

З. Д. Дерех, Ю. Е. Заворицкий

УЧИМСЯ управлять автомобилем

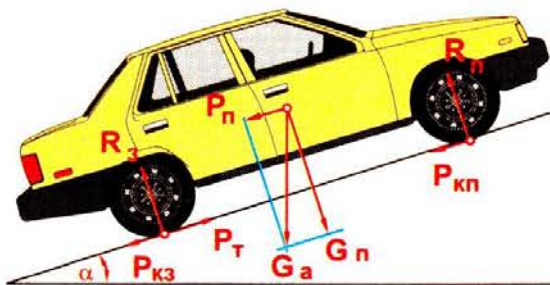
**Основы безопасного управления
Выполнение маневров
Управление в различных ситуациях**

33 урока

Учебное пособие

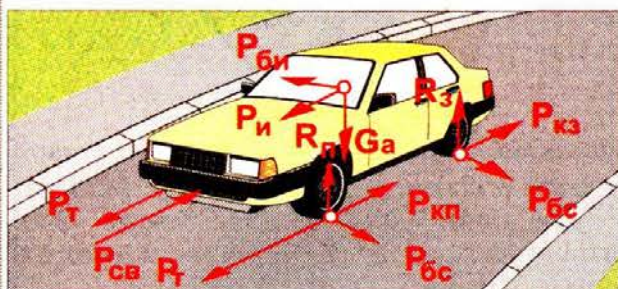
Киев
АРИИ

**УРОК 1
ОСНОВЫ ТЕОРИИ
ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ**



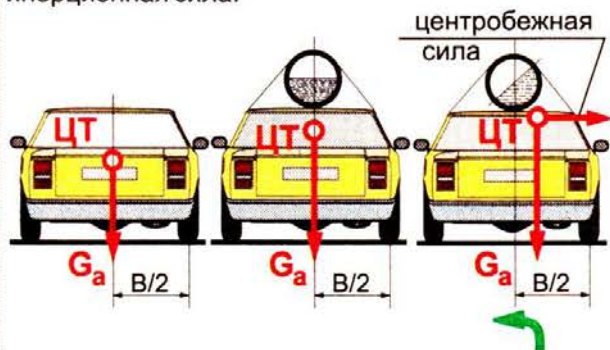
Действие сил на заднеприводной автомобиль в начале движения:

G_a – вес автомобиля; G_n – составляющая веса автомобиля, прижимающая колеса к дороге; P_T – сила тяги; P_n – сила сопротивления подъему; R_z, R_n – нормальные реакции дороги на задние и передние колеса; $P_{кз}, P_{кп}$ – сила сопротивления качению соответственно задних и передних колес; α – угол подъема дороги.

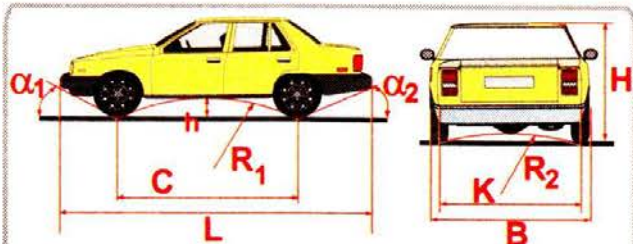


Действие сил на переднеприводной автомобиль во время движения на повороте:

G_a – вес автомобиля; P_T – сила тяги; $P_{св}$ – сила сопротивления воздуха; P_i – сила инерции; R_z, R_n – нормальные реакции дороги на задние и передние колеса; $P_{кз}$ – сила сопротивления качению задних колес; $P_{кп}$ – сила сопротивления качению передних колес; $P_{бс}$ – сила сопротивления боковому скольжению; $P_{би}$ – боковая инерционная сила.

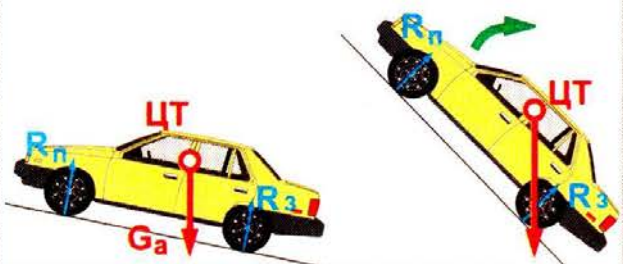


Смещение высоты центра веса и плеча при неполном заполнении емкости жидкостью во время поворота



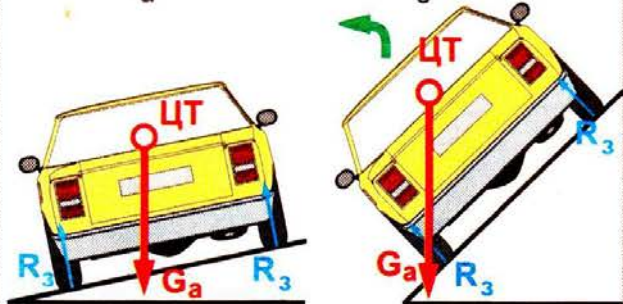
Геометрические показатели проходимости:

h – дорожный просвет (расстояние между нижней точкой автомобиля и поверхностью дороги); передний α_1 и задний α_2 углы свеса; R_1 – радиусы продольной и R_2 – поперечной проходимости; K – ширина колеи колес; C – колесная база; H – высота; L – длина; B – ширина автомобиля.



а

б



в

г

Обеспечение устойчивости:

а – продольной; в – поперечной

Потеря устойчивости:

б – продольной; г – поперечной

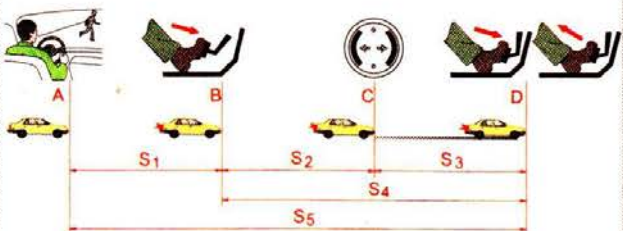


Схема торможения автомобиля:

A – момент выявления опасности; **B** – момент нажатия на тормозную педаль; **C** – начало эффективного торможения; **D** – остановка автомобиля; S_1 – путь, который проходит автомобиль за время реакции водителя; S_2 – путь, который проходит автомобиль за время срабатывания тормозов; S_3 – путь эффективного торможения; S_4 – тормозной путь; S_5 – остановочный путь.

УРОК 2 ПОСАДКА В АВТОМОБИЛЬ

Правильная посадка повышает готовность к экстренным действиям, создает дефицит времени в несколько десятых долей секунды, которых обычно не хватает в критических ситуациях; позволяет длительное время сохранять работоспособность, снимает излишние мышечные напряжения и не нарушает кровообращение; помогает позвоночнику амортизировать вертикальные толчки при езде, не вызывает болевых ощущений из-за сжатия внутренних органов.

Оптимальное положение корпуса водителя

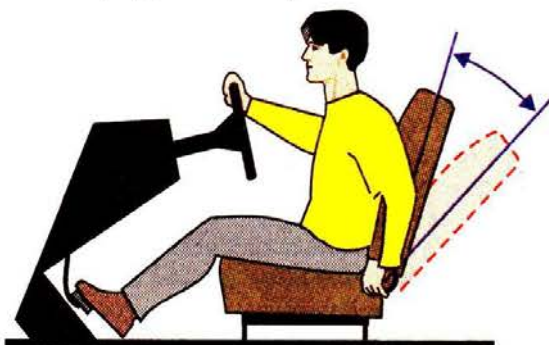


Регулирование удаления сидения водителя



Регулирование наклона сидения водителя

Седлище несёт нагрузку около 30% веса тела, остальная нагрузка должна приходиться на спину. Спинка сидения принимает полный вес туловища при наклоне около 30 градусов от вертикали.

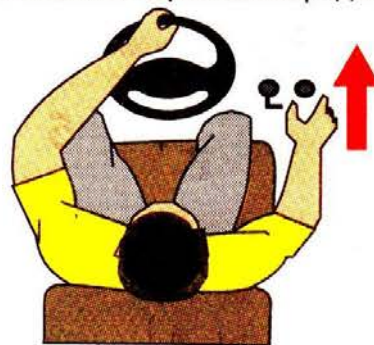


При наличии функции регулировки наклона сидения, поднимите чуть выше его передний край.

Регулирование подголовника



Для проверки правильности регулировки при нажатой педали сцепления, взявшись левой рукой в верхнем секторе руля, включить дальнюю (1-ю, 3-ю или 5-ю) передачу или положение "P" в автомобилях с автоматической коробкой передач (АКПП).



При наличии функции регулировки наклона рулевой колонки, отрегулируйте ее: кисти не должны быть намного выше локтей. Это затрудняет кровообращение и может вызвать усталость.

Требования, предъявляемые к регулировке зеркал заднего вида:



1. При взгляде в зеркало заднего вида не требуется значительных движений головой (прогибания, откидывания и т. п.), а достаточно легкого поворота (наклона) головы или простого перевода взгляда в зеркало.

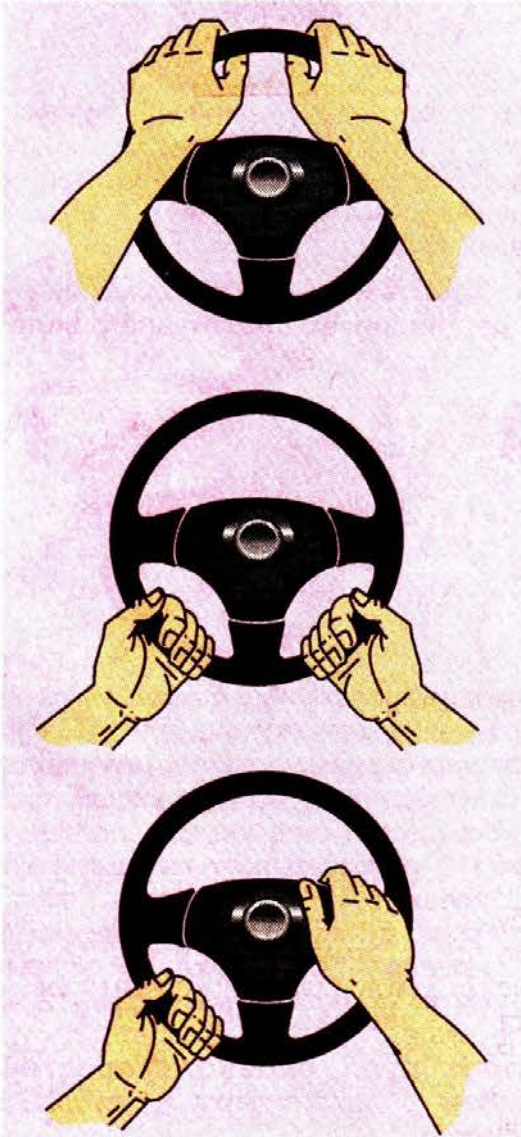
2. Регулировка зеркал должна обеспечивать хороший обзор дороги сзади и минимальные «слепые» зоны.

УРОК 3
ПОЛОЖЕНИЕ РУК НА РУЛЕ

Оптимальное положение рук на руле

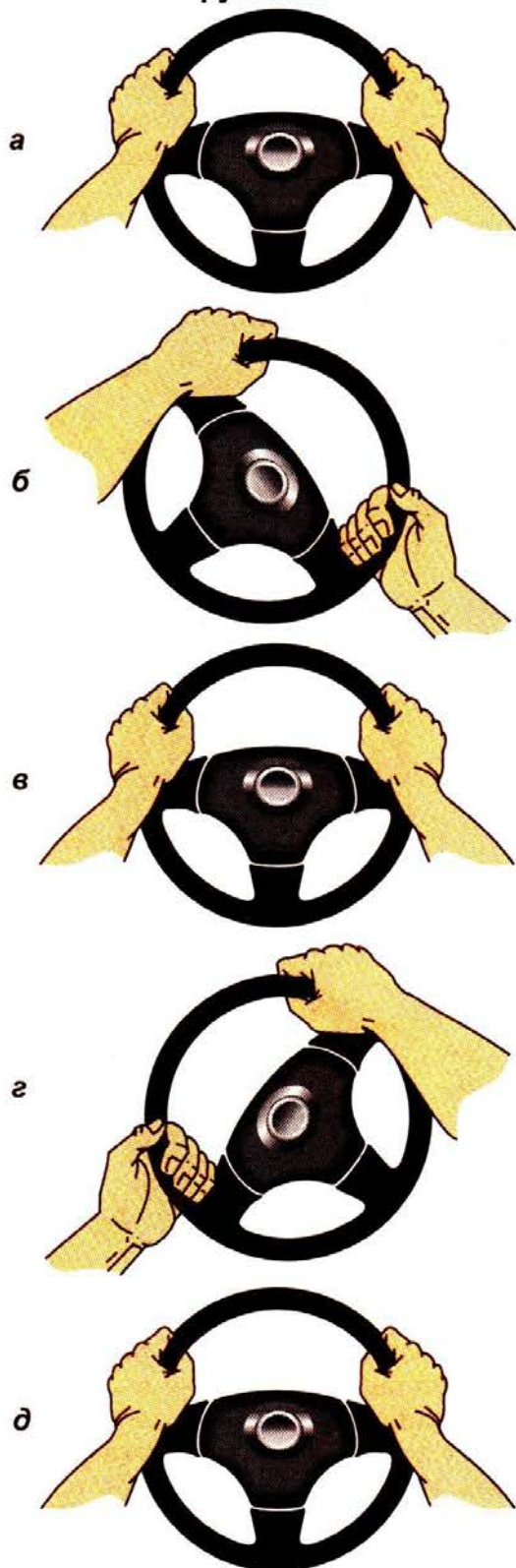


Неправильные положения рук на руле



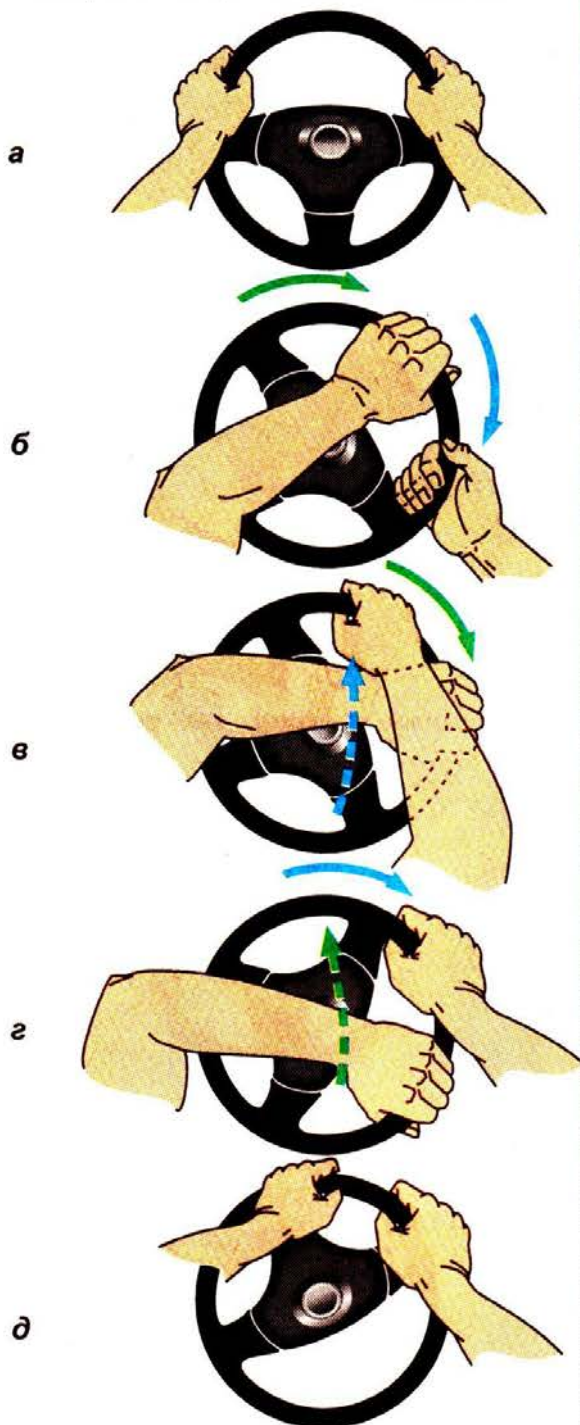
УРОК 4 ПРИЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РУЛЕВЫМ КОЛЕСОМ

Порядок выполнения корректирующего руления



а – исходное положение; **б** – поворот руля направо; **в** – поворот руля налево в исходное положение; **г** – поворот руля налево; **д** – поворот руля направо в исходное положение.

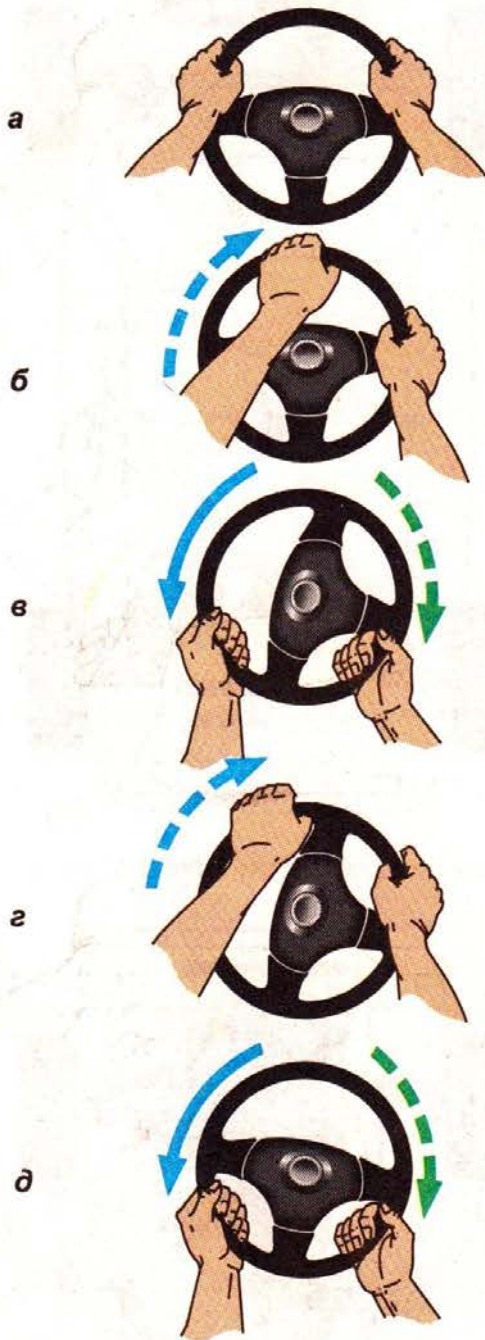
Порядок выполнения поворота руля направо скоростным способом



а – исходное положение; **б** – обеими руками поворачивают руль вправо; **в** – как только правая рука окажется в положении цифры 5, она отпускает руль и кратчайшим путем переносится по прямой до положения цифры 12 и обхватывает пальцами обод руля, левая рука продолжает поворачивать руль; **г** – правая рука поворачивает руль, левая – от положения цифры 5 переносится до положения цифры 12; **д** – повтор цикла.

Поворот руля налево скоростным способом осуществляется в зеркальном исполнении.

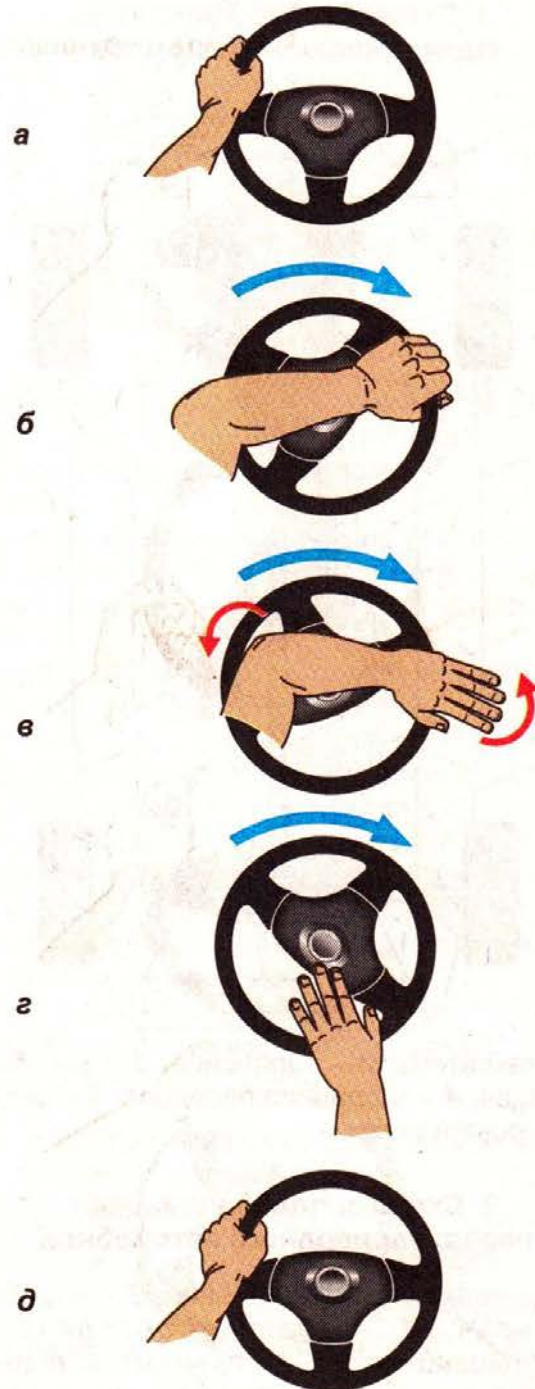
Порядок выполнения поворота руля
налево силовым способом



а – исходное положение; **б** – левая рука скользит по ободу руля вверх до положения цифр 11–12, правая – остается на месте и удерживает руль; **в** – левая рука поворачивает руль влево, правая – скользит по ободу руля вниз до положения цифр 4–5 и фиксирует положение руля; **г, д** – повтор цикла.

Поворот руля направо силовым способом осуществляется в зеркальном исполнении. Правая рука тянет руль, а левая его удерживает.

Порядок поворота руля направо
одной рукой

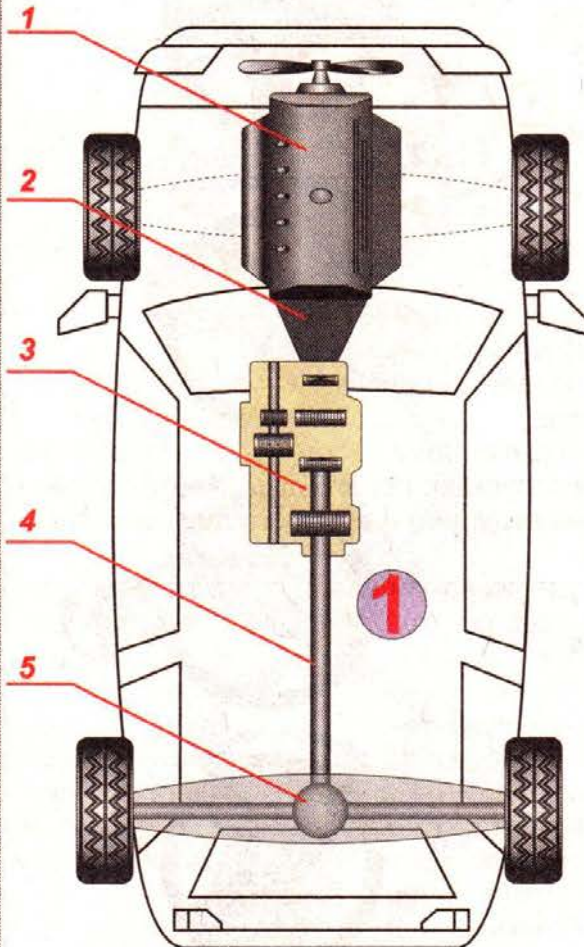


а – исходное положение; **б** – левой рукой поворачивают руль направо до момента разжимания пальцев на руле; **в** – нажимая на обод руля ладонью, поворачивают ладонь и руку в локте и продолжают поворачивать руль; **г** – продолжают поворачивать руль и в положении цифр 7–8 выполняют полный обхват руля; **д** – повторение цикла.

Поворот руля налево одной рукой осуществляется в зеркальном исполнении. Поворот может выполняться как левой, так и правой рукой.

УРОК 5 ТРАНСМИССИЯ АВТОМОБИЛЯ

1. Схема силовой установки заднеприводного автомобиля



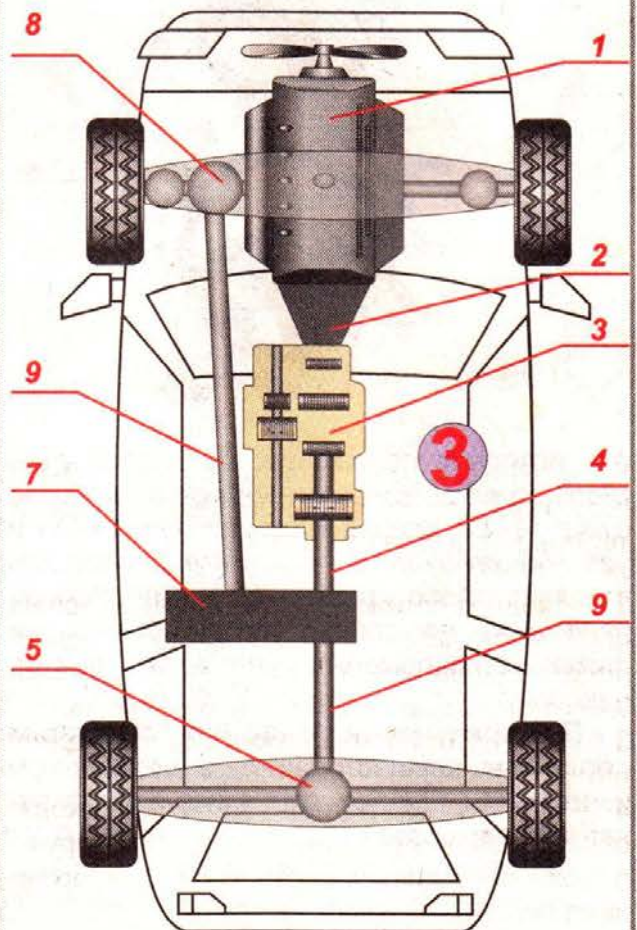
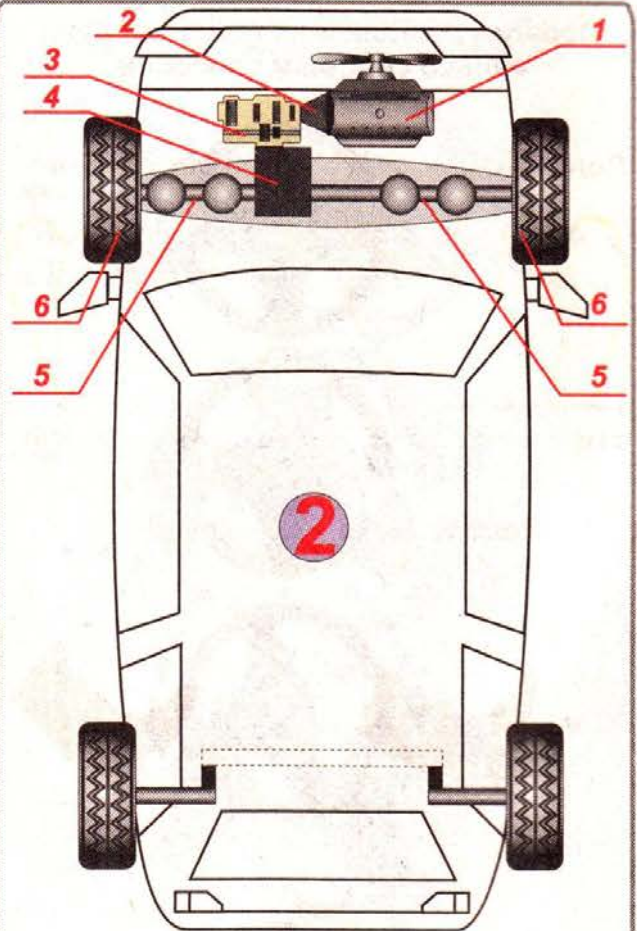
1 – двигатель; 2 – сцепление; 3 – коробка передач; 4 – карданная передача; 5 – ведущий задний мост.

2. Схема силовой установки переднеприводного автомобиля

1 – двигатель; 2 – сцепление; 3 – коробка передач; 4 – главная передача и дифференциал; 5 – правый и левый приводные валы с шарнирами равных угловых скоростей; 6 – ведущие (передние) колеса.

3. Схема силовой установки полноприводного автомобиля

1 – двигатель; 2 – сцепление; 3 – коробка передач; 4 – карданная передача; 5 – задний ведущий мост; 7 – трансмиссия раздаточной коробки; 8 – передний ведущий мост; 9 – промежуточные карданные валы.



**УРОК 6
ПОЛОЖЕНИЕ НОГ И РУК
НА ОРГАНАХ УПРАВЛЕНИЯ**

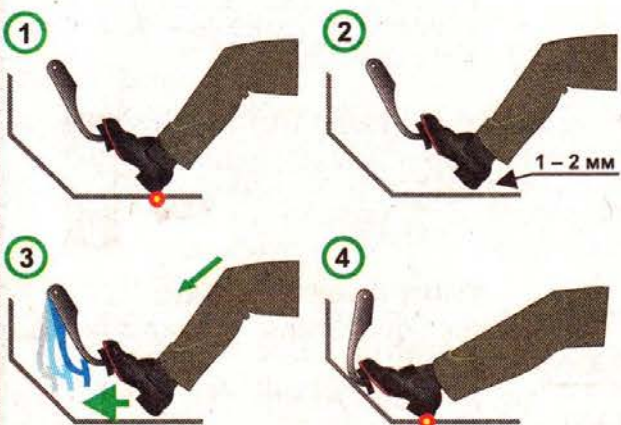
Положение ног на педалях автомобиля:



Положение стопы на педалях автомобиля:



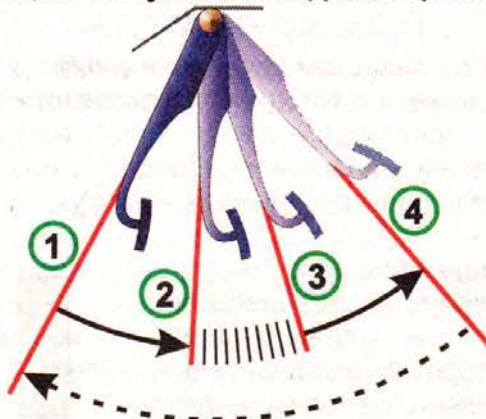
Процесс нажатия на педаль сцепления:



Нажатие на педаль сцепления должно быть быстрым, при отпущенной педали подачи топлива и состоит из 4 этапов:

- 1 – исходное положение: пятка опирается на пол кабины, подушечки стопы находятся на педали сцепления;
- 2 – пятка поднимается на 1–2 мм от пола;
- 3 – усилием от колена нажимают на педаль, пятка скользит по полу вперед;
- 4 – нажав на педаль до конца хода, ослабляют напряжение ноги, фиксируют положение пятки упором в пол и удерживают педаль.

Процесс отпущения педали сцепления:



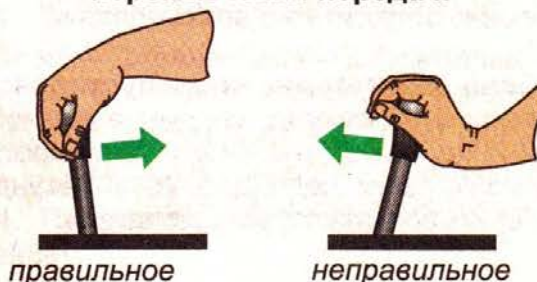
Отпущение педали сцепления основывается на дозированном сопротивлении пружине педали сцепления и состоит из таких этапов:

- 1 – подняв пятку ноги и ослабив усилие на ногу, отпускают педаль до момента столкновения ведущего и ведомого дисков сцепления;
- 2 – удерживают педаль сцепления две-три секунды во втором положении, которое соответствует начальной стадии проскальзывания дисков сцепления и минимальному крутящему моменту от двигателя;
- 3 – проходят 10-миллиметровый отрезок хода педали, на котором величина крутящего момента, передающегося с ведущего на ведомый диск, возрастает с одного (позиция 2) до ста (позиция 3) процентов;
- 4 – снимают ногу с педали сцепления и полностью отпускают педаль до верхнего положения.

