**Содержание**

Введение 3

1. Влияние метеорологических факторов на условия движения 4

2. Влияние дождя 7

3. Влияние снега 8

4. Влияние тумана 9

5. Характеристика условий движения автомобиля ночью 10

6. Пользование внешними световыми приборами 13

7. Основные приемы управления автомобилем ночью 17

Заключение 19

Cписок использованной литературы 20

**Введение**

Одной из особенностей транспорта является высокая степень зависимости его функционирования от природных факторов. Большое влияние на характер движения транспортных средств оказывают метеорологические условия. Неблагоприятные метеорологические условия могут значительно осложнить и даже приостановить работу транспорта.

Метеорологические условия характеризуют состояние атмосферы и атмосферных процессов. К таким условиям относятся температура, давление, влажность воздуха, ветер, облачность и осадки, туманы, грозы, а также продолжительность солнечного сияния, температура и состояние почвы, высота снежного покрова и др. Метеоусловия могут быть длительно влияющими, как, например, отрицательная температура и снеговой покров в зимнее время, и кратковременно проявляющимися - осадки, туман, гололед

Наблюдение за дорогой и взаимодействие участников движения сильно усложняются в условиях недостаточной видимости и в темное время суток. Правила дают четкие определения этих понятий. Управление транспортным средством становится опасным при видимости дороги менее 300 м, что возможно при тумане, дожде, снегопаде. Условия недостаточной видимости характерны для переходного периода от светлого к темному времени суток и наоборот, т.е. в сумерки.

**1.** **Влияние метеорологических факторов на условия движения**

Транспортная безопасность в наибольшей степени зависит от наличия и характера осадков, которые определяют дальность видимости, ухудшают сцепные качества шин с дорожным покрытием. Температура и состояние почвы оказывают влияние на возможность использования и сроки существования автозимников в северных районах России. К автозимникам относятся сезонные дороги, сооруженные из снега и льда. По продолжительности эксплуатации их подразделяют: на регулярные, возобновляемые каждую зиму; временные, используемые в течение одного или двух зимних сезонов; разового пользования, служащие для однократного пропуска транспорты» средств. Автозимники прокладывают на суше или по льду рек, озер морей. Эксплуатация автозимников связана с ограничением допустимой нагрузки на ледяное полотно дороги в зависимости от толщины льда.

Для обеспечения безопасности движения по границе ледовой переправы устанавливают вехи и знаки допустимой нагрузки, скорости транспортных средств, интервалы движения, часы работы, особые условия движения и т.д. На переправе не допускаются остановка и обгон. Перевозка пассажиров через ледовые переправы запрещается. При повышении температуры несущая способность автозимников снижается. Они становятся опасными для движения.

Состояние почвы является важным условием функционирования не только автозимников, но и регулярных дорог, действующих всесезонно. В весенний период грунт дорожного земляного полотна переувлажняется, и его прочность снижается. Разжиженный грунт оказывает слабое сопротивлению нагрузке, создаваемой колесами автомобиля на дорожную одежду, которая под их воздействием прогибается, а после снятия нагрузки возвращается в прежнее положение. В это время, являющееся самым неблагоприятным для эксплуатации, дорога выполняет свои функции в большей степени за счет дорожной одежды и подвержен разрушению.

Находящаяся в грунте земляного полотна вода постоянно перемешается от мест с большей влажностью к более сухим и от более нагретых к холодным. Вследствие этого, вода, проникшая в поры земляного полотна, при снижении температуры почвы до отрицательных значений замерзает, увеличиваясь в объеме на 1/11 часть от первоначального. В результате частицы грунта раздвигаются, и происходит выпучивание дорожной одежды. При оттаивании грунта происходит обратное явление: дорожная одежда оседает, ее несущая способность снижается. Поэтому в весенний период на дорогах низших категорий вводят ограничение для движения транспортных средств большой грузоподъемности.

