

УТВЕРЖДАЮ
Директор НОУ ДПО
«Автошкола ТРЕК»



Мещин Е.Ю.

« 04 » Октября 2014 г.

МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА

по предмету: ОсЗДД
подготовки водителей транспортных средств
категории «В»

разработал :преподаватель Лухтанова Л.В.

Ангарск 2014г

Занятие по ОСЗДД Тема №7 «Порядок движения и расположения т.с. на проезжей части»

«ОБГОН, ОПЕРЕЖЕНИЕ, ВСТРЕЧНЫЙ РАЗЪЕЗД»

ЦЕЛИ :

- знать правила безопасного обгона, планирование основных этапов обгона, прогнозирование возможных, опасных моментов при маневре(недостаточная видимость, сужение проезжих частей, изменения рельефа дороги-подъем/спуск, плохие дорожные условия), порядок действий при совершении обгона.
- различать понятия обгон, опережение, объезд, знать правила опережения, объезда.
- уметь действовать в соответствии с требованием ПДД и БДД при намерении совершить обгон., при опасных ситуациях.

ВРЕМЯ : 45 мин

ВИД ЗАНЯТИЯ : групповое

МЕТОД: рассказ с показом, практическая работа

УЧЕБНО-МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ:

а) Наглядные пособия : «ИНТЕРАКТИВНАЯ ШКОЛА.БАЗОВЫЙ КУРС»(фрагменты этапов планирования обгона, причины ,последствия ошибочного принятия решения.) МАГНИТНАЯ ДОСКА.

б) Литература :

ПДД РФ 2014г , Экзаменационные билеты для подготовки к теоретическим экзаменам по категории «АВ», ПДД с комментариями.

Иванов В.Н. «Безопасность выполнения обгона»

Ситников «Основы безопасности»

УЧЕБНЫЕ ВОПРОСЫ И РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ:

1 Особенности маневра обгон- основные этапы, и четкая последовательность. 15 мин.

2 Опасные моменты при обгоне – рекомендации к действиям по избежанию ДТП 13 мин.

3 Места , где обгон запрещен ПДД, решение экзаменационных задач 10 мин.

ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ:

1 Основная цель- знать требования ПДД при маневре обгон, быстро и правильно решать тематические задачи. Закрепление материала- решение билетов.

2 В изложении материала основной упор делать на ПДД ,БДД ,раскрывать наиболее сложные вопросы при демонстрации видео, мотивировать на принятие ответственности при решении сделать обгон, опережение.

3 При раскрытии материала -использовать наиболее доходчивые приемы с приведением примеров из опыта эксплуатации автотранспортных средств.

ХОД ЗАНЯТИЯ :

ВВОДНАЯ ЧАСТЬ 5 мин.

1. Начало занятия (проверка наличия, готовности курсантов)
2. Контроль по пройденной теме (вопросы по решению задач в билетах.)
 - А) основные правила расположения т.с при движении на проезжей части ВНЕ Н.П?
 - Б) основные правила расположения тс на проезжей части Н.П при движении ?
 - В) какие средства дорожного движения дают информацию водителю о количестве полос движения?
 - Г) различие правил раположения тс на проезжей части для легковых, малых грузовых тс и грузовых тс с РММ более 3,5т?
 - Д) правила движения бр.тс по трамвайным путям, обочинам, тротуарам.?
3. Объявление новой темы, учебных целей.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ 28 мин.

(вспомнить термин :

« **ОБГОН** »

« **ОПЕРЕЖЕНИЕ** »

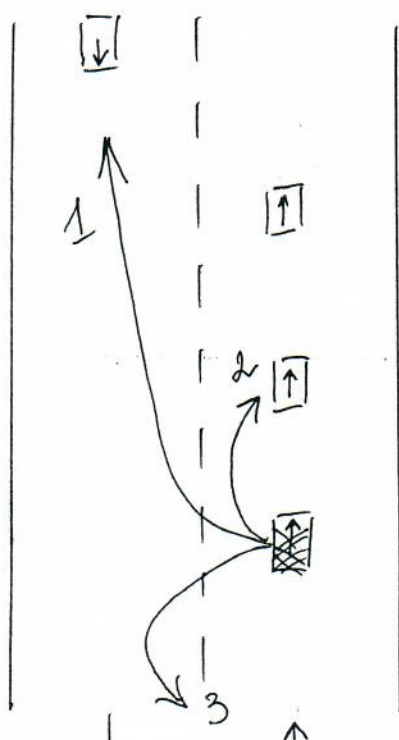
« **ОБЪЕЗД** »




Дать разъяснение различия этих маневров,
вспомнить –

какие изменения произошли в редакции новых поправок к ПДД с 2010 года.

На магнитной доске наносится схема намерения обгон

и определения главных шагов перед маневром., далее подробное изучение последовательности этапов планирования.)



- 1  - встречная полоса
- 2  - изучение обгоняемого
- 3  - в зеркало заднего вида, боковые зеркала.

1. БЕЗОПАСНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ОБГОНА

1.1. Особенности маневра обгона

Как известно, наиболее сложным и опасным маневром в дорожном движении является обгон. Характерные его особенности – опережение, выезд из занимаемого ряда на полосу встречного движения и затем, как правило, возвращение в ранее занимаемый ряд – требуют от водителя кроме точности расчета и достаточно высокого мастерства управления автомобилем еще и умения правильно оценивать ситуацию и прогнозировать ее развитие, именно этим умением будет определяться правильность выбора скорости, дистанции, интервала движения при обгоне, а следовательно, безопасное выполнение маневра. Малейшая ошибка при выезде из ряда и при возвращении в ряд, при опережении по полосе встречного движения может привести к тяжелым последствиям.

