Учебная дисциплина «**Основы управления транспортными средствами категории «В».**

Занятие № 1.

Дата 22.04.2020.

Группа № 61.

Тема: Приемы управления транспортным средством. Управление днем в ясную погоду.

**Задание 1. Изучить материал по теме.**

**Правильная водительская посадка** – это оптимальная рабочая поза водителя и выполняет она две важнейшие функции.
**Первая** — повышение готовности к экстренным действиям. Сама по себе посадка не может послужить причиной аварии, но она создает дефицит времени в несколько десятых долей секунды, которых обычно не хватает в критических ситуациях, где от трагедии нас отделяет 1-2 секунды.
**Вторая** функция состоит в том, что оптимальная посадка позволяет длительное время сохранять работоспособность, так как снимает излишние мышечные напряжения и не нарушает кровообращение.

Многие водители ошибочно различают два вида посадки: нормальную и специальную, которая нужна в сложных ситуациях. На самом деле «поза готовности» должна строго соблюдаться всегда, так как ситуация может перерасти в критическую за доли секунды, а для смены посадки необходимо время.
Самое неприятное заключается в том, что неправильные позы при вождении незаметно становятся частью нашего "Я", закрепляются вследствие постоянного применения, усовершенствуются и модифицируются в сторону еще большей вальяжности. Если привыкнуть к правильной посадке и полюбить ее, то даже при часовом стоянии в городских пробках нет нужды изменять позу из-за дискомфорта.
Чтобы принять правильную посадку:

**Продольная регулировка сидения**

Положение подушки сиденья в продольной плоскости регулируется относительно неподвижных органов управления (педалей, рычага КПП и рулевого колеса).
Сядьте, откинув спинку сиденья, выжмите левой ногой до пола педаль сцепления и подгоните сиденье так, чтобы левая нога была чуть согнута в коленном суставе примерно на 120o . В свою очередь, и правая нога при таком же положении обеспечит необходимое приложение усилия стопы к педали тормоза.
Если подушка сиденья регулируется еще и по высоте и глубине наклона, то основными параметрами ее установки здесь являются два условия: положение за рулем самого туловища и ног. Туловище не должно съезжать вниз к педалям, а ноги - заваливаться вверх.
Мышцы корпуса не должны находиться в напряжении. Вес тела должен восприниматься только подушкой и спинкой сидения. Расстояние от подколенной впадины до сидения должно быть не менее 6 см, что способствует нормальному кровообращению.

**Наклон спинки**

Изменяя наклон спинки сиденья, нужно отрегулировать расстояние до рулевого колеса таким образом, чтобы водитель без отрыва спины от спинки мог кистью руки легко захватывать его в самой удаленной точке (по аналогии это место цифры "12" на циферблате). При этом расстояние до рычага КПП должно гарантировать полный захват рычага правой рукой в самом удаленном положении (5-я или задняя передача). Водитель, который правильно отрегулировал наклон спинки, легко достанет и до других органов управления различными системами автомобиля.

**Ремень безопасности**

Правило хорошего «автомобильного» тона гласит: прежде чем тронуться с места – пристегните ремни.
Пристегнитесь ремнями безопасности, при этом ладонь правой руки должна туго проходить под ремнем на уровне груди.
При этом условии Вы будете получать дополнительную информацию о силах и ускорениях, действующих на Ваш автомобиль. Кроме того, не пристёгнутого водителя или пассажира подушки безопасности, если они есть, вместо защиты могут покалечить.
Многие автомобили оснащаются механизмом регулировки ремня безопасности по высоте. Поэтому при выборе положения ремня добейтесь того, чтобы он удерживал тело за плечо (и ни в коем случае - за руку или шею).

**Подголовник**

Не все водители серьезно относятся к этой регулировке. А ведь правильно расположенный подголовник может спасти жизнь во время аварии. Отрегулируйте подголовник — поднимите его до уровня затылка и максимально приблизьте к голове. Во время движения не стремитесь опираться головой на подголовник, это устройство предназначено для другой цели — защиты шеи от перелома при ударе сзади.

