

Сложные дорожные условия

Движение по скользкой дороге

Скользкой дорога бывает не только зимой.



Такое явление наблюдается, когда на поверхность асфальтобетонного покрытия в жаркие дни выстужается вяжущее вещество или в утренние часы осаждается влага из воздуха либо иней в холодную погоду. Когда начинается дождь, на проезжей части образуется смесь из воды, материала износа шин и дорожного покрытия, а также нефтепродуктов. В результате получается отличная смазка. Поэтому при морозящем мелком дожде дорога оказывается более скользкой, чем при сильном ливне.

Скользкой может быть булыжная дорога, особенно в смоченном состоянии, дорога во время листопада или обычная сухая дорога, отполированная тысячами движущихся по ней автомобилей. Водителю важно научиться определять (чувствовать) такую опасную для езды дорогу и своевременно изменять режим и тактику движения.

1. По воде
2. По льду

По воде

Обилие воды на дорогах быстро учит, как без опасения залить контакты распределителя-прерывателя или катушки зажигания грамотно преодолевать водные препятствия. Но существует другая опасность, которой подвергают себя даже многие достаточно опытные автомобилисты. Имя этой опасности — **аквапланирование**.

Стать аквапланиристом очень легко. Необходимо лишь на приличной скорости преодолеть достаточно большую лужу. Результатом высшего пилотажа может стать штопор с переворотом через крышу, приземление на откосе дороги и тому подобное. Происходит это из-за эффекта аквапланирования. Суть этого явления заключается в образовании водяного клина между протектором и поверхностью дороги. Вода не успевает уходить из-под протектора, и под ним образуется водяная пленка, по которой, как по льду, начинает скользить автомобиль. Своеобразный балет, где единственным членом жюри является сама судьба.

Последствия аквапланирования — от собачьего рысканья машины по дороге до фатальных переворотов — зависят и от многих других факторов. Например, от скорости автомобиля. Чем она выше, тем, естественно, опаснее езда и больше шансов улететь под откос. Хотя аквапланирование возможно и при 40 км/ч. Качество дорожного полотна, состояние амортизаторов тоже играют роль. Влияет, разумеется, и качество резины, тип шин (широкая резина больше «планирует», более жесткие шины лучше держат дорогу). От неприятности вас может уберечь знание того, каков рисунок протектора на вашем авто и степень изношенности резины. Критическая глубина износа — 4 мм. Уже этого достаточно для того, чтобы сорваться в штопор.

Эффект аквапланирования возникает при толщине водяного слоя всего в 5–8 мм. Идеальные условия — это длинная лужа с постоянной глубиной в 3–5 см, таких на наших дорогах достаточно много. Имеются ввиду колеи, продавленные в асфальте. Даже при небольшом дождичке там собирается достаточно воды, чтобы приподнять колеса автомобиля и выкинуть его в сторону. Ощущение того, что автомобиль как бы оторвался от дороги, как бы чуточку взлетел и скользит сам по себе, испытал каждый, кто преодолевал лужу на скорости более 40 км в час.

Рекомендации:

- перед лужей лучше отпустить акселератор.
- влетать в лужу лучше заранее, придав автомобилю нужное направление. Если лужа лежит на повороте, проходить его следует «двойным входом»: первоначальный поворот до лужи, затем руль прямо и проезд лужи по прямой, затем вторичный поворот руля после прохода лужи.
- попав в лужу (чувствуется по легкости руля), резко не тормозите, не прибавляйте газ и не рулите. Когда машина влетает в глубокую лужу обоими передними колесами, ее рывком осаживает назад. Твёрдо держите руль обеими руками, слегка разведя локти в стороны-вверх, и будьте готовы к рывкам в сторону.
- потеряв контакт с дорогой, не выворачивайте руль слишком круто, даже если очень хочется;
- ожидайте внезапного прекращения аквапланирования.
- реагируйте на рывки автомобиля быстрыми, но «скупыми» движениями руля.
- если аквапланирование все же привело к заносу/сносу — действуйте после выезда из лужи как обычно (на гололеде).
- на переднеприводном автомобиле можно дополнительно прибавить газ — ведущие и управляемые колеса за счет более быстрого вращения будут лучше отводить воду, и контакт восстановится.
- после проезда луж периодически «подсушивайте» тормоза легким нажатием левой ногой.
- если есть возможность объехать лужу, лучше ею воспользоваться.