Статистика показывает, что на обгон приходится до 10% ДТП, происходящих на всех видах перевозок, а в такси — до 15%, что объясняется высокой частотой выполнения обгона при таксомоторных перевозках (за смену водитель такси совершает от 50 до 100 обгонов, причем как в городе, так и на загородных дорогах, часто в сложных условиях движения, к чему водителя понуждает сама специфика этих перевозок).

Учитывая частоту, сложность и опасность совершения обгона, рассмотрим наиболее характерные ситуации, возникавшие при его выполнении, проанализируем типичные ошибки водителей и дадим советы, которые помогут их избежать.

Если водитель пришел к выводу, что он может обгонять, не нарушая правила дорожного движения, правильно оценил ситуацию и составил верный прогноз ее развития, заблаговременно подал сигнал о намерении совершить обгон, убедился в том, что его намерения поняты другим участником движения, выбрал оптимальную траекторию и скорость обгона, технически правильно и своевременно выполнил действия по управлению автомобилем, то обгон получится по исполнению быстрым и безопасным. Невыполнение какого-либо из перечисленных условий может привести к аварийной ситуации.

Чтобы совершить обгон, водитель выполняет действия в определенной последовательности, которую можно представить в виде этапов обгона:

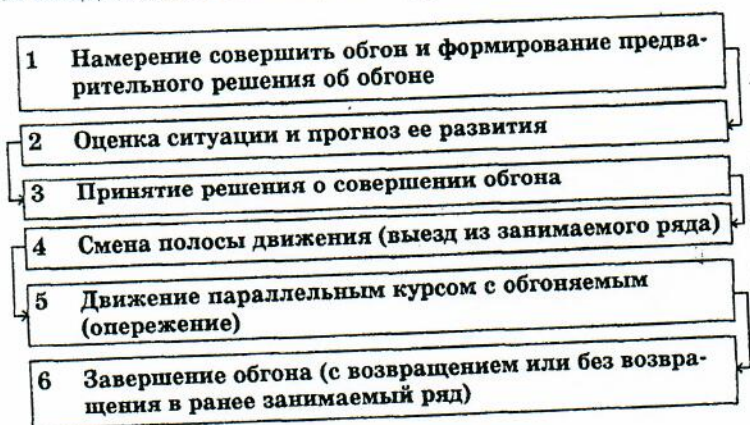


Рис.1 Этапы обгона.

1.2 Действия водителя на этапах обгона

Первый этап (намерение совершить обгон и формирование предварительного решения об обгоне)

Намереваясь обогнать, водитель прежде всего должен ясно представить: целесообразен ли обгон, какую пользу он ему принесет. Ведь помимо того, что обгонять в условиях высокоинтенсивного движения опасно, это еще зачастую и бессмысленно. При светофорном регулировании движения бывает так, что водитель лавирует в потоке, как только можно, «усложняя жизнь» себе и другим, обгоняет всех, кого только удастся, а потом, у очередного перекрестка, оказывается, что он стоит рядом с теми, кого только что обгонял. Так что пользы от подобных обгонов не достигается никакой, а риск создается немалый. Делание просто обогнать, как говорится, — из спортивного интереса, вещь несерьезная, более того вредная, поскольку обгон автомобиля, движущегося в городе со скоростью, близкой к 60 км, почти всегда связан с превышением скоростных ограничений, а значит, с нарушением правил дорожного движения.

При интенсивном движении обгон всегда представляет опасность, так как оказывает возмущающее действие на поток, а выполняемый с выездом на полосу встречного движения — тем более. Поэтому каждый раз при намерении совершить обгон следует представлять себе его целесообразность.

Второй этап (оценка ситуации и прогноз ее развития)

Прежде всего, следует убедиться, что обгон на данном участке дороги не запрещен, т.е. его можно выполнить, не создавал помех участникам движения. Правила дорожного движения запрещают обгонять на перекрестках равнозначных дорог, на железнодорожных переездах и ближе 100 м перед ними, в конце подъемов в тоннелях и на других участках с ограниченной видимостью (с выездом на полосу встречного движения). Запрещается также обгонять транспортное средство, совершающее обгон или объезд (т.е. выполнять двойной обгон). О запрещении обгона водителя информируют соответствующие дорожные знаки и дорожная разметка. Следует помнить, что разметку, запрещающую обгон, не всегда удастся обнаружить в зимнее время, а при движении за крупногабаритным транспортным средством можно не заметить запрещающий знак, тем более, если он не продублирован на левой стороне дороги.

Затем надо установить, что на участке предполагаемого обгона нет помех для безопасного и быстрого его выполнения: на полосе обгона отсутствуют встречные транспортные средства, или они находятся на достаточном, не представляющем опасности расстоянии; на проезжей части и на обочинах нет стоящих транспортных средств, что опасно на узких дорогах; нет неровностей, выбоин, наледи на дорожном покрытии, которые могут помешать устойчивому движению обгоняющего автомобиля либо вызвать изменение траектории движения обгоняемого.

Обязательно следует оценить ширину дороги и убедиться в возможности выдерживать интервал не менее 1—1,5м, что особенно важно при обгоне крупногабаритного транспортного средства, а такие автопоезда, прицеп которого может вилять из стороны в сторону с размахом в 50см и даже более. Крупногабаритный автомобиль,двигающийся с высокой скоростью, при резком порыве ветра может из-за большой своей парусности значительно отклониться в сторону. Поэтому на узкой дороге такой автомобиль можно обгонять только в том случае, если он по возможности принял вправо.

