

Вопросы к конкурсу
«Безопасность дорожного движения»
для участников категории «Профи»

1. В случае же дорожного происшествия, особенно при опрокидывании автомобиля водитель и пассажиры, не пристегнутые ремнями безопасности:

- А) получают тяжелые травмы, опасные для жизни.
- Б) могут быстрее покинуть автомобиль.

2. Подсчитано, что легковой малолитражный автомобиль массой 1000 кг при скорости 50 км/ч обладает кинетической энергией около 105 Дж. При столкновении с каким-либо препятствием эта энергия расходуется:

А) на деформацию препятствия, которое попадает на траекторию движения автомобиля. В зависимости от конструкции автомобиля деформация может достигать 30 - 50 см.

Б) на деформацию дорожного покрытия, которое попадает под колеса автомобиля. В зависимости от конструкции автомобиля деформация может достигать 30 - 50 см.

В) на деформацию передней части кузова. В зависимости от конструкции автомобиля деформация может достигать 30 - 50 см.

3. Во сколько раз увеличивается сила, действующая на водителя в момент столкновения, превышает вес тела водителя, если автомобиль двигался со скоростью 50 км/час и столкнулся с неподвижным препятствием:

А) сила, действующая в этом случае на водителя, почти в 40 раз превышает его вес.

Б) сила, действующая в этом случае на водителя, почти в 50 раз превышает его вес.

В) сила, действующая в этом случае на водителя, почти в 20 раз превышает его вес.

4. Верно ли утверждение: по данным исследований ремни безопасности на 45% снижают риск гибели людей в случае столкновения при скорости 100 км/ч и обеспечивают практически 100% гарантию при скоростях 70 - 80 км/ч.:

- А) да
- Б) нет

5. В Московском автомобильно-дорожном институте проводилось изучение травм водителей и пассажиров легковых автомобилей. Установлено, что чаще всего лица, не пользовавшиеся ремнями безопасности, получают травмы головы и грудной клетки. Источником травм водителей являются

- А) рулевая колонка - 68% случаев
- Б) ветровое стекло - 28,5% случаев
- В) щиток приборов - 23,1% случаев
- Г) боковая стойка - 12,5% случаев
- Д) верхняя часть крыши кузова - 3%
- Е) все вышеперечисленное.

6. Какое защитное средство в автомобиле играет важную роль для предотвращения тяжелых последствий дорожно-транспортных происшествий в случае наезда на автомобиль сзади, исключая повреждения шейных позвонков:

- А) ремни безопасности
- Б) подушки безопасности
- В) подголовники

7. Какие виды устойчивости автомобиля различают:

- А) продольную
- Б) поперечную
- В) диагональную
- Д) перпендикулярную
- Е) боковую

8. Чем короче база автомобиля (расстояние между осями), тем продольная устойчивость автомобиля:

- А) меньше
- Б) больше

9. Потеря автомобилем поперечной устойчивости (опрокидывание через левые или правые колеса) тем менее вероятна, чем:

- А) шире колея (расстояние между колесами) и ниже расположен центр тяжести.
- Б) уже колея (расстояние между колесами) и ниже расположен центр тяжести.
- В) уже колея (расстояние между колесами) и выше расположен центр тяжести.

10. Что нужно сделать, что бы удержать равновесие при риске опрокидывания автомобиля от резкого поворота руля на высокой скорости:

- А) нужно быстро вернуть руль в прежнее положение
- Б) повернуть руль прямо
- В) повернуть руль влево
- Г) повернуть руль вправо

11. При вождении не следует создавать условий, в которых устойчивость автомобиля понижается. Для этого надо избегать:

- А) резкого трогания с места,
- Б) резкого торможения,
- В) резких поворотов руля,
- Г) высоких скоростей движения на скользкой дороге, закруглениях и уклонах,
- Д) все вышеперечисленное.

