

# **Задание для группы ОП-31 по дисциплине ПиБДД**

## **Тема 5.4 Управление автомобилем на скользкой дороге.**

### **Цели занятия:**

**Обучающая** – Изучить приёмы управления автомобилем на скользкой дороге; научиться систематизировать содержание материала, его обобщать и делать выводы.

**Развивающая** - Формировать умения сравнивать, выделять в изученном существенное, устанавливать причинно-следственные связи, делать обобщения, связно излагать и доказывать учебный материал; применять, выполнять и систематизировать полученные знания; пользоваться справочной и учебной литературой.

**Воспитывающая** - Воспитывать умения организовать свой учебный труд; соблюдать правила работы в коллективе; развитие нравственных качеств

## **Содержание урока:**

1. Особенности безопасного вождения на скользкой дороге.
2. Торможение.
3. Повороты на скользком асфальте.
4. Спуск.
5. Начало движения.
6. Занос автомобиля.
7. Передний привод.
8. Задний привод.
9. Полный привод.
10. Движение в сырую погоду.
11. Гидропланирование.
12. Ветровая нагрузка.

## **Используемые источники:**

Интернет источники

## **Задание для студентов.**

Изучить данный материал и ответить на контрольные вопросы.

### **Контрольные вопросы.**

1. К чему может привести во время гололеда неправильная регулировка тормозной системы автомобиля ?
2. Расскажите технику управления автомобилем на скользкой дороге.
3. Как преодолеть затяжной спуск при гололеде?
4. Как необходимо начинать движение при гололеде?
5. В чем преимущество переднеприводного автомобиля?
6. Как ведет себя на скользкой дороге заднеприводной автомобиль?
7. Техника управления автомобилем в сырую погоду.
8. Что такое гидропланирование и как его избежать?
9. Особенности управления автомобилем, связанные с ветровой нагрузкой.
10. Дайте определение заносу

# **1. Особенности безопасного вождения на скользкой дороге**

**Существенное влияние на безопасность движения оказывают погодные-климатические условия, особенно в осенне-зимний период, когда дожди, снегопад и обледенение поверхности дороги значительно усложняют эксплуатацию подвижного состава, повышают вероятность возникновения аварии. Пониженная температура воздуха ухудшает работу двигателя, агрегатов и узлов автомобиля. А сколько неприятностей доставляют водителю низкий коэффициент сцепления шин с дорогой, ограничение видимости и обзорности.**

**Следует помнить, что самая мелкая неисправность, не играющая существенного влияния на безопасность движения в летних условиях, зимой может стать причиной дорожно-транспортного происшествия. Особенно опасной является неравномерность действия тормозов правых и левых колес автомобиля.**

Даже при легком торможении на скользком покрытии эта неисправность чревата опасными последствиями. Поэтому при подготовке к зимней эксплуатации необходимо проверить и отрегулировать зазоры между барабанами и колодками тормозов.

Неравномерный износ протектора или разность давления в шинах при торможении также служат причиной увода в сторону или заноса автомобиля.

Наиболее опасен гололед. Коэффициент сцепления шины с дорогой снижается в несколько раз и составляет  $0,1 - 0,2$  вместо  $0,6 - 0,8$  на сухом асфальте. Естественно, что во столько же раз уменьшаются силы, удерживающие автомобиль на заданной траектории.

## 2. Торможение

При движении автомобиля по сухому покрытию запас сил сцепления колес с дорогой остается достаточно большим для удержания автомобиля от заноса даже при приложении максимальных тормозных или тяговых сил. Иное дело при гололеде, когда небольшое торможение или нажатие на педаль акселератора может привести к заносу. На скользкой дороге действовать рулевым колесом, нажимать на педаль сцепления, управлять дроссельной заслонкой надо плавно, в случае, если автомобиль не оборудован системой активной безопасности ESP (Elektronisches Stabilitats Programm) - противозаносная система, основным предназначением которой является помощь водителю в сложных дорожных ситуациях. В случае возникновения экстремальной ситуации она компенсирует неадекватно резкую реакцию водителя и способствует сохранению устойчивости автомобиля) желательно применять комбинированное торможение, т. е. рабочим тормозом и двигателем, что повышает

эффективность торможения автомобиля, а также способствует предотвращению блокировки ведущих колес.