Для правильной оценки ситуации необходимо получить о ней как можно больше сведений. В первую очередь надо установить, как складывается обстановка впереди, а для этого необходимо иметь хороший обзор. Двигущееся впереди транспортное средство создает «слепую» зону, которую надо максимально сократить. Этого можно достичь, занимая на дороге определенные позиции перед обгоном.

При движении в свободных условиях за городом (т.е. когда скорость движения определяется только дорожными условиями), следует начинать наблюдения за обстановкой издалека, за 100—200м, пытаясь обнаружить пересечения, съезды, стоящие на проезжей части и на обочине автомобили, убедиться, что в зоне намечаемого обгона нет помех и препятствий. Наблюдение издалека уменьшает слепую зону (рис. 2).

При невысокой интенсивности движения следует совершить несколько предварительных маневров (зигзагов) по ширине проезжей части, сокращая тем самым «слепую» зону обзора (рис. 3).

Если впереди движется легковой автомобиль с большим остеклением кузова, то «слепую» зону можно сократить, просматривая дорогу через его стекла.

Когда водитель убедится, что его автомобиль не обгоняют и не собираются обгонять, он должен по возможности приблизиться к центру дороги, чтобы просмотреть полосу обгона как можно дальше, не забывая при этом о соблюдении безопасного интервала по отношению к полосе встречного движения или соседней полосе справа. Такие действия позволят ему увеличить обзор и дадут возможность водителям автомобилей, находящихся впереди и сзади в потоке, а также встречных автомобилей заранее обнаружить его намерение пойти на обгон. Ни в коем случае не следует приближаться к обгоняемому автомобилю слишком близко, так как в случае резкого его торможения может произойти попутное столкновение. Кроме того, при чрезмерном сближении значительно увеличивается слепая зона для обгоняющего, а водитель крупногабаритного обгоняемого автомобиля может не обнаружить позади себя автомобиль, намеревающийся произвести обгон.

В любом случае следует стараться занимать на дороге такие позиции, чтобы, не создавая помех другим, иметь возможность просмотреть дорогу как можно дальше впереди и справа. После оценки ситуации впереди обгоняющему следует, наблюдая в зеркала заднего вида, еще раз убедиться, что его самого никто не обгоняет и не собирается обгонять. Должно выполняться правило: «Смотри вперед, по сторонам и назад».

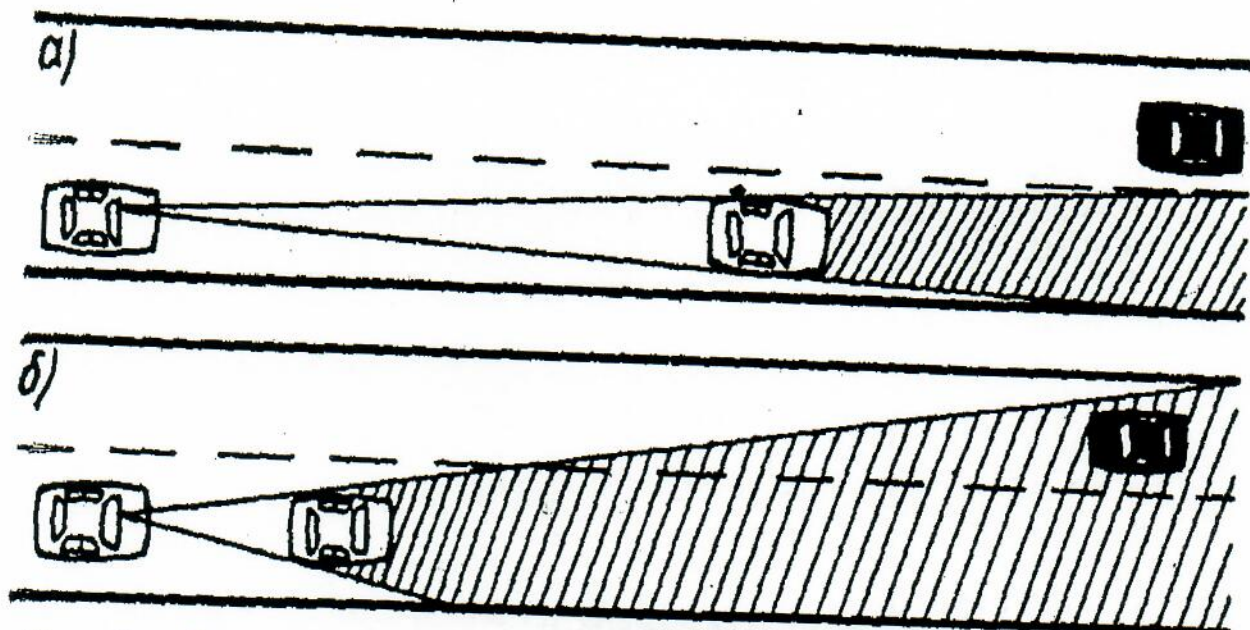


Рис. 2. «Слепая» зона обзора при наблюдении дороги издалека (а) и при приближении к обгоняемому автомобилю (б)