Если принято решение переправиться через глубокую лужу, обязательно проведите разведку. Лучше всего подождать другую легковую машину и пройти по ее колеям, но не раньше, чем она выберется на берег, и волны от нее успокоятся. Небольшие лужи пропускайте между колесами.

Если вода попадет на вентилятор и зальет систему зажигания, подождите несколько минут и попробуйте завестись — скорее всего, вода успеет испариться на горячем моторе. Если не помогло, выезжайте «на стартере» вперед или назад (куда ближе) и сушитесь уже на берегу. Не пытайтесь проскочить глубокую лужу на быстром ходу — поднявшаяся волна зальет двигатель. Спокойно двигайтесь на первой передаче и не переключайте ее — в момент сброса газа воду может засосать в выхлопную трубу.

Наблюдайте за поведением впереди идущих автомобилей. Минимальное их «рысканье» — снижайте скорость. Не стоит при этом брать в расчёт скорость обгоняющих вас автомобилей: у них может стоять резина с лучшим водоотводом, их автомобиль может быть тяжелее Вашего, им может управлять водитель, переоценивающий свои возможности контроля.

Перед форсированием луж не помешает включить дворники. Иначе внезапно залившая ветровое стекло вода сделает вас абсолютно слепым.

Почувствовали, что автомобиль скользит, отпустите педаль газа и попробуйте стабилизировать положение машины на дороге, по возможности выровняв колеса. Упаси вас Бог в это время пойти на обгон, начать поворот или экстренное торможение. Опасность таится в том, что, начав скольжение в луже, неопытный водитель, как правило, пытается вращением руля в сторону заноса, во что бы то ни стало выровнять машину. Профессионалы рекомендуют в таких случаях не паниковать и не спешить с этими маневрами. Тем более, что пока машина в воде, все ваши усилия будут сведены на нет. А как только передние колеса зацепят твердый грунт, автомобиль понесет в противоположную сторону. И если водитель грамотно и вовремя не среагирует на повторный занос — машина опрокинется.

При форсировании луж произвольное движение руля чаще всего бывает совершенно неожиданным и очень сильным. Рулевое колесо вообще может выбить из рук. Удержать кончиками пальцев баранку не удастся. Поэтому руки держите в верхнем секторе рулевого колеса.

Скупыми импульсами следует и тормозить. Еще лучше тормозить как на гололеде — с помощью двигателя.

По льду

Управление автомобилем в гололед во время встречных разъездов, при обгоне, разгоне и особенно торможении вызывает большие трудности. И выполнение этих маневров требует не только теоретических знаний, но и специальных практических тренировок.

Обледенение может быть сплошным на большой протяженности дороги или на небольших участках. Обычно границами гололеда бывает опушка леса, придорожные постройки, поэтому в этих местах следует ожидать изменения состояния поверхности дороги. Даже при положительной температуре может образоваться ледок на мостах, во впадинах и низинах, на дамбах и других продуваемых участках. Беда усугубляется тем, что гололед застает многих врасплох: ведь только что было хорошее сцепление. Особенно коварен первый гололед, в ноябре — декабре количество ДТП значительно увеличивается по сравнению с другими месяцами года. По данным статистики, более 60 % ДТП связаны с потерей управляемости. Причина в том, что многие водители не успевают перестроить стиль вождения после лета, а многие просто не представляют особенностей управления на скользкой дороге. Когда шины попадают на гололед, их сцепление с дорогой сразу падает в 4—5 раз, во время дождя и снегопада только в 2—3 раза и постепенно. Во сколько раз снижается сцепление с дорогой, во столько раз увеличивается тормозной путь.

Лед бывает разный. Самый скользкий — при температуре около 0°C. При температуре ниже — 20°C он уже не такой скользкий, так как на нем нет воды. При подозрении на гололед нужно снизить скорость автомобиля до 10 км/ч и слегка притормозить: если почувствуете занос, то подозрение ваше подтверждается; если заноса не произошло, то гололеда нет. Опытные водители знают: если автомобиль под ними «играет», значит, дорога покрыта льдом.

