



מחווין למבחן גמר לקורס מורה נהיגה נהיגה נכונה

תשובה לשאלה 1

כללי הנהיגה הנכונה הנדרשים במטרה למנוע תאונות פנים אחר מצויים באופן כללי בתקנות התעבורה העוסקות בשמירת רווח והן מחייבות את הנהג הנוסע בעקבות רכב אחר לשמור רווח שיאפשר לו למנוע תאונה בהתחשב **בכל הנסיבות** ושלא יהיה קטן מ-1 שני. למה יתכוון המחוקק בצינו "**בכל הנסיבות**", מהן הנסיבות שבהן צריך הנהג להתחשב כשהוא נוהג בעקבותיו של רכב אחר?

א. מהירות הנסיעה:

ככל שמהירות הנסיעה גבוהה יותר, כך יש לשמור רווח גדול יותר, שכן, מרחקי העצירה גדלים עם הגדלת המהירות. שיטת שתי השניות נותנת מענה ומרווח ביטחון שעשוי למנוע תאונה.

ב. תנאי הדרך והסביבה:

בכל המקרים שבהם קיימים זרזי החלקה למיניהם כגון: מים, ברד, שמן וכו' הרי שמרחקי העצירה עלולים לגדול בגלל מקדמי חיכוך נמוכים ולפיכך יש צורך להגדיל את הרווח מלפנים ליותר משתי שניות כמו גם להקפיד שהרכב מאחור ישמור רווח מאתנו. גם לנהיגה בעקבות רכב אחר בשיפועי דרך – מעלה או מורד יש השלכה על הרווח שיש לשמור שכן במעלה עלול הרכב שלפנים להאט באופן משמעותי ללא לחיצה על דוושת הבלם כך שאור הבלם לא יתריע על ההאטה או העצירה. במורד יש השפעה למשקלו העצמי של הרכב ולמטענו על מרחק העצירה ולפיכך בשיפועי דרך יש לשמור רווח גדול משתי שניות. לתנאי הראות והנראות השפעה מכרעת על הרווח שיש לשמור שכן צפויות הפתעות שעלולות להכניס את הנהג למצוקת זמן.

ג. מצבו של הנהג:

מצבו הגופני והנפשי של הנהג משפיע על יכולתו להגיב בזמן, ולפיכך בכל מקרה שבו חש הנהג שאינו במיטבו, חובה עליו להגדיל את הרווח שעליו לשמור. [אין הכוונה למקרים קיצוניים בהם עליו להימנע מנהיגה]. לעייפות, לאלכוהול, לחוסר ריכוז, לנטילת תרופות וכדומה יש השפעה על מהירות התגובה ועל הסיכוי שיהיה מעורב בתאונת פנים אחר.

ד. מצבו של הרכב:

כשהרכב אינו תקין אסור לנהוג בו, אולם, רבים מהנהגים נוטים לזלזל ולא לציית לתקנה זו, ולפיכך על נהג החושד שרכבו אינו תקין על כל מלוליו ובעיקר אותם מכלולים הקשורים לבטיחות הנסיעה (צמיגים, בלמים...) ומחליט בכל זאת לנהוג בו בניגוד לחוק, חובתו לשמור רווח גדול מאד שכן סביר להניח שמרחקי העצירה יהיו גדולים.

ה. מצב התנועה:

לתנועה הנוסעת בסביבת הנהג תפקיד מרכזי בקביעת הרווח שעל הנהג לשמור. ראוי שנהג הנוהג בסביבת תנועה צפופה ישמור רווח מכל צדדיו ויבנה סביבו מעטפת בטיחות.

ו. התנהגותם של משתמשי הדרך האחרים:

- ❖ **הרכב הנוסע מלפנים:** אם אינו שומר רווח מהרכב שלפניו, ראוי שנשמור ממנו רווח גדול יותר שכן סיכויו להיות מעורב בתאונה גדולים.
- ❖ **הרכב הנוסע מאחור:** אם אינו שומר רווח מאיתנו, אזי רצוי לשמור רווח גדול מהרכב מלפנים כדי שיהיה אפשר להגדיל את מרחק העצירה מלפנים, אחרת הרכב מאחור עלול לפגוע בנו מאחור. בנוסף רצוי להימין ככל האפשר ואף להאט כדי לעודד את הרכב לעקוף אותנו.
- ❖ **כלי הרכב הנעים לצדנו:** כלי רכב אלה עלולים לחדור לנתיב נסיעתנו ללא אתרעה מוקדמת ולכן ראוי שנשמור רווח כזה שיאפשר להם להשתלב בבטחה בנתיב שלנו.

