РАССМОТРЕНО
Педагогическим советом
«Канашской автошколы
ДОСААФ России»
от **22.04.2021 г. № 7.**

СОГЛАСОВАНО
Общим собранием
работников и обучающихся
«Канашской автошколы
ДОСААФ России»
от **22.04.2021 г. № 3.**

УТВЕРЖДАЮ
Начальник «Канашской автошколы
ДОСААФ России»

_____/В.И. Владимиров/

24 мая 2021 г.

МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА
по предмету: «Основы управления транспортными средствами»
Тема 4: «Дорожные условия и безопасность движения»
Занятие 2. Решение ситуационных задач.

ЭП

Подписан: Владимиров Викентий Иванович
DN: ИНН=212303518333, СНИЛС=02501319796, E=kandossaf@yandex.ru, C=RU, S=Чувашская Республика - Чувашия, O="ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ""КАНАШСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ШКОЛА ОБЩЕРОССИЙСКОЙ ОБЩЕСТВЕННО-ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ "" ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ РОССИИ""", G=Викентий Иванович, SN=Владимиров, OID.1.2.840.113549.1.9.2=1.2.643.3.61.1.1.6.502710.3.4.2.1, CN=Владимиров Викентий Иванович
Основание: я подтверждаю этот документ
Местоположение: Канаш
Дата: 2021.07.29 14:19:23+03'00'

Разработчик: Р.В. Николаев

г. Канаш 2021 г.

Занятие 2. Решение ситуационных задач.

Учебные и воспитательные цели:

Привить знания обучаемым о влиянии дорожных условий на безопасность движения.
Воспитывать у будущих водителей уверенность, в том, что при любых сложных дорожных и климатических условиях он сможет выполнить любые задачи по управлению транспортным средством.

Время: **2 часа.**
Место: **«Кабинет основ безопасности в сфере дорожного движения».**
Вид занятия: **Практическое.**
Метод: **Рассказ, объяснение.**
Обучаемые: **курсанты учебных взводов и учащиеся по подготовке водителей транспортных средств.**

Учебные вопросы:

1. Решение ситуационных задач.

Литература:

1. Виноградов В.В. Учебник военного водителя. Часть 2. – Р.: «Узорочье», 2002.
2. Правила дорожного движения Российской Федерации.
3. Шухман Ю.И. Основы управления автомобилем и безопасность движения. – М.: За Рулем: 2007.

Организационно-методические указания:

Перед началом занятия напомнить обучаемым тему и основные вопросы занятия. Задать вопросы обучаемым, что такое дорожные условия и их влияние на безопасность движения.

Заострить внимание на том, что водитель в целях безопасности дорожного движения должен уметь безаварийно управлять транспортным средством в любых дорожных условиях, особенно при преодолении опасных участках дорог. Подчеркнуть высокую ответственность водителя за соблюдение правил дорожного движения при выполнении задач управления транспортным средством. Отметить, что на военных водителей возлагается особая ответственность, так как им приходится часто выполнять задачи при езде по бездорожью, по необорудованным проселочным дорогам в условиях ограниченной видимости и ночных условиях. Изложение материала сопровождать приведением примеров из собственного опыта работы, работы водителей и работы сотрудников ГИБДД, используя при этом технические средства обучения.

Порядок проведения занятия:

1. ВСТУПИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ (10-15 минут).

Взаимное приветствие с обучающимся, проверить присутствие обучающихся на занятии по списку, отметить отсутствующих в журнале, записать в журнал

название данной темы. Опросить по ранее пройденной теме 5-6 обучающихся, оценить знание и оценки поставить в журнал.

Объявить тему и цель данного занятия и назвать учебные вопросы.

2. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ (70-75 минут).

Содержание занятия:

Введение:

ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ — комплекс факторов, формирующих дорожное движение и влияющих на выбор режимов движения транспортных потоков и безопасность дорожного движения.

На сегодняшнем занятии мы с вами решим ряд ситуационных задач по дорожным условиям и безопасности движения

Учебный вопрос № 1.
Решение ситуационных задач.

Для начала уясним, что такое динамический габарит и его влияние на безопасность управления транспортным средством.

Габарит динамический - пространство, занимаемое движущимся транспортным средством. Поперечный — ширина полосы движения, занимаемая движущимся транспортным средством, продольный — сумма габарита транспортного средства по длине и дистанции между данным и предыдущим транспортными средствами.