**Рулевая колонка**

Если автомобиль оборудован системой регулировки руля по высоте и глубине, то при их установке следует соблюсти следующие требования. Рулевое колесо должно иметь зазор между ободом и коленями не меньше ширины ладони, а обод не должен перекрывать показания приборов.

Положение рук

Обобщение передового опыта водителей профессионалов и автогонщиков позволило сделать вывод об оптимальном положении рук на рулевом колесе.
Правильное положение рук позволяет исключить лишние движения, действовать быстро.
Оптимальное положение рук на рулевом колесе является составной частью «позы готовности» - настройки на безопасное управление автомобилем.
Не используйте руль в качестве опоры, на нем должен быть только вес самих рук.
Руки удерживают руль, располагаясь: правая рука в зоне от 1.30 до 03.00 час., а левая – соответственно от 09.00 до 10.30 час.
Неполный и закрытый хваты кистью руки естественнее, чем открытый, они обеспечивают постоянную готовность к действиям.
Кисти рук на руле должны быть по горизонтали ниже плечей, что обеспечивает нормальное кровообращение и не вызывает утомления.

Положение ног

Поставьте левую ногу на педаль сцепления, а правую на педаль тормоза, опустите пятки по их вертикальной оси. Затем, не отрывая пяток от пола, ступни разверните кнаружи, так чтобы носок левой ноги поставить рядом с педалью сцепления, носок правой - на педаль газа. Отрывать пятки от пола при переносе ноги на другую педаль и обратно не рекомендуется, поскольку при этом не только смещается центр тяжести, но и теряется время, необходимое для быстрого маневра.
Отрыв ноги от пола и работа ею «на весу» более характерен для водителей высокой квалификации и спортсменов, использующих левую ногу при торможении.

Если у Вас нестандартное телосложение, примите дополнительные меры.
Длинные ноги. Сядьте более вертикально. Ориентируйтесь на то, чтобы удобно было рукам.
Длинные руки. Отклоните назад спинку, как бы сползите вниз по сиденью. Будьте готовы к большему напряжению мышц шеи.
Малый размер обуви. Прикрепите к полу под резиновый коврик небольшую подставку (доску), чтобы пятки не отрывались от пола.
Слабые руки. Пользуйтесь более широким хватом.

Самое главное — добиться устойчивого положения корпуса. Вся тяжесть тела должна распределиться на подушку и спинку сиденья. Проверьте свою посадку. Если вам удается одновременно легко оторвать ноги от пола, а руки от руля, значит, вы сидите правильно.
При движении в городе чуть больше согните руки в локтях. При движении по скользкой дороге, лужам, неровностям, грязи и песку чуть разведите локти вверх-наружу, что позволит подключить к работе сильные мышцы спины и легче удерживать автомобиль, особенно переднеприводный, от рыскания.
Не удерживайте левую ногу над педалью сцепления после переключения передач.
Во-первых, при пребывании ноги на педали мы не получаем с кузова никакой информации.
Во-вторых, нога просто устает.
Настройте свою волю на закрепление правильной посадки в течение 2-3 недель. Постоянно контролируйте себя.

УДОБСТВО МЕСТА ВОДИТЕЛЯ.

Место водителя должно обеспечивать ему физиологический комфорт. Это дает возможность прилагать минимальные усилия при управлении. Место водителя должно обеспечивать максимальный обзор и максимальный контакт водителя с сидением. Контакт с рулевым колесом не должен теряться ни на мгновение.

ИНДИВИДУАЛЬНОСТЬ ПОСАДКИ

.
Посадка должна соответствовать индивидуальным особенностям конкретного человека. Осанка одного человека отличается от осанки другого, в автомобиле мы тоже сидим по-разному. Но наши индивидуальные отличия не должны отрицательно влиять на качество управления. Этого можно добиться либо возможным приспособлением места водителя, либо корректировкой посадки.
Порой удивляешься тому, что многие водителя садясь в «чужой» автомобиль и не изменив положения сидения, начинают движение.