ז. רמזי דרך (סימנים מעידים):

כל סימן הרומז או המעיד על סיכוי כלשהו לכניסה למצב חירום העלול להתפתח לכדי תאונה מחייב את הנהג לשמור רווח גדול מכל הצדדים ובכך להרחיב את תחום חוסר השליטה.
האמצעים הטכניים שפותחו במטרה לסייע במניעת תאונות פנים אחור:

- | | |
|---|--|
| A.B.W | - מקדים אור בלימה: המיתקן מפעיל את פנסי הבלימה בעת הרפיה מהירה של דוושת הדלק ובכך הוא מקדים ומודיע לנהג מאחור על הכוונה לעצור, ובכך לנהג הנוסע מאחור מספיק זמן להיערך לקראת העצירה. |
| A.B.S | - מונע נעילת גלגלים: המתקן מונע נעילת גלגלים גם בעת לחיצה חזקה על דוושת הבלם ובכך הנהג אינו מאבד את כושר ההיגוי ומסוגל במקרה הצורך לחמוק מפגיעה ברכב שלפניו גם אם לא שמר רווח מספיק. |
| E.S.P | - מערכת בקרת יציבות, פועלת בעת איבוד שליטה בעקומות ובסטיות |
| AWACS
איווקס
פנס בלימה
עליון | - מערכת המספקת התראה קולית וחזותית במקרים של סטייה לא מבוקרת מנתיב, וקרבה מסוכנת למכונית שמלפנים.
- מותקן בקו העין של הנהג הנוהג מאחור ובכך מושך תשומת לב מיידי, יתרון נוסף לפנס העליון בכך שניתן לראות מבעד לשמשות הרכב הנוסע לפניו ולזהות במועד גם את אורות הבלם של הרכב הנוסע לפני הרכב שלפניו. |

תשובה לשאלה 2

השווה בין דיני התעבורה וכללי הנהיגה הנכונה:

מטרתם של דיני התעבורה וכללי הנהיגה הנכונה להגביר את הבטיחות בדרכים וזרימת התנועה לטובתם של כל משתמשי הדרך. כללי הנהיגה הנכונה בשום מקרה אינם סותרים את תקנות התעבורה אלא תומכים בהן ומפרטים אותן.

השווה בין דיני התעבורה לכללי הנהיגה הנכונה:

דיני התעבורה הם כלליים ומנחים את משתמשי הדרך בכללי "עשה" ו"אל תעשה" אך אינם מפרטים את ה"איך תעשה". הנהיגה הנכונה ממליצה על מודלים התנהגותיים בכל אחת ממשימות הנהיגה, מרחיבה ומפרטת לנהג כיצד עליו לנהוג במצבים חריגים, במצבי חירום ובתנאים משתנים.

דוגמאות לנושאים בהם עוסקת הנהיגה הנכונה ללא התייחסות בתקנות

1. שיקולים לבחירת נתיב :

כאשר יש מספר נתיבים בכיוון הנסיעה בצומת בחצייה ישרה, בפניות ימינה או בפניות שמאלה אין המחוקק מגדיר לנו באיזה נתיב יש לבחור.
לעומת זאת הנהיגה הנכונה באה ומפרטת מה השיקולים לבחירת נתיב מכל אחד מהנתיבים שבאותו כיוון נסיעה.

2. שמירת רווח :

המחוקק התייחס אך ורק לשמירת רווח בנסיעה מרכב שמלפנים והגדיר לנו שיש לשמור על רווח של שנייה אחת לפחות אך המחוקק אינו מתייחס לשמירת רווח מהצדדים, מאחור ומרכב שעמד מלפנים וכן אינו מתייחס כיצד יש ליישם את שמירת הרווח. לעומת זאת הנהיגה הנכונה באה ומוסיפה מה הרווח שיש לשמור מאחור ומהצדדים וכיצד ניתן ליישם זאת וכן הסבירה מה המרחק שיש לעצור מאחורי רכב שעצר מלפנים .

