**Специальность: ТМ**

**Курс: 3 группа(ы) ТМ 179-3, 1811**

**Дисциплина (МДК) ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ФИО преподавателя КАРИМОВ И.Т.**

**Тема**: **«Основы безопасного управления транспортным средством»**

При съезде автомобиля правыми колесами на неукрепленную и влажную обочину возникает опасность заноса из-за разницы сцепления правых и левых колес с дорогой. При этом целесообразно, не меняя скорости, т.е. не прибегая к торможению, плавным поворотом рулевого колеса вернуть автомобиль на проезжую часть. Торможение в данной ситуации может вызвать занос автомобиля. Под временем реакции водителя подразумевается время с момента обнаружения опасности до начала принятия мер по избежанию опасности. В зависимости от состояния водителя и его опыта, а также сложности обстановки, в которой находится водитель, это время обычно составляет от 0,5 до 1,5 секунды. Действия водителя по устранению заноса (скольжения задних колес в сторону) на переднеприводных и заднеприводных автомобилях различны. На переднеприводном автомобиле при увеличении скорости ведущие передние колеса "потянут" за собой задние, тем самым, устраняя занос. На заднеприводном автомобиле увеличение скорости усилит "набегание" задних ведущих колес на передние, тем самым, усиливая занос.

Занос переднеприводного автомобиля может возникнуть при торможении на повороте из-за "набегания" задних колес на передние. В этом случае целесообразно слегка увеличить подачу топлива (не вызывая пробуксовки передних колес) и дальнейшим поворотом рулевого колеса скорректировать направление движения автомобиля. Следует помнить, что на заднеприводном автомобиле увеличение скорости может только усилить возникший занос.

Занос на скользкой дороге может возникнуть из-за резкого поворота рулевого колеса. В этом случае необходимо быстро, но плавно повернуть рулевое колесо в сторону заноса и, не дожидаясь прекращения скольжения, опережающим воздействием на рулевое колесо выровнять траекторию движения автомобиля.

Под остановочным путем подразумевается расстояние, пройденное ТС с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки. Остановочный путь всегда больше тормозного, так как до начала торможения ТС успевает переместиться на расстояние, зависящее от времени реакции водителя и времени срабатывания тормозного привода.

При движении в условиях тумана водитель должен учитывать, что расстояние до предметов представляется большим, чем в действительности.

Производя остановку на спусках (поз. А и Б) или подъемах (поз. В и Г) при наличии обочины, водители должны не только использовать стояночный тормоз, но и повернуть колеса в сторону, чтобы избежать самопроизвольного скатывания автомобиля на проезжую часть. Правильное положение колес обеспечили водители автомобилей А и Г.

Движение по глубокому снегу по грунтовой дороге на заранее выбранной пониженной передаче, без резких поворотов рулевого колеса и остановки обеспечит вам необходимый запас мощности, требуемый для преодоления возникающих на этом участке больших сил сопротивления.

Более устойчив на повороте автомобиль без груза и пассажиров, так как у такого автомобиля самое низкое расположение центра тяжести, а значит, самый маленький опрокидывающий момент.

Безопасный способ разворота на узких дорогах с использованием прилегающей слева территории показан на правом рисунке, так как, выезжая на дорогу задним ходом, водитель имеет возможность не только следить за своей траекторией движения, но и полностью контролировать обстановку на полосе, на которую он въезжает. Вероятность возникновения аварийной ситуации при движении в плотном потоке будет меньше, если скорость Вашего ТС близка к средней скорости потока. Движение с большей или меньшей скоростью провоцирует выполнение лишних маневров, что при движении в плотном потоке опасно.

**Примечание**:

Решения сдать в электронном формате до 27/03/2020 или по ссылке

<https://forms.gle/e1ndC1X8QiaWskad7>