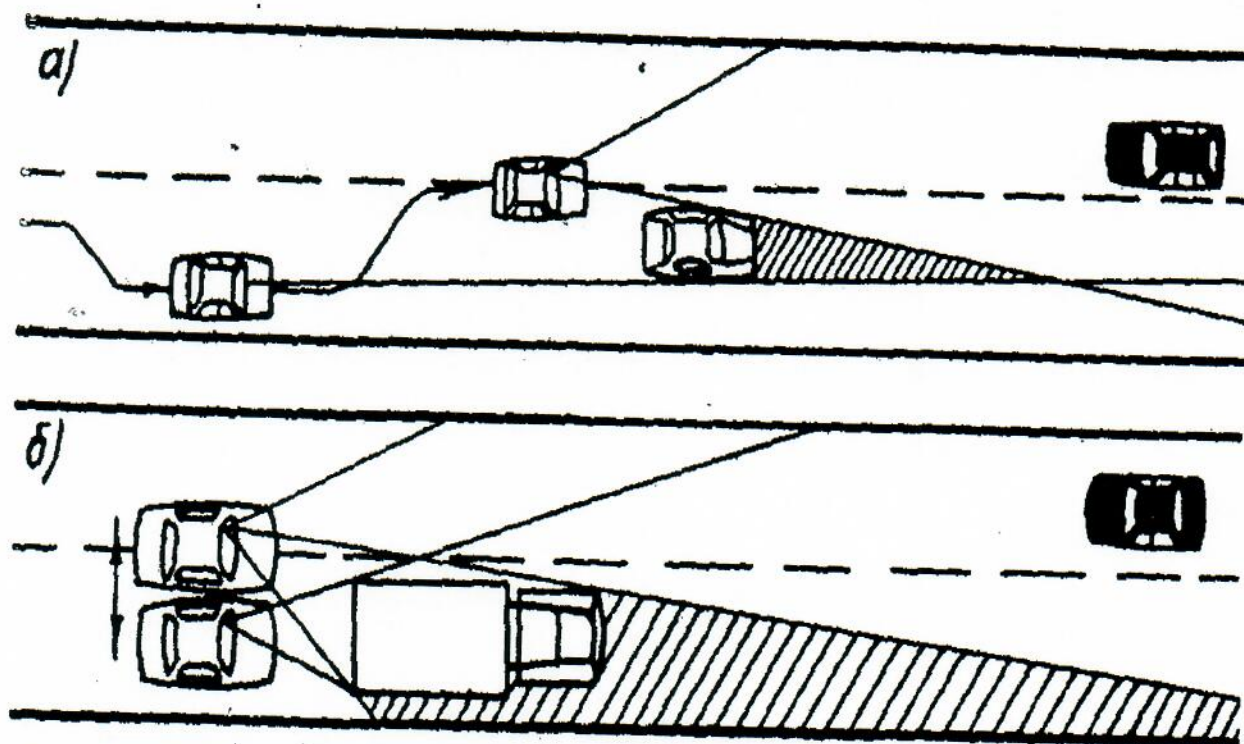


Рис. 3. Сокращение «слепой» зоны при перемещении зигзагом с большим размахом (а) и с малым (б)

Для того, чтобы получить полное представление о ситуации и составить верный прогноз ее развития, водителю, собирающемуся совершать обгон, необходимо определить намерения других участников движения. При обгоне редко бывает, что присутствуют только два участника: обгоняемый и обгоняющий. Как правило, число их значительно больше: это и встречные автомобили, и автомобили, двигающиеся впереди и сзади в попутном направлении, это пешеходы, переходящие дорогу. Если водитель обгоняющего автомобиля не обнаружит их, а обнаружив, не будет знать об их намерениях и пойдет на обгон, то на него ляжет основная ответственность за дальнейшее развитие событий. Поэтому не зная намерений других участников движения, следует исходить из вероятности худшего развития событий и, следовательно, воздержаться от обгона.

Водителю, собирающемуся начать обгон, надо учитывать, что может возникнуть следующее опасное развитие ситуаций при обгоне, вызванное действиями других участников движения.

Водитель движущегося впереди автомобиля может «вильнуть» влево, объезжая препятствие на проезжей части, не включив при этом или поздно включив указатель поворота. Вполне допустимо, что он может выполнить левый поворот, резко снизив скорость, совершить разворот из крайнего правого ряда, не зная, что его обгоняют. Обгоняемый может сам пойти на обгон, не посмотрев в зеркала заднего вида, может увеличить скорость, тем самым затягивая процесс обгона.

Водители следующих сзади автомобилей могут пойти на двойной обгон. Автомобиль, за которым обгоняющий встраивается в ряд при завершении маневра, может неожиданно затормозить. Может появиться встречный автомобиль, ранее не обнаруженный. Наконец, на пути обгоняющего может появиться пешеход.

Именно в результате таких действий других участников движения, которые обгоняющий не сумел предвидеть (а часто и не мог предвидеть), и происходит большинство ДТП при обгонах. Основная ошибка обгоняющего заключается в предположении, что ситуация будет развиваться в соответствии с его благоприятным прогнозом.

Правила дорожного движения учитывают возможность возникновения опасных ситуаций при обгоне в определенных местах и поэтому запрещают обгон на них. Но, как показывает практика, на дорогах имеются участки, где обгон не запрещен правилами, но безопасное его выполнение не гарантируется из-за высокой вероятности неожиданных действий водителей пешеходов.

ЗАПРЕЩЕНО:

— производить обгон с выездом на полосу встречного движения в непосредственной близости от нерегулируемого перекрестка равнозначных городских дорог; завершать обгон следует не ближе чем за 30м до такого перекрестка, так как вблизи него возможно неожиданное появление на полосе обгона встречного автомобиля, совершившего правый (левый) поворот с пересекающей дороги, и пешеходов;

— обгонять на нерегулируемом перекрестке и в непосредственной близости от него, находясь на главной дороге с движением в один ряд в каждом направлении (возможны левый поворот обгоняемого автомобиля, появление пешехода);

— выполнять обгон на обозначенном нерегулируемом пешеходном переходе и в непосредственной близости от перехода, если на него вступил пешеход;

— заканчивать обгон, выполняемый с выездом на полосу встречного движения, в начале крутого уклона, поскольку при внезапном для обгоняющего появлении встречного автомобиля эффективно затормозить или изменить направление движения на уклоне трудно и опасно.

