



4. ВОЖДЕНИЕ СПЕЦТЕХНИКИ В СЛОЖНЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ.

4.2. Вождение автомобилей по грунтовым дорогам в период распутицы.

В период распутицы на грунтовых дорогах рабочее давление в шинах следует устанавливать 1,0-1,5 кгс/см². На подъемах и особо трудных участках дороги, если это требуется, следует понижать давление дополнительно.

Особенностью вождения автомобиля в период распутицы является то, что автомобиль приходится вести по глубоким колеям. Из-за неровностей пути автомобиль в пределах колеи часто меняет направление, самопроизвольно скатываясь то к одной, то к другой стенке колеи. При этом не следует вращать рулевое колесо, так как автомобиль все равно будет идти по колеям, как по рельсам, вне зависимости от положения колес. Колеса же автомобиля должны стоять в колее прямо, чтобы избежать дополнительного сопротивления движению или самопроизвольного (при больших углах поворота) выхода их из колеи, что может привести к застреванию или аварии.

Чтобы этого не случилось, следует периодически проверять положение колес.

На участках дорог, где в результате многократных проездов образовались глубокие колеи, в которых стоит жидкая грязь, а средняя часть полотна твердая, дорожного просвета может оказаться недостаточно и автомобиль будет «чертить» картерами главной передачи по грунту. В этих случаях следует найти другие параллельные направления, например пускать колею между колес, двигаясь очень осторожно по гребням, или искать другие объезды. В местах с глубокими колеями многие водители не рискуют снижать давление в шинах, боясь уменьшить дорожный просвет. При этом они лишают автомобиль дополнительной тяги по сцеплению, которая составляет от 500 до 1000 кгс.

Короткие труднопроходимые участки длиной, близкой к длине автомобиля, лучше преодолевать, используя разгон. Более длинные участки, если нет уверенности, что их удастся преодолеть, используя разгон, лучше обходиться без него. Участки тяжелого бездорожья протяженностью в несколько длин автомобиля при незнакомой дороге следует предварительно тщательно осмотреть, замеряя глубину колеи и оценивая состояние грунта с помощью лома или палки. Выбрав наименее труднопроходимые направления для движения с учетом (если это потребуется) возможности закрепления троса

лебедки, установить давление в шинах ближе к нижнему пределу, включить первую передачу в раздаточной коробке и вторую передачу в коробке передач и, наблюдая за работой колес (высунувшись из кабины), начать движение, устанавливая такую частоту вращения коленчатого вала двигателя, при которой величина пробуксовки не была бы чрезмерной. На значительной части грунтов наивысшая тяга соответствует 20—30 % пробуксовке. Более интенсивная пробуксовка обычно тяги не увеличивает.

При падении скорости движения из-за увеличения буксования принудительно прекратить движение до того, как автомобиль окончательно вывесился на балках мостов или закопался колесами глубоко в грунт. Такая принудительная остановка (до потери подвижности) позволит отойти назад, если отход выполнить осторожно при малом открытии дросселя, не допуская буксования колес.

В тех случаях, когда для преодоления участка остается несколько метров, средняя часть дорожного полотна поддается деформации, а в колею грунт достаточно плотный, можно, отведя автомобиль на 3—5 м назад, повторными наездами продолжить движение без излишней пробуксовки и разгона. При своевременном отходе назад можно проходить очень трудные участки пути. В случаях, когда участок подобного типа имеет большую протяженность, желательно выбрать другое направление для движения, объезд или использовать лебедку. При отсутствии лебедки и невозможности объездов в колею следует заложить несколько стволов деревьев, хворост или другой подручный материал. При выборе объездов в степи следует выбирать участки более высокие, с большим количеством растительного покрова. При необходимости движения по пашне ехать следует под острым углом к бороздам, выбирая более высокие и менее увлажненные участки. Небольшие препятствия в виде некрупных уступов, короткие ложбины следует преодолевать с небольшого разгона.

Движение по чернозему имеет свои особенности. Размокший на глубину до 150 мм чернозем для обычных автомобилей непроходим. В этих условиях автомобили с регулируемым давлением воздуха в шинах имеют наибольшую тягу при давлении в шинах 1,0-1,5 кгс/см². Кроме того, при указанных давлениях шины лучше самоочищаются от налипающего чернозема. Двигаться следует преимущественно по колеям. Движение по скользкой черноземной грязи происходит с пробуксовкой колес и соскальзываниями автомобиля в сторону. Поэтому использование колеи делает движение автомобиля более устойчивым.

По дорогам с выпуклым поперечным сечением двигаться при размокшем черноземе особенно трудно, так как автомобиль «стаскивает» с гребня в сторону, что при наличии глубоких кюветов небезопасно. Скорость движения

в таких условиях резко падает. Поэтому при отсутствии колеи целесообразно двигаться по обочине, выбирая горизонтальный профиль пути и избегая косогоров. Движение без прицепа возможно при глубине колеи до 250-300 мм, преимущественно на первой передаче в раздаточной коробке и третьей-четвертой передаче в коробке передач.