Вождение автомобиля в трудных дорожных условиях

Под ***проходимостью*** автомобиля понимается его способность преодолевать трудные участки пути, дорожные препятствия и двигаться в условиях бездорожья. Проходимость автомобиля во многом зависит от водителя. Практика показывает, что опытный, хорошо знающий свое дело водитель сумеет обеспечить продвижение автомобиля в любых дорожных и метеорологических условиях. При вождении автомобиля в трудных дорожных условиях решающее значение будут иметь настойчивость водителя в преодолении препятствий и проявленная им воля к достижению поставленной цели.

Для успешного вождения автомобилей в трудных дорожных условиях водитель должен:

— знать технико-эксплуатационные качества автомобиля и уметь их полностью использовать в различных условиях движения;

— знать особенности вождения автомобилей в трудных дорожных условиях;

— уметь быстро на глаз оценивать путевую обстановку, состояние грунта, сложность препятствия и выбирать наилучшее направление для движения в данных условиях;

— уметь применять средства и способы повышения проходимости автомобиля;

— уметь преодолевать путевые препятствия, выводить забуксовавший или застрявший автомобиль с помощью подручных средств, простейших вытаскивателей и самовытаскивателей.

Для успешного продвижения автомобилей в условиях бездорожья необходимо предварительно разведать путь, особенно топкие, заболоченные места. Водители должны уметь применяться к местности, использовать местные подручные материалы для улучшения отдельных участков пути и повышения проходимости автомобилей.

Особенности вождения автомобилей в условиях бездорожья заключаются в следующем:

1) С ухудшением дороги повышается сопротивление движению автомобиля. Если сопротивление качению превысит силу тяги, автомобиль не сможет продолжать движение, так как нагрузка на двигатель возрастет настолько, что он заглохнет. Чаще всего это может произойти на слабом грунте, когда колеса проваливаются, или на участке с глубоким сыпучим песком.

2) Чем выше удельное давление, т. е. давление веса автомобиля на единицу опорной площади, тем хуже его проходимость. На современных автомобилях для уменьшения удельного давления на грунт устанавливают сдвоенные ведущие колеса и используют баллонные шины, имеющие значительную опорную поверхность, а также увеличивают число осей (трехосные автомобили), что позволяет снизить удельное давление почти в два раза по сравнению с двухосным автомобилем (рис. 63) и лучше использовать сцепной вес (т. е. вес, приходящийся на ведущие колеса).

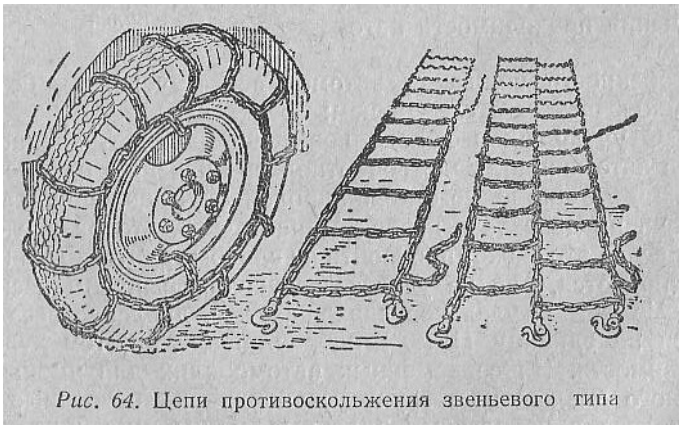

Рис. 64. Цепи противоскольжения звеньевого типа

цепи улучшенной конструкции (рис. 66), у которой ставится дополнительное звено, стягивающее продольные цепи. Следует учитывать, что применение звеньевых цепей на огаых с грунтезацепамн не дает должного
эффекта.

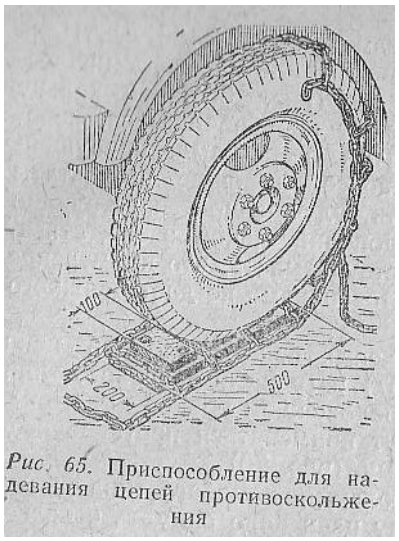

Рис. 65. Приспособление для надевания цепей противоскольжения

Рис. 66. Звеньезая цепь противоскольжения улучшенной конструкции (браслетно-звеньевого типа)

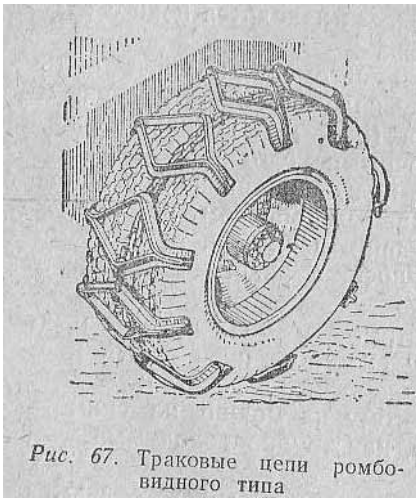

Рис. 67. Траковые цепи ромбовидного типа

Дальнейшим развитием звеньевых цепей являются цепи с ромбовидными траками (рис. 67) и траками таврового типа (рис. 68), а также с косым расположением траков (рис. 69).

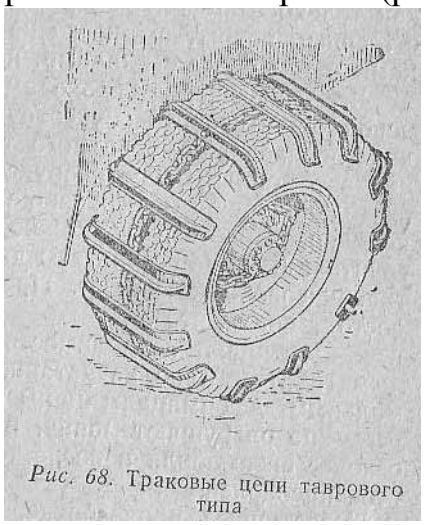

Рис. 68. Траковые цепи таврового типа

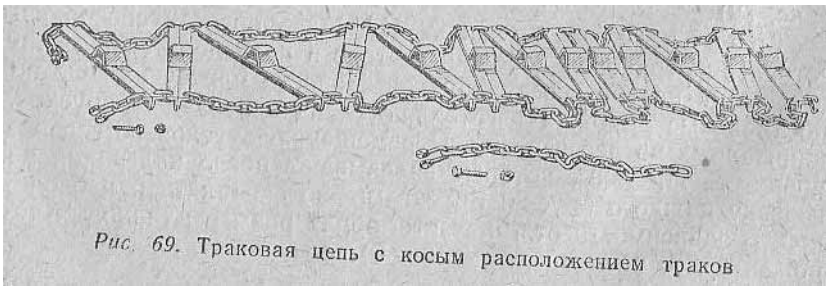

Рис. 69. Траковая цепь с косым расположением траков

В условиях слабых грунтов могут применяться противобуксо-вочпые приспособления с плицами (рис. 70).

Применение цепей противоскольжения любого типа вызывает местный износ шин, поэтому цепи надо снимать с колес, как только отпадает в них надобность. Двигаться по дорогам с твердым покрытием, когда на колесах находятся цепи с траками и тем более с плицами, нельзя.