Воздействие неровностей проезжей части на колеса автомобиля, поперечный уклон дорожного полотна и боковые ветра отклоняют транспортное средство с заданного курса и меняют направление его движения. Вследствие этого водителю нужно постоянно корректировать траекторию движения авто, даже на прямолинейных участках, не говоря уже о кривых и поворотах.

Поэтому и размер полосы, необходимой для беспрепятственного движения автомобиля, значительно превышает его ширину. Эту полосу, необходимую для движения транспортного средства, называют динамическим габаритом, который

напрямую зависит от скорости движения авто. При скорости 30-40 километров в час размер динамического габарита должен превышать ширину автомобиля на 30-40%. При ускорении до 60-70 километров в час это превышение должно быть не менее 60-70%. Эти значения следует учитывать каждому водителю при движении в городских условиях и загородом. Неправильная оценка динамического габарита часто становится причиной аварий, а при движении по трассе на большой скорости подобные аварии смертельно опасны.

Для грузовых транспортных средств, автобусов, а также велосипедистов динамические габариты еще больше, чем для легковых автомобилей, они значительно превышают ширину транспорта.

Для высоких автомобилей значительную опасность представляют поперечные колебания, которые возникают по ходу движения. Эти колебания приводят к опрокидыванию транспорта, задеванию столбов, проводов, мостов и других вертикальных и горизонтальных поверхностей.

Действия боковых колебаний на автомобиль увеличивают опасность его опрокидывания. Этот факт необходимо учитывать и водителям легковых автомобилей при маневрировании около крупногабаритного транспорта.

Высокий показатель динамического габарита транспортного средства увеличивает нагрузку, которую испытывает водитель в процессе управления им.

Знакомая всем картинка: тот, кто ехал впереди, затормозил, тот, кто ехал сзади, не успел среагировать. В 99,9% случаев виноват тот, кто ехал сзади. И обвинение будет стандартным – несоблюдение безопасной дистанции.

Как держать безопасную дистанцию и безопасный боковой интервал.

Каждый раз, когда водитель обнаруживает препятствие на дороге, дальнейшие события развиваются следующим образом:

- глаза сообщают информацию в головной мозг;
- головной мозг тут же сигналит спинному мозгу;
- спинной мозг командует определённым группам мышц, и ваша правая нога переносится с педали газа на педаль тормоза.

Это время (от момента, когда водитель обнаружил препятствие на дороге, до момента начала нажатия на педаль тормоза) принято называть **временем реакции водителя**.

Экспериментально установлено, что время реакции у разных людей разное и оно может изменяться в пределах **от 0, 4 до 1, 6 секунды**. (Начинающему водителю лучше считать, что это именно у него время реакции – **1, 6 секунды**).

Но и это ещё не всё. Инженеры измерили время срабатывания гидравлического привода тормозов, и оно, как выяснилось, может достигать значения **0,4 секунды.** То есть тормозные механизмы могут срабатывать с опозданием в **0,4 секунды** после того, как водитель начинает давить на педаль тормоза.

И всё это время (целых 2 секунды после того, как у едущего впереди автомобиля вспыхнули стоп-сигналы) ваша машина будет неумолимо сближаться с ним!
И только по истечении 2-х секунд начнётся собственно торможение!

То есть получается, что при движении по сухой дороге безопасной дистанцией может считаться расстояние, которое проезжает автомобиль за 2 секунды. При скорости 60 км/ч – это чуть более 33 метров, а при скорости 90 км/ч – ровно 50 метров.

В сборнике ГИБДД на тему о безопасной дистанции имеется 5 задачек. К двум из них мне придётся дать небольшой комментарий.

Что подразумевается под временем реакции водителя?

1. Время с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки транспортного средства.