3. כללי מתן זכות קדימה:

המחוקק מתייחס לכללי מתן זכות קדימה ומגדיר לנו מי חייב לתת למי זכות קדימה ואינו מתייחס כיצד על נוהג הרכב שאמור לקבל את זכות הקדימה להתנהג. מנגד הנהיגה הנכונה באה ומסבירה כיצד על נוהג הרכב שאמור לקבל זכות קדימה להתנהג בעת שאינו מקבל את זכות קדימה .

אופן יציאה ממקום חסום :

המחוקק אינו מתייחס כיצד על נוהג הרכב להתנהג בעת כניסה או יציאה ממקום חסום (דרך ללא מוצא) ההתייחסות הקיימת בחוק היא תמרורים המודיעים על מקום חסום. לעומת זאת הנהיגה הנכונה מפרטת כיצד יש להיכנס ולצאת ממקום חסום לפי סדר עדיפות.

4. אופן חניית הרכב במקביל או בניצב :

המחוקק אינו מסביר כיצד יש לבצע חניות לסוגיהן אלא מסביר היכן אסור להחנות, לעצור ולהעמיד רכב. לעומת זאת הנהיגה הנכונה באה ומפרטת טכניקות שונות כיצד יש להחנות את הרכב בחניות השונות.

5. עקיפה:

המחוקק אינו מתייחס מתי מתחילה ומתי מסתיימת העקיפה כמו כן לא הסביר כיצד יש לעקוף. מנגד הנהיגה הנכונה מפרטת מתי מתחילה ומתי העקיפה מסתיימת וכן בנתה מודל לעקיפה בטוחה לכל שלב ושלב.

6. תפעול:

המחוקק אינו מתייחס כיצד יש לתפעל את הרכב בצורה הבטוחה והנכונה. לעומת זאת הנהיגה הנכונה מפרטת כיצד יש לתפעל את הרכב בצורה בטוחה ונכונה .

תשובה לשאלה 3

להלן השיקולים המנחים נהג בבחירת נתיב בכביש מרובה נתיבים:

- ❖ שיקולי תכנון הנסיעה בהמשך אחרי הפנייה שמאלה.
- ❖ שיקולי חלוקת עומס בכל נתיבי הכביש הפונים שמאלה.
- ❖ שיקולי פינוי הצומת במהירות – נסיעה מאחורי רכב איטי.
- ❖ שיקולי משמעת נתיבים – רכב "תקוע" או מכשול החוסם אחד מנתיבי הכביש בכניסה לצומת או ביציאה ממנו.
- ❖ שיקולי בטיחות בפנייה וצמצום נקודות קונפליקט – צומת שאינו מרומזר או שרמזוריו אינם פועלים.

השיקולים לבחירת כל אחד מהנתיבים:

את הנתיב הימני בוחרים במקרים אלה:

- כשכל נתיבי הכביש פנויים ושהצומת מרומזר.
- ❖ כשמתכוונים לפנות ימנה אחרי הפניה.
- ❖ כשבנתיב השמאלי כלי רכב איטיים.
- ❖ כשבנתיב השמאלי מכשול בנתיב הכניסה לצומת או היציאה ממנו.

את הנתיב השמאלי בוחרים במקרים אלה:

- כשהוא פנוי יותר מהנתיב הימני.
- ❖ כשמתכוונים לפנות שמאלה מייד אחרי הפניה.
- ❖ כשבנתיב הימני כלי רכב איטיים.
- ❖ כשבנתיב הימני מכשול בנתיב הכניסה לצומת או ביציאה ממנו.
- ❖ כשהצומת אינו מרומזר או כשהרמזורים בצומת אינם פועלים.

תשובה לשאלה 4

א. הפעולות שעל הנהג לבצע מרגע הכניסה לרכב ועד להתנעת המנוע.

עקב בעיות וסכנות הכרוכות בכניסה לרכב וביציאה ממנו נוצר צורך בטיחותי בנקיטת פעולות נדרשות במטרה לצמצם בעיות וסכנות אלו.

1. סדר הפעולות בכניסה לרכב. (הרכב חונה בימין הכביש ובמקביל)

בדיקה חיצונית של הרכב - לחץ אויר בצמיגים, פגיעות פח, שברי זכוכית. נזילות.