Положение руки на рычаге стояночного тормоза:



Положение руки на рычаге переключения передач:



УРОК 7 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

Перед запуском двигателя необходимо убедиться в его готовности к эксплуатации. Такую проверку проводят при помощи указателей на панели приборов частичным осмотром соответствующих агрегатов.

Ежедневно рекомендуется проверять:

- уровень масла в двигателе;
- уровень охлаждающей жидкости в радиаторе или расширительном бачке;
- уровень тормозной жидкости;
- уровень жидкости в бачке стеклоомывателя;
- чистоту стекол и зеркал;
- чистоту и исправность всех световых приборов;
- наличие топлива в баке.

Периодически проверяется:

- состояние шин (глубина рисунка протектора, отсутствие повреждений и порезов, соответствие нормам давления в шинах);
- состояние аккумуляторной батареи;
- исправность тормозной системы.

Техническое обслуживание следует проводить в сроки, определяемые инструкцией по эксплуатации.

Для запуска холодного двигателя:

1. Включите нейтральную передачу и проверьте включение стояночного тормоза.
2. Выключите все световые приборы и потребители тока.
3. Нажмите на педаль сцепления (при механической коробке передач).
4. Поворотом ключа по ходу часовой стрелки включите зажигание (на щитке приборов должны загореться лампочки давления масла и зажигания).
5. На автомобилях с дизельным двигателем подождите, когда погаснет контрольная лампочка свечей накала.
6. Включите стартер поворотом ключа вправо до упора.
7. Отпустите ключ сразу же, как только стартер завел двигатель.
8. Плавно отпустите педаль сцепления.

Если двигатель не запустился в течении 8–10 секунд, следует выключить зажигание, повернув ключ зажигания против часовой стрелки, подождать 25–30 секунд и повторить попытку запуска двигателя.

Запуск прогретого двигателя осуществляют при включении нейтральной передачи и стояночного тормоза при незначительном нажатии на педаль подачи топлива.

При минусовых температурах окружающей среды применяют «разогрев» аккумулятора. Для этого поворачивают ключ зажигания без включения стартера на время до 20 с или включают ближний свет фар на то же время. Это позволяет активизировать химические процессы в аккумуляторе к выработке электроэнергии.

Помните! Перед началом запуска двигателя следует убедиться, что рычаг стояночного тормоза затянут, а рычаг переключения передач находится в нейтральном положении (для механических коробок передач) или в положении «Р» (для автоматических коробок передач).

Помните! Контрольные лампочки аккумуляторной батареи и давления масла при работающем двигателе должны погаснуть. Если же они продолжают гореть, следует выключить двигатель и установить причину.

Помните! Включение стартера при работающем двигателе может привести к выходу из строя стартера.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- запуск двигателя с включенной передачей;
- запуск двигателя без проверки положения рычага переключения передач в нейтральном положении;
- запуск двигателя без выключения сцепления;
- автомобиль не установлен на стояночный тормоз;
- позднее отпускание ключа зажигания;
- позднее отпускание педали сцепления после запуска двигателя.

УРОК 8 НАЧАЛО ДВИЖЕНИЯ

Начало движения автомобиля с механической коробкой передач, прогретым двигателем, на горизонтальном участке дороги от правого края проезжей части предусматривает выполнение таких действий:



1. Лево́й ного́й выключи́ть сцепле́ние (см. урок 6).
2. Осмотре́ть обстановку́ впе́реди, сбо́ку (поворо́том голо́вы влево) и сзади́ чере́з зерка́ла задне́го ви́да (вну́треннее и бо́ковое).
3. Включи́ть указате́ль лево́го поворо́та.
4. Включи́ть пер́вую пере́дачу.
5. Выключи́ть сто́яночный тормоз.
6. Пере́нести пра́вую ру́ку на ру́ль автомоби́ля.
7. Пла́вно отпу́стить педа́ль сцепле́ния до мо́мента уменьше́ния частоты́ враще́ния коленча́того ва́ла. Уде́рживая педа́ль в это́м положе́нии (2–3 с), педа́лью пода́чи то́плива пла́вно уве́личить частоту́ враще́ния коленча́того ва́ла (см. урок 6).
8. После́ нача́ла дви́жения автомоби́ля продо́лжить пла́вно отпу́ска́ть педа́ль сцепле́ния, уве́личивая пла́вно пра́вой ного́й пода́чу то́плива, и сня́ть лево́ую ногу́ с педа́ли.
9. Выключи́ть указате́ль поворо́та.

Начало движения от левого края проезжей части отличается от изложенного выше включением указателя правого поворота и обзора дороги поворотом головы направо.

Начало движения на подъеме предусматривает такой порядок действий:

1. Лево́й ного́й выключи́ть сцепле́ние.
2. Осмотре́ть обстановку́ впе́реди, сбо́ку (поворо́том голо́вы влево) и сзади́ чере́з зерка́ла задне́го ви́да (вну́треннее и бо́ковое).

3. Включи́ть указате́ль лево́го поворо́та.
4. Включи́ть пер́вую пере́дачу.
5. Уто́пить кно́пку фикса́тора рыча́га сто́яночного тормоза, но продо́лжать уде́рживать руко́ятку ручно́го тормоза в верхне́м положе́нии.
6. Немно́го нажав на педа́ль пода́чи то́плива, неско́лько повы́сить частоту́ враще́ния коленча́того ва́ла дви́гателя (с показани́ем тахо́метра око́ло 2000 об/мин или да́же чу́ть боль́ше).
7. Педа́ль сцепле́ния пла́вно отпу́стить в по́зицию 2 (см. урок 6) и уде́рживать ее́ в это́м положе́нии до нача́ла дви́жения автомоби́ля.
8. Когда́ вы почувст́уете, что два́ диска́ сцепле́ния косну́лись дру́г дру́га, но маши́на не мо́жет е́хать, рыча́г сто́яночного тормоза́ надо́ быстро́ опу́стить вниз.
9. Пере́нести пра́вую ру́ку на ру́ль автомоби́ля.
10. После́ нача́ла дви́жения автомоби́ля продо́лжить пла́вно отпу́ска́ть педа́ль сцепле́ния, уве́личивая пла́вно пра́вой ного́й пода́чу то́плива, и сня́ть лево́ую ногу́ с педа́ли сцепле́ния.
11. Выключи́ть указате́ль поворо́та.

Начало движения автомобиля с автоматической коробкой передач, прогретым двигателем, на горизонтальном участке дороги от правого края проезжей части предусматривает выполнение таких действий:



1. Пра́вой ного́й на́жать педа́ль тормоза́.
2. Осмотре́ть обстановку́ впе́реди, сбо́ку (поворо́том голо́вы влево) и сзади́ чере́з зерка́ла задне́го ви́да (вну́треннее и бо́ковое).
3. Включи́ть указате́ль лево́го поворо́та.
4. Пере́вести рыча́г селе́ктора в по́ложение "D".

5. Выключить стояночный тормоз.
6. Перенести правую руку на руль автомобиля.
7. Отпустить педаль тормоза и педалью подачи топлива плавно увеличить частоту вращения коленчатого вала.
8. После начала движения автомобиля продолжить плавно правой ногой подачу топлива.
9. Выключить указатель поворота.

Начало движения от левого края проезжей части отличается от изложенного выше включением указателя правого поворота и обзора дороги поворотом головы направо.

Начало движения на подъеме предусматривает такой порядок действий:

1. Правой ногой нажать педаль тормоза.
2. Осмотреть обстановку впереди, сбоку (поворотом головы влево) и сзади через зеркала заднего вида (внутреннее и боковое).
3. Включить указатель левого поворота.
4. Перевести рычаг селектора в положение "D".
5. Отпустить педаль тормоза и педалью подачи топлива плавно увеличить частоту вращения коленчатого вала.
6. Как только автомобиль начинает "тянуть" – выключить стояночный тормоз.
7. Перенести правую руку на руль автомобиля.
8. После начала движения автомобиля продолжить плавно правой ногой подачу топлива.
9. Выключить указатель поворота.

Помните! Во время начала движения взгляд должен быть направлен вперед на дорожную обстановку, а не на органы управления автомобилем.

Помните! Начиная движение на скользкой дороге, не следует допускать чрезмерного увеличения частоты вращения коленчатого вала двигателя, поскольку это может привести к пробуксовыванию ведущих колес и, как следствие, к заносу.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- начало движения без обзора дорожной обстановки;
- начало движения без включения указателя поворотов;
- включение указателя поворотов с отрывом левой руки от руля;
- неправильное положение кисти руки на рычаге переключения передач;
- включение иной передачи кроме первой;
- неполное выключение стояночного тормоза;
- быстрое отпуская педали сцепления (рывки автомобиля);
- недостаточная подача топлива (остановка автомобиля);
- опоздание с отпуская стояночного тормоза на подъеме;
- откат автомобиля назад во время начала движения на подъеме;
- непредоставление преимущества в движении другим участникам дорожного движения;
- концентрация внимания на органах управления;
- невыключение указателя поворотов.

УРОК 9 ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ

Вождение автомобиля – это многократно повторяющиеся движения рычагом переключения передач с первой по четвертую (пятую) и в обратном направлении в зависимости от дорожной обстановки.

Последовательность переключения передач с низшей на высшую:

1. Нажать на педаль подачи топлива и достичь соответствующего скоростного режима (при наличии в автомобиле тахометра достичь приблизительно 2500 об/мин).

2. Отпустить педаль подачи топлива, оставить ногу напротив педали.

3. Лево́й ногой нажать до упора педаль сцепления.

4. Плавно перевести рычаг переключения передач на высшую передачу.

5. Спокойно отпустить педаль сцепления, не задерживаясь в положении 2 (урок 6).

6. Плавно нажать на педаль подачи топлива.

Для переключения передачи с высшей на низшую необходимо предварительно уменьшить скорость движения автомобиля. Для этого нажимают на педаль тормоза правой ногой, не выключая сцепление, или, снимая правую ногу с педали подачи топлива, уменьшают скорость движения за счет торможения двигателем.

Для переключения передачи с высшей на низшую необходимо:

1. Отпустить педаль подачи топлива и одновременно нажать на педаль сцепления.

2. Перевести рычаг КП в нейтральное положение.

3. Отпустить педаль сцепления.

4. Нажать на педаль акселератора (газа) на 2/3 ее хода, а затем отпустить ее.

5. Выключить сцепление.

6. Включить низшую передачу.

7. Включить сцепление, одновременно увеличив частоту вращения коленчатого вала двигателя, нажав на педаль акселератора на 2/3 ее хода.

Для включения задней передачи необходимо:

1. Остановить автомобиль.

2. Нажать на педаль сцепления и удерживать ее в таком положении 2–3 с.

3. Включить заднюю передачу.

4. Спокойно отпуская педаль сцепления, плавно нажимать на педаль подачи топлива.

Помните! Продолжительное движение на низких передачах приводит к перегреву двигателя, интенсивному срабатыванию деталей двигателя и трансмиссии, а также перерасходу топлива.

Помните! Преждевременный переход на высшую передачу приводит к работе двигателя с перегрузками, признаками которых являются дребезжание в трансмиссии, движение автомобиля рывками, остановка двигателя.

Помните! Не следует применять переключение передач во время выполнения обгона, поскольку в это время руки должны быть на руле.

Помните! Для предупреждения выхода из строя синхронизаторов коробки передач перемещение рычага переключения передач следует осуществлять спокойными, плавными движениями.

Помните! Правила дорожного движения на горных дорогах запрещают двигаться с неработающим двигателем и выключенными сцеплением или передачей.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- неправильный выбор передачи от скорости движения при переключении передач как в восходящем, так и нисходящем порядках;

- включение передачи через одну в восходящем порядке;

- включение передачи заднего хода без остановки автомобиля;

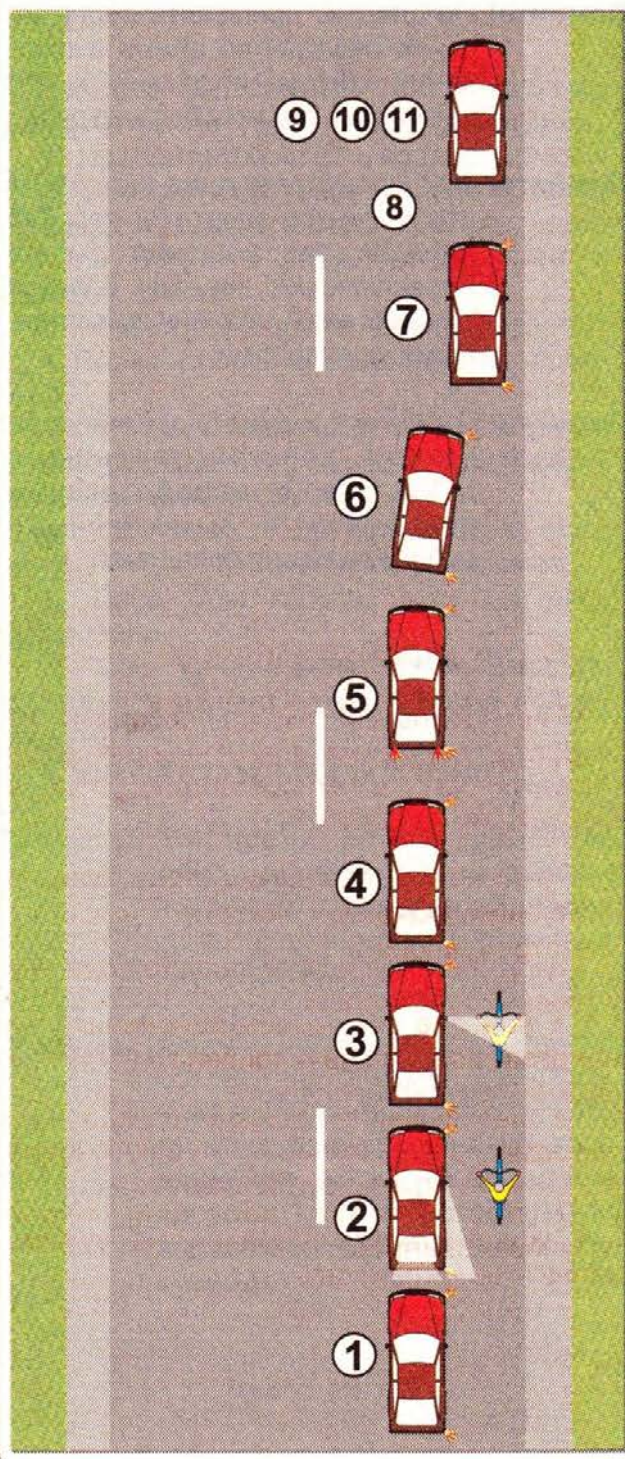
- нажатие на педаль подачи топлива при нажатой педали сцепления;

- колебание рычагом переключения передач в нейтральном положении;

- концентрация внимания на рычаге переключения передач.

УРОК 10 ТОРМОЖЕНИЕ И ОСТАНОВКА

Торможение применяется для уменьшения скорости в случае появления препятствия или опасности на дороге, поддержания постоянной скорости в определенных условиях (во время движения на спуске), остановки автомобиля и удержания его неподвижным на стоянке. Знание эффективных методов торможения и умение их применять является условием уверенности водителя в обеспечении безопасности дорожного движения в аварийных ситуациях.



При остановке у края проезжей части **плавное торможение** выполняют в такой последовательности:

1. Включить указатель правого поворота.
2. Оценить дорожную обстановку сзади автомобиля через внутреннее и правое боковое зеркала заднего вида.
3. Оценить "мертвую зону" поворотом головы вправо на время не более 1 с.
4. Снять ногу с педали подачи топлива ("газа").
5. Плавно нажать на педаль тормоза (приблизительно на 1/3 ее хода).
6. Плавно повернуть рулевое колесо.
7. Непосредственно перед остановкой нажать до упора на педаль сцепления, чтобы не остановился двигатель.
8. Удерживая ноги на педалях сцепления и тормоза, перевести рычаг переключения передач в нейтральное положение.
9. Полностью остановить автомобиль, нажимая на педаль тормоза.
10. Включить стояночный тормоз и отпустить обе педали.
11. Выключить указатель правого поворота.

12. При длительной остановке выключить двигатель поворотом ключа зажигания влево и включить первую передачу (при остановке на спуске – заднюю передачу).

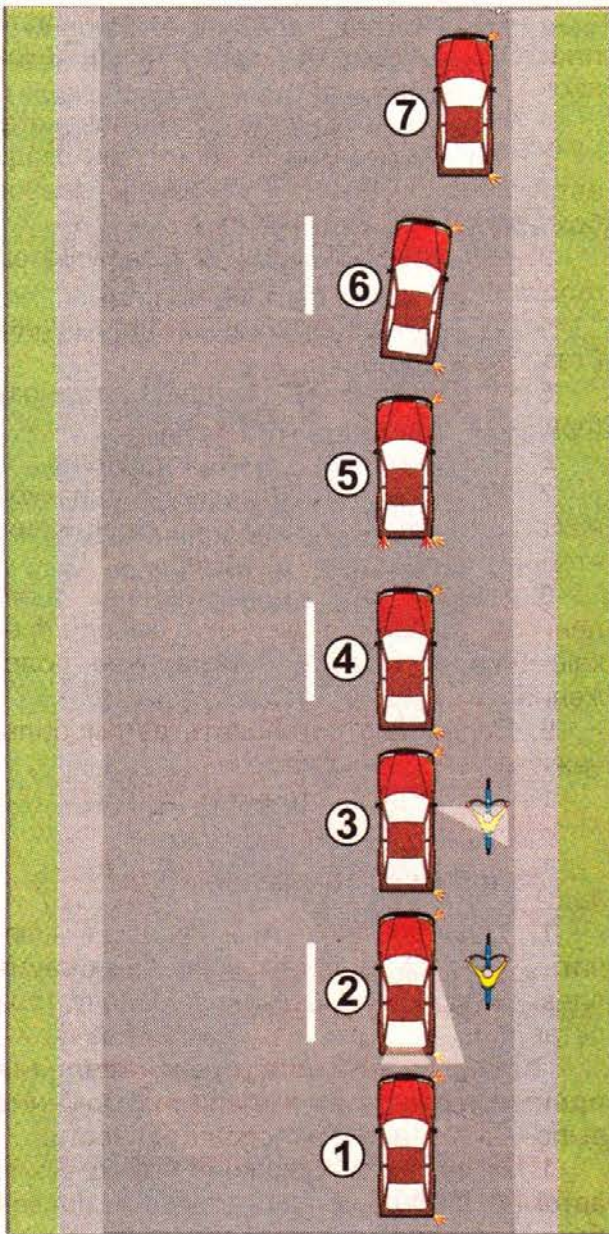
При остановке **для предоставления преимущества в движении торможение** выполняют в такой последовательности:

1. Оценить дорожную обстановку сзади автомобиля через внутреннее и правое боковое зеркала заднего вида.
2. Снять ногу с педали подачи топлива.
3. Плавно нажать на педаль тормоза (приблизительно на 1/3 ее хода).
4. Непосредственно перед остановкой нажать до упора на педаль сцепления, чтобы не остановился двигатель.
5. Удерживая ноги на педалях сцепления и тормоза, перевести рычаг переключения передач в нейтральное положение.
6. Полностью остановить автомобиль, нажимая на педаль тормоза.
7. Отпустить педаль сцепления.

При остановке на подъеме необходимо включить стояночный тормоз.

При остановке у края проезжей части **на автомобиле с АКПП плавное торможение** предусматривает такую последовательность:

1. Включить указатель правого поворота.



2. Оценить дорожную обстановку сзади автомобиля через внутреннее и правое боковое зеркала заднего вида.

3. Оценить "мертвую зону" поворотом головы направо на время не более 1 с.

4. Снять ногу с педали подачи топлива ("газа").

5. Плавно нажать на педаль тормоза (приблизительно на 1/3 ее хода).

6. Повернуть рулевое колесо.

7. Удерживая ногу на педали тормоза, перевести рычаг селектора в положение "Р".

8. Включить стояночный тормоз и отпустить педаль тормоза.

9. Выключить указатель правого поворота.

10. При длительной остановке выключить двигатель поворотом ключа зажигания влево.

Помните! В случае возникновения опасности для движения или препятствия, которое водитель объективно способен обнаружить, он должен немедленно принять меры для уменьшения скорости вплоть до остановки транспортного средства или безопасного для других участников движения объезда препятствия.

Помните! Включение указателя поворота не дает преимущества в движении.

Помните! Резкое торможение при нажатой педали сцепления может вызвать занос автомобиля.

Помните! Резкое торможение на большой скорости на участках, где левые и правые колеса имеют неодинаковые коэффициенты сцепления с дорогой (например, левые колеса двигаются по сухой дороге, а правые – по мокрой глинистой обочине, льду), может привести к заносу автомобиля.

Помните! Торможение непосредственно на повороте, особенно на скользкой дороге, может вызвать занос автомобиля.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- чрезмерное усилие при нажатии на педаль, которое приводит к блокированию колес и увеличению тормозного пути;

- невключение соответствующего указателя поворота;

- нажатие на педаль сцепления при нажатой педали подачи топлива;

- невключение рычага стояночного тормоза;

- невключение передачи после остановки двигателя.

УРОК 11 ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ СИГНАЛЫ

Водитель должен подавать сигналы рукой или световыми указателями поворота соответствующего направления перед началом движения и остановкой, а также перед перестроением, поворотом или разворотом.



Подавать сигнал указателями поворота или рукой следует заблаговременно до начала маневра (с учетом скорости движения автомобиля), но не менее чем за 50–100 м в населенных пунктах и за 150–200 м вне их.

Преждевременная подача сигнала скорее введет в заблуждение других участников дорожного движения, чем поможет им понять ваши намерения. Запоздалая подача сигнала вынудит водителей, движущихся сзади, применять резкое торможение или маневрирование для предупреждения столкновения.

Прекращать подачу предупреждающего сигнала следует немедленно после завершения маневра. Подачу сигнала рукой следует закончить непосредственно перед началом выполнения маневра.

Звуковой сигнал разрешается применять во время обгона вне населенных пунктов, а в населенных пунктах только в случае, когда без этого невозможно предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

Переключение света фар используется для привлечения внимания водителя, которого обгоняют. Некоторые водители применяют переключение света фар и в других случаях:

- для предупреждения об опасности впереди;
- как просьбу пропустить ваш автомобиль;
- как знак признательности за предоставленное преимущество;
- как просьбу переключиться на ближний свет фар.

Помните! подача предупреждающего сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

Помните! Запрещается подавать предупреждающий сигнал, если он может быть не понятным для других участников дорожного движения.

Помните! Запрещается пользоваться дальним светом фар даже краткосрочно, если это может привести к ослеплению других водителей, в том числе через зеркало заднего вида.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- преждевременное включение указателя поворота;
- запоздалое включение указателя поворота;
- невыключение указателя поворота после выполнения маневра;
- подача звукового сигнала в населенном пункте или жилой зоне;
- «агрессивная» (очень длинная) подача звукового сигнала;
- включение дальнего света фар непосредственно перед встречным транспортным средством;
- включение аварийной сигнализации во время остановки в местах, где она запрещена.

УРОК 12 ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ

С приобретением определенной практики управления автомобилем вы уверенно сможете контролировать дорожную обстановку с помощью внутреннего и боковых зеркал заднего вида или через открытую левую дверь.



На начальном этапе целесообразно применять поворот корпуса вправо назад.



Для движения задним ходом на горизонтальном участке дороги необходимо:

1. Оценить дорожную обстановку позади автомобиля.
- 2.левой ногой нажать педаль сцепления до упора.
3. Включить заднюю передачу.
4. Правой рукой отпустить рычаг стояночного тормоза.
5. Левую руку держать на руле в положении цифры 12 воображаемого циферблата.
6. Повернуть корпус вправо, а голову назад.
7. Правую руку положить на спинку своего или пассажирского сиденья;
8. Отпуская педаль сцепления и нажимая правой ногой на педаль подачи топлива, начать движение.
9. Контролировать траекторию движения по линии тротуара.

Запомните основные правила:

- двигаться задним ходом необходимо с минимально возможной скоростью;
- перед началом поворота задним ходом следует перевести взгляд в продолжение выбранной траектории движения к месту, где она заканчивается;
- выполняя поворот при движении задним ходом, руль поворачивают в сторону места окончания поворота;
- начав поворот, не забывайте периодически контролировать прохождение передней части автомобиля (при повороте направо – левой, налево – правой);
- руль начинают поворачивать, когда задние колеса сравняются с началом закругления проезжей части;
- поворачивать руль в положение прямолинейного движения следует несколько раньше, чем автомобиль займет такое положение.

Помните! Во время движения транспортного средства задним ходом водитель не должен создавать опасности или препятствий другим участникам движения.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

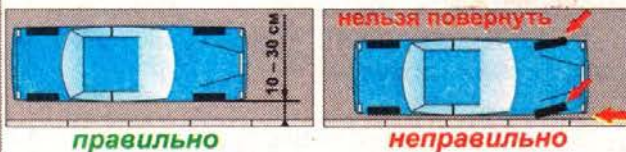
- большая скорость движения;
- потеря координации во время движения;
- отсутствие контроля за выносом передней части автомобиля;
- рука изменяет положение на руле (скользит от цифры 12 условного циферблата);
- преждевременное выравнивание руля;
- запоздалое выравнивание руля.

УРОК 13 ОСТАНОВКА ВДОЛЬ КРАЯ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Прежде чем принять решение об остановке автомобиля, следует убедиться, что она не запрещена Правилами в этом месте.

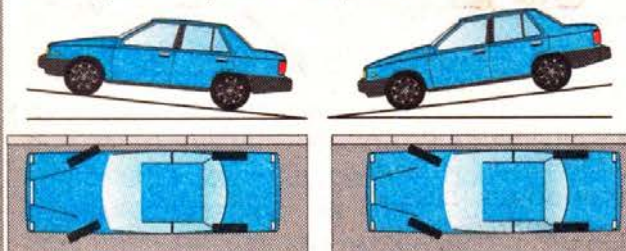
Во время остановки у края проезжей части, выделенной бордюрным камнем, следует руководствоваться двумя правилами:

1. Для обеспечения поворота колес при выезде после стоянки зазор между автомобилем и бордюрным камнем должен составлять 10–30 см.



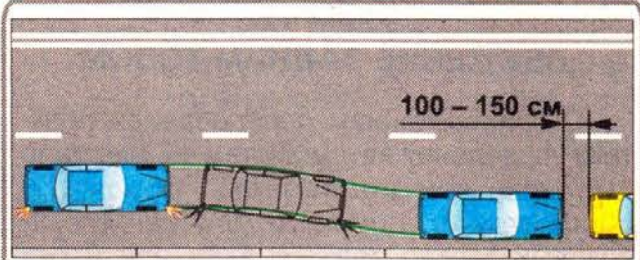
На спусках и подъемах, где способ постановки не регламентируется средствами регулирования движения, транспортные средства необходимо ставить под углом к краю проезжей части так, чтобы не создавать препятствий другим участникам дорожного движения и исключить возможность их самопроизвольного движения.

На таких участках допускается ставить транспортное средство вдоль края проезжей части, повернув управляемые колеса таким образом, чтобы исключалась возможность самопроизвольного движения транспортного средства. При наличии возле края проезжей части бордюрного камня на подъеме колеса поворачивают влево, а на спуске – вправо.



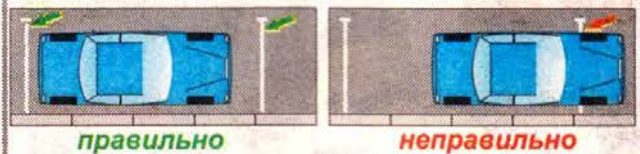
При отсутствии транспортных средств возле края проезжей части остановка автомобиля для стоянки выполняется в соответствии с требованиями, изложенными в следующем уроке.

2. Останавливаясь за стоящим транспортным средством, следует обеспечить дистанцию, которая даст возможность начать движение без использования заднего хода. Ее величина зависит от величины максимального угла поворота передних колес вашего автомобиля.



Достигнув достаточных навыков, дистанцию до переднего автомобиля можно уменьшить до 50–100 см.

При наличии горизонтальной разметки останавливаться следует без наезда на линии.



Помните! Запрещается включение аварийной сигнализации для оправдания стоянки в запрещенном месте.

Помните! Если вы остановились по требованию сотрудника милиции (ГАИ) – включите аварийную сигнализацию. Это требование ПДД.

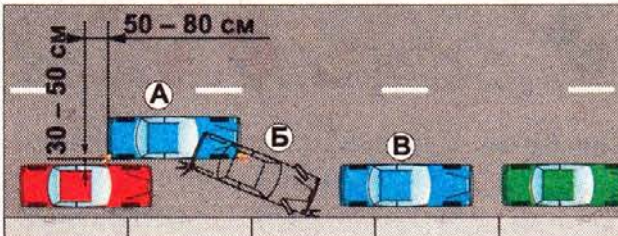
Помните! Резкое снижение скорости движения во время остановки может вызвать создание аварийной обстановки.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- резкое нажатие на педаль тормоза;
- заезд на стоянку под углом;
- невключение указателя поворота;
- наезд колесом на бордюрный камень;
- остановка «впритирку» к бордюрному камню (невозможно повернуть управляемые колеса);
- остановка на значительном расстоянии от бордюрного камня;
- остановка на линиях разметки, обозначающей место стоянки;
- невыворачивание управляемых колес на спусках и подъемах.

УРОК 14 ОСТАНОВКА ВДОЛЬ КРАЯ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ МЕЖДУ ДВУМЯ АВТОМОБИЛЯМИ

Если расстояние между стоящими транспортными средствами превышает две длины вашего автомобиля, то можно остановиться, двигаясь передним ходом.



Для выполнения такой остановки необходимо:

1. Включить указатель правого поворота в соответствии с требованиями Правил.
2. Перед остановкой в положении А (задняя дверь вашего автомобиля сравняется с передней частью стоящего автомобиля) два – три раза кратковременно нажать на педаль тормоза для информирования движущихся сзади водителей о вашем намерении остановиться.

3. Остановиться в положении А и включить первую передачу.

4. Начать движение с максимальным поворотом руля вправо, контролируя прохождение правой задней части автомобиля.

5. Не доезжая 20–30 см до края проезжей части (положение Б), быстро начать поворачивать руль влево.

6. Выровнять автомобиль в положении В.

7. Если в положении В осталось недостаточно места для начала движения, то следует включить заднюю передачу и отъехать назад, контролируя обстановку сзади и оставляя достаточную дистанцию для выезда заднему автомобилю.

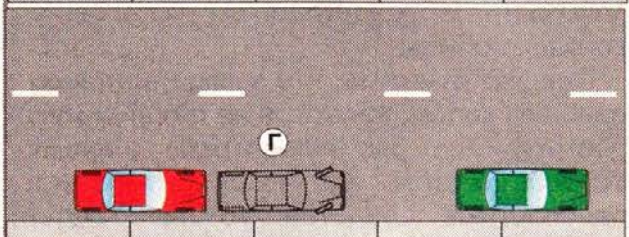
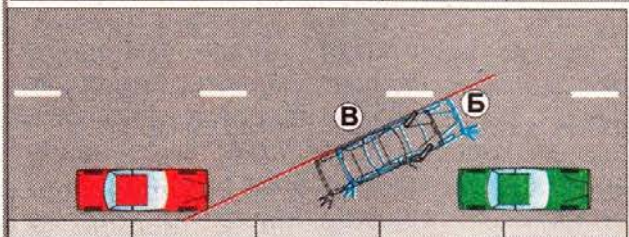
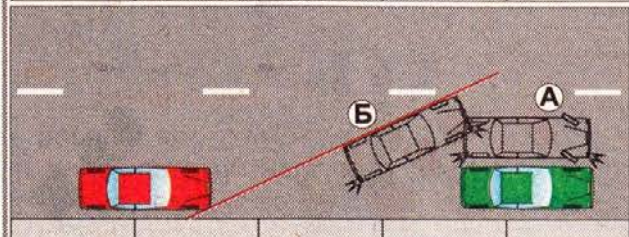
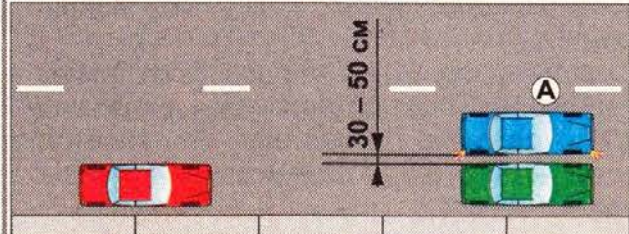
Если расстояние между стоящими автомобилями меньше двух длин вашего автомобиля, то остановку для стоянки следует осуществлять только задним ходом.

