

СМУРОВ В. А.

Учимся



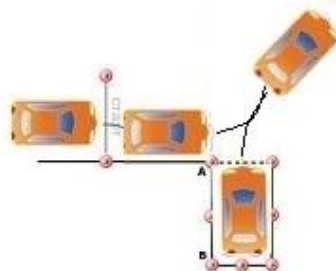
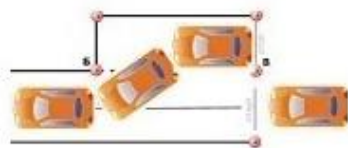
ВОДИТЬ МАШИНУ

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ
И НАЧИНАЮЩИХ ИНСТРУКТОРОВ

Одобрено Управлением ГИБДД ГУ МВД
России по Красноярскому краю

Рекомендовано Ассоциацией автошкол г.Красноярска

- ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ, ПРИЁМЫ ВОЖДЕНИЯ
- РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО ГОРОДУ
- АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ
ЭКЗАМЕНА
- ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ КУРСАНТОВ



2020г

Учимся водить машину

Учебное пособие для самостоятельного обучения вождению автомобиля.

Пособие для начинающих инструкторов.

Первоначальное обучение, приёмы вождения.

Рекомендации при движении по городу.

Методика приема экзамена ГАИ категории «В» подкатегории «В1».

Описание упражнений на автодроме, рекомендации инструкторов.

Исправленное и дополненное в 2020г.

**КРАСНОЯРСК
2020г.**

Данное учебное пособие написано живым, понятным языком интересно проиллюстрировано и может стать прекрасным пособием для подготовки начинающих водителей и инструкторов. Спокойный тон пособия, практические задания и примеры способствуют преодолению волнения, которое, естественно, возникает у любого новичка.

В этом пособии автор, имеющий опыт инструктора и преподавателя ПДД, дает ясные ответы на наиболее часто задаваемые начинающими водителями следующие вопросы. А я смогу? Как преодолеть страх? Как стать равноценным участником движения? Как безопасно водить автомобиль?

Так же это пособие может быть в той или иной степени полезно и инструкторам. Как начинающим, так и более опытным.

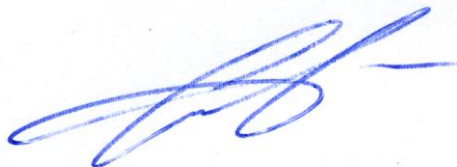
Структура пособия логически выверена, приводит читателя от простого к сложному: начиная с посадки водителя, руления и переключения передач до начала на подъеме, безопасного прохождения поворотов и езды по городскому маршруту. Особенно подробно рассмотрены вопросы сдачи экзамена в ГАИ: парковка, езда в ограниченном пространстве, маневрирование.

Пособие поможет начинающему водителю преодолеть страх перед уличным движением, поверить в свои силы и влиться в ряды автомобилистов.

Уверен, что пособие будет полезно читателем не только при подготовке к экзамену, но и при дальнейшем совершенствовании водительских навыков.

Радует и то, что среди Красноярских инструкторов и преподавателей ПДД есть люди, болеющие за свое дело.

Начальник
экзаменационного отдела
ГИБДД УВД
по г.Красноярску
подполковник милиции
Космачев Э.Г.
2012г.



Оглавление

Глава №1. Первые уроки вождения автомобиля.....	5
Введение.....	5
Начальное обучение.....	6
Сцепление.....	6
Подготовка рабочего места водителя.....	7
Знакомство с органами управления автомобиля.....	9
Отработка элементов управления с неработающим двигателем.....	12
Запуск двигателя.....	12
Начало движения автомобиля с места, движение по прямой, торможение и остановка.....	13
Отработка момента срабатывания сцепления.....	14
Глава №2. Вождение по дорогам.....	31
Движение запрещено при неисправностях.....	31
Обгон запрещен.....	31
Остановка запрещена.....	31
Стоянка запрещена.....	32
Разворот запрещен.....	32
Скорость.....	33
Запрещено на автомагистралях.....	34
Запрещено в жилых зонах.....	34
Буксировка запрещена.....	34
Противотуманные фары.....	34
Задние противотуманные фонари.....	35
Вождение по дорогам.....	35
АКПП. Режимы работы.....	50
Глава №3. Административный регламент проведению экзаменов на право управления транспортными средствами категории56	56
Проведение теоретического экзамена.....	57
Проведение экзамена проведения экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством. (автодром).....	64
Проведение экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения (город).....	99
Глава №4. Медицинская помощь.....	103

Глава №1. Первые уроки вождения автомобиля.

ВВЕДЕНИЕ

Вы решили научиться управлять автомобилем? Это не так уж и сложно, как может показаться в начале. Профессиональный уровень водительского состава различен. Как в любом деле, в вождении можно быть мастером, а можно быть и просто водителем. Но обязательное условие для всех, кто решил передвигаться на автомобиле - научиться надежному, безопасному управлению. Надо всегда помнить: автомобиль является источником повышенной опасности, поэтому к обучению надо подходить со всей серьезностью.

Главная цель этого пособия - помочь будущим водителям в приобретении навыков управления автомобилем. Навыки можно отработать и самостоятельно. Но необходимо помнить, что самостоятельное обучение вождению это нарушение Правил Дорожного Движения! Но уж если, же решились, то это должно происходить на безопасной, закрытой площадке. И обязательно с опытным помощником, имеющим стаж вождения. Но надо знать, что даже самый опытный водитель не имеет навыков инструктора! И ему потребуется большое терпение, чтобы объяснить, почему в той или иной ситуации он поступает, так или иначе.

Времени для занятий рекомендуется отводить столько, чтобы это было вам не в тягость, а в удовольствие, но не более двух часов за один раз. В противном случае будете уставать.

И последнее пожелание.

Поменьше слушайте скептиков, которые могут подвергнуть сомнению ваши способности к вождению автомобиля, отбить охоту к обучению и уничтожить у вас веру в себе.

Предположим, кто-то из знакомых предложил вам попробовать поучиться вождению автомобиля. И после «объяснений», как надо делать, вы делаете «все не так». И как результат заключение: «Водить автомобиль, вам не дано, не стоит и начинать». Не надо придавать этому значение!

Можно быть хорошим водителем, но не каждый водитель способен научить вождению другого человека. Старая истина верна: «нет плохих учеников - есть плохие учителя».

НАЧАЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ.

Мы намеренно не даем уроков технического устройства автомобиля. Какой у вас автомобиль? Передне, заднее, полноприводный? Отечественного, импортного производства?

В любом случае принципиального значения это не имеет. Не зависимо от исполнения, принцип начала движения одинаков. Чтобы это понять, надо знать принцип работы сцепления.

СЦЕПЛЕНИЕ

Схема гидравлического привода выключения сцепления и механизма сцепления.

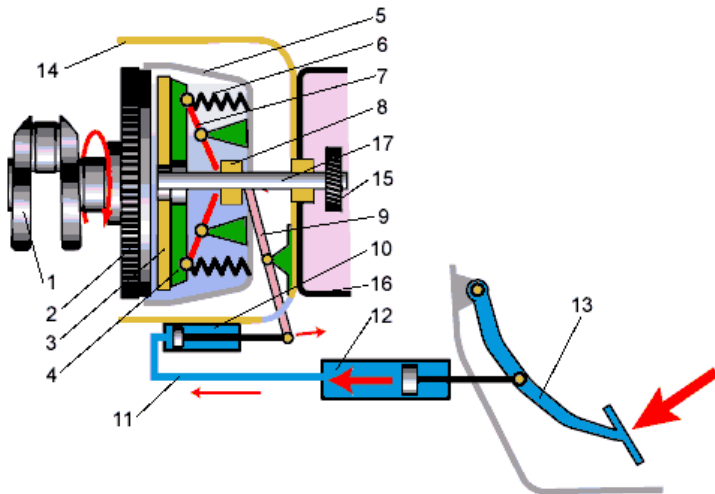


Рис.1 Схема гидравлического сцепления.

1 - коленчатый вал; 2 - маховик; 3 - ведомый диск; 4 - нажимной диск; 5 - кожух сцепления; 6 - нажимные пружины; 7 - отжимные рычаги; 8 - нажимной подшипник; 9 - вилка выключения сцепления; 10 - рабочий цилиндр; 11 - трубопровод; 12 - главный цилиндр; 13 - педаль сцепления; 14 - картер сцепления; 15 - шестерня первичного вала; 16 - картер коробки передач; 17 - первичный вал коробки передач

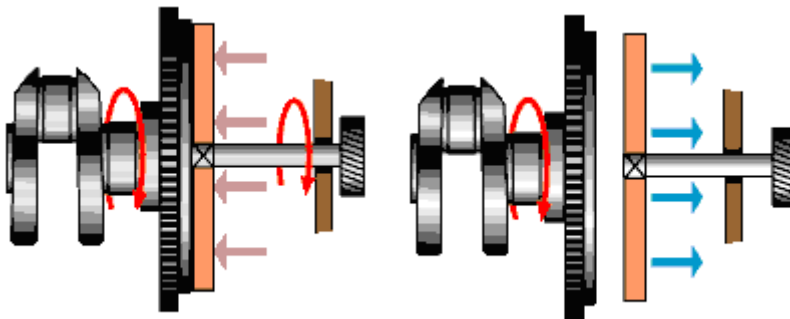


Рис.2 Работа сцепления.

Сцепление включено.

Сцепление выключено.

ПОДГОТОВКА РАБОЧЕГО МЕСТА ВОДИТЕЛЯ.