א. הגעה מחזית הרכב, בדיקת המצב התנועה על ידי הסתכלות שמאל ימין ושוב שמאל לאחר בדיקה כי אין

תנועה ירידה לכביש והגעה עד דופן הרכב הקרוב למרכז הכביש, בדיקה נוספת של מצב התנועה.

ב. הליכה לדלת הנהג כאשר הפנים כנגד כיוון התנועה על מנת להיות בקשר עין עם התנועה שמסכנת.

ג. פתיחת מינימאלית שח דלת ביד שמאל, כניסה לרכב וסגירת הדלת.

2. ישיבה נכונה.

בדיקת בלמים – לחיצה על דוושת הבלם משלוש סיבות;

❖ בדיקת תקינות הבלם (התנגדות הדוושה).

❖ הדלקת אור הבלם - יצירת תקשורת עם נוהגי הרכב האחרים.

❖ להקלה בבדיקתו של בלם היד אם משוך כהלכה.

א. **סידור מרחק המושב מהדוושות** – יש לכוון את המושב כך שנוכל ללחוץ על דוושת

המצמד (דוושה זו עושה את הדרך הארוכה ביותר וכך שאם יהיה נוח איתה יהיה

נוח אם שאר הדוושות) עד הסוף שמצד אחד יהיה כיפוף קל ברגל (כ- 120 מעלות)

ומצד שני בעת שחרור דוושת המצמד שהרגל לא תפגע בהגה.

ב. **גובה המושב** - יש לכוון את גובה המושב כך שהעיניים יהיו בשליש העליון של

השמשה הקדמית וזאת על מנת שהיה ניתן להסתכל לאופק המקסימאלי.

ג. **משענת גב** - יש לכוון כך ששתי הידיים יגיעו לנקודה הגבוהה ביותר בהגה (שעה 12) ועדיין יישאר כיפוף

קל (זווית של כ- 120 מעלות). ולאחר מכן יש לאחוז ההגה יד שמאל בשעה 10 ויד ימין בשעה 2.

ד. **תומך ראש** - יש לכוון את תומך הראש שיהיה בגובה בסיס הגולגולת וזאת על מנת שבעת בלימת חרום או

תאונה לא תשבר המפרקת.

ה. **כיוון מראות ברכבים מסויימים** יש לסובב את מתג ההתנעה ע"מ לחבר את מערכת החשמל;

מראה מרכזית – יש לכוון את המראה כך שנוכל לראות את הנעשה

מאחור וכן מעט מהצדדים.

מראות צד – יש לכוון כך שנראה חלק קטן מאד מדופן הרכב ובעיקר את הנעשה בצידי הרכב. יש לבדוק

כי קיימת נקודה חופפת בין המראות צד למראה המרכזית על מנת להקטין את השטחים המתים.

ו. **חגירת חגורת בטיחות**, כמו כן יש לוודא כי כל נוסעי הרכב חגורים בחגורת בטיחות.

ב. סדר הפעולות לצורך התנעת המנוע.

❖ **לוחצים על דוושת המצמד** - כדי להפריד בין שתי דיסקות המצמד.

❖ **מעבירים את ידית ההילוכים למצב סרק** - כדי להבטיח הפרדה נוספת בין תיבת ההילוכים לבין הגלגלים.

❖ **מסובבים את מתג ההתנעה**

❖ **מעבר ממצב 0 למצב 1**: נועד לשחרר את ההגה מנעילתו.

❖ **מעבר ממצב 1 למצב 2**: חיבור מערכת החשמל ברכב למערכות נלוות.

❖ **מעבר ממצב 2 למצב 3**: חיבור מערכת החשמל ברכב ללוח הבקרה והמידע ובדיקת תקינות של

הנוריות ומדי המחוץ. (יש רכבים בהם מצב מספר 2 ממצב 3 הם יחד).

❖ **מעבר ממצב 3 למצב 4**: חיבור מערכת החשמל למתנע החשמלי והתנעת המנוע. מייד עם התנעת

המנוע מרפים מהמפתח החוזר למצב 3 ובדיקה כי נוריות הבקרה כבו.