Перед троганием с места на скользкой дороге надо:

- выровнять передние колеса;
- включить первую, а лучше — вторую передачу;
- плавно нажимать на педаль газа, добиваясь малых устойчивых оборотов;
- плавно отпускать педаль сцепления, придерживая ее в конце;
- трогаться медленно;
- если колеса стали буксовать, не газовать: колеса еще глубже будут зарываться в лед, за счет сил трения лед будет растапливаться, сцепление с дорогой будет еще меньше, и колеса будут сильнее буксовать. Только после длительного газования, когда весь лед под колесом растает и колесо коснется земли или асфальта, автомобиль тронется с места. Это издевательство над автомобилем. Часто достаточно только толкнуть автомобиль или движением вперед-назад раскачать, чтобы он тронулся с места. Если вы попали на гололед, главное не теряйтесь, а помните основные правила обеспечения безопасного движения в этих условиях:
- будьте внимательны и сосредоточены на правильном управлении автомобилем;
- забудьте про педали сцепления, тормоза и нейтральную передачу;
- очень плавно сбрасывайте газ, тормозите двигателем;
- переходите на пониженную передачу с глубокой перегазовкой и, очень плавно отпуская педаль сцепления, придерживайте ее в конце;
- ехать надо как можно медленнее, с постоянной скоростью, она должна быть такой, чтобы вы не теряли чувство управления автомобилем: он вас должен слушаться;

- рассчитывайте свое движение, смотрите как можно дальше;
- увеличивайте дистанцию от впереди идущего автомобиля: во сколько раз увеличился тормозной путь, во столько раз надо увеличивать и дистанцию;
- увеличивайте интервал как с попутно идущими транспортными средствами, так и со встречными;
- не вращайте рулевым колесом резко, от резкого вращения автомобиль может занести. Вы хотели изменить направление движения и резко повернули рулевое колесо, а автомобиль продолжает прямолинейное поступательное скольжение прямо, хотя колеса и повернуты. Это физика — закон сохранения инерции.

Для того чтобы не бояться заноса, надо знать причины и научиться управлять автомобилем в заносе. Водителя нельзя считать опытным, если он не научился выходить из заноса.

Причина заноса: сцепление с покрытием на скользкой дороге очень маленькое. Тормозные силы не должны превышать силы сцепления. Даже несильное нажатие на педаль тормоза на скользкой дороге приводит к блокировке колес и юзу автомобиля. Состояния тормозной системы, состояния шин, резкой подачи газа, резкого вращения рулевого колеса, разного сцепления с дорогой левого и правого колеса автомобиля также влияют на причины заноса. Например, на одной оси левое колесо заблокировалось, не вращается, а правое колесо, из-за указанных выше причин, продолжает вращение, и происходит вращение автомобиля вокруг заблокированного колеса. Исследования показали, что разница тормозных моментов левых и правых колес достигает 25—30 %. Этого вполне достаточно, чтобы автомобиль начало крутить. А если на пути перемещающегося по кругу колеса появится какое-либо препятствие (вмерзший камень, палка, замерзшая колея и даже просто кусок льда), то автомобиль может перевернуться.

Движение по плохой дороге

По *плохим дорогам*, если нет опыта, приходится тратить много времени и сил, чтобы проехать сотню, а то и десяток метров. Это могут быть снежные или песчаные заносы, брод или глубокая лужа, скользкий подъем или косогор, размытая дорога или дорога с глубокой колеей. Умение приходит со временем, а сократить его поможет знание основных приемов, найденных водителями и подсказанных самой жизнью. Способность преодолевать то или иное препятствие ограничена рядом факторов: тяговым усилием, которым располагают ведущие колеса; сцеплением их с грунтом; расстоянием от опорной плоскости колес до низшей точки автомобиля (дорожный просвет).

1. Дефекты дорог
2. Бездорожье

Дефекты дорог

Автомобильные дороги предназначены для удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в безопасных перевозках пассажиров и грузов.

К дефектам дорог, влияющим на безопасность движения, относятся: плохо оборудованные перекрестки, покрытие дорог с малым коэффициентом сцепления, плохое состояние дорожного покрытия, неудовлетворительная обеспеченность дорожными знаками и дорожной разметкой, опасные придорожные препятствия, отсутствие ограждений дорог. Зарубежная статистика утверждает, что отсутствие только дорожной разметки может увеличить количество ДТП на 25%.

Улучшение дорожной сети и совершенствование навыков водителя при критической оценке реальных дорожных условий и выборе безопасных приемов управления помогают повысить безопасность движения на дорогах. Одним из основных факторов, влияющих на безопасность движения, является расстояние видимости дороги и ее освещенность, особенно опасны закрытые, плохо просматриваемые дороги.