12. Уменьшение коэффициента сцепления колес с дорогой наблюдается:

- А) при увеличении скорости движения,
- Б) при уменьшении скорости движения,
- В) при остановке.

13. Остановочный путь это:

- А) расстояние, которое проходит автомобиль с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки автомобиля,
- Б) расстояние, которое проходит автомобиль с момента нажатия водителем педали тормоза.

14. Тормозной путь:

- А) расстояние, которое отсчитывается от момента включения тормозной системы до полной остановки и зависит в основном от конструкции тормозов,
- Б) расстояние, которое проходит автомобиль с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки автомобиля.

15. Длина остановочного пути во многом зависит

А) от водителя, так как в него входит путь, проходимый автомобилем за время реакции водителя, которое в зависимости от сложности ситуации и особенностей водителя колеблется в среднем от 0,2 до 1,2 с.

Б) от конструкции тормозной системы автомобиля, пятна контакта колес с дорогой,

В) от дорожного покрытия, гололед, например, приводит к увеличению остановочного пути.

16. Может ли тормозной путь из-за различного времени реакции у водителей отличаться почти на 17 м при одинаковой начальной скорости автомобилей в 60 км/ч:

А) да

Б) нет

17. Верно ли утверждение: путь, проходимый автомобилем за время реакции водителя, может составлять почти половину всего остановочного пути.

А) да

Б) нет

18. Какое время в среднем может затратить водитель на нажатие педали тормоза, если он знает места вероятного появления опасности (остановка общественного транспорта, проезд детских учреждений, пересечений, мест с ограниченным обзором и т. д.) и заранее переносит ногу на педаль тормоза:

А) 1-2 с.

Б) 0,2—0,3 с.

19. При выборе безопасной скорости движения в зависимости от состояния дороги остановочный путь при скорости 60 км/ч составляет (выберите 3 правильных варианта, правильным ответом считается полный ответ на вопрос из 3 вариантов):

- А) на сухом асфальтированном покрытии составляет около 37 м,
- Б) на сухом асфальтированном покрытии составляет около 10 м,
- В) на мокром асфальтированном покрытии — 60 м,
- Г) на мокром асфальтированном покрытии — 20 м,
- Д) на обледенелой дороге — 152 м.
- Е) на обледенелой дороге — 52 м.

20. Действие боковой силы зависит от радиуса поворота и скорости движения автомобиля. Чем радиус поворота больше, тем ее действие меньше. Поэтому опытный водитель стремится:

- А) максимально увеличить радиус поворота, используя всю ширину полосы движения, но не выезжая на полосу встречного движения.
- Б) максимально уменьшить радиус поворота, используя всю ширину полосы движения, но не выезжая на полосу встречного движения.

21. Скорость движения на повороте изменяет боковую силу в квадратичной зависимости:

- А) если скорость увеличить в 2 раза, действие боковой силы возрастет в 4 раза.
- Б) если скорость увеличить в 2 раза, действие боковой силы возрастет в 2 раза.

22. Обязательным условием безопасного прохождения поворота является:

- А) снижение скорости автомобиля перед входом в поворот
- Б) изменение траектории движения автомобиля
- В) увеличение сцепления колес с дорогой.

23. Устойчивое (без заноса) движение на повороте зависит также:

- А) от состояния шин и дороги,
- Б) от силы бокового сцепления колес с дорогой,
- В) от особенностей привода на ведущие колеса (заднеприводные, переднеприводные, полноприводные),
- Г) от расположения груза,
- Д) все вышеперечисленное.

24. У какого автомобиля скорее возникнет занос и опрокидывание на скользкой дороге:

- А) заднеприводного автомобиля с грузом, значительно выступающим за боковые борта.
- Б) переднеприводного автомобиля с грузом, значительно выступающим за боковые борта.
- В) полноприводного автомобиля с грузом, значительно выступающим за боковые борта.

25. Наиболее устойчивы к заносу:

- А) полноприводные автомобили
- Б) заднеприводные автомобили
- В) переднеприводные автомобили