

«Муле» разве заработаешь? Возможно, кто-то и возмутится – при чем тут корыстные интересы, когда к 80-м годам изменились задачи, поставленные перед низовым армейским звеном! Мол, соответственно увеличился вес носимого снаряжения, и появились системы оружия, попросту не помещавшиеся на M274. Конечно, все это правильно, разговор о HMMWV как о панацее – не больше, чем миф, «подогреваемый» американским оборонно-промышленным комплексом. Но были и попытки нарушить монополию. Так, в 1982 году альтернативой HMMWV стал FAV (Fast Attack Vehicle, или «Автомобиль быстрого внедрения»). Машина была разработана в калифорнийской компании Chenoweth Racing Products. В целом же, если рассмотреть созданные за минувшее десятилетие конструкции транспортеров, то обнаружится огромный разброс решений. Мы встретим и переделки транспортных автомобилей до уровня ударных, например, австрийский Steyr-Puch Pinzgauer 718M LOV и шведский Volvo C303 (L4151), и «низкосилуэтные» машины, «выросшие» из бронетранспортеров, – российский НАМИ0281 и израильский RAMTA Ram V1. Не обойдется и без вездеходов-багги, таких, как сингапурский STK Flyer и китайский Wuhan Linyun. Не менее популярны попытки «уложить» в новую концепцию внедорожники, в их числе французские Auerland A-3F/VAL и Peugeot P4 VENA, индийская Mahindra Striker. Но влияние Его Величества HMMWV чувствуется и по сей день. Взять хотя бы Российский «Тигр». При всем при том ни в отечественных, ни в зарубежных источниках вы не найдете более-менее четкой классификации малогабаритных транспортеров в системе вооружений. Так что же такое идеальное «вьючное животное войны»?

### **Различные решения, определяющие нашу дальнейшую жизнь**

Урбан А.А.

Научный руководитель Сажин А.Ю.

Белорусский национальный технический университет

В жизни нам приходится принимать много разных решений, но лишь некоторые из них могут определить нашу дальнейшую судьбу. В первую очередь к ним можно отнести решения, которые принимаются при управлении автомобилем. Любое решение представляет собой выбор. При вождении это выбор наиболее безопасного в данных условиях режима движения автомобиля. Подобно лоцману, водитель должен провести свой автомобиль, минуя окружающие его опасности. Какие же решения он должен при этом принимать?

Дать готовые рецепты на все случаи дорожной жизни невозможно, но общие принципы, пользуясь которыми вы сможете правильно решать задачи, поставленные дорогой, существуют. О них и пойдет речь.

### **Запас безопасности**

Старайтесь двигаться так, чтобы вокруг вашего автомобиля всегда было как можно больше свободного пространства. Чем больше окружающая вас «ничейная» зона, тем больше времени будет для наблюдения, осмысления обстановки, выбора и реализации решения.

Плавность, безопасность, экономичность и комфортабельность движения – все это следствие умения поддерживать необходимую зону безопасности в любых дорожно-транспортных ситуациях. Ее размер и форма зависят от дорожных, транспортных и погодных условий. В любой момент времени свободное пространство вокруг автомобиля должно быть таким, чтобы позволяло исправить свою или чужую ошибку, т.е. избежать происшествия при неожиданном возникновении конфликтной ситуации.

Для удобства рассмотрения всю зону безопасности можно представить в виде трех частей: пространства спереди автомобиля, сбоку, сзади.

### **Выбор скорости**

Выбирать и контролировать скорость водителю приходится постоянно, так как окружающая обстановка меняется и вам приходится кого-то обгонять, где-то поворачивать налево или направо, съезжать с одной дороги и выезжать на другую и т. д.

Принимая решение, помните: чем больше скорость, тем сложнее сохранить контроль над автомобилем при маневрировании, тем больше путь, который пройдет автомобиль до полной остановки, тем выше вероятность происшествия и тяжелее его последствия.

Но слишком малая скорость тоже опасна. Она увеличивает вероятность попутного столкновения. Скорость движения должна быть как можно более равномерной, она должна устраивать не только вас, но и других участников дорожного движения, а также соответствовать условиям движения и выполняемому маневру.

### ***Рассмотрим принципы выбора скорости в конкретных ситуациях.***

**Слияние с транспортным потоком.** Если вы вливаетесь в интенсивный транспортный поток с примыкающей дороги или с места стоянки, нужно дожидаться такого момента, когда для вашего маневра будет достаточно места. Только в этом случае вы обеспечите безопасность себе и другим. Дождавшись достаточного разрыва в потоке транспорта, плавно его занимайте, а затем постепенно увеличивайте скорость, уравнивая ее со средней скоростью потока.

**Выезд на автомагистраль с примыкающей дороги,** не имеющей волосы разгона. В этом случае надо быть особенно внимательным, не рисковать. Интервал в транспортном потоке, позволяющий вам безопасно выехать на автомагистраль, должен быть не менее 5 с. Если автомобиль, приближающийся по правой крайней полосе, закрывает видимость обстановки

на выезде, сбавьте скорость или остановитесь. Выезжайте на автомагистраль только при свободной правой полосе. Выехав на автомагистраль, оставайтесь на правой полосе до тех пор, пока не наберете скорость, соответствующую скорости транспортного потока на автомагистрали.

