



**АВТО
ШКОЛА
2022**

f Группа в Facebook: Автомобили мира. Третий Рим
i instagram.com/rim3.ru

ЭКЗАМЕНЫ В ГИБДД

**НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ**

2625

категорий «А», «В», «С», «D», «М»
и подкатегорий «А1», «В1», «С1», «D1»

НОВЫЙ РЕГЛАМЕНТ

введен в действие с 1 апреля 2021



- ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН
- ПРАКТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН ПО ВОЖДЕНИЮ
- СИСТЕМА ОЦЕНКИ ЭКЗАМЕНОВ

ЭКЗАМЕНЫ В ГИБДД на право управления транспортными средствами категорий «А», «В», «С», «D», «М» и подкатегорий «А1», «В1», «С1», «D1». Учебное пособие по подготовке к экзаменам в ГИБДД. В.Ф. Яковлев – М.: ООО «Запчасти», 2022. – 48 с.

Издание подготовлено в соответствии с Административным регламентом МВД РФ по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, утвержденного Приказом Министра внутренних дел № 80 от 20 февраля 2021 г. и вступившего в действие с 1 апреля 2021 г.

В издании представлена вся необходимая кандидату в водители информация: порядок допуска к экзаменам, правила приема теоретического и практического экзаменов с комментариями, рекомендациями и иллюстрациями, позволяющими успешно преодолеть предстоящие испытания в ГИБДД. Учебное пособие адресовано кандидатам в водители, готовящимся к сдаче экзаменов на право управления транспортным средством категорий «А», «В», «С», «D», «М» и подкатегорий «А1», «В1», «С1», «D1», а также преподавателям и инструкторам автошкол.

Компьютерная верстка **А.О. Трофимов**

Портал автомобилистов RIM3.RU
Инструкции по ремонту RIM3.RU/auto
Интернет-магазин IRIM3.RU
Третий Рим. Всегда заводит!

Книги оптом:

г. Москва, тел. (495) 966-23-32 (многоканальный центр), zказ@rim3.ru

Литературу торговой марки Третий Рим в розницу вы можете приобрести:

м. Кожуховская, ул. Южнопортовая, д. 22, ТБК «АВТОМОБИЛИ»,
первый этаж, правая часть центрального входа прямо, пав. №108
(905) 552-52-38; (901) 545-09-75

Книжный магазин «Лабиринт», (800) 500-92-25

Федеральная сеть магазинов «Новый Книжный Читая Город», (800) 444-84-44

Интернет-магазин Ozon.ru

г. Санкт-Петербург, интернет-магазин «BAZA ВСЕ ДЛЯ УАЗА», bazaishop.ru, (800) 700-95-54

Республика Крым, сеть книжных магазинов АО «Крымкнига», (3652) 254-413, (978) 741-92-00, (978) 710-07-92

г. Уфа, книжные магазины «Планета», Единая справочная (347) 284-84-88

г. Хабаровск, сеть магазинов «Пиши Читая», (4212) 47-00-47

Заказ книг через Интернет: rim3.ru, тел. (495) 966-23-32

WhatsApp +7 (495) 966-23-32

Представительства:

г. Н. Новгород, ООО «Третий Рим – Поволжье», ул. Народная, 22, (831) 276-27-47

г. Екатеринбург, ООО «Третий Рим – Урал», ул. Подыгина, 4, офис 1, (343) 228-40-61, (912) 617-02-71

г. Казань, ООО «Третий Рим – Казань», ул. Сапога Батырева, 17, (917) 249-87-39

Наши дистрибьюторы:

г. Ростов на Дону, 344012, ИП Полов Максим Юрьевич, ул. Юрмищева, д. 17, (863) 333-02-80, 2-913-113

г. Уфа, ООО «Торговый дом «Амидель Авто», ул. Д. Донского, 85/2, (347) 260-50-99, 260-72-67, 240-02-00, 240-02-11

г. Челябинск, ИП Лукашова О. С., ул. Российская, д. 275, маг «Бумер», (351) 237-97-92, (912) 894-36-07

г. Санкт-Петербург, ООО «Санкт-Петербургский Дом Книги», Центральный Невский пр., д. 28, (499) 909-08-11

г. Владивосток, ОАО «Приморский торговый Дом Книги», ул. Фадеева, д. 45 (423) 263-29-55

г. Екатеринбург, ООО Книготорговая компания «Дом Книги», ул. Антона Валева, д. 12, (343) 358-12-00, 358-12-01, 358-18-88, 329-41-04

Уважаемые партнеры!

Все вопросы, предложения и претензии, связанные с обслуживанием клиентов в центральном офисе Издательства, в филиале, а также у наших представителей и дилеров, вы можете отправлять по электронному адресу boss@rim3.ru на имя руководителя компании.

Уважаемые читатели!

Если у вас есть замечания или предложения, касающиеся наших изданий, то вы можете направить их руководству по электронному адресу redaktor@rim3.ru

Внимание! За незаконное воспроизведение, распространение, доведение до всеобщего сведения (интернет), иное использование рисунков и схем настоящего Издания в цветном, черно-белом и любом другом виде, а равно присвоение авторских прав наступает ответственность, предусмотренная статьями 1250, 1252, 1253, 1300, 1301 Гражданского кодекса РФ, статьей 7.12 Кодекса РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. и статьей 146 Уголовного Кодекса Российской Федерации.

Немалограмотные, что приняли все меры для предоставления точных данных изданию, авторы, издатели и поставщики издания не несут ответственности за любые случаи нарушения ПДД, их последствия и любые прочие случаи, возникшие в результате неверно понятой читателем информации, а также возможных ошибок и опечаток, которые могли случиться при подготовке данного издания.

Подпись с печатью 30.07.21. Формат 60x90 1/8. Бумага газетная. Печать офсетная. Пл. 3. Тираж 5 000 экз.

Заказ № 531/21. Текст отпечатан с оригинал-макета, предоставленного ООО «ТриД»

в ЗАО «Державинская типография», Нижегородская обл., г. Дзержинск, пр-т Чкаловского, 15

Налоговая льгота – общероссийский классификатор продукции

ОК-005-93, том 2; 953000 – книги, брошюры

СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКЗАМЕНАХ В ГИБДД	4
Часть I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН	7
Принцип формирования экзаменационного билета	7
Порядок проведения теоретического экзамена	7
Система оценки знаний на теоретическом экзамене	9
ЧАСТЬ II. ПРАКТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН ПО ВОЖДЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ «В», «С», «D» И ПОДКАТЕГОРИЙ «В1», «С1», «D1»	11
Элементы практического экзамена	11
Система оценки экзамена по вождению ТС категории «В», «С», «D», а также подкатегорий «В1», «С1», «D1»	11
Подготовка к началу движения	12
Начало движения	14
Выполнение экзаменационных маневров	16
– Постановка транспортного средства на место стоянки при движении задним ходом с поворотом на 90 градусов	16
– Постановка транспортного средства на место стоянки параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении задним ходом	20
– Разворот транспортного средства в ограниченном пространстве (при ограниченной ширине проезжей части) с использованием движения задним ходом	24
– Остановка и начало движения на подъеме и на спуске	27
Скорость движения и дистанция, расположение на проезжей части	31
Маневрирование на дороге, имеющей две полосы или более для движения в одном направлении	33
Проезд перекрестков	34
Проезд пешеходных переходов и остановок маршрутных ТС	35
Выполнение поворота (разворота)	36
Опережение, обгон	36
Остановка	37
Контрольные таблицы ошибок и нарушений, допущенных в ходе сдачи экзамена по вождению транспортных средств категории «В», «С», «D» и подкатегорий «В1», «С1», «D1»	39
Ошибки и нарушения, за которые выставляется оценка «НЕ СДАЛ»	39
Ошибки и нарушения, за которые начисляется 3 штрафных балла	40
Ошибки и нарушения, за которые начисляется 2 штрафных балла	41
Ошибки и нарушения, за которые начисляется 1 штрафной балл	41
ЧАСТЬ III. ПРАКТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН ПО ВОЖДЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ «А» И «М» И ПОДКАТЕГОРИЙ «А1» И «В1»	42
Упражнения для проведения экзамена по вождению транспортных средств категории «А», «М» и подкатегории «А1»	42
Упражнение № 1 «Парковка транспортного средства и выезд с парковочного места»	42
Упражнение № 2 «Габаритный коридор»	43
Упражнение № 3 «Змейка»	43
Упражнение № 4 «Скоростное маневрирование»	43
Упражнение № 5 «Габаритная восьмерка»	44
Упражнения для проведения экзамена по вождению транспортных средств подкатегории «В1»	45
Упражнение № 6 «Остановка и начало движения на подъеме и на спуске»	45
Упражнение № 7 «Прямолинейное движение, экстренное торможение»	45
Упражнение № 8 «Въезд в бок задним ходом»	46
Упражнение № 9 «Маневрирование»	46
Упражнение № 10 «Параллельная парковка задним ходом»	47
Упражнение № 11 «Маневрирование в ограниченном пространстве»	47
Система оценки экзамена по вождению ТС категории «А», «М», также подкатегорий «А1», «В1»	48

СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКЗАМЕНАХ В ГИБДД

В нашей стране транспортные средства (ТС) поделены на категории (обозначаются латинскими буквами) и подкатегории (обозначаются латинскими буквами и цифрами).

Данное учебное пособие адресовано кандидатам в водители, желающим получить водительское удостоверение категории или подкатегории, указанной в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Категория/ подкатегория	Транспортные средства
A	Мотоциклы
A1	Мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 см ³ , и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт
B	Автомобили (за исключением ТС категории «А»), разрешенная максимальная масса (далее – РММ) которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, РММ которого не превышает 750 кг; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, РММ которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая РММ такого состава ТС не превышает 3500 кг
B1	Трициклы и квадрициклы
C	Автомобили, за исключением автомобилей категории «D», РММ которых превышает 3500 кг; автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, РММ которого не превышает 750 кг
C1	Автомобили, за исключением автомобилей категории «D», РММ которых превышает 3500 кг, но не превышает 7500 кг; автомобили подкатегории «С1», сцепленные с прицепом, РММ которого не превышает 750 кг
D	Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, РММ которого не превышает 750 кг
D1	Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестнадцати сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, РММ которого не превышает 750 кг
M	Мопеды и легкие квадрициклы

Российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление ТС категории «А», подтверждает также право на управление ТС подкатегории «А1» и подкатегории «В1» с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, категории «В» – подкатегории «В1» (кроме ТС с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа), категории «С» – подкатегории «С1», категории «D» – подкатегории «D1».

Российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление ТС любой категории или подкатегории, подтверждает право на управление ТС категории «М».

Право на управление ТС, указанными в таблице 1.1, предоставляется:

- категории «М» и подкатегории «А1» – лицам, достигшим 16 лет;
- категорий «А», «В», «С» и подкатегорий «В1», «С1» – лицам, достигшим 18 лет;
- категорий «D» и подкатегории «D1» – лицам, достигшим 21 года.

Лица, достигшие 17-летнего возраста, могут быть допущены к сдаче экзаменов на право управления ТС категорий «В» и «С». Российские национальные водительские удостоверения выдаются указанным лицам по достижении ими 18-летнего возраста.

Лица, проходящие военную службу, после соответствующего профессионального обучения допускаются к сдаче экзаменов на право управления ТС категории «D» и подкатегории «D1» по достижении 19-летнего возраста.

До достижения указанными лицами 21-летнего возраста выданные им по результатам сдачи экзаменов российские национальные водительские удостоверения подтверждают право на управление ТС категории «D» и подкатегории «D1», принадлежащими только Вооруженным Силам Российской Федерации, другим войскам, воинским формированиям и органам, в которых федеральными законами предусмотрена военная служба.

К учебной езде на дорогах допускаются обучающиеся вождению, достигшие возраста:

16 лет – при обучении управлению транспортным средством категорий «В», «С» или подкатегории «С1»;

20 лет – при обучении управлению транспортным средством категорий «D», «Тb», «Тm» или подкатегории «D1» (18 лет – для лиц, указанных в пункте 4 статьи 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», – при обучении управлению транспортным средством категории «D» или подкатегории «D1»).

Сразу после успешной сдачи экзаменов в ГИБДД и получения российского национального водительского удостоверения вы можете получить международное водительское удостоверение, которое выдается на срок до 3 лет, но не более чем на срок действия российского национального водительского удостоверения (10 лет).

