



## 4. ВОЖДЕНИЕ СПЕЦТЕХНИКИ В СЛОЖНЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ.

### 4.1. Движение по бездорожью.

Почти любой рейс начинается из населенного пункта, поэтому на каком-то участке движение происходит по шоссе или по твердой накатанной дороге. Эти участки, если они имеют достаточную протяженность, следует проезжать, используя скоростные возможности автомобиля. Давление в шинах при этом необходимо поддерживать на верхнем пределе. Дифференциалы должны быть разблокированы, а передние мосты на автомобилях ГАЗ-66, ЗИЛ-157, ЗИЛ-131 отключены (кроме случаев движения по скользкой дороге).

При движении по твердым выбитым дорогам давление в шинах целесообразно понижать на 20—30%. Это повысит плавность хода и среднюю скорость движения, а также снизит напряжение в каркасе шины. На выбитых трассах следует управлять автомобилем так, чтобы колеса правой и левой сторон не попадали во впадины пути одновременно. Это снизит неприятные толчки и тряску. При неожиданном появлении на пути поперечной впадины, углубления или крутого бугра, избежать наезда на которые одновременно двумя колесами невозможно, следует снизить скорость торможением. При этом в момент соприкосновения колес с препятствием колеса должны быть обязательно расторможены, так как наезд на препятствия с заторможенными колесами вызывает сильный удар и может служить причиной поломки подвески. При экстренном торможении на скользкой дороге тормозить следует, не допуская юза и не выключая сцепление. Лучше тормозить серией повторных нажимов на тормозную педаль, следующих друг за другом. Одновременно все внимание должно быть сосредоточено на гашении склонности автомобиля к заносу. В момент начавшегося заноса необходимо немедленно прекратить торможение и плавно повернуть рулевое колесо в сторону заноса до его прекращения, затем вернуть рулевое колесо в исходное положение и продолжать прерывистое торможение. Резкая работа рулевым колесом в таких ситуациях крайне опасна и может привести к полной потере управляемости автомобиля.

Многие опытные водители при встрече с разбитыми участками шоссе съезжают на обочину или полевую дорогу, которая идет параллельно шоссе — это обычно позволяет повысить среднюю скорость и снизить утомляемость от тряски.

**Переход к движению по труднопроходимым участкам.** При подходе к участкам, труднопроходимым для обычных автомобилей, следует: установить давление в шинах, соответствующее состоянию грунта на труднопроходимом участке, заблокировать дифференциалы и включить все ведущие мосты, выбрать передачу в коробке передач и в раздаточной коробке, при которых можно было бы легко и быстро изменять в нужных пределах тягу на колесах. Необходимо иметь в виду, разрыв в передаточных числах между передачами в коробке передач неодинаков и чем выше передача, тем ее передаточное число меньше отличается от передаточного числа предыдущей.

Если по условиям движения требуется третья передача в коробке передач как высшая, то при возникновении дополнительного сопротивления движению (например, небольшой подъем или более глубокая грязь) переход на вторую передачу приведет к резкому увеличению (примерно в 2 раза) частоты вращения коленчатого вала двигателя и существенному снижению скорости. Поэтому лучше двигаться на первой передаче и раздаточной коробке и четвертой и пятой передачах в коробке передач, тогда при переходе с пятой передачи на четвертую передаточное число в трансмиссии возрастет не так резко (в 1,5, а не в 2 раза), что позволит более правильно использовать мощность двигателя.

Необходимо помнить, что первая и вторая передачи в коробке передач не рассчитаны на длительную непрерывную работу и их шестерни подвержены большему износу, чем шестерни третьей, четвертой и пятой передач. При необходимости частого использования первой и второй передач в коробке передач следует перейти на первую передачу в раздаточной коробке, что даст возможность использовать высшие передачи в коробке передач.

В большинстве случаев не следует допускать длительного движения автомобиля «в натяг», т. е. когда коленчатый вал двигателя не может развить большой частоты вращения из-за слишком высокой включенной передачи. В таких случаях часто наступает детонация, которая вредна для двигателя, а кроме того, не используется полностью мощность двигателя.

При движении колонной следует держать дистанцию между автомобилями 40-50 м, чтобы впереди едущий автомобиль имел возможность, если потребуется, сдать назад для разгона перед препятствием или маневрирования.