Скользкие дороги являются, согласно статистике, одной из главных причин автотранспортных аварий и катастроф. До 30% аварий на автомобильном транспорте в зимний период обусловлены гололедными явлениями. На большей части территории России длительность этого периода составляет от 5 до 50 дней. Гололедом называют образование слоя льда на поверхности дорожного покрытия. Гололед образуется в результате выпадения дождя или мороси при положительной температуре воздуха (+3°С) на покрытие с отрицательной температурой. В 95% случаев появление гололеда происходит при температуре воздуха, приближающейся к 0°С, и относительной влажности воздуха от 80 до 100%. При возникновении скользкости коэффициент сцепления шин с поверхностью дороги уменьшается до 0,08-0,15, что приводит к резкому снижению безопасности движения.

Высота и состояние снежного покрова на дороге также создают опасность для транспорта. Снежный покров на территории России содержится от 200 дней в северных районах до нескольких дней в южных. Наличие снега на проезжей части уже с высотой в 3-5 см вызывает необходимость снижения скорости движения автомобилей, а при высоте свыше 25 см движение становится невозможным. Уплотнение снега колесами движущихся автомобилей приводит к созданию снежного наката со скользкой поверхностью. Снежные заносы на железных дорогах образуют помехи движению и могут вызвать его прекращение.

Основным способом защиты дорог от снежных заносов и борьбы с наледями является снегоочистка - один из наиболее распространенных видов работ по зимнему содержанию дорог, но в то же время трудоемкий и дорогостоящий.

На практике встречаются различные виды наземного обледенения, среди которых можно выделить три основные группы. К первой группе относится обледенение, образующееся в результате перехода (сублимации) пара в лед, минуя жидкое состояние. Оно может представлять собой иней, твердый (кристаллический) налет и кристаллическую изморозь. Иней возникает в ясную тихую погоду в виде тонкого слоя ледяных кристаллов на поверхности предметов, создающих сильное тепловое излучение ночью и охлаждающихся при этом до температур ниже 0°С. Твердый (кристаллический) налет толщиной в несколько миллиметров появляется при потеплениях, когда предметы сохраняют более низкую отрицательную температуру по сравнению с пришедшими массами теплого воздуха. Кристаллическая изморозь образуется в тихую погоду при сильном морозе в виде рыхлых снегообразных кристалле льда вследствие пересыщения воздуха водяным паром. Значительно более прочными являются ледяные отложения второй группы, которые обусловлены присутствием в атмосфере переохлажденной воды в виде капель дождя, тумана или мороси. Прочные образования представляют также наземные обледенения третьей группы.

Внепогоду привычная обстановка на дороге иногда очень резко меняется. Еще вчера было сухо и ясно, а утром видимость почти «нулевая», и водитель может просто не увидеть человека на дороге или заметит его слишком поздно. К тому же, если пешеходы пользуются зонтами и надевают капюшоны, то при этом закрывается обзор дороги и легко не заметить автомобиль.

**2. Влияние дождя**

Основные затруднения, возникающие при дожде: повышение скользкости дороги, размякшие обочины, ухудшение видимости.

Повышенная скользкость особенно опасна, когда начинается дождь: пыль или нанесенный на асфальте грунт растворяется водой и образуется очень скользкий слой на дороге. Требуется проявлять особую осмотрительность при подъезде к перекресткам с грунтовыми дорогами, а также при необходимости съезда на обочину. В этих случаях движение с минимальной скоростью — главное средство обеспечения безопасности. При сильном дожде вода проникает к тормозным колодкам, которые, намокая, приводят к отказу тормозов или резкому снижению их эффективности. В таком случае тормоза просушивают: с соблюдением мер предосторожности при небольшой скорости движения нажимают на педаль тормоза несколько раз до появления эффективного торможения.

При сильном ливне включают свет в фарах. Если из-за слоя воды на, лобовом стекле видимость недостаточна, надо остановиться, переждать дождь.

