

Особенности зимнего вождения

Зима в этом году не дает нам прочувствовать сполна все тяготы и лишения зимнего вождения. Но сейчас только начало января и впереди еще немало шансов увидеть на наших дорогах гололед, мокрый или сухой снег...

Сегодня мы попытаемся разобраться, что же все-таки нужно делать при возникновении той или иной ситуации на зимней дороге.

Машины у всех разные, разные опыт вождения и время реакции, да и вообще - слишком много факторов, влияющих на конкретную ситуацию. Тем не менее, надемся, что наши советы будут вам полезны.



Для начала отметим несколько универсальных правил, касающихся зимнего вождения не зависимо от типа автомобиля:

1. Особенно внимательно следите за скоростным режимом.
2. Особенно внимательно соблюдайте дистанцию (в первую очередь - до впереди идущего автомобиля).
3. Зимой используйте зимнюю (в крайнем случае, всесезонную) резину.
4. По возможности избегайте сложных участков дорог, особенно крутых подъемов и спусков.
5. Воздерживайтесь от езды накатом.
6. Манера вождения в любой ситуации и в любую погоду у вас должна быть как можно более мягкой и плавной. Потому что любое резкое движение на скользкой поверхности чревато потерей управляемости.

Приемы вождения отличаются в зависимости от типа привода автомобиля. Поэтому подробнее остановимся на приемах для переднеприводных, заднеприводных и полноприводных авто.

Переднеприводные автомобили

Ни для кого не секрет что данный тип привода самый распространенный. Поэтому с него и начнем.

Старт и разгон

Для того, что бы тронуться с места в скользкую погоду самым главным будет умение трогаться «внатяжку». Тем, у кого машина с автоматической коробкой проще, хотя и тут есть свои нюансы.

После того как мы начали движение нельзя ни на секунду забывать о плавности нажатия на педаль газа, лишних движений рулем тоже стоит избегать - все это может привести к потере управляемости.

Особенно внимательным нужно быть при обгонах и перестроениях.

На переднеприводных авто проскальзывание передних колес приведет к потере контроля над машиной, и даже при повороте руля в таком случае направление движения будет неизменным.



Торможение

Именно торможение несет самую большую опасность. Заблокированные колеса при торможении кроме увеличения тормозного пути еще и лишают водителя возможности управлять своим транспортным средством.

Поэтому в любой ситуации тормозить нужно с чувством меры, а если колеса все же блокируются, то стоит тормозить прерывисто (многократно нажимая и отпуская педаль тормоза).

Если в торможении нужно повернуть, то самым главным будет умение пересилить страх и отпустить тормоз на некоторое время, затем повернуть руль, дать машине хоть немного изменить направление, и опять нажать на тормоз. Повторять эту операцию стоит неоднократно и достаточно быстро.

Дело в том, что поворот с выжатым тормозом - это прямой путь к потере управляемости.

Даже при наличии на вашем транспортном средстве системы АБС, расслабляться не стоит. Она не сможет сделать все за вас, и если на сухом или мокром асфальте она работает правильно, то на льду ее работа не всегда корректна. Если в торможении вы понимаете, что кроме «треска» в педали тормоза ничего не происходит (а именно, авто не замедляется), стоит точно так же, как и на машине без АБС, - тормозить прерывисто.



Снос

В поворотах может возникнуть снос передней части авто наружу поворота - недостаточная поворачиваемость.

Если по какой-то причине во время движения вы понимаете, что машину начинает нести, первое, о чем нужно забыть - это о педали тормоза. До какого-то момента с заносом можно справиться, а нажатие на тормоз зачастую только усугубит положение.

При заносе задней оси в первую очередь нужно выкрутить руль в сторону заноса. Т.е., к примеру, при прохождении левого поворота, когда заднюю часть машины начинает сносить наружу, то руль необходимо крутить вправо. И, как это ни странно звучит, - прибавить газу - это поможет выровнять авто.