В дорожном движении часто возникают опасные ситуации, обусловленные специфическим поведением его участников. Есть набор определенных признаков, на основе которых можно предвидеть их действия, например:

— если движущийся впереди автомобиль имеет иногородний номерной знак, весьма вероятно, что его водитель попал в незнакомые ему места и в непривычные для него условия. Он может внезапно остановиться или даже резко повернуть, забыв о многорядности движения, совершить разворот из крайнего правого ряда, не пропустив попутный транспортный поток;

— если впереди неуверенно или чересчур аккуратно движется легковой автомобиль, тем более — «свежий», значит, за его рулем любитель, еще недостаточно усвоивший правила дорожного движения, не имеющий навыков управления. От такого можно ждать любых неожиданностей;

— если автомобиль снижает скорость и начинает смещаться вправо без включения указателей поворота, есть опасность, что он развернется из крайнего правого ряда;

— если автомобиль движется со скоростью, невысокой для автомобилей данной марки и для данных условий движения, то он может совершить левый поворот или разворот;

— если автомобиль снижает скорость движения у середины дороги, то его водитель ищет место для разворота, забыв включить указатель левого поворота;

— если легковой автомобиль движется за грузовым, вполне вероятно, что его водитель будет совершать обгон (опасность двойного обгона);

— если водитель легкового автомобиля при приближении перекрестку или к въезду во двор на левой стороне дороги часть поворачивает голову налево (что хорошо видно через заднее стекло его автомобиля), то очень возможно, что он повернет налево).

Чтобы обгон ни для кого не представил опасности, необходимо заблаговременно информировать участников движения о намерении его выполнить, подавая для этого соответствующие сигналы. При движении вне населенного пункта в светлое время суток перед началом обгона надо включить указатель левого поворота и подать звуковой сигнал, а в темное время суток, кроме того, несколько раз быстро переключить свет фар. При движении в темное время суток в населенном пункте необходимо включить указатель левого поворота, а когда наружное освещение недостаточное, сделать вдобавок несколько быстрых переключений света фар или на короткое время включить дальний свет, при условии, что это не создаст помех для водителей встречных автомобилей. Подавать сигналы фарами, а также звуковой сигнал в указанных случаях следует всегда, исходя из предположения, что водитель обгоняемого автомобиля без этого может не обнаружить обгоняющий автомобиль.

Очень важно правильно оценить расстояние, достаточное для безопасного обгона. Путь и время обгона зависят от многочисленных факторов: от соотношения скоростей обгоняемого и обгоняющего автомобилей, их длины, дистанции до обгоняемого автомобиля перед началом обгона и при его завершении, от мастерства водителя, способа выполнения им обгона (различия по траектории обгона по началу ускорения автомобиля), от динамики автомобиля и т. д.

В реальных условиях на процесс обгона влияет множество факторов, которые невозможно учесть в расчетах. Они могут как сократить время и расстояние обгона, так и увеличить их. Дадим несколько советов по определению безопасного расстояния обгона.

При обгоне с ходу, т. е. когда у обгоняющего имеется значительный запас скорости по отношению к обгоняемому, расстояние обгона численно примерно в 4—4,5 раза больше, чем скорость обгоняемого автомобиля. Например, для того чтобы обогнать автомобиль, движущийся со скоростью 40 км/ч, необходимо расстояние порядка 180 м.

В случае обгона с выжиданием, т. е. когда скорость обгоняющего в начале маневра равна скорости обгоняемого, это соотношение будет выглядеть как 5—5,5, а значения скорости и расстояния — как 40 и (примерно) 200.

Расстояние (в числителе, м) и время (в знаменателе, с) обгона при различных скоростях движения обгоняющего и обгоняемого автомобилей (значения пути и времени даются с округлением)

Скорость обгоняющего автомобиля, км/ч									
v, км/ ч	30	40	50	60	70	80	90	100	110
20	130/15	100/10	110/8	110/7	120/6	120/6	130/6	140/5	150/5
30	-	210/19	160/11	140/9	140/7	150/7	150/6	160/6	170/6
40	-	-	310/23	210/13	190/10	180/9	180/8	190/7	200/7
50	-	-	-	430/26	290/15	250/11	230/9	220/8	220/8
60	-	-	-	-	570/30	370/17	310/13	280/10	270/9
70	-	-	-	-	-	740/33	460/19	370/14	330/11
80	-	-	-	-	-	-	920/37	550/20	450/15
90	-	-	-	-	-	-	-	1120/40	670/22
100	-	-	-	-	-	-	-	-	1340/44

v — Скорость обгоняемого автомобиля

При обгоне автопоезда или автобуса расстояние обгона увеличивается на 25—50% по сравнению с обгоном автомобиля длиной 6—7,5 м.

При намерении совершить обгон с выездом на полосу встречного движения чрезвычайно важно своевременно обнаружить встречный автомобиль и правильно оценить расстояние до него. Обгоняющий должен быть уверен, что это расстояние, а также скорость встречного автомобиля таковы, что обгон можно будет завершить не

менее чем за 40м до того, как он поравняется со встречным автомобилем, при движении в населенном пункте и не 'менее чем за 60м — вне населенного пункта.

Можно пользоваться следующим приемом для определения минимального безопасного расстояния до встречного автомобиля в случае, когда его скорость приблизительно равна скорости обгоняемого автомобиля: при обгоне «с ходу» оно численно примерно в 9 раз больше скорости обгоняемого автомобиля (так, при скорости последнего в 40км/ч обгон можно совершить безопасно, если расстояние до встречного — примерно 360м), а при обгоне с выжиданием — больше примерно в 10—11 раз.