Водителям в дождь приходится включать стеклоочистители, которые не всегда справляются с потоками воды, заливающей лобовое стекло, что мешает безопасному движению. К тому же, во время дождя многочисленные отражения в лужах фар и фонарей дезориентируют водителей' и пешеходов. В условиях мокрого и скользкого дорожного покрытия остановочный путь увеличивается в 4-5 раз! На грязной или влажной поверхности дороги образуется пленка, являющаяся смазывающей прослойкой между шиной и покрытием дороги, которое становится скользким. К тому же грязь и лужи могут скрывать выбоины в асфальте и открытые колодцы.

Особенно опасны первые капли дождя. Они смешиваются с пылью на дороге, и эта грязевая смесь действует, как смазка! Из-за чего сцепление колес с дорогой резко уменьшается, и тормозной путь резко увеличивается! На такой дороге нельзя резко прибавлять «газ» или тормозить, резко поворачивать руль, так как колеса могут потерять сцепление с дорожным покрытием. Это называется заносом, и транспортное средство становится неуправляемым. Заносы мотоцикла или велосипеда часто заканчиваются падением.

**3. Влияние снега**

Ближе к зиме начинаются заморозки. Часто не успевшая просохнуть от дождя поверхность дороги покрывается тонким-тонким и незаметным для глаз льдом. Скользят пешеходы, тормозной путь автомобилей увеличивается непредсказуемо. Снег, утоптанный ногами пешеходов и укатанный колесами автомобилей, становится таким же скользким и опасным, как лед. Во время зимних оттепелей лед и снег оттаивают, потом вновь замерзают, делая поверхность проезжей части скользкой и опасной. Вдобавок, если идет снег, он залепляет глаза пешеходам, мешает обзору дороги, резко ухудшает видимость. Зимой из-за снега происходит сужение проезжей части, что усложняет движение транспортных средств, а снежные валы у края проезжей части закрывают обзор дороги, скрывают пешеходов.

Дорога становится особенно опасной во время первого снегопада, когда на проезжей части появляется утрамбованный снег и первый лед. В это время резко увеличивается число наездов на пешеходов, потому что водители и пешеходы еще не успели приспособиться к изменившимся условиям движения.

**4. Влияние тумана**

Особую опасность для всех видов транспорта представляет туман. Сильный туман создает почти полное отсутствие видимости, в результате чего скорость движения транспортных средств должна быть резко снижена. Туман также является серьезным препятствием для движения. Подсчитано, что в европейской части страны в течение года насчитывается около 40 туманных дней. Туман, как и темное время суток, кроме ухудшения общей видимости на дороге, существенно снижает истинные расстояния и скорость движения транспорта. Так, дистанция до встречного автомобиля в тумане всегда кажется больше, а скорость его меньше, чем на самом деле. При длительной поездке в тумане устают глаза, снижается острота зрения. Его коварство проявляется в том, что он способен изменять цвета (кроме красного). Так, желтый сигнал светофора кажется красным, а зеленый - желтым.

Значительно ухудшаются условия видимости во время снегопада, проливного дождя и особенно при тумане. Туман закрывает ориентиры, изменяет окраску лучей всех цветов, кроме красного. Так, желтый свет в тумане становится красноватым, а зеленый — желтоватым. Пелена тумана может быть настолько густой, что даже с включенными фарами нельзя ничего различить на расстоянии 3-5 м

Водителям всегда надо выбирать умеренную скорость движения, с учетом погодных условий. Чем гуще туман - тем больше дистанция! Будьте внимательны: автомобиль, габаритные огни которого просматриваются впереди в тумане, может не двигаться, а стоять на месте. При движении в тумане всегда надо быть готовым остановить транспортное средство; не выезжать на середину дороги, держаться как можно ближе к краю проезжей части, избегать перестроений, опережений и обгонов. Такие действия в тумане опасны вдвойне, поэтому перед сменой полосы движения, а также перед поворотом или разворотом в густом тумане необходимо подать звуковой сигнал. Если туман сгустился настолько, что видимость стала менее 10 м., то надо сделать остановку и переждать.