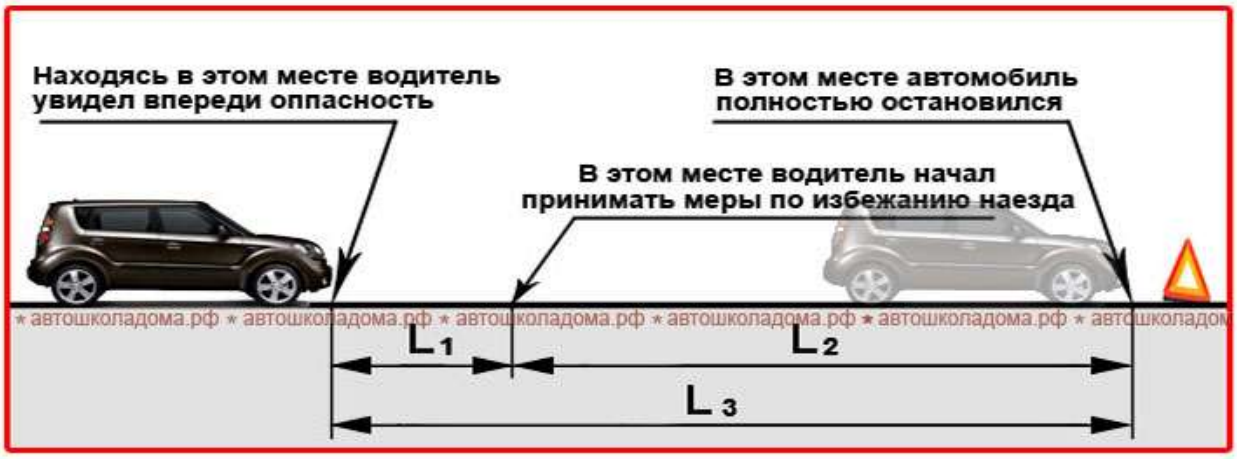
2. Время с момента обнаружения водителем опасности до начала принятия мер по её избежанию.
3. Время, необходимое для переноса ноги с педали подачи топлива на педаль тормоза.

Время, необходимое для переноса ноги с педали подачи топлива на педаль тормоза – это одна из составляющих общего времени реакции водителя. Сначала глаза сообщают информацию в головной мозг, затем головной мозг общается со спинным, спинной мозг командует мышцам, и только потом начинается перенос ноги с одной педали на другую.

Так что правильный ответ – второй.

Что касается времени с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки транспортного средства, то это время тоже имеет своё название, и чтобы нам в будущем было легче понимать друг друга, пожалуйста, усвойте следующие три термина.

1. Путь, пройденный за время реакции водителя (на рисунке это отрезок L1).
2. Тормозной путь (на рисунке это отрезок L2).
3. Остановочный путь (на рисунке это отрезок L3).



Как видим, **остановочный путь** состоит из пути, пройденного за время реакции водителя, и из **тормозного пути.**

А **тормозной путь** – это путь, пройденный автомобилем с момента срабатывания тормозов до момента полной остановки.

При движении в плотном потоке Вы заметили сзади транспортное средство, движущееся на слишком малой дистанции. Как следует поступить, чтобы обеспечить безопасность движения?

1. Увеличить скорость движения, уменьшив дистанцию до движущегося впереди транспортного средства.

2. Предупредить следующего сзади водителя резким кратковременным торможением.
3. Скорректировать скорость движения, ослабив нажатие на педаль газа, чтобы увеличить дистанцию до движущегося впереди транспортного средства.
4. Допускается любое из вышеперечисленных действий.

В этой задаче описана ситуация, с которой вы неизбежно будете сталкиваться. На рисунке вы в серой легковушке, а сзади нетерпеливый водитель хочет заставить вас двигаться быстрее.

Если вы, пытаясь от него отделаться, увеличите скорость, всё закончится ситуацией, показанной ниже. И вот это уже по-настоящему опасно.

Опытные водители в такой ситуации медленно снижают скорость, увеличивая дистанцию до едущего впереди. И делают это они не из вредности. Если сейчас транспортный поток остановится, водитель серого автомобиля, имея такую увеличенную дистанцию, сможет тормозить плавно, избегая удара сзади.

Так что, надеюсь, вы поняли, правильный ответ – третий.

Тормозной путь прямопропорционален силе инерции, которая тащит автомобиль при торможении.

В свою очередь сила инерции прямопропорциональна массе автомобиля и прямопропорциональна квадрату скорости:

$$P_{ин} = \frac{mV^2}{2}$$

Чем больше масса автомобиля, тем больше сила инерции. А чем больше сила инерции, тем больше тормозной путь!

Кстати, обратите внимание – если масса и тормозной путь связаны линейной зависимостью, то скорость и тормозной путь связаны квадратичной зависимостью.

