

## БЕЗОПАСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ

Юсупов Акбар Эшқувватович

Қаршинский Инженерно Экономический Институт

### АННОТАЦИЯ

При возникновении опасности торможение автомобиля является единственным свойством предупреждения дорожно-транспортного происшествия. В статье приводятся способы торможения автомобиля и методы обеспечения безопасности движения. Также указаны принцип работы нового противооткатного тормозного устройства.

### ABSTRACT

In the case of emerging risk, breaking of a vehicle is the only feature, that prevents warning about road accident. Article contains the ways of breaking a vehicle it's methods of safety movement, also indicated new principles and methods of antihaw of a breaking system.

**Keywords:** road accidents, vehicle it's methods of safety, antihaw of a breaking system.

Проблема обеспечения безопасности движения существует во всех странах. По данным Европейской Экономической комиссии ООН, автомобильный транспорт в 12 раз опаснее морского и речного и в 1,5 раза опаснее воздушного транспорта. Ежегодно во всем мире в результате дорожно-транспортного происшествия погибают 1,3 млн. человек. На каждого погибшего приходится в среднем 25-30 раненных. На лечение пострадавших в дорожно-транспортного происшествия расходуется в среднем 1-4 % валового национального дохода страны.[1]

Непременным показателем мастерства водителя является его умение обеспечить безопасность движения в самых различных условиях дорожной обстановки [2].

Однако безопасность движения нельзя рассматривать как самоцель, должна находиться в неразрывной связи с наиболее полным использованием скоростных возможностей автомобиля.

Водитель всегда обязан помнить, что чем больше скорость движения, тем опаснее выполнение различных маневров. Неразумное использование скорости

является причиной большинства дорожно-транспортного происшествия с тяжелыми последствиями.

Состояние тормозов и правильное пользование ими имеет большое значение для безопасности движения. Торможение - процесс создания и изменения искусственного сопротивления движению автомобиля с целью уменьшения его скорости или удержания неподвижным относительно дороги.

Тормозные системы рассматривают как рабочую, запасную (аварийную), стояночную и вспомогательную. Критериями оценки эффективности рабочей и запасных тормозных систем является тормозной путь и замедление, стояночной - уклон, на котором должен удерживаться автомобиль, а вспомогательной - постоянная скорость, которая должна поддерживаться при движении на спуске определенной крутизны и длины.

Плавное торможение называют служебным. Если конечная скорость при торможении равна нулю его называют полным, если не равна - частичным. Также торможение характерно тем, что производится без максимального использования тормозов и, как правило, с выключенной передачей. Снижение скорости при служебном торможении осуществляется при помощи двигателя, а окончательная остановка автомобиля осуществляется плавным нажатием на педаль тормоза.

Торможении, целью которого является максимально быстрая остановка, называется экстренным. Торможение, совершаемое с целью предотвратить дорожно-транспортного происшествия, называется аварийным (На дорогах с высоким коэффициентом сцепления).

Оно, как правило, осуществляется внезапно, в случаях возникновения опасности наезда, когда требуется быстро остановить автомобиль или снизить его скорость. Наиболее правильным в этом случае будет торможение автомобиля до начала блокировки колес, т.е. до состояния, когда колеса перестают катиться и начинают скользить по дороге "юзом".

Полной блокировке колес допускать не следует, так как при этом: во-первых, увеличивается тормозной путь, особенно на скользкой дороге, а во-вторых, резко повышается возможность бокового заноса автомобиля, поэтому при появлении "юза" интенсивность торможения надо уменьшить, ослабив нажатие на педаль тормоза. На скользкой дороге, где "юз" появляется при меньшем тормозной силе, следует использовать прием прерывистого торможения. Экстренное торможение надо производить при включенном двигателе. Это позволит лучше использовать тормозное усилие двигателя и повысить устойчивость автомобиля на дороге.

Пользоваться (ручным) стояночным тормозом следует в исключительных случаях. Например, для предотвращения наезда при внезапном отказе (ножного) рабочего тормоза. В остальных случаях ручной тормоз используют только как стояночный.

Автомобильям приходится работать в весеннюю и осеннюю распутицу, на дорогах различного состояния, в горах и на равнине, т.е. совершать движение в тяжелых дорожных условиях.

В горной местности часто встречаются дороги с подъемами и спусками. Вождение автомобиля в горной местности от водителя требует дополнительных навыков по вождению автомобиля в таких условиях.

При преднамеренной или вынужденной остановке автомобиля на подъеме, водитель удерживает автомобиль на месте при помощи стояночной тормозной системы. Трогание автомобиля с мест стоянки на подъеме является сложной задачей для водителя. При неправильных действиях водителя в таких случаях может привести к отказу автомобиля назад или может двигатель заглохнет.

Чтобы решить эту проблему предлагается “Противооткатная тормозная система”, которая предотвращая откат автомобиля назад, обеспечивает свободное движение вперед[3].

Применение противооткатной тормозной системы облегчая труд водителя обеспечивает безопасное движение автомобиля в горной местности.

### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ: (REFERENCES)**

1. Азизов К.Х. и др.: Правила дорожного движения и его безопасность. Ташкент: ИД "Тасвир", 2008, 256 стр.
2. Бони Б.: Мастерство управления автомобилями, М., Транспорт 1992г.
3. Тургунбаев Б. Заявка на изобретения №IAP 20100552.