**5. Характеристика условий движения автомобиля ночью**

Статистика ДТП многих стран показывает, что в темное время суток резко повышается опасность движения. Несмотря на то, что интенсивность движения в этот период в 5-10 раз ниже, чем в светлое время, доля ДТП составляет 40-60% их общего числа.

С наступлением темноты ухудшается видимость дороги и расположенных на ней объектов. Фары автомобиля освещают лишь ограниченный участок дороги, причем объекты появляются в освещенной зоне внезапно, для опознания их требуется больше времени, чем днем. Время реакции водителя ночью увеличивается в среднем в 2 раза.

Происшествия в темное время характеризуются большей тяжестью последствий. Основной предпосылкой повышения опасности движения в темное время суток является резкое снижение эффективности зрительного восприятия водителями дороги и окружающей обстановки, обусловливаемое физиологическими особенностями зрения человека. Если учесть, что до 90% информации, на основе переработки которой происходит оценка обстановки, водитель получает при помощи зрения, становятся очевидными снижение надежности его действий в темный период и увеличение вероятности отказа в системе ВАДС. Увеличение тяжести последствий ДТП в темное время суток объясняется, таким образом, тем, что водитель позже, чем днем, обнаруживает препятствие и, следовательно, в меньшей степени успевает снизить скорость движения.

В темноте водитель значительно хуже воспринимает обстановку, с меньшей точностью оценивает скорость своего автомобиля и, что очень важно, подвержен ослеплению светом фар, а иногда и стационарных источников света.

Результаты исследований специалистов по безопасности дорожного движения (табл. 1) подтверждают эти данные.

Таблица 1

|  |  |
| --- | --- |
| Виды ДТП | Распределение ДТП, % |
| днем | ночью |
| Наезды на пешеходов, идущих по краю проезжей части Наезды на велосипедистов, едущих попутно Столкновения транспортных средств Опрокидывание автомобилей Наезды автомобилей на неподвижное препятствие | 1028647138 | 9072362962 |

С наступлением темноты ухудшается видимость дороги, ориентирование, притупляется наблюдательность, быстрее появляется усталость, часты случаи ослепляемости встречным транспортом. Все это создает опасные условия для управления ТС. Согласно статистическим данным, наибольшее число ДТП возникает в период с 16 до 20 ч. На эти 5 ч приходится почти 40% ДТП и 40% погибших от среднесуточных показателей аварийности. Показатель тяжести последствий ДТП имеет наименьшее значение в начальные часы рабочего дня (13...15 ч) и увеличивается в вечерние часы (20...21 ч), достигая максимума ночью (23...1 ч).

Сложность ночного вождения связана с особенностями зрения человека и недостаточным освещением дороги фарами. Поэтому работе в ночное время должна предшествовать подготовка автомобиля: проверка световых, сигнальных приборов, размещение необходимых принадлежностей, инструмента на определенных местах. Требуется изучить предстоящий маршрут движения (особенности дороги, мостов, пункты следования и т.д.).

В темное время суток и в условиях недостаточной видимости почти невозможно цветоощущение предметов. Они отличаются не по цвету, а по яркости, причем яркость объектов дорожной обстановки (транспортные средства, пешеходы) и контрастность их относительно дороги сильно снижаются. Расстояние, на котором обнаруживаются транспортные средства ночью, сокращается почти вдвое по сравнению со светлым временем, однако водителю кажется, что они находятся на большем расстоянии. Вообще в вечерние сумерки и на рассвете у многих водителей появляется так называемый оптический обман. Контуры предметов расплываются, автомобили небелого и не ярко-желтого цветов сливаются с фоном и покрытием дороги. В свете фар искажаются предметы и неровности дороги.