Международное водительское удостоверение не заменяет российское национальное водительское удостоверение на территории Российской Федерации (недействительно на территории РФ), а за рубежом является приложением к российскому национальному удостоверению (его переводом на ряд языков).

Для получения водительского удостоверения категорий «А», «В», «С» и «D» необходимо сдать два квалификационных экзамена: теоретический (на котором проверяется знание Правил дорожного движения, основ обеспечения безопасности дорожного движения, правил оказания первой помощи пострадавшим при ДТП, основ юридической ответственности водителя и т.д.) и практический по вождению ТС.

Каждый из двух экзаменов оценивается независимо друг от друга по следующей системе: положительная оценка – «СДАЛ», отрицательная – «НЕ СДАЛ».

К практическому экзамену допускаются кандидаты в водители, сдавшие теоретический экзамен.

Такой практический экзамен проводится в 6-месячный срок со дня сдачи теоретического экзамена. То есть положительная оценка, полученная на теоретическом экзамене, действительна в течение 6 месяцев, на протяжении которых кандидат в водители должен сдать практический экзамен по вождению.

Для кандидата в водители, не сдавшего практический экзамен в указанный срок, назначается повторный теоретический экзамен, который проводится в 30-дневный срок со дня окончания установленного 6-месячного срока проведения практического экзамена.

В случае, если кандидат в водители не сдал теоретический экзамен, то повторный теоретический экзамен может быть назначен не ранее через 7 календарных дней, но не позднее, чем через 30 календарных дней.

Если не сдан практический экзамен (по вождению), то повторный экзамен может быть назначен не ранее через 7 календарных дней, но не позднее, чем через 60 календарных дней.

Если экзамен не сдан с трех попыток, то очередная попытка может быть назначена не ранее чем через 1 месяц, но не позднее, чем через 3 месяца.

Готовиться к теоретическому экзамену в ГИБДД следует по одному из следующих пособий издательства «Третий Рим»:



1. Экзаменационные (тематические) задачи для подготовки к теоретическим экзаменам на право управления ТС категорий «А», «В», «М» и подкатегорий «А1», «В1» с комментариями.

В данном издании вопросы приведены с учетом всех изменений в экзаменационных билетах.



2. Экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления ТС категорий «А», «В», «М» и подкатегорий «А1», «В1» с комментариями.

В данном издании приведены официальные экзаменационные билеты, которые в настоящее время используются в экзаменационных отделах ГИБДД при приеме теоретического экзамена на право управления ТС категорий «А», «В», «М» и подкатегорий «А1» и «В1».



3. Экзаменационные билеты для приема теоретических экзаменов на право управления ТС категорий «С», «D» и подкатегорий «С1», «D1» с комментариями.

В данном издании приведены официальные экзаменационные билеты, которые в настоящее время используются в экзаменационных отделах ГИБДД при приеме теоретического экзамена на право управления ТС категорий «С», «D» и подкатегорий «С1» и «D1».

Во всех этих пособиях иллюстративные вопросы и рисунки полностью соответствуют тем, что используются на теоретическом экзамене в ГИБДД. Они выполнены на современном техническом уровне и содержат оригинальные фотографии, что существенно улучшает качество восприятия информации. Кроме того, каждый экзаменационный вопрос сопровождается подробным комментарием-разъяснением, позволяющим быстро и правильно усвоить необходимый материал.

ЧАСТЬ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН

Принцип формирования экзаменационного билета

Теоретический экзамен проводится по вопросам, включенным в экзаменационные билеты, которые сгруппированы в комплекты для соответствующих категорий ТС.

Экзаменационный билет содержит 20 вопросов. На каждый вопрос приведено от двух до пяти ответов, только один из которых правильный. Для ответа на 20 вопросов экзаменационного билета кандидату в водители предоставляется 20 минут.

Весь банк экзаменационных вопросов разделен на 4 группы, состоящие из тематических блоков. Каждый блок состоит из 5 вопросов.

Таким образом, любой экзаменационный билет формируется случайным образом из четырех различных тематических блоков, содержащих по 5 вопросов (рис. 1.1).



Рис. 1.1

Порядок проведения теоретического экзамена

Контроль знаний проводится с помощью программируемых экзаменационных устройств (компьютеров).

В экзаменационном компьютерном зале вам назовут номер аппарата (автоматизированного рабочего места – АРМ), на котором вы должны будете

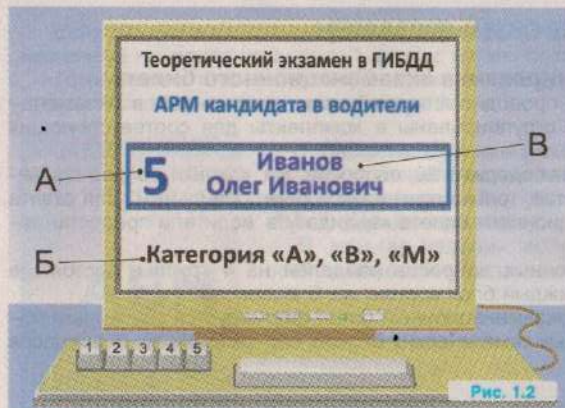


Рис. 1.2



Рис. 1.3

подтвердить свои теоретические знания. Займите место перед монитором (рис. 1.2), на экране которого будет высвечен номер (поз. А), указанный экзаменатором.

На экране монитора также указывается наименование комплекта экзаменационных билетов в соответствии с категорией (подкатегорией) ТС, на право управления которыми принимается теоретический экзамен (поз. Б), а также фамилия, имя и отчество (при наличии) кандидата в водители (поз. В на рис. 1.2).

До начала экзамена кандидатов в водители знакомят с его регламентом прием и правилами пользования экзаменационными устройствами.

В ходе экзамена на экране монитора АРМ кандидата в водители отображаются вопросы билета. Последовательность ответов на вопросы билета выбирается

кандидатом в водители самостоятельно.

Выбранный вопрос появляется на экране монитора (рис. 1.3). Кроме того, там отображается время, оставшееся до конца экзамена (поз. Г на рис. 1.3).

Для исключения ошибок, вызванных случайным нажатием клавиш, кандидат в водители должен продублировать выбранный им вариант ответа повторным нажатием соответствующей клавиши или иным способом, определяемым техническими возможностями оборудования.

Для ответа на вопрос нажмите клавишу с номером (либо щелкните мышью компьютера по иконке с номером), соответствующим выбранному ответу.

На этом этапе вы еще имеете право изменить номер ответа, поскольку он фиксируется после его подтверждения. **Поэтому до подтверждения обязательно сделайте паузу. Проверьте правильность ответа!**

Убедившись, что ошибки нет, подтвердите правильность ответа (в зависимости от экзаменационного устройства подтверждение обычно осуществляется повторным нажатием этого же номера либо специальной кнопки «Подтвердить»). Если после первого нажатия обнаружена ошибка, ее можно легко исправить. Для этого нажмите нужную клавишу и, проверив правильность ответа, подтвердите ответ. После завершения ответа на первый вопрос пере-

ходите к следующему вопросу. Как уже отмечалось, Вы можете по своему желанию выбирать последовательность вопросов из тех, что Вам предложены.

При проведении экзамена ошибкой считается неправильный ответ на вопрос или отсутствие ответа на вопрос.

Система оценки знаний на теоретическом экзамене

Как уже говорилось, для ответа на билет, состоящий из 20 вопросов, кандидату в водители предоставляется 20 минут. Далее в зависимости от результатов проверки либо выставляется оценка (таблица А), либо дается дополнительное задание, на основании правильности решения которого выставляется оценка (таблица Б).

Таблица А

Результат проверки	Оценка за экзамен
В течение 20 минут дано 20 правильных ответов	«СДАЛ»
В течение 20 минут дано менее 18 правильных ответов	«НЕ СДАЛ»
Допущены две ошибки в одном тематическом блоке	«НЕ СДАЛ»
В течение 20 минут не даны ответы на два вопроса из одного тематического блока	«НЕ СДАЛ»

Таблица Б

Результат проверки	Дополнительное задание	Результат дополнительной проверки и оценка за экзамен
Допущена одна ошибка или за 20 минут не дан ответ только на один вопрос (т.е. дано 19 правильных ответов).	Дополнительный блок из 5 вопросов той же группы. Время для ответа – 5 минут.	В отведенное время дано 5 правильных ответов – «СДАЛ». В отведенное время дано менее 5 правильных ответов – «НЕ СДАЛ».
Допущены две ошибки в разных блоках или за 20 минут не даны ответы на два вопроса из разных тематических блоков (при этом дано 18 правильных ответов).	Два дополнительных блока по 5 вопросов – каждый блок из той группы, где была ошибка. Время для ответа – 10 минут.	В отведенное время дано 10 правильных ответов – «СДАЛ». В отведенное время дано менее 10 правильных ответов – «НЕ СДАЛ».

Разобраться с принципом оценивания теоретического экзамена поможет схема, показанная на рис. 1.4.

Вопросы, на которые кандидат в водители не успел ответить в установленное время, приравниваются к вопросам, на которые даны неверные ответы.

Итак, чтобы сдать теоретический экзамен, не получая дополнительных вопросов, нужно ответить правильно на все 20 основных (т.е. первоначально предложенных) вопросов.

Если вы допустили только одну ошибку, отвечая на основные 20 вопросов, то вам будет предложен дополнительный блок из 5 вопросов из той группы, в которую входил тот самый «ошибочный» вопрос, и выделено 5 минут для ответа на этот блок. Ответите безошибочно на все 5 дополнительных вопросов – экзамен сдан. Допустите хотя бы одну ошибку – экзамен не сдан.

Если вы допустили две ошибки в разных блоках, отвечая на основные 20 вопросов, то вам будет предложено два дополнительных блока по 5 вопросов (т.е. всего еще дополнительно 10 вопросов). Эти вопросы будут выбраны из тех групп, в которые входили те самые два вопроса, на которые были даны неверные ответы. Для ответа на них выделяется еще 10 минут. Ответите безошибочно

на все 10 дополнительных вопросов – экзамен сдан. Допустите хотя бы одну ошибку – экзамен не сдан.

Тот, кто допустит две ошибки на вопросы, которые окажутся в одном блоке (см. рис. 1.1), либо допустит три ошибки и более, экзамен не сдает.

Еще раз отметим, что вопросы, на которые кандидат в водители не успел ответить в установленное время, приравниваются к вопросам, на которые даны неверные ответы.

При использовании во время экзамена дополнительной литературы, технических средств или подсказок других лиц экзамен прекращается и считается не сданным.



Рис. 1.4

По завершении экзамена на экран монитора выводится итоговая оценка за экзамен, информация о правильных и неправильных ответах, о представленных возможностях ответов на вопросы дополнительных тематических блоков (в случаях, когда их использование предусмотрено методикой приема экзаменов), а также время, затраченное на экзамен.

По запросу кандидата в водители на экране монитора повторно отображаются вопросы билета, на которые был выбран неправильный ответ, с указанием правильного ответа.

Для первоначальной подготовки к теоретическому экзамену для категорий «А», «В», «М» и подкатегорий «А1», «В1» удобнее всего пользоваться Экзаменационными (тематическими) задачами (см. стр. 6, пособие 1), т.к. в них экзаменационные вопросы подобраны по темам. Пользуясь этим пособием, Вы после ознакомления с определенным разделом Правил дорожного движения или иным материалом сможете подготовиться к экзамену именно по данной теме, что значительно сократит время, затрачиваемое на обучение, и повысит качество подготовки. Все экзаменационные вопросы в наших пособиях имеют подробные комментарии, которые помогут кандидатам в водители в случае возникновения затруднений.

Окончательную подготовку удобнее проводить по Экзаменационным билетам (см. стр. 6, пособие 2), т.к. в них вопросы подобраны по принципу, действующему на экзамене (см. рис. 1.1), что позволит определить подготовленность к испытанию в ГИБДД, пользуясь критериями, указанными на рис. 1.4.

Кандидаты в водители, успешно сдавшие теоретический экзамен, допускаются к практическому экзамену по вождению.