Большую опасность для водителя представляют скрытые дефекты дорог, которые водители могут не заметить, тем более, если нет предупреждающих знаков 152-154. *Неровная дорога*. К таким участкам относятся волнистость и гребенки. При высокой скорости автомобиль теряет управляемость, сцепление с дорогой уменьшается и возможны не только заносы, но и опрокидывания автомобилей.

Большую опасность для автомобиля представляют провалы и ямы на дорогах. Выражение некоторых водителей «чем больше скорость, тем меньше ям» ошибочное.

При прохождении автомобиля по таким участкам дорог очень сильно изнашивается подвеска и шины. На таких участках надо снижать скорость и увеличивать дистанцию, даже на жеер. «Ямам надо кланяться», въезжать в них, а не проскакивать — говорят опытные водители.

Наиболее опасными местами на дорогах являются перекрестки, на которых ограничена видимость. Перекресток, на котором пересекаются 2 двухполосные дороги, имеют 32 конфликтных точки, на которых могут произойти ДТП. Поэтому около 30 % всех ДТП происходит на перекрестках. Безопасность движения на перекрестках дорог повышают путем введения регулирования, с помощью знаков приоритета, кругового движения на перекрестках и установки светофоров. Наибольшей безопасности и высокой пропускной способности достигают выполнением пересечений на разных уровнях.

Обозначение обочин дорожной разметкой или направляющими столбиками с красными светоотражающими элементами с правой стороны и с белыми с левой стороны, а также качественное дорожное покрытие с высоким коэффициентом сцепления повышают безопасность движения, особенно в ночное время.

Хорошее состояние дорог позволяет эффективно и безопасно использовать автомобиль, повысить производительность труда на автомобильном транспорте.

Бездорожье

Грунтовые дороги – полевые, лесные и т.п. дороги без верхнего слоя, сооруженные в качестве дороги или образовавшиеся в результате движения транспортных средств .

Движение по грунтовым дорогам неизбежно там, где нет дорог с твердым покрытием. Иногда оно продолжается на протяжении нескольких десятков и даже сотен километров. Управлять автомобилем на грунтовой дороге значительно труднее, чем на дороге с твердым покрытием.

Управление автомобилем на такой дороге требует от водителя не только безошибочной техники вождения, но и большого опыта, умения наблюдать, быстрой реакции и сообразительности. Движение это утомительно и изнуряющее, особенно если водитель к нему не привык. Однако он получает большое удовлетворение от преодоления трудностей, представляющих собой хорошую школу для каждого водителя.

Если водитель решил ехать по грунтовой дороге, то он не должен забывать: не каждый автомобиль приспособлен для этого. Автомобили с низко опущенным кузовом, мягкими пружинами, рессорами и слабыми амортизаторами, так же как и автомобили с маломощными двигателями, не годятся для движения по грунтовым дорогам. В таких случаях могут возникнуть трудности при движении по мягкой поверхности, перегрев двигателя, повреждения шасси, особенно рессорной подвески и карданной передачи.

При движении по грунтовой дороге следует избегать переключения передач и стараться двигаться на одной заранее выбранной передаче. Но это в большинстве случаев неосуществимо, поскольку приходится трогать с места, а также проезжать участки дороги с разным состоянием поверхности. Может поэтому случиться, что потребуются применить все передачи и переключать их чаще, чем на дороге с асфальтобетонным покрытием.

Съезжая с дороги с твердым покрытием на грунтовую дорогу, надо сразу определить, какое сопротивление мы встретим, и какую следует включить передачу. Включив ее, едем на ней, не

переключая ее. Если же водитель остановился на грунтовой дороге и должен вновь начать движение, то дело выглядит несколько иначе. Прежде всего, он должен уметь включить сцепление. Это не простой маневр, потому что колеса автомобиля вязнут в мягкой поверхности дороги и для трогания с места требуется использовать большую долю мощности двигателя. К тому же сцепление следует включить достаточно быстро и осторожно, чтобы его не повредить и в то же время не остановить двигатель из-за перегрузки. Если водитель тронул автомобиль с места на первой передаче, он должен приготовиться сменить передачу на вторую. Следует разогнать автомобиль сильнее, чем при движении на дороге с твердым покрытием, и переключить передачу быстрее и резче, потому что долгая выдержка для получения бесшумного переключения может привести к значительному замедлению и даже к остановке автомобиля. Не забывайте, что сопротивление движению по грунтовой дороге намного выше, чем по дороге с твердым покрытием.