Комбинированное торможение может выполняться на постоянной передаче или с последовательным включением пониженных передач. Так как включение низших передач при высокой частоте вращения коленчатого вала двигателя представляет собой некоторые трудности (даже на автомобилях с синхронизированной коробкой передач), то для уравнивания окружных скоростей вращения шестерен, входящих в зацепление, требуется перегазовка. Поскольку правая стопа водителя осуществляет торможение рабочим тормозом, для перегазовки необходимо временно прекратить активное торможение.

Есть и более сложный вариант, который требует наличия сноровки при выполнении такой операции, когда нажимает на акселератор носком (пяткой) стопы, не прерывая торможения рабочим тормозом. А, чтобы двигатель не вышел из строя,

особенно если пониженная передача включена с большим опережением по частоте вращения коленчатого вала двигателя, сцепление нужно включать с некоторой задержкой).

Небольшие прямолинейные участки с гололедом лучше всего проезжать с ходу, не изменяя положения руля и не тормозя. Ни в коем случае не надо поддаваться рефлексивному желанию нажать на педаль тормоза, так как это может вызвать занос автомобиля. Определив, что автомобиль продолжает двигаться прямолинейно, следует плавно снизить обороты двигателя и уменьшить скорость до безопасных пределов.



### **3. Повороты на скользком асфальте.**

**Значительно труднее выполнять при гололеде повороты. Прежде всего, надо заблаговременно снизить скорость движения, применяя для этого комбинированное торможение, затем включить нужную передачу и на небольшой скорости выполнить поворот. Пускать автомобиль накатом, выключив сцепление, нельзя, так как при включении его снова рывок в трансмиссии может привести к заносу. Весьма опасно, особенно при левом повороте, съезжать на обочину: рыхлый снег, лежащий на ней, может послужить причиной заноса или «затянуть» автомобиль в кювет. Если все же автомобиль одной или даже двумя сторонами съехал на обочину, не надо торопиться вернуть его на проезжую часть. Ледяная корка, обычно образующаяся на границе проезжей части и обочины, может послужить причиной заноса и разворачивания автомобиля. Поэтому сначала нужно снизить скорость до необходимых пределов и только после этого осторожно вернуться на проезжую часть.**

При движении по обледенелой дороге не всегда следует надеяться на противоскользящие материалы, которыми посыпают дорогу. Зачастую случается так, что песок не удерживается на обледенелом покрытии и свободно сдвигается колесами автомобиля. Также опасен при гололеде свежавыпавший снег, который маскирует обледенелое покрытие. При торможении снег не укатывается, а перемещается впереди колес автомобиля. Сцепление шин с дорогой снижается до *0,39* и тормозной путь автомобиля значительно увеличивается.

## 4. Спуск.

Особую осторожность во время гололеда надо проявлять при движении на подъемах и спусках. Прежде всего, важно правильно определить ту передачу, на которой можно преодолеть подъем без переключения. Перейти на эту передачу следует заранее, до начала подъема. Если же на выбранной передаче необходимо как можно быстрее переключиться на низшую передачу, постепенно увеличивая обороты двигателя, чтобы не допустить пробуксовки ведущих колес.

На продолжительных крутых спусках, которые часто заканчиваются сужением проезжей части, необходимо заранее включить третью, а то и вторую передачу. Во время спуска нельзя использовать накат, так как автомобиль может развить слишком большую скорость и станет неуправляемым. На спуске следует применять прерывистое торможение в связи с тем, что временное прекращение действия тормозных механизмов позволяет сохранить оптимальный температурный режим

рабочего тормоза автомобиля, а, следовательно, и его эффективность.

## **5. Начало движения.**

При трогании с места на скользком покрытии нельзя допускать пробуксовки ведущих колес. Поэтому трогаться нужно на более высокой передаче и на минимальных оборотах двигателя, очень плавно отпуская педаль сцепления. Это позволит снизить тяговый момент на ведущих колесах и тем самым не допустить их пробуксовки.

### **Обгон во время гололеда — маневр нежелательный**

Если все же без обгона нельзя обойтись, необходимо очень плавно перестроиться в соседний ряд, предварительно убедившись, что этот маневр не создает помех другим участникам движения. Возвращаться в свой ряд после обгона надо также очень плавно, чтобы не допустить заноса.