ЧАСТЬ II. ПРАКТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН ПО ВОЖДЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ «В», «С», «D» И ПОДКАТЕГОРИИ «В1», «С1», «D1»

Элементы практического экзамена

Для сдачи практического экзамена по вождению кандидаты в водители, желающие получить водительское удостоверение категории «В», «С» и «D», а также подкатегорий «В1», «С1» и «D1», должны продемонстрировать умение выполнять следующие упражнения (маневры):

1.1. Постановка ТС на место стоянки при движении задним ходом с поворотом на 90 градусов.

1.2. Постановка ТС на место стоянки параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении задним ходом.

1.3. Разворот ТС в ограниченном пространстве (при ограниченной ширине проезжей части) с использованием движения задним ходом.

1.4. Остановка и начало движения на подъеме и на спуске.

1.5. Постановка ТС параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении по направлению вперед.

1.6. Проезд регулируемого перекрестка (при его наличии).

1.7. Проезд нерегулируемого перекрестка равнозначных дорог (при его наличии).

1.8. Проезд нерегулируемого перекрестка неравнозначных дорог.

1.9. Левые и правые повороты.

1.10. Проезд железнодорожного переезда (при наличии).

1.11. Перестроение на участке дороги, имеющей 2 или более полосы для движения в одном направлении (при наличии).

1.12. Обгон или опережение.

1.13. Движение с максимальной разрешенной скоростью.

1.14. Проезд пешеходных переходов и мест остановок маршрутных ТС.

1.15. Торможение и остановка при движении на различных скоростях.

1.16. Прямолинейное движение задним ходом и парковка для погрузки (разгрузки) на погрузочной эстакаде (платформе) (для ТС категорий «С» и «СЕ» и подкатегорий «С1» и «С1Е»).

1.17. Сцепление и расцепление или расцепление и повторное сцепление прицепа с тягачом (для ТС категорий «ВЕ», «СЕ» и «ДЕ» и подкатегорий «С1Е» и «D1Е», за исключением сочлененных автобусов).

1.18. Разворот на перекрестке и вне перекрестка (для транспортных средств категорий «ВЕ», «СЕ» и «ДЕ» и подкатегорий «С1Е» и «D1Е» при наличии возможности осуществления разворота).

1.19. Остановка для безопасной посадки или высадки пассажиров (для ТС категорий «D» и «DE» и подкатегорий «D1» и «D1E»).

При проведении экзамена по вождению первые четыре упражнения (1.1–1.4) могут выполняться либо на закрытых площадках (автодромах, в том числе автоматизированных, территориях, имеющих твердое покрытие и ограниченных для движения иных транспортных средств и пешеходов), и (или) на участках дорог с малоинтенсивным движением, тупиковых участках дорог, преимущественно за пределами жилой застройки.

Система оценки экзамена по вождению ТС категории «В», «С», «D», а также подкатегорий «В1», «С1», «D1»

Результаты экзамена по вождению оцениваются по следующей системе: положительная оценка – «СДАЛ», отрицательная – «НЕ СДАЛ».

Возможные ошибки и нарушения в процессе сдачи экзамена по вождению разделены на четыре группы (приведены в таблицах 2.2А – 2.2Д, стр. 39–42):

- 1) Ошибки и нарушения, при совершении которых кандидату в водители сразу выставляется оценка «НЕ СДАЛ» (таблица 2.2А).
- 2) Ошибки и нарушения, при совершении которых кандидату в водители начисляется 3 ШТРАФНЫХ БАЛЛА (таблица 2.2В).
- 3) Ошибки и нарушения, при совершении которых кандидату в водители начисляется 2 ШТРАФНЫХ БАЛЛА (таблица 2.2С).
- 4) Ошибки и нарушения, при совершении которых кандидату в водители начисляется 1 ШТРАФНОЙ БАЛЛ (таблица 2.2Д).

Чтобы получить оценку «СДАЛ» необходимо не допустить ошибку или нарушение, за которую сразу выставляется оценка «НЕ СДАЛ», а также в процессе экзамена не совершить ошибок и нарушений, за которые в сумме будет начислено 5 и более штрафных баллов.

Следовательно, оценка «СДАЛ» будет выставлена кандидату в водители, не совершившему ошибку или нарушение, оцениваемое оценкой «НЕ СДАЛ» и набравшему не более 4 штрафных баллов.

В случае совершения кандидатом в водители одной из ошибок, предусмотренных критериями принятия решения о выполнении маневра, проверка выполнения маневра прекращается и кандидат в водители предоставляется возможность повторного выполнения данного маневра. Речь идет о маневрах «Постановка ТС на место стоянки при движении задним ходом с поворотом на 90 градусов», «Постановка ТС на место стоянки параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении задним ходом», «Разворот ТС в ограниченном пространстве (при ограниченной ширине проезжей части) с использованием движения задним ходом» и «Остановка и начало движения на подъеме и на спуске», которые рассмотрены далее в настоящем пособии, там же приведены упомянутые критерии.

Следует отметить, что ошибка при выполнении любого из этих маневров оценивается 3 штрафными баллами (см. пп. 3.8–3.11 в таблице 2.2В, стр. 40–41). Если же в результате данной ошибки кандидат в водители суммарно набирает 5 и более штрафных баллов, то экзамен прекращается с оценкой «НЕ СДАЛ».

Следовательно, при выполнении указанных маневров допускается только одна такая ошибка (оцениваемая 3 баллами), при условии, что ранее ошибок не было, либо была допущена лишь одна ошибка, оцениваемая одним штрафным баллом.

Подготовка к началу движения

По команде экзаменатора кандидат в водители занимает водительское место, после чего экзаменатором под запись средств аудио-видеорегистрации процесса проведения практического экзамена устанавливается личность кандидата в водители на основании предъявленного им документа, удостоверяющего его личность, проверяется тождественность лица кандидата в водители с фото-изображением лица в представленном им документе, удостоверяющем его личность, производится вслух его фамилия, имя, отчество (при наличии) и дата рождения.

После чего кандидат в водители начинает подготовку водительского места к движению.

Контролируется подготовка к началу движения: правильность посадки, регулировка сиденья, зеркал заднего вида, использование ремней безопасности, последовательность действий по пуску двигателя.

Сначала необходимо отрегулировать сиденье. Для этого переместите его в продольном направлении. Ноги, слегка согнутые в коленях, должны уверенно нажимать педали до упора. Далее отрегулируйте спинку сиденья, ориентируясь на положение спины и рук. На ряде ТС возможна регулировка сиденья по высоте.

Если сиденье оборудовано подголовником, отрегулируйте его так, чтобы он препятствовал движению головы назад. Правильное положение водителя показано на рис. 2.1. Затем пристегните ремень безопасности, проверьте, удобно ли вам пользоваться рычагом переключения передач и переключателями на руле и щитке приборов.

Наконец отрегулируйте зеркала. В зеркале заднего вида, находящемся в салоне, через заднее стекло полностью должна отражаться дорожная обстановка.

Через наружные зеркала заднего вида должны быть видны края задних крыльев автомобиля. Правильная регулировка зеркал обеспечивает необходимый обзор обстановки позади и минимум «слепой» зоны с боков автомобиля (рис. 2.2). Научитесь быстро и правильно регулировать зеркало заднего вида. На большинстве современных автомобилей устройство регулировки зеркал оснащено электрическим приводом. При выполнении ряда экзаменационных упражнений (маневров), связанных с движением задним ходом, может потребоваться дополнительная регулировка наружных зеркал заднего вида.



Рис. 2.2

Завершив подготовку к началу движения, вы должны проинформировать экзаменатора о готовности к сдаче экзамена, по его команде приступить к движению по маршруту.

Если кандидат в водители осуществлял движение, не пристегнувшись ремнем безопасности, ему выставляется оценка «НЕ СДАЛ» (см. таблицу 2.2А, п. 2.1, стр. 39).

При движении по маршруту кандидат в водители по команде экзаменатора выполняет маневры, указанные в разделе «Элементы практического экзамена» (стр. 11). Последовательность выполнения маневров определяется экзаменатором в процессе проведения экзамена.

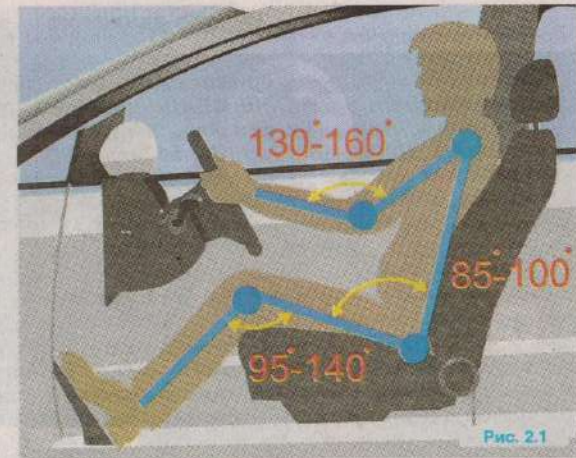


Рис. 2.1

Начало движения

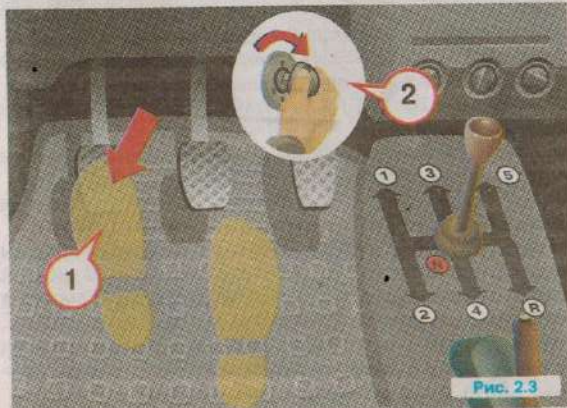


Рис. 2.3

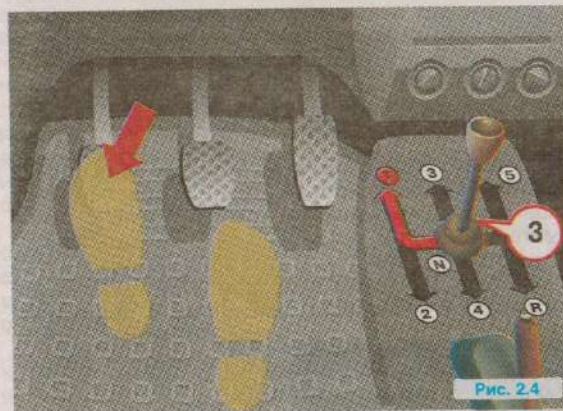


Рис. 2.4



Рис. 2.5

Контролируется внимательность по отношению к другим участникам дорожного движения, правильность пользования органами управления автомобилем, включение и своевременность подачи предупредительного сигнала, пользование зеркалами заднего вида, плавность трогания с места, разгон и переключение передач.

Напомним, что на движущемся ТС должны быть включены ближний свет фар (противотуманные фары) или дневные ходовые огни.

Перед началом движения включите указатель поворота. Подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия необходимых мер предосторожности. Помните о «слепых» зонах.

Если кандидат в водители не подал сигнал световым указателем поворота перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) или остановкой, он получает 3 штрафных балла (п. 3.3 таблицы 2.2В, стр. 40). Если сигнал все же был подан, но не своевременно, то ему начисляется 1 штрафной балл (п. 5.1 таблицы 2.2D, стр. 41).

Перед началом экзамена двигатель ТС должен быть прогрет, органы управления коробкой переключения передач переведены

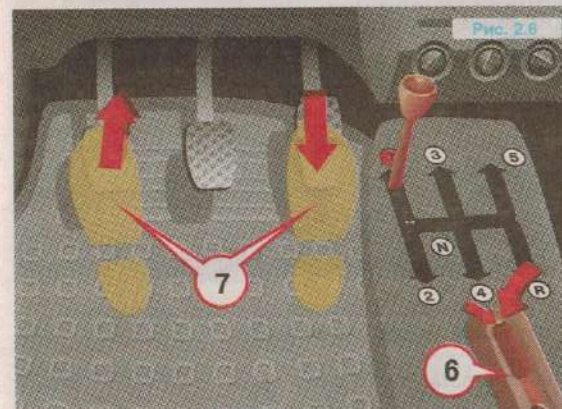


Рис. 2.6

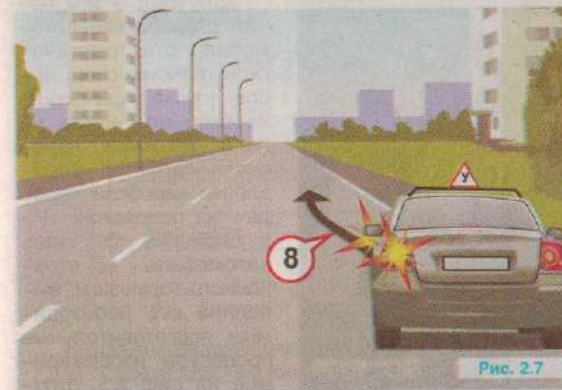


Рис. 2.7



Рис. 2.8

в нейтральное положение (для автоматической трансмиссии органы управления режимами трансмиссии переведены в положение «Р»), стояночный тормоз включен, средства аудио-видеорегистрации процесса проведения практического экзамена включены.