Вне населенного пункта минимальное расстояние видимости для обгона должно быть не менее 500—700м, а при движении в городских условиях 300—400м.

Водители часто ошибаются в оценке расстояния до встречного автомобиля и его скорости. Это вызвано рядом особенностей зрительного восприятия при наблюдении обстановки. Так, если к наблюдателю поочередно будут приближаться грузовой и легковой автомобили, то скорость движения первого покажется более высокой. Чем больше габариты приближающегося автомобиля, тем большей покажется его скорость. Создают иллюзию скорости более высокой, чем в действительности яркие цвета окраски автомобилей (красный, оранжевый) и, наоборот, меньшей (на 10—15%) такие цвета, как синий, черный, зеленый. В темное время суток и в пасмурную погоду скорость приближающегося автомобиля кажется ниже. Чем выше скорость движения обгоняющего автомобиля, тем меньшей кажется его водителю скорость и встречного автомобиля, и обгоняемого. Поэтому гораздо безопаснее будет полагать, что встречный автомобиль вне населенного пункта приближается со скоростью на 10—15 км большей, чем это воспринимается зрительно, а в черте города — на 5—10км, и всегда «создавать» некоторый запас расстояния на случай ошибки в оценке скоростей движения или увеличения скорости встречным автомобилем.

Третий этап (принятие решения о совершении обгона)

После того, как ситуация оценена, критически (с расчетом на вероятность усложнения) представлено ее дальнейшее развитие, выяснены намерения других участников движения и по совокупности всего этого сложилось твердое убеждение о возможности безопасно выполнить обгон, решение о выполнении обгона может' быть принято.

Четвертый этап (выезд из занимаемого ряда)

На данной — начальной стадия обгона — необходимо правильно выбрать скорость, дистанцию и интервал, а для этого приходится учитывать ряд противоречивых обстоятельств.

этого в условиях интенсивного движения часто не бывает. Если же обгон совершается при слишком малой дистанции: до обгоняемого («из-под» него), продолжительность и путь обгона, естественно, сократятся, но при этом обгонявший создаст для себя большую «слепую» зону впереди, что, как мы уже знаем, может представлять опасность. Поэтому важно правильно выбрать дистанцию обгона.

В населенном пункте безопасная дистанция до обгоняемого автомобиля должна быть не менее 20—25 м (на скользкой дороге значительно больше), вне населенного пункта — не менее 40 м. Если нет уверенности, что водитель движущегося впереди автомобиля знает о том, что его намерены обогнать, то при движении в населенном пункте величина безопасной дистанции численно должна быть несколько больше, чем половина значения скорости обгоняющего, а при движении по загородной дороге — равна значению его скорости.

Часто при обгоне неправильно выбирается интервал по отношению к обгоняемому автомобилю. Из-за этого, когда автомобили поравняются, между ними может произойти касательное столкновение даже при незначительном отклонении обгоняемого влево. Безопасный интервал должен быть не менее 1 м, а при обгоне автопоезда, автобуса, троллейбуса — не менее 1,5 м.

Находясь на полосе обгона, водитель окончательно должен решить — обгонять или не обгонять — до того, как передняя часть его автомобиля поравняется с обгоняемым автомобилем и начнется стадия опережения: здесь еще есть возможность вернуться в свой ряд, если ситуация изменилась в неблагоприятную сторону. В этот момент водители, следующие за обгоняющим, совершают такую характерную ошибку. Увидев, что движущийся впереди автомобиль пошел на обгон, они торопятся занять его место, а это приводит к тому, что в случае отказа от обгона возвращаться в ряд становится чрезвычайно опасно. Поэтому при движении за автомобилем, начавшим обгон, не следует тотчас же стремиться заполнить образовавшееся «окно»: нужно выдерживать такую дистанцию, чтобы отказавшийся от продолжения обгона водитель мог безопасно встроиться в ряд. Только убедившись, что обгон завершен, можно уменьшить дистанцию.

При обгоне с выездом на полосу встречного движения обгоняющие часто допускают такую ошибку. Приняв решение обогнать, водитель вдруг обнаруживает, что следующий впереди автомобиль, увеличив скорость, сам пошел на обгон, и вместо того, чтобы отказаться от обгона, решает идти на обгон вслед за ним. Такой обгон — обгон вслед — представляет большую опасность, так как первый обгоняющий автомобиль ограничивает для водителя второго видимость полосы обгона, а если это крупногабаритный автомобиль, то обнаружить из-за него встречный автомобиль практически невозможно. Если первый обгоняющий совершает так называемый плотный обгон, т. е. завершает маневр в непосредственной близости от встречного автомобиля и с малой дистанцией по отношению к автомобилю, который он обогнал, то при уходе его с полосы обгона второй обгоняющий внезапно обнаруживает на малом расстоянии встречный автомобиль. И тогда избежать столкновения с ним чрезвычайно трудно. Когда первый обгоняющий обнаружит, что встречный автомобиль приблизился на опасное расстояние, то он может хотя бы «впритирку» встроиться в ряд, а для обгоняющего вслед места в ряду не окажется, и ему придется

надеяться только на то, что обгоняемый им автомобиль притормозит и «впустит его в ряд, либо снизит скорость встречный автомобиль. Обгон вслед по возможным своим последствиям опаснее двойного обгона, поэтому ни в коем случае нельзя совершать его с выездом на полосу встречного движения.