Резкие и частые изменения освещенности и яркости предметов требуют непрерывной адаптации зрения, в результате чего глаза водителя быстро утомляются. Наибольшая опасность возникает при ослеплении водителя светом фар: видимость резко ухудшается, а зачастую и совершенно пропадает. Если при ослеплении водитель не выполнит предписание Правил («не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться»), то в течение времени темновой адаптации движение автомобиля окажется неуправляемым, причем даже при малой скорости (30-40 км/ч) автомобиль проходит 100 м и более. В этих условиях водитель может не только не увидеть опасность или препятствие, но и не выдержать траекторию движения автомобиля. Как правило, он следит лишь за тем, чтобы рулевое колесо не меняло положения. Однако автомобиль способен изменить траекторию без участия водителя и выйти за пределы дороги (рис. 1). Более всего подвержен ослеплению утомленный водитель.

Аварийность увеличивается, в частности, из-за ослабления контроля за движением. Снижение интенсивности движения порождает у многих водителей уверенность в том, что можно двигаться с более высокой скоростью и свободнее маневрировать, чем днем, а ослабление контроля порождает чувство безнаказанности.

В темное время и в условиях недостаточной видимости водитель большую часть времени находится в состоянии повышенного эмоционального напряжения, поэтому он намного быстрее утомляется, чем в светлое время.

Рис. 1. Опасная ситуация при ослеплении водителя светом фар

**6. Пользование внешними световыми приборами**

Внешние световые приборы обеспечивают безопасность движения механических транспортных средств в темное время суток и при недостаточной видимости.

Число, расположение, цвет внешних световых приборов автомобилей,

тракторов, прицепов и полуприцепов установлены ГОСТ 8769-75. Внешние световые приборы информируют участников движения о расположении и характере движения транспортного средства, а также освещают дорогу и объекты на ней. Каждое механическое транспортное средство должно иметь габаритные фонари, а также фары с ближним и дальним светом.

Габаритные огни не освещают дорогу даже на расстоянии 5 м, поэтому ими нужно пользоваться только для обозначения транспортного средства, движущегося на освещенных участках. дорог.

В ночное время стоящие транспортные средства трудно различить на фоне проезжей части. Чтобы предотвратить наезд на неосвещенных дорогах, в условиях недостаточной видимости, а также при остановке и Стоянке, транспортное средство следует обозначить габаритными огнями. В условиях недостаточной видимости дополнительно к габаритным огням могут быть включены фары ближнего света, противотуманные фары и задние противотуманные фонари.

При движении в темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на всех механических транспортных средствах и мопедах должны быть включены фары дальнего или ближнего света. На велосипедах в этих условиях должны быть включены фары или фонари, на гужевых повозках — фонари (при их наличии), а на прицепах — габаритные огни. Дальний свет обеспечивает освещение дороги на расстоянии 100-150 м, давая сосредоточенный пучок света относительно большой силы. Однако он может вызвать ослепление других водителей, поэтому дальним светом можно пользоваться на дороге, свободной от других транспортных средств, а в населенных пунктах, кроме того, если дорога не освещена.

При ослеплении водитель на некоторое время теряет способность видеть. В случаях ослепления он должен включить аварийную световую сигнализацию, осторожно снизить скорость и остановиться на своей полосе. Во избежание ослепления дальний свет должен быть переключен на ближний не менее чем за 150 м до встречного транспортного средства (рис. 2*а*), а также на большем расстоянии, если встречный водитель периодически переключает свет своих фар.

Ослепление может возникнуть также через зеркало заднего вида (рис. 2б*).* Очень опасно неожиданное ослепление водителей встречных автомобилей, движущихся за переломом продольного профиля дороги и за поворотом дороги (рис. 2в, 2г). В этих случаях нужно также переключить дальний свет на ближний.

Рис. 2. Ситуации, при которых дальний свет фар необходимо переключать на ближний: *а* - при встречном разъезде, *б* - при следовании за другим транспортам средством, *в* - перед переломом продольного профиля дороги, *г*— перед поворотом дороги и перекрестком

Ближний свет обеспечивает освещение дороги на расстоянии до 50 м. Им следует пользоваться при движении с ограниченной скоростью. Ослепление ближним светом маловероятно, поэтому пользование им не опасно на дорогах с интенсивным движением транспортных средств. Ближний свет может быть включен и на освещенных участках дорог, а также в светлое время суток для обозначения отдельных транспортных средств для того, чтобы повысить бдительность других участников движения. Так, столкновение с мотоциклами часто происходят из-за того, что вследствие малых размеров их трудно различить на дороге среди других транспортных средств. Чтобы уменьшить число несчастных случаев и выделить мотоциклы и мопеды из общей массы транспортных средств, на них даже в дневное время должен быть включен ближний свет фар.