**Выезд на автомагистраль по полосе разгона.** Когда примыкающая дорога имеет полосу разгона, маневр выполняется значительно легче и безопаснее. Ведь на ней можно разогнаться и набрать скорость, соответствующую средней скорости транспортного потока до выезда на автомагистраль. К тому же у вас больше времени для наблюдения за обстановкой на магистрали.

Чтобы полностью использовать все преимущества, которые вам дает полоса разгона, соблюдайте следующие правила:

на полосе разгона резко не тормозите. Любое торможение при движении на полосе разгона – большая неожиданность для водителей, движущихся сзади. Они ожидают, что вы будете увеличивать скорость, а не снижать ее;

не останавливайтесь в конце полосы разгона. Такая остановка – это самое худшее, что вы можете сделать. Из-за нее вы станете помехой всем, кто движется сзади. Вам придется набирать скорость уже на самой автомагистрали, вы будете торопиться. Поэтому если уж хотите остановиться, то делайте это в начале полосы разгона.

**Выезд из транспортного потока.** Общий порядок таков: посмотрите в зеркало заднего вида: нет ли автомобилей сзади; заранее предупредите водителей, движущихся сзади, включив указатель поворота за 4–5 с до начала маневра; начинайте снижать скорость, при этом несколько раз слегка нажмите на педаль тормоза. Мигание стоп-сигналом будет дополнительным предупреждением о ваших намерениях.

Если на автомагистрали нет полосы торможения, приходится снижать скорость на автомагистрали. Ничего не поделаешь. Надо заранее подать предупредительный сигнал, чтобы движущиеся сзади знали о ваших намерениях.

Учитывайте, что после длительного движения с высокой скоростью даже малое ее снижение кажется очень большим, т.е. вам будет казаться, что вы движетесь уже медленно, на самом же деле все еще быстро. Так что не очень доверяйте себе, ваши оценки могут быть неточны, лучше взгляните на спидометр.

Наличие полосы торможения обеспечивает безопасность при выезде с автомагистрали. Полоса торможения позволяет вам покинуть транспортный поток, движущийся по автомагистрали, до того как вы начнете снижать скорость. Это, естественно, безопаснее, чем тормозить на автомагистрали. Однако не забудьте подать заранее предупредительный сигнал.

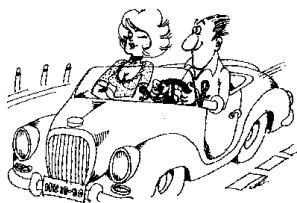
Проехав полосу торможения и доехав до ее конца, убедитесь в том, что вы достаточно снизили скорость, для того чтобы продолжать движение по обычной дороге.

**Вы хотите обгонять.** Обгонять имеет смысл только те транспортные средства, которые движутся со скоростью меньше средней скорости транспортного потока. Перед обгоном убедитесь в том, что свободное пространство впереди **по меньшей мере втрое больше** того, что кажется вам достаточным для обгона. Не собирается ли водитель, которого вы хотите обгонять, перестраиваться? Не обгоняет ли вас кто-нибудь сзади? Подайте предупреждающий сигнал указателем поворота за 4–5 с до начала маневра.

Перед выездом в соседний ряд прибавьте скорость. Не задерживайтесь в «слепой» зоне обгоняемого. Не возвращайтесь резко в правый ряд. Сделайте это, только когда фары обгоняемого автомобиля будут видны в вашем зеркале заднего вида.

**Вас обгоняют.** Когда вы видите, что кто-то намерен вас обгонять, помогите ему это сделать. Если вы видите, что для обгона вашего автомобиля обгоняющему приходится развивать слишком высокую скорость, примите вправо, освобождая обгоняющему место для маневра. Бывает так, что, начав обгон, водитель обгоняющего вас автомобиля где-то на середине маневра, т.е., уже выехав на полосу встречного движения, понимает, что ошибся в расчетах, неверно оценив скорость встречного автомобиля, и вынужден отказаться от обгона. В этом случае вам следует лучше не снижать скорость, а напротив, увеличить ее, давая ему возможность быстро уйти вправо на свою полосу, «спрятаться» за ваш автомобиль.

**Сообщайте другим о своем присутствии.** Иногда вам нужно просто сообщить другим водителям о том, где вы находитесь, чтобы вас заметили. Можно, конечно, полностью полагаться на других, считая, что они все прекрасно видят. Однако такая доверчивость очень часто приводит к



происшествию. Помогите другим увидеть вас – так надежнее. Сделать это вы можете тремя способами: габаритными огнями и светом фар, звуковым сигналом, позицией автомобиля на проезжей части.

**Габаритные огни и свет фар.** В пасмурные дни и в сумерки, когда автомобиль как бы растворяется на фоне дороги, не забывайте включать габаритные огни. Если вам трудно разглядеть других участников дорожного движения, значит, самое время обозначить и себя.