Типичные ошибки и их последствия
Слишком близкая посадка:
- многие начинающие водители инстинктивно садятся близко к рулю: им кажется, что так лучше видна дорога. На самом же деле видимость при этом не улучшается, а вот мышцы спины без опоры быстрее устают. Чересчур близкая посадка также затрудняет работу с педалями и рулевым колесом, снижая скорость руления во время активной езды;
- высока вероятность травмирования (коленом можно удариться о рулевое колесо, локтями - о карты дверей, а пальцы рук постоянно будут задевать подрулевые переключатели);
Слишком удаленная посадка
- как правило, на руле располагается лишь одна рука, а другая висит в открытом окне. При этом существенно ухудшается обзорность, а также возникает недостаточный контроль над органами управления (соскальзывание ног с педалей, выскальзывание рулевого колеса из рук). Более того, в экстремальной ситуации вовремя уйти от препятствия и откорректировать направление движения практически невозможно
- такое расположение присуще молодым и самоуверенным драйверам, управляющим машиной полулежа.
- быстрее устают мышцы рук, ног и спины, поскольку на них возрастает нагрузка - приходится рулить вытянутыми руками и, напрягая мышцы спины, дотягиваться до органов управления.

**Техника скоростного и силового руления.**

**Скоростные способы**

К скоростному способу руления прибегают в сложных и опасных ситуациях, чаще всего для экстренной компенсации ошибки в управлении автомобилем. Применяются следующие варианты действий: одной рукой, поочередно обеими руками, одной-двумя или двумя-одной руками. Во всех случаях для обеспечения высокой скорости поворота РК более чем на 180° следует пользоваться перекрестными перехватами. Правда, это противоречит обычному представлению о рулении как об управлении без перекрещивания. Однако перекрестные движения являются важными элементами скоростного руления. Они сокращают время самих действий, позволяют использовать преобладающую силу мышц-сгибателей и поэтому эффективны. Существует несколько схем последовательных действий водителя при повороте РК-

**Поворот РК направо одной рукой** [(рис. 1)](http://pastily.net/book/drive/skorrul/2.html#r1): / — положение правой руки до начала поворота; 2 — переход от захвата обода колеса к рулению тыльной стороной кисти; 3 — руление тыльной стороной кисти в нижнем секторе РК; 4 — переход к открытому «хвату» через ребро ладони; 5 — руление открытым «хватом» и переход к закрытому; 6 — руление закрытым «хватом».

**Поворот РК направо поочередно обеими руками с перекрестными перехватами** [(рис. 2)](http://pastily.net/book/drive/skorrul/2.html#r2): 1 — положение рук до начала поворота; 2 — поворот РК до момента перекрестного перехвата правой рукой; 3 — поворот РК левой рукой с одновременным перехватом правой (начало перекрестного перехвата); 4 — поворот РК после перехвата правой рукой до момента перехвата левой; 5 — поворот правой рукой и перекрестный перехват левой; 6 — поворот РК после перехвата левой рукой и перехват правой (завершение перекрестного перехвата).

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Рис. 1. Cкоростные действия одной рукой. | Рис. 2. Скоростные действия двумя руками. |

Таким образом, начальная фаза вращения осуществляется двумя руками из ИП «9—3» или «10—2» (по аналогии с циферблатом часов) до момента, когда левая рука приблизится к мнимой цифре 11, а правая к 5. Далее правая рука быстро переносится к цифре 12.

Важно отметить, что захват обода РК в верхней точке ни в коем случае не должен сопровождаться ударом. А это возможно лишь при условии, если кисть правой руки в момент захвата уже двигалась по дуге со скоростью движения обода. Выглядит это так. Водитель, перенося руку попрямой из положения «5» в положение «12», одновременно приближает пальцы к ободу и начинает движение руки в направлении вращения РК. Полный захват завершается где-то между цифрами 1 и 2. Правая рука в полную силу включается в работу, а левая начинает перекрестный перехват: стремительно движется вверх из положения «5» в положение «12» и мягко захватывает РК. Все руление происходит на боковом секторе от «1» до «5». И это не случайно. Получается, что руление состоит как бы из одних тянущих силовых движений.