Начинающие водители уверены, что обращаться с автомобилем очень просто – сел да поехал. Всё не так просто. От того, как сел за руль водитель, будет зависеть и то, как тот поедет. Автомобилист обязан выработать правильное положение за рулём. Если в автомобиле вам некомфортно, значит всё вокруг будет беспокоить и отвлекать. То есть, отрицательно повлияет на безопасность движения.

Как и в жизни, в автомобиле всё должно быть естественно. И руки, и ноги водителя занимают свободное, удобное положение. Пока это не станет привычкой, автомобилист обязан постоянно следить за ними. Неправильно выполняемые приёмы усваиваются очень быстро, и переучиваться потом будет гораздо сложнее. Поэтому опытные автоинструкторы, проводящие обучение вождению, всегда уделяют особое внимание правильной посадке за рулём.

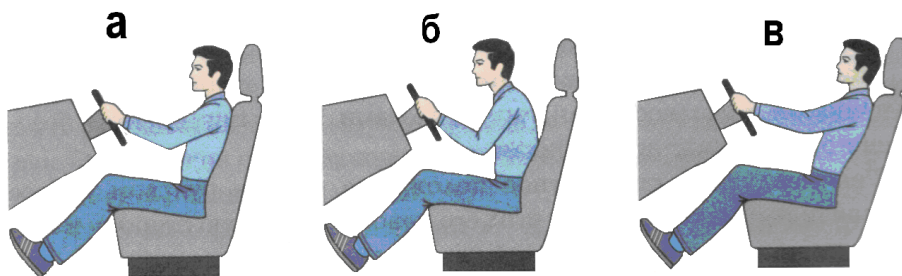


Рис. 3 Посадка водителя за рулём:

а) – оптимальная; б) – близкая; в) – далёкая

Любой автомобиль в обязательном порядке оборудован регулировочным устройством сиденья водителя (продольного перемещение сиденья и наклон спинки) и зеркалам заднего вида (салонным и боковым).

Итак, садимся в автомобиль и регулируем сиденье водителя «под себя». При регулировке надо исходить из следующего: ноги должны свободно доставать до педалей, причем изгиб ног в коленях должен быть небольшим при любом положении педалей. Это легко почувствовать левой ногой, управляющей педалью сцепления. Для этого надо положить ногу на педаль, не нажимая ее. Пробуем нажать на педаль «до упора».

Если удастся нажать ее «до упора» не меняя позы, ваша поза правильная. Если у вас миниатюрная нога и пятка не достает до пола, не страшно - необходимо работать ею на весу.

На рисунке, в этом положении, нога не должна испытывать неудобства. Затем педаль сцепления выжимается полностью (до упора), при этом нога не должна тянуться. Незначительный изгиб в колене сохраняется. Этого мы добиваемся продольным перемещением сиденья.

Наклон спинки сиденья регулируем таким образом, чтобы руки на рулевом колесе лежали удобно.

Руки также должны быть слегка согнуты в локтях.



Рис. 4 Варианты захвата рулевого колеса:
а) – закрытый хват; б) – неполный хват; в) – открытый хват

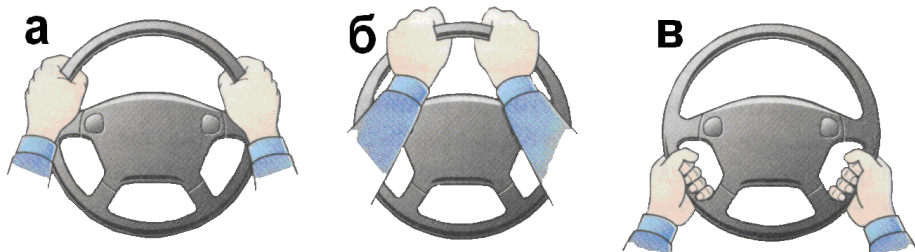


Рис.5 Возможное положение рук на рулевом колесе:

а) – правильное; б), в) – неправильное.

Следующее, на что надо обратить внимание – это обзор сзади. Зеркала заднего вида регулируются так, чтобы в салонном зеркале максимально просматривалось заднее стекло автомобиля, а в боковых зеркалах – борта автомобиля по касательной.

ЗНАКОМСТВО С ОРГАНАМИ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ

Органы управления:

- рулевое колесо
- педаль сцепления
- педаль тормоза
- педаль акселератора (газа)
- рычаг управления КПП (переключения передач)
- рычаг стояночного тормоза.

Теперь познакомимся с каждым органом управления в отдельности.

РУЛЕВОЕ КОЛЕСО. Мы уже знаем, как правильно держать рулевое колесо. Руки должны иметь свободу управления, быть готовы к любому быстрому маневру и не устают, так как своим весом лежат на рулевом колесе. Руль надо держать двумя руками, избегая управления одной рукой. Отрывать руки от рулевого колеса следует только при необходимости. Например, при перехвате руля при повороте, при переключении передач. Пижонство в управлении одной рукой может привести к неприятностям: при наезде колесом на препятствие, при проколе колеса руль одной рукой не удержать.

ПЕДАЛЬ СЦЕПЛЕНИЯ. Управляется левой ногой. При отпущенной педали диски в сцеплении замкнуты (прижаты друг к другу). При включенной передаче, крутящий момент двигателя передается на ведущие колеса. При выжатой педали сцепления – диски разомкнуты, и связи двигателя с ведущими колесами нет. В этот момент мы можем без проблем

включить нужную передачу.

Работает педаль сцепления следующим образом. Выжим педали производится полностью (до упора) и достаточно быстро. Отпускание педали производится ПЛАВНО, как бы в два этапа.

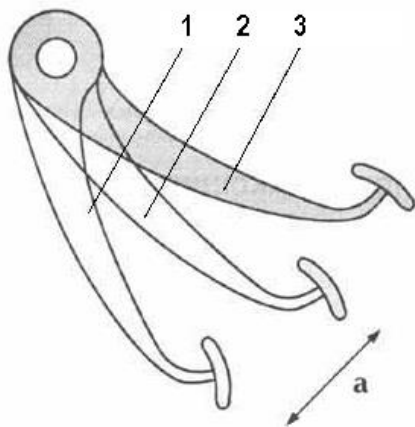


Рис.6

Первый этап. Плавно отпускаем педаль от положения 1 в положение 2. Выбираются зазоры между дисками в сцеплении. Расстояние, «а» составляет примерно $1/3 - 1/2$ от полного хода педали. На каждом автомобиле индивидуально.

Второй этап. При отпускании педали от положения 2 в положение 3 диски сцепления прижимаются друг к другу. Происходит передача крутящего момента. И это движение делается плавно с небольшой задержкой.

ПЕДАЛЬ ТОРМОЗА. Управляется правой ногой. В отличие от педали сцепления педаль тормоза не может быть нажата до упора. Упор педали тормоза мы почувствуем в промежуточном положении, когда тормозные колодки упрутся в тормозные барабаны или диски. Усилением нажатия на тормозную педаль определяется эффективностью торможения. Чем меньше скорость движения автомобиля, тем меньше усилие необходимо прикладывать к тормозной педали. В противном случае будет неприятный «кивок» автомобиля.

ПЕДАЛЬ АКСЕЛЕРАТОРА (ГАЗА). Управляется так же, как и педаль тормоза – правой ногой. Правая нога вполне справляется с двумя педалями. Нам нужно или движение (газ), или замедление (тормоз). Педаль газа мягче и имеет небольшой диапазон хода. Режим работы плавный. Работающий двигатель, при нажатии на педаль, отреагирует увеличением оборотов двигателя.

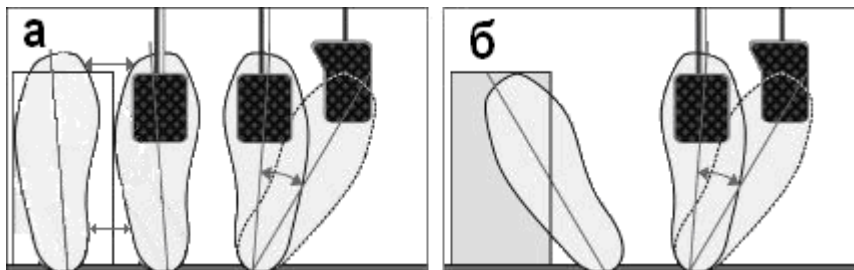


Рис. 7. Правильное положение ног в автомобиле:

а – с механической коробкой передач; **б** – с автоматической коробкой передач

РЫЧАГ УПРАВЛЕНИЯ КПП. Управляется правой рукой. Рычаг устанавливается водителем в положение, которое соответствует конкретной передаче. В нейтральном положении (передача не включена) рычаг имеет достаточно ощутимую амплитуду перемещения в поперечном направлении. При поперечном перемещении рычага мы выбираем, какую из передач следует включать.

Для вашего же автомобиля схема переключения передач указана в инструкции по эксплуатации вашего автомобиля.

Переключение передач при работающем двигателе производится **ОБЯЗАТЕЛЬНО** при выжатой педали сцепления. В противном случае возможна поломка трансмиссионных узлов автомобиля, в первую очередь самой КПП. Переключение должно производиться четко и спокойно, без резких и сильных движений, иначе синхронизаторы в КПП будут нагружаться и изнашиваться.