Кандидат в водители осуществляет подготовку к движению, информирует экзаменатора о готовности к сдаче экзамена, по команде экзаменатора начинает движение по маршруту.

Получив разрешение экзаменатора, действуем по следующей схеме (рис. 2.3–2.8):

1. Выключаем сцепление.
2. Поворотом ключа (или нажатием кнопки «старт-стоп») запускаем двигатель, включаем ближний свет фар (противотуманные фары или дневные ходовые огни)*.

3. Удерживая педаль сцепления нажатой, включаем первую передачу.

4. Включаем указатель левого поворота (если начинаем движение от правого края проезжей части).

5. Оцениваем обстановку вокруг автомобиля.

6. Снимаем автомобиль с «ручника» (последовательность трогания с места на участках с уклоном дороги будет рассмотрена далее, стр. 27–31).

* На ряде автомобилей указанные световые приборы включаются автоматически при запуске двигателя.

7. Включаем сцепление (отпускаем одноименную педаль), одновременно нажимая на педаль газа.

8. Автомобиль начал движение.

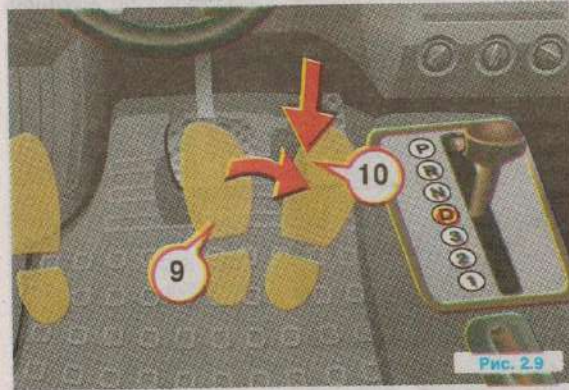
9. Выводим автомобиль на середину полосы и выключаем указатель поворота (если кандидат в водители не выключил сигнал указателя поворота по завершении маневра – ему начисляется 1 штрафной балл (п. 5.1 таблицы 2.2D, стр. 41)).

Имейте в виду, что при резком включении сцепления автомобиль начнет движение рывком или, того хуже, заглохнет двигатель.

При трогании с места двигатель также глохнет при недостаточных оборотах или в том случае, если кандидат в водители забудет выключить стояночный тормоз.

Если кандидат в водители неуверенно пользовался органами управления ТС, не обеспечивая плавность движения – ему начисляется 1 штрафной балл (п. 5.3 таблицы 2.2D, стр. 41).

После трогания автомобиля с места необходимо переключать передачи в восходящем порядке (техника переключения изложена далее, стр. 31–32).



(рис. 2.9). При этом автомобиль начнет движение. Далее действуйте так, как показано на рис. 2.8.

Выполнение экзаменационных маневров (для категорий «В», «С», «D» и подкатегорий «В1», «С1», «D1»)

Постановка транспортного средства на место стоянки при движении задним ходом с поворотом на 90 градусов

Во время экзамена данное упражнение выполняется на участках дорог с малоинтенсивным движением, тупиковых участках дорог, преимущественно за пределами жилой застройки в местах, где имеются выделенные места для парковки, расположенные перпендикулярно краю проезжей части (рис. 2.10.1).

При отсутствии на экзаменационном маршруте мест, указанных выше, данное испытание может проводиться на закрытых площадках (автодромах, в том числе автоматизированных, территориях, имеющих твердое покрытие и ограниченных для движения иных транспортных средств и пешеходов) (рис. 2.10.2).

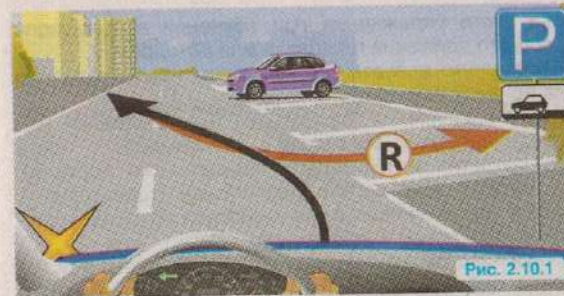


Рис. 2.10.1



Рис. 2.10.2

В обоих случаях кандидат в водители:

– маневрируя задним ходом, устанавливает ТС на месте стоянки (парковки) так, чтобы проекция габаритов ТС (за исключением боковых зеркал заднего вида) после завершения маневра не пересекали границы, при этом допускается повторное включение передачи заднего хода (рис. 2.10.1 и 2.10.2);

– фиксирует ТС в неподвижном состоянии и сообщает экзаменатору о завершении маневра (экзаменатор, а в ряде случаев и экзаменуемый, после этого могут выйти из ТС, чтобы убедиться в правильности его размещения на парковочном месте);

– по команде экзаменатора покидает место стоянки (парковки).

Критериями принятия решения о выполнении маневра являются:

1) Отсутствие использования включения передачи заднего хода три и более раз (следовательно, допускается включать передачу заднего хода два раза).

2) Отсутствие пересечения габаритами ТС (за исключением боковых зеркал заднего вида) либо наезда колесом на боковые или заднюю границы в ходе выполнения маневра.

2) Расположение ТС по завершении маневра внутри места стоянки (парковки), при этом проекция габаритов ТС (за исключением боковых зеркал заднего вида) не пересекают границ.

Несоответствие любому из перечисленных критериев считается ошибкой, за которую начисляется 3 штрафных балла (см. п. 3.8 таблицы 2.2B, стр. 40). Если, например, совершено две ошибки при выполнении маневра, то кандидат в водители получает по 3 штрафных балла за каждую из них*.

Маневр может выполняться как с левой, так и с правой стороны от места стоянки (парковки). Направление выезда из места стоянки (парковки) определяется экзаменатором.

Сразу отметим, что при въезде в бокс допускается не более двух раз включать передачу заднего хода.

* Напомним, что оценка «СДАЛ» может быть получена в случае, если на протяжении всего экзамена кандидат в водители набрал не более 4 штрафных баллов.

Первоначальная отработка этого упражнения при обучении в автошколе проводится на закрытой от общего движения площадке или автодроме.

Предположим, что нам необходимо въехать задним ходом на парковочное место, расположенное справа по ходу движения.

Начинаем движение к месту выполнения упражнения (месту стоянки или парковки) на пониженной передаче (первой или второй в зависимости от места расположения транспортного средства относительно парковочного портала), придерживаясь стороны, на которой этот портал расположен (траектория 1 на рис. 2.10.2). На автомобиле с автоматической трансмиссией селектор управления коробкой передач может находиться в положениях «D», «1» или «2».

Поравнявшись с парковочным местом, начинаем вращать руль влево и останавливаем автомобиль у левой границы площадки (либо условиях реального движения – на проезжей части) под углом примерно 40°–45° относительно его первоначального положения (рис. 2.10.2).

Теперь готовимся к движению задним ходом: нажимаем педаль сцепления и включаем передачу заднего хода, а на автомобиле с автоматической трансмиссией, не отпуская педали тормоза, переводим селектор в положение «R» (задний ход, реверс).

Задним ходом двигаемся не спеша, на автомобиле «с механикой» – за счет неполного включения (пробуксовки) сцепления (траектория 2 на рис. 2.10.2). Подъезжая к парковочному portalу, ориентируемся по его наружным габаритам. Основное внимание к правому наружному краю (А) парковочного места.

Мимо него нужно проехать под определенным углом и на определенном расстоянии. «Чувство» правой наружной стороны (А) отрабатывается на тренировках. В зависимости от габаритов и конструктивных особенностей ТС (расположения окон, зеркал, ручек дверей и т.п.) можно ориентироваться по определенным элементам конкретного автомобиля.

Перед выполнением движения задним ходом, возможно, потребуется дополнительная регулировка наружных зеркал заднего вида, чтобы в них были видны линии разметки (если парковочное место обозначено только разметкой). При наличии конусов (в соответствии с Административным регламентом их высота не должна превышать 0,5 м) или стоек (высотой не менее 1 м) – удобно ориентироваться по ним. В реальных условиях ориентиром могут быть стоящие рядом ТС. Итак, начинаем движение задним ходом в условиях, изображенных на рис. 2.10.2.

Благополучно миновав наружные края, ограничивающие парковочное место, выравниваем автомобиль. Внутри бокса, ограниченного разметкой, он должен двигаться прямолинейно, параллельно линиям разметки. Теперь основная задача полностью расположить автомобиль внутри парковочного места и при этом не пересечь линию, ограничивающую его сзади, или не задеть (не въехать на бордюрный камень), если он сзади ограничивает место парковки (рис. 2.10.1).

Если вам с первого раза не удалось въехать на парковочное место (вы видите, что не вписывается в обозначенные габариты), следует заблаговременно прекратить движение, чтобы не наехать на линии разметки, вновь сместиться вперед и затем повторить попытку въезда на парковочное место. Отметим, что такую корректировку с повторным включением передачи заднего хода можно выполнить только один раз.

Готовясь к экзамену, отработайте въезд задним ходом на место парковки, расположенное как слева, так и справа от транспортного средства, которым вы управляете.

Следует отметить, что действующий в настоящее время Административный регламент не ограничивает размеры проезжей части или площадки, на которой выполняется данное упражнение. Поэтому при наличии достаточного пространства можно выполнить заезд на парковочное место, двигаясь задним ходом по прямой (рис. 2.10.3). В этом случае удобно ориентироваться по наружным

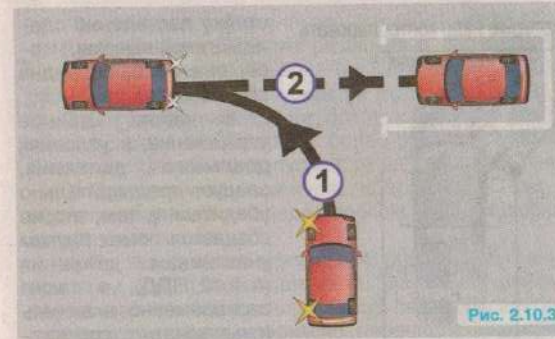


Рис. 2.10.3



Рис. 2.10.4

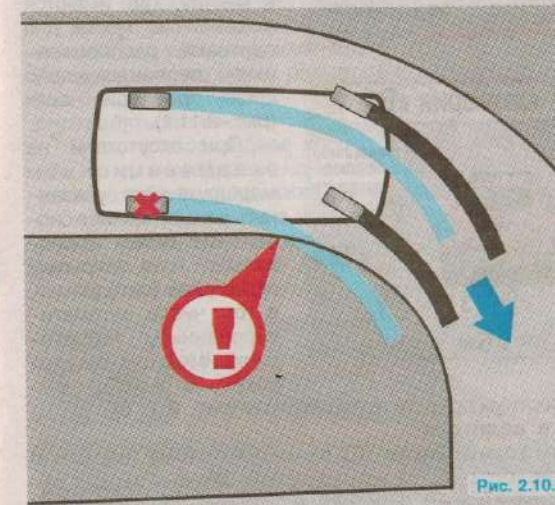


Рис. 2.10.5

зеркалам заднего вида, при необходимости корректируя траекторию движения автомобиля так, чтобы внутри парковочного места он двигался прямолинейно.

Однако чаще всего свободного пространства для показанного маневра будет недостаточно, поэтому обязательно нужно уметь парковать ТС способом, показанным на рис. 2.10.1 и 2.10.2.

Теперь несколько слов о выезде из бокса. Традиционная ошибка при сдаче экзамена: наезд задним колесом на край разметки, ограничивающей парковочное место. В реальных условиях это может привести к контакту с рядом стоящими автомобилями, либо в порталом ворот гаража.