Иногда одних габаритных огней недостаточно и надо использовать ближний свет фар. Свет фар не только помогает вам видеть других в темное время суток, но и позволяет другим лучше видеть вас днем.

Переключение света фар (мигание) – хороший способ предупредить другого водителя, который по каким-то причинам не заметил вас вовремя.

Звуковой сигнал стоит применять в случаях, связанных с предотвращением дорожно-транспортного происшествия. Как его применять, зависит от конкретной дорожной ситуации. Если нет непосредственной опасности, достаточно легкого однократного нажатия на сигнал, чтобы привлечь к себе внимание. В таком случае не нужен продолжительный громкий сигнал, подобный вою сирены, это только напугает других участников движения и может даже ускорить происшествие. Легкого нажатия достаточно в следующих ситуациях: когда вблизи вас находится пешеход или велосипедист и почему-то не замечает вас; когда пешеход находится в опасной близости от проезжей части; вообще в условиях опасной близости с пешеходом или велосипедистом нужно быть предельно осторожным, чтобы не напугать его. Испугавшись, он может броситься не от вас, а прямо к вам под колеса; при обгоне. Например, вы начали обгонять транспортное средство, водитель которого вас не заметил и сам начал готовиться к обгону; если какой-то водитель небрежно выполняет маневр (разворот, движение задним ходом, выезд со двора, со стоянки), не обращая внимания на окружающих. Вот в таких случаях, слегка нажав на звуковой сигнал, вы достигнете желаемого – вас заметят, станут внимательнее, сосредоточеннее, настроятся на управление автомобилем, если они от него отвлеклись.

Но есть, конечно, гораздо более серьезные ситуации. В таких случаях колебания излишни, они только отнимают драгоценное время. Давите изо всей силы на звуковой сигнал – вам простят шум, если удастся избежать дорожно-транспортного происшествия.

**Когда лучше уступить дорогу другому?** Бывают случаи, когда преимущество на вашей стороне, но в целях предотвращения критической ситуации лучше его уступить другому.

Например:

а) притормозить и пропустить встречный автомобиль, поворачивающий налево на перекрестке (хотя по Правилам он должен пропускать вас). Перед торможением не забудьте посмотреть в зеркало заднего вида;

б) перестроиться влево, чтобы дать возможность приближающемуся по примыкающей дороге автомобилю въехать на главную дорогу;

в) замедлить движение, если вас обгоняют.

Если вы отдадите свое преимущество другому водителю, руководствуясь при этом соображениями безопасности всех участников движения, дайте ему об этом знать и убедитесь в том, что он вас понял. Если вы намереваетесь уступить полосу, предпочтительнее не снижать скорость, так как это может быть непонятно тому, кому вы уступаете дорогу, а по возможности перестройтесь на соседнюю полосу (скажем, при въезде другого

автомобиля на вашу дорогу с примыкающей). Однако следите за тем, чтобы ваше желание помочь другим не превратилось в опасную нерешительность и нелогичность действий, что может привести как раз к обратному результату.

### **Тенденции развития военной автомобильной техники стран ближнего зарубежья**

Шамак Д.Н.

Научный руководитель Сосновский С.А.

Белорусский национальный технический университет

В составе вооруженных сил стран ближнего зарубежья основную массу автомобильного парка составляют автомобили разработки 70-х годов, что требует проведения модернизации физически изношенной техники и замены, морально устаревших образцов, на новые перспективные разработки. Существенное влияние на состав и переоснащение военной автомобильной техники оказал распад Советского Союза, когда автомобильная техника Вооруженных Сил СССР стала применяться для обеспечения вооруженных сил стран ближнего зарубежья и часть производства осталась за рубежом. Основная часть производства сгруппировалась в России, частично в Беларуси и в Украине.

Еще лет 25 назад в автомобильном парке более половины составляли автомобили со сроком эксплуатации до 6 лет. В настоящее время количество таких автомобилей сократилось более чем в 10 раз. Из-за ограниченных объемов закупок новой автомобильной техники в середине 90-х гг. прошлого века наметилась тенденция к «старению» автомобильного парка. В результате сегодня он нуждается в серьезном обновлении. После распада Советского Союза с обретением суверенитета и независимости для стран остро обозначилась проблема обеспечения собственных Вооруженных Сил вооружением и военной техникой, в том числе и автомобильной. Республики бывшего Советского Союза имели различную промышленную и производственную базу по производству и восстановлению автомобильной техники. Поэтому и развитие ВАТ вооруженных сил в странах ближнего зарубежья имеет существенные различия.

#### **Российская Федерация**

*В период с 1996 по 2000 гг.:*

ведутся работы по совершенствованию образцов ВАТ всех групп и классов грузоподъемности;

анализируя опыт современных локальных конфликтов и миротворческих операций, принимается решение о необходимости наличия в общей номенклатуре ВАТ высокоавтомобильных защищенных автомобилей;