Умея точно прогнозировать свои действия на повороте с учетом его крутизны и скорости прохождения, можно допустить изменение стандартного положения рук на РК- Заранее зная предстоящий угол, на который надо повернуть РК, необходимо предварительно захватить его с таким расчетом, чтобы при движении в повороте, когда потребуются максимальное напряжение и точность руления, действовали обе руки. Схематичная последовательность действий следующая.

**Предварительный захват РК при подготовке к повороту налево** [(рис. 3)](http://pastily.net/book/drive/skorrul/2.html#r3): / — положение рук до начала подготовки к повороту; 2 — предварительный захват до начала поворота РК;3— поворот РК налево (левая рука поворачивает обод, правая скользит по нему); 4 — положение рук на РК в повороте.

Более 50% ДТП происходит из-за отсутствия навыков скоростного руления. Начальный момент потери устойчивости автомобиля, малейшее движение его задней оси в сторону водитель высокой квалификации может заметить уже через 0,3—0,5 с. Вот тут-то, пока занос еще не стал критическим, и необходимы скоростные навыки, чтобы пресечь неблагоприятное развитие событий.

|  |
| --- |
|  |
| Рис. 3. Скоростные действия двумя руками. |

**Силовой способ**

В критических ситуациях силовой способ руления используется в случае потери автомобилем поперечной устойчивости, если скорость движения была небольшой и если водитель вовремя (в начальной фазе) сумел «разгадать» занос, а также для удержания автомобиля в пределах своей полосы движения при наезде на какое-либо препятствие. Руление силовым способом может осуществляться одной или двумя руками одновременно без перехвата обода РК из стандартного положения «10—2» на угол до 140°. Кроме того, оно может выполняться поочередно каждой рукой с перехватами другой. При этом РК водитель поворачивает на любой нужный угол без перекрестных движений (смен) рук. Рулевое колесо как бы передается из руки в руку. На [рис. 4](http://pastily.net/book/drive/skorrul/2.html#r4) показан один из вариантов поворота РК направо силовым способом, выполняемым поочередно двумя руками с перехватами.

Схема последовательных действий при силовом способе руления следующая.

**Поворот РК направо силовым способом**: 1 — положение рук до начала поворота; 2 — правая рука поворачивает РК направо, левая скользит вниз; 3 — перехват в нижнем секторе РК; 4 — левая рука поворачивает РК, правая скользит вверх.

|  |
| --- |
|  |
| Рис. 4. Силовое руление. |

Возвращение РК после поворота автомобиля может осуществляться и силовым, и скоростным способами. Однако на практике водитель часто отпускает РК и ждет, пока оно само возвратится в нейтральное положение (раскрутится). С точки зрения безопасности, это недопустимо. При неправильной регулировке углов установки колес или чрезмерной затяжке рулевого механизма руль после его отпускания может остаться на месте, и даже применение скоростного руления не поправит ситуацию. Неожиданность ситуации зачастую парализует волю водителя, он не может понять, что происходит и не успевает вовремя предпринять нужные действия.

В заключение несколько слов о стиле руления мастеров экстра-класса. При просмотре видеозаписей тренировок сборной команды страны по авторалли чаще всего отмечаются те или иные недочеты в действиях рулевым колесом практически у всех спортсменов. И все же эти недочеты скорее выражают индивидуальность каждого гонщика, чем свидетельствуют о серьезных ошибках. Отчетливее всего характерный стиль управления автомобилем прослеживается у мастеров спорта международного класса В. Гольцова, Н. Елизарова и Н. Больших. Все они обладают способностью в любой ситуации ни на мгновение не терять контакта с РК. Слияние рук с рулем таково, что он становится как бы дополнительным органом чувств, способным чутко ощущать автомобиль, тонко воспринимать его контакт с дорогой, и точно передавать это ощущение рукам.