Для выполнения такого заезда необходимо:

1. Остановиться на уровне стоящего переднего автомобиля с соблюдением требований, изложенных выше.

2. В положении А включить заднюю передачу и, двигаясь на минимальной скорости, поворачивать руль вправо до момента, пока воображаемая линия, проходящая по левому краю автомобиля, не

пересечется с передним правым углом стоящего сзади автомобиля (положение Б). При этом необходимо постоянно контролировать дорожную обстановку сзади, поскольку во время такого движения левая передняя часть вашего автомобиля смещается в сторону проезжей части и может быть создана опасность движущимся сзади транспортным средствам.

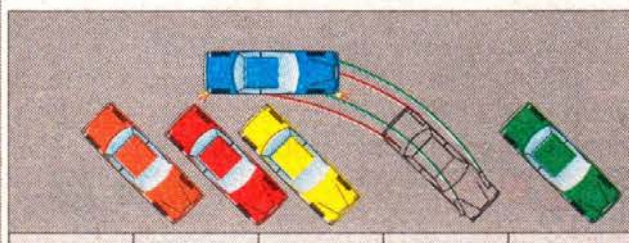


3. Продолжить движение, выравняв руль в положение "прямо", и как только правая передняя часть вашего автомобиля сравняется с задней частью переднего автомобиля (положение В), начать поворот руля влево. Следует помнить, что для обеспечения безопасности дорожного движения на отрезке Б–В необходимо постоянно переключать внимание "вперед–назад–вперед".

4. Начиная с положения В до положения Г (параллельно краю проезжей части) внимание должно быть направлено на задний автомобиль и край тротуара. Если в положении Г расстояние до заднего автомобиля осталось минимальным, необходимо повернуть руль в положение "прямо" и проехать вперед, чтобы водитель заднего автомобиля мог выехать с места стоянки.

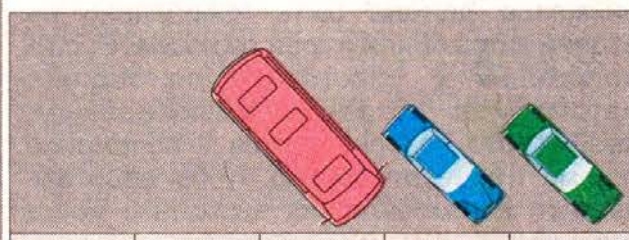
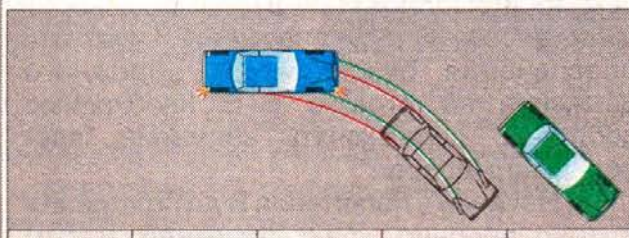
УРОК 15 ОСТАНОВКА ПОД УГЛОМ 45°

Заезд на стоянку, расположенную под углом 45° к краю проезжей части, осуществляется передним ходом и как правило трудностей не представляет, поскольку выполняется в соответствии с правилами остановки. Следует обратить внимание на необходимость контроля за прохождением правого заднего крыла вашего автомобиля (задние колеса автомобиля смещаются в сторону поворота) и соблюдением бокового интервала. После остановки вы и водитель или пассажир соседнего автомобиля должны иметь возможность безопасно открыть двери.

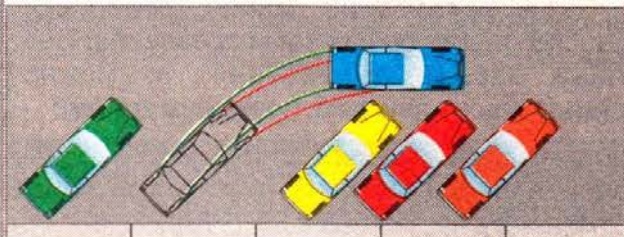


После окончания заезда передние колеса можно не поворачивать, поскольку выезд с такой стоянки придется выполнять задним ходом. Мастерство выполнения такого заезда определяется тем, насколько параллельно к находящимся на стоянке транспортным средствам вы остановите свой автомобиль.

Следует отметить, что заезд на стоянку передним ходом, несмотря на его видимую простоту, имеет ряд недостатков: за время стоянки рядом могут остановиться транспортные средства, которые будут серьезно препятствовать выезду со стоянки, и для обеспечения безопасности дорожного движения придется обращаться за помощью к посторонним лицам.



На стоянку под углом 135° заезд разрешается только задним ходом. Техника выполнения такого заезда на стоянку аналогична заезду задним ходом на стоянку вдоль тротуара.



Помните! В соответствии с Правилами ставить транспортные средства под углом к краю проезжей части разрешается в местах, где это не будет препятствовать движению других транспортных средств.

Помните! Возле тротуаров или других мест с пешеходным движением ставить транспортные средства под углом разрешается только передней частью, а на подъемах – только задней.

Помните! Непосредственно перед остановкой следует дополнительно оценить дорожную обстановку сзади автомобиля для избежания наезда на ваш автомобиль.

Помните! Резкое снижение скорости движения во время остановки может вызвать создание аварийной обстановки.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- резкое нажатие на педаль тормоза;
- невключение указателей поворота;
- после остановки невозможно открыть двери автомобиля.

УРОК 16 ЗАЕЗД НА СТОЯНКУ ПОД УГЛОМ 90° И ВЫЕЗД ИЗ НЕЕ

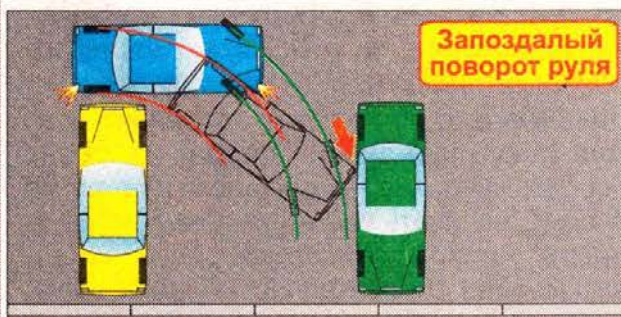
Заезд на стоянку, расположенную под углом 90° к проезжей части, разрешается выполнять как **передним**, так и **задним ходом**.

Перед заездом необходимо оценить интервал между автомобилями — он должен быть примерно на 1,5 – 2 м шире вашего автомобиля. В противном случае открыть двери можно будет лишь частично и осуществить выезд станет трудней. Важным моментом для безопасного заезда на стоянку под углом 90° **передним ходом** является **выбор бокового интервала** со стоящими транспортными средствами и **определение точки начала поворота**.

1. Хотя Правила и предусматривают выполнение поворота с крайнего положения, для начинающего водителя боковой интервал со стоящими автомобилями должен быть не менее 2 – 2,5 м (со временем вы сможете его уменьшить).

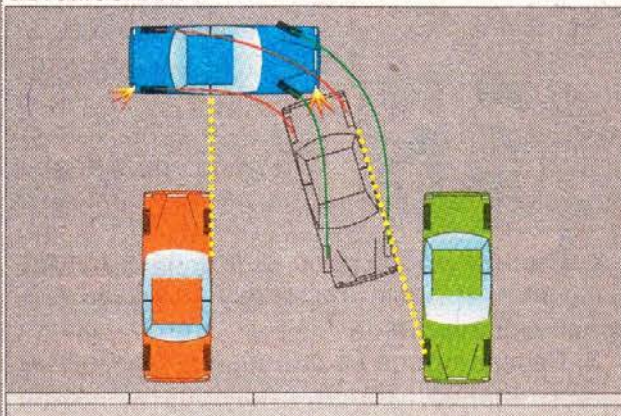
2. Однозначно определить, в какой точке начинать поворот руля, сложно, поскольку у каждого автомобиля свой выворот колес и разные габариты. Это вы должны определить самостоятельно — попытайтесь начать с точки, когда средняя стойка вашего автомобиля сравняется с краем объезжаемого автомобиля.

Преждевременный или запоздалый поворот руля может привести к наезду на уже стоящие автомобили.



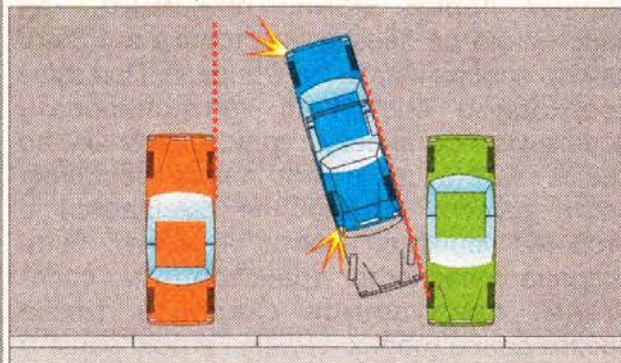
3. Попав в створ парковочного места, остановитесь в тот момент, когда левый передний угол вашего автомобиля будет

смотреть на дальнее колесо стоящего автомобиля.



4. Выровняйте руль в положение «прямо» и подъедьте как можно ближе к этому колесу — настолько близко, насколько позволяет вам опыт и чувство габаритов.

5. Поверните руль в сторону поворота до упора и выровняйте автомобиль параллельно стоящим автомобилям.

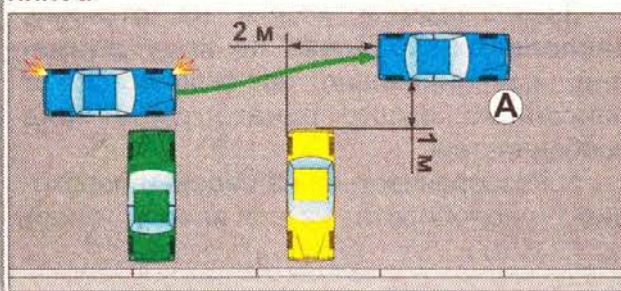


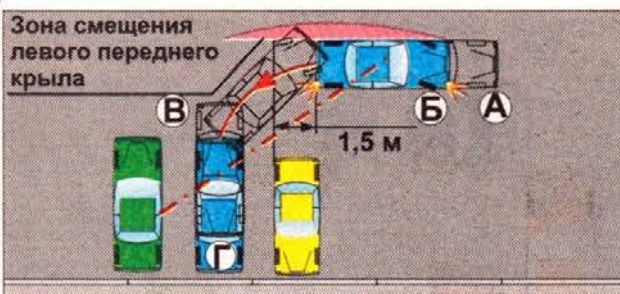
6. Если в процессе парковки ваш автомобиль оказался слишком близко к одному из стоящих, следует отъехать назад и, поворачивая руль в сторону большего интервала, занять среднее положение.

Заезд на стоянку передним ходом, несмотря на его видимую простоту, имеет ряд недостатков: за время стоянки рядом могут остановиться транспортные средства, которые могут серьезно ограничить видимость и препятствовать выезду со стоянки.

Для выполнения заезда на стоянку **задним ходом** необходимо:

1. С выполнением требований остановки сместиться влево и остановиться в положении А.





2. Оценить дорожную обстановку сзади, включить заднюю передачу и указатель правого поворота.

3. Развернуться на сиденьи вполоборота назад вправо, голову повернуть назад, левой рукой взять руль в положении цифры «12» и плавно начать движение.

4. Проехав до положения **Б** (его можно определить как мысленную прямую, соединяющую голову, правый задний край заднего стекла и среднюю стойку дальнего автомобиля, стоящего на стоянке, или, на первых порах, можно принимать как расстояние до заезда на стоянку в 1,5 м), начать поворачивать руль вправо. При этом необходимо постоянно контролировать дорожную обстановку сзади, поскольку во время такого движения левая передняя часть вашего автомобиля смещается в сторону проезжей части и может быть создана опасность транспортным средствам, движущимся сзади, а также прохождение обоих задних углов вашего автомобиля. Для контроля прохождения левого заднего крыла целесообразно использовать левое внешнее зеркало заднего вида.

5. Корректировать траекторию движения рулем таким образом, чтобы в момент, когда ваш автомобиль будет находиться под углом 45°, его правая средняя стойка была напротив ближнего заезда на стоянку.

6. Как только автомобиль начнет занимать положение параллельно стоящим автомобилям (положение **В**), повернуть руль в положение «прямо».

7. Продолжая движение прямо, контролируйте место остановки автомобиля (положение **Г**).

Заезд задним ходом на стоянку, расположенную слева по ходу движения, принципиально не отличается от описанного выше, однако имеет ряд особенностей:

1. Разворачиваться на сиденьи необходимо вполоборота назад влево, голову

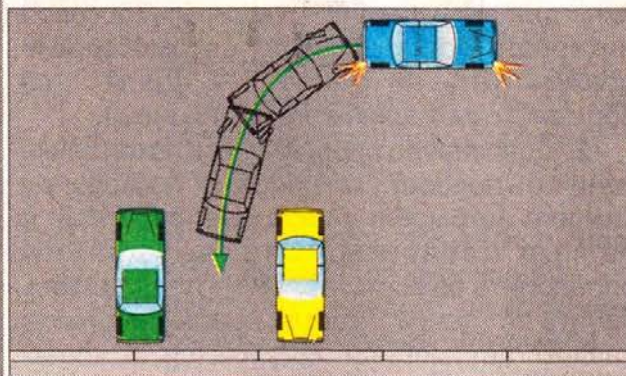
повернуть назад, правой рукой взять руль в положении цифры «12» и плавно начать движение.

2. Необходимо учитывать смещение в сторону правой передней части вашего автомобиля.

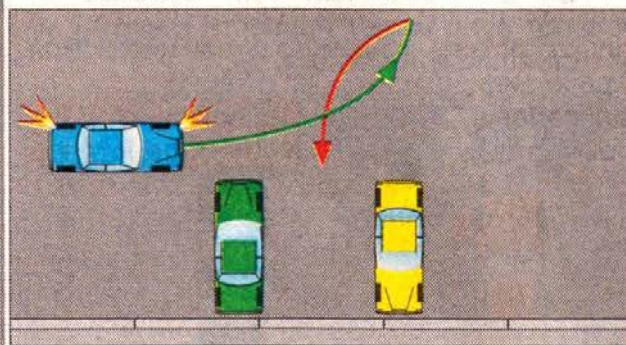
3. Не забывайте постоянно контролировать наличие транспортных средств с обеих сторон.

4. При приближении задней части вашего автомобиля к транспортным средствам, находящимся на стоянке, необходимо быстро развернуться на сиденьи вполоборота назад вправо, голову повернуть назад и оценить прохождение правого заднего крыла.

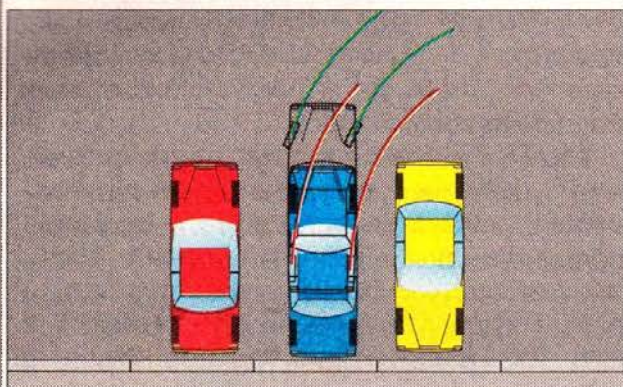
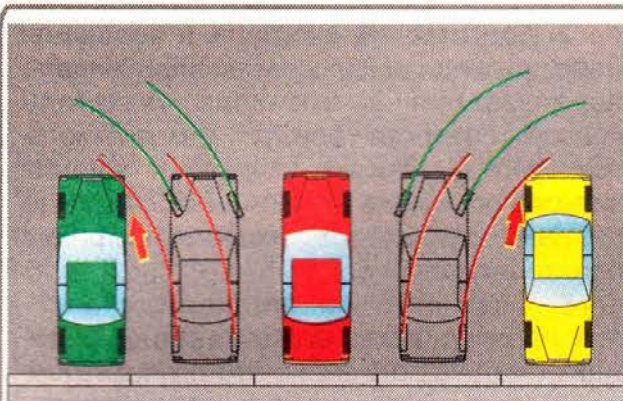
Если позволяет место на проезжей части, например на стоянке, для облегчения заезда на стоянку его можно выполнять, увеличивая боковой интервал



или с двукратным маневрированием.



Выезжая со стоянки передним ходом, следует помнить, что траектория движения задних колес автомобиля во время поворота смещается в сторону поворота относительно траектории передних колес. Для предупреждения наезда на транспортное средство, находящееся на стоянке, следует начинать двигаться прямо, и только после прохождения половины вашего автомобиля относительно стоящих транспортных средств можно начинать поворот руля в сторону запланированного выезда.

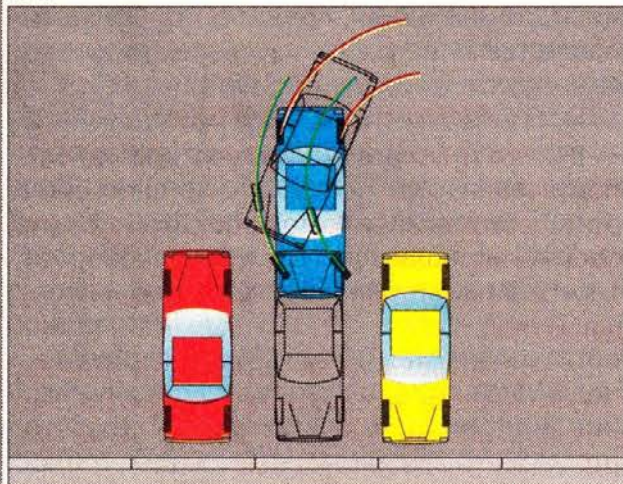


Для безопасного **выезда задним ходом**:

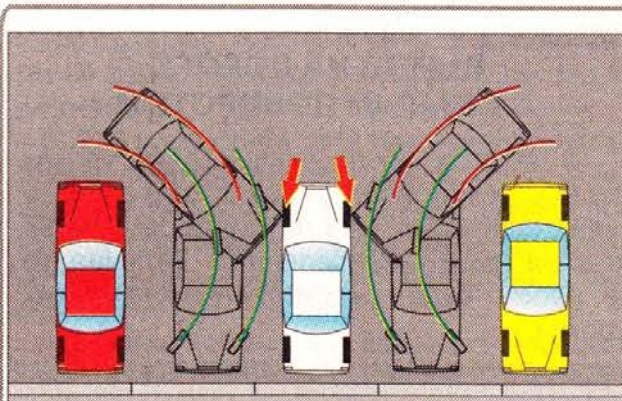
1. Перед началом движения включите аварийную сигнализацию.

2. Проверьте положение руля: колеса должны стоять прямо.

3. Удерживая руль в положении «прямо», нужно отъехать назад так, чтобы передние колеса сравнялись с краем стоящих рядом транспортных средств и только потом начинать поворот руля вправо или влево в зависимости от направления дальнейшего движения. При этом следует постоянно поворачивать голову влево–вправо для контроля дорожной обстановки.



Заблаговременный поворот руля может привести к боковому столкновению со стоящими транспортными средствами.



Помните! Возле тротуаров или других мест с пешеходным движением ставить транспортные средства под углом разрешается только передней частью, а на подъемах – только задней.

Помните! Непосредственно перед остановкой следует дополнительно оценить дорожную обстановку сзади автомобиля для избежания наезда на ваш автомобиль.

Помните! Во время заезда на стоянку следует постоянно оценивать боковой интервал как спереди, так и сзади.

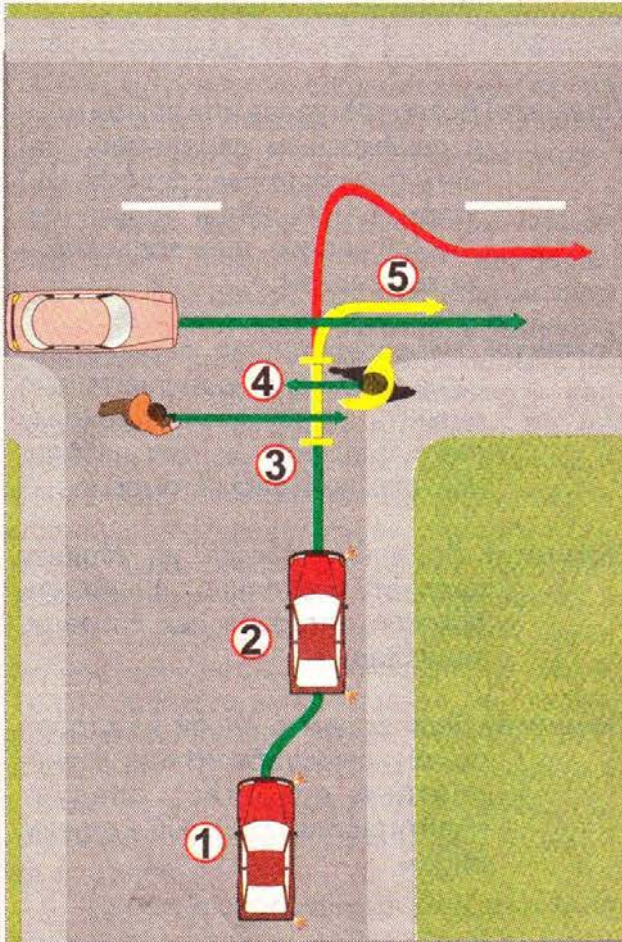
Помните! Если рядом с одной из сторон стоит крупногабаритное транспортное средство, следует обратиться за помощью к другим лицам.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- после остановки нельзя открыть двери автомобиля;
- неправильное определение положения руля прямо;
- неправильно выбран момент управления рулем;
- заезд на стоянку под углом.

УРОК 17 ВЫЕЗД НА ДОРОГУ С ПРАВЫМ ПОВОРОТОМ

В этом и последующих двух уроках будет рассматриваться выезд с примыкающей территории. Поскольку проезд перекрестка имеет определенные отличия, то их проезд будет рассмотрен в отдельных уроках.



При выезде с правым поворотом с примыкающей территории необходимо:

1. Занять крайнее положение на проезжей части. Правая половина выезда может быть настолько широкой, что по ней могут двигаться и два автомобиля, а «крайнее правое положение» предполагает, что правее не сможет разместиться даже двухколесное транспортное средство. Прежде чем занимать крайнее положение, необходимо включить указатель правого поворота, оценить дорожную обстановку через внутреннее и правое боковое зеркало заднего вида (при необходимости посмотреть направо, но на время не более 1 с) и при отсутствии других транспортных средств, повернув руль, занять такое положение, чтобы правее не могли двигаться другие транспортные средства.

2. Подготовить скорость и передачу. Если при выравнивании автомобиля после перестроения выключился указатель правого поворота, следует его включить повторно и, снизив скорость, подготовиться к остановке в положении **3** в случае наличия пешеходов, намеревающихся переходить дорогу.

3. Остановиться для предоставления преимущества в движении пешеходам. Следует отметить, что при выезде с примыкающей территории, как правило, отсутствует разметка пешеходного перехода, а пешеходы переходят проезжую часть выезда в пределах условных продолжений тротуаров.

4. Остановиться для предоставления преимущества транспортным средствам, движущимся по дороге. Во время приближения к краю проезжей части дороги следует оценить наличие транспортных средств, движущихся по дороге, и при их приближении остановиться в положении **4**.

При отсутствии пешеходов и транспортных средств выезжать на дорогу можно без остановки.

5. Выполнение поворота. Собственно выполнение поворота начинается с позиции **2**. Начав его из крайнего правого положения, следует придерживаться его до окончания поворота.

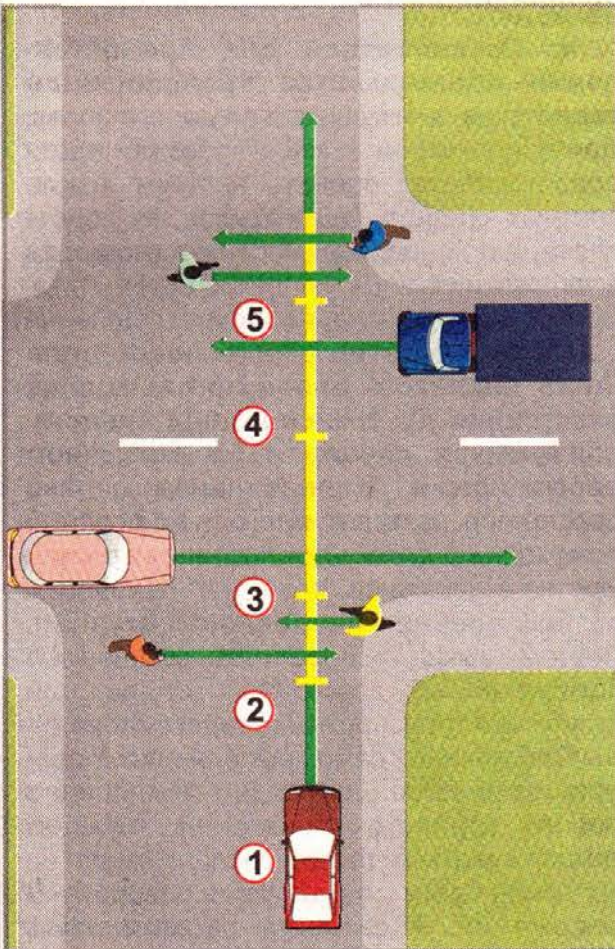
Выезд на полосу встречного движения опасен столкновением со встречным транспортным средством, а если дорога, на которую вы выезжаете, имеет более одной полосы для движения в одном направлении, выезд сразу не на крайнюю полосу опасен возможным столкновением с транспортными средствами, движущимися по ней, как правило, с большей скоростью.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- не включение правого указателя поворота;
- неправильный выбор крайнего положения;
- непредоставление преимущества в движении;
- остановка для предоставления преимущества в движении на дороге, на которую осуществляется выезд, а не на той, по которой подъезжаете;
- выезд на тротуар задними колесами;
- выезд на полосу встречного движения;
- невыключение указателя поворота.

УРОК 18 ПЕРЕЕЗД ЧЕРЕЗ ДОРОГУ ПРЯМО

Для переезда через дорогу при выезде с примыкающей территории необходимо:



1. Подготовить скорость.

2. Выбрать необходимую передачу.

На отрезке между положениями 1 и 2 необходимо снизить скорость и подготовиться к остановке в положении 2 (в случае наличия пешеходов, намеревающихся переходить дорогу), чтобы пропустить их.

3. Остановиться для предоставления преимущества транспортным средствам, движущимся по дороге. Во время приближения к границе проезжей части дороги следует оценить наличие транспортных средств, движущихся по дороге слева, и при необходимости остановиться в положении 3.

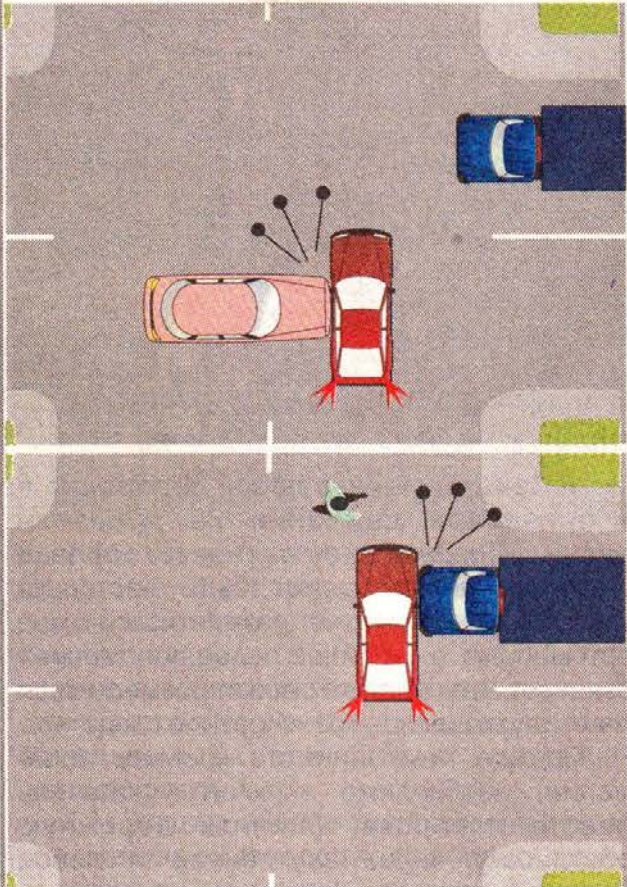
Следует отметить, что в положениях 2 и 3 останавливаться необходимо только при наличии пешеходов и транспортных средств. При их отсутствии движение можно продолжать без остановки.

4. На отрезке между положениями 3 и 4 следует оценить наличие приближающихся транспортных средств справа и при

необходимости остановиться в положении 4 для предоставления преимущества в движении.

5. Остановиться для предоставления преимущества пешеходам. При наличии пешеходов, которые переходят дорогу по линии тротуаров, водитель должен остановиться в положении 5 и уступить им дорогу.

Следует отметить важность оценки расстояния до транспортных средств при переезде через дорогу. Неправильная оценка расстояния до приближающегося транспортного средства может привести к столкновению в момент остановки для предоставления преимущества в движении. Поэтому начинающему водителю советуем оценивать дорожную обстановку во время остановки в положении 3 и проезжать дорогу без остановки в положениях 4 и 5.

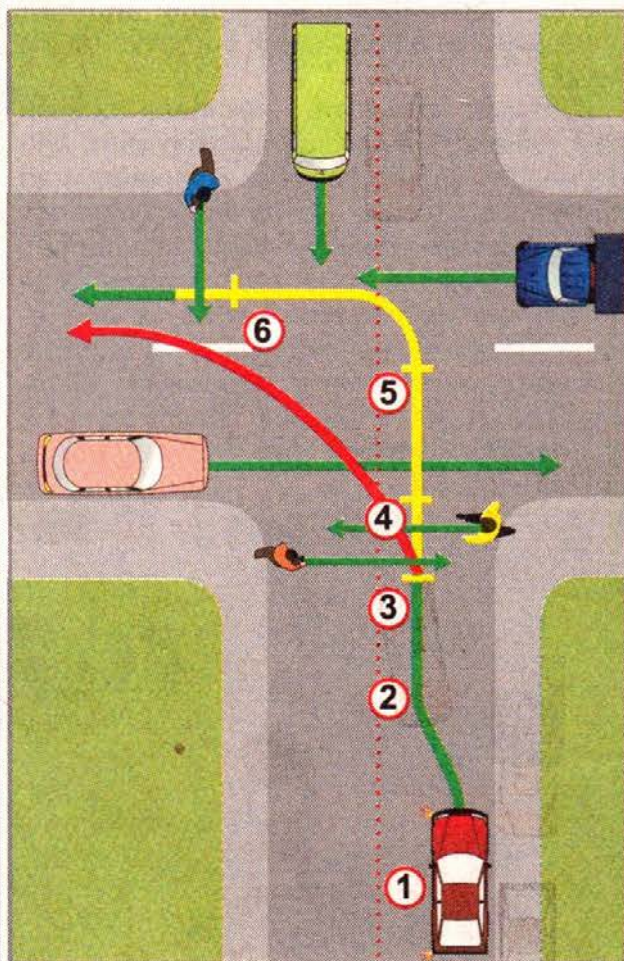


ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- непредоставление преимущества в движении транспортным средствам и пешеходам;
- остановка для предоставления преимущества в движении на пересекаемой дороге;
- при наличии пешеходов остановка для предоставления преимущества в движении выполнена на линии продолжения тротуаров.