ג. סדר הפעולות מרגע התנעת המנוע ולצורך תחילת נסיעה.

הכנת הרכב לנסיעה

❖ לוחצים על בלם הרגל :

- ❖ כדי שאור הבלם יסב את תשומת ליבם של משתמשי הדרך האחרים לעובדה שיש פעילות כלשהי ברכב.
- ❖ כדי למנוע הידרדרות כלשהי אפילו בשיפועי דרך מתונים.
- ❖ כדי להקל על הורדת בלם היד.

- ❖ יש לוודא שדוושת המצמד נשארה לחוצה אחרי ההתנעה, ואם היא שוחררה, יש ללחוץ עליה שוב.
- ❖ משלבים להילוך ראשון.
- ❖ משחררים את בלם היד.
- ❖ מבצעים תקשורת בהתאמה (איתות, מראות והפניית ראש לשטח המת .
- ❖ מרפים מדוושת בלם הרגל
- ❖ לוחצים קלות על דוושת הדלק.
- ❖ מרפים מדוושת המצמד, עד לנקודת החיכוך - זיהו נקודה זו על ידי תזוזה איטית של הרכב לפנים.
- ❖ בנקודת החיכוך שוהים - לאורך דרך של 4/5 מטר או 4/5 שניות.
- ❖ משחררים בהדרגה את שארית המצמד ולוחצים על דוושת הדלק לצורך האצה.

תשובה לשאלה 5

א. דוגמאות בהם עלול נהג להיקלע למצבי סכנה:

- ברוב המקרים בהם לא ערים מספיק לסימנים המעידים על הצורך בהערכות לקראת סכנה פתאומית כגון:
- ❖ הולך רגל הנכנס בהפתעה לקו הנסיעה.
 - ❖ רכב נכנס או חוצה בהפתעה את נתיב הנסיעה בצמתים ללא מתן זכות קדימה ובכלל.
 - ❖ רכב קרוב מלפנים עוצר בפתאומיות ללא סיבה הנראית לעין.
 - ❖ מכשול פתאומי בדרך כגון: בור בכביש , רכב חונה אחרי עיקול.
 - ❖ חפץ הנופל מרכב נוסע לפנים וכו'.

ב. הסכנות הנובעות מבלימת פתע או סטייה חדה:

- ❖ הסכנה העיקרית נובעת מנעילת גלגלים וכתוצאה ממנה החלקה ואיבוד שליטה בהגה, עובדה זו מונעת התחמקות מהבעיה שבעטייה נדרשים לעצור ולפיקך נגרמת תאונה, כמו כן מרחק הבלימה גדל עקב ההחלקה.
- ❖ סטייה לנתיב הנגדי ופגיעה ברכב המגיח ממול.
- ❖ סכנת תאונה עם הרכב מאחור כתוצאה מאי שמירת רווח מספיק.
- ❖ הנהג והנוסעים עלולים להיזרק בתוך הרכב ולהיפצע ממכלולי הרכב הפנימיים, כמו כן מטען שאינו קשור עלול להיזרק ולפגוע בנוסעים ברכב.
- ❖ נוסעים ברכב שאינם חגורים בחגורת בטיחות עלולים להיזרק בתוך הרכב וכתוצאה מכך להיפגע ולפגוע.
- ❖ סכנת התהפכות או סחרור בעת בלימת חירום בעקומות או בירידה מאולצת לשול.

מניעת מצבים של סכנה פתאומית.

- ❖ הסתכלות רחוקה וערנות לרמזי דרך (סימנים מעידים)
- ❖ שמירת רווח גדול ומותאם למהירות.
- ❖ מכלולי רכב תקינים כגון- צמיגים, בלמים וכו' עשויים לקצר את מרחקי העצירה בבלימות חירום, אם הנהג והנוסעים יהיו חגורים יקטן הסיכוי להיפגעותם בתוך הרכב.

