоит преодолеть неровности.
- Для выполнения указанных рекомендаций водитель, связанный с перевозкой опасных грузов, должен уметь грамотно выполнять основные приемы управления автомобилем, в первую очередь,