УРОК 19 ВЫЕЗД НА ДОРОГУ С ЛЕВЫМ ПОВОРОТОМ

Выезд на дорогу с левым поворотом состоит из следующих этапов:



1. Занять крайнее левое положение в направлении движения на проезжей части. Следует отметить, что правая половина дороги может быть настолько широкой, что там может разместиться и два автомобиля, а «крайнее левое положение» означает, что левее не сможет разместиться даже двухколесное транспортное средство.

Прежде чем занимать крайнее положение, необходимо включить указатель левого поворота, оценить дорожную обстановку через внутреннее и левое боковое зеркала заднего вида (при необходимости посмотреть влево, но на время не более 1 с) и при отсутствии других транспортных средств, повернув руль, занять такое положение, чтобы левее не могли двигаться другие транспортные средства.

2. Подготовить скорость и передачу. Если после выравнивания автомобиля при перестроении выключился указатель лево-

го поворота, то следует его повторно включить и, снизив скорость, подготовиться к остановке в положении 3.

3. Остановиться в положении 3 при наличии пешеходов, намеревающихся переходить дорогу, по которой вы движетесь.

4. Остановиться для предоставления преимущества транспортным средствам, движущимся по дороге слева. При приближении к краю проезжей части дороги следует оценить наличие транспортных средств, движущихся по дороге слева, и при необходимости остановиться в положении 4.

5. Особое значение при выполнении маневра выезда на дорогу имеет отработка навыков правильной оценки расстояния до транспортных средств, движущихся справа и во встречном направлении. Неправильная оценка расстояния заставит вас остановиться в положении 5 для предоставления преимущества в движении, что может привести к возникновению аварийной ситуации. Поэтому выезд на дорогу для остановки в положении 5 возможен только при отсутствии транспортных средств слева.

Собственно само выполнение поворота начинается с позиции 3. Начав его с левого крайнего положения, следует придерживаться такого расположения на проезжей части до окончания поворота. В положении 5 следует распределить внимание на транспортные средства, движущиеся справа и навстречу, и при необходимости уступить им дорогу.

Поворот необходимо выполнять так, чтобы при выезде из пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на полосе встречного движения, т. е. движение по траектории, которая показана красной линией, запрещается.

Если дорога, на которую выполняется левый поворот, имеет несколько полос для движения в одном направлении, выезжать разрешается на любую из них.

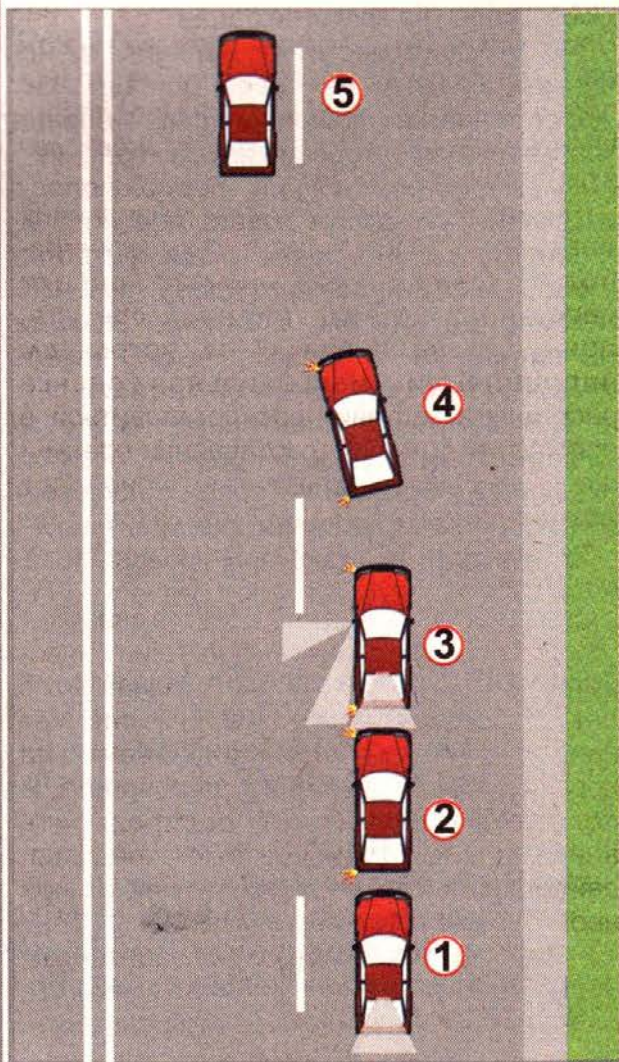
6. При завершении левого поворота не следует забывать о предоставлении преимущества в движении пешеходам, переходящим дорогу, на которую вы поворачиваете.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- **непредоставление преимущества в движении транспортным средствам и пешеходам.**

УРОК 20 ПЕРЕСТРОЕНИЕ И ОБЪЕЗД ПРЕПЯТСТВИЯ

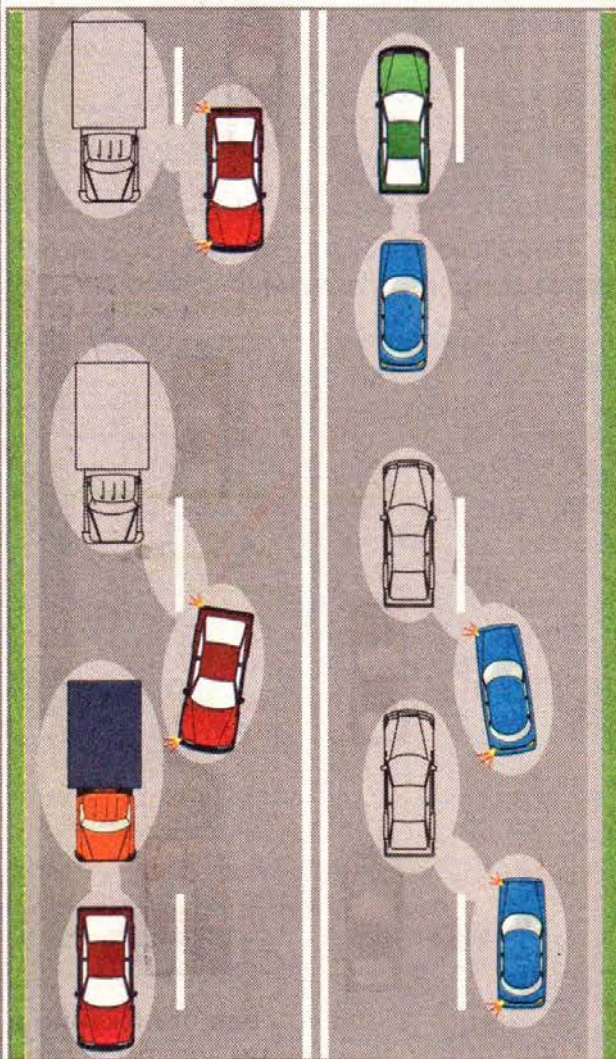
Перестроением называется изменение полосы движения во время начала движения, выезда на свободную полосу, поворота или остановки.



Начиная осваивать навыки управления автомобилем, **советуем придерживаться такого порядка перестроения:**

1. Оценить дорожную ситуацию сзади через внутреннее зеркало заднего вида.
2. Включить указатель соответствующего поворота в зависимости от намерения дальнейшего движения.
3. Повторно (через внутреннее и внешнее зеркала заднего вида, а также поворотом головы вправо или влево) убедиться в отсутствии транспортных средств на полосе, на которую вы намереваетесь перестроиться.
4. Плавно перестроиться на соседнюю полосу движения.
5. Выключить указатель поворота.

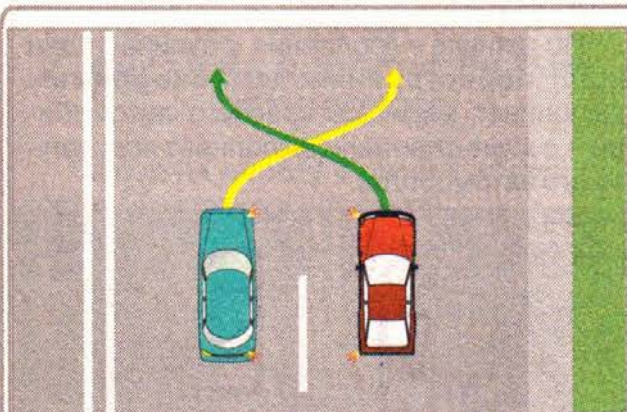
По технике выполнения различают два вида перестроения: **с ускорением** (выполняет водитель красного автомобиля) и **с замедлением** (выполняет водитель синего автомобиля).



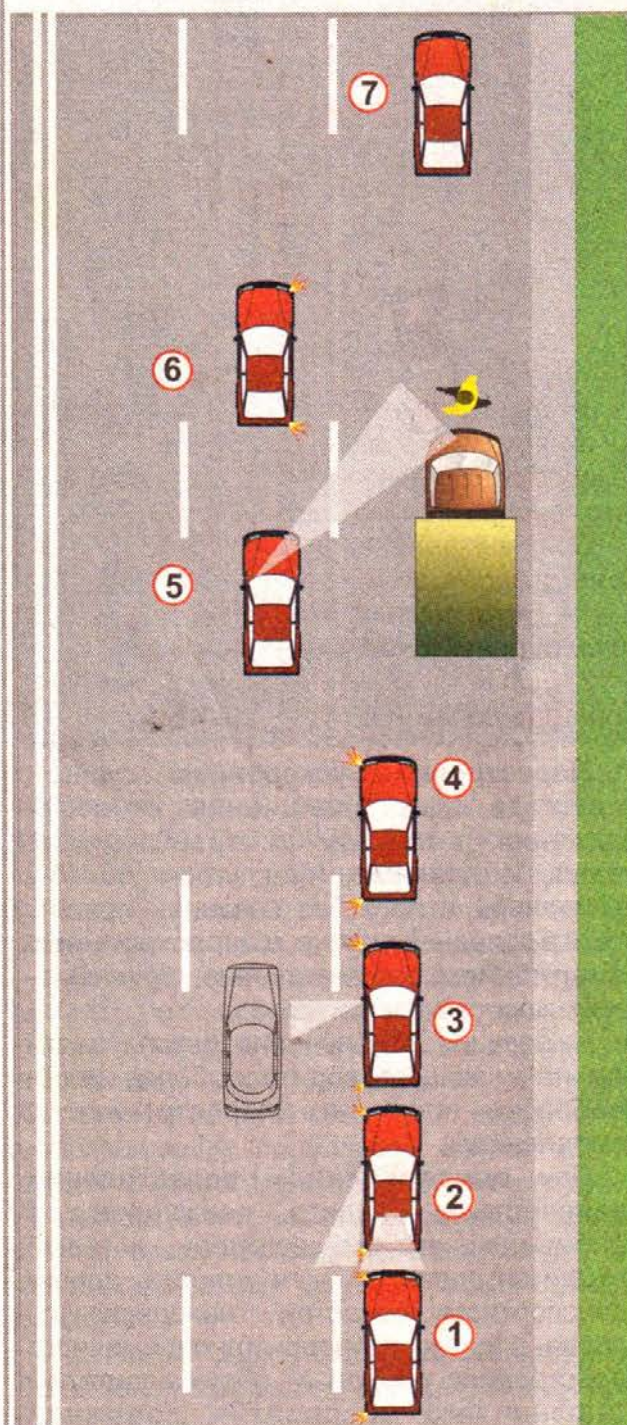
Перестроение с ускорением осуществляют за счет увеличения скорости движения, «отрыва» от транспортного потока и плавного (под углом 10–15°) «вливания» в него без создания препятствий в соседней полосе, а **перестроение с замедлением**, соответственно, с уменьшением скорости.

С позиции обеспечения безопасности для начинающего водителя более целесообразно применять перестроение с замедлением.

При **одновременном перестроении** транспортных средств, движущихся в одном направлении, водитель, который находится слева, должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа, однако маневр одновременного перестроения требует от обоих водителей однозначного восприятия дорожной обстановки.



Для выполнения **полного цикла объезда препятствия** необходимо:



1. Заблаговременно, на определенном Правилами расстоянии, включить указатель левого поворота для предупреждения других участников дорожного движения о намерении перестроения влево.

2. Оценить дорожную обстановку сзади автомобиля через внутреннее и внешнее боковое зеркала заднего вида.

3. Оценить «мертвую зону» поворотом головы влево на время не более 1 с.

4. В зависимости от наличия транспортных средств на левой полосе и их скорости принять решение о перестроении с применением ускорения или замедления.

5. Перестроиться на левую полосу, выключить указатели левого поворота и, переведя взгляд правее, проконтролировать «мертвую зону» впереди грузового автомобиля, чтобы в случае выхода пешехода на проезжую часть иметь возможность остановить свой автомобиль.

6. Включить указатели правого поворота и перестроиться на правую полосу, контролируя боковой интервал с легковым автомобилем, стоящим на проезжей части.

7. Выключить указатель правого поворота.

Помните! Подача предупреждающего сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

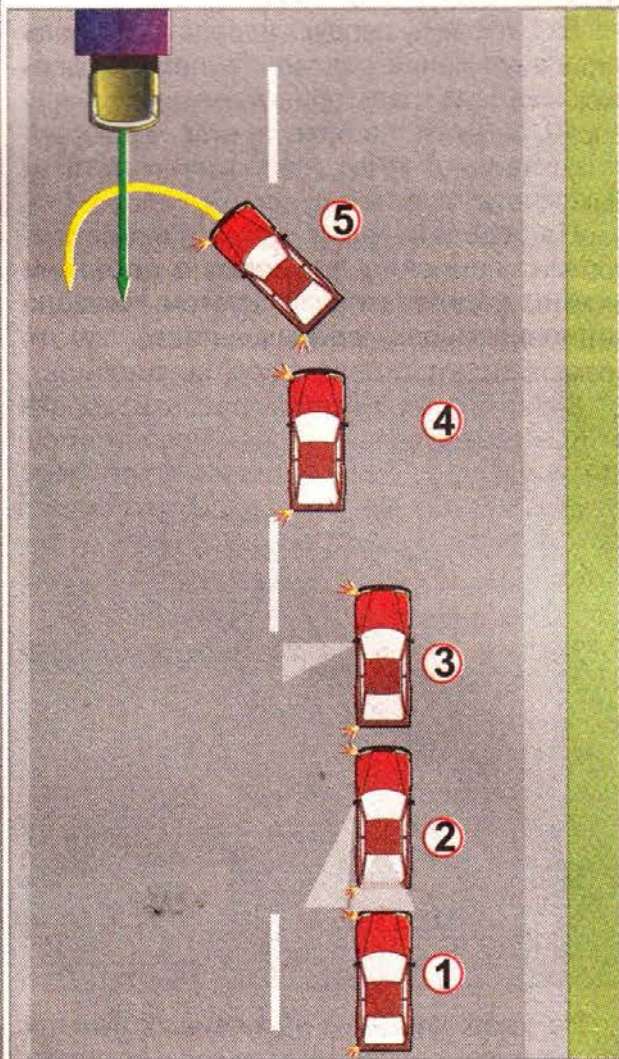
Помните! Резкое снижение скорости движения при маневрировании может послужить причиной создания аварийной обстановки.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

- использование зеркалами заднего вида для оценки ситуации;
- невключение указателя поворота;
- включение указателя поворота непосредственно перед маневрированием;
- «подрезание» транспортного средства, движущегося по соседней полосе.

УРОК 21 РАЗВОРОТ

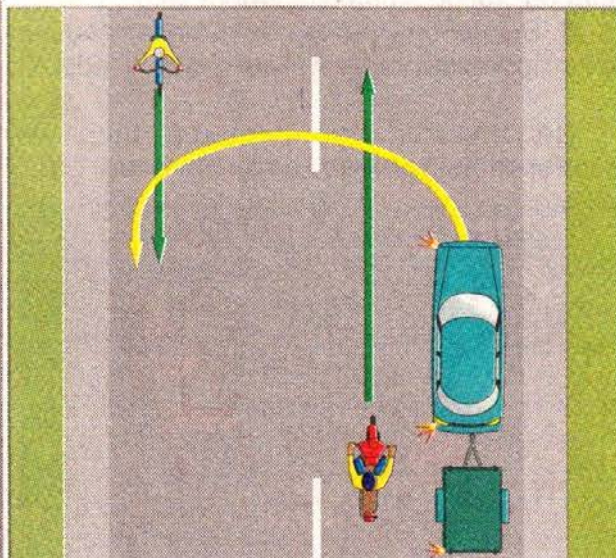
До принятия решения о выполнении разворота водитель должен оценить интенсивность встречного транспортного потока, чтобы свести к минимуму время пребывания своего автомобиля на встречной полосе движения.



Для выполнения разворота на дороге за один прием необходимо:

1. Включить указатель левого поворота.
2. Оценить дорожную обстановку сзади транспортного средства через внутреннее и левое боковое зеркала заднего вида.
3. Оценить дорожную обстановку в «мертвой зоне» поворотом головы влево (на время не более 1 с).
4. Занять крайнее левое положение в направлении движения на проезжей части.
5. Осуществить разворот, предоставляя преимущество встречным транспортным средствам.

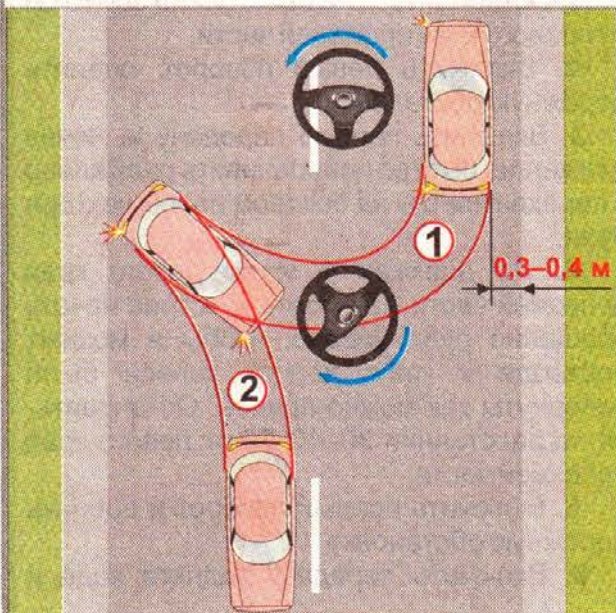
Если из-за габаритов транспортного средства разворот невозможно осуществить из крайнего левого положения на проезжей части, водитель может выполнить его и из другого положения, но при этом должен уступить дорогу как встречным, так и попутным транспортным средствам.



Если ширина дороги меньше двух минимальных радиусов поворота автомобиля (его вы можете уточнить в инструкции по эксплуатации вашего автомобиля), то разворот выполняют несколькими приемами с использованием заднего хода.

Для выполнения разворота в два приема необходимо:

1. Остановиться на расстоянии 30–40 см от правого края проезжей части.
2. Включить указатель левого поворота и оценить дорожную обстановку.
3. Включить передачу заднего хода и, начав движение задним ходом, максимально поворачивать руль влево.

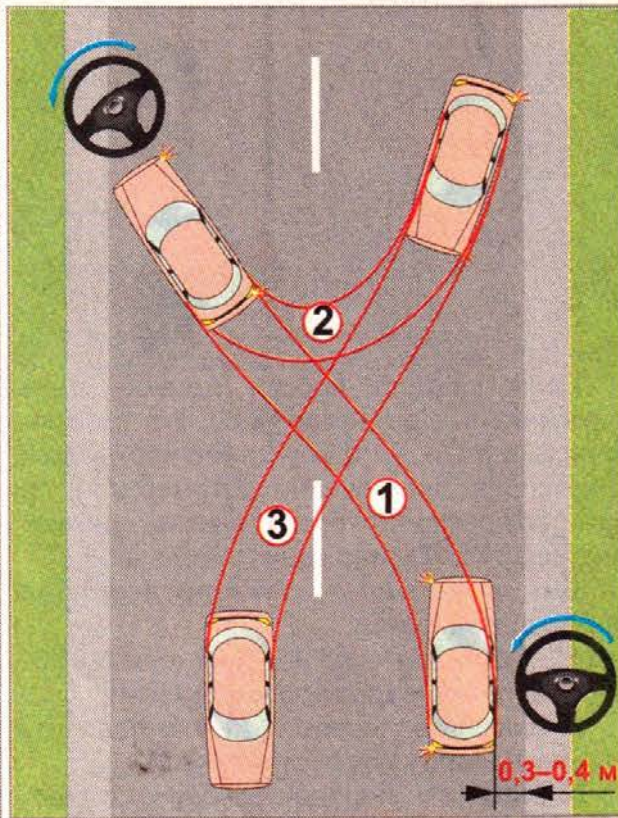


4. Не доезжая приблизительно 1 м до противоположного края проезжей части начать поворачивать руль вправо, чтобы в момент подъезда к краю проезжей части колеса были повернуты как можно правее.

5. Включить указатель правого поворота, первую передачу и начать движение вперед, поворачивая руль вправо.

6. Выровнять автомобиль параллельно краю проезжей части и выключить поворот.

На дороге ограниченной ширины разворот выполняют в три приема:



1. Остановиться на расстоянии 30–40 см от правого края проезжей части.

2. Включить левый поворот, оценить дорожную обстановку.

3. Включить первую передачу и, начав движение, быстро поворачивать руль влево с перехватом рук на боковом левом секторе руля.

4. Не доезжая 1 м до левого края проезжей части, как можно быстрее начать вращение руля вправо, чтобы в момент подъезда к краю дороги колеса были повернуты как можно правее. Остановиться на расстоянии 30–40 см от левого края проезжей части.

5. Включить правый поворот и оценить дорожную обстановку.

6. Включить передачу заднего хода и

после начала движения поворачивать руль вправо до упора.

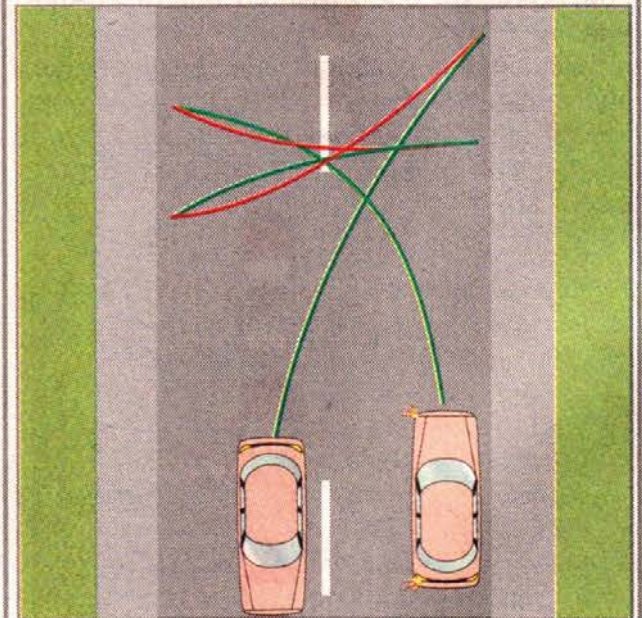
7. Не доезжая 1 м до противоположного края проезжей части как можно быстрее начать вращение руля в противоположную сторону, чтобы в момент подъезда к краю дороги колеса были повернуты как можно левее.

8. Включить указатель левого поворота, оценить дорожную обстановку.

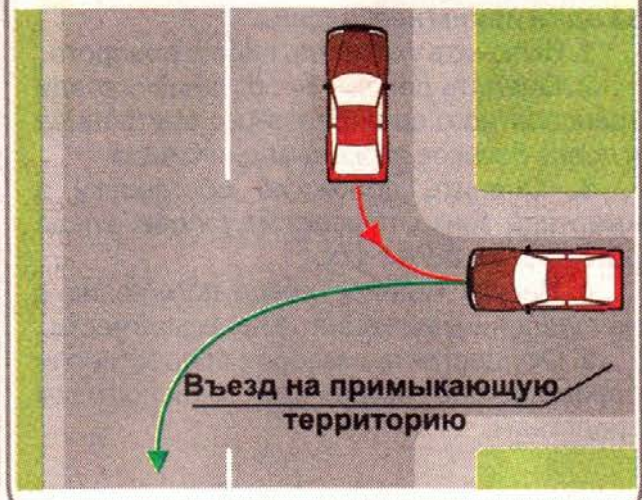
9. Включить первую передачу и после начала движения, управляя рулем, выбрать необходимую траекторию движения.

10. Выехать на правую сторону дороги параллельно краю проезжей части и выключить указатель поворота.

На совсем узких дорогах целесообразно применять **разворот с двойным задним ходом** (зеленым цветом показано движение вперед, красным – назад).



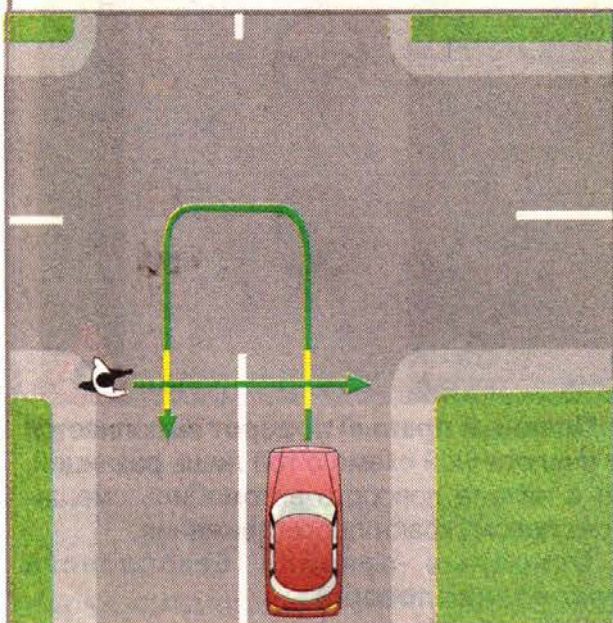
На узких улицах в населенных пунктах для разворота используют въезды во дворы и проезды между домами.



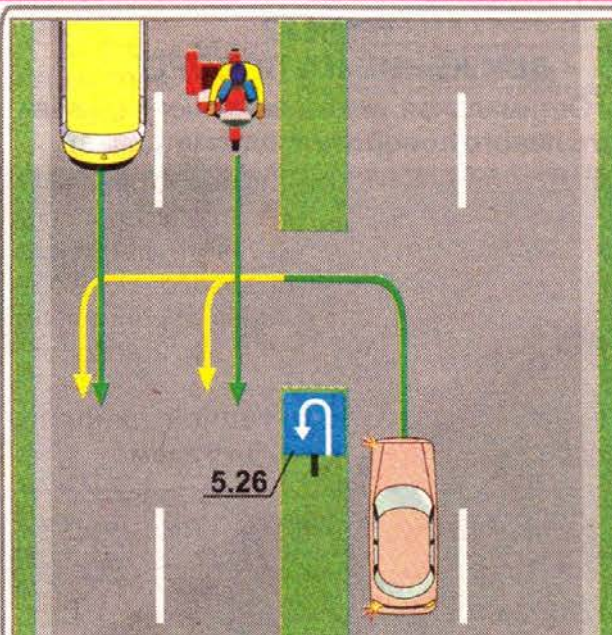


Последний изображенный способ разворота советуем применять только при приобретении достаточного опыта вождения.

Выполняя разворот на перекрестке, водитель должен уступить дорогу как на въезде на перекресток, так и при выезде с него пешеходам, имеющим преимущество в движении.



Выполняя разворот в месте, обозначенном дорожным знаком 5.26 «Место для разворота», выезд разрешается в любую полосу, но требование уступить дорогу встречным транспортным средствам остается в силе.



Помните! Водитель, выполняющий разворот вне перекрестка не с крайнего положения на проезжей части данного направления, должен уступить дорогу как встречным, так и попутным транспортным средствам.

Помните! В соответствии с Правилами дорожного движения на перекрестках движение задним ходом запрещается.

Помните! Поворачивать руль автомобиля следует только во время движения.

ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ:

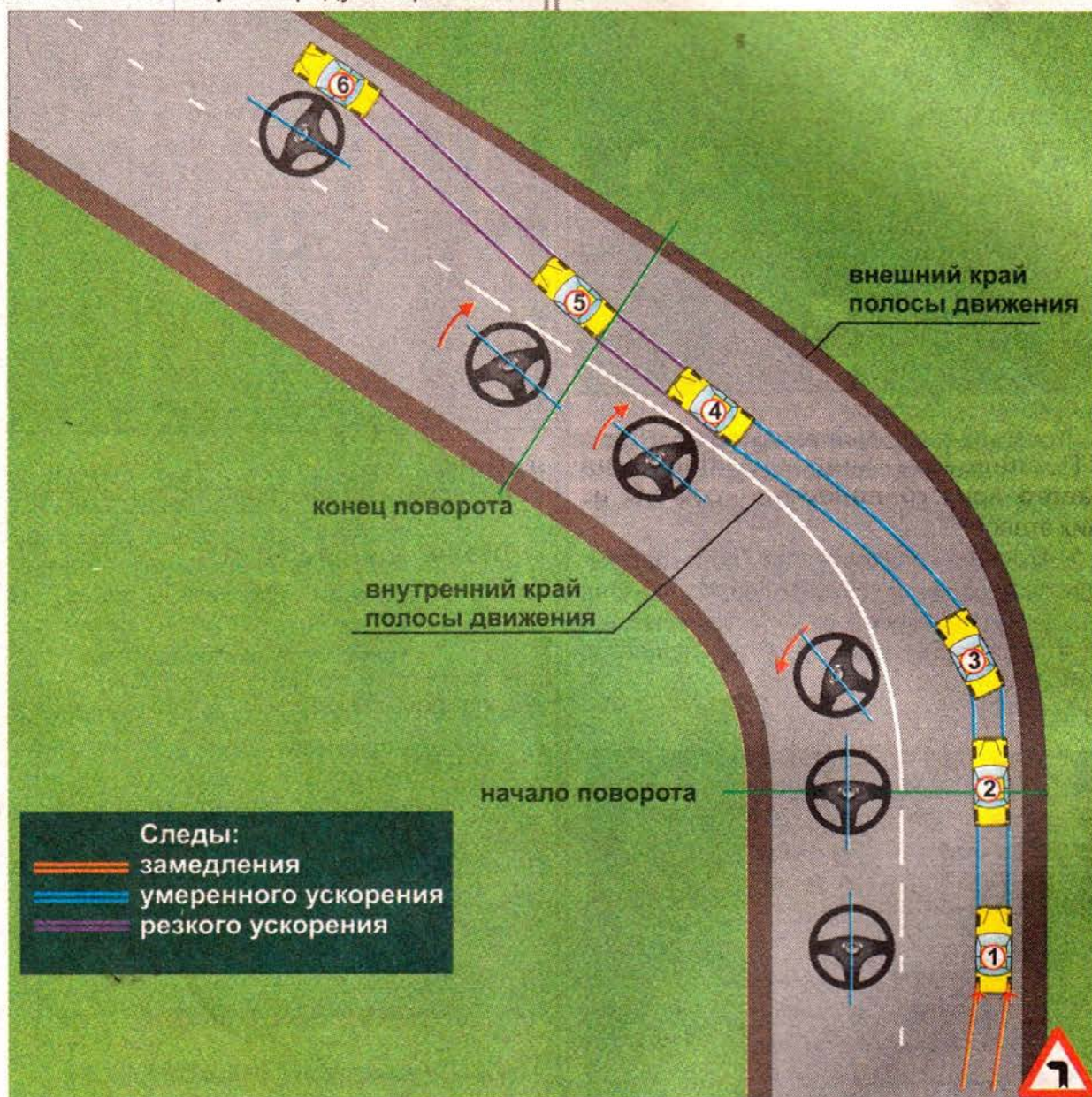
- не включение указателя поворота;
- включение указателя поворота непосредственно перед маневрированием;
- неправильная оценка длины безопасного разрыва в потоке транспортных средств;
- остановка автомобиля перед разворотом под углом к осевой линии;
- продолжительное время нахождения автомобиля в «конфликтной» зоне;
- невыключение указателя поворота после завершения разворота;
- неперестроение на правую полосу после выполнения разворота.