То есть, если масса увеличится в два раза, то и тормозной путь увеличится в два раза. А если скорость увеличить в два раза, то сила инерции (а, следовательно, и тормозной путь) увеличатся в четыре раза!

Уменьшение тормозного пути транспортного средства достигается:

1. Торможением с блокировкой колёс (юзом).
2. Торможением на грани блокировки способом прерывистого нажатия на педаль тормоза.

Какой ответ правильный понятно – второй. Только не надо понимать выражение «…способом прерывистого нажатия на педаль тормоза» буквально. Это не значит, что нужно нажать – отпустить, нажать – отпустить.

Раз уж речь идёт о ситуации, когда требуется максимально сократить тормозной путь, значит, на тормоз надо давить и давить надо сильно. **Но, не блокируя колёса!** Как только водитель почувствует, что машина скользит, надо чуть ослабить нажатие на педаль и тут же снова усилить нажатие, и снова ослабить, если потребуется. И так до полной остановки. Это и есть способ прерывистого нажатия на педаль тормоза.

Как изменяется длина тормозного пути легкового автомобиля при движении с прицепом, не имеющим тормозной системы?

1. Уменьшается, так как прицеп оказывает дополнительное сопротивление движению.
2. Увеличивается.
3. Не изменяется.

Как правильно произвести экстренное торможение, если Ваш автомобиль оборудован антиблокировочной тормозной системой?

1. Тормозить прерывистым нажатием на педаль тормоза, не допуская блокировки колёс.
2. Нажать на педаль тормоза до упора и удерживать ей до полной остановки.

Антиблокировочная система (АБС) – это обязательная опция практически на всех современных легковых автомобилях. Инженеры возложили на неё обязанность «тормозить на грани блокировки», и она (АБС) с этой задачей прекрасно справляется. Так что, если на вашем автомобиле установлена АБС, можете смело давить на педаль тормоза до упора, всё остальное за вас сделает АБС.

Только имейте в виду – АБС, она хоть и умная, но и её можно обмануть, если по педали тормоза ударить кувалдой. **Во всех случаях усилие на педаль тормоза надо наращивать плавно!** А степень плавности зависит от того, спокойная ли ситуация или экстренная.

Как правильно произвести экстренное торможение, если Ваш автомобиль не оборудован антиблокировочной тормозной системой?

1. Нажать на педаль тормоза до упора и удерживать ей до полной остановки.
2. Тормозить прерывистым нажатием на педаль тормоза, не допуская блокировки колёс.

Как вы понимаете, если автомобиль не оборудован АБС, тогда обязанность «тормозить на грани блокировки» возложена на водителя.

В завершении несколько слов о безопасном боковом интервале. Вы уже знаете, интервал (боковой интервал) – это расстояние между боками автомобилей. Важно соблюдать безопасный боковой интервал по отношению к соседям, едущим в попутном с Вами направлении справа и слева, но во сто крат важнее соблюдать его по отношению к встречным транспортным средствам. Боковое касание при встречном разъезде неизбежно приводит к жутким последствиям. И здесь необходимо понимать следующее. При малых скоростях мы можем, как говорится, и в игольное ушко пролезть. Но чем выше скорость, тем более широкий динамический коридор требуется водителю для безопасного управления своим транспортным средством.

Очень скоро и вы вольётесь в этот плотный транспортный поток. Как собираетесь себя вести, если намерены ездить без аварий и травм?

1. Поеду быстро, перестраиваясь из ряда в ряд.
2. Поеду со средней скоростью потока, не меняя полосы.
3. Поеду медленно, и пусть меня все опережают.

Сейчас водителям удалось разъехаться только благодаря тому, что они до предела снизили скорость. Но чем выше скорость…

1. Чем выше скорость, тем больший безопасный боковой интервал должен выбирать водитель.
2. Выбор величины бокового интервала не связан со скоростью движения.

Почему в данной ситуации водителю следует по возможности увеличить боковой интервал?
1. Только потому, что навстречу едет длинномерное транспортное средство.
2. Только потому, что дорога неровная и скользкая.
3. При выборе бокового интервала необходимо учитывать оба эти фактора.