С вами такого никогда не случится, если вы не забудете, что задние колеса любого ТС смещаются к центру поворота (см. рис. 2.10.4 и 2.10.5).

Поэтому начинайте вращать руль только после того, как ваш автомобиль покинет парковочное место не менее чем на половину своей длины. Нам с вами важно при выезде и не пересечь линии, ограничивающие место парковочное место (рис. 2.10.6).

Отметим, что каждый автомобиль имеет свои габариты, которые

надо научиться чувствовать. Начинать отбатывать такое упражнение удобно с помощью стоек, располагаемых с боков и сзади автомобиля, высоту которых следует постепенно уменьшать. Боковые стойки затем можно убрать, а заднюю

Рис. 2.10.6



Постановка транспортного средства на место стоянки параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении задним ходом



Рис. 2.11.1



ных для движения иных транспортных средств и пешеходов) (рис. 2.11.2).

В обоих случаях кандидат в водители:

– маневрируя задним ходом устанавливает ТС на месте стоянки (парковки) так, чтобы проекции правого габарита ТС (за исключением боковых зеркал заднего вида) после завершения маневра не пересекали границы, при этом допускается повторное включение передачи заднего хода;

– фиксирует ТС в неподвижном состоянии и сообщает экзаменатору о выполнении маневра (для контроля правильности расположения ТС экзаменатор, а в ряде случаев и кандидат в водители, могут выйти из машины);

стойку постепенно сделать такой высоты, чтобы она не была видна обучаемому.

Выполняя данное упражнение в условиях реального движения, следует предварительно убедиться в том, что не создается помех другим участникам движения (п. 8.12 ПДД), а также своевременно включать и выключать соответствующие указатели поворота (п. 8.1 и 8.2 ПДД).

На экзамене в ГИБДД данной маневр также выполняется на участках дорог с малоинтенсивным движением, тупиковых участках дорог, преимущественно за пределами жилой застройки в местах, где имеются выделенные места для парковки, расположенные перпендикулярно краю проезжей части (рис. 2.11.1).

При отсутствии на экзаменационном маршруте мест, указанных выше, данное испытание может проводиться на закрытых площадках (автодромах, в том числе автоматизированных, территориях, имеющих твердое покрытие и ограничен-

– по команде экзаменатора покидает место стоянки (парковки).

Критериями принятия решения о выполнении маневра являются:

1) Отсутствие использования включения передачи заднего хода три и более раз (следовательно, допускается включать передачу заднего хода два раза).

2) Отсутствие наезда на боковую границу места стоянки (парковки), находящуюся справа от ТС, два и более раз (следовательно, в процессе выполнения данного упражнения допускается однократный наезд на указанную границу).

3) Отсутствие пересечения габаритами ТС (за исключением боковых зеркал заднего вида) либо наезда колесом на переднюю или заднюю границы в ходе выполнения маневра.

4) По завершении маневра ТС расположено внутри места стоянки (парковки), при этом проекции габаритов ТС (за исключением боковых зеркал заднего вида) не пересекают границы места стоянки (парковки).

Несоответствие любому из перечисленных критериев считается ошибкой, за которую начисляется 3 штрафных балла (см. п. 3.9 таблицы 2.2В, стр. 40). Если, например, совершено две ошибки при выполнении маневра, то кандидат в водители получает по 3 штрафных балла за каждую из них.

Наша цель припарковать автомобиль так, чтобы после остановки он полностью оказался в зоне стоянки, ограниченной линиями разметки. С боковой стороны вместо линии разметки может быть расположен бордюр.

Данный маневр состоит из нескольких частей.

Первая часть, назовем ее подготовительной, – это движение передним ходом из положения 1 в положение 2 (рис. 2.11.2). Плавно трогаемся с места (если выполняем маневр на площадке) и, двигаясь на первой передаче, занимаем положение 2, целиком проехав место предстоящей парковки. Выполняя данный маневр вне площадки, сразу занимаем положение 2. Рекомендуется остановиться в положении 2 примерно за полметра до кармана.

Вторая часть маневра – движение задним ходом (въезд на парковочное место, т.е. перемещение автомобиля в положение 3, рис. 2.11.2).

Для этого включаем передачу заднего хода и медленно двигаемся назад по прямой, до момента, пока заднее правое колесо вашего автомобиля не приблизится к краю линии разметки, ограничивающей спереди парковочное место (на рис. 2.11.3 обозначено буквой «А»). При подготовке к экзамену научитесь определять это место.

Итак, правое заднее колесо поравнялось с местом, обозначенным точкой «А», а мы немедленно начинаем вращать руль вправо, и следим за положением автомобиля, продолжая движение задним ходом (рис. 2.11.3). Как только он окажется примерно под углом 40–45° к первоначальной позиции, возвращаем руль в положение, соответствующее прямолинейному движению, и теперь движемся задним ходом по прямой.

Одновременно следим за задним левым колесом, а также правым передним крылом автомобиля и готовимся поворачивать руль влево.

В тот момент, когда заднее левое колесо окажется внутри парковочного места, а правое переднее крыло минует точку «А», начинаем интенсивно вращать руль влево, размещая автомобиль



Рис. 2.11.3



В данном положении руль следует повернуть влево до упора



на месте парковки (рис. 2.11.4).

Место начала вращения руля влево также можно определить, глядя в левое наружное зеркало заднего и ориентируясь на линию, ограничивающую парковочное место сзади (см. рис. 2.11.4 и 2.11.5).

Затем поворачиваем руль вправо и выравниваем автомобиль внутри парковочного места. Фиксируем автомобиль в неподвижном состоянии и включаем нейтральную передачу.

Один из возможных алгоритмов выполнения данного маневра также представлен в таблице 2.1.

Таблица 2.1

<p>1</p> <p>0,5-0,7 м</p>	<p>2</p> <p>середина заднего колеса ≈ задний бампер</p>	<p>3</p>
<p>1. Выбрав подходящее место для парковки, включаем правый указатель поворота и останавливаемся рядом с ТС, стоящим перед парковочным местом.</p>	<p>2. Включаем передачу заднего хода и с включенным правым указателем поворота, убедившись в безопасности маневра, начинаем движение до места, где середина заднего колеса нашего ТС совпадет с задним бампером ТС, стоящего справа.</p>	<p>3. Вращаем руль вправо, и контролируя обстановку вокруг ТС, продолжаем движение задним ходом.</p>

<p>4</p> <p>40-45°</p>	<p>5</p> <p>40-45°</p>	<p>6</p>
<p>4. Двигаемся с повернутыми вправо колесами до момента, пока автомобиль не окажется под углом примерно 40–45° к своему первоначальному положению.</p>	<p>5. Вращаем руль влево, чтобы колеса оказались в положении для движения прямолинейном направлении и продолжаем движение задним ходом.</p>	<p>6. Двигаемся задним ходом (передние колеса – прямо) до момента пока левое заднее колесо не окажется примерно на условной линии, отделяющей место, на которое вы хотите встать, от остальной проезжей части. Также можно ориентироваться по положению правого зеркала относительно этой линии.</p>
<p>7</p>	<p>8</p>	<p>9</p>
<p>7. Интенсивно поворачиваем руль влево и медленно двигаемся задним ходом. Контролируем обстановку сзади и со стороны правого переднего крыла своего автомобиля.</p>	<p>8. Контролируя обстановку сзади (до стоящего ТС или линии, ограничивающей парковочное место), полностью въезжаем на место стоянки, останавливаемся, выключаем указатель поворота.</p>	<p>9. Поворачиваем руль в положение для движения прямо, при необходимости немного смещаемся вперед, корректируя расположение ТС внутри парковочного места, и фиксируем ТС в неподвижном состоянии.</p>

Остается последняя часть – выезд с места парковки, т.е. необходимо переместить машину из положения 3 в положение 2 (рис. 2.11.2), теперь уже двигаясь вперед, и далее продолжить движение в направлении, указанном экзаменатором. Главное при этом не наехать на край линии, обозначенной буквой «А» на рис. 2.11.3 и 2.11.4. Чем ближе автомобиль окажется к задней границе парковочного места в положении 3 (рис. 2.11.2), тем проще будет выезжать.

Разворот транспортного средства в ограниченном пространстве (при ограниченной ширине проезжей части) с использованием движения задним ходом

Проверка выполнения маневра на ТС категории «В» проводится на участках дорог с малоинтенсивным движением, имеющих две полосы для движения, без использования обочин и прилегающих территорий (рис. 2.12.1).

Следовательно, разворот в условиях реальных дорог должен быть выполнен только с использованием проезжей части двухполосной дороги. Выезд за пределы ее проезжей части при выполнении данного экзаменационного упражнения не допускается.

В случае отсутствия указанных условий проверка выполняется в соответствии со схемой и размерами, указанными на рис. 2.12.2.



Рис. 2.12.1



Рис. 2.12.2

В обоих случаях кандидат в водители:

- выполняет разворот при однократном включении передачи заднего хода;
- продолжает движение в обратном направлении.

Критериями принятия решения о выполнении маневра являются:

1) Отсутствие использования включения передачи заднего хода два и более раз (т.е. передача заднего хода включалась только один раз).

2) Отсутствие съезда колесом с проезжей части дороги (рис. 2.12.1).

3) Отсутствие пересечения габаритами ТС (за исключением боковых зеркал заднего вида) или наезда колесом на границы в ходе выполнения маневра (рис. 2.12.2).

Несоответствие любому из перечисленных критериев считается ошибкой, за которую начисляется 3 штраф-

ных балла (см.п. 3.10 таблицы 2.2В, стр. 41). Если, например, совершено две ошибки при выполнении маневра, то кандидат в водители получает по 3 штрафных балла за каждую из них.

ных балла (см.п. 3.10 таблицы 2.2В, стр. 41). Если, например, совершено две ошибки при выполнении маневра, то кандидат в водители получает по 3 штрафных балла за каждую из них.

Разворот выполняется в следующей последовательности:

- подъезжаем к месту выполнения маневра и, включив правый указатель поворота, направляем автомобиль к правой границе проезжей части либо площади, т.е. занимаем положение 1 (рис. 2.12.1 и 2.12.2). На этом этапе главная задача подыехать к правому краю как можно ближе, но не затронуть колесом обочину, тротуар или линию разметки. В условиях реального движения убеждаемся, что не будем создавать помех другим ТС, при необходимости уступаем дорогу;

- включаем левый указатель поворота и начинаем движение на первой передаче (на автомобиле с автоматической трансмиссией начинаем движение при нахождении селектора управления коробкой передач в положении «D», «1» или «2»).

- одновременно с началом движения интенсивно вращаем руль влево, чтобы автомобиль оказался почти под прямым углом к своему исходному положению;

- примерно за 1 м до левой границы проезжей части или коридора, в котором выполняется разворот, начинаем готовить автомобиль к остановке и к движению задним ходом по автоматической траектории (на автомобиле «с механикой» выключаем сцепление, переносим ногу на педаль тормоза и энергично вращаем руль вправо);

- приблизившись к левому краю проезжей части (левой границе коридора), полностью останавливаем автомобиль (положение 2 на рис. 2.12.1 и 2.12.2) и включаем передачу заднего хода;

- выполняя маневр на дороге, контролируем обстановку спереди, а также сзади: при необходимости, глядя через правое плечо, а также через зеркала заднего вида;

- включаем правый указатель поворота и начинаем движение задним ходом, продолжая вращать руль вправо (траектория движения задним ходом показана на рис. 2.12.1 и 2.12.2 прерывистой линией);

- приблизившись задним ходом к краю проезжей части, останавливаемся (положение 3), включаем первую передачу (на ТС с автоматической трансмиссией переводим селектор в положение для движения вперед), левый указатель поворота и, оценив ситуацию слева и справа от нас, плавно трогаемся с места и продолжаем движение в обратном направлении (положение 4).

Для уверенного управления автомобилем и успешного выполнения этого маневра необходимо освоить правильные приемы руления.

Для тренировок можно использовать тренажеры либо автомобиль с вывешенными передними колесами (рис. 2.12.3).

В последнем случае в автомобиле необходимо включить стояночный тормоз,



а под задние колеса установить колодки. Можно также обойтись без вывешивания передних колес автомобиля, подложив под них диски «Здоровье» или «Грация».