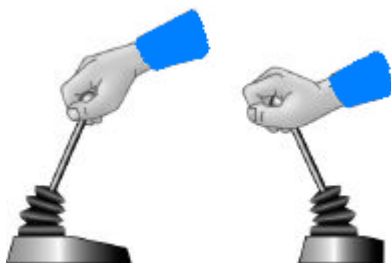


Рис. 8. Положение руки на рычаге коробки передач

РЫЧАГ СТОЯНОЧНОГО ТОРМОЗА. Управляется правой рукой. При движении автомобиля рычаг должен быть опущен в низ, что соответствует расторможенному состоянию задних колес. Стояночный тормоз снабжен храповым устройством, удерживающим рычаг в заторможенном положении (затянута вверх). Для опускания (расторможения) рычага предусмотрена кнопка на его переднем конце. Чтобы кнопка легче поддавалась, нажать ее

следует, потянув рычаг вверх, после чего нажать кнопку и отпустить рычаг вниз.

ОТРАБОТКА ЭЛЕМЕНТОВ УПРАВЛЕНИЯ С НЕРАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ.

Ознакомившись с органами управления автомобиля, приступим к упражнениям по отработке элементов управления:

- сидим удобно и свободно
- обзор из автомобиля хороший и спереди, и сзади
- руки удобно и правильно лежат на рулевом колесе
- ноги свободно достают до педалей

Тренируем левую ногу. Выжимаем педаль сцепления быстро и до упора в пол. Плавно отпускаем до половины хода и делаем паузу. Затем плавно и медленно отпускаем до полного освобождения.

Сделаем это упражнение несколько раз. Пусть нога привыкнет к упругости педали.

Тренируем правую ногу. Пока двигатель не работает, нажимать на педаль акселератора мы не будем. Правая нога находится над педалью акселератора, слегка ее касаясь. Перенесем ее на педаль тормоза и нажмем на нее. При этом пятку ноги не отрываем от пола. Для координации правой ноги это упражнение продеваем несколько раз с различным усилием нажатия на тормоз.

Тренируемся *включать передачи.* Выжимаем педаль сцепления. Правая нога при этом должна быть над педалью акселератора, не нажимая на нее. Спокойно и четко, но без усилия переводим рычаг в положение 1 передачи. Далее, при выключенном сцеплении продельываем переключения передач последовательно по восходящей и нисходящей.

Помним: механизм любит четкость и плавность.

РЕКОМЕНДАЦИЯ. Для простоты включения второй передачи с первой не надо переводить рычаг в нейтральное положение.

Выполняя указанные упражнения, вы неизбежно смотрели на органы управления автомобилем. Теперь продеваем, эти упражнения, не глядя на органы управления, привыкаем к нам. Это поможет в управлении на дорогах.

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ.

Убедившись, что автомобиль на стояночном тормозе, выжимаем педаль сцепления и устанавливаем переключатель передач в нейтральное

положение (или убеждаемся, что он находится в таком положении). Дело в том, что включенная передача при неработающем двигателе иногда используется для удержания автомобиля на месте (вместо стояночного тормоза).

И при попытке запустить двигатель при включенной передаче и не выжатой педали сцепления, автомобиль сделает рывок вперед. А это чревато неприятностями. И только убедившись, что рычаг КПП, находится в нейтральном положении, поворачиваем ключ зажигания по часовой стрелке до срабатывания стартера. Как только двигатель запустится, ключ зажигания сразу же отпускаем.

Следует знать, что для надежного пуска холодного двигателя требуется обогащенная горючая смесь. В случае инжекторного двигателя или карбюраторного с автоматическим управлением воздушной заслонкой состав смеси при запуске регулируется автоматически. В автомобиле, с обычным карбюратором, для запуска холодного двигателя, предусмотрен ручной привод воздушной заслонкой. При запуске холодного двигателя, следует вытянуть привод воздушной заслонкой. После нескольких секунд работы двигателя обороты двигателя начнут возрастать. При этом необходимо снижать обороты двигателя, убирая ручку привода воздушной заслонки. При этом не следует допускать подъема оборотов более 1500.

При полном прогреве двигателя (90 градусов) воздушная заслонка должна быть полностью утоплена.

НАЧАЛО ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ С МЕСТА, ДВИЖЕНИЕ ПО ПРЯМОЙ, ТОРМОЖЕНИЕ И ОСТАНОВКА.

До этого момента мы занимались самообучением в своем автомобиле на месте. Движение автомобиля требует соблюдения определенных условий безопасности. Для приобретения первоначальных навыков управления автомобилем надо выбрать площадку, свободную от людей, машин и пр. Если эта площадка имеет размер 30х30м, этого для начала будет вполне достаточно. Разумеется, перегон автомобиля на площадку должен, осуществлен водителем.

Перед тем как пытаться начать двигаться на автомобиле с места, надо четко представлять, как его остановить. Для остановки автомобиля делается следующее: левая нога быстрым движением выжимает педаль сцепления, правая нога нажимает на тормозную педаль, (степень нажатия определяется необходимостью). Выжатая педаль сцепления при этом исключает дальнейшее принудительное перемещение автомобиля двигателем. Тормозная педаль прекращает движение автомобиля.

Психологически очень важно убедить себя в том, что вы знаете, как отреагировать на вышедший из-под контроля автомобиль. И, если что-либо не так - педаль сцепления «в пол», тормозная педаль нажата. После этого следует выключить передачу.

Итак, ваш автомобиль стоит на площадке. Причем таким образом, что перед ним много свободного места. Убедившись, что автомобиль стоит на нейтральной передаче с затянутым стояночным тормозом, запускаем двигатель.

ОТРАБОТКА МОМЕНТА СРАБАТЫВАНИЯ СЦЕПЛЕНИЯ.

Правая нога находится над акселератором. Выжимаете педаль сцепления, включаете первую передачу. Держа сцепление выжатым, снимаем автомобиль со стояночного тормоза. Автомобиль готов к движению.

Чтобы не пропустить момент срабатывания сцепления, педаль следует отпускать, очень медленно при этом необходимо следить за поведением автомобиля. Момент срабатывания сцепления вы почувствуете по оборотам двигателя. При срабатывании сцепления двигатель начинает нагружаться, обороты его будут снижаться.

Следует запомнить положение левой ноги.

Если двигатель снизил обороты, но не заглох, цель упражнения достигнута.

Проделайте это упражнение несколько раз.

Начало движения автомобиля.

Чтобы начать движение на автомобиле, двигателю нужна определенная мощность, которая зависит от его оборотов.

На оборотах холостого хода, на которых работает двигатель без нагрузки при опущенной педали газа, мощность двигателя минимальна.

В момент начала движения автомобиля, двигатель нагружается, преодолевая сопротивление качения. Чтобы он не остановился, следует добавить обороты, слегка нажав на педаль газа.

Попробуем для начала просто прибавить обороты, т.е. поработать только правой ногой. Нажимать на педаль газа надо очень осторожно. Двигатель без нагрузки будет чутко реагировать. Обороты контролируются на слух.

Теперь приступаем к выполнению упражнения. Подготовительные операции те же, что и в предыдущем упражнении:

- выжимаем педаль сцепления;
- включаем Iю передачу;
- отпускаем педаль сцепления, до момента срабатывания (обороты двигателя несколько упали);
- немного добавим обороты двигателя, отпускаем педаль сцепления буквально на 1-2 мм;
- удерживаем педаль сцепления до полного разгона автомобиля;
- после полного разгона автомобиля полностью отпускаем педаль сцепления.

Рекомендуем полностью, при движении, убирать левую ногу с педали сцепления.

Проехав несколько метров, останавливаем автомобиль:

- правой ногой плавно нажимаем на педаль тормоза, одновременно выжимаем педаль сцепления;
- остановив автомобиль, выключаем передачу;
- убираем ноги с педалей

Чтобы автомобиль не покатился, рекомендуем ставить на стояночный тормоз.

Если при торможении автомобиль «кивнул», значит, тормозная педаль была нажата слишком сильно.

ВОЗМОЖНЫЕ ОШИБКИ	ПРИЧИНА
При начале движения автомобиль «дернулся».	Слишком резко было отпущена педаль сцепления.
Двигатель заглох.	При отпускании сцепления обороты были недостаточны.
Двигатель «ревет».	Обороты двигателя слишком большие или добавлены раньше, чем сработало сцепление, т.е. без нагрузки.

Проанализировав свои действия, повторите попытку. Не забудьте убедиться в том, что перед автомобилем никого нет.

Недостаток места при начале движения может напугать вас и спровоцировать на ошибку.

В случае если перед автомобилем недостаточно места, это упражнение выполняется при движении назад. И не надо пугаться движения задним ходом. От вас требуется плавно тронуть автомобиль, не вмешиваясь в

траекторию движения. Т. е., выполнить то же самое, что вы только что при движении вперед.

При движении назад сидеть надо так, чтобы было удобно и хорошо видно, куда автомобиль движется. Для этого разворачиваемся на сиденье в пол-оборота вправо.

Левую руку кладем на обод рулевого колеса сверху по центру. Правой рукой упираемся в спинку правого сиденья. Головы следует наклонить к центру автомобиля. Убеждаемся, что в заднее стекло вам видно все пространство за автомобилем. В таком положении, не глядя на педали, попробуем нажать на педаль сцепления и плавно его отпустить (не включая передачу). Правой ногой слегка добавляем обороты (на слух) двигателя. Имитируем движение автомобиля назад и плавную его остановку.

Приступаем к выполнению упражнения. Выжимаем педаль сцепления и включаем передачу заднего хода. Удерживая сцепление, садимся удобно. Вы и автомобиль готовы к движению. Все остальное делаем так же, как и на предыдущем этапе, уделяя при этом внимание и оборотам двигателя.