Выбор скорости движения:

Ночью поле зрения водителя ограничивается длиной луча света, отбрасываемого фарами. Считаете ли вы безопасным движение со скоростью 90 км/час ночью при включённом ближнем свете фар?
1. Да, считаю. Метров на 40 дорогу видно и этого вполне достаточно.
2. Нет, не считаю. При скорости 90 км/час остановочный путь может достигать 90-100 метров, а расстояние видимости, обеспечиваемое ближним светом фар – максимум 50 метров.

Правила разрешают двигаться по этой дороге со скоростью до 90 км/час. Но в данных условиях логика безопасности требует:

1. Во всех случаях водитель должен выбирать такую скорость, чтобы **тормозной** путь был меньше, чем расстояние видимости.

2. Во всех случаях водитель должен выбирать такую скорость, чтобы **остановочный** путь был меньше, чем расстояние видимости.

Помимо этого необходимо учитывать, что глазомер человека – прибор несовершенный. Многочисленные исследования подтвердили – в тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости глаза обманывают нас и при том обманывают в сторону ***большей*** опасности!

В тумане кажется, что встречные автомобили едва ползут, и водитель слишком поздно начинает готовиться к встречному разъезду. А вот это уже по-настоящему опасно!

Лучше, если бы нам казалось, что они едут быстро, тогда мы бы заранее снижали скорость и увеличивали боковой интервал.

В условиях недостаточной видимости:

1. Скорость встречных автомобилей воспринимается меньшей, чем в действительности, а расстояние до предметов – большим, чем в действительности.

2. Скорость встречных автомобилей воспринимается большей, чем в действительности, а расстояние до предметов –меньшим, чем в действительности.

Да и при ясной погоде не всё так уж безупречно – с увеличением скорости резко сужается поле зрения водителя – впереди водитель все контролирует, а вот опасность сбоку может и не увидеть.

Водитель (если не смотрит на спидометр) оценивает скорость субъективно. В каком случае ему кажется, что он едет медленно?

1. Когда слева и справа мелькают строения, столбы, деревья.
2. Когда двигается по равнинной дороге.

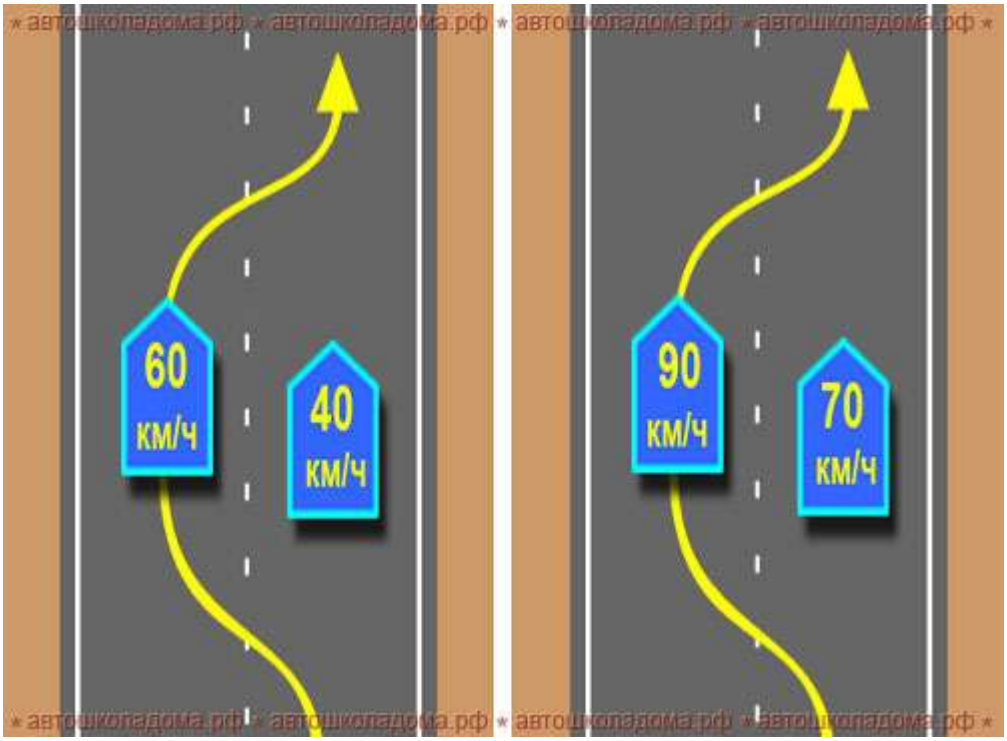
Чем выше скорость, тем меньше возможности смотреть по сторонам. То есть, что же происходит с полем зрения водителя по мере увеличения скорости?