Если автомобиль оборудован усилителем руля, то можно включить двигатель при нейтральном положении рычага управления коробкой передач.

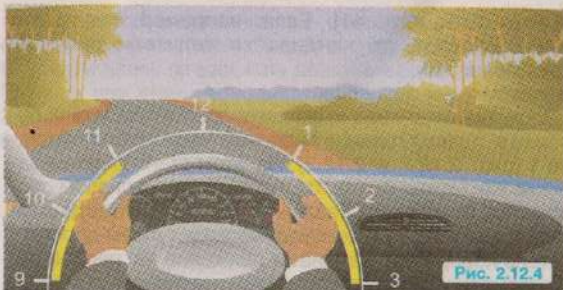


Рис. 2.12.4



Рис. 2.12.5



Рис. 2.12.6



Рис. 2.12.7

При движении в прямом направлении руки водителя должны находиться на руле, как показано на рис. 2.12.4.

Назовем это положение исходным. Начнем с освоения приемов скоростного руления двумя руками.

Рассмотрим эти приемы для поворота автомобиля налево.

Из исходного положения 1 (рис. 2.12.5) двумя руками поворачивайте руль влево до положения 2. Далее руль вращается только правой рукой, а левую руку переносят в верхнюю точку руля (перехват руля) – положение 3. Затем руки водителя занимают положение 4, из которого левая рука продолжает вращать руль влево, а правая переносится с отрывом от руля в его верхнюю точку (перехват руля).

В результате руки снова окажутся в положении 2, из которого продолжайте вращать руль влево.

Затем отработайте поворот направо (рис. 2.12.6). Он выполняется

зеркально по отношению к вращению руля влево.

До сих пор мы вращали руль двумя руками, но водителю необходимо уверенно управлять автомобилем и одной рукой. В автомобиле с механической коробкой при переключении передач на руле остается только одна рука. Это же произойдет в любой машине при включении каких-либо приборов и устройств. При движении задним ходом на руле также часто остается одна рука. Хотя надо заметить, что при движении задним ходом можно держать руль и двумя руками.

На автомобиле, оборудованном гидроусилителем (а их в настоящее время подавляющее большинство), любому человеку будет по силам одной рукой вращать руль (именно вращать, а не поворачивать на небольшие углы).

Итак, левую руку положите на руль в верхней точке (рис. 2.12.7, поз.1). А правой рукой возьмитесь, например, за рычаг переключения передач (рычаг селектора на автомобилях с автоматической трансмиссией), чтобы избежать соблазна помочь ею левой руке.

Сначала вращаем руль влево. Перемещайте руку влево вниз, одновременно поворачивая руль (рис. 2.12.7, поз. 2), пока она не окажется в самой нижней точке.

Здесь необходимо сделать так называемый пережат: для этого разомкните пальцы, оставив на руле сверху только большой палец, а наружную часть кисти (противоположную ладони) прижмите к ободу руля снизу. После чего, продолжая вращать руль, перенесите и большой палец под обод (рис. 2.12.7, поз. 3).

В данный момент рулевое колесо вращает только наружная часть кисти. Затем, не отрывая руки от руля, делайте перехват.

На рис. 2.12.7, поз. 4 показан момент, когда рука прижимается к рулю левой частью ладони и готовится к закрытому хвату. Далее следует выполнить закрытый хват руля и продолжать вращение по той же схеме (рис. 2.12.7, поз. 5).

Повторите несколько раз все вышеизложенные действия. Отработайте технику вращения, сначала медленно поворачивая руль, затем постепенно увеличивая скорость.

Теперь левой рукой будем вращать руль вправо. Техника поворота та же. Приближаясь к нижней точке, выполните пережат с вращением руля частью руки, противоположной ладони. Далее выполняется традиционный закрытый хват и вращение продолжается.

Остановка и начало движения на подъеме и на спуске

Проверка выполнения маневра осуществляется с использованием наклонного участка дороги (территории) либо эстакады с продольным уклоном 8–16% (рис. 2.13.1).



Рис. 2.13.1

Независимо от места проведения испытания кандидат в водители:

– осуществляет движение вперед на наклонном участке и по команде экзаменатора (при нахождении всех колес ТС (тягача в составе

ТС) на участке подъема (спуска) останавливает ТС на участке подъема (спуска);

– фиксирует ТС в неподвижном состоянии стояночным или рабочим тормозом;

– по команде экзаменатора продолжает движение в прямом направлении.

Следовательно, вы должны быть готовы выполнить данный маневр на экзамене в ГИБДД как на подъеме, так и на спуске.

Критериями принятия решения о выполнении маневра являются:

1) Фиксация ТС (тягача в составе транспортных средств) в неподвижном состоянии на участке подъема (спуска).

2) Отсутствие использования тормозной системы ТС после начала движения на участке подъема.

3) Отсутствие вмешательства экзаменатора в дублирующие органы управления ТС с целью остановки неконтролируемого отката ТС.

Несоответствие любому из перечисленных критериев считается ошибкой, за которую начисляется 3 штрафных балла (см.п. 3.11 таблицы 2.2В, стр. 41). Если, например, совершено две ошибки при выполнении маневра, то кандидат в водители получает по 3 штрафных балла за каждую из них.

С требованиями к данному упражнению мы ознакомились, теперь приступаем к его выполнению.

Если упражнение выполняется на эстакаде (в процессе подготовки к экзамену она используется чаще всего), то, двигаясь на первой передаче (рис. 2.13.1, поз. 1), въезжайте на наклонный участок всеми колесами автомобиля и останавливайтесь.

Регламент приема экзаменов разрешает удерживать ТС на наклонном участке как стояночным тормозом, так и рабочим тормозом (нажатием на педаль тормоза).

Рассмотрим последовательно эти варианты для автомобиля с механической коробкой передач.

Начнем с остановки на подъеме и удержании автомобиля на месте с использованием стояночного тормоза. Итак, на подъеме вы остановились и первоначально удерживаете автомобиль на месте, нажимая правой ногой на пе-



Рис. 2.13.2

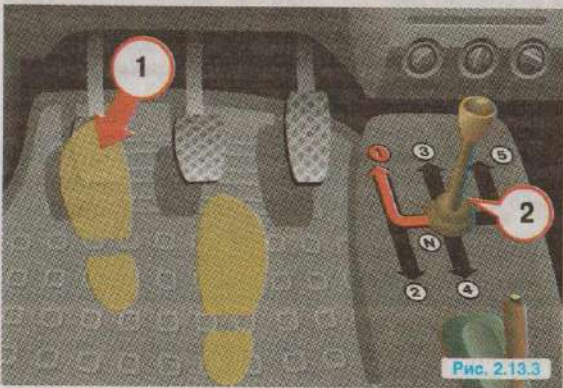


Рис. 2.13.3

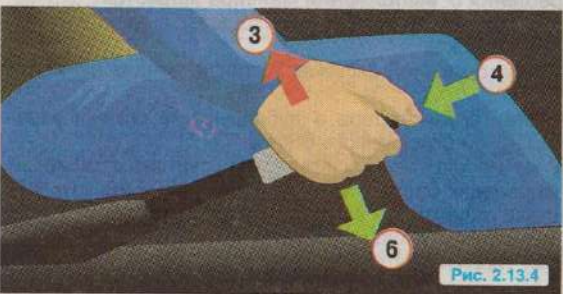


Рис. 2.13.4

даль тормоза, а левая нога при этом нажимает педаль сцепления, т.к. двигатель автомобиля работает, а в коробке передач пока еще включена одна из передач для движения вперед.

Затем включайте нейтральную передачу и продолжайте удерживать автомобиль на месте нажатием на педаль тормоза. Далее включите стояночный тормоз (рис. 2.13.2), после чего снимите ногу с педали тормоза.

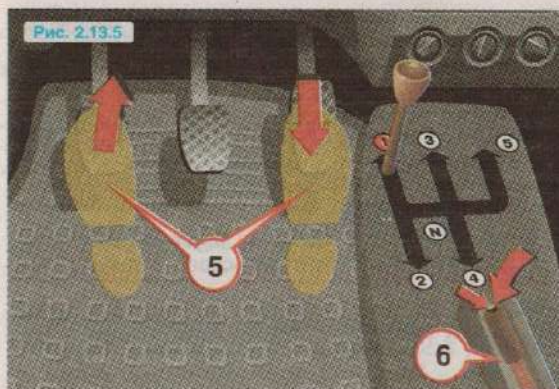
Ваш автомобиль зафиксирован на наклонном участке в неподвижном состоянии.

Теперь главная задача – тронуться так, чтобы продолжив движение на подъем, автомобиль не стал откатываться назад так, чтобы пришлось его останавливать с использованием тормозной системы.

Приступаем к троганию на подъеме:

- нажимаем на педаль сцепления, выключив его, и включаем первую передачу (рис. 2.13.3);

- готовимся снять машину с ручника, для



– в момент включения сцепления, когда автомобиль вот-вот начнет движение, отпускаем вниз рычаг ручного тормоза, еще добавляем «газа» и плавно начинаем движение (позиция 6 на рис. 2.13.4 и 2.13.5).

Учтите, что при трогании на наклонном участке дороги для движения вверх автомобиль должен дополнительно преодолеть силу сопротивления подъему. Поэтому, начиная движение в таких условиях, нажимайте на педаль «газа» несколько сильнее, чем на горизонтальном участке. При подготовке к экзамену осмыслите физический смысл своих действий, возможные ошибки и их причины.

При трогании на подъеме чаще всего двигатель глохнет при резком отпуске педали сцепления, недостаточных оборотах двигателя или из-за позднего выключения стояночного тормоза. При раннем выключении стояночного тормоза машина сразу скатывается назад.

Если автомобиль только начинает движение назад, ему можно препятствовать грамотной работой с педалями сцепления и тормоза. Если же для прекращения скатывания приходится использовать тормозную систему, то маневр будет считаться не выполненным.

Данное экзаменационное упражнение надо научиться выполнять безукоризненно. В противном случае вы рискуете совершить наезд на стоящий сзади транспорт при трогании на подъеме. А вот как быстрее научиться? Как почувствовать автомобиль? Для этого удобнее начинать учиться троганию на подъеме, подложив под задние колеса широкие противооткатные упоры, а лучше один, ширина которого позволяет блокировать с запасом оба задних колеса (рис. 2.13.6).

Теперь можно спокойно начинать обучение. Для начала отпустите «ручник», если машина стояла на нем. Противооткатные упоры не дают возможности автомобилю скатиться назад.



Рис. 2.13.6

чего, потянув рычаг еще немного вверх (позиция 3 на рис. 2.13.4), нажимаем на его кнопку (позиция 4 на рис. 2.13.4) и, не отпуская кнопки, продолжаем удерживать рычаг стояночного тормоза в верхнем положении;

–немного отпускаем педаль сцепления, выбрав свободный ход, и педалью «газа» плавно увеличиваем обороты двигателя (рис. 2.13.5, позиция 5);

Включите сцепление, включите первую передачу и приступайте к началу движения. При этом очень внимательно следите за поведением автомобиля. Уже говорилось, что на подъеме требуется нажимать на педаль газа несколько больше.

Перед самым началом движения вы почувствуете, что автомобиль «напрягся» и слегка присел, как перед прыжком. И вот он начинает движение. Запомните этот момент. В дальнейшем именно тогда и надо будет снять машину со стояночного тормоза. А пока мы им вообще не пользуемся, а учимся начинать движение от противооткатных упоров. Получилось? Тогда, не убирая упоров, делаем то же самое с использованием «ручника». Инструктор вам подскажет, не рано ли вы отпускаете стояночный тормоз. При позднем отпускании заглохнет двигатель. Когда вы научитесь и этому, то останется пустая формальность – убрать противооткатные упоры и вновь выполнить упражнение.

Далее несколько слов о том, как тронуться с места на подъеме без использования стояночного тормоза, поскольку Регламент допускает и такую схему выполнения упражнения.

Итак, вы удерживаете автомобиль на месте нажатием на педаль тормоза, а рычаг коробки передач находится в нейтральном положении. Теперь, чтобы тронуться с места:

- включаем первую передачу;
- начинаем включать сцепление (т.е. отпускать одноименную педаль), а затем, когда ТС практически готово сдвинуться с места, переносим правую ногу с педали тормоза на педаль газа.