ג. הפעולות במקרה של סכנה פתאומית:

- ❖ יש לאחוז בהגה בחוזקה ולדרוך גם על הבלם, במקביל יש ללחוץ על דוושת המצמד למניעת הדממת המנוע. כשחשים שהגלגלים עומדים להינעל יש לשחרר מעט את דוושת הבלם ולדרוך שוב עד עצירה מוחלטת.
- ❖ כשחשים שמרחק העצירה קטן ולא ניתן לעצור לפני הבעיה, אזי יש לנסות לחמוק מהבעיה תוך הרפיה רגעית מהבלם, הסטת ההגה ומייד התיישרות לייצוב קו הנסיעה.
- ❖ במקרה של איבוד כושר הבלימה בשל תקלה במערכת הבלמים, יש להוריד מהירות באמצעות הורדת הילוכים ואז לנסות לבלום בהדרגה באמצעות בלם היד. בכל מקרה יש למנוע נעילת גלגלים אחוריים כדי שהרכב לא יכנס לסיבסוב.
- ❖ במקרים מסוימים מתן אות אזהרה באמצעות הצופר ו/או שימוש במבזק האורות.

הערות חשובות:

- ❖ השימוש במערכות אלו כולם יחד או חלק מהן בהתאם להתפתחות האירוע.
- ❖ ברכב בו מותקן A.B.S. יש ללחוץ בחוזקה על דוושת הבלם.

תשובה לשאלה 6

א. החלקה

החלקה מוגדרת כמצב בו מאבד הרכב את כושר אחיזתו בכביש ולנהג אין שליטה על כיוון הנסיעה ומרחק העצירה.
החלקה היא בדרך כלל תוצאה של נעילת כל גלגלי הרכב או חלק מהם, אם כי יש מקרים בהם הרכב עלול להיכנס למצב של החלקה גם ללא נעילת גלגליו.

ב. הגורמים להחלקה

גורמים הקשורים לתפעול הרכב	גורמים הקשורים לדרך	גורמים הקשורים לרכב
האצה לא מבוקרת. לחיצה חריפה על דוושת ההאצה.	עקומות חדות, זוויות שיפוע, מורדות / עליות תלולות.	צמיגים שחוקים, לחצי ניפוח שונים או שאינם תקינים.
שימוש לא נכון בדוושת המצמד. הרמה מהירה.	כביש רטוב מגשם, מטרות, מי מזגנים, נזילות	בלמים רגישים או מערכות בלימה שאינן תקינות.
שימוש לא נכון בדוושת הבלם. או בסייעני בלימה.	כביש המכוסה בברד, שלג, קרח.	מערכות הקשורות להיגוי: זוויות היגוי, תפוחי הגה....
שימוש לקוי בתיבת ההילוכים- הורדה מוקדמת.	כביש המכוסה בבוצ, חול, חצץ, עלים יבשים.	מערכות הקשורות להעברת הכוח / תנועה – מצמד, הילוכים, ציריות, דיפרנציאל
שימוש לא נכון בהגה – הסטת הגה מהירה ומוגזמת	כביש המכוסה בשמן, סולר, דלק.....	

הגורמים הניתנים לשליטה ע"י הנהג:

- ❖ כל הגורמים הקשורים לרכב נתונים לאחריות של הנהג, תפקידו לוודא שכל מערכות הרכב תקינות ופועלות כסדרן. טיפולים מונעים, ובדיקות טרום חורף ובכלל עשויים למנוע התפתחות תקלות, העלויות להיות קריטיות במצבי מצוקה.
- ❖ כל הגורמים הקשורים לאופן הנהיגה הם פועל יוצא של חוסר ידע, מודעות להתנהגות הרכב וניסיון מצטבר. מודעות, התנסות ותרגול במצבי החלקה במקומות מתאימים עשויים למנוע כניסה למצבים קשים.

הגורמים הקשורים לדרך אינם באחריות הנהג, יחד עם זאת, התייחסות לסימנים מעידים, עשויה לרום לנהג להתאים את מאפייני נהיגתו לתנאי הדרך המשתנים מעת לעת וממקום למקום.

ג. הפעולות הנדרשות מהנהג לצורך הימנעות מהחלקה:

יש להתאים את מהירות הנסיעה לתנאי הדרך ולתכנן את הבלימות לפיהן.