1. Прямой зависимости между скоростью движения и полем зрения водителя нет.
2. С увеличением скорости поле зрения водителя сужается.

Обгон – самый сложный и опасный манёвр.

Как вы уже знаете, обгон – это всегда выезд на полосу встречного движения. И, следовательно, прежде чем решиться на обгон, водитель должен безошибочно просчитать путь предстоящего обгона – успеет ли он вернуться на свою полосу, не создавая помех ни водителю обгоняемого автомобиля, ни водителю встречного автомобиля.

В сборнике ГИБДД технике обгона посвящена пара задач.



На обоих рисунках скорость обгоняющего на 20 км/час больше скорости обгоняемого. В каком случае для обгона потребуется больше времени?

1. В ситуации на левом рисунке.
2. В ситуации на правом рисунке.
3. Время обгона в обоих случаях одинаковое.

В каком случае при обгоне потребуется проделать больший путь по полосе встречного движения?

1. В ситуации на левом рисунке (двигаясь со скоростью 60 км/ч).
2. В ситуации на правом рисунке (двигаясь со скоростью 90 км/ч).
3. Путь обгона в обоих случаях одинаковый.

Впереди длинномерное транспортное средство. Чтобы его обогнать, придется проделать большой путь по встречной полосе. Что вам представляется правильным с позиции максимальной безопасности?

1. Подъехать вплотную к длинномеру, чтобы сократить путь обгона.
2. Держать до длинномера безопасную дистанцию и начать обгон именно с этой позиции.

Вспомним действия водителя при заносе автомобиля (вопросы ГИБДД):

Для прекращения заноса, вызванного торможением, водитель в первую очередь должен:

1. Прекратить начатое торможение.
2. Выключить сцепление.
3. Продолжить торможение, не изменяя усилия на педаль тормоза.

Не может быть никаких сомнений – первым делом надо избавиться от причины, вызвавшей занос, то есть в данном случае **прекратить начатое торможение.**

Как водитель должен воздействовать на педаль управления подачей топлива при возникновении заноса, вызванного резким ускорением движения?

1. Усилить нажатие на педаль.
2. Не менять положение педали.
3. Уменьшить нажатие на педаль.

Необходимо избавиться от причины вызвавшей занос, то есть **уменьшить нажатие на педаль управления подачей топлива.**

Что следует предпринять водителю для предотвращения опасных последствий заноса автомобиля при резком повороте рулевого колеса на скользкой дороге?

1. Быстро, но плавно повернуть рулевое колесо в сторону заноса, затем опережающим воздействием на рулевое колесо выровнять траекторию движения автомобиля.

2. Выключить сцепление.
3. Нажать на педаль тормоза.

Как только водитель почувствовал, что автомобиль уходит в занос, надо немедленно **избавиться от причины, вызвавшей занос.**
Быстро (но плавно!) поворачиваем рулевое колесо в сторону заноса.
Не забудьте только вслед за этим **выровнять траекторию движения автомобиля опережающим воздействием на рулевое колесо.**

На повороте возник занос задней оси заднеприводного автомобиля. Ваши действия?

1. Увеличите подачу топлива, рулевым колесом стабилизируя движение.
2. Притормозите и повернёте рулевое колесо в сторону заноса.

3. Значительно уменьшите подачу топлива, не меняя положение рулевого колеса.
4. Слегка уменьшите подачу топлива и повернёте рулевое колесо в сторону заноса.

Только снижать скорость нужно плавно, **слегка уменьшая подачу топлива, одновременно поворачивая рулевое колесо в сторону заноса.**
После того как управляемость автомобиля восстановится, завершаем поворот.

На повороте возник занос задней оси переднеприводного автомобиля. Ваши действия?

1. Уменьшите подачу топлива, рулевым колесом стабилизируя движение.
2. Притормозите и повернёте рулевое колесо в сторону заноса.
3. Значительно увеличите подачу топлива, не меняя положение рулевого колеса.
4. Слегка увеличите подачу топлива, корректируя направление движения рулевым колесом.

Как вы думаете, если сейчас повернуть рулевое колесо в сторону заноса и **слегка увеличить подачу топлива**, вытащат ли передние колёса нас из заноса? А ведь, пожалуй, и вытащат!
Так что в этом случае правильный ответ – четвёртый.