## **6. Занос автомобиля.**

Пожалуй, нет среди водителей такого, который не испытал заноса автомобиля. Эта неприятность подстерегает и на мокром асфальте, и в гололедицу, и на заснеженной дороге. Тормозни - и пойдет машина юзом... Известно, что при резком заносе автомобиля возникает поперечная инерционная сила. Она неодинаково распределяет нагрузку на правые и левые шины, рессоры при этом имеют разный прогиб. Кузов перекашивается, снижается устойчивость автомобиля. Предотвратить занос могут хладнокровие, трезвый расчет, уверенные действия водителя.

## **7. Передний привод.**

Для начала поговорим об автомобилях с передним приводом, которые являются самыми распространенными. Рассуждения большинства автомобилистов заключаются в том, что если ездить зимой, то предпочтения надо отдавать именно таким машинам,

так как переднеприводные автомобили чувствуют себя уверенно как на прямой, так и в поворотах, а также практически не буксуют.

И это действительно так! Автомобиль с передним приводом обладает отличной курсовой устойчивостью, что придает водителя чувство уверенности.

В то же время весь вес двигателя распределяется на передние колеса, что способствует хорошему сцеплению их с дорогой. В ситуации, когда машина забуксовала, водитель имеет в запасе большой резерв: при повороте ведущих передних колес, всегда есть шанс за что-нибудь зацепиться. Однако бывают случаи потери управления машиной на обледенелом повороте, когда повороты руля водителем бесполезны и машина катится прямо.

Главный совет авто-асов – не бросать газ. Этот совет является верным, но не единственным для того, чтобы вернуть послушность неуправляемому авто. Попробуем разобраться в них.

Как показывает практика, неподготовленный водитель начинает еще круче крутить руль и поняв, что ситуация не улучшается, резко давит по тормозам. Такие действия окончательно выводят ситуацию из-под контроля.

Первоначально надо раз и навсегда запомнить простую истину, что в случае сноса передних колес единственным методом возврата их в рабочее состояние будет являться занос задней оси автомобиля в сторону противоположную желаемому повороту. (Так называемый «полицейский разворот», когда автомобиль разворачивается практически на месте вокруг передней оси.) Такой занос может быть вызван разнообразными способами, которые будут зависеть от скорости движения машины. Если скорость небольшая, то хватит на мгновение заблокировать задние колеса при помощи аккуратного торможения (легкого «подергивания» ручника или нажатия на педаль тормоза). Но ни в коем случае не отпускайте педаль газа! Лучше даже «поддать газку».

Тут вам поможет работа по педалям обеими ногами. Но не как обычно, в паре «сцепление – газ» или «сцепление- тормоз», а именно «газ-тормоз».

Основное отличие управляемого скольжения автомобиля с передним приводом от автомобиля с задним приводом – колеса должны быть всегда повернуты в ту сторону, куда вам надо ехать, и ни в коем случае не в другую, как учат в автошколах. Это аксиома, от которой при скорости до *40-50 км/ч* можно отступить: непродолжительный поворот руля в сторону возникающего заноса способствует ориентации автомобиля в необходимое направление. Затем постепенно прибавляйте газу, выравнивая автомобиль на дорогу.

Но если скорость большая, то все надо делать наоборот. Для автомобилей с передним приводом свойственен занос задней оси при резком сбросе газа из-за того, что передние колеса начинают подтормаживаться двигателем или трансмиссией, а задние вращаются свободно.



**Водитель без опыта пугается обледенелого поворота и бросает педаль газа. Опытные водители в таких ситуациях советуют не бросать педаль газа. Однако правильный выход — кратковременный сброс газа. Это поменяет положение машины, и как только корму машины начнет заносить, достаточно увеличить скорость и войти в поворот. Конечно же, для новичка, это совсем не просто. Представьте только, что машина на приличной скорости начинает заносить, но вместо спасительного торможения надо прибавлять скорость!**

**Стоит еще раз подробно описать правильные действия водителя: при резком снижении скорости происходит снос задней оси, в этот момент водитель должен вывернуть руль в сторону возникающего заноса и нажать на педаль газа. Помните, что ваш взгляд должен быть обращен исключительно в ту сторону, куда вам надо ехать! Никогда не смотрите в сторону сноса автомобиля.**

**В ситуации, когда Ваш автомобиль «закрутило», без раздумий следуйте совету автогонщиков - тормоз и сцепление в пол! Такие действия стабилизируют и остановят вращающийся автомобиль. Двигатель не заглохнет, поэтому Вы сможете быстро отъехать с полосы встречного движения. Помните, что если газ сбросить резко, то машину может закрутить и на прямом участке дороги, если под колесами окажется лед. Газ необходимо нажимать и отпускать плавно и дозировано.**