Указанные замечания касаются также переключения второй передачи на третью и на высшую. Выбор передачи определяется поверхностью дороги. Иногда можно ехать даже на прямой передаче, наивысшей, а иногда едва на второй. Надо выбирать такую передачу, чтобы не вынуждать двигатель работать на полную мощность, но чтобы он работал на несколько большей мощности, чем при движении по дороге с твердым покрытием. Очевидно, скорость автомобиля будет вследствие этого несколько меньшей, но это не так важно, поскольку по грунтовой дороге мы движемся и без того значительно медленнее для сохранения полной безопасности при внезапно меняющихся обстоятельствах.

Если дорога меняется с плохой на еще более худшую, то может возникнуть необходимость включения низшей передачи. Включать эту передачу надо быстрее, чем на дороге с твердым покрытием, чтобы избежать чрезмерного замедления, при котором только что включенная низшая передача может оказаться слишком высокой для данных условий движения, что может привести к остановке автомобиля. Водитель должен так маневрировать передачами, чтобы преодолеть все участки дороги без задержки и со скоростью, соответствующей состоянию поверхности дороги. Скорость может быть иногда значительной: на гладкой и малопесчанистой грунтовой дороге она может достигать до 80 км/ч, хотя скорость 40—50 км/ч в этих условиях является оптимальной.

Движение по грунтовым дорогам требует от водителя быстрой реакции и ориентировки. Необходимо наблюдать не только за впереди лежащей дорогой, но и за дорогой непосредственно перед самым автомобилем, а также следить за тем, что делается по сторонам дороги. Водитель должен мгновенно ориентироваться в ситуации, которая непрерывно меняется. Он должен безошибочно выбрать дорогу, оценить безопасную скорость, при разветвлении дороги решить, куда ехать — направо или налево, должен уметь рассмотреть в песке камни или выступающие корни деревьев, неожиданно притормозить, а потом без промедления переключить передачу и снова набрать скорость. При всем этом он должен непрерывно и очень точно вращать рулевое колесо, прилагая иногда при этом немалые усилия.

Рулевое колесо при движении автомобиля в глубоком **песке** имеет склонность к вырыванию из рук водителя. Передние колеса автомобиля плохо удерживают прямую линию движения и стремятся повернуть в сторону, чего водитель, конечно, не должен допустить. Чем мягче поверхность дороги, тем труднее водителю управлять автомобилем, особенно при движении на поворотах. Случается иногда, что вопреки поворачиванию рулевого колеса автомобиль продолжает ехать по прямой и только через 10—0 м начинает поворачиваться медленно и очень неточно. Запаздывание этого маневра может достигать иногда до нескольких десятков метров, к чему водитель должен быть подготовлен. Величина запаздывания зависит прежде всего от мягкости грунта и скорости движения. Опытный водитель знает об этом и начинает поворот значительно раньше, чем это он сделал бы на дороге с твердым покрытием. Он не волнуется, если автомобиль не повернул сразу, и терпеливо ожидает этого на протяжении 10—0 м.

Торможение на мягкой поверхности дороги обычно происходит без затруднений, за исключением случаев, когда автомобиль едет по скользкой глине. Оно осуществляется лучше, чем на дороге с твердым покрытием, потому что передние колеса автомобиля при сильном торможе-

нии вдавливаются в грунт и прорывают в нем глубокие борозды, что значительно повышает эффект торможения. Торможение на мягком грунте поэтому значительно эффективнее, чем на твердой поверхности, и водитель должен учитывать это, если не хочет подвергнуть пассажиров опасности ушибов при сильном толчке. При торможении с зарыванием передних колес рулевое колесо стремится вырваться из рук водителя. Требуется держать его очень крепко, а иногда с большой силой.

Опытный водитель может вести автомобиль по грунтовой дороге на сравнительно высокой скорости. Но это должен быть водитель действительно опытный, а начинающий водитель не должен проявлять безрассудность и при движении по грунтовой дороге не развивать высокую скорость. Скорость 35—40 км/ч должна быть для него наивысшей, и он сможет убедиться, что и такая скорость при некоторых обстоятельствах для него будет высока.