- ככל שמזהים יותר זרזי החלקה, ראוי להתחיל בבלימה מוקדם יותר ולחלקה לאורך דרך ארוכה יותר תוך כדי הפעלת לחץ מבוקר על הבלמים, כדי לא להיכנס למצב של נעילת גלגלים והחלקת ריחוף.
- ❖ האצה מבוקרת ושימוש הדרגתי בדוושת המצמד.
- ❖ האטה מבוקרת ושימוש נכון בסייעני בלימה לפני עצירות, עקומות, שיפועים.
- ❖ הורדת הילוכים במועד, בתחום החפיפה בלבד ללא תאוצת מנוע.
- ❖ ההיגוי חייב להיות הדרגתי ומבוקר, הסטה דרסטית ומהירה מד"י של ההגה עלולה לגרום לסחרור הרכב ולאבוד שליטה.
- ❖ לדאוג מבעוד מועד לתקינות רכבו על כל מערכותיו.
- ❖ גם ההאצה חייבת להיות מבוקרת, אחרת עלולים הגלגלים לאבד את אחיזתם בכביש, בהנעה אחורית עלול חלקו האחורי של הרכב לסטות.
- ❖ תכנון ההאטה בעקומות חייב להיות מוקדם, כדי לא להגיע למצב בו עלולים ללחוץ חזק מד"י על דוושת הבלם בתוך העקומה, עובדה זו עלולה לגרום לנעילת גלגלים, לסחרור הרכב ולאובדן שליטה.

ד. סוגי ההחלקות ואופן היחלצות מהחלקה ברכב בו לא מותקנת מערכת A.B.S:

ברכב בו מותקנת מערכת A.B.S, הגלגלים לא ננעלים ולפיכך סביר להניח שלא תתקיים החלקה ולא יאבד כושר ההיגוי. מתוך מה שהוסבר קודם, ברור שהסיבה העיקרית להחלקה היא נעילת הגלגלים, כולם או חלקם. על-פי התנהגות הרכב בתחילת ההחלקה, ניתן לזהות איזה מהגלגלים ננעל, ובהתאם יש לפעול כדי להיחלץ ממצב קשה זה.

כיצד מתנהג הרכב בעת נעילת כל הגלגלים או הגלגלים הקדמיים בלבד?

- ❖ הרכב נע קדימה, הנהג מאבד את כושר ההיגוי.
- ❖ לנהג אין יכולת להשפיע על מקום העצירה המוחלטת.
- כיצד נחלצים ממצב של נעילת כל הגלגלים או הגלגלים הקדמיים בלבד ?**
- ❖ יש לשחרר מעט את דוושת הבלם, ללחוץ על המצמד כדי לחלק את פוטנציאל הבלימה באופן שווה בין כל הגלגלים, אז חוזר כושר ההיגוי. אם רוצים לעצור, יש ללחוץ לסירוגין על דוושת הבלם עד לעצירתו המוחלטת של הרכב.

כיכד מתנהג הרכב במצב של נעילת גלגלים אחוריים בלבד?

❖ הרכב מסתחרר ללא יכולת לשלוט על כיוון תנועתו.

כיכד נחלצים ממצב של נעילת גלגלים אחוריים בלבד?

❖ יש לשחרר מעט את דוושת הבלם, ללחוץ על דוושת המצמד ולהסיט את ההגה לכיוון החלקתו של חלקו האחורי של הרכב ומייד לייצבו לכיוון התנועה הרצוי.

כיכד מתנהג הרכב במצב של נעילת גלגלים צדיים?

❖ הרכב יסטה לכיוון הגלגלים המסתובבים, כלומר לכיוון מרכז הכביש, שכן, גלגלים נעולים הם גלגלים מובילים. תופעה זו נגרמת בדרך כלל בעת בלימת חירום כשרק הגלגלים הימניים ירדו לשול הדרך.

כיכד נחלצים ממצב של נעילת גלגלים צדיים בלבד?

❖ יש לשחרר מעט את דוושת הבלם, ללחוץ על המצמד, להסיט מעט את ההגה לכיוון ההחלקה של החלק האחורי ומייד להחזירו לכיוון התנועה הרצוי.

שימוש נכון בבלמים ברכב בו מותקן A.B.S :

❖ בעת הצורך בבלימת חירום יש ללחוץ בחוזקה על דוושת הבלם, לאחר מכן על דוושת המצמד ולא להרפות מדוושת הבלם למרות שהיא רוטטת, המערכת תבצע פמפום מהיר שימנע את נעילת גלגלי הרכב וישאיר בידי הנהג את כושר ההיגוי.