Типичная картинка при видеозаписи на тренировке (зимой): на экране монитора — часть панели приборов, обод РК и набегающая панорама зимнего леса. Из динамика приглушенно доносится звук двигателя, работающего на максимальных оборотах. Легко представить, как автомобиль, оставляя за собой клубы снежной пыли, стремительно мчится по дороге. Наблюдая за руками гонщика, чувствуешь огромное внутреннее напряжение спортсмена и восприимчивость его к малейшим отклонениям от избранной траектории. Это еще в большей степени подчеркивается лаконичностью движений рулевым колесом, что говорит о высочайшем умении распознать, а скорее даже предугадать опасность потери устойчивости автомобиля еще до того, как начался занос, и мгновенно, импульсным воздействием на РК сделать необходимую поправку и удержать машину в нужном положении и направлении.

Чтобы уверенно управлять автомобилем на участках дорог с ограниченными размерами, водитель должен чувствовать габариты своего автомобиля, представлять себе как перемещаются его крайние точки на повороте, оценивать его динамический коридор и траектории движения передних и задних колес.
Это достигается многократными тренировками. Водителю необходимо выбрать хорошо видимые ему ориентиры на автомобиле (крыло, капот и т.д.) и наблюдать за их положением относительно края проезжей части, тротуара, линии разметки и других элементов дороги.
Маневрирование в ограниченных проездах  (в том числе с использованием заднего хода), применяется:

* при проезде ворот,
* при въезде в гараж (бокс),
* при развороте на дороге, когда ширина проезжей части недостаточна для разворота за один прием,
* при маневрировании во дворе, и на других стесненных для движения участках,
* при парковке автомобиля.

Для проезда ворот (тоннеля) необходимо:

* заранее подъехать строго перпендикулярно воротам, особенно при движении задним ходом;
* скорость должна быть минимальной;
* во время движения автомобиль ориентировать по его левой стороне, которая лучше воспринимается;
* если автомобиль отклоняется, немедленно и плавно начинать корректировать его движение.

Если ширина проезжей части или площадки меньше двух минимальных радиусов поворота автомобиля, разворот выполняется с применением заднего хода.

Выполняя такие маневры необходимо очень четко действовать рулем и педалями, поддерживая скорость достаточную для быстрого и уверенного выполнения маневра. Высокая скорость лишь препятствует безопасному маневрированию. Особо хочется обратить внимание на то, что задним ходом автомобиль движется быстрее, чем на первой передаче переднего хода. Даже на автомобиле с гидроусилителем руля поворачивать колеса в движении более предпочтительно, чем при остановке.

Осуществляя боковую парковку, надо научиться выполнять ее не более чем за 3 движения. Она может выполняться как передним, так и задним ходом. При выполнении этих маневров необходимо иметь хороший глазомер, парковка возможна, если расстояние между стоящими автомобилями не менее 2-х длин вашего автомобиля. В этом случае правильно выполненный маневр позволит Вам свободно выехать при необходимости, а ваш припаркованный автомобиль не будет выступать за границы участка, составляющего 1,5 ширины на 2 длины вашего автомобиля.

Для тренировки навыков выполнения таких маневров сначала на закрытых площадках учатся рулению, выполняя такие упражнения, как: **змейка** передним и задним ходом, **круг**, **восьмерка**, **ворота**, **бокс**, **парковка**.

Любой маневр, как известно, сопровождается разгоном, торможением и выездом из занимаемой полосы. Свобода маневра обеспечивается наличием свободного пространства вокруг автомобиля — [**безопасной дистанцией**](http://avtonauka.ru/voghdenie/dvizhenie-v-potoke.html) и достаточным [**боковым интервалом**](http://avtonauka.ru/voghdenie/dvizhenie-v-potoke.html).

Плотность потока все время изменяется, поэтому необходимо постоянно контролировать ситуацию вокруг автомобиля и строить траекторию своего движения так, чтобы не создавать помех другим участникам.