Такая мера предосторожности должна быть применена при следовании организованной транспортной колонны, при организованной перевозке групп детей в автобусах или на грузовых автомобилях, при буксировке механического транспортного средства на буксирующем транспортном средстве, а также в случае перевозки тяжеловесных, крупногабаритных и опасных грузов.

Если на дороге выделена специальная полоса для движения маршрутных транспортных средств, то их водители, выезжая на эту полосу навстречу транспортному потоку, должны включить ближний свет.

Для обозначения движения в светлое время суток перечисленных транспортных средств вместо ближнего света фар могут применяться противотуманные фары. Кроме того, противотуманные фары могут использоваться в условиях недостаточной видимости как отдельно, так и с ближним или дальним светом фар, а также в темное время суток на неосвещенных участки дорог совместно с ближним или дальним светом фар. Использование противотуманных фар и фонарей обеспечивает хорошей освещение дороги при малой прозрачности атмосферы. Однако задние противотуманные фонари при неправильном их использовании могут вызвать ослепление водителя, движущегося сзадиавтомобиля. Поэтому Правила запрещают подключать эти фонари к фонарям стоп-сигналов. Применять их можно лишь в условиях недостаточной видимости.

На некоторых автомобилях, автобусах и автопоездах, используемых в основном для междугородных перевозок, предприятием-изготовителем предусмотрена фара-прожектор, а на отдельных автомобилях оперативных и специальных служб (пожарных, «скорой медицинской помощи») для выполнения служебных заданий — фара-искатель. Эти фары могут вызывать ослепление на расстоянии до 600 м, поэтому ими можно пользоваться только на дорогах вне населенных пунктов и лишь при уверенности водителя в отсутствии транспортных средств. При первых признаках появления встречных автомобилей фару-прожектор необходимо выключать. В населенных пунктах пользоваться такими фарами могут только водители оперативных и специальных служб при выполнении служебных заданий.

Для облегчения распознавания автопоезда при его движении в любое время суток, а также при остановке и стоянке в темное время суток на нем должен быть включен опознавательный знак «Автопоезд».

Проблесковый маячок оранжевого или желтого цвета должен быть включен на транспортных средствах, выполняющих на дороге строительные, ремонтные и уборочные работы. Такой же маячок может быть предусмотрен специальными правилами и установлен на транспортных средствах, производящих перевозки тяжеловесных, крупногабаритных или опасных грузов. При выполнении перевозок на этих транспортных средствах маячок должен быть включен.

Умелая подача предупредительных сигналов очень важна для безопасного выполнения обгона. Для привлечения внимания обгоняемого водителя может применяться вне населенных пунктов звуковой сигнал. Для этой же цели вместо звукового сигнала (или совместно с ним) может подаваться световой сигнал фарами. Необходимость использования этих дополнительных предупредительных мер водитель должен определять самостоятельно в зависимости от того, насколько они окажутся эффективными и безопасными в конкретной обстановке. Так, многократное переключение фар с ближнего на дальний свет эффективно в темное время суток, на неосвещенной или заснеженной дороге, но хуже воспринимается в летнее время, в сумерки и на освещенной дороге, причем во избежание ослепления водителей встречало и обгоняемого транспортных средств включение дальнего света должно быть очень кратковременным. Переключение фар рекомендуется выполнять до тех пор, пока водитель не убедится в том, что сигнал его воспринят. Обычно об этом свидетельствует ответный кратковременный сигнал водителя обгоняемого транспортного средства. На освещенной дороге и в светлое время сутокэффективной мерой предупреждения об обгоне может быть периодическое кратковременное включение и выключение фар. Пользоваться для привлечения внимания обгоняемого водителя звуковым сигналом также нужно с расчетом на безопасность. Резкий, сильный сигнал может испугать водителя (животных при обгоне гужевых повозок) и создать аварийную ситуацию.