לסיכום: היחלצות מהחלקה היא פעולה מורכבת ומסובכת מאד שכן לעיתים נדרש הנהג לפעול בניגוד לאינסטינקטים המורים לו לפעול אחרת, ולכן על הנהג לעשות כל שביכולתו כדי להימנע מלהיכנס למצב החלקה ובכך ישאיר בידו את השליטה ברכב ולא בידי גורמים שאין בידו לשנותם (דרך, רכב) והוא אינו שולט בהם.

תשובה לשאלה 7

א. הגדרת המושג "מהירות גלישה":

זוהי מהירות נמוכה ממהירותו הטבעית של ההילוך הראשון או ההילוך האחורי ללא מתן דלק.

ב. המקרים בהם נשתמש במהירות גלישה

❖ **בצמתים ללא שדה ראייה מספיק:** אחרי עצירה לפני צומת, במקום בו נדרשים לתת זכות קדימה לתנועה בדרך החוצה, במקרים רבים שדה הראייה מצומצם מאד. הסכנה נובעת מהאפשרות שתחילת נסיעה רגילה תגרום להתפרצות לצומת במהירות גבוהה מיד"י שתסכן אותנו ואת החוצים בצומת. טכניקת הגלישה מאפשרת לנו להתקדם לאט מאד לתחום הצומת, מבלי לסכן ומבלי להפריע לתנועה החוצה, לשפר את שדה הראייה ורק אז לקבל החלטות.

❖ **בעת נסיעה בעקבות טור של כלי רכב הנוסעים לאט מאד (פקק תנועה):** מהירות הטור הנע ועוצר לסירוגין, מחייבת גם אותנו לנוע בקצב התנועה של הטור אחרת בכל התחלת נסיעה אחרי עצירה אנו עלולים לפגוע באחוריו של הרכב הנע מלפנים.

❖ **כמתכוונים לצאת מחניה מאחורי רכב החונה קרוב מלפנים:** שוב צריך להתחיל לנסוע מאד מאד לאט שמא לא נספיק לסובב את ההגה ונפגע ברכב שלפנינו. גם אם נסובב את כל ההגה ונצליח לצאת מבלי לפגוע ברכב, עדיין קיימת סכנה שבגלל הפניה מכסימלית של הגלגלים לא נצליח ליישר אותם בזמן נסטה לכיוון התנועה מנגד.

- ❖ **כשמתכוונים לבצע פניות חדות** אחרי עצירה (ימינה, שמאלה, פרסה), אם לא נצליח להתחיל לנוע לאט מאד, הרי שרדיוס הפניה יהיה גדול מידיי ואז עלולים להפריע ו/או לסכן את משתמשי הדרך האחרים.
- ❖ **כשמתכוונים לנסוע לאחור**, בשל שדה הראייה המצומצם, כמו גם יכולת התמרון המוגבלת של הרכב, יש סכנה שאם לא נצליח לשמור על מהירות איטית מאד, עלולים לפגוע ו/או להיפגע ע"י משתמשי הדרך האחרים.

ג. סדר הפעולות לביצוע גלישה במישור:

המצב הבסיסי טרום ביצוע הגלישה הוא:

- ❖ דוושט מצמד לחוצה.
- ❖ הילוך 1 או אחורי משולב.
- ❖ רגל ימין על דוושט הבלם.
- ❖ בלם יד משוחרר.

סדר הפעולות לביצוע גלישה:

- ❖ מבצעים תקשורת בהתאמה.
- ❖ מרפים מדוושט הבלם ולחצים מעט על דוושט הדלק.
- ❖ משחררים לאט את דוושט המצמד, עד לנק' החיכוך. מזהים נק' זו ברגע בו הרכב מתחיל לזחול באיטיות.
- ❖ שוהים בנקודת החיכוך.
- ❖ אם רוצים להגביר מעט את קצב הגלישה, מעלים מעט את דוושט המצמד. אם רוצים להאט את קצב הגלישה, מורידים מעט את דוושט המצמד. כדי לשמור על קצב הגלישה הרצוי, נשארים כל הזמן סביב נק' החיכוך.
- ❖ גלישה שמהירותה מבוקרת ע"י דוושט המצמד לא תושפע מכמות הדלק.