Пятый этап (опережение)

Двигаясь параллельно с обгоняемым автомобилем, скорость увеличивать следует так, чтобы не превысить допустимый скоростной предел, выдерживая выбранный безопасный интервал по отношению как к обгоняемому автомобилю, так и к потоку на полосе встречного движения, и следя, чтобы автомобиль при движении по узкой дороге не выехал на обочину (на тротуар). В процессе опережения следует постоянно оценивать положение обгоняемого автомобиля, обстановку справа (на проезжей части, обочине или тротуаре) в зоне предполагаемого завершения обгона, интервал между автомобилями, двигающимися в правом ряду.

Шестой этап (завершение обгона с возвращением на ранее занимаемую полосу)

Для безопасного завершения обгона надо при встраивании в ряд выбрать правильную дистанцию, скорость и траекторию движения. На этом этапе обгоняющие часто совершают ошибки. Одна из наиболее распространенных — перестроение на ранее занимаемую полосу на слишком близком расстоянии от обогнанного автомобиля его «подрезание», что нередко приводит к попутным столкновениям. Поэтому только опередив автомобиль при движении в городе не менее чем на 15 м (начиная с такого удаления, обгоняемый автомобиль легко можно обнаружить в зеркалах заднего вида), а на загородной дороге — не менее чем на 20 м, можно приступить к перестроению на полосу справа, включив предварительно указатель правого поворота.

Ошибки обгоняющего, которые часто сопутствуют первой, — резкое снижение скорости после опережения и встраивание в ряд по слишком крутой траектории. Такие действия при большом запасе скорости, при движении по скользкой дороге ведут к попутным столкновениям, к потере управления автомобилем. Как правило, эти ошибки являются следствием неправильной оценки ситуации: обгоняющий неточно определил дистанцию между автомобилями при встраивании; неправильно оценил скорость встречного автомобиля и расстояние до него, вследствие чего ему приходится буквально втискиваться в ряд, уклоняясь от столкновения с ним, да еще и увеличивая для этого скорость, которую тут же надо гасить. Чтобы не допускать такие ошибки, необходимы полная и точная оценка ситуации в процессе опережения и правильное по исполнению перестроение. Траектории перестроения должны быть плавной, а скорость при встраивании в ряд не следует снижать резко.

Участники движения могут помочь обгоняющему, когда им становится очевидно, что он попал в трудное положение. Так, если ему надо быстро встроиться в ряд, водителю обгоняемого автомобиля следует снизить скорость и принять вправо, пропуская обгоняющего, а водителю встречного автомобиля снизить скорость и также

взять вправо; тем самым они отведут угрозу ДТП и для самих себя. Но следует хорошо помнить, что безопасность обгона зависит прежде всего от обгоняющего.

Дополнительные сложности возникают при обгоне группы автомобилей, при обгоне ночью, на скользкой дороге, при неблагоприятных метеоусловиях.

При обгоне с выездом на полосу встречного движения не следует обгонять больше двух-трех автомобилей сразу, а перед выездом надо убедиться, что встречных автомобилей нет на расстоянии не менее 800—900 м в что дистанция между обгоняемыми автомобилями позволит при необходимости встроиться в ряд.

В темное время суток, когда видимость дороги ухудшается вследствие ограниченности пространства, освещаемого светом фар (дальность освещения не превышает 100—150 м), следует воздерживаться от обгонов и ни в коем случае не обгонять при скорости выше 80—90 км/ч: при движении с такой скоростью остановочный путь автомобиля становится равным расстоянию видимости в дальнем свете фар.

При езде по дороге со скользким покрытием даже небольшая ошибка в выборе траектории и скорости при выполнении обгона может привести к уводу и заносу автомобиля, к потере управления автомобилем. Кроме того, зимой проезжая часть дорог, как правило, бывает сужена сугробами снега, что при обгоне представляет дополнительную опасность.

Во время дождя, снегопада резко ограничивается видимость, создается иллюзия, что встречный автомобиль находится намного дальше, чем на самом деле. Брызги воды и грязи, поднимаемые колесами обгоняемых и встречных автомобилей, также ухудшают видимость. Кроме того, влага и грязь, попадая на задние приборы световой сигнализации, значительно затрудняют возможность обнаружения намерений водителя двигающегося впереди автомобиля, в особенности грузового. Опасность обгона в таких условиях намного возрастает, и поэтому лучше не совершать его или выполнять с особой осторожностью.

2. ОСНОВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ВОДИТЕЛЯМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В СИТУАЦИЯХ, СВЯЗАННЫХ С ОБГОНОМ

2.1. При намерении совершить обгон и при его исполнении

1. Обгон можно совершать, лишь убедившись в том, что: он целесообразен; выполнение его не повлечет за собой превышения установленного предела скорости; запрещение на выполнение обгона отсутствует; вас самого не обгоняют и не собираются обгонять; расстояние до встречного автомобиля достаточно для безопасного выполнения обгона с выездом на полосу встречного движения; для обгона нет помех и его выполнение не создаст опасности как для самого обгоняющего, так и для других участников движения, включая пешеходов; обгоняемый не будет изменять направление движения или скорость в процессе обгона; намерение совершить обгон понятно другим водителям.

2. Безопасное расстояние обгона при выполнении маневра «с ходу» численно должно быть больше, чем скорость обгоняемого автомобиля, в 4—4,5 раза, а при выполнении его «с выжиданием» — в 5—5,5 раза.

3. Оптимальная скорость обгоняющего должна быть больше скорости обгоняемого: на 10—20 км/ч — при движении в населенном пункте, на 15—25 — вне населенного пункта (разумеется, в установленных пределах).

4. Интервал до обгоняемого автомобиля, а такой по отношению к полосе встречного движения должен быть не меньше 1—1,5 м.