Еще раз подчеркнем, что перед началом движения необходимо помнить о своих дальнейших действиях, т.е. представлять, что нужно для остановки автомобиля.

Это упражнение является очень важным в процессе обучения. Постарайтесь в выполнении его добиться хороших результатов, но не доводите себя до усталости.

Для отработки начала движения автомобиля можно рекомендовать промежуточное упражнение, в котором педаль сцепления до конца не отпускается. Начальные действия те же, что и в предыдущем упражнении.

Выжимаем педаль сцепления, включаем первую передачу, отпускаем сцепление, находим положение его срабатывания, (двигатель среагировал снижением оборотов). Далее, прибавив обороты на слух, педаль сцепления медленно отпускаем на 1-2 мм. Добившись, начала движения автомобиля, быстро выжимаем педаль сцепления. Продолжаем катиться, пока автомобиль не начнет останавливаться. И при отпуске педаль сцепления, вновь толкаем автомобиль. Вновь выжимаем педаль сцепления. Повторяем упражнение, пытаемся двигаться на очень маленькой скорости

Движение по кривой траектории, маневрирование.

Движение по кругу произвольного радиуса.

Исходное место провидения то же, что и на предыдущем упражнении.

Наметив произвольную траекторию, плавно начинаем движения автомобиля на 1 передаче и медленно движемся по кругу против часовой стрелки.

При отработке навыков управления, важно, чтобы поставленная задача не отвлекала вас от главного – умения в данной ситуации остановить автомобиль. Дело в том, что на начальной стадии обучения автомобиль, вполне возможно начнет двигаться не совсем по той траектории, которая вам задумана. В таком случае коррекцию в управлении можно осуществлять лишь при полном контроле над движением автомобиля. Если в момент выполнения упражнения оказалось недостаточно времени для принятия правильного решения, следует, не расплываясь на другие действия немедленно остановить автомобиль.

Теперь конкретно скажем о том, на что надо обратить внимание при выполнении упражнения.

Смотреть надо не перед «носом» автомобиля, а на то место, куда автомобиль вами направлен.

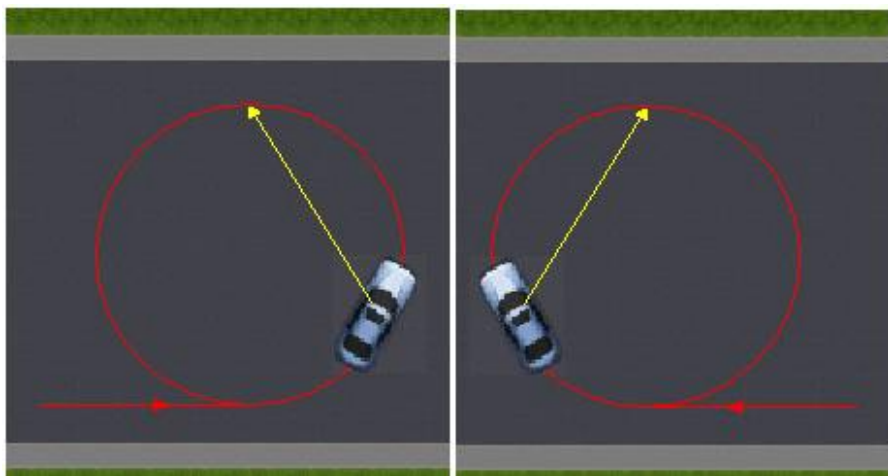


Рис.9

Необходимо учитывать некоторую инертность рулевого управления автомобиля, так как в рулевом механизме имеется свободный ход (люфт) в пределах 10 градусов, предусмотренных конструкцией автомобиля. Этот люфт выбирается достаточно быстро.

При движении по кривой не надо стремиться все время повернуть рулевое колесо в сторону поворота. Нужная траектория обеспечивается определенным положением управлением управляемых колес.

При выполнении упражнения полезно делать промежуточные остановки. Проехав несколько кругов (5-6) почасовой стрелки следует выполнить это же упражнение против часовой стрелки.

Приобретения навыков при движении по «восьмерки».

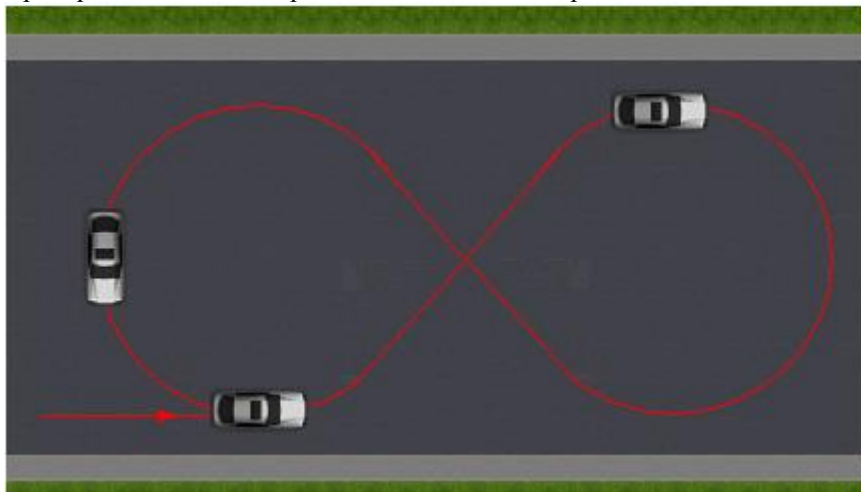


Рис.10

В данном упражнении надо обратить внимание на правильность руления. Повороты рулевого колеса выполняются свободными перехватами.

В процессе выполнения упражнения делайте промежуточные остановки.

Для успешного выполнения последующих упражнений по маневрированию очень важно уметь перемещать автомобиль на самое малое расстояние, т.е. добиться наименьшей скорости.

При отпуске педали сцепления проедет некоторое время, за которое автомобиль проезжает определенное расстояние. Другими словами, если при начале движения автомобиля попробовать, отпустив педаль сцепления, сразу же ее выжать, не нажимая на тормоз, то можно убедиться, что автомобиль за это время прокатится на несколько метров и начнет сам останавливаться. Отпускать педаль сцепления следует плавно, но отжимать быстро.

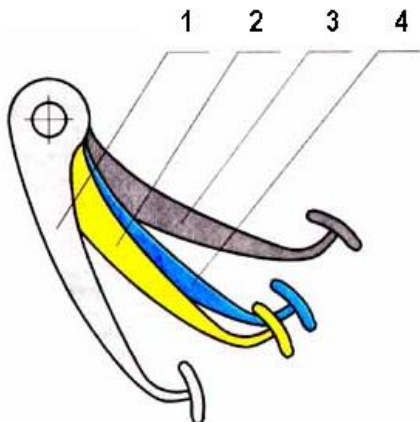


Рис. 11

1. полностью выжатая педаль сцепления.
2. положение срабатывания сцепления
3. полностью отпущенная педаль сцепления
4. положение педали (условно) при котором начинается движение автомобиля.

Как мы уже знаем, положение 2 определяет момент начала срабатывания сцепления. От положения 4 автомобиль начинает двигаться. Поэтому, чем меньше мы будем отпускать педаль от положения 2 с последующим выжимом педали, тем меньше расстояние пройдет автомобиль. Это и будет целью нашего очередного упражнения – сдвинуть автомобиль на минимальное расстояние.

Передвижение автомобиля на минимальное расстояние.

Включаем первую передачу и находим момент срабатывания сцепления (Рис.11, положение 2). Далее, одновременно добавляем немного обороты двигателя, медленно отпускаем педаль сцепления до условного положения 4, буквально на несколько миллиметров. После того как автомобиль начнет движение, педаль сцепления полностью выжимаем. При этом тормозом пользоваться не надо.

В данном упражнении надо поставить для себя задачу поэтапного перемещения автомобиля на как можно меньшее расстояние, буквально на 20-30 см.

То же самое попробуйте проделать при движении автомобиля задним ходом.

Отработав это упражнение, вы приобретете уверенность, что автомобиль можно укротить!

Маневрирование с применением заднего хода.

Траекторию движения выбираем произвольно.

В предложенном упражнении при движении задним ходом мы осуществляем поворот. Здесь надо помнить, что необходимо занять удобное положение за рулем, чтобы было удобно, движения должны быть раскованы, хорошо просматривалась траектория предполагаемой траекторией.



Рис. 12а

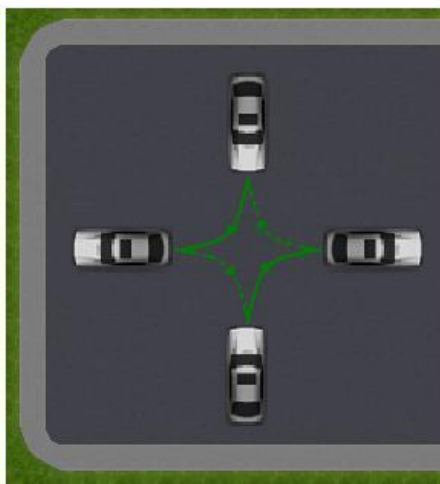


Рис. 12б

На **Рис.12а** показано движение автомобиля задним ходом с правым поворотом управляемых колес. В этом случае водитель должен развернуться немного вправо, чтобы была видна зона стекла правой задней двери и заднего стекла автомобиля. Поворачивать рулевое колесо можно одной рукой, левой рукой, так и двумя руками. Это зависит от крутизны поворота и скорости движения.