Маневрирование транспортных средств регламентируется пунктом 8 ПДД [**«Начало движения, маневрирование»**](http://avtonauka.ru/pdd/8-nachalo-dvizheniya-manevrirovanie). Но основное правило выполнения любого маневра можно сформулировать так: ваши действия (перестроение, разгон, торможение, повороты и др.) должны выполняться таким образом, чтобы другие водители в результате вашего маневра могли сохранить режим своего движения неизменным. Все маневры желательно выполнять быстро, особенно в условиях интенсивного движения.

**Перестроение в движении**

Общие рекомендации при выполнении маневра.

* Выполняйте перестроение только с конкретной целью (обгон, объезд препятствия, поворот и др.). Менять полосу движения без причины нет смысла;
* При изменении направления движения обязательно пользуйтесь указателями поворота;
* Если приняли решение перестроиться и убедились в безопасности маневра, выполняйте его немедленно, так как уже через секунду ситуация может измениться. Если по каким-то причинам вы задержались, то лучше отложить маневр, пока повторно не оцените ситуацию;
* При перестроении контролируйте «мертвую зону» сбоку автомобиля поворотом головы и коротким взглядом через плечо в сторону перестроения. Одновременно нужно боковым зрением следить за впереди идущим автомобилем на случай его торможения или изменения направления его движения;
* При перестроении в более скоростной ряд начинайте разгоняться, находясь еще в своем ряду. Для этого можно «отпустить» впереди идущий автомобиль, чтобы обеспечить себе место для разгона и заранее переключиться на низшую передачу, чтобы выполнить разгон в режиме МКМ (максимального крутящего момента). Разгон должен быть максимально интенсивным. Если при этом вы пропускаете автомобиль, за которым собираетесь перестроиться, убедитесь, что за ним никто не следует и ваш маневр будет безопасным.

Самая лучшая траектория смены ряда – очень плавная кривая. В статье [**Перестроение в потоке**](http://avtonauka.ru/voghdenie/perestroenie-v-potoke.html) подробно рассмотрены правила перестроения и кто кому, при этом, должен уступать дорогу.

Когда возникает необходимость повернуть, Правила требуют занять соответствующее положение на проезжей части, т.е перестроиться. Также необходимо помнить, что при любом повороте на перекрестке водитель обязан пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть, а при повороте налево – встречные транспортные средства, движущиеся прямо и направо. Но начинать перестроение нужно тем раньше, чем плотнее поток. С **правым поворотом** вопросов почти никогда не возникает, так как **поворот направо** считается самым безопасным и легко контролируемым. С**левым поворотом** все несколько сложнее.

**Поворот налево**

На что необходимо обратить внимание, прежде чем повернуть налево или развернуться?

* Оценить ситуацию сзади и слева от вашего автомобиля. Вдруг вас уже кто-то обгоняет, двигаясь по встречной полосе и возможно, [нарушая Правила](http://avtonauka.ru/pdd/11-obgon-operezhenie-vstrechnyj-razezd). В статье **[Дтп при обгоне на перекрестке](http://avtonauka.ru/doroga/dtp-pri-obgone-na-perekrestke.html)** рассмотрена похожая ситуация;
* Находясь в левом ряду и пропуская встречный транспорт, всегда держите передние колеса в положении «прямо». Если заранее их повернуть влево, то в случае наезда или удара в ваш автомобиль сзади, машина может выкатиться на встречную полосу, по которой в этот момент едут другие машины.
* Выезжая с второстепенной дороги на главную перед другим автомобилем, движущимся по главной дороге, обязательно оцените его скорость и расстояние до него. Обычно приближается автомобиль очень быстро. Если при этом он движется с включенным указателем поворота и собирается повернуть, то выезжайте на главную дорогу только после того, как этот автомобиль на самом деле начнет поворачивать. Бывают случаи, что «поворотник» просто забывают выключить, и он продолжает моргать всю дорогу, вводя других водителей в заблуждение.