**Запомните, что резких движений рулем тоже быть не должно! Однако если занос произошел, то действовать надо решительно. Быстрота выравнивающей реакции автомобиля напрямую зависит от резкости поворота руля в сторону заноса. Как только колеса машины вывернутся в сторону заноса, немедленно крутите руль в другую сторону, чтобы не допустить ритмичного заноса с увеличивающейся амплитудой. Если есть возможность, проведите тренировки на широкой обледенелой дороге или поле. Спровоцируйте занос, и если у вас получится справиться с автомобилем – заносы на дороге вам не страшны!**

## **8. Задний привод.**

**В зимний период управление автомобилем с задним приводом очень отличается от управления автомобилем с передним приводом. Некоторые водители считают, что правильно выбранный режим скорости перемещения по заснеженной или обледенелой дороге позволит удержать автомобиль от заноса. Но это не совсем так, несомненно, чем меньше скорость, тем меньше возможность заноса, но все-таки в занос машина может попасть при резком торможении, сбросе газа, а так же при разгоне или наборе скорости. Занос может начаться совершенно внезапно. Основным отличием автомобилей с передним приводом от автомобилей с задним приводом является то, что заднеприводные авто входят в занос обычно задней осью. Это происходит за счет того, что в передней части машины, под капотом, расположен двигатель, коробка передач, радиатор, и другие важные механизмы и блоки, а соответственно, задняя часть значительно**

легче, соответственно сцепление задних колес с дорогой хуже. При наличии специальной подготовки, такие особенности заднеприводных автомобилей выгодно используются водителями и вождение на обледеневшей дороге не вызывает ни какой опасности. Откроем некоторые секреты , как избежать или исправить сложившуюся ситуацию.

Самая распространенная ситуация, когда машина входит в поворот на ледяной дороге. Происходит неподчинение рулевому управлению, выражающееся сносом передней оси. Автомобиль не вписывается в поворот а продолжает двигаться прямо. Справиться с подобной проблемой можно только одним способом, направить снос передней части машины, в сторону заноса задней ведущей оси. Если занос произошел на высокой скорости, то необходимо просто сбросить газ, но только в тот момент, когда передние колесу уже вывернуты в сторону поворота, а автомобиль держит дорогу, хотя бы чуть-чуть.

При невысокой скорости не стоит пробовать исправить занос, используя рабочий тормоз. Это приведет только к такой ситуации, когда занос окажется еще больше. Так как передние колеса подтормаживаются раньше задних. Тут необходимо воспользоваться ручным тормозом. Можно, так же, резким, коротким движением нажать на педаль газа. Это действие вызовет пробуксовку задних колес. Однако, будет лучше, если вы заранее отработаете на специальной площадке такое действие, потому, как можно не рассчитав собственные навыки и умения отправить автомобиль в полный разворот. Можно так же, например, исправить ситуацию при помощи резкого отпущения сцепления с одновременным понижением передачи. Но здесь тоже присутствуют «подводные камни». Зад машины может начать опережать перед. Из всего вышесказанного делаем вывод : не стоит дожидаться заноса на скользкой дороге, следует избежать его и используя свои навыки по вождению спровоцировать, как это не странно звучит, занос самостоятельно.

Если у Вас не получилось, и машина пошла в занос, то Ваши действия должны сводиться к тому, что бы резко повернуть руль в сторону начавшегося заноса и тут же вывернуть его обратно, так же одновременно сбросить газ.

Работать руками следует быстро, не дождавшись реакции автомобиля, для того, что бы избежать зеркального заноса, с еще более значительным углом.

Главное правило автомобилиста, никогда не превышать скорость на скользкой дороге, а то может случиться не поправимое. Позаботьтесь о себе, своих близких и о других участниках дорожного движения.

Избежать заносов проще, управляя автомобилем с автоматической коробкой передач. В таких машинах двигатель и ведущий задний мост, соединены между собой гидромуфтой, которая способствует сглаживанию толчков и рывков трансмиссии, что не допускает неожиданного поворота колес, вызывающее их блокировку в случаях, когда происходит резкая смена положения педали газа.

Такое устройство автомобиля помогает сглаживать ошибки допущенные водителем, но соответственно в разумных пределах. При наличии автоматической коробки передач, так же необходимо соблюдать скоростной режим.