**7. Основные приемы управления автомобилем ночью**

К работе на автомобиле ночью нужно тщательно готовиться. Устранение технической неисправности в пути в темное время суток требует много времени; сложно обнаружить и устранить причину неисправности, особенно такой, как течь масла или охлаждающей жидкости. Поэтому при проверке технического состояния автомобиля следует быть очень внимательным. Неаккуратная укладка инструмента, ветоши, приспособлений также может оказаться помехой в пути. Если эти предметы окажутся разбросанными, то в темноте, а возможно, и в стужу или под дождем водитель потратит много времени на отыскивание нужного предмета.

Особое внимание необходимо уделить очистке, проверке комплектности и исправности осветительных приборов, стеклоочистителей и стеклоомывателей. Многие водители игнорируют необходимость регулировки света фар — мероприятия, которое обеспечивает правильное распределение света на дороге и снижает вероятность ослепления. Проверять и регулировать свет фар необходимо хотя бы 1 раз в год.

Получив задание, водитель должен более тщательно, чем для дневного рейса, изучить предстоящий маршрут, что может облегчить ориентирование в пути и предвидение разработанных ситуаций.

Скорость движения в темное время суток почти во всех случаях должна быть меньше скорости в дневное время. Ее необходимо устанавливать такой, чтобы остановочный путь автомобиля был меньше расстояния видимости. Если это правило не соблюдается, то наезд на возникшее в зоне видимости препятствие или столкновение с ним предотвратить намного труднее.

Сближаясь со встречным автомобилем, водитель должен быстро определить, движется он или стоит на месте. Убедиться в этом можно по тени, отбрасываемой передней частью автомобиля, или по отражению света фар увлажненной поверхности дороги.

При движении в пути внимательно следят за сигналами впередиидущих транспортных средств, сигналами ограждения, дорожными знаками и др., обозначают световыми сигналами места остановок, стоянок ТС, своевременно переключают свет в фарах при разъезде, периодически протирают стекла фар, сигнальных фонарей. Особо опасны для водителя предутренние часы из-за склонности человека ко сну. В это время полезны кратковременные остановки для разминки вне кабины, а при движении слушание музыки, информации и т. п.

Надежных способов предотвращения ослепления фарами встречного автомобиля нет.

**Заключение**

 Метеорологические факторы могут быть длительно влияющими, сезонными, как, например, отрицательная температура и снеговой покров на покрытии в зимнее время, и кратковременно проявляющимися (осадки, туман, гололед).

Несмотря на значительное ухудшение условий, интенсивность движения по дорогам снижается существенно только под влиянием длительно действующих природных факторов. Кратковременные метеорологические изменения часто распространяются только на отдельные участки дороги и не могут быть заранее предсказаны. Однако, несмотря на их сравнительно малую продолжительность в течение года, количество дорожно-транспортных происшествий в неблагоприятных погодных условиях относительно велико.

Статистика показывает, что на темное время суток приходится почти половина всех ДТП с наиболее тяжелыми последствиями.

**Cписок использованной литературы**

1. Безопасность дорожного движения: Справочник / Е.В. Бочаров, М.Ю. Заметта, В.С. Волошинов. - М.: Росагропромиздат, 1988. - 284.: ил.

2. Организация дорожного движения / Г.И. Клинковштейн, М.Б.Афанасьев: Учеб. для вузов. - 5-е изд., перераб., и доп. - М.: Транспорт, 2001.-247 с.

3. Безопасность дорожного движения / А.И. Куперман, Ю.В. Миронов: Справ. Пособие. - 2-е изд., испр. и доп.-М.: Высш. шк.; Изд. Центр «Академия», 1999. – 320 с.: ил.