**Обгон и опережение**

[**Правила дорожного движения**](http://avtonauka.ru/pdd) трактуют обгон как опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части) встречного движения (пункт [**1.2**](http://avtonauka.ru/pdd/1-obshhie-polozheniya), термин «Обгон»). Тот же самый обгон, но в пределах стороны дороги одного направления (например, на дорогах с двумя и более полосами попутного направления), трактуется как опережение транспортного средства. Поэтому, рассмотрим оба маневра.

Именно из-за выезда на встречную полосу **обгон** считается одним из самых опасных маневров. Поэтому время пребывания обгоняющего автомобиля на встречной полосе во время обгона должно быть минимальным. Следовательно, двигаться по встречной полосе необходимо с максимальным ускорением. Это означает:

* движение на пониженной передаче;
* движение в скоростном диапазоне оборотов двигателя ([**режим МКМ**](http://avtonauka.ru/voghdenie/upravlenie-avtomobilem-chast-5-razgon.html));
* движение с нажатой педалью газа «в пол».

Производить обгон можно лишь в том случае, если вы убеждены в том, что он целесообразен, безопасен и не противоречит [**Правилам**](http://avtonauka.ru/pdd). Если принято решение совершить обгон, то алгоритм действий будет следующий:

* Включаете левый указатель поворота;
* Включаете пониженную передачу, повышаете обороты двигателя до МКМ и начинаете разгон, максимально выжав педаль газа;
* Выезжаете на встречную полосу, продолжая ускорение. Пока движетесь по встречной полосе левый «поворотник» должен работать.
* Обогнав транспортное средство, готовитесь вернуться на свою полосу движения, для этого включаете правый указатель поворота и перестраиваетесь, но делаете это безопасно для обгоняемого автомобиля, т.е. без «подрезания»;
* Выключаете «поворотник», переходите на повышенную передачу и продолжаете движение. Обгон завершен.

В каких случаях следует воздерживаться от выполнения обгона?

* Если этот маневр [запрещен ПДД](http://avtonauka.ru/pdd/11-obgon-operezhenie-vstrechnyj-razezd);
* На вершинах подъемов перед спусками. При движении на подъем обгонять можно только при достаточном расстоянии видимости. Но приближаясь к вершине подъема нужно быть готовым к появлению автомобиля на встречной полосе;
* В поворотах, особенно в «закрытых», так как сильно ограничен обзор дороги и внезапно из-за поворота может появиться встречный автомобиль;
* Если водитель обгоняемого автомобиля включил левый указатель поворота или начал притормаживать;
* Вслед за другим обгоняющим автомобилем.

Несколько рекомендаций для водителя обгоняющего автомобиля.

1. Скорость движения должна быть не менее чем на 15 км/ч больше скорости обгоняемой машины. Для примера, допустим, обгоняете вы: если  его скорость 70 км/ч, то ваша должна быть — 85 км/ч. В противном случае выполнение обгона затягивается.
2. Интервал до обгоняемого автомобиля должен быть не менее 1,5 метра.
3. Перед обгоном вне населенного пункта необходимо подать звуковой сигнал, как минимум за 5сек. до начала маневра.
4. В темное время суток рекомендуется предупреждать об обгоне кратковременным переключением света фар с ближнего на дальний. Делается это так:
* Ночь, едете, к примеру, с дальним светом фар. Догоняете впереди идущий автомобиль и начинаете готовиться к обгону. Переключаете фары на ближний свет, чтобы не слепить в зеркалах обгоняемого.
* Включаете левый поворот, предупреждаете, моргая кратковременным переключением фар, и начинаете обгон. Дальше все действия по алгоритму. Как только опередите обгоняемого, можете включать дальний свет. Обгоняемый автомобиль в этот момент обязан переключиться с дальнего на ближний, чтобы не слепить обгоняющего.