Все эти действия вы уже проделывали, трогаясь с места на горизонтальном участке. Здесь же все необходимо делать значительно быстрее и нажимать на педаль газа интенсивнее, чем на ровном участке. При этом многое зависит от загрузки ТС*. Для начинающего водителя риск скатывания назад в таком случае увеличивается. Стоит ли трогаться на подъеме на экзамене без использования стояночного тормоза? Однозначного ответа на этот вопрос нет. Все зависит от степени подготовленности кандидата в водители и от ТС, на котором будет сдаваться экзамен.

Современные автомобили все чаще оборудуются противооткатными системами, позволяющими трогаться на подъеме без использования стояночного тормоза. Эта система удерживает автомобиль на подъеме в течение нескольких секунд, что позволит водителю успеть перенести ногу с педали тормоза на педаль газа и отпустить сцепление, т.е. начать движение, не допустив скатывания машины вниз. Если ТС оборудовано такой системой, то трогание на подъеме оказывается даже проще, чем с использованием стояночного тормоза.

Успешно тронувшись на подъеме, движемся на первой передаче, переезжаем через горку и теперь отрабатываем трогание на спуске. Для этого останавливаем там (рис. 2.13.1, позиция 2).

При этом достаточно использовать только рабочую тормозную систему (приводится в действие нажатием на педаль тормоза). Естественно, чтобы двигатель не заглох необходимо выключить сцепление (нажать до упора на одноименную педаль). Когда вы отпустите педаль тормоза автомобиль придет в движение под действием собственного веса. Однако предварительно, не отпуская педали сцепления, включите в коробке передач первую или вторую передачу. Вот теперь отпустите педаль тормоза, и автомобиль начнет движение. Сразу же после этого отпустите педаль сцепления, продолжив движение на необходимой передаче.

Все больше современных автомобилей оборудуются стояночным тормозом с электрическим приводом. В таком случае он приводится в действие специальной клавишей, обычно расположенной там же, где располагалось крепление рычага стояночного тормоза. Если автомобиль оборудован электрическим приводом стояночного тормоза, то чаще всего на нем одновременно имеется так называемая противооткатная опция (система), о которой мы уже говорили, т.е. после выключения тормоза на подъеме ТС еще несколько секунд удерживается на месте.

* Административный регламент допускает присутствие прочих лиц в экзаменационном ТС с согласия кандидата в водители (п. 179).

Для удержания на месте на подъеме автомобиля с автоматической трансмиссией достаточно нажать на педаль тормоза, а затем для трогания с места отпустить эту педаль и нажать на педаль газа. Противооткатная система будет удерживать машину на месте несколько секунд, что позволяет успеть перенести ногу на педаль газа и продолжить движение в необходимом направлении. При необходимости можно использовать стояночный тормоз и на автомобиле с автоматической трансмиссией.

Выполняя на экзамене маневр, связанный с остановкой и началом движения на подъеме в условиях реального движения, одновременно соблюдайте все необходимые требования Правил дорожного движения.

Скорость движения и дистанция, расположение на проезжей части

Контролируется соблюдение надлежащей скорости движения, дистанция и интервал между ТС, правильность расположения на проезжей части.

Скорость движения не должна превышать разрешенных максимальных значений и должна быть безопасной для конкретных условий. Следите за знаками, ограничивающими как максимальную, так и минимальную разрешенные скорости движения.

Помните, что запрещается резко тормозить, если это не требуется для предотвращения ДТП. Не превышайте максимальной разрешенной скорости движения, установленной для вашего ТС пунктами 10.2 и 10.3 ПДД. Но, выбирая скорость движения, не впадайте в другую крайность, поскольку Правила запрещают создавать помехи другим ТС малой скоростью движения.

При выборе дистанции водитель должен предвидеть возникновение ситуации, в которой он будет вынужден резко тормозить. Кроме того, необходимо учитывать состояние проезжей части, тормозные свойства своего и движущегося впереди ТС. Соблюдайте такую дистанцию, чтобы при резком торможении движущегося впереди ТС у вас имелось бы в запасе расстояние, достаточное для безопасной остановки на этой же полосе без объезда возникшего препятствия.

Безопасный боковой интервал выбирается в зависимости от скорости движения и ширины автомобиля. В любом случае он должен быть не меньше 0,5 м между попутными ТС.

Во время экзамена, если позволяет дорожная ситуация, вам будет предложено двигаться с максимальной разрешенной скоростью. Для этого, а также в ряде других случаев вы должны будете переключать передачи с низшей на высшую.

Переключение передач в восходящем порядке (с низшей на высшую) (рис. 2.14.1 – 2.14.3)

- 1. Отпускаем педаль газа.

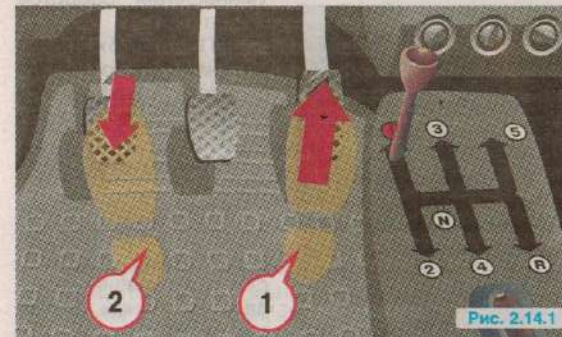


Рис. 2.14.1

- 2. Выключаем сцепление.

3. Удерживая педаль сцепления нажатой, переводим рычаг переключения передач в положение второй передачи. Правая нога условно показана снятой с педали газа, чтобы подчеркнуть, что педаль не нажата. На самом деле достаточно отпустить педаль, не снимая с нее ноги.

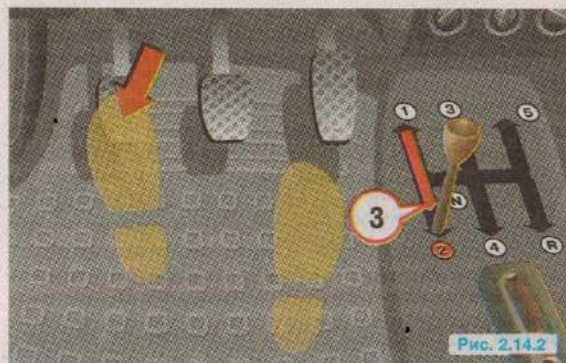


Рис. 2.14.2

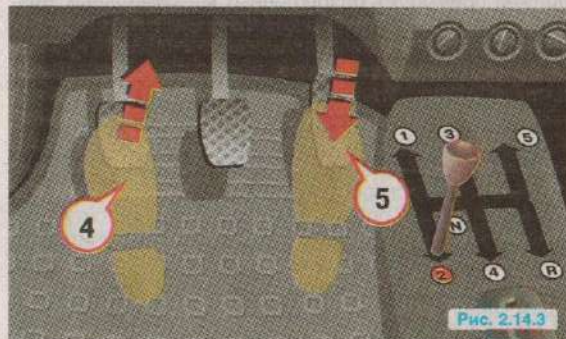


Рис. 2.14.3

бой низшей передаче можно с любой из высших, т.е. в этом случае можно прыгать через ступени, хотя можно переключать передачи и последовательно.

При возникновении необходимости двигаться с меньшей скоростью, либо для значительного ускорения при обгоне, опережении и в ряде других случаев вам придется переключать передачи с высших на низшие.

Переключение передач в нисходящем порядке (с высшей на низшую) (рис. 2.15.1 – 2.15.3)

1.Отпускаем педаль газа. При этом скорость автомобиля снизится за счет уменьшения оборотов двигателя.

2.При необходимости значительно снизить скорость автомобиля воспользуемся педалью тормоза.

3.Выключаем сцепление.

4.Переводим рычаг переключения передач в положение, соответствующее низшей передаче (в данном случае с IV на III).

Рис. 2.15.1

4.Быстро, но плавно отпускаем педаль сцепления.

5.Нажимаем на педаль газа.

Далее выполняется разгон до скорости, достаточной для включения третьей передачи. Алгоритмы перехода на третью, четвертую, пятую и последующие передачи (при их наличии) аналогичны алгоритму действий водителя при переключении передачи с первой на вторую.

На автомобиле с автоматической трансмиссией передачи переключаются в восходящем порядке при нажатии водителем на педаль газа и достижении автомобилем определенной скорости.

Теперь разберемся с переключением передач с высших на низшие. Переходить к любой низшей передаче можно с любой из высших, т.е. в этом случае можно прыгать через ступени, хотя можно переключать передачи и последовательно.

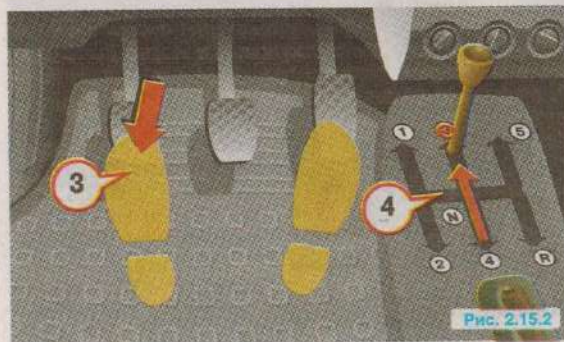
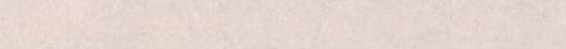


Рис. 2.15.2

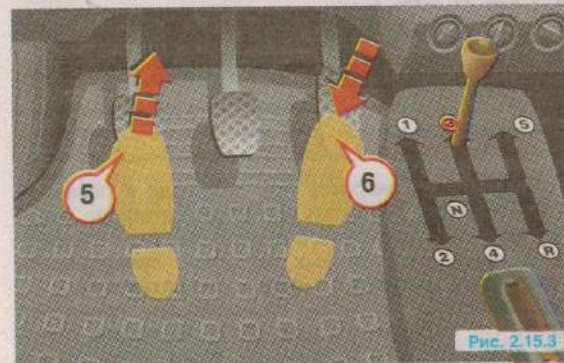


Рис. 2.15.3

5.Быстро, но плавно включаем сцепление.

6.Далее управляем автомобилем с помощью педали газа. Выбирая полосу движения, учитывайте то обстоятельство, что вы должны вести автомобиль по возможности ближе к правому краю проезжей части:

– вне населенных пунктов;

– в населенных пунктах на дорогах, обозначенных знаком 5.1 «Автомобиль» или 5.3 «Дорога для автомобилей», а также на тех дорогах в населенных пунктах, где разрешено движение со скоростью более 80 км/ч.

На перечисленных дорогах запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых.

В населенных пунктах, за исключением

дорог, указанных выше, можно использовать для движения любую удобную полосу. Однако во всех случаях на дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы или более, занимать крайнюю левую полосу можно только при интенсивном движении, когда заняты другие полосы, а также для поворота налево или разворота.

При сдаче экзамена на грузовом автомобиле с разрешенной максимальной массой свыше 2,5 т на указанных дорогах можно занимать крайнюю левую полосу только для поворота налево или разворота.

Маневрирование на дороге, имеющей две полосы или более для движения в одном направлении

Контролируется своевременность включения предупредительных сигналов, правильность объезда стоящих ТС (в том числе маршрутных) и других препятствий, правильность перестроения из одной полосы в другую, надлежащая реакция на сигналы, подаваемые другими водителями.

На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре полосы или более, запрещается выезжать на предназначенную для встречного движения сторону дороги.

На дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные прерывистой линией разметки 1.5, из которых средняя полоса используется для движения в обоих направлениях, разрешается занимать эту полосу только для обгона, объезда, поворота налево или разворота. Выезжать на крайнюю левую



полосу, предназначенную для встречного движения, запрещается.

Перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом и остановкой ПДД предписывают подавать сигналы световыми указателями поворота или рукой.

Объезжать неподвижное ТС можно

в том случае, если вы не создадите помех движущимся навстречу или попутно по соседней полосе ТС.

Соблюдайте правила перестроения (рис. 2.16).

Если вы перестраиваетесь, то всегда уступайте тем, кто движется попутно без изменения направления движения.