Даже самая быстрая ориентация не избавляет водителя от необходимости внезапного торможения на грунтовой дороге. Поэтому требуется предупредить пассажиров, чтобы они были внимательны, крепко упирались ногами и поглубже усаживались на сиденья; чтобы они были готовы к неожиданным маневрам, которые недопустимы при движении по дороге с твердым покрытием, но иногда бывают, неизбежны на грунтовых дорогах. Следует также предложить пассажирам использовать ремни безопасности, если они имеются в автомобиле.

Если же колеи глубокие, то колеса автомобиля будут сильно опускаться в них, завязать и этим создавать большое сопротивление движению, для преодоления которого мощность двигателя может оказаться недостаточной. В таких случаях следует отказаться от использования колеи и стараться избегать их. Автомобиль следует вести таким образом, чтобы колеса одной стороны автомобиля располагались бы между колеями, а другой - были вне их. Вести автомобиль надо очень внимательно, чтобы колесами не заехать в колею, выбраться из которой будет довольно трудно. Если же водитель все-таки окажется в такой ситуации, то он должен поступить следующим образом. Прежде всего, следует повернуть рулевое колесо немного в сторону, например, вправо, чтобы колесо сильно прижалось к правой стенке колеи, а потом быстро и резко повернуть его влево. Колесо проедет канавку колеи наискось и выскочит из нее. После этого необходимо только одно - удержаться между двух колеи. Если с первого раза маневр не удался, то его надо повторить. Следует, конечно, действовать очень внимательно, чтобы, выбравшись из одной колеи, не попасть в другую, что часто случается даже с опытными водителями.

Колеи следует пересекать наискось под не очень острым углом, потому что только при этом не произойдет захвата колеса колеями. Не надо слишком бояться глубины колеи; колеса переедут колею мягко, потому что ее края осядут и засыпят углубление, образуя как бы помост в колее. При переезде через колею под слишком острым углом можно провалиться в нее.

Если дорога очень узкая и необходимо удержаться на ее середине, то для проезда автомобиля следует использовать колею. Но это не должно быть правилом, потому что движение по колее не доставляет удовольствия. В одном только случае колеи оказывают несомненную услугу: при проезде по грязи или песчаному грунту, так как дно колеи утрамбовано, а потому оно твердое. Данный совет не может быть правилом, потому что утрамбованная колея может оказаться очень глубокой или еще

по каким-либо причинам непригодной для проезда. Решение следует принимать в соответствии с обстоятельствами и со здравым смыслом, который должен быть всегда решающим фактором в любой сложной ситуации. Лучше глубину лужи замерить, а потом преодолевать.

Колеи никогда не пролегают прямолинейно, а преимущественно тянутся змейкой, поэтому, проезжая по ним, водитель будет ощущать сильные боковые толчки и раскачивание всего автомобиля. Ввиду этого необходимо соответственно уменьшить скорость, чтобы толчки автомобиля не были чересчур сильными. Если же уменьшение скорости нежелательно в связи с угрозой завязнуть в грязи, то водитель должен оставить колею и ехать вне ее. Надо стараться на грунтовой дороге держаться возможно более прямого направления движения. Не надо забывать, что всякие резкие повороты на такой дороге равносильны торможению. Если автомобиль остановится на мягком грунте, и при этом передние колеса будут повернуты вбок, то у водите-

ля возникнут большие затруднения при трогании автомобиля с места. Потребуется в первую очередь повернуть колеса для движения по прямой. Поэтому водитель должен стараться на грунтовой дороге двигаться по прямой, даже если потребуется ехать из-за этого через худшую местность. При движении по прямой можно развивать большую скорость, которая поможет преодолеть тяжелые для проезда места. Если при этом колея окажется глубокой и извилистой, может произойти такое сильное раскачивание автомобиля, что он перевернется. Так что, если есть угроза провалиться в колею при значительной скорости, то надо стараться пересечь ее не под очень острым углом и переехать на другую сторону колеи. Если маневр этот окажется невыполнимым, единственным советом будет немедленное и достаточно резкое притормаживание, чтобы при попадании в колею, скорость оказалась вполне безопасной.

Как видим, движение по грунтовой дороге, на которой имеются колеи, не такое уж легкое занятие, как можно было ожидать. Требуется оно не только тщательного наблюдения за дорогой, но и прежде всего быстрых решений и, что самое важное, - быстрой реакции. Решение должно быть при этом правильным, так как ошибочное решение может доставить много хлопот. Поэтому в данном случае опыт водителя имеет первостепенное значение