Это элементарная этика на ночной дороге, к сожалению, не все ее соблюдают. Более подробно о правилах ночной езды можно прочесть в статье [**Движение в темное время суток**](http://avtonauka.ru/voghdenie/dvizhenie-v-temnoe-vremya-sutok.html) и в памятке [**Правила ночной езды**](http://avtonauka.ru/featured/pravila-nochnoj-ezdy.html).

Теперь рекомендации для водителей обгоняемого автомобиля.

1. Если дорога для обгона свободна, то примите как можно правее;
2. Можно включить сигнал правого поворота, а в темное время суток поморгать дальним светом, чтобы дать понять обгоняющему, что его намерения поняты;
3. В случае обнаружения помехи для обгоняющего, надо его предупредить: можно включить левый указатель поворота, подать звуковой сигнал или кратковременно включить стоп-сигнал, в крайнем случае переместиться влево, препятствуя выполнению обгона.

При встречном разъезде, заметив, что начался обгон (по встречной полосе), необходимо принять все меры предосторожности и ни в коем случае не препятствовать завершению обгона. При малейшем признаке аварийной ситуации нужно переместить автомобиль вправо и снизить (или, если нужно, увеличить) скорость.

**Опережения** или**обгоны** (по устаревшему определению) на многополосной дороге гораздо менее опасны, чем обгон по встречной полосе, потому что на многорядной дороге нет необходимости сокращать время обгона. Ведь все машины едут в одну сторону. Достаточно со всеми мерами предосторожности выполнить перестроение на соседнюю полосу и произвести опережение впереди идущего автомобиля. Если этот маневр выполняется в городской черте, то после опережения можно продолжить движение по этой же полосе, а можно вернуться на ранее занимаемую полосу. Но если опережение выполняется на многополосной трассе вне населенного пункта, то по окончании маневра вы обязаны занять правую полосу. Перед перестроением обязательно включайте соответствующие указатели поворотов.

И еще одно наставление. Выполняя **обгон** или **опережение** в городе или на трассе, помните: дорожные знаки и указатели располагаются с правой стороны дороги и не всегда дублируются над дорожным полотном. Поэтому существует вероятность, что опережая какой-нибудь крупный транспорт, вы за его габаритами можете не заметить дорожный знак, важный указатель или предупреждение. Будьте внимательны.

**Задание 2.Ответить на вопросы.**

1. Вы приближаетесь к пешеходу, переходящему дорогу слева направо. Внезапно пешеход останавливается и смотрит в Вашу сторону. Что следует предпринять?

2. Прогнозируя развитие дорожной ситуации, водитель должен ориентироваться:

3. Вы движетесь по сухой асфальтированной двухполосной дороге со скоростью 60 км/ч. Впереди на расстоянии 50 метров пешеход переходит дорогу. Ваши действия?

4. Нужно ли учитывать массу собственного автомобиля при выборе дистанции?

5. Скорость, выбранная водителем, должна позволять:

Ответы могут быть в рукописном (присылаете фото) или печатном вариантах (присылаете документ)

**Задание 3. Прорешать билеты 1-5. Контролируйте себя самостоятельно, работайте над ошибками.**

**Желаю удачи.**

**Список литературы:**

1. Автоматические системы транспортных средств / В.В. Беляков и др. - М.: Форум, **2016**. - 352 c.
2. Бершадский, В. Ф. Основы управления механическими транспортными средствами и безопасность движения / В.Ф. Бершадский, В.И. Дудко, Н.И. Дудко. - М.: Амалфея, **2016**. - 458 c.
3. Водитель транспортных средств / О.И. Московская и др. - М.: Феникс, **2015**. - 176 c.
4.  Майборода, О. В. Основы управления автомобилем и безопасность движения. Учебник водителя транспортных средств категорий "С", "D", "Е" / О.В. Майборода. - М.: Academia, **2017**. - 256 c.

**Обратная связь: Герасимов Дмитрий Анатольевич.**

**Телефон - 89960010271**

**Адрес электронной почты - dmitrygerasimov1975@.yandex**

**ВК https://vk.com/id589010422**