На **Рис.12б** изображено движение автомобиля задним ходом с левым поворотом управляемых колес. В данном случае водитель должен выбрать для себя удобную позицию: или развернуться, как в предыдущем случае, но значительно больше, чтобы просматривалась зона заднего стекла и частично стекла левой задней двери автомобиля; или, что, наверняка удобнее при кругом повороте, развернуться в левую сторону и смотреть через боковое стекло левой задней двери. Попробуйте оба варианта. Больше того, положение во время маневрирования задним ходом можете менять, если вы почувствовали, что при движении испытываете неудобство, поменяйте положение, но предварительно остановите автомобиль. Главное, чтобы просматривалась зона, в которую направляете автомобиль.

Вождение автомобиля с переключением передач.

Для движения автомобиля, в различных дорожных условиях и с

различными скоростями, необходимо, чтобы на ведущих колесах крутящий момент был переменным. Это обеспечивает коробка перемены передач (КПП).

Для каждой передачи есть свой диапазон скоростей движения, имеющий нижние и верхние пределы, задаваемые оборотами двигателя.

Примерный диапазон скоростей на каждой передаче для 4-х ступенчатой КПП выглядит, как указано на таблице №1:

Таб. № 1.

Передача	1	2	3	4
Скорость, км/ч.	0-40	10-60	30-90	50-макс.

На следующей таблице рекомендуемый диапазон передач при движении автомобиля:

Таб. № 2.

Передача	1	2	3	4
Скорость, км/ч.	0-20	20-30	30-40	40-макс.

Водитель при движении выбирает *удобный* для себя скоростной режим, а передачу использует согласно выбранной скорости. Для разгона автомобиля до нужной скорости необходимо последовательно разгонять автомобиль на каждой передаче по восходящей (1,2,3,4). Например, выбранный скоростной режим на 4 передаче – 60 км/ч.

Конечная скорость не максимальная для автомобиля, следовательно, и разгон на каждой передаче должен быть не максимальной.

- начало движения и разгон автомобиля с места до 20 км/ч;
- переключение на 2 передачу и разгон до 30 км/ч;
- переключение на 3 передачу и разгон до 40 км/ч;
- переключение на 4 передачу и движение на скорости 60 км/ч. и выше.

В этом случае двигатель будет работать (*оптимальный режим*) на каждой передаче в одинаковом диапазоне оборотов: от холостого хода (700-800 об/мин) до средних (2000-2500 об/мин.).

Движение с переключением на 2 передачу.

Для выполнения данного упражнения должно быть достаточно места.

Двигаться будем по прямой, не отвлекаясь на руление.

РЕКОМЕНДАЦИЯ; процесс переключения на 2 передачу для простоты выполнения разделите на несколько этапов.

- 1) Начало движения и плавный разгон на первой передаче;
- 2) Выжим педали сцепления с одновременным отпусканием педали газа;
- 3) Спокойный (без усилия) перевод рычага переключения КПП с первой передачи на вторую передачу;
- 4) Достаточно быстрое, но плавное отпускание педали сцепления (но не бросаем);
- 5) Прибавляем обороты двигателя для последующего разгона.

На первом этапе во время разгона скорость, достаточную для перехода на вторую передачу, можно контролировать не по спидометру, а визуально, на глаз, и по оборотам двигателя (обороты не должны превышать 2500 об./мин).

На 2-м этапе не торопитесь при выжиме сцепления непременно сразу переключить передачу. Выжав сцепление и сбросив обороты, вы будете двигаться по инерции достаточное время для спокойного перевода рычага КПП (3-4-5 этапы).

Возможные ошибки	Причина
После разгона в момент переключения двигатель «взревел», т.е. набрал излишние обороты без нагрузки.	При выжиме сцепления забыли отпустить педаль газа.
После разгона в момент переключения, автомобиль резко замедлил ход.	Выжим сцепления запоздало. Вы отпустили педаль газа, а сцепление осталось включенным. Двигатель сработал как замедлитель на 1-й передаче.

Отработайте это упражнение.

Переключения по восходящей со 2 на 3 и с 3 на 4 передачи аналогичны рассмотренным выше. Только надо учитывать: движение на более высоких передачах возможно на больших скоростях. Поэтому для тренировки потребуется много места. Это может быть любая свободная от движения дорога. Однако при движении по ней в процессе обучения рядом должен сидеть опытный водитель.

При снижении скорости, переход на низшую передачу.

Возвращаясь к таблице №1, обратим внимание на нижний предел скоростей на каждой передаче. Он показывает, что движение со скоростью,

меньше нижнего предела, не допустимо. Двигатель в таком случае будет работать с переборами, на оборотах, ниже оборотов холостого хода, даже может остановиться. В момент работы, двигатель, будет испытывать очень вредное для него «масляное голодание».

Если при движении возникла ситуация, требующая снижение скорости, то, сбавив скорость до минимально допустимого для данной передачи, необходимо перейти на низшую передачу, подходящую для этой скорости. При этом переключение на нисходящей в обратном порядке не обязательно.

Пример;

1) Мы движемся на 4 передаче, со скоростью 60 км./час. Впереди перекресток, на котором надо повернуть. Притормаживая, снижаем скорость до 50 км./час. (нижний предел на 4 передаче), выжимаем сцепление, продолжая притормаживать. Включаем 2-ю передачу, т.к. скорость, выбранная вами для прохождения поворота, примерно 10 км./час.

2) Движемся с той же скоростью на 4 передаче. Впереди светофор, запрещающий движение. Снижаем скорость до 20 км./час. Выжимаем сцепление, продолжаем торможение до полной остановки перед светофором. Ставим рычаг переключения передач в нейтральное положение.

Попробуйте выполнить данное упражнение с переходом:

- с 4 на 3
- с 4 на 2
- с 3 на 2 передачу.

Переходить на 1 передачу следует лишь в том случае, если скорость вашего автомобиля практически равна нулю.

Заезд в гараж.

Для проведения дальнейших занятий требуются габаритные стойки. Высотаю около метра. Их достаточно 7-8.

Ставим автомобиль на площадке и расставляем стойки, как показано на рисунке:

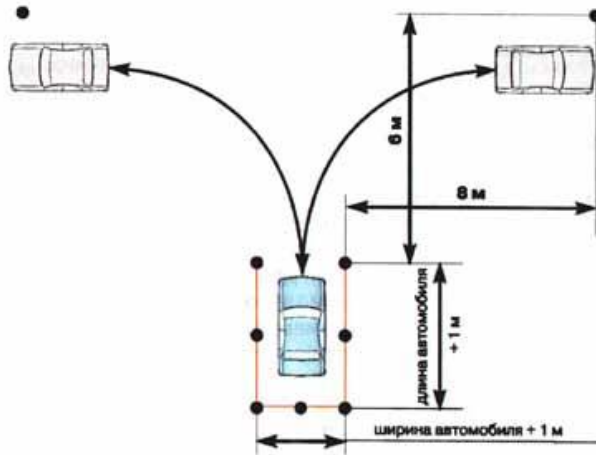


Рис.13

Задача – въехать в бокс задним ходом. Причем выполнить это упражнение надо с разных сторон.

При выезде из бокса необходимо учитывать, что при повороте траектория передних и задних колес различен. Задние колеса идут по внутреннему радиусу. Поэтому, выезжая из бокса, не торопитесь сразу повернуть, иначе заденете передние стойки бокса. Чтобы этого не произошло, продвигаем автомобиль примерно на половину корпуса, после чего поворачиваем в выбранную сторону, контролируя внутренний борт автомобиля.

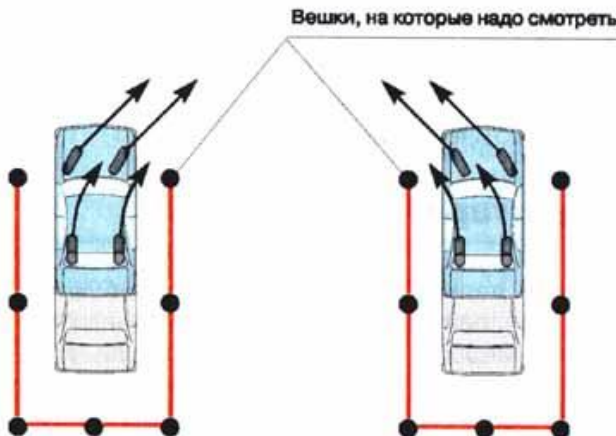


Рис.14

Въезд в бокс, справа, задним ходом.

При выезде из бокса надо ориентироваться на правый передний угол (правую переднюю стойку). Выезжаем из бокса в правую сторону и ставим

автомобиль как показано на **рисунке 15**

Для заезда в бокс разворачиваемся на водительском месте таким образом, чтобы был хорошо виден бокс. Сам заезд разделим на три этапа.

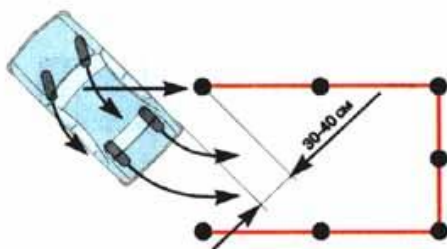


Рис.15

На 1-м этапе ориентируемся на ближайшую стойку, которую нужно обогнуть на расстоянии 30-40 см. от борта автомобиля по крутому радиусу. По окончании 1-го этапа автомобиль должен быть расположен примерно под 45° к боксу, ближайшая стойка должна быть видна в стекло правой задней двери и находиться от борта автомобиля на расстоянии 30-40 см., управляемые колеса полностью вывернуты вправо.