Принудительное понижение передачи и превышение скоростного режима частенько приводят к поломке автоматической коробки или блокируют ведущие колеса, что опять же может привести к заносу. Надеемся, что каждый согласится: все вышеперечисленные советы понятны и логичны, возможно, уже не однократно отработаны, располагают в своей основе элементарные физические законы, а значит, они результативны. Но подумайте, стоит ли, сломя голову, бросаться в бой, ознакомившись лишь с этими рекомендациями и имея их в бумажном варианте в бардачке или на соседнем сиденье. Везде необходима практика. Найдите площадку, имеющую скользкое покрытие и начинайте тренироваться, все действия должны быть отработаны до автоматизма.

Можно использовать движение по окружности, резко нажать-отпустить педаль газа, а затем вновь плавно добавить тяги и в то же время с поворотом руля в сторону возникшего заноса и держать, держать машину в контролируемом движении по дуге.

В данном варианте, если автомобиль движется по часовой стрелке, то передние колеса надлежит повернуть налево, а если против, то соответственно в другую сторону. Используйте это упражнение как тест. Кто не проедет таким способом ни одного полного круга, просто обязан ездить по зимним дорогам сверхосторожно. Те, у кого получилось продержаться более двух кругов, могут заняться отработкой навыков управления на скользкой дороге, у них есть все шансы на победу над заносом.

Приемы вывода автомобиля из заноса, возникающего при торможении, аналогичны в основном приемам вывода автомобиля из заноса на повороте. Нужно только помнить, что в случае блокировки колес необходимо мгновенно ослабить нажим на педаль тормоза.



**Это - главное правило для прекращения заноса, о котором нужно постоянно помнить. А дальше надо действовать так, как и при заносе на повороте. Зимой на некоторых участках дороги образуется наезженная колея. При движении по ней и особенно при выезде из нее не исключена вероятность резкого заноса автомобиля. Выезжать из колеи следует, когда поблизости нет других транспортных средств, предварительно снизив скорость. В этом случае необходимо несколько вывернуть рулевое колесо в сторону, противоположную выезду, а затем энергично повернуть его в сторону выезда.**

**На хорошо укатанной заснеженной дороге можно двигаться со скоростью несколько большей, чем при гололеде, однако надо учитывать, что при разъезде на узких участках возможно попадание колес в рыхлый снег, лежащий на обочине. Поэтому надо снижать скорость.**

## **9. Полный привод.**

**При заносе полный привод - это самый опасный привод, так как при заносе он ведет себя непредсказуемо- занос может развиваться и по сценарию машины с передним приводом, а может и с задним. И чтобы разобраться в том, какой мост понесло и соответствующим образом среагировать нужно еще большее мастерство. А любая электроника конечно помогает, но она не является панацеей. Избалованный электроникой водитель чаще попадает в аварии, так как, считая, что он находится под полной защитой, перестает сдерживать себя и легко загоняет машину за грань, когда никакая электроника уже не помогает.**

## **10. Движение в сырую погоду.**

**В сырую погоду большую опасность представляют грязь и опавшие с деревьев листья, лежащие на дорожном покрытии. Попав на такой участок, водитель автомобиля, двигавшегося с большой скоростью, при необходимости торможения может потерять управление и оказаться в кювете или на полосе встречного движения, так как листья под колесами автомобиля могут сыграть роль смазки, резко снизив коэффициент сцепления одного или нескольких колес. Чтобы этого не случилось, необходимо на большем, чем на сухой дороге, расстоянии оценивать обстановку и предвидеть ее возможные изменения, что позволит своевременно и достаточно плавно снизить скорость.**

**Дорожное покрытие часто бывает не только влажным, но вследствие интенсивных сельскохозяйственных перевозок и грязным.**

Хотя мокрое, загрязненное покрытие представляет собой меньшую опасность, чем обледенелое, однако нужно учитывать, что коэффициент сцепления колес с дорогой на мокром асфальтобетонном покрытии по сравнению с сухим снижается в *1,5 - 2 раза*, а грязного и замасленного - *в 4 раза*. В таком же соотношении увеличивается и тормозной путь автомобиля. Особую опасность представляет для водителей начало выпадения осадков. Первые капли не смывают, а лишь смачивают дорожную пыль и засохшую грязь, превращая их в «смазку», которая значительно снижает эффективность действия тормозов. Опытный водитель ощущает по движению машины, что после продолжительного и сильного дождя коэффициент сцепления несколько повышается. Это является результатом смывания потоками воды скользкой пленки с дороги.