В момент, когда вы понимаете, что машина начинает выравниваться, нужно постепенно возвращать руль в нормальное положение и понемногу отпускать педаль газа, чтобы машину не занесло в другую сторону, что еще больше усложнит задачу.

Избегайте раскачек автомобиля, то есть виляния то влево, то вправо. Это так же может вызвать занос, при чем достаточно сильный, который контролировать будет намного сложнее.

Заднеприводные автомобили

Старт и разгон

Основные правила старта и разгона тут те же, что и у переднеприводных машин. Отличие в том, что при проскальзывании колес сносит не переднюю ось, а заносит заднюю (возникает избыточная поворачиваемость). И если при сносе передней оси на малых скоростях зачастую достаточно сбросить [газ](#), то при сносе задней вам уже придется справляться с заносом, к чему мы вернемся немного позже.

Разница между переднеприводным и заднеприводным авто по части разгона будет заключаться и в выборе резины: если в переднеприводном автомобиле допустимо использование на задней оси более изношенной резины, то на заднеприводном - нет.

На что еще хотелось бы обратить внимание, так это на переключение передач на авто с механической коробкой в условиях скользкой дороги. При включении пониженной передачи нужно быть предельно внимательным. Так когда на сухом асфальте включение пониженной передачи приводит лишь к торможению двигателем, то при включении ее на скользкой поверхности задние колеса слишком резко меняют скорость вращения, что опять же приведет к сносу задней части авто.



Торможение

Здесь особой разницы между поведением между машинами с разным типом привода нет, поэтому рекомендации будут те же, что и к машинам с передним приводом (см. выше).

Занос

При заносе (как уже упоминалось, при проскальзывании колес сносит не переднюю ось, а заносит заднюю) количество газа должно быть четко дозируемым. Потому что при недостаточно высоких оборотах машина просто не выйдет из заноса, а при слишком высоких ее «закинет» еще больше.

Тут будет уместна одна рекомендация. Когда на улице наблюдается гололед или же просто все покрыто снегом, в свободное время не поленитесь найти достаточно большую площадку и потренироваться во всех возможных режимах: и как трогаться с места, и как тормозить, и как справляться с заносом. Для этого есть школы повышения водительского

мастерства, но провести пару часов на закрытой площадке не помешает никому, да и не сильно ударит по карману.

Полный привод

Старт и разгон

Такой тип привода по сумме факторов является самым безопасным и простым. Трогаться с места и разгоняться на полном приводе однозначно проще, так как крутящий момент приходится не на одну ось, а на обе.



Торможение

Рекомендации по торможению аналогичны уже описанным: тормозить нужно с чувством меры, а если колеса все же блокируются, то стоит тормозить прерывисто; при повороте нужно отпускать педаль тормоза.

Важной поправкой является то, что большинство полноприводных авто - это внедорожники (не важно паркетные или нет) а значит их вес больше, чем вес обычных легковушек, что в свою очередь требует несколько больших навыков и большей осторожности.

Занос

Вероятность сноса и заноса на полноприводных авто намного ниже: они прощают многие ошибки как в «дозировке газа» так и во своевременном вращении руля в нужную сторону.

Тем не менее, контролировать полноприводное авто, «сорвавшееся» в занос или снос - намного сложнее. Поэтому лучше до этого не доводить и сбрасывать газ заблаговременно.

Итог

В заключении хотелось бы напомнить, что эта статья носит лишь ознакомительный характер: ситуации на дорогах могут быть разные, и в зависимости от конкретных условий действия водителя тоже разнятся.



Уверенно чувствовать себя на скользкой дороге можно только после достаточной практики - в автошколах ли, или тренируясь самостоятельно.

Поэтому главный совет: **рассчитывайте свои силы, и не попадайте в ситуации, когда нужно будет применять приемы выхода из заноса.**

Будьте внимательны на дорогах!