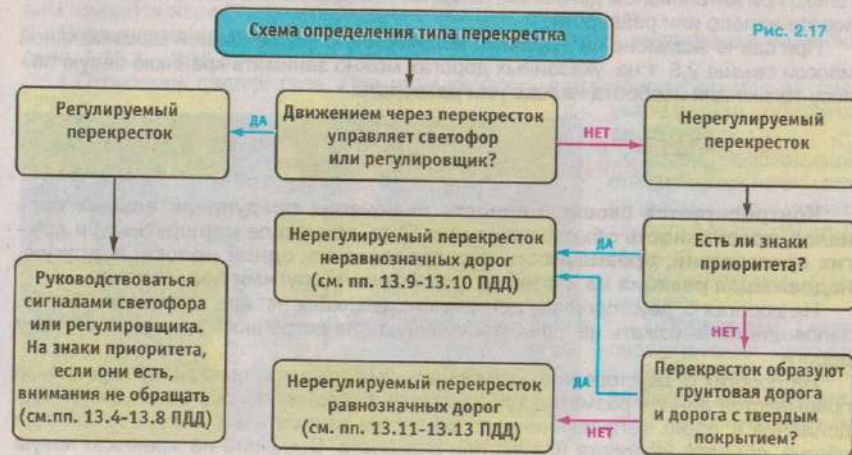
В случае одновременного перестроения действуйте по правилу «правой руки», т.е. уступайте дорогу при помехе справа.

Проезд перекрестков

Контролируется оценка обстановки и скорость при подъезде к перекрестку, учет требований дорожных знаков и разметки, сигналов светофора, регулировщика, действий других участников движения, соблюдение права преимущественного проезда, подача предупредительных сигналов, правильность остановки у перекрестка и плавность трогания с места после остановки.

Подъезжая к перекрестку, выберите скорость, позволяющую правильно оценить обстановку, определите тип перекрестка (рис. 2.17). Выясните, допускается ли движение через перекресток в выбранном вами направлении (т.е. смотрите на знаки и разметку).

При движении в направлении включенной стрелки дополнительной секции светофора при основном запрещающем сигнале уступите дорогу ТС, движущимся с других направлений (рис. 2.18).



Если движением на перекрестке управляет регулировщик, подчиняйтесь только его указаниям, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям знаков и разметки.

Займите на проезжей части необходимое положение с учетом требований знаков особых предписаний 5.15.1, 5.15.2 и дорожной разметки 1.18, опреде-

ляющих направление движения по полосам.

Если указанных знаков и разметки нет, то перед поворотом или разворотом заблаговременно займите на проезжей части данного направления соответствующее крайнее положение.

Въезжать на перекресток с круговым движением можно из любого положения на проезжей части данного направления, выезжать – только из крайнего правого.

Во всех случаях уступайте дорогу ТС оперативных и специальных служб с включенным проблесковым маячком синего (синего и красного) цвета, подающим специальный звуковой сигнал.

Проезд пешеходных переходов и остановок маршрутных ТС

Контролируется соответствие действий кандидата в водители Правилам дорожного движения при приближении к указанным местам.

Подъезжая к нерегулируемому пешеходному переходу, всегда будьте готовы уступить дорогу пешеходам (рис. 2.19).



Если перед переходом снижает скорость или останавливается движущееся впереди ТС, продолжайте движение, лишь убедившись, что перед ним нет пешеходов.

На регулируемых пешеходных переходах, даже при включении для вас разрешающего сигнала светофора, дайте возможность пешеходам закончить переход

проезжей части данного направления.

При заторе за пешеходным переходом не выезжайте на переход, если будете вынуждены остановиться на нем – остановитесь непосредственно перед переходом (рис. 2.20).

При проезде мимо стоящего посередине дороги маршрутного ТС (чаще всего трамвая) уступите дорогу входящим и выходящим из него пассажирам.



Рис. 2.20

Выполнение поворота (разворота)

Контролируется подготовка к предстоящему маневру, выбор места разворота. При движении на закруглении дорог контролируется правильность вхождения в поворот, плавность, скорость и траектории вхождения и выхода из поворота.

Разворачиваться на узкой дороге вы научились при подготовке экзаменационного маневра «Разворот ТС в ограниченном пространстве (при ограниченной ширине проезжей части) с использованием движения задним ходом» (стр. 24).

Сдавая экзамен на испытательном маршруте, убедитесь, что в данном месте запланированный маневр не запрещен. Перед поворотом или разворотом заблаговременно займите соответствующее крайнее положение.

На ТС, движущееся в повороте, действует центробежная сила:

$$F_c = mV^2/R,$$

где m – масса автомобиля;

V – скорость автомобиля;

R – радиус поворота.

Она направлена к наружному закруглению дороги и увеличивается с ростом скорости и уменьшением радиуса поворота (рис. 2.21).

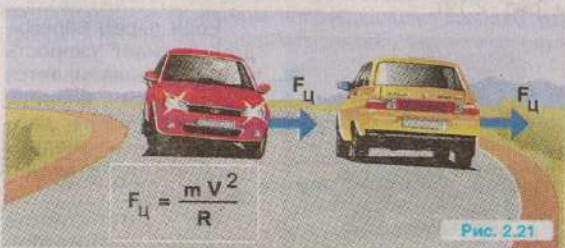


Рис. 2.21

Она направлена к наружному закруглению дороги и увеличивается с ростом скорости и уменьшением радиуса поворота (рис. 2.21).

Опережение, обгон

Контролируется оценка кандидатом в водители дорожной обстановки перед началом опережения или обгона, учет требований дорожных знаков, разметки и действий других участников движения, заблаговременность подачи предупредительных сигналов, скоростной режим при опережении или обгоне в зависимости от конкретных условий, траектории начала и конца обгона, обеспечение при этом безопасности движения.

Объезжая автобусы и троллейбусы, находящиеся у обозначенных остановок, помните, что из-за них может неожиданно появиться пешеход. В населенных пунктах вы должны уступить дорогу маршрутным ТС, если они начинают движение от обозначенного места остановки.



Рис. 2.22



Рис. 2.23

Во время экзамена обычно опережают или обгоняют достаточно медленно движущиеся ТС. Напомним, что обгоном считается маневр по опережению ТС, если он связан с выездом на полосу (сторону) встречного движения (сравните рис. 2.22 и рис. 3.23).

Приступая к обгону, убедитесь в том, что встречная полоса движения, на которую вы намерены выехать, свободна на достаточном расстоянии и своим маневром вы не создадите помех встречным, а при завершении обгона и попутным ТС.

Если на дороге установлен знак 3.20 «Обгон запрещен», запрещено обгонять любые ТС, за исключением тихо-

ходных ТС (должны быть обозначены опознавательным знаком «Тихоходное ТС»), гужевых повозок, мопедов и мотоциклов без коляски.

Оценивая дорожную обстановку, обратите внимание на скорость обгоняемого ТС и его длину. При малой разнице в скоростях или обгоне длинномерного ТС вы рискуете совершить слишком растянутый обгон, который потребует значительного свободного пространства дороги. Для быстрого выполнения обгона на автомобиле с механической трансмиссией следует перейти на пониженную передачу (см. рис. 2.15.1–2.15.3).

Не следует двигаться вплотную за ТС, которое вы хотите обогнать. Для оценки обстановки впереди на достаточном расстоянии следует заранее, не приближаясь близко к движущемуся впереди ТС, немного сдвинуться влево.

Завершая обгон, перестраивайтесь плавно, не снижая скорости и не тормозя.

Остановка

Контролируется правильный выбор места остановки, заблаговременная подача предупредительного сигнала, правильность перестроения, плавность снижения скорости, положение автомобиля на проезжей части (обочине) после остановки.

Получив команду экзаменатора об остановке, выберите подходящее место.

Не допускается останавливаться в зоне действия знака 3.27 «Остановка запрещена» и желтой линии 1.4 горизонтальной разметки.

Во всех случаях при выборе места прекращения движения учитывайте, что ПДД запрещают остановку также в местах, указанных в п. 12.4. На автомагистралях и дорогах для автомобилей (обозначены знаками 5.1 и 5.3 соответственно) остановка допускается только на специальных площадках для стоянки, обозначенных знаками 6.4 и 7.11.

Прекращение движения (рис. 2.24.1 – 2.25.2)

1. Оцениваем обстановку вокруг автомобиля.
2. Включаем указатель поворота.
3. Соблюдая правила перестроения (п. 8.4 ПДД), направляем автомобиль ближе к краю проезжей части, у которого мы намерены остановиться.



Рис. 2.24.1



Рис. 2.24.2

4. Переносим правую ногу с педали газа на педаль тормоза.
5. Нажатием на педаль тормоза снижаем скорость движения автомобиля примерно до 15–30 км/ч.

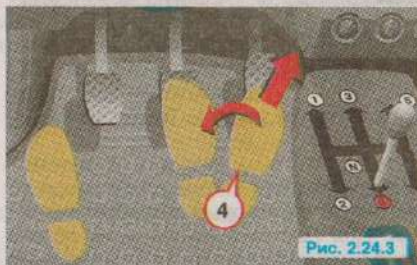


Рис. 2.24.3

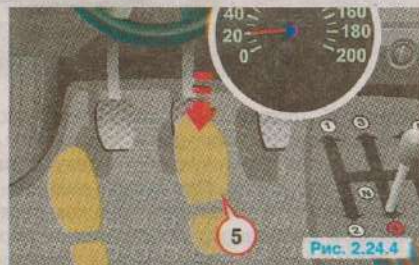


Рис. 2.24.4

6. Выключаем сцепление и окончательно останавливаем автомобиль нажатием на педаль тормоза.
7. Выключаем указатель поворота.
8. Переводим рычаг переключения передач в нейтральное положение.
9. Снимаем ногу с педали сцепления.
10. Включаем стояночный тормоз.



Рис. 2.24.5

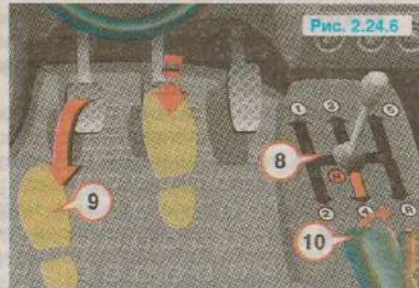


Рис. 2.24.6

11. Снимаем ногу с педали тормоза, выключаем фары (дневные ходовые огни)*.
12. Останавливаем двигатель.

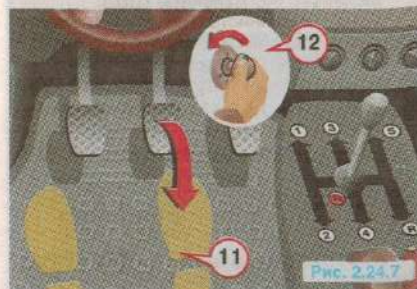


Рис. 2.24.7

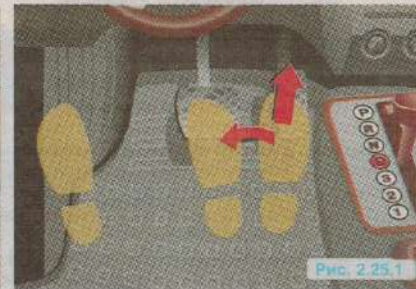


Рис. 2.25.1



Рис. 2.25.2

Для снижения скорости и остановки на автомобиле с автоматической трансмиссией, предварительно выполнив действия, показанные на рис. 2.24.1, следует перенести ногу с педали газа на педаль тормоза и, воздействуя на нее, снизить скорость и остановить автомобиль (рис. 2.25.1). После чего автомобиль фиксируется на месте стояночным тормозом, а селектор

управления коробкой передач переводится в положение «P» (рис. 2.25.2). Далее следует остановить двигатель.

Контрольные таблицы ошибок и нарушений, допущенных в ходе сдачи экзамена по вождению транспортных средств категории «В», «С», «D» и подкатегорий «В1», «С1», «D1»**

Ошибки и нарушения, за которые выставляется оценка «НЕ СДАЛ» Таблица 2.2А

Ошибки и нарушения, допущенные в процессе экзамена	Структурные единицы ПДД (пункты ПДД), Административного регламента
2.1. Осуществляя движение, не пристегнувшись ремнем безопасности	2.1.2 ПДД
2.2. Действие или бездействие кандидата в водители, вызвавшее необходимость вмешательства в процесс управления экзаменационным ТС с целью предотвращения возникновения ДТП	2.1.2 ПДД

* На ряде автомобилей указанные световые приборы включаются автоматически при запуске двигателя.

**Нумерация ошибок и нарушений соответствует Административному регламенту, где она начинается с номера 2.1.