5. Завершать обгон, выполняемый с выездом на полосу встречного движения, следует: не менее чем за 60 м до того, как с обгоняющим поравняется встречный автомобиль, — при движении вне населенного пункта и не менее чем за 40 м — в населенном пункте.

6. Сигнал о намерении совершить обгон должен быть подан не менее чем за 5 с до начала выполнения маневра.

7. Перед началом обгона при движении в любое время суток и в любых условиях необходимо включить указатель соответствующего поворота. Кроме того, вне населенного пункта следует подать звуковой сигнал, а в темное время суток вдобавок несколько раз быстро переключить свет фар. В населенном пункте при недостаточном наружном освещении также следует прибегнуть к такой сигнализации фарами, если это не создаст помех для водителей встречных автомобилей.

8. Перед началом обгона в темное время суток на неосвещенном участке дороги вне населенного пункта следует переключить дальний свет фар на ближний. Только после опережения обгоняемого можно продолжать движение с дальним светом.

9. Не следует:

а) слишком близко приближаться к обгоняемому автомобилю, в особенности, если он крупногабаритный (иначе обгоняющий ограничит для себя обзор дороги);

б) обгонять вслед за идущим на обгон автомобилем с выездом на полосу встречного движения, тем более за крупногабаритным;

в) совершать обгон нескольких автомобилей, выезжая на полосу встречного движения, если дистанция между ними не позволит встроиться в ряд в случае опасного сближения с встречным автомобилем;

г) выполнять обгон вблизи нерегулируемого перекрестка равнозначных дорог выездом на полосу встречного движения или завершать обгон ближе чем за 30 м с него, так как в зоне перекрестка неожиданно для обгоняющего может появиться встречный автомобиль, совершивший правый или левый поворот с пересекающей дороги, а также пешеход;

д) обгонять на нерегулируемых перекрестках и в непосредственной близости от них с выездом на полосу встречного движения, находясь на главной дороге; в этой ситуации возможны левый поворот обгоняемого автомобиля, появление пешехода и е)

е) совершать обгон на обозначенном нерегулируемом пешеходном переходе и в непосредственной близости от него, если на нем есть пешеход;

ж) завершать обгон в начале крутого уклона дороги с выездом на полосу встречного движения;

з) идти на обгон легкового автомобиля, движущегося за грузовым автомобилем или автобусом, не убедившись, что его водитель знает о вашем намерении (опасность того, что этот водитель сам пойдет на обгон, чтобы уйти из «слепой» зоны, созданной для него движущимся впереди крупногабаритным автомобилем);

и) обгонять, если вы обнаружили, что вас самого собираются обгонять или, более того, уже обгоняют;

к) обгонять автомобиль, когда намерения его водителя до конца не ясны;

л) совершать обгон с выездом на полосу встречного движения в местах с видимостью менее 300—400 м в населенном пункте и менее 500—700 м вне населенного пункта, даже там, где правилами он не запрещен.

2.2. При движениях, когда возможно выполнение обгона другими водителями и когда они его выполняют

1. При намерении совершить левый поворот или разворот на перекрестке и на перегоне, где возможен обгон, следует: убедиться, что вас не обгоняют и не собираются обгонять; не менее чем за 5 с до начала выполнения маневра подать предупредительный сигнал; заблаговременно занять положение, предписываемое для совершения этого маневра.

2. Собираясь произвести левый поворот или разворот на нерегулируемом перекрестке, следует уступить дорогу автомобилю, завершающему обгон.

3. Обгоняемому следует принять по возможности вправо, предварительно включив указатель правого поворота или дав обгоняющему отмашку рукой, а в темное время суток, в дополнение к тому, несколько раз быстро переключить свет фар, давая тем самым понять обгоняющему, что его намерения поняты и что для совершения обгона нет помех.

4. В случае обнаружения помехи для обгонявшего следует подать ему сигнал опасности: включить указатель левого поворота и подать звуковой сигнал либо кратковременно включить стоп-сигнал, или приоткрыть дверцу и сделать жесты

рукой, запрещающие обгон, в крайнем случае — сместиться к середине дороги, препятствуя выполнению обгона.

5. Обгоняемому при движении в темное время суток вне населенного пункта следует переключить дальний свет на ближний, как только обгоняющий поравняется с ним.

6. При движении за автомобилем, пошедшим на обгон, следует выбрать такую дистанцию, чтобы обгоняющий, если он решил отказаться от продолжения обгона, мог безопасно встроиться в ряд, и только убедившись, что обгон завершен, уменьшить дистанцию.

7. При встречном разъезде водители должны действовать следующим образом:

а) заметив, что на полосе встречного движения начался обгон, — принимать все меры предосторожности для того, чтобы избежать аварийной ситуации в случае, если обстановка при обгоне осложнится;

б) при малейшем признаке аварийной ситуации — сместиться вправо и снизить скорость (или, наоборот, увеличить ее, когда этого требует обстановка);

в) если снизить скорость и сместиться вправо не представляется возможным — просигнализировать светом фар: «Прекратите (не начинайте) обгон, я не могу уступить дорогу». Однако поступать так следует лишь в исключительных случаях.

3. ПРЕДПИСАНИЕ ПРАВИЛ ПДД МЕСТ-ГДЕ ЗАПРЕЩЕН ОБГОН.
(различные виды перекрестков, запрещающих обгон, «опасных мест»)
РЕШЕНИЕ ЭКЗАМЕНАЦИОННЫХ БИЛЕТОВ . 10 мин

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ 3 мин.

1 разбор занятия 2 мин.

(ответы на вопросы, опрос учеников, выводы о достижении цели)

2 задание на самостоятельную подготовку 1 мин.