УРОК 22 ДВИЖЕНИЕ НА ПОВОРОТЕ

Оптимальная схема выполнения **плавного левого поворота** предусматривает:

5. Плавно поворачивают руль вправо, не уменьшая подачи топлива.

6. Перейти на прямолинейное движение.



1. До вхождения в поворот снизить скорость движения торможением или переходом на низшую передачу и направить автомобиль к внешнему краю проезжей части.

2. Осмотреть зону поворота, плавно увеличить подачу топлива и войти в кривую поворота до начала поворота руля.

3. Плавно повернуть руль влево и описать поворот, не уменьшая подачи топлива, чтобы не потерять контроль управления, сохранить сцепление с проезжей частью и компенсировать действие центробежной силы.

4. Плавно повернуть руль вправо до прямого положения в направлении движения к правому краю проезжей части и начать увеличение подачи топлива.

Плавный правый поворот выполняется по аналогичной схеме с той лишь разницей, что в начале поворота автомобиль смещается к левому краю полосы движения.

Основные правила безопасного прохождения поворота:

1. При приближении к повороту необходимо внимательно следить за дорожными знаками, обозначающими его и определяющими скоростной режим движения на данном участке дороги.

2. Скорость движения автомобиля до безопасной для данного закругления необходимо снижать плавно, заранее до входа в поворот.

3. Дополнительно снижать скорость при малых радиусах поворота, при отсутствии

виражей, на скользком или с выбоинами покрытии, ограниченном обзоре поворота, повышенном центре тяжести автомобиля (за счет размещения груза).

4. Дополнительно снижать действие боковой силы на повороте за счет искусственного увеличения радиуса поворота.

5. Не применять при прохождении поворота торможение, переключение передач, резкую подачу топлива (для автомобилей с задним приводом).

6. Не двигаться с выключенным сцеплением.

7. Во время прохождения поворота поддерживать постоянную скорость. Плавное увеличение скорости разрешается применять при выходе из поворота.

Последовательность выполнения правого крутого поворота состоит из таких этапов:

1. В начале кривой направить автомобиль к левому краю полосы движения и снизить скорость до необходимой для безопасного прохождения поворота данной кривизны торможением, перейти на низшую передачу.

2. Плавно увеличить подачу топлива и войти в кривую поворота до начала поворота руля.

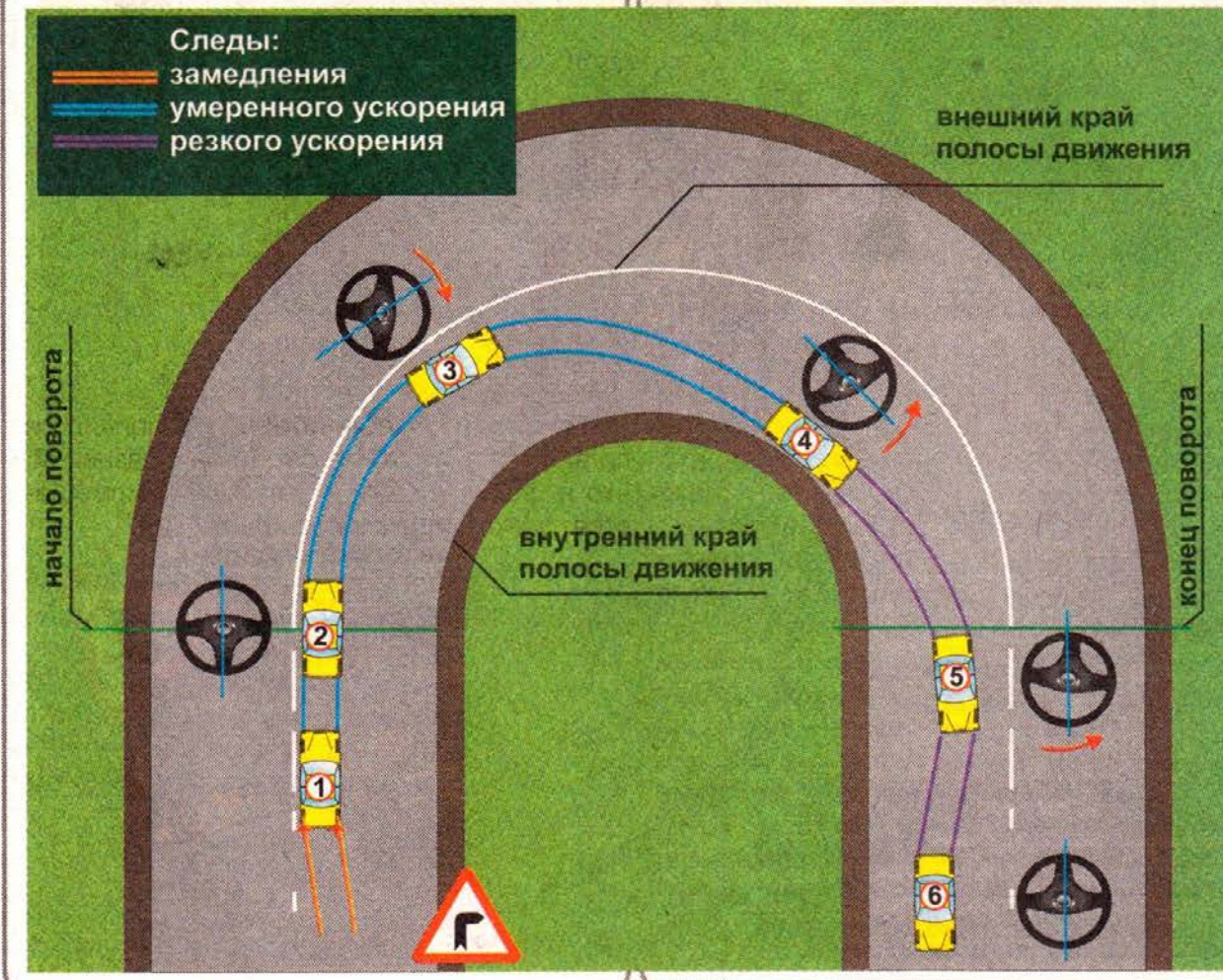
3. Продолжать плавно поворачивать руль вправо и описать поворот, не уменьшая подачу топлива, чтобы не потерять контроль над управлением, сохранить сцепление с проезжей частью и компенсировать действие центробежной силы таким образом, чтобы в положении 4 максимально приблизиться к правому краю полосы движения.

4. Начать увеличение подачи топлива, продолжая плавно поворачивать руль и сместиться к внешнему краю полосы движения.

5. На выходе из поворота плавно повернуть руль вправо, не уменьшая подачу топлива, к среднему положению в полосе движения.

6. Перейти на прямолинейное движение.

Левый крутой поворот выполняется аналогично правому с той разницей, что в начале поворота автомобиль максимально направляется вправо на участках 1 и 2 и, вписываясь в поворот, смещается к левой части полосы движения на участке 4.



Последовательность выполнения нескольких поворотов, расположенных один за другим и обозначенных знаками 1.3.1 и 1.3.2 «Несколько поворотов», включает:

1. До вхождения в поворот (положение 1) направить автомобиль к левому краю полосы движения и снизить скорость до необходимой для безопасного прохождения поворота данной кривизны торможением, при необходимости перейти на низшую передачу.

2. Плавно увеличить подачу топлива и направить автомобиль к правому краю полосы движения.

3. Постепенно поворачивая руль влево, направляют автомобиль к внешнему краю полосы движения, не уменьшая подачу топлива.

4. Плавно поворачивая руль влево, выполняют поворот влево, не уменьшая подачу топлива, вдоль внутреннего края полосы движения.

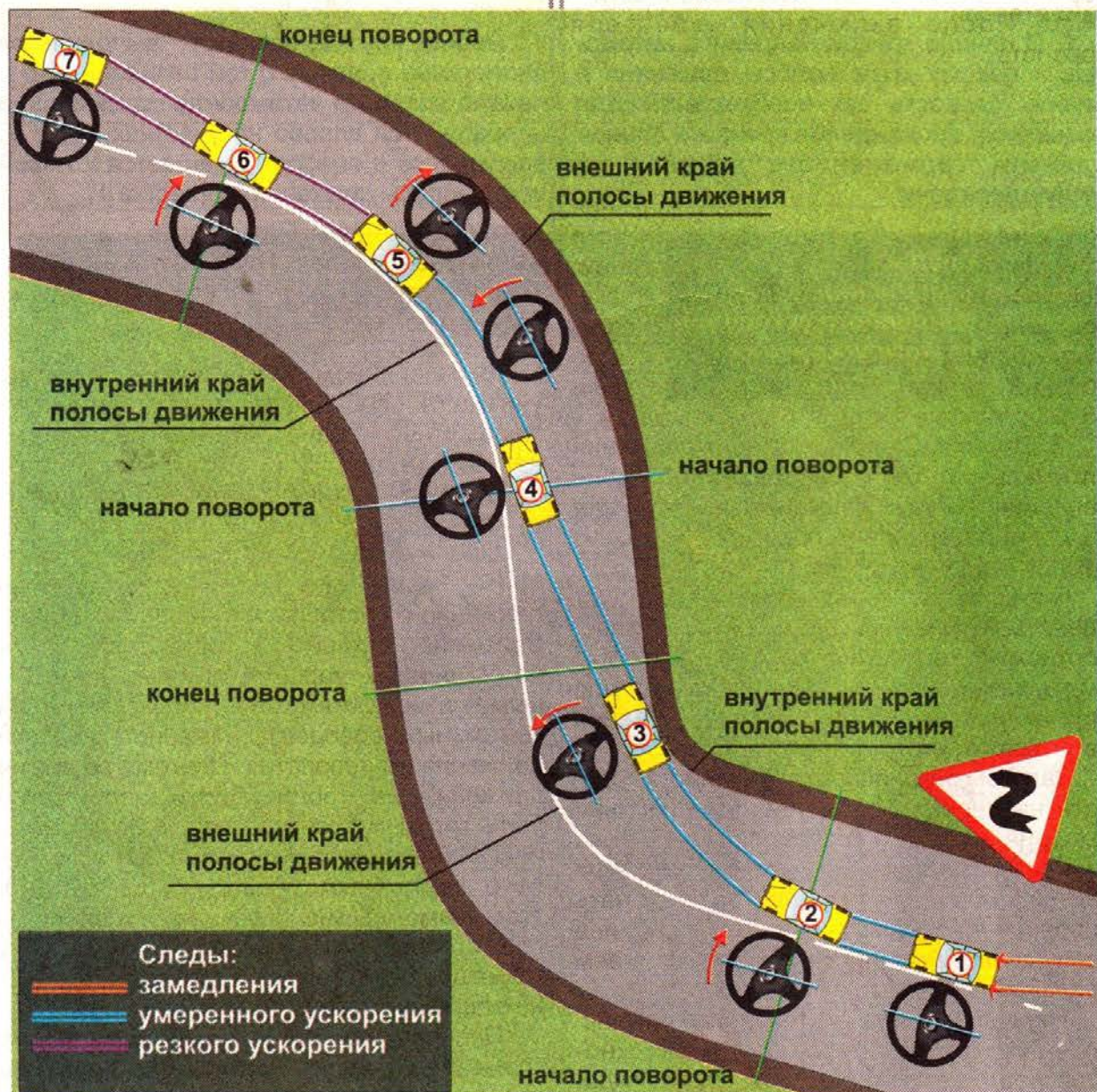
5. Увеличивая подачу топлива, направляют автомобиль на выход из поворота.

6. На выходе из поворота плавно поворачивают руль вправо, не уменьшая подачу топлива, к среднему положению в полосе движения.

7. Переходят на прямолинейное движение.

Помните! При закруглении дороги указатель поворота не включают.

Помните! Осуществляя смещение в пределах полосы, необходимо обеспечивать безопасный интервал как к попутным, так и к встречным транспортным средствам.



УРОК 23 ДВИЖЕНИЕ В ТРАНСПОРТНОМ ПОТОКЕ

Сложность управления автомобилем на дорогах с интенсивным движением заключается в плотности движения транспортных средств и их постоянном взаимодействии. При таких условиях возможности выбора водителем скорости движения, полосы, интенсивности разгона и торможения довольно ограничены.

Движение в населенных пунктах характеризуется интенсивностью, частыми началами движения и остановками, изменениями скоростных режимов, перестроениями и поворотами, интенсивным движением пешеходов, уменьшенной дистанцией, значительным количеством дорожной информации.

Перестроение в интенсивном транспортном потоке имеет такие особенности:

1. После включения указателя поворота, прежде чем начать перестроение, необходимо оценить дорожную обстановку с помощью зеркал заднего вида (внутреннего и внешних) и дополнительным поворотом головы.

2. Резкое снижение скорости движения во время маневрирования может привести к возникновению аварийной ситуации. Двигаясь в плотном транспортном потоке, водитель должен контролировать дорожную обстановку сзади автомобиля при помощи зеркал заднего вида каждые 15–20 с, а также перед каждым маневром.

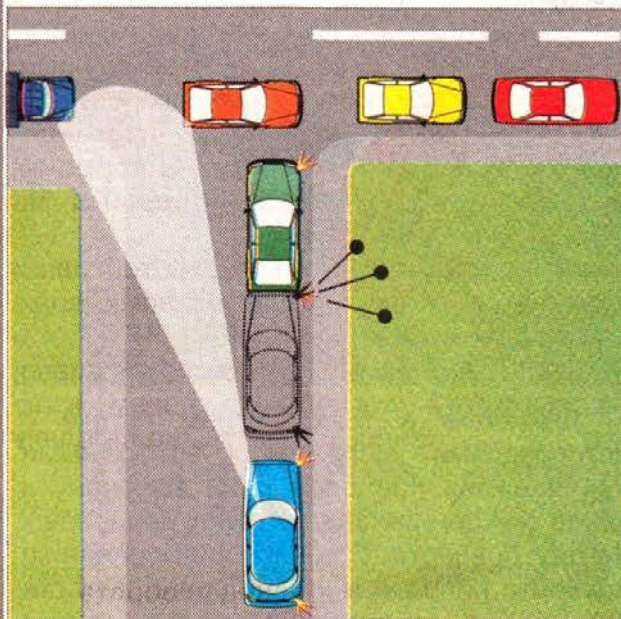
3. В условиях интенсивного движения оптимальным является движение вдоль середины полосы движения, выдерживая боковые интервалы в пределах 1–1,5 м с каждой стороны автомобиля.

Перед выполнением поворота следует оценить безопасные промежутки в транспортном потоке слева и справа, чтобы иметь возможность беспрепятственно для других участников дорожного движения «влиться» в него.

Залогом безопасного выполнения поворота на перекрестке является правильно выбранная траектория. На перекрестке она зависит от радиуса закругления проезжих частей, но в общем случае начинать поворот руля следует тогда, когда половина корпуса автомобиля сравняется с краем проезжей части.

Типичными для интенсивных транспортных потоков являются дорожно-транспортные происшествия, сопровожда-

ющиеся столкновениями транспортных средств, движущихся в одном направлении, во время выезда на дорогу с примыкающих территорий или на главную дорогу со второстепенной.



В показанной ситуации водитель синего легкового автомобиля, подъехав к главной дороге с интенсивным движением транспортных средств, сосредоточил все внимание на выявлении разрыва в транспортном потоке и, начав движение, допустил столкновение с зеленым легковым автомобилем, который еще не успел выехать на главную дорогу.

В населенном пункте водитель должен учитывать особенности общего движения с маршрутными транспортными средствами – частые (через 300–400 м) остановки определяют тактику движения и специфику вождения.

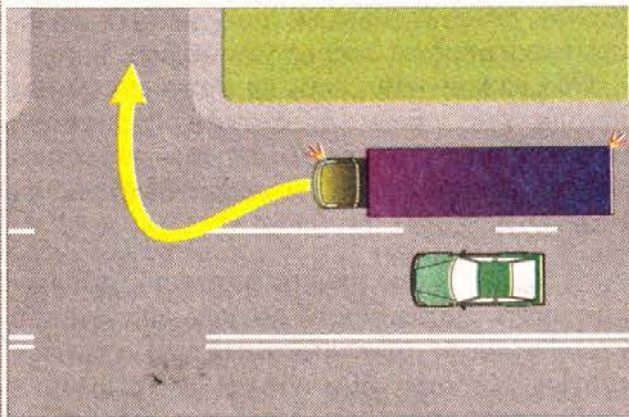
Опережение или обгон автобуса безопаснее выполнять после того, как он начал движение от остановки и набрал скорость. Движение троллейбуса, кроме торможения на остановках, характеризуется неожиданными торможениями в местах разветвления контактных проводов и снижением скорости движения на поворотах. Поэтому во время движения за троллейбусом необходимо быть готовым к внезапному его торможению. Маневрирование троллейбуса ограничено контактным проводом, однако при этом возможны значительные отклонения в обе стороны от контактного провода, а также довольно быстрый (даже сравнительно с легковым автомобилем) разгон.

Поворачивая налево одновременно с трамваем, следует учитывать вынос на повороте его внешней задней части.

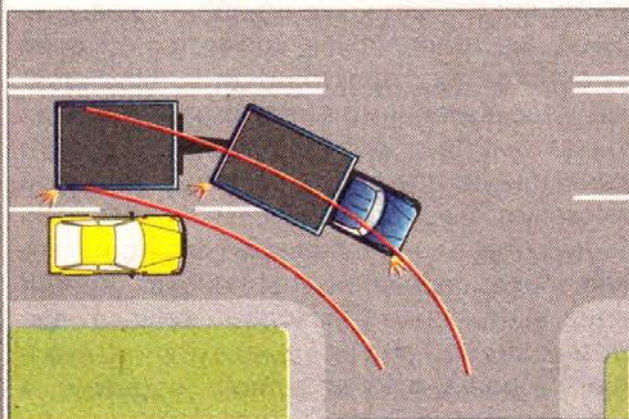
Безопасный интервал должен составлять не менее 1,5 м. Водителей нерельсовых транспортных средств информируют о величине выноса надписью на задней части трамвая.



Движение в транспортном потоке с автопоездами усложняется возможными «виляниями» прицепов и их выносом, а также смещением задних колес прицепов к центру поворота. Готовясь к выполнению поворота направо в узкий проезд, автопоезд может отклониться влево, чтобы «вписаться» в поворот или выполнять его



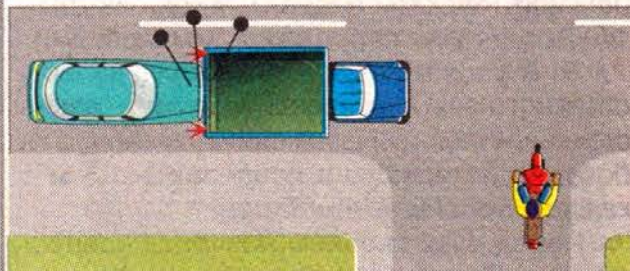
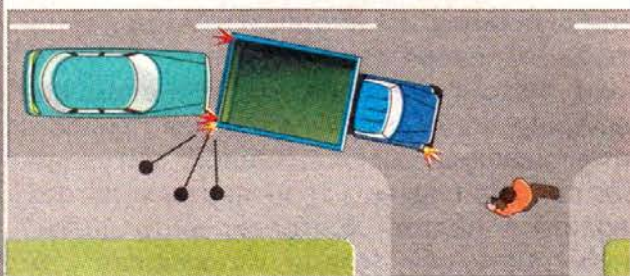
не с крайней правой полосы (траектория колес прицепа показана красным цветом).



В таких случаях следует заблаговременно увеличить дистанцию до автопоезда или проехать перекресток раньше его.

В условиях интенсивного движения водитель должен следить за дорогой как в попутном, так и во встречном направлении (особенно за левой полосой). Наличие на ней выбоин или других препятствий может вызвать выезд встречного транспортного средства за осевую линию.

Типичным для плотных транспортных потоков являются столкновения транспортных средств, движущихся в попутном направлении. Чаще всего это происходит во время торможения автомобиля-лидера на скользкой дороге. Основной причиной такого столкновения является неправильный выбор безопасной дистанции. Ее величина зависит от скорости транспортного потока, габаритных размеров автомобиля-лидера, разности тормозных характеристик транспортных средств, их загруженности, вида и состояния дорожного покрытия. Оптимальной считается дистанция, которая равняется скорости движения (например, при скорости транспортного потока 50 км/ч дистанция должна составлять 50 м).



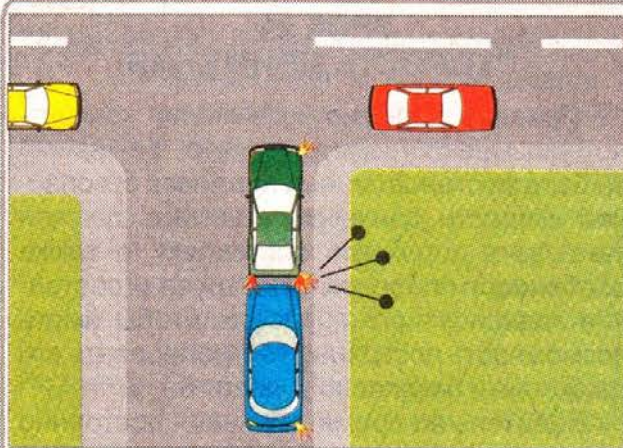
Увеличивать дистанцию необходимо во время движения по мокрой дороге для избежания загрязнения ветрового стекла и ухудшения видимости, а также во время движения в темное время суток, в местах прогнозируемого торможения (перекресток, пешеходные переходы, остановки маршрутных транспортных средств и т. п.), в состоянии усталости, а также во время движения зимой за транспортным средством, обозначенным опознавательным знаком «Шипы». Дистанция в плотных транспортных потоках, с одной стороны, должна обеспечивать безопасность, а с другой — не позволять перестроение с соседних полос.

Особое внимание следует обратить на переход от управления в относительно свободных транспортных потоках вне населенных пунктов к управлению в интенсивных транспортных потоках на въездах в большие населенные пункты. Движение вне населенных пунктов с высокими скоростями создает эффект «привыкания», поэтому необходимо определенное время и концентрация внимания на спидометре, чтобы «влиться» в транспортный поток со скоростью, предусмотренной в населенном пункте.

Вне населенных пунктов управлять автомобилем легче по сравнению с управлением в населенном пункте, поскольку движение там, как правило, равномерное, реже встречаются перекрестки, почти отсутствуют пешеходы. Однако это не должно ослаблять внимание и реакцию водителя. Скоростные режимы движения вне населенных пунктов значительно выше, опасные ситуации могут возникать внезапно и развиваться довольно быстро, а последствия дорожно-транспортного происшествия в таких условиях значительно тяжелее. Поэтому водитель должен выбрать такой режим движения, который отвечал бы возможностям управляемого транспортного средства, и не переоценивать свой опыт и мастерство управления им.

В условиях загородного движения в транспортном потоке рядом с быстроходными транспортными средствами движутся тихоходные — тракторы, сельскохозяйственные машины и другие самоходные механизмы, гужевые повозки и велосипедисты. Поэтому основные усилия тратятся на выполнение обгона и опережения таких транспортных средств, поскольку они препятствуют комфортному движению и уменьшают обзорность. В таких случаях тяжело обеспечить безопасный интервал, а обгон нуждается в значительном времени и большом расстоянии.

Во время выезда на главную дорогу крайне важно следить за стоп-сигналами, указателями поворота и изменением скорости движущихся впереди транспортных средств, поскольку водитель движущегося впереди легкового автомобиля, не владея в достаточной мере навыками управления им, может резко остановиться тогда, когда вы решили «влиться» в транспортный поток.



После въезда на главную дорогу необходимо увеличить скорость движения до скорости транспортного потока и только тогда можно принимать решение о перестроении на полосу левее.

Для остановки на обочине необходимо оценить дорожную обстановку сзади, включить указатель правого поворота, плавно снизить скорость движения до 10 км/ч, съехать на обочину, и, убедившись, что транспортное средство не выступает на проезжую часть, затормозить. Для избежания съезда в кювет рулевое колесо нужно удерживать крепко обеими руками.

Объезжая пешехода, движущегося спиной к направлению транспортного потока, следует держаться по возможности левее, снизить скорость, подать звуковой сигнал и постоянно контролировать поведение пешехода. Особое внимание необходимо уделять пешеходам во время движения в ненастье, поскольку обзор дороги для них частично ограничивается раскрытыми зонтиками или элементами одежды (вороты, капюшоны и т. п.).

Двигаясь в сумерках, целесообразно двигаться с немного большим боковым интервалом от обочины для предупреждения наезда в условиях недостаточной видимости.

Подача звукового сигнала в непосредственной близости к велосипедисту может испугать его, вызвать невольный поворот головы и, как следствие, потерю управления и падение.

Автобус, движущийся впереди и приближающийся к остановке, необходимо обгонять до того, как он остановится и начнут выходить пассажиры. Если обогнать автобус до остановки не удалось, необходимо снизить скорость движения, увеличить боковой интервал до автобуса и объехать его, учитывая возможное появление пешеходов.

УРОК 24 СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Правила дорожного движения конкретно указывают водителю, что во время выбора в установленных пределах безопасной скорости движения водитель должен учитывать дорожную обстановку, а также особенности перевозимого груза и состояние транспортного средства, чтобы иметь возможность постоянно контролировать его движение и безопасно управлять им.

Водитель во время движения постоянно находится в контакте с элементами среды движения, которые постоянно изменяются, заставляя водителя принимать решение относительно выбора безопасной скорости движения в конкретных условиях.

Расположение груза в значительной мере влияет на устойчивость транспортного средства: чем выше центр тяжести, тем большая центробежная сила действует во время движения на горизонтальных кривых. При перевозке груза следует учитывать, что во время движения по дорогам с неровным покрытием даже надежный такелаж может ослабеть и смещение груза может достичь опасной величины. Это же касается и перевозки длинномерных грузов, особенно когда они выступают за пределы автомобиля или прицепа. В этом случае необходимо учитывать выбор интервала во время поворота.

Транспортные средства даже одной модели и при условии, что они технически исправны, могут отличаться между собой многими параметрами, влияющими на безопасность дорожного движения. Поэтому не только для начинающих водителей, но и для водителей со стажем целесообразно после посадки в незнакомый автомобиль проверить его динамические и тормозные качества.

Каждый водитель стремится двигаться с максимально возможной скоростью. Тем не менее, в случае возникновения опасности для движения или препятствия, которое водитель объективно способен обнаружить, он должен немедленно принять меры для уменьшения скорости вплоть до остановки транспортного средства или безопасного для других участников движения объезда препятствия.

В темное время суток и в условиях недостаточной видимости Правила обязывают водителя выбирать такую скорость, чтобы иметь возможность остановить транспортное средство в пределах види-

мости дороги (т. е. в пределах видимости света фар).

Во время движения в условиях интенсивного городского движения водитель легкового автомобиля выполняет 40–50 операций на 1 км дороги. Это означает, что при скорости движения 40 км/ч частота операций по управлению составляет 1,5–2,5 с, а при увеличении скорости до 60 км/ч она уменьшится до 1,1–1,5 с, что может быть сложно выполнимым для некоторых водителей автомобилей, особенно для начинающих водителей.

Общие рекомендации для выбора водителем безопасной скорости движения:

1. Скорость движения автомобиля на дороге вне населенного пункта целесообразно выбирать в пределах 65–90 км/ч.

2. Рекомендованная скорость движения на закруглениях дороги, обозначенных знаками 1.1–1.3.2, должна уменьшаться до 50 км/ч.

3. Во время движения в транспортном потоке скорость движения автомобиля не должна быть меньше скорости транспортного потока более чем на 10–15 км/ч или превышать ее более чем на 15–20 км/ч.

4. опережение транспортного потока по левой полосе движения целесообразно осуществлять со скоростью, превышающей не менее чем на 10 км/ч скорость потока.

5. В населенных пунктах, за исключением кольцевых трасс, скорость движения целесообразно выбирать в пределах 50–60 км/ч;

6. В центральных частях городов, узких улицах скорость движения целесообразно выбирать не больше 40–45 км/ч.

Помните! При увеличении скорости движения в два раза тормозной путь увеличивается в четыре раза.

Помните! Запрещается двигаться без необходимости с очень малой скоростью, препятствуя другим транспортным средствам.

УРОК 25 ПРОЕЗД ПЕРЕКРЕСТКА

Правила дорожного движения определяют перекресток как место пересечения, примыкания или разветвления дорог в одном уровне, границей которого являются воображаемые линии между началом закруглений краев проезжей части каждой из дорог.

Четкое понимание этого термина обеспечивает точное выполнение требований Правил, касающихся маневрирования, проезда перекрестков, остановки или стоянки транспортных средств. Знать границы перекрестка особенно важно в случаях, когда на нем отсутствуют горизонтальная разметка или технические средства организации дорожного движения.

Главным условием обеспечения безопасности при проезде перекрестка является способность определения водителем преимущества в движении, т. е. права на первоочередное движение относительно других его участников.

При проезде перекрестка водитель должен руководствоваться такой схемой действий:

- занять соответствующую полосу движения;
- снизить скорость движения;
- определить вид перекрестка (регулируемый или нерегулируемый);
- оценить дорожную обстановку;
- определить наличие преимущества в движении или необходимости уступить дорогу;

- определить место остановки транспортного средства при необходимости уступить дорогу;

- осуществить проезд перекрестка.

Советуем запомнить **основные правила проезда перекрестков:**

- во время поворота направо расстояние от правого края проезжей части должно исключать возможность движения других транспортных средств правее;

- во время поворота налево расстояние от середины проезжей части должно исключать возможность движения других транспортных средств левее вашего автомобиля;

- на дороге с односторонним движением для поворота налево следует занимать крайнюю левую полосу движения;

- своевременно включить указатели соответствующего поворота и занять соответствующую полосу движения.

Помните! Не считается перекрестком место примыкания к дороге выезда с жилого двора, АЗС, стоянки и т. п.

Помните! Несмотря на преимущество в движении, в случае нарушения Правил другими водителями, предвидя неблагоприятное развитие событий, советуем остановиться, чтобы не допустить совершения ДТП.

Помните! Запрещается выезжать на любой перекресток, в том числе при сигнале светофора, разрешающем движение, если образовался затор, который заставит водителя остановиться на перекрестке (это создаст препятствие для движения других транспортных средств и пешеходов).

Помните! При перестроении на трамвайный путь попутного направления трамвай имеет преимущество.

Помните! Во время выполнения одновременного левого поворота особое внимание следует уделять встречным транспортным средствам, которым необходимо уступить дорогу. Скорость движения автомобиля во время выполнения такого маневра должна быть минимальной, чтобы иметь возможность своевременно остановиться при возникновении опасности для движения.