В дождливую погоду особенно опасны участки, где к главной асфальтированной дороге примыкают второстепенные без покрытия.

Грунтовая грязь, которую наносят люди, транспорт или скот, может сыграть роковую роль.

Движение по мокрой дороге опасно также тем, что вода, попадая на тормозные накладки, значительно снижает эффективность действия тормозов. Поэтому при проезде больших луж и во время сильного дождя нужно периодически проверять действие тормозов на ходу автомобиля. Если тормоза «намокли» то их нужно просушить, прибавив газу, а левой ногой притормаживая. Когда водитель почувствует, что эффективность тормозов восстановилась, он может продолжать обычное движение.

## 11. Гидропланирование.

Иногда в дождь может возникнуть весьма опасное явление - гидропланирование. Сущность его состоит в том, что при достаточно высокой скорости и большой толщине водяной пленки в зоне контакта шин с дорогой появляется водяной клин, отрывающий колеса автомобиля от покрытия. Автомобиль как бы приседает на задних колесах, в то время как передние приподнимаются на водяном клина. Автомобиль перестает слушаться руля, хотя задние колеса продолжают сохранять сцепление с дорогой. По этой причине автомобиль даже на прямолинейных участках неожиданно оказывается на встречной полосе движения, а на закруглениях внезапно съезжает на обочину или опрокидывается. Слой воды, толщиной несколько миллиметров, вызывает гидропланирование при скорости движения свыше *80 км/ч*. Поэтому опытные водители при проезде участков, залитых водой, придерживаются скорости не свыше *60 - 80 км/ч*.

Гидропланирование зависит от толщины пленки воды, качества поверхности дорожного покрытия, объема воды, наличия поперечных канавок на покрытии, рисунка беговой части протектора шины, удельного давления в зоне контакта, вертикальной и поперечной нагрузки.

Необходимо отметить, что жесткие шины современных грузовиков лучше разрушают водяную подушку, эффект гидропланирования начинается лишь на скоростях **120 - 140 км/ч**, т. е. практически для них недостижимых, а более эластичные шины легковых автомобилей разрушают водяную пленку лишь на скоростях до **60 - 80 км/ч**.

Не зная о существовании эффекта гидропланирования, некоторые водители объясняли такое состояние автомобиля (у которого не «схватываются» тормоза) просто замасливанием колодок или плохим срабатыванием привода тормозов (не проталкивание рабочей жидкости).

Трудно научить водителя определению начального момента гидропланирования, но знания, опыт, желание понять и найти безопасные методы управления автомобилем помогут в этом.

## **12. Ветровая нагрузка.**

В осенний-зимний период нередко поднимаются сильные ветры. Поэтому водитель должен знать особенности управления автомобилем, связанные с ветровой нагрузкой. Сила ветра непостоянна ни по величине, ни по направлению.

Самая неприятная для водителя - сильная боковая ветровая нагрузка. Достаточно сказать, что при скорости ветра *25 м/с* на автомобиль «Жигули» действует дополнительная боковая сила около *300 кг*, а на автобус марки ЛАЗ — более *1600 кг*. На скользком и обледенелом покрытии при больших скоростях движения такая сила способна сдвинуть автомобиль. Может начаться занос.



Под действием боковой ветровой нагрузки шины благодаря своей эластичности деформируются, и автомобиль отклоняется от прямолинейной траектории. Водитель должен компенсировать это отклонение поворотом рулевого колеса, и автомобиль сохранит прямолинейность, двигаясь с повернутыми на некоторый угол передними колесами.

При резком увеличении или уменьшении силы ветра надо своевременно, небольшими поворотами рулевого колеса поддерживать нужное направление движения. В местах, где резкий порыв бокового ветра может отклонить транспортное средство от прямолинейного движения, устанавливается предупреждающий знак **1.27 «Боковой ветер»**.

Основная мера безопасности при движении по таким участкам дорог - снижение скорости движения.

Во Владивостоке на улице Борисенко девушка-водитель не справилась с управлением на скользкой дороге и въехала в припаркованную машину. Одна из машин в результате ДТП врезалась в столб освещения



**В районе Академгородка легковушка врезалась в столб. Водитель машины отделался легким испугом. Сам же автомобиль восстановлению уже не подлежит.**