На 2-м этапе внимание устремлено на средний створ стоек, который автомобиль должен пройти по центру. Наблюдаем за движением автомобиля по крутой дуге внутрь бокса, дожидаясь, когда задняя часть автомобиля будет сориентирована по центру среднего створа.

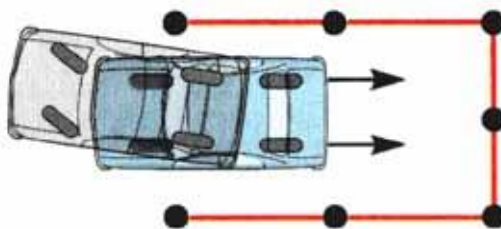


Рис.16

На 3-м этапе, ориентируемся на задний створ (или на центральную стойку), выравниваем автомобиль, чтобы внутри бокса он двигался строго прямо.

Следует учесть, что исправление возможной ошибки внутри бокса пользы не принесет. Только может ухудшить положение.

В конечной фазе внутри бокса, автомобиль, не должен двигаться по дуге. Корректировка задней части автомобиля, даже на незначительное расстояние, повлечет за собой существенное смещение в сторону, передней (управляемой) части автомобиля.

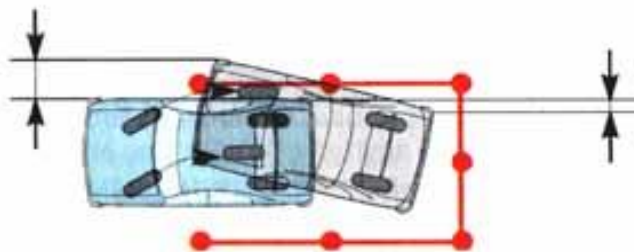


Рис.17
Въезд задним ходом в бокс, слева.

Данное упражнение отличается от предыдущего только ориентацией водителя на своем месте.

Работа над заездом в бокс потребует терпения. Полезно при тренировках, намечая для себя ориентиры, останавливать автомобиль в промежуточных положениях.

Разворот в замкнутом пространстве.

Для проведения занятия на площадке сделаем коридор из стоек. Ширина коридора две длины автомобиля.

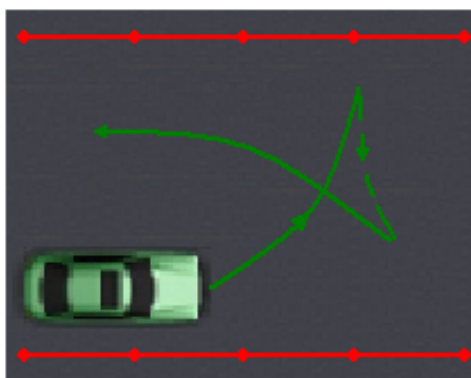


Рис.18 Разворот в левую сторону с применением заднего хода.

Для того чтобы разворот был наиболее эффективным, необходимо 3 условия;

- использование коридора по всей ширине;
- работа рулевым колесом во всем диапазоне;
- подготовка автомобиля, перед остановкой, поворотом управляемых колес для движения в другом направлении.

Итак, постараемся выполнить разворот рационально. Въезжаем в коридор, прижимаясь к правой стороне (примерно в полуметре от стоек). В середине коридора до отказа выкручиваем руль влево и в таком положении проходим $2/3$ коридора. Остальную часть пути проходим, быстро выкручивая рулевое колесо в другую сторону, т. е. вправо.

Начиная движение задним ходом, продолжаем вращать рулевое колесо вправо до отказа. Таким образом, также проходим $2/3$ ширины коридора. Остальную часть пути, до остановки вращая рулевое колесо в противоположную сторону, т.е. влево. После остановки возобновляем движение вперед с вращением рулевого колеса влево.

РЕКОМЕНДАЦИЯ. При выполнении упражнений по маневрированию не надо бояться использовать «накат» т.е., движение с выжимом сцепления. В этом случае автомобиль может передвигаться медленнее и управлять им будет легче.

С приобретением навыков и опыта ваши движения будут более рациональными.

Парковка автомобиля.

Парковка автомобиля может осуществляться 3 способами.

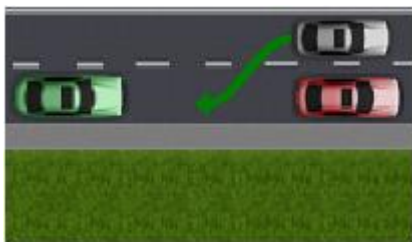


Рис.19. Параллельно проезжей части.

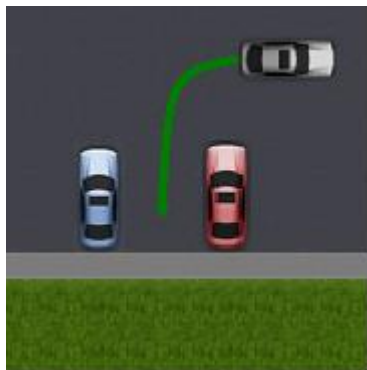


Рис.20. Перпендикулярно проезжей части.

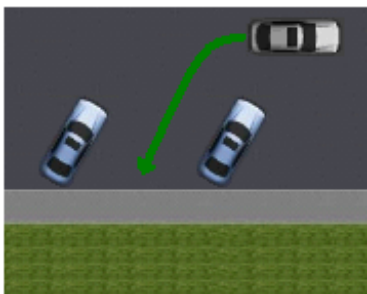


Рис.21. Под углом к проезжей части.

Парковка перпендикулярно проезжей части аналогична заезду в бокс. Парковка под углом к проезжей части не представляет сложности, если справляетесь с перпендикулярной парковкой.

Остановимся на парковке автомобиля параллельно проезжей части. Если между стоящими у тротуара автомобилями пространство для вашего автомобиля ограничено, но достаточно, то целесообразно заезжать в этот промежуток задним ходом. Помня при этом, что с помощью передних управляемых колес «нос» автомобиля легко заносится.

Параллельная парковка.

Ставим стойки и автомобиль относительно их, как показано на рисунке:

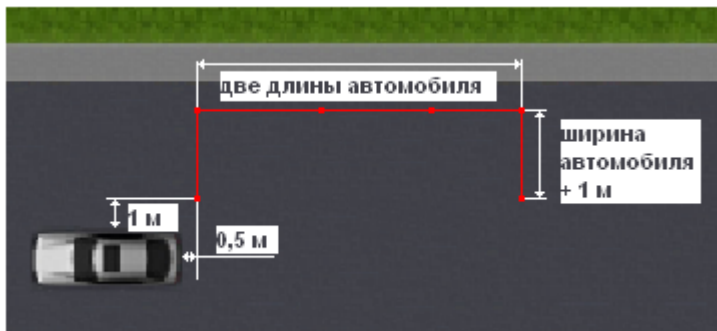


Рис. 22

Для примера, воспользуемся графическим изображением поэтапного расположения автомобиля, во время заезда на парковку.

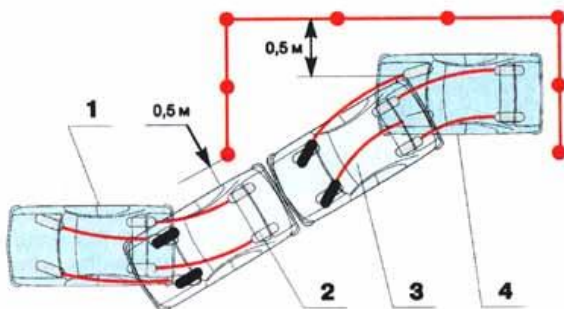


Рис.23

В положении 1, управляемые колеса должны быть повернуты вправо. В положении 2 расстояние от борта автомобиля и ближайшей стойкой должно быть примерно 0,5 м.

Из положения 2 в положение 3 автомобиль должен двигаться по прямой. В положении 3 управляемые колеса должны быть вывернуты влево.

Расстояние от заднего правого угла автомобиля до линии стоек 0,5 метра. При движении из положения 3 в положение 4 важно контролировать правое крыло автомобиля.

Положение 4 показывает результат, которого вы должны достигнуть после проделанных тренировок.

Остановка автомобиля на подъеме.

Для выполнения упражнения выбираем естественный уклон (примерно 16°).

Начинаем движение на ровном участке. Подъезжаем и останавливаем автомобиль на подъеме. Для того чтобы автомобиль после остановки не скатывался назад, продолжая плотно держать педаль тормоза, затягиваем стояночный тормоз. Во время остановки на подъеме обратим внимание на последовательность действий: при выжатой педали сцепления и нажатой педали тормоза сначала затягиваем стояночный тормоз, а уже затем выключаем передачу и плавно опускаем педали.

Движение автомобиля на подъеме.

Итак, автомобиль стоит на подъеме, на стояночном тормозе. Наша задача – освободить автомобиль от стояночного тормоза в начальный момент его движения.

Последовательность действий при этом следующая:

- включаем I передачу и переносим правую руку на стояночный тормоз;
- находим момент срабатывания сцепления и в положении задерживаем левую ногу (помним, что в момент срабатывания сцепления, двигатель отреагирует снижением оборотов);
- прибавив обороты, отпускаем до конца вниз рычаг тормоза, предварительно нажав кнопку храповика;
- затем все делаем как при обычном начале движения.

Если ваши действия правильные, автомобиль скатываться назад не будет.