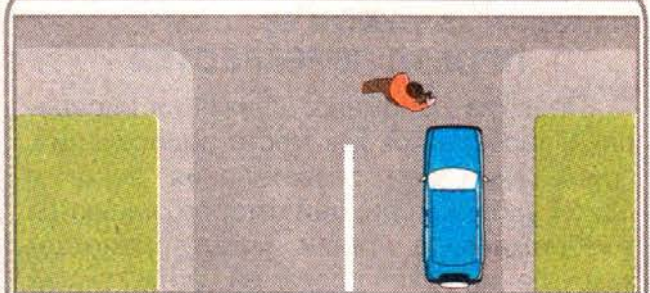
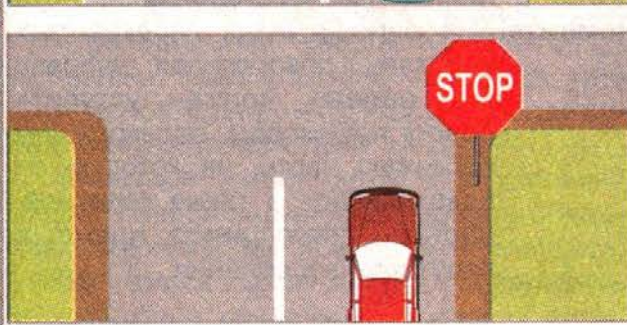
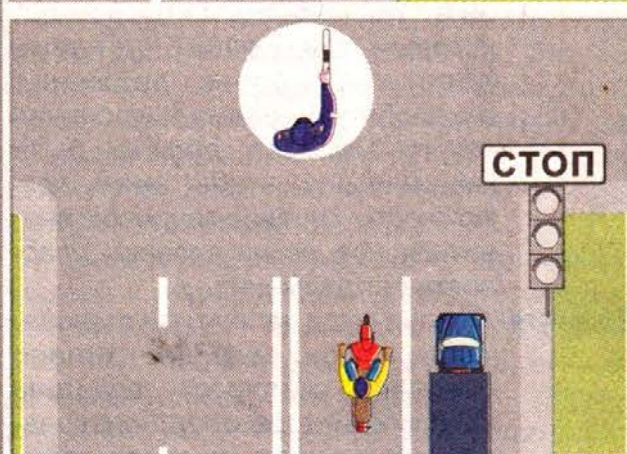
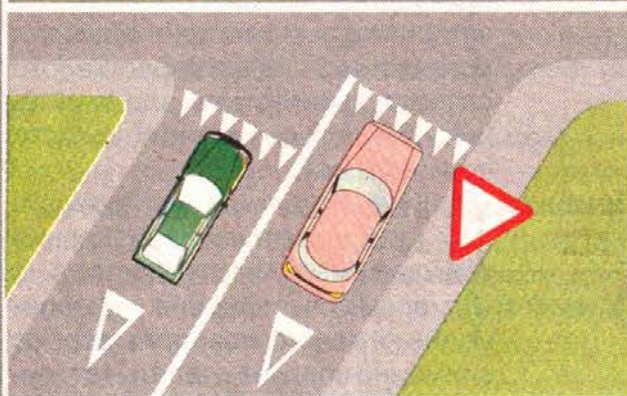
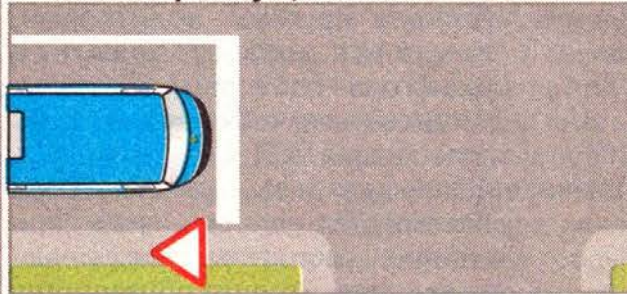
Помните! Поворачивая налево или разворачиваясь при зеленом сигнале основного светофора, водитель нерельсового транспортного средства обязан уступить дорогу трамваю попутного направления, а также транспортным средствам, движущимся во встречном направлении прямо или поворачивающим направо.

Помните! При одинаковом праве на движение трамвай имеет преимущество перед нерельсовыми транспортными средствами.

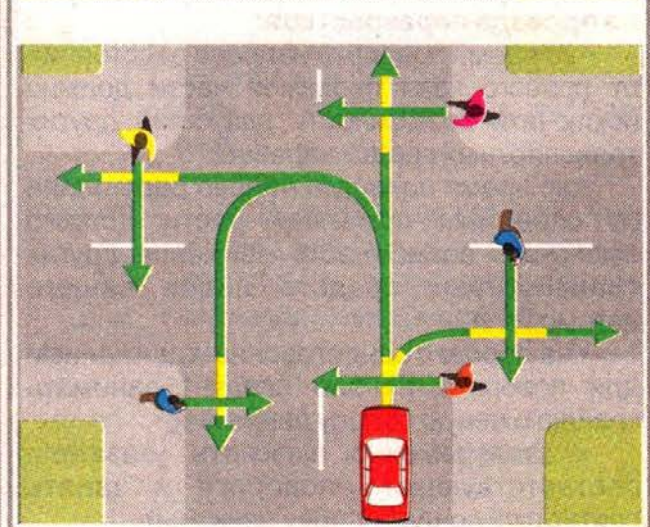
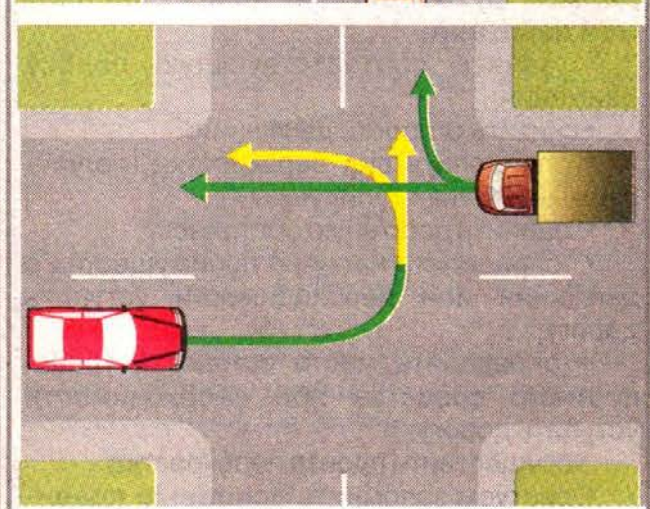
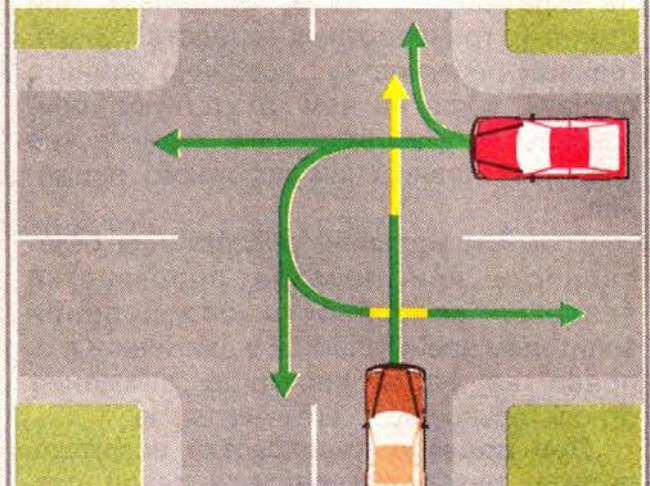
Помните! На регулируемых перекрестках водитель, поворачивая направо или налево, должен уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть, на которую он поворачивает, а также велосипедистам, движущимся прямо в попутном направлении.

**УРОК 26
ПРОЕЗД ПЕРЕКРЕСТКОВ.
ОСНОВНЫЕ СХЕМЫ**

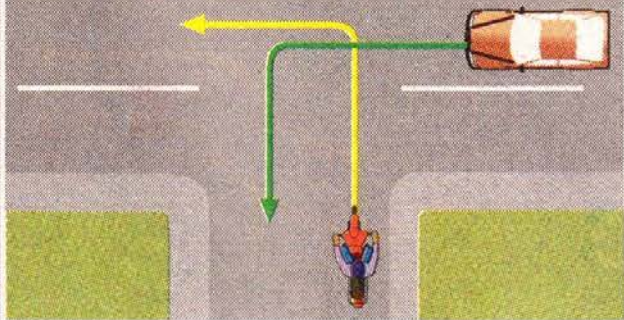
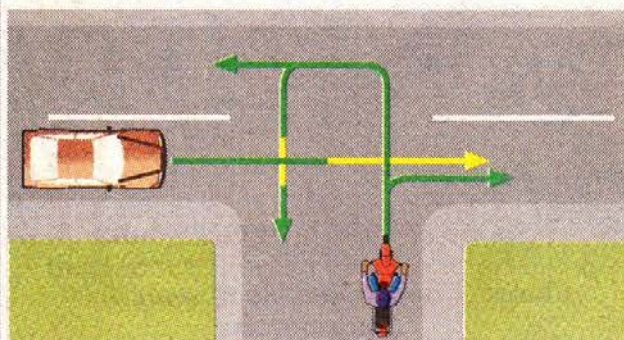
Места остановки для предоставления преимущества в движении



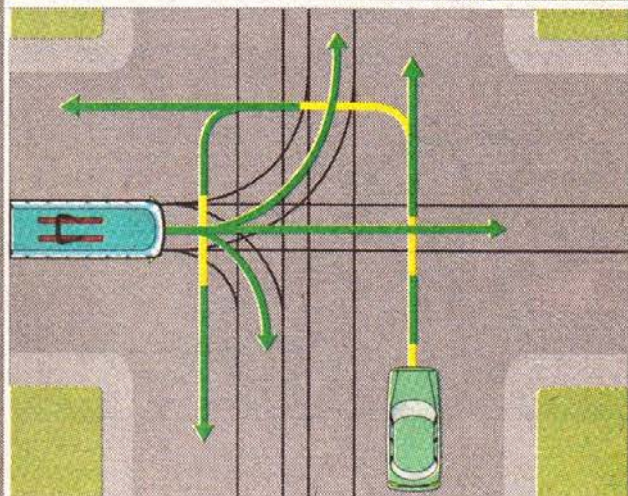
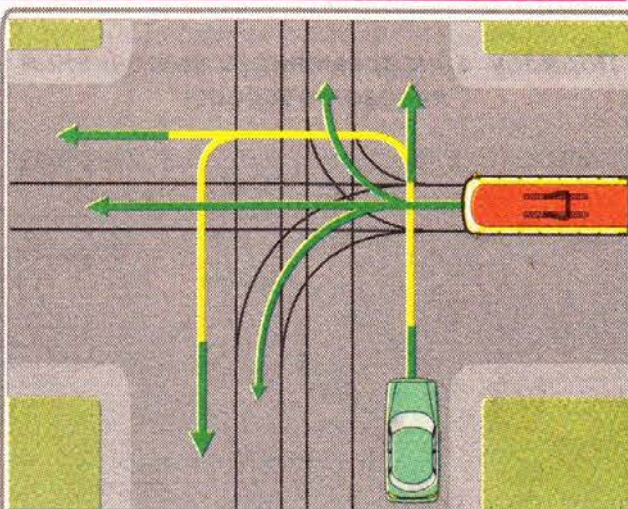
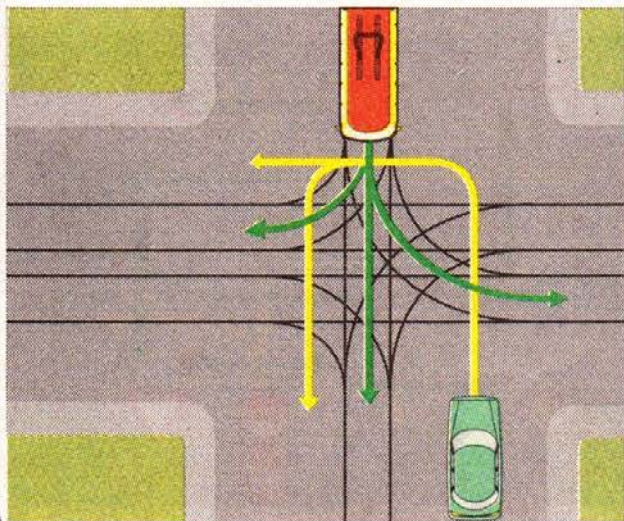
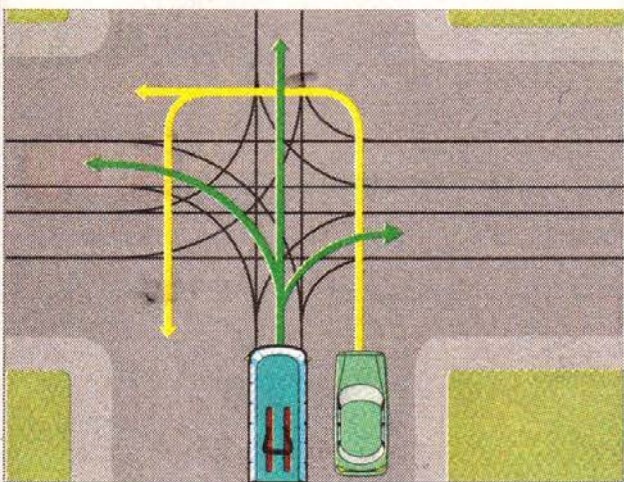
*Порядок проезда перекрестка
равнозначных дорог нерельсовыми
транспортными средствами*



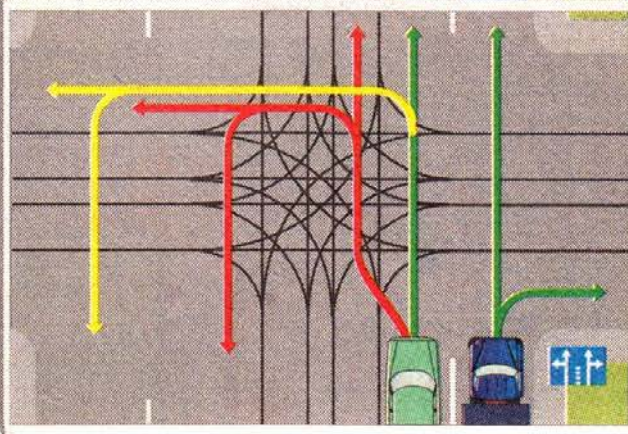
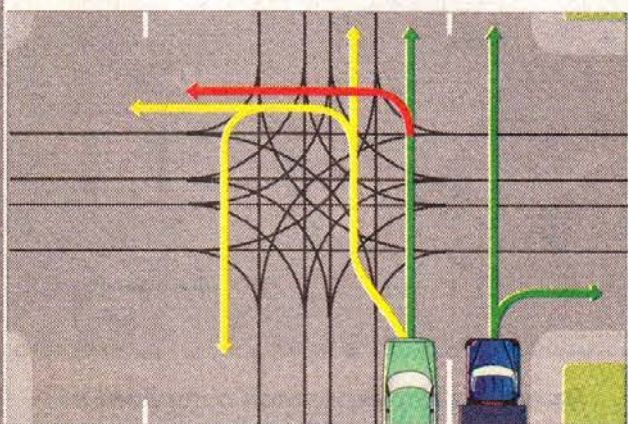
Порядок проезда T-образного перекрестка



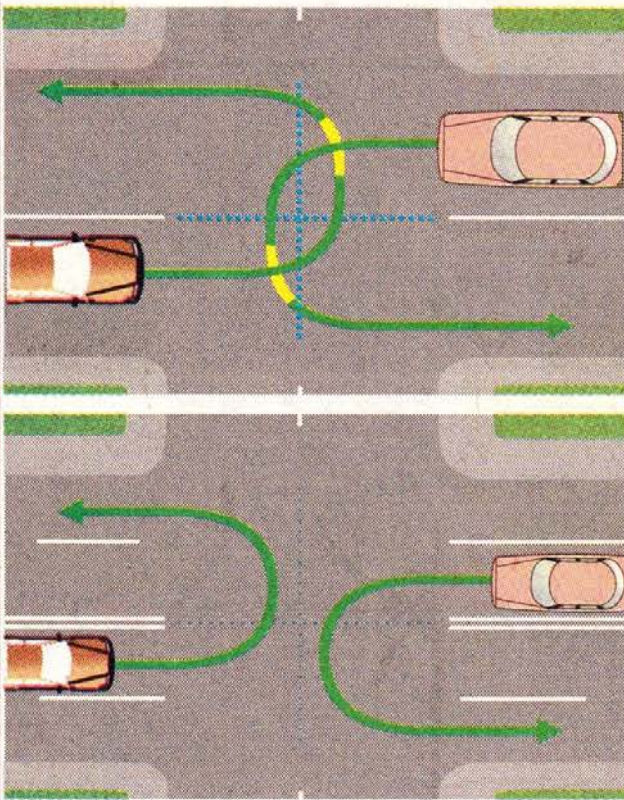
Преимущество в движении трамвая



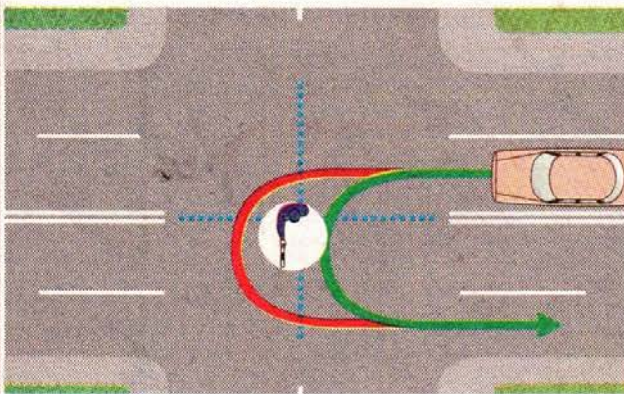
Выполнение левого поворота и разворота при наличии трамвайного пути на перекрестке



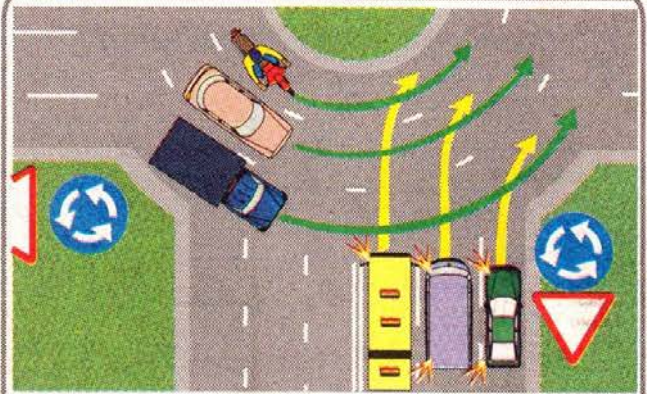
**Порядок одновременного выполнения
левого поворота**



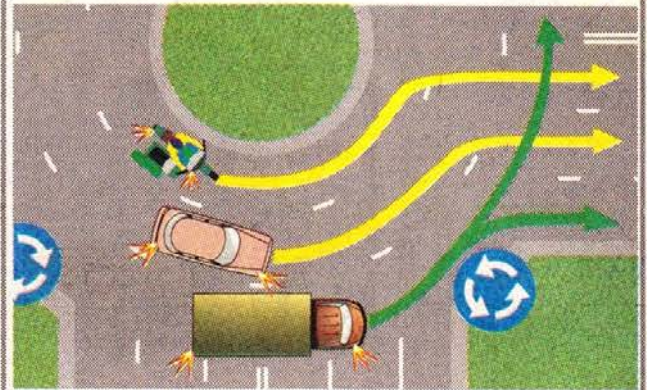
**Разворот на перекрестке
с регулировщиком**



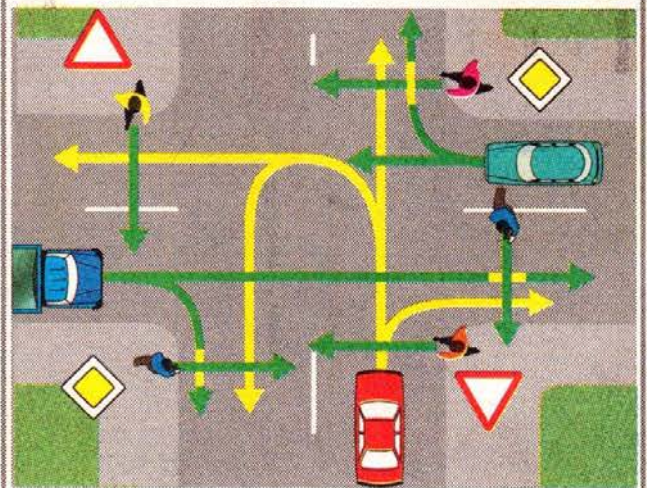
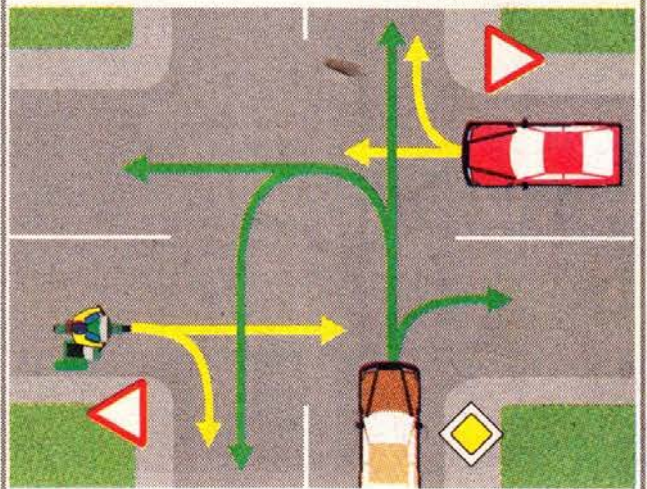
**Въезд на перекресток с круговым
движением**



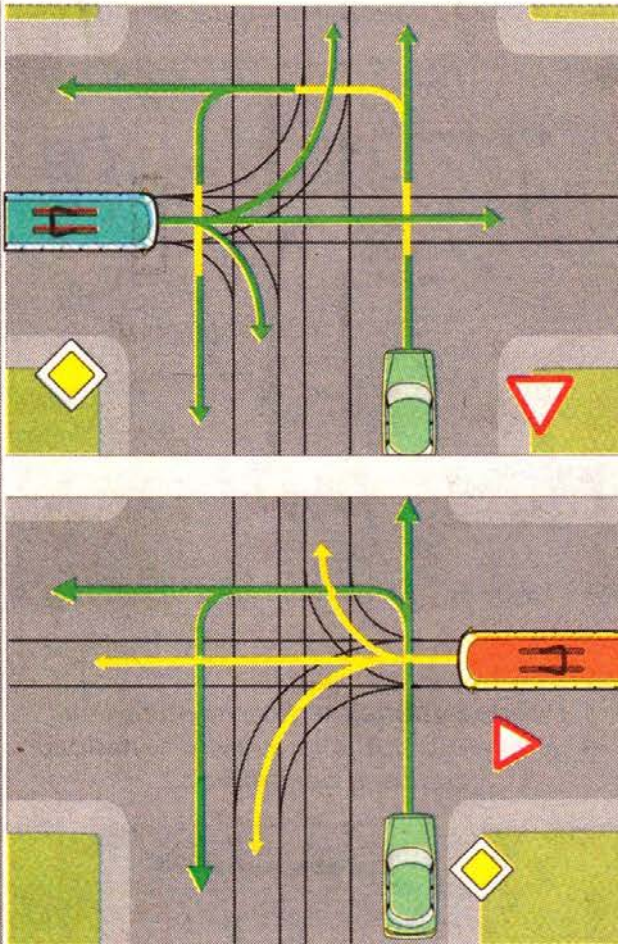
**Выезд с перекрестка с круговым
движением**



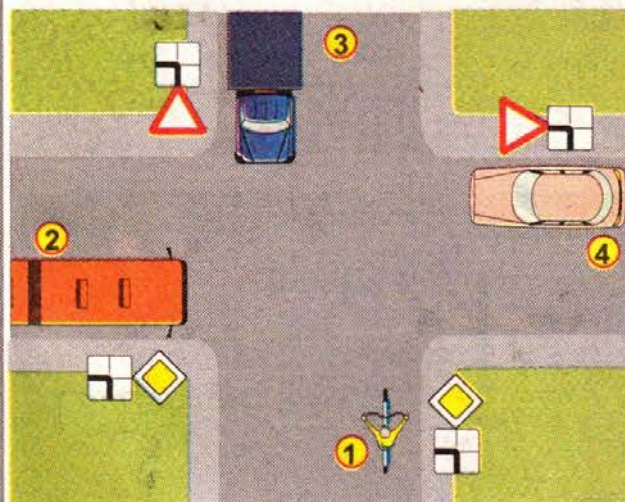
**Проезд перекрестка
неравнозначных дорог**



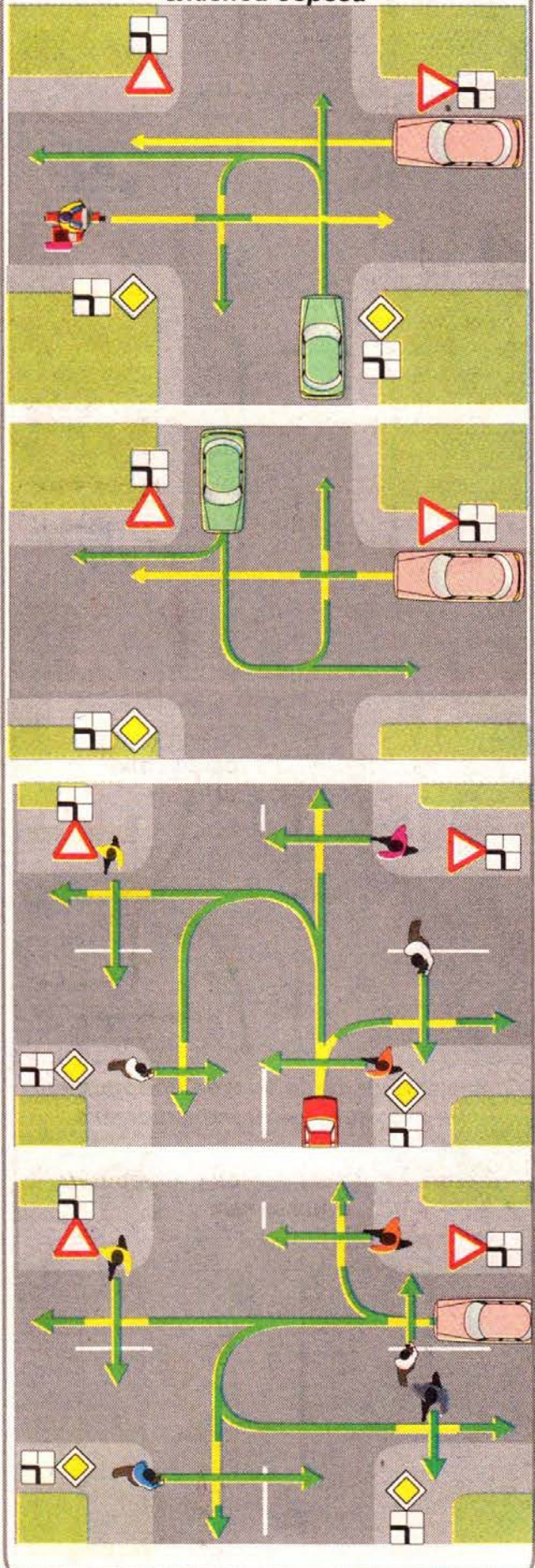
Проезд перекрестка неравнозначных дорог при наличии трамвая

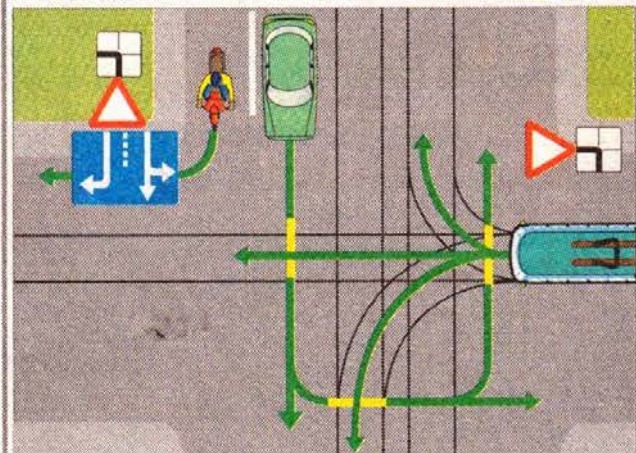
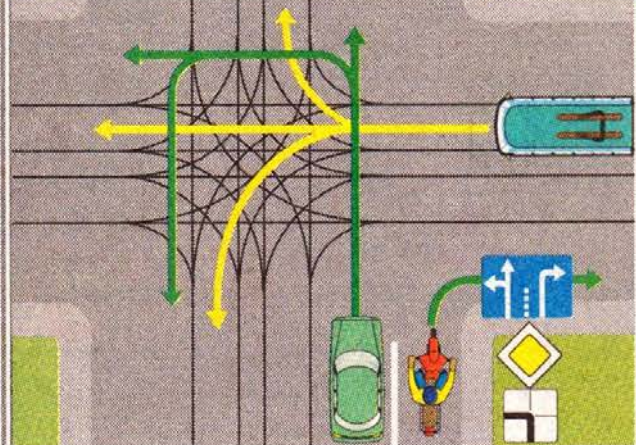
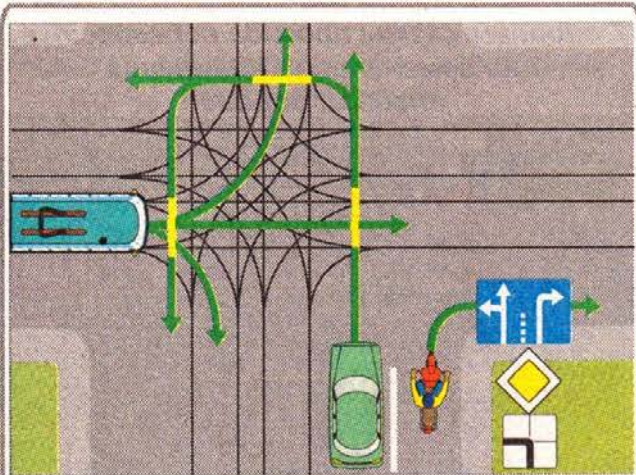


Проезд перекрестка, на котором главная дорога меняет направление

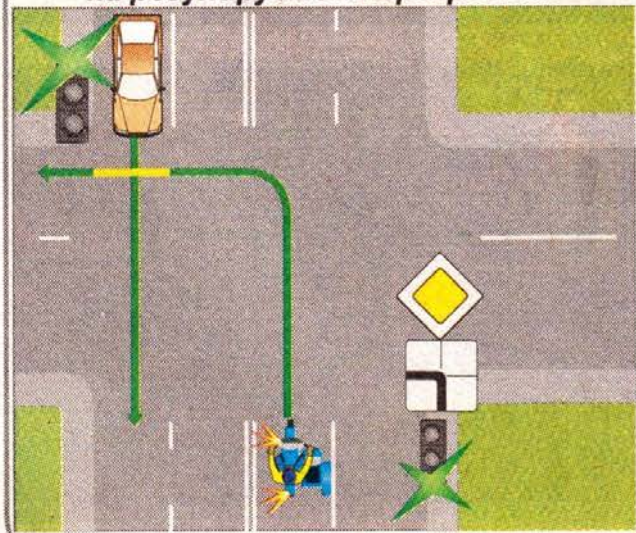


Основные схемы проезда перекрестка при изменении направления главной дороги

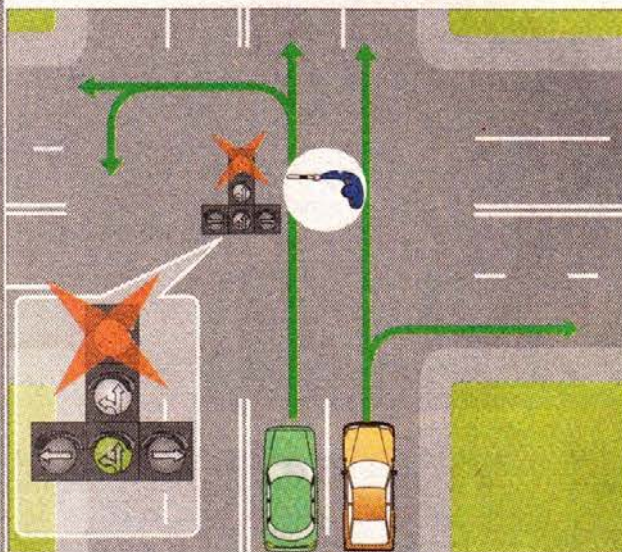




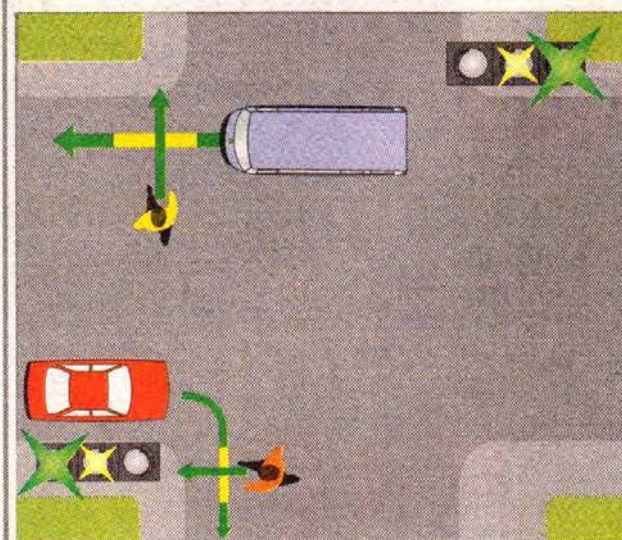
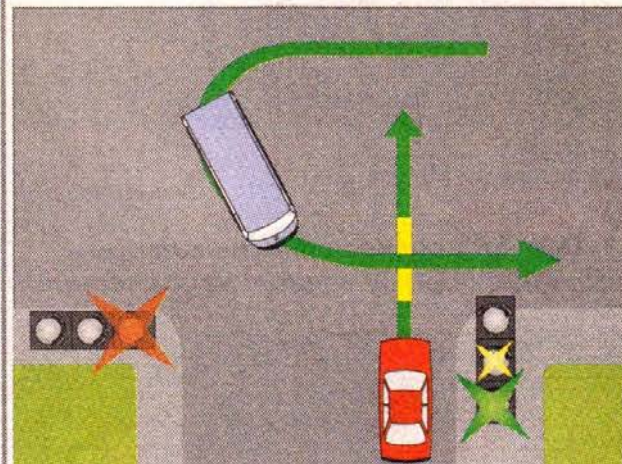
Отмена действия знаков приоритета на регулируемом перекрестке