Что следует сделать водителю, чтобы предотвратить возникновение заноса при проезде крутого поворота?

1. Перед поворотом снизить скорость и выжать педаль сцепления, чтобы дать возможность автомобилю двигаться накатом.
2. Перед поворотом снизить скорость, при необходимости включить пониженную передачу, а при проезде поворота не увеличивать резко скорость и не тормозить.
3. Допускается любое из перечисленных действий.

При движении на каком автомобиле увеличение скорости может способствовать устранению заноса задней оси?

1. На переднеприводном.
2. На заднеприводном.

Несколько ситуаций, связанных с различными сложными дорожными условиями (из сборника ГИБДД).

При выезде из лесистого участка на открытое место установлен знак «Боковой ветер». Ваши действия?

1. Уменьшить скорость и быть готовым к возможному отклонению автомобиля от заданного курса.
2. Не изменяя скорости, сместиться ближе к центу дороги.
3. Не изменяя скорости, сместиться ближе к обочине.

Знак предупреждающий водителей: **«Снизьте скорость и будьте готовы к возможному отклонению автомобиля от заданного курса»!**

Как следует поступить водителю, если во время движения по сухой дороге с асфальтобетонным покрытием начал моросить дождь?

1. Уменьшить скорость и быть особенно осторожным.
2. Не изменяя скорости, продолжить движении.
3. Увеличить скорость и попытаться проехать как можно большее расстояние, пока не начался сильный дождь.

Не смотря на то, что коэффициент сцепления колес с мокрым асфальтом чуть ли не вдвое меньше, чем с сухим, этого вполне достаточно для безопасного движения.

Но пока дождь только накрапывает, надо **уменьшить скорость и быть особенно осторожным!**

В случае, когда правые колёса автомобиля наезжают на неукреплённую влажную обочину, рекомендуется:

1. Затормозить и полностью остановиться.
2. Затормозить и плавно направить автомобиль в левую сторону.
3. Не прибегая к торможению, плавно вернуть автомобиль на проезжую часть.

Крепко держим рулевое колесо и, не прибегая к торможению, возвращаем машину на проезжую часть по очень-очень плавной дуге.

Двигаться по глубокому снегу на грунтовой дороге следует:

1. Изменяя скорость движения и передачу в зависимости от состояния дороги.
2. На заранее выбранной пониженной передаче, без резких поворотов и остановок.

Вторая – вот наша передача в таких условиях. Пусть медленно, зато двигателю хватает запаса крутящего момента, и он справляется с возросшей нагрузкой.
Останавливаться нежелательно – после остановки не тронетесь. Придётся отъезжать назад (строго по колее!) и оттуда начинать движение.
Ну, а крутые повороты надо вообще исключить, любые повороты только по плавной дуге.

Двигаясь в прямом направлении со скоростью 60 км/ч, Вы внезапно попали на небольшой участок скользкой дороги. Что следует предпринять?

1. Плавно затормозить.
2. Не менять траектории и скорости движения.

Крепко держать рулевоё колесо и проскочить этот короткий участок, затаив дыхание и **не меняя траектории и скорости движения.**

Если дорога всё время скользкая, водители двигаются медленно на пониженной передаче, понимая в полной мере всю сложность и опасность передвижения по такой дороге.

В каком из перечисленных случаев водителю следует оценивать обстановку сзади?

1. Только при резком торможении.
2. Только при торможении на дороге с мокрым или скользким покрытием.
3. При любом торможении.

Оценивать обстановку сзади нужно при любом торможении.

Но, по большому счёту, обстановку сзади надо оценивать всегда. Опытные водители даже в совершенно безоблачной ситуации, бросают взор на зеркало заднего вида в среднем каждые 20 – 30 секунд.

3. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ (5 минут).

Как видите, дорожные условия бывают самыми разными. От качественной подготовки водителя, его умения быстро реагировать на изменяющиеся условия дорожно-транспортной ситуации, погоды и т.д., зависит ваша безопасность на дороге, да и других участников дорожного движения.

Ответить на вопросы обучаемых, объявить оценки, отметить отличившихся и неактивных слушателей. Назвать тему и место следующего занятия. Дать задание на самоподготовку. Объявить перерыв или конец занятий.