Возможные ошибки	Причина
При начале движения автомобиля двигатель остановился.	Не был вовремя отпущен стояночный тормоз.
Двигатель «ревет», автомобиль покатился назад	Стояночный тормоз отпущен раньше времени (сцепление еще не сработало). При скатывании автомобиля назад непроизвольно возникает желание сдвинуть автомобиль вперед за счет большого нажатия на газ, забывая при этом о сцеплении.

Итак, если цель понятна, надо приступать к отработке действий. Главное на начальной стадии обучения – не торопитесь непременно все сделать сразу. Обучайтесь действиям последовательно, как было рассмотрено нами.

РЕКОМЕНДАЦИЯ. В случае отката автомобиля назад надо спокойно

продолжать плавно отпуская сцепление до его срабатывания. При этом в момент срабатывания сцепления автомобиль сначала приостановится, а затем начнет движение вперед.

В рассмотренном упражнении наибольшее внимание надо уделить работе сцепления.

Глава №2. Вождение по дорогам.

Немного теории.

ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ:

- неисправно рулевое управление
- неисправна *рабочая* тормозная система
- неисправно сцепное устройства (в составе автопоезда)
- не горящих (отсутствующих) фарах и габаритных задних огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости
- не работает стеклоочиститель со стороны водителя во время дождя или снегопада

ОБГОН ЗАПРЕЩЕН:

- на регулируемых перекрестках, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной;
- на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов;
- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100м перед ними;
- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними, а также в тоннелях;
- на конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

ОСТАНОВКА ЗАПРЕЩЕНА:

- на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создает помехи движению трамваев;
- на железнодорожных переездах, в тоннелях, а также на эстакадах, мостах, путепроводах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними;

- в местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части) и остановившимся транспортным средством менее 3 м;

- на пешеходных переходах и ближе 5м. перед ними;

- на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля менее 100м. хотя бы в одном направлении;

- на пересечении проезжих частей и ближе 5м. от края пересекаемой проезжей части, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу;

- ближе 15м. от мест остановки маршрутных транспортных средств, обозначенных разметкой 1.17, а при её отсутствии – от указателя места остановки маршрутных транспортных средств (кроме остановки для посадки или высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств);

- в местах, где транспортное средство закрывает от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки или сделает невозможным движение (въезд, выезд) других транспортных средств или создаст помехи пешеходам.

СТОЯНКА ЗАПРЕЩЕНА:

- в местах, где запрещена остановка;

- вне населенных пунктов на проезжей части дороги, обозначенной знаком 2.1 «Главная дорога»;

- ближе 50м. от железнодорожных переездов.

РАЗВОРОТ ЗАПРЕЩЕН:

- разворот запрещается на пешеходных переходах;

- в тоннелях;

- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними;

- на железнодорожных переездах;

- в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100м;

- в местах остановок маршрутных транспортных средств.

Движение задним ходом запрещается на перекрестках и местах, где запрещен разворот.

СКОРОСТЬ.

№ п/п	Транспортные средства	Маршрут движения			
		Вне населенных пунктах		В населенных пунктах	
		По автомагистралям	По прочим дорогам	По любым дорогам	В жилых зонах
1	Легковые автомобили	110	90	60	20
2	Грузовые автомобили с макс. грузоподъемностью не более 3.5т.	110	90	60	20
3	Мотоциклы	110	90	60	20
4	Автобусы (междугородные, маломестные)	90	90	60	20
5	Легковые автомобили при буксировки прицепа	90	70	60	20
6	Грузовые автомобили с макс. грузоподъемностью более 3.5т.	90	70	60	20
7	Автобусы (ведомственные и проч.)	90	70	60	20
8	Грузовые автомобили, перевозящие людей в кузове	60	60	60	20
9	Т.С. осуществляющие организованную перевозку групп детей	60	60	60	20
10	Т.С. буксирующим механическое Т.С.	50	50	50	20
11	Т.С. перевозящие крупногабаритные, тяжеловесные, опасные грузы - согласование в ГАИ				

ЗАПРЕЩЕНО НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ:

- движение пешеходов, домашних животных, велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, иных транспортных средств, скорость которых менее 40 км/час;
- движение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5т. далее второй полосы;
- остановка вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаками 5,15 или 6,11;
- разворот или въезд в технологические разрывы разделительной полосы;
- движение задним ходом.

ЗАПРЕЩЕНО В ЖИЛЫХ ЗОНАХ:

- движение со скоростью более 20км\час;
- сквозное движение;
- учебная езда;
- стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5т. вне специально выделенных мест.

БУКСИРОВКА ЗАПРЕЩЕНА:

- транспортных средств, у которых не действует рулевое управление (допускается метод частичной погрузки);
- двух и более транспортных средств;
- транспортных средств с недействующей тормозной системой, если их фактическая масса более половины фактической массы буксирующего транспортного средства. При меньшей фактической массе буксировка таких транспортных средств допускается только на жесткой сцепке или методом частичной погрузки;
- мотоциклами без боковых прицепов, а также таких мотоциклов;
- в гололеду на гибкой сцепке.

ПРОТИВОТУМАННЫЕ ФАРЫ МОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ:

- в условиях недостаточной видимости с ближним или дальним светом фар;
- в темное время суток на неосвещенных участках дорог совместно с ближним светом или дальним светом фар;
- вместо ближнего света фар в условиях, предусмотренных пунктом 19,5 «ПДД»

19.5. В светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах с целью их обозначения должны включаться фары ближнего света или дневные ходовые огни.

ЗАДНИЕ ПРОТИВОТУМАННЫЕ ФАНАРИ МОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ:

Задние противотуманные фонари могут использоваться только в условиях недостаточной видимости (видимость менее 300 метров в условиях тумана, дождя, снегопада и т.п.), а также в сумерках.

ВОЖДЕНИЕ ПО ДОРОГАМ.

Приобретя достаточные навыки в управлении автомобилем, вы выполнили лишь одно из требований 21-го раздела Правил дорожного движения.

Для того чтобы выехать на дорогу с целью продолжить обучение, вам необходимо выполнить следующие требования:

1. Знать и строго выполнять Правила дорожного движения;
2. Автомобиль должен иметь спереди и сзади опознавательные знаки учебной езды и быть оборудован:
 - зеркалом заднего вида, для обучающего;
 - дополнительными педалями (для МКПП педалями тормоза и сцепления, для АКПП педалью тормоза);



Рис.25 Опознавательный знак «Учебное транспортное средство»

3. С вами должен быть обучающий, имеющий право на обучение вождению (имеющий «удостоверение» на право обучения вождению).

При обучении на дороге вы должны быть пристегнуты ремнями безопасности.

Начало движения и остановка у бордюрного камня (у тротуара)

Перед началом движения вы должны:

- убедиться в том, что не создадите помех другим участникам движения;
- включить указатель поворота.

Напомним, что предупредительный сигнал (указатель поворотов) не дает преимущества водителю в движении.

Если автомобиль стоит у тротуара и перед ним дорога свободна, начинать движение удобно под очень острым углом, без совершения резких маневров. В этом случае для движущегося транспортного средства вы не будете создавать неудобств. Стоит ли ваш автомобиль у тротуара или движется с небольшой скоростью в непосредственной близости от него - для водителя другого транспортного средства практически одно и то же (**Рис.26**).

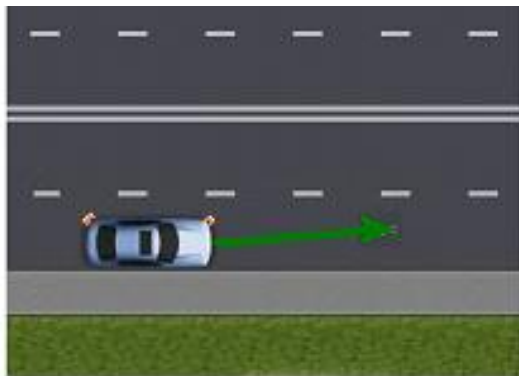


Рис.26.

Если перед вашим автомобилем находится препятствие (например, другой автомобиль), то маневр начала движения требует большой осторожности. Преимущество имеют транспортные средства, движущиеся по дороге. В этом случае вам потребуются приобретенные навыки работы сцеплением, чтобы выезд был медленным и контролируемым. Такой выезд подразумевает в случае изменения ситуации приостановку в любом положении (**Рис.27**).

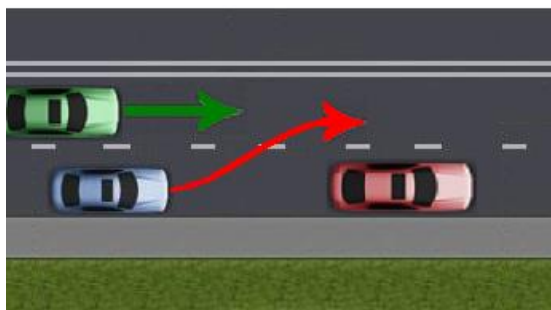


Рис.27.

Для того чтобы безопасно осуществить остановку у тротуара, надо:

- заранее четко знать, где мы можем это сделать;
- заблаговременно подать предупредительный сигнал (правый сигнал поворота);

- плавно снизить скорость и, по возможности, под острым углом приблизиться к бордюру.

Очень важно, чтобы приближение к бордюроному камню было после снижения скорости. Подъезд, к тротуару, на большой скорости, может привести к ошибке и неприятным последствиям. При соприкосновении колеса с бордюрным камнем можно повредить колесо или, что еще хуже, потерять контроль над управлением автомобилем из-за возросшего сопротивления на правом колесе.

Где остановка запрещается, указано в 12-м разделе ПДД.