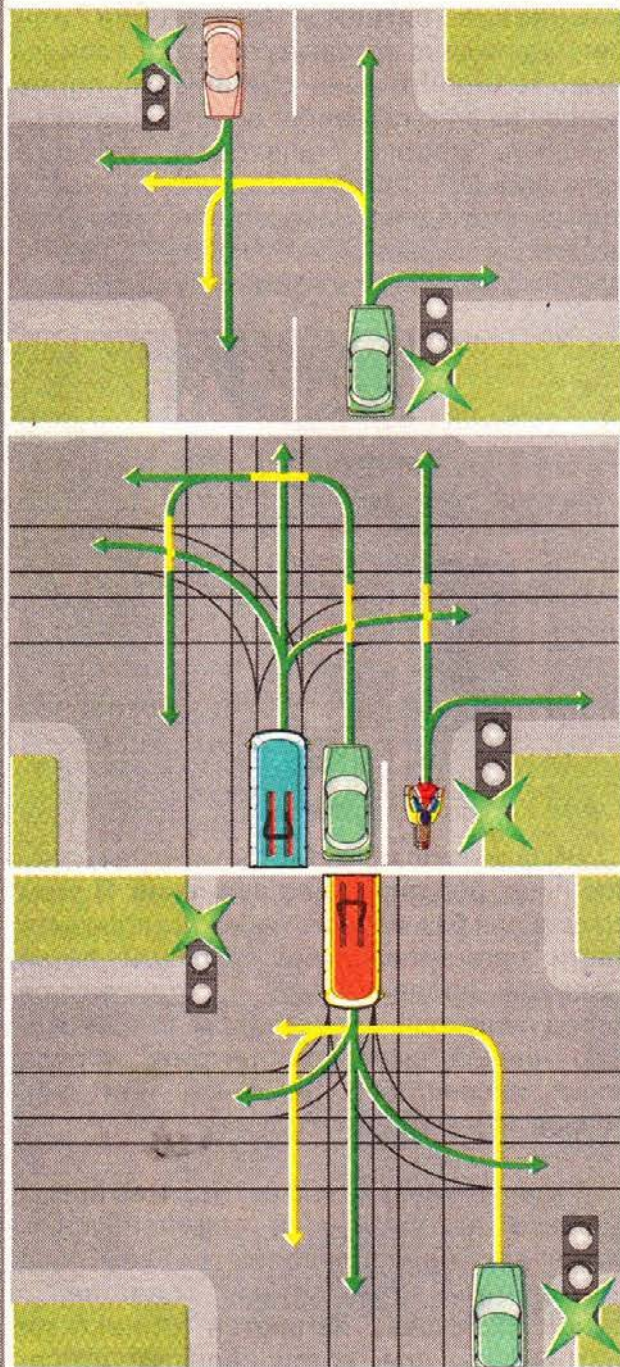
Преимущество сигналов регулировщика перед сигналами светофоров



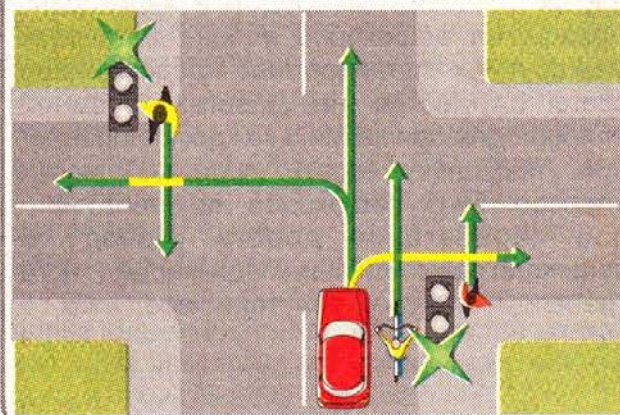
Предоставление преимущества в движении при включении зеленого сигнала светофора



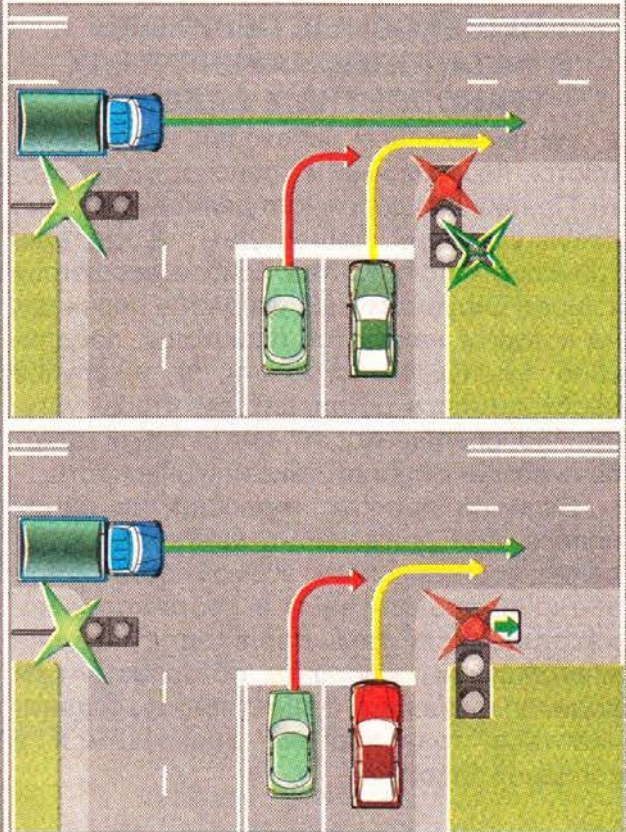
Порядок проезда перекрестка на зеленый сигнал светофора



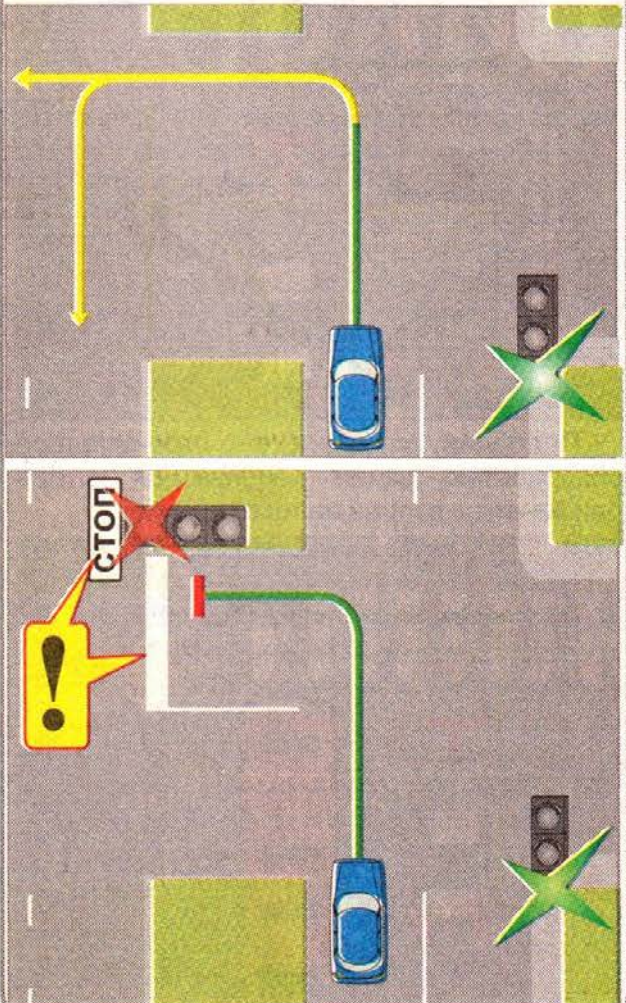
Преимущество в движении пешеходов и велосипедистов



Движение в направлении стрелки



Порядок выезда с перекрестка



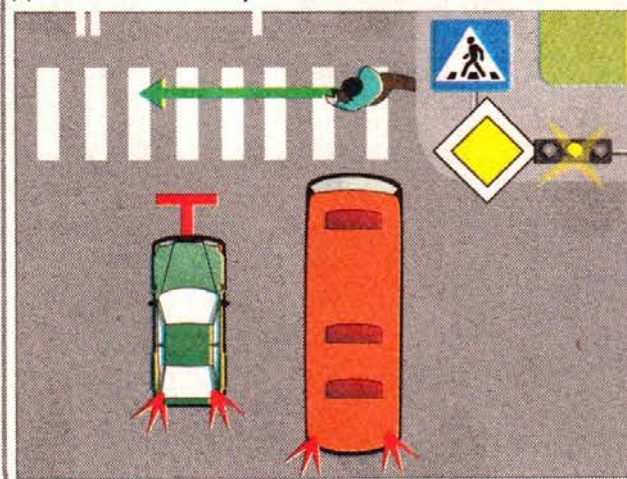
УРОК 27 ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ И ОСТАНОВКИ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

На пешеходных переходах, где пересекаются пешеходные и транспортные потоки, Правилами дорожного движения отдано преимущество пешеходам. Водителю транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, на котором находятся пешеходы, предписано уменьшить скорость, а в случае необходимости остановиться, чтобы уступить дорогу пешеходам, для которых может быть создано препятствие или опасность.

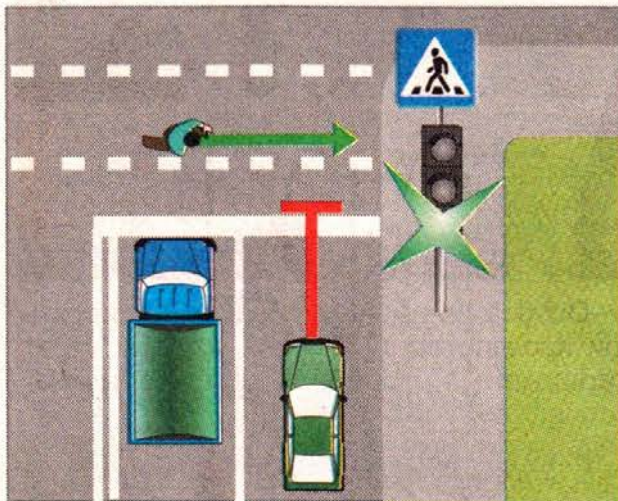
Если на дорогах, имеющих по одной полосе для движения в каждом направлении, водитель имеет возможность видеть оба края проезжей части и, соответственно, находящихся там пешеходов, то на многополосных дорогах обзорность для водителя может существенно ограничиваться транспортом, движущимся в соседней полосе.



Подобная ситуация с ограниченной обзорностью может развиваться и при движении по второй полосе.



На регулируемых пешеходных переходах следует обратить внимание на момент изменения сигналов светофора или регулировщика, которые разрешают движение транспортным средствам после запрещающих сигналов: водитель должен уступить дорогу пешеходам, которые заканчивают переход проезжей части соответствующего направления движения и для которых может быть создано препятствие или опасность.

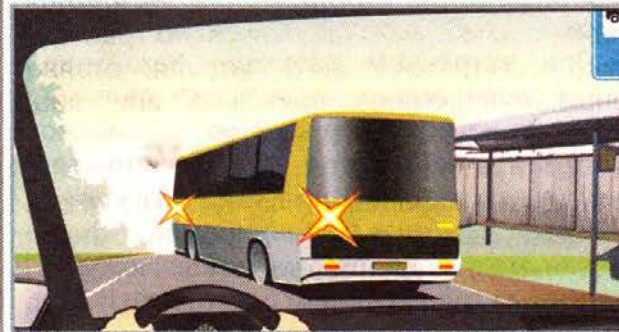


Вблизи школ можно встретить гражданское лицо, регулирующее движение. В этом случае для безопасного перехода проезжей части организованными группами детей Правила предписывают остановиться перед пешеходным переходом по требованию членов школьного патруля, отряда юных инспекторов движения или лиц, сопровождающих группу детей.

Типичные аварийные ситуации во время проезда автобусных и троллейбусных остановок предопределяются тем, что маршрутные транспортные средства, с одной стороны, являются объектами притяжения для потенциальных пассажиров, а с другой — объектами, которые ограничивают обзорность водителям других транспортных средств и пешеходам. Наезды на пешеходов в зоне остановок маршрутных транспортных средств чаще всего случаются на дорогах с одной полосой для движения в каждом направлении, поскольку узость проезжей части «провоцирует» пешеходов на необдуманное перебежание дороги. Наезд на пешехода возможен как сзади маршрутного транспортного средства, так и перед ним.



Особое внимание следует проявлять при проезде остановок, на которых стоят маршрутные транспортные средства. Необходимо учитывать, что в момент отъезда от остановки водитель автобуса должен смотреть как за дорогой, так и за остановкой. Поэтому наиболее безопасно будет объехать автобус до того, как он начнет отъезжать от остановки, или обогнать его тогда, когда он вольется в транспортный поток.



Проезжая трамвайную остановку, не забывайте о необходимости уступать дорогу пешеходам, идущим со стороны открытой двери к (или от) трамвая, стоящего на остановке, если посадка или высадка проводится с проезжей части или посадочной площадки, размещенной на ней. Заметим, что преимущество пешеходов наступает лишь тогда, когда на обозначенной трамвайной остановке остановился трамвай. Это преимущество действует по всей длине посадочной площадки, а в случае ее отсутствия — по длине трамвайного состава и длится до тех пор, пока пешеходы идут к трамваю или от него, и открыты двери трамвая.

Помните! Пешеходы — наиболее многочисленная категория участников дорожного движения, характеризующаяся неорганизованностью.

Помните! Часть пешеходов не знает Правил дорожного движения. Довольно часто пешеходы, которые знают Правила в недостаточном объеме, сознательно нарушают их.

Помните! Пешеход, переходящий дорогу и неожиданно увидевший транспортное средство, как правило, теряется и пытается повернуть назад.

Помните! Люди преклонного возраста характеризуются малоподвижностью, могут иметь плохой слух и зрение и неадекватно реагировать на скоростные режимы транспортных средств.

Помните! Группа пешеходов, ожидающая перехода при интенсивном транспортном потоке, является более опасной, чем одиночный пешеход.

Помните! Если возле края проезжей части есть дети, следует учитывать, что они более нетерпеливы и неосмотрительны.

Помните! Поле зрения у детей составляет треть поля зрения взрослых, поэтому они довольно часто неправильно оценивают направление и скорость движения транспортного средства.

Помните! Дети могут перебежать проезжую часть непосредственно перед автомобилем и смотря только перед собой.

Помните! Зонтики и капюшоны ограничивают обзорность пешеходам, а шум дождя может заглушать шум транспортного средства.

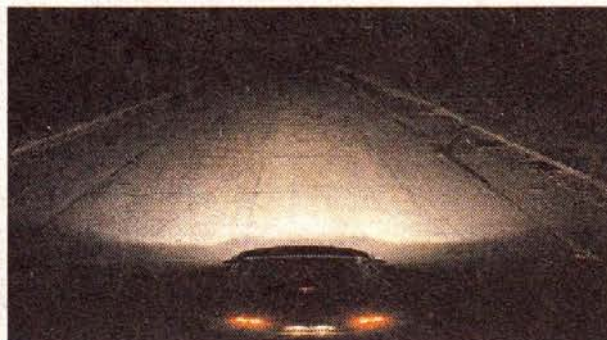
Помните! Зимой пешеходы хуже слышат шум транспортного средства. Они внезапно могут упасть на скользкой дороге.

Помните! Поведение пешеходов и велосипедистов в состоянии алкогольного опьянения непредсказуемо, они неожиданно могут изменить направление движения или упасть.

УРОК 28 УПРАВЛЕНИЕ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

Правила определяют, что к темному времени суток относится часть суток от окончания вечерних до начала утренних сумерек.

В темное время суток и в условиях недостаточной видимости внешние световые устройства автомобиля являются основным источником информации как для водителя, так и для других участников дорожного движения.



Управление транспортным средством в темное время суток существенно усложняется из-за ухудшения видимости дороги, теряется цветное восприятие объектов, различить их можно лишь по яркости. Их яркость и контрастность относительно дороги резко уменьшаются. Поскольку фары автомобиля освещают ограниченный участок, то объекты в освещенной зоне появляются внезапно. Расстояние, на котором водитель может распознать объект или транспортное средство, ночью вдвое меньше, чем днем, а время реакции водителя может увеличиваться в 5 раз. Водитель может заметить пешехода на дороге в темной одежде на расстоянии не более 65–70 м при включенном ближнем свете фар и 100–120 м — при дальнем свете фар. При скорости 90 км/ч остановочный путь на сухом асфальте составляет около 80 м, существует реальная опасность наезда на пешехода. В вечерние сумерки и на рассвете у водителей часто проявляется так называемый «оптический обман», вследствие чего контуры предметов расплываются, а автомобили не белого и не ярко-жёлтого цветов сливаются с фоном и покрытием дороги.

Наибольшая опасность возникает при ослеплении водителя светом фар: видимость резко ухудшается, а зачастую и совершенно пропадает. Если при ослеплении водитель не выполнит требование Правил (включить аварийную световую

сигнализацию и не меняя полосы движения остановиться), то в течение времени адаптации зрачка (до 10 с) движение автомобиля будет неуправляемым, при этом даже при малой скорости (30–40 км/ч) автомобиль пройдет 100 м и более. В этих условиях водитель может не только не увидеть опасность или препятствие, но и не выдержать траекторию движения автомобиля и выехать на встречную полосу или за пределы дороги. Более всего подвержен ослеплению уставший водитель.

Перед переключением света фар с дальнего на ближний при приближении встречного автомобиля необходимо:

- оценить дорогу максимально до границы видимости на предмет наличия препятствий для движения (транспортное средство, стоящее в пределах дороги, пешеход, велосипедист);
- принять решение об уменьшении скорости движения, чтобы не допустить разъезда со встречным транспортным средством в момент объезда препятствия.

Ни в коем случае не следует смотреть на фары встречного транспортного средства — направьте свой взгляд правее, но так, чтобы контролировать ситуацию на дороге, и во время движения ориентируйтесь по правому краю проезжей части. Двигаться с замедленной скоростью следует до тех пор, пока видимость полностью не восстановится.

При встречном разъезде важно не только своевременно переключить дальний свет фар на ближний, но и своевременно выполнить обратное переключение. Неопытные водители, стараясь как можно быстрее включить дальний свет фар, делают это еще до того, как поравняются со встречным транспортным средством, и тем самым ослепляют его водителя.

Не менее опасной ошибкой, которую допускают неопытные водители, является запоздалое переключение дальнего света на ближний при приближении к попутному транспортному средству. Во избежание ослепления светом автомобиля, движущегося сзади, не следует забывать переключать в верхнее положение внутреннее зеркало заднего вида и не задерживать взгляд на наружных зеркалах.

В ночное время по дорогам движется, как правило, меньше транспортных средств, чем в дневное, что зачастую вызывает самоуспокоение и неоправданную расслабленность водителей. Интуиция водителя не-

ленность водителей. Интуиции водителя недостаточно для того, чтобы адекватно оценивать скорость автомобиля, поэтому постоянно следите за спидометром.

Выбирая скоростной режим во время движения ночью за городом, советуем учитывать:

1. Количество полос для движения в каждом направлении: чем больше полос, тем выше скорость (понятно, что в пределах допустимой).

2. Тип и состояние дорожного покрытия. Наличие на дороге ям, ухабов и выбоин не способствует большой скорости – кроме того, что можно вывести из строя детали и узлы подвески, существует опасность выноса в кювет или на полосу встречного движения.

3. Насколько вы знакомы с дорогой, по которой движетесь. Одно дело, когда вы едете по хорошо знакомой дороге, и совсем другое – если трасса незнакомая, и вы постоянно напряженно вглядываетесь вперед.

4. Техническое состояние вашего автомобиля, в частности шин, амортизаторов, регулировка развала и схождения колес должны определять выбор скорости.

5. Текущие погодные условия: во время дождя или снега, мокрого и скользкого дорожного покрытия, плохой видимости скорость движения должна быть минимальной.

6. Интенсивность дорожного движения.

Наблюдая за характером света фар встречных транспортных средств, можно сделать вывод о продольном профиле дороги: периодическое появление и исчезновение света фар встречных автомобилей свидетельствует о наличии продольных уклонов, а мигание — о неровностях дороги. Появление света фар, направленного вверх, предупреждает о наличии впереди перелома дороги и необходимости заблаговременного переключения света фар с дальнего на ближний, чтобы не допустить ослепления водителя встречного транспортного средства на переломе дороги.

Падающий поперёк дороги пучок света означает, что вы приближаетесь к пересечению, к которому подъезжает другой автомобиль. В этой ситуации следует установить такую скорость, которая позволит принять необходимые меры

безопасности. Приближаясь к неосвещённому перекрёстку, целесообразным будет предупредить участников движения, расположенных на пересекаемой дороге, несколькими переключениями фар на «ближний–дальний» (но это можно делать только при отсутствии встречного транспорта).

Особую осторожность следует проявлять в случаях приближения встречного транспортного средства, у которого горит только одна фара. Хотя Правила и запрещают эксплуатацию автомобиля, у которого не горит лампа левой фары в режиме ближнего света, не следует доверять водителю такого встречного транспорта. Для обеспечения безопасности дорожного движения нужно увеличить боковой интервал, а при недостаточной ширине проезжей части — уменьшить скорость или даже съехать на обочину.

В сельской местности возможно встречное движение сельскохозяйственных самоходных машин, габариты которых превышают ширину полосы движения. В таких ситуациях, как и в случаях с неисправной левой фарой, опасность вполне реальна, так как левая часть встречного транспортного средства незаметна и возможно столкновение с ней. Для его предупреждения необходимо увеличить интервал до 4 м или, приняв вправо, остановиться.

Помните! Начиная движение в темное время суток с хорошо освещенного участка (автозаправочной станции, гаража, освещенного двора и т.п.) или после стоянки, необходимо дать глазам привыкнуть к темноте в течение 1 – 2 минут.

Помните! Перед поездкой проверяйте исправность внешних осветительных приборов.

Помните! Во время движения в темное время суток и в условиях недостаточной видимости постоянно следите за чистотой внешних световых приборов.

УРОК 29 УПРАВЛЕНИЕ ВО ВРЕМЯ ДОЖДЯ

Дорожные условия во время дождя существенно ухудшаются: ограничивается видимость и обзорность, покрытие становится влажным, на нем появляется жидкая грязь, которая, действуя как слой смазки, увеличивает тормозной путь.

Мокрая грязь на дороге приводит к загрязнению стекол автомобиля, приборов освещения и сигнализации. Вследствие этого, с одной стороны, резко ухудшается видимость дороги, с другой – становятся непрогнозируемыми действия других водителей. В этих условиях следует как можно чаще протирать стекла, фары, габаритные фонари, фонари стоп-сигналов, отражатели и номерные знаки. Это особенно важно в темное время суток.

Не советуем в ненастную погоду слишком экономно использовать щетки стеклоочистителя. При опережении или обгоне более безопасно заранее переключиться на нужный режим работы стеклоочистителя и быть готовым к немедленному смыванию стекла. Чистое ветровое стекло — залог того, что вы всегда вовремя сможете оценить дорожную обстановку.

Напомним, что опасные условия для движения создаются уже в начале дождя, когда первые капли не смывают, а лишь смачивают дорожную пыль и грязь, а также поднимают «на себе» частицы различной смазки, упавшей на дорогу с автомобилей, превращая все это в тонкую, незаметную для глаз, но очень скользкую пленку.

Опасность движения по мокрой дороге состоит еще и в том, что вода, попадая между тормозными дисками и тормозными колодками, снижает эффективность действия тормозов, что может привести к самым тяжелым последствиям. Поэтому после проезда больших луж и периодически во время сильного дождя необходимо «просушивать» тормоза — при движении автомобиля несколько раз плавно нажимать на педаль тормоза до тех пор, пока эффективность торможения не восстановится (понятно, что не стоит этого делать при наличии встречного и попутно движущегося впереди транспорта).

Проезд через лужу на скорости опасен и тем, что волна воды может резко выплеснуться на ветровое стекло и на определенное время ограничить обзорность, поэтому, подъезжая к таким местам,

необходимо заблаговременно включить стеклоочистители на непрерывный режим работы и уменьшить скорость движения.

При наличии на дороге неглубоких луж следует снизить скорость движения торможением двигателя и избегать проезда через них только правыми или только левыми колесами, поскольку одностороннее сопротивление может вызвать неожиданный разворот автомобиля. В этом случае надо увеличить усилие рук, чтобы удерживать руль автомобиля.

Грунтовые обочины во время дождя покрываются довольно скользкой пленкой, создающей существенную разницу в сцепных качествах проезжей части и обочины. Большую опасность представляет выезд правыми колесами автомобиля на обочину, что нередко встречается при встречном разъезде автомобилей. При движении на высокой скорости грязь, оказавшаяся под одним из ведущих колес, может вызвать его пробуксовку и даже занос автомобиля.

Если надо остановиться на обочине, следует плавно снизить скорость движения, тормозя двигателем, а потом съехать на обочину. Начав движение с мокрой обочины, целесообразно проехать через лужу, чтобы смыть грязь с протектора шин.

Во время небольшого дождя или при высокой влажности за автомобилем (особенно за грузовым) образуется своеобразный шлейф из воды и дорожной грязи, которая, попадая на ветровое стекло движущегося сзади автомобиля, существенно ограничивает обзорность водителю. Учитывая это, при приближении к попутному автомобилю нужно не только включить стеклоочистители, которые разотрут грязь по ветровому стеклу и сведут обзорность к минимуму, но и предварительно смочить стекло жидкостью из стеклоомывателей. Точно также необходимо поступать и при встречном разъезде.

При выполнении обгона в таких условиях стеклоочистители должны работать в непрерывном режиме.

Даже при небольшом дожде или просто высокой влажности глубокой осенью серьезную опасность таят листья, опавшие с деревьев и лежащие на дорожном покрытии. Попав на такой участок, водитель при необходимости торможения может потерять управление и оказаться в кювете, поскольку мокрые листья под колесами могут существенно снизить коэффициент

сцепления одного или нескольких колес. Для избежания развития опасной ситуации следует заранее оценивать дорожную обстановку и снижать скорость движения.

Значительной опасностью для движения во время дождя является эффект аквапланирования.

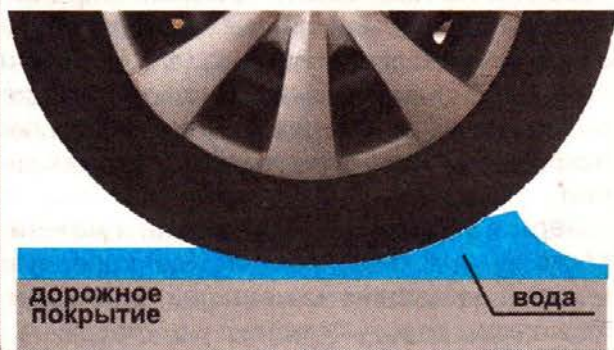
На сухой дороге пятно контакта шины с покрытием составляет величину, достаточную для безопасного управления автомобилем.



На мокрой дороге из воды, выдавленной из-под колеса в процессе движения, образуется водяной клин, который уменьшает величину контакта шины с дорогой.



По мере увеличения скорости движения увеличивается количество выдавленной воды, в результате чего водяной клин растет и шина все больше всплывает над дорожным покрытием. Когда скорость движения достигнет критического значения и между шиной и покрытием будет сплошной слой воды – автомобиль потеряет контакт с дорогой и станет неуправляемым.



Установлено, что это явление может наступить при скорости 70–90 км/ч и толщине водяной пленки 1–2 мм.

Скорость, при которой возникает аквапланирование, зависит от рисунка протектора, степени изношенности шин, качества дорожного покрытия, толщины пласта воды на проезжей части и нагрузки на передние колеса автомобиля. Основными признаками аквапланирования являются отсутствие колебаний рулевого колеса и отсутствие реагирования на незначительные повороты рулевым колесом. Для устранения этого явления необходимо уменьшить подачу топлива и скорость движения без применения торможения.

Помните! Правила обязывают водителя, в зависимости от скорости движения, дорожной обстановки, особенностей перевозимого груза и состояния транспортного средства, соблюдать безопасную дистанцию и безопасный интервал.

Помните! Во время заноса на скользкой дороге немедленно отпустите педаль тормоза.

Помните! Выводя автомобиль из заноса, не нужно ожидать полного прекращения движения его задней части, а сразу же, как только станет ощутимым эффект от поворота рулевого колеса, следует начинать его вращение назад для предупреждения заноса в другую сторону.

Помните! Просушивать тормоза можно только при отсутствии препятствия для движения.

УРОК 30 УПРАВЛЕНИЕ В СНЕГОПАД И ГОЛОЛЕД

Погодно-климатические условия оказывают существенное влияние на безопасность движения в осенне-зимний период, когда морозы, снегопады, туманы, гололед на поверхности дороги значительно усложняют эксплуатацию, повышают вероятность возникновения аварии. Пониженная температура воздуха ухудшает работу двигателя, агрегатов и узлов автомобиля, снижаются работоспособность аккумуляторной батареи, эластичность шин, возникает опасность замерзания воды и повреждения системы охлаждения. Основную неприятность доставляют водителю низкий коэффициент сцепления шин с дорогой, ограничение видимости и обзорности.

И если это первая зима в вашей водительской практике, то советуем не пропустить выполнение двух важных этапов: **подготовить автомобиль к зиме и перейти на зимний стиль езды.**

Подготовка автомобиля включает: смену шин на зимние (советуем это делать, когда среднесуточная температура воздуха опустится ниже $+7^{\circ}\text{C}$), снижение в них давления, смену масла на менее вязкое, смену жидкости в бачке омывателя стекла, проверку антифриза в системе охлаждения двигателя. Особенно опасной является неравномерность действия тормозов правых и левых колес автомобиля. Даже при легком торможении на скользком покрытии эта неисправность чревата опасными последствиями, поэтому при подготовке к зимней эксплуатации необходимо проверить и отрегулировать зазоры между барабанами и колодками тормозов. Неравномерный износ протектора или разность давления в шинах при торможении также служат причиной увода в сторону или заноса автомобиля. В идеальном состоянии должны быть фары, а также задние фонари. В салон автомобиля советуем положить резиновые коврики с высокими бортами. И не забудьте проверить наличие буксировочного троса и знака аварийной остановки.

В мороз не советуем оставлять машину на ручнике: тормозные колодки могут примерзнуть и при трогании с места можно их сорвать. Также не рекомендуется мыть машину при низкой температуре воздуха. Кроме того, что это неблагоприятно

сказывается на лакокрасочном покрытии автомобиля, так еще могут замерзнуть замки, а разморозить их получится разве что с помощью фена.

Переход на зимний стиль езды подразумевает, что водителю следует избегать резких приемов в управлении – это относится не только к педали тормоза, но также и к рулевому колесу, педалям подачи топлива и сцепления. Зимний стиль езды требует соответствующего скоростного режима: в среднем скорость движения зимой должна быть на 10–15 км/ч меньше, чем в летнее время, а дистанция – в два раза больше. В зимнее время следует быть готовым к любым неприятностям, в том числе к неожиданному заносу автомобиля на дороге или пробуксовке при выезде из снежных сугробов.

Опасность гололеда состоит в том, что коэффициент сцепления шины с дорогой снижается до 0,1–0,2 вместо 0,6–0,8 на сухом асфальте, соответственно, и во столько же раз уменьшаются силы, удерживающие автомобиль на заданной траектории. На скользкой дороге следует действовать рулевым колесом, нажимать на педаль сцепления, управлять педалью «газа» плавно, применять комбинированное торможение, т. е. рабочим тормозом и двигателем, что повышает эффективность торможения, а также способствует предотвращению блокировки ведущих колес.

Небольшие прямолинейные участки с гололедом лучше всего проезжать с ходу, не изменяя положения руля и не тормозя.

Для выполнения на гололеде поворота надо заблаговременно снизить скорость движения, применяя для этого комбинированное торможение, затем включить нужную передачу и на небольшой скорости выполнить поворот. Двигаться накатом, выключив сцепление, нельзя, так как рывок в трансмиссии при включении может привести к заносу. Опасность съезда на обочину состоит в том, что рыхлый снег, лежащий на ней, может послужить причиной заноса или «затянуть» автомобиль в кювет. Для безопасного выезда с обочины следует сначала снизить скорость до необходимых пределов и только после этого осторожно вернуться на проезжую часть.

При движении по обледенелой дороге не следует надеяться на противоскользкие материалы, которыми посыпают дорогу – зачастую песок не

удерживается на обледенелом покрытии и сносится колесами автомобиля.

Серьезную опасность при гололеде представляет свежавыпавший снег: с одной стороны, он маскирует обледенелое покрытие, с другой – при торможении снег не укатывается, а перемещается впереди колес автомобиля, вследствие этого сцепление шин с дорогой снижается, а тормозной путь автомобиля значительно увеличивается.

Особую осторожность надо проявлять при движении **на подъемах и спусках во время гололеда.** Прежде всего важно правильно определить передачу, на которой можно преодолеть подъем без переключения. Перейти на эту передачу следует заранее, до начала подъема. Если же возникла необходимость переключиться на низшую передачу, то увеличивать обороты двигателя следует постепенно, чтобы избежать пробуксовку ведущих колес.

На затяжных крутых спусках зачастую заканчивающихся сужением проезжей части необходимо заранее включить третью или вторую передачу. Использовать накат во время спуска нельзя, чтобы избежать развития слишком большой скорости: автомобиль может стать неуправляемым. На спуске следует применять прерывистое торможение – это позволит сохранить оптимальный температурный режим рабочего тормоза автомобиля и, следовательно, его эффективность.

Начиная движение на скользком покрытии, нельзя допускать пробуксовки ведущих колес: трогаться нужно на более высокой передаче и на минимальных оборотах двигателя, очень плавно отпуская педаль сцепления.

Обгон во время гололеда — маневр крайне опасный. Если все же без обгона нельзя обойтись, перестроение на встречную и возврат на ранее занимаемую полосу для избежания заноса следует выполнять очень плавно.

Во время снегопада даже при слабом ветре на дороге могут образовываться наносы, сугробы и заносы, преимущественно вне населенных пунктов в разрывах зеленых насаждений. Если они невысокие, их можно проезжать на скорости за счет инерции, не допуская пробуксовывания колес. Если с первого раза занос проехать не удастся, необходимо остановиться, отъехать назад и по

уже проложенной колее повторить попытку. На хорошо укатанной заснеженной дороге можно двигаться со скоростью несколько большей, чем при гололеде, однако надо учитывать, что при разъезде на узких участках возможно попадание колес в рыхлый снег, лежащий на обочине. В таких ситуациях следует заблаговременно снизить скорость движения.

На железнодорожных переездах валы снега на обочине могут ограничивать обзорность и видимость приближающегося поезда, а железнодорожные пути могут оказаться ниже снежного покрова, что может послужить причиной внезапной остановки и буксования. В таких случаях необходимо остановиться, осмотреть переезд и, убедившись в безопасности, продолжить движение.

Зимой в населенных пунктах перед перекрестками (особенно регулируемые) и на остановках маршрутных транспортных средств образуются обледенения проезжей части, которые могут быть незаметными под снегом. Подъезжая к таким местам, необходимо снизить скорость движения и увеличить дистанцию и интервал.

При движении в сильный снегопад у крайних положений щеток стеклоочистителя образуются снежные валики, которые постепенно уменьшают угол обзора, поэтому целесообразно периодически выходить из автомобиля и убирать их.

При буксовании колес в рыхлом снегу быстро образуются глубокие колеи, что еще больше затрудняет движение автомобиля. В таких случаях советуем отъехать по колее назад, очистить дорогу и с ходу преодолеть препятствие.

Двигаясь по глубокому снегу, не нужно останавливаться и избегать переключения передач.

Помните! Тормозной путь легкового автомобиля при скорости 50 км/ч на сухом асфальтобетонном покрытии составляет приблизительно 20 м, на мокром – 30 м, на дороге, покрытой укатанным снегом, – 60 м, на обледеневшей – 120 м.

УРОК 31 ДВИЖЕНИЕ В ТУМАНЕ

Туман представляет собой конденсацию паров воды в воздухе в виде микроскопических капель.

Опасной особенностью тумана является то, что он уменьшает зону видимости и оказывает содействие обману зрения, тем самым нарушая ориентацию в пространстве. Вследствие этого искажается восприятие скорости движения и расстояния к другим транспортным средствам и неподвижным препятствиям на дороге. Рассеянный свет фар в условиях тумана создает ошибочное впечатление, что расстояние к транспортным средствам больше, чем на самом деле. Ошибка в оценке расстояния и скорости движения не позволяет водителю своевременно отреагировать на опасность.

Во время движения в тумане следует учитывать, что сила света задних габаритных фонарей транспортного средства значительно меньше, чем фар ближнего света, поэтому заметить их своевременно сложнее. Именно поэтому даже кратковременная остановка транспортного средства на проезжей части создает серьезные предпосылки возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Не менее важной особенностью тумана, которую необходимо учитывать во время движения в населенных пунктах, является то, что он изменяет цвета светофоров. Следует учитывать, что желтый сигнал светофора приобретает красный оттенок, а зеленый – желтый. Поэтому при приближении к регулируемому перекрестку необходимо уменьшить скорость движения и убедиться в сигналах светофора.

Для безопасного проезда перекрестка (особенно во время выполнения поворота налево) целесообразно:

- несколько раньше, чем это предусмотрено Правилами, включить указатель поворота;
- опустить боковое окно, выключить радио или магнитофон, чтобы услышать шум приближающихся транспортных средств;
- держать ногу на педали тормоза (сигналы торможения будут дополнительным предостережением для движущихся сзади транспортных средств);
- подать звуковой сигнал и прислушаться к звуковым сигналам других транспортных средств.

В условиях тумана скорость движения (в км/ч) не должна превышать половину видимости в метрах.

Как правило, во время движения в условиях тумана применяют ближний свет фар. Наклон их светового пучка ослабляет образование световой пелены. Частично облегчают движение в тумане противотуманные фары, которые создают широкий в горизонтальной, но узкий в вертикальной плоскости пучок света, при котором образовывается минимальная световая пелена.

Во время движения в условиях тумана следует ориентироваться по краю тротуара, боковому камню дороги и строго придерживаться правой стороны. Поскольку восприятие дорожной разметки в таких условиях даже при включенном ближнем свете фар усложняется, нужно занимать центральное положение между линиями разметки. Движение близко к линии, разделяющей встречные транспортные потоки, создает опасную ситуацию столкновения со встречным транспортным средством.

Особо опасным является выполнение обгона в тумане. Из-за включения дальнего света фар во время обгона может увеличиться световая пелена, что создаст реальную опасность столкновения со встречным транспортным средством.

Помните! Безопасности движения угрожает не столько туман, сколько техника управления транспортным средством.

Помните! Периодически включайте стеклоочистители для удаления капель влаги, оседающих на ветровом стекле и создающих тонкую пленку, которая уменьшает видимость.

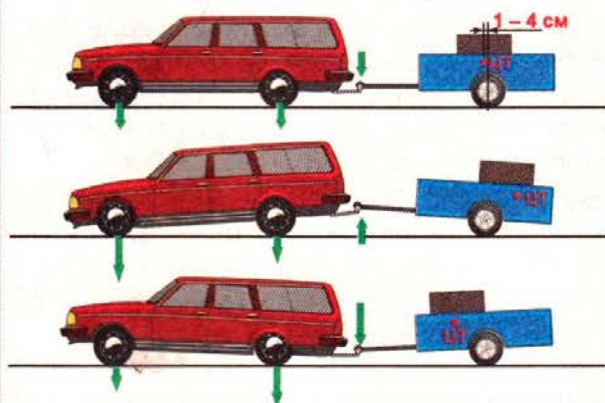
Помните! При наличии в транспортном средстве пассажира предложите ему место на переднем сиденьи для дополнительного наблюдения за дорожной обстановкой.

УРОК 32 ДВИЖЕНИЕ С ПРИЦЕПОМ

В соответствии с Положением о порядке выдачи удостоверений водителя и допуску граждан к управлению транспортными средствами управлять легковыми автомобилями с прицепами, масса которых превышает 750 кг, разрешается гражданам, достигшим 19-летнего возраста и имеющим открытую в удостоверении категорию «ВЕ». Кроме того, программой обучения водителей категории «В» предусмотрены занятия по управлению автомобилем с прицепом.

Безопасность автомобиля, буксирующего прицеп, зависит от правильного размещения груза в автомобиле и прицепе.

Загружать прицеп следует равномерно по всей площади пола прицепа, а одиночные грузы располагать и закреплять над осью прицепа или сдвоенными осями. Правильным считается такое положение груза, когда прицеп своим дышлом опирается на буксирное устройство автомобиля с усилием около 25 кгс.



Перед началом движения автомобиля с прицепом водителю необходимо проверить состояние крепления сцепного устройства, фиксацию страховочных цепей и работу световой сигнализации (синхронизацию сигналов поворота и стоп-сигналов).

Начинать движение автомобиля с прицепом необходимо плавно, без рывков, предварительно прогрев двигатель. Перед началом движения следует учесть массу прицепа и тот факт, что ускорение в движении автомобиля с загруженным прицепом значительно ниже от ускорения одиночного автомобиля, а при торможении тормозной путь автопоезда значительно больше тормозного пути одиночного автомобиля. Это очень важно учитывать, «вливаясь» в транспортный поток, а также при подъезде к местам, где надо уступить дорогу другим участникам движения.

Во время выполнения маневров на автомобиле с прицепом водитель должен учитывать изменение динамического коридора автопоезда по сравнению с одиночным автомобилем.



Если не учесть увеличение динамического коридора при прохождении поворота дороги, то это может вызвать съезд в кювет, поскольку колеса автомобиля и прицепа проходят кривые с разными радиусами.

При приближении к повороту дороги со сниженным коэффициентом сцепления необходимо заблаговременно снизить скорость движения автопоезда, поскольку торможение на повороте может привести к заносу, складыванию автомобиля с прицепом и даже опрокидыванию прицепа.

Сложность движения автомобиля с прицепом в населенном пункте обусловлена интенсивностью транспортного потока, уменьшением дистанции между транспортными средствами, необходимостью постоянного маневрирования. **Для выполнения маневра перестроения** на соседнюю полосу необходимо заблаговременно включить сигнал соответствующего поворота и перестраиваться только при наличии достаточной дистанции между транспортными средствами, превышающей длину автомобиля с прицепом не менее в 5 раз.

Особое внимание следует уделить выполнению поворота направо на перекрестке. Следует помнить, что для предупреждения выезда прицепа на тротуар и совершения наезда на пешехода следует придерживаться бокового интервала до тротуара не менее 1–1,5 м. При этом водитель должен постоянно контролировать правую сторону автомобиля, для избежания возможного наезда на вело-

сипедиста или мотоциклиста, которые могут двигаться возле правого края проезжей части.

Управляя автомобилем с прицепом, водитель должен помнить, что **тормозной путь автопоезда больше тормозного пути одиночного автомобиля**, поскольку инерционная сила прицепа подталкивает автомобиль. Во время резкого торможения автопоезда сильные толчки прицепа могут вызвать занос автомобиля, поэтому использование резкого торможения возможно лишь с целью предотвращения дорожно-транспортного происшествия. Если во время торможения произошел занос прицепа, следует отпустить педаль тормоза, плавно увеличивая скорость, выровнять автопоезд. С целью предупреждения заносов нельзя применять торможение на поворотах, при объезде препятствия и встречном разъезде.

Двигаясь на подъем, необходимо заблаговременно выбрать такую передачу, чтобы пройти его без переключения передач. Начиная движение на подъеме, для избежания скатывания назад и складывания автомобиля и прицепа, необходимо заблаговременно частично отпустить педаль сцепления еще до полного растормаживания колес стоячным тормозом.

Во время движения по мокрой грунтовой дороге может возникнуть боковое скольжение колес прицепа, особенно на дорогах с поперечным уклоном.

Для предупреждения бокового заноса при переезде препятствий, ям, канав и т. п. разгон надо начинать лишь после того, как колеса прицепа проедут препятствие.

Во время обгона на дороге, покрытой снегом, необходимо избегать движения колес по мягкому снегу, чтобы предотвратить затягивание прицепа в глубокий снег. Для избежания затягивания прицепа в снег на обочине при встречном разъезде необходимо уменьшить скорость движения.

Для повышения эффективности торможения следует применять торможение двигателем на всех дорогах, независимо от сложности дорожных условий.

Обгоняя длинномерное транспортное средство, движущееся на большой скорости, необходимо учитывать, что сжатый воздух в задней части грузового автомобиля притягивает прицеп, и это может быть причиной бокового столкнове-

ния при малом боковом интервале, а в передней части сжатый лобовым сопротивлением воздух отбрасывает прицеп влево.

Осваивая движение автомобиля с прицепом **задним ходом**, необходимо четко осознать, что для подачи прицепа вправо руль следует поворачивать влево – сцепное устройство автомобиля сместится влево и развернет прицеп вправо. После того как прицеп придет в движение в нужном направлении, необходимо повернуть руль направо, выровнять автомобиль с прицепом и завершить маневр.

Помните! Запрещается перевозка пассажиров в прицепе, полуприцепе и прицепе-даче.

Помните! Запрещается управлять автомобилем с прицепом без подключения электрооборудования прицепа к автомобилю-тягачу, без надежного крепления страховочных цепей или тросов на тягово-сцепном устройстве.

Помните! При наименьшем «вилянии» прицепа необходимо уменьшить скорость движения без применения резкого торможения.

Помните! Во время остановки автомобиля с прицепом даже на незначительном спуске или подъеме следует выставлять под колеса противооткатные упоры.

Помните! При постоянной эксплуатации автомобиля с прицепом замену масла в двигателе, коробке передач и заднем мосту целесообразно проводить вдвое чаще.

УРОК 33 ПРОЕЗД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПЕРЕЕЗДА

С точки зрения безопасности дорожного движения железнодорожные переезды представляют собой места особо повышенной опасности. Дорожно-транспортные происшествия, возникающие там, несмотря на их относительно небольшое количество, имеют, как правило, самые тяжелые последствия, поскольку масса поезда превышает массу автомобиля в тысячи раз, а тормозной путь поезда во много раз превышает тормозной путь любого рельсового транспортного средства.

Подъезжая к железнодорожному переезду, следует снизить скорость движения и перейти на одну из низших передач. Дистанция до движущегося впереди через переезд транспортного средства должна быть такой, чтобы в случае его внезапной остановки можно было своевременно остановиться или объехать его без применения заднего хода.

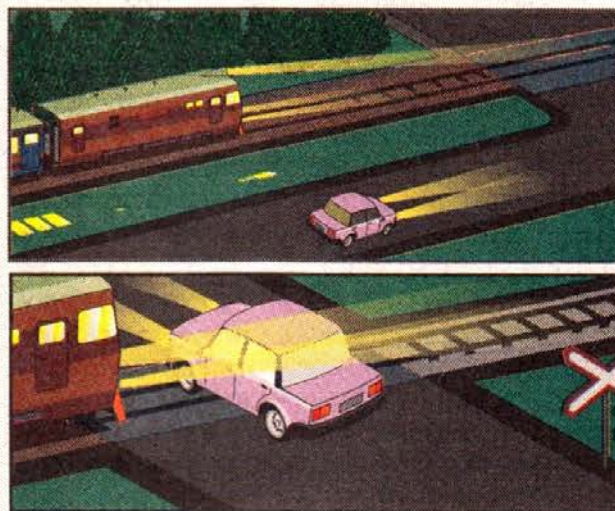
Правила обязывают водителя, **подъезжающего к переезду**, а также начинающему движение после остановки перед ним, руководствоваться указаниями и сигналами дежурного по переезду, положением шлагбаума, световой и звуковой сигнализацией, дорожными знаками и дорожной разметкой, а также убедиться в том, что к переезду не приближается поезд (локомотив, дрезина).

Прежде чем проехать переезд, необходимо убедиться в отсутствии на нем дефектов покрытия или настила, неровностей, которые могут стать причиной задержки или вынужденной остановки. Если обнаружены такие дефекты, необходимо двигаться через железнодорожный переезд на первой передаче под прямым углом к рельсам, без поворотов руля, контролируя боковой интервал со встречными транспортными средствами.

В темное время суток или в условиях недостаточной видимости переезд проезжают с включенным ближним светом фар, а ожидать проезд поезда целесообразно с включенными габаритными огнями для избежания ослепления работников железной дороги.

Особое внимание необходимо проявлять во время проезда переездов, расположенных вдоль железнодорожного пути. Параллельность поезда и автомо-

бильной дороги создает иллюзию, что поезд стоит, поэтому необходимо обязательно остановиться перед переездом, чтобы убедиться в отсутствии поезда.



Опасно выезжать на переезд с двумя и более путями без шлагбаума сразу после прохождения поезда: необходимо подождать некоторое время, чтобы убедиться в отсутствии локомотива или поезда, движущегося в противоположном направлении.

Особое внимание следует уделять проезду **железнодорожных переездов на подъездных путях к хозяйственным объектам**, которые, как правило, не оборудованы шлагбаумами и световой сигнализацией. Подъезжая к такому переезду, водитель должен снизить скорость и внимательно осмотреть железнодорожные пути в обе стороны. На таких переездах может появиться локомотив или дрезина, у которых нет главного прожектора или он не включен, или вагоны едут впереди, а локомотив сзади. Очень опасны такие переезды в условиях недостаточной видимости.

Помните! Для остановки поезда, движущегося со скоростью 60–70 км/ч, необходимо 600–700 м пути.

Помните! Независимо от положения шлагбаума, сигналов световой и звуковой сигнализаций, дежурный может запретить движение через переезд, став к водителям транспортных средств грудью или спиной с вытянутыми в стороны руками или поднятым над головой жезлом (красным фонарем или флажком).

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

- Безопасность дорожного движения основывается на сотрудничестве всех его участников, а не на соревнованиях.

- Как вы относитесь к другим участникам дорожного движения, так и они будут относиться к вам.

- Терпимо и снисходительно относитесь к ошибкам других водителей – они могут быть неопытными или невоспитанными.

- Ваши действия по отношению к другим участникам дорожного движения должны быть понятными – это поможет избежать критических ситуаций.

- Уступите дорогу транспортному средству, водитель которого не видит ваш автомобиль, выезжая из-за препятствия.

- Уступите дорогу водителю, который имеет намерение перестроиться или «влиться» в плотный транспортный поток.

- Уступите дорогу водителям, если они «просят» этого, особенно если вас догоняют другие водители.

- Уступайте дорогу детям.

- Уступайте дорогу слепым пешеходам.

- Уступайте дорогу пешеходам, идущим с зонтиками, поднятыми воротниками или увлеченными разговором.

- Уступите дорогу водителю транспортного средства, вынужденному резко маневрировать для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

- Будьте особо осторожным, проезжая возле людей, выполняющих дорожные работы.

- Будьте особо осторожным, проезжая возле транспортных средств, движущихся неуверенно (иностранцы, водители, которые смотрят на название улицы или номера домов, начинающие, женщины, с опознавательным знаком «Учебное транспортное средство»).

- Не возмущайтесь медленно идущим пешеходом, трактором, красным сигналом светофора, ямами на дороге.

- Не старайтесь настигать автомобиль, который обогнал вас.

- Не дайте спровоцировать себя и вовлечь в соревнование на скорость.

- Не создавайте напряжение и угрозу безопасности дорожного движения, постоянно маневрируя в транспортном потоке с целью опережения попутных транспортных средств.

- Не двигайтесь в режиме резкого ускорения – такое движение, кроме увеличения затрат топлива, выигрыша во времени практически не дает.

- Необходимость предоставления преобладающего права на движение другому участнику дорожного движения не должна вызвать отрицательных эмоций.

- Не позволяйте хамству других приводить себя в нервное возбуждение и не отвечайте им тем же.

- Проезжая возле места аварии, где работают спасатели или работники милиции, выбирайте безопасный интервал, не замедляйте движение и не останавливайтесь.

- Не создавайте неудобств на дороге для коллег-водителей.

- Не усложняйте жизнь своим транспортным средством другим участникам движения.

- Не загрязняйте дорогу отработанным маслом, изношенными деталями, мусором.

- Предоставляйте помощь другим водителям в дороге.

- Вежливый водитель тратит меньше энергии, а значит, и меньше утомляется в дороге.

- «Моргните» аварийкой, если вас пропустили, что в данном случае будет означать «спасибо».

- Для предупреждения встречных водителей дважды «моргните» дальним светом.

- Если вы заметили, что в соседней машине плохо закрыта дверь, приоткрыт багажник, спущено колесо или есть иные технические неисправности, поравнявшись с ним, посигнальте и укажите на поломку жестом руки.

- Перестройтесь в правый ряд, если вы движетесь в крайнем левом ряду и вам «моргают» фарами сзади.

- Всегда включайте указатели поворота при совершении маневра: во время обгона, перестроения в другой ряд, поворота и т. п., даже если вам кажется, что на дороге позади вас никого нет.

- Совершение маневров без использования указателей поворота выражает неуважение к другим участникам дорожного движения и, кроме того, провоцирует ДТП.

- Подавайте звуковой сигнал только тогда, когда это помогает предотвратить аварийную ситуацию.

- При движении утром или вечером, а также по горным дорогам, когда солнце светит вам в спину, включите ближний свет фар – это поможет другим водителям увидеть ваш автомобиль на дороге.

СИГНАЛЫ РЕГУЛИРОВЩИКА

Сигналами регулировщика являются положения его корпуса, а также жесты руками, в том числе с жезлом или диском с красным световозвращателем, имеющие следующие значения:

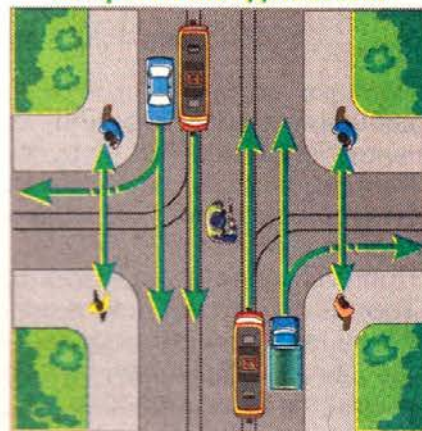
а) руки вытянуты в стороны, опущены или правая рука согнута перед грудью:

с левой и правой сторон – разрешено движение трамвая прямо, нерельсовым транспортным средствам — прямо и направо; пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной и перед грудью регулировщика;

со стороны груди и спины – движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено;



Разрешенные направления движения



б) правая рука вытянута вперед:

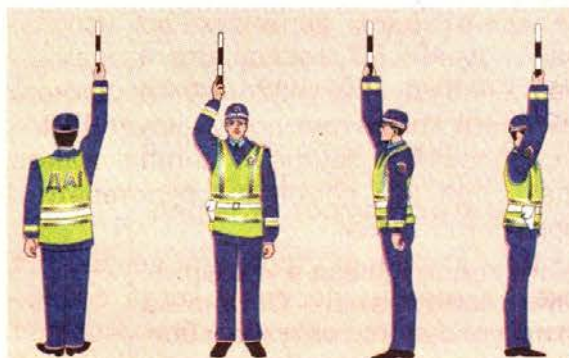
с левой стороны – разрешено движение трамвая налево, нерельсовым транспортным средствам — во всех направлениях; пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика;

со стороны груди – всем транспортным средствам разрешено движение только направо;

с правой стороны и спины — движение всех транспортных средств запрещено; пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика;



Разрешенные направления движения



в) рука поднята вверх:

движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях.

Жезл применяется только работниками подразделений Госавтоинспекции и военной инспекции безопасности дорожного движения.

Для привлечения внимания участников дорожного движения применяется сигнал, поданный свистком.

Регулировщик может подавать другие сигналы, понятные водителям и пешеходам.

ТИПОВОЙ ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН
подготовки и переподготовки водителей
транспортных средств категории «В» по разделу
«Практическое управление транспортными средствами»

(приложение 5 к постановлению Кабинета Министров Украины № 229 от 02 марта 2010 года)

Содержание учебного материала	Количество учебных часов
Тема 1. Основы управления транспортным средством	
<p>Посадка водителя в транспортное средство. Знакомство с системами управления и сигнализации, контрольно-измерительными приборами. Правильное положение рук на рулевом колесе и ног на педалях.</p> <p>Регулировка сиденья, зеркал заднего вида, ремней безопасности.</p> <p>Запуск двигателя. Наблюдение за показаниями контрольно-измерительных приборов.</p> <p>Приемы управления транспортным средством.</p> <p>Трогание с места, движение по прямой с переключением передач в восходящем и нисходящем порядке. Регулирование скорости движения. Повороты вправо, влево, торможение, остановка.</p> <p>Повороты руля вправо, влево двумя руками, в том числе «перехватом», правой или левой рукой, увеличение количества поворотов руля.</p> <p>Взаимодействие систем управления перед началом движения, во время движения на различных передачах с разворотами, поворотами, медленное и экстренное торможение, остановка. Движение задним ходом. Развороты в условиях неограниченного и ограниченного проезда. Остановка и стоянка.</p>	2
Тема 2. Управление транспортным средством на площадке	
<p>Подготовка к выезду. Контрольный осмотр транспортного средства.</p> <p>Запуск двигателя, проверка показаний контрольно-измерительных приборов. Трогание с места.</p> <p>Движение с небольшой скоростью.</p> <p>Движение с переключением передач в восходящем и нисходящем порядке. Остановка.</p> <p>Движение задним ходом прямо, с поворотом и разворотом.</p> <p>Движение с разной скоростью. Движение по прямой с переключением передач. Разгон. Переключение передач в восходящем и нисходящем порядке. Переключение на пониженную передачу без соблюдения последовательности выполнения различных видов торможения (медленное, экстренное, прерывистое).</p> <p>Движение в разных направлениях. Повороты направо, налево. Движение между препятствиями с поворотами направо, налево. Движение задним ходом с использованием различных способов наблюдения за дорогой (через заднее или боковое окно, открытые двери кабины, с помощью зеркал заднего вида). Движение задним ходом с поворотами направо, налево в условиях неограниченного и ограниченного проезда. Движение задним ходом вдоль стены, остановка. Отъезд от стены. Движение задним ходом вверх.</p> <p>Выезд на эстакаду и съезд с нее передним и задним ходом. Остановка во время движения передним и задним ходом, под углом 45°, 90°, между двумя транспортными средствами, находящимися на стоянке, обочине, перед стоп-линией, у определенного ориентира, дорожного знака.</p> <p>Маневрирование в стесненных условиях проезда. Движение по «колейной доске» передним и задним ходом. Постановка транспортного средства на стоянку, в бокс. Движение по «габаритному тоннелю» прямо и с поворотом, передним и задним ходом.</p> <p>Движение по «восьмерке», «змейкой», передним ходом. Въезд в «габаритный дворик» прямо и с поворотом, маневрирование и выезд из него. Остановка во время движения передним и задним ходом возле условного тротуара, между двумя транспортными средствами, находящимися на стоянке, обочине, перед стоп-линией, у определенного ориентира, дорожного знака.</p> <p>Движение на участках, где созданы опасные условия (железнодорожный переезд без шлагбаума и со шлагбаумом, перекресток, остановка маршрутных транспортных средств, внезапное появление пешехода и т.п.).</p>	5

Содержание учебного материала	Количество учебных часов
Контрольная проверка – зачет (на площадке)	
<p>Трогание с места, разгон и переключение передач в восходящем и нисходящем порядке, остановка.</p> <p>Движение прямо, по «восьмерке», маневрирование в стесненных условиях проезда, повороты, развороты, остановка в определенном месте.</p> <p>Маневрирование задним ходом, въезд в бокс. Проезд регулируемых и нерегулируемых перекрестков, железнодорожных переездов.</p> <p>Объезд, обгон, встречный разъезд.</p>	0,5
Тема 3. Управление транспортным средством на автомобильных дорогах с низкой интенсивностью движения	
<p>Движение по прямой с соблюдением безопасной дистанции и требуемой скорости. Остановка на обочине и восстановление движения.</p> <p>Проезд перекрестков прямо, с поворотом направо, налево. Движение по автомобильным дорогам с ограниченной видимостью, подъемами и спусками. Остановка и трогание с места. Движение на мостах, путепроводах, в тоннелях. Проезд железнодорожных переездов со шлагбаумом и без шлагбаума. Объезд, обгон, встречный разъезд.</p> <p>Приемы маневрирования на автозаправочной станции.</p> <p>Управление транспортным средством в пределах населенного пункта. Движение в транспортном потоке. Маневрирование во время движения на автомобильной дороге с многорядным движением. Объезд, обгон с соблюдением безопасной дистанции и интервала. Проезд пешеходных переходов, остановок маршрутных транспортных средств. Остановка у тротуара и начало движения. Выезд со второстепенной автомобильной дороги. Встречный разъезд на узких участках автомобильной дороги. Проезд Т, V-, X-подобных перекрестков прямо, с поворотами направо, налево. Проезд площадей. Движение по автомобильной дороге с трамвайными путями, повороты направо, налево и разворот.</p> <p>Преодоление препятствий во время движения передним и задним ходом попеременно передними и задними колесами на спуске, седловине с остановкой во впадине попеременно передними и задними колесами без торможения, выезд на «клин» передними колесами и остановка на вершине (две-три секунды).</p>	6
Тема 4. Управление транспортным средством на автомобильной дороге с высокой интенсивностью движения	
<p>Движение в транспортном потоке, съезд на второстепенную автомобильную дорогу. Выезд со второстепенной автомобильной дороги на главную. Движение на эстакадах, закругленных участках автомобильной дороги, виражах, подъемах и спусках, мостах, путепроводах, в тоннелях. Обгон, встречный разъезд на участках сужения автомобильной дороги. Встречный разъезд на поворотах. Проезд железнодорожных переездов, населенных пунктов и остановок маршрутных транспортных средств в их пределах.</p> <p>Выезд на автомобильную дорогу в пределах населенных пунктов. Остановка у тротуара и начало движения. Движение в транспортном потоке. Маневрирование, обгон транспортных средств. Проезд пешеходных переходов, остановок маршрутных транспортных средств. Остановка у тротуара. Парковка. Движение по автомобильным дорогам с односторонним движением. Развороты на автомобильной дороге, путепроводе, в туннеле. Проезд сложных регулируемых и нерегулируемых перекрестков. Проезд перекрестков в транспортном потоке, повороты направо, налево и развороты на перекрестке.</p>	8 (2*)
Контрольная проверка – зачет	

* Здесь и далее — количество учебных часов, отведенных для проведения занятий по практическому вождению транспортными средствами на площадке в темное время суток.