Движение в ряду с соблюдением дистанции

Скорость движения и дистанцию следует выбирать такими, чтобы исключить наезд на впереди идущее транспортное средство, даже в случае его резкого торможения.

При выборе дистанции надо учитывать следующие факторы:

- скорость движения (чем выше скорость, тем больше дистанция);
- видимость (освещенность, туман и т.д.);
- состояние покрытия дороги;
- состояние вашего транспортного средства;
- собственное состояние (утомленность, снижение реакции и т. д.).

Движение в своем ряду на дороге является наиболее простым и безопасным. В этом случае от вас требуются соблюдение дистанции и грамотное пользование передачами при изменении скоростных режимов движения.

Движение с перестроением из ряда в ряд

Данный маневр требует от водителя повышенного внимания. При этом должны быть выполнены два условия:

- уступить дорогу транспортному средству, движущемуся в своем (соседнем) ряду;
- подать соответствующий сигнал поворота.

Рассмотрим несколько примеров перестроения.

Скорость позади идущего в соседнем ряду автомобиля больше вашей (**Рис.28**).

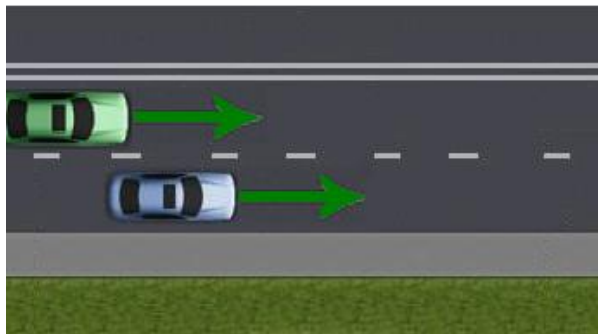


Рис.28.

Перестроение в данный момент невозможно. Если перестроение вызвано предстоящим поворотом и этот поворот уже близок, надо снизить скорость заблаговременно и дождаться удобного случая для безопасного перестроения. Главное (особенно на первых порах, пока нет опыта) не торопиться, не поддаваться на нетерпеливые проявления других водителей (гудки, свет фар) и не делать необдуманных действий. Помните! Каждое действие, связанное с изменением режима движения, должно быть контролируемым.

Скорость, позади идущего автомобиля, примерно равна вашей и до него, достаточная дистанция (Рис.29).

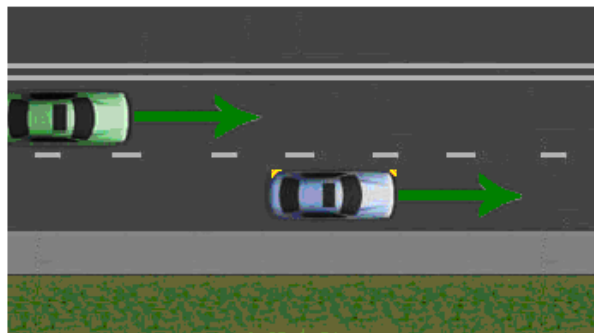


Рис.29

Перестроение возможно. В этом случае для большей безопасности перестроения скорость движения немного можно увеличить (если позволяет ситуация).

Скорость вашего автомобиля выше скорости автомобиля, движущегося в соседнем ряду (Рис.30).

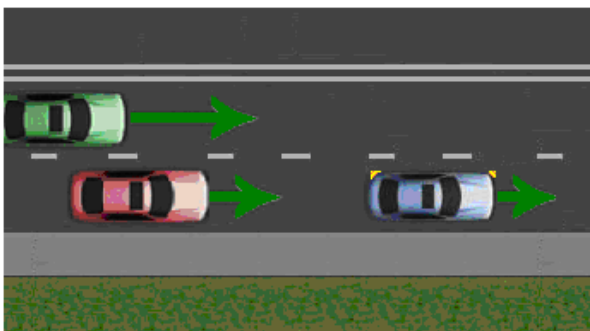


Рис.30

В данном случае перестроение возможно, после того, как автомобиль в соседнем ряду будет виден через заднее стекло в зеркало заднего вида (салонное зеркало).

При необходимости перестроения на многополосной дороге с преодолением нескольких рядов не следует «резать» дорогу по диагонали. В таком случае возможна ошибка в оценке скорости и дистанции сразу нескольких транспортных средств, движущихся в соседних рядах.

Этот маневр безопаснее выполнять поэтапно из ряда в ряд, т. е. после перестроения в соседний ряд оценивать ситуацию в следующем и т.д. (Рис.31).

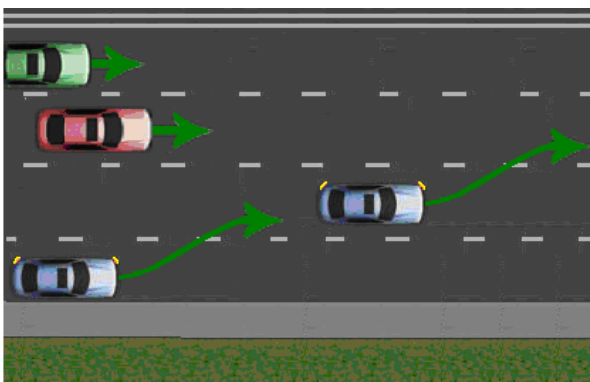


Рис.31

Проезд нерегулируемых перекрестков

Нерегулируемые перекрестки делятся на равнозначные и неравнозначные, т.е. с главной и второстепенной дорогами.

Проезд нерегулируемого перекрестка является одним из самых сложных элементов на дороге.

Подъезжая к перекрестку, водитель должен четко знать:

- дальнейшее направление своего движения;
- кто имеет преимущественное право в движении на данном перекрестке.

Направление движения на перекрестке требует соответствующего расположения вашего автомобиля перед ним. Например, при движении в прямом направлении автомобиль может быть расположен в любом ряду. При движении на перекрестке направо или налево необходимо занять соответственно правый или левый ряд.

Если направления движения пересекаются, преимущественное право в движении на перекрестке имеют:

- транспортное средство с включенным проблесковым маячком и звуковым сигналом;
- транспортное средство, находящееся на главной дороге;
- трамвай;
- транспортное средство, не имеющее помехи справа.

Приведем примеры.

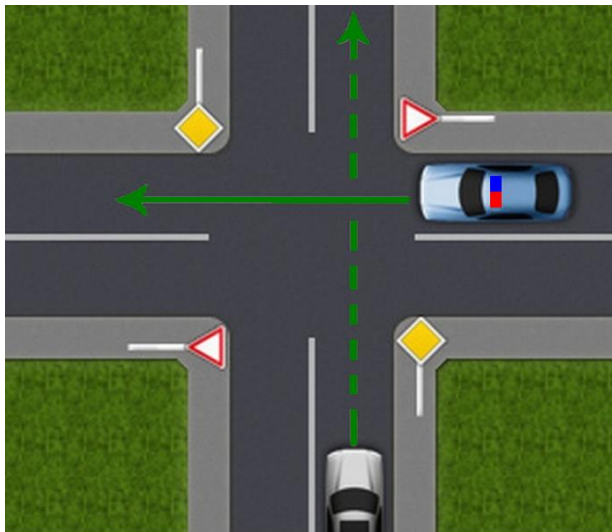


Рис.32.

На рисунке 32, несмотря на то, что транспортное средство с включенным проблесковым маячком и звуковым сигналом находится на второстепенной дороге, оно имеет преимущество.

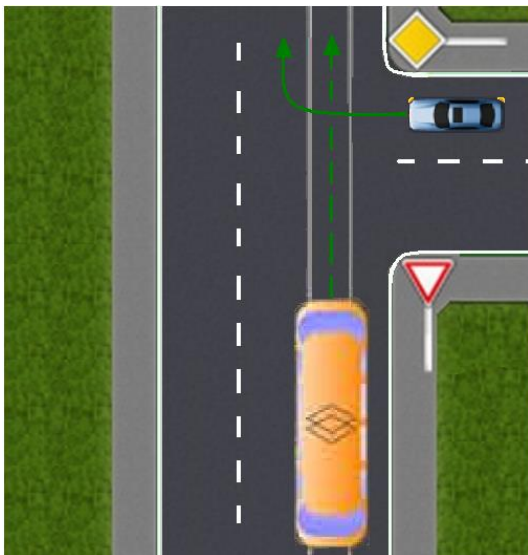


Рис.33

Преимущество в движении имеет транспортное средство, находящееся на главной дороге. Этому правилу подчиняется и трамвай.

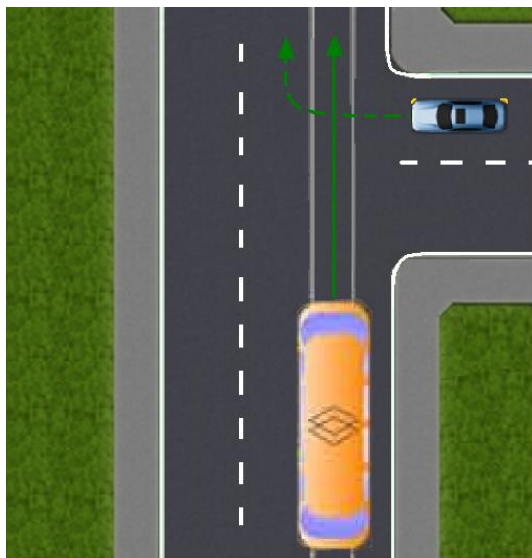


Рис.34

При равном праве на движение (равнозначный перекресток) преимущество имеет трамвай (несмотря на то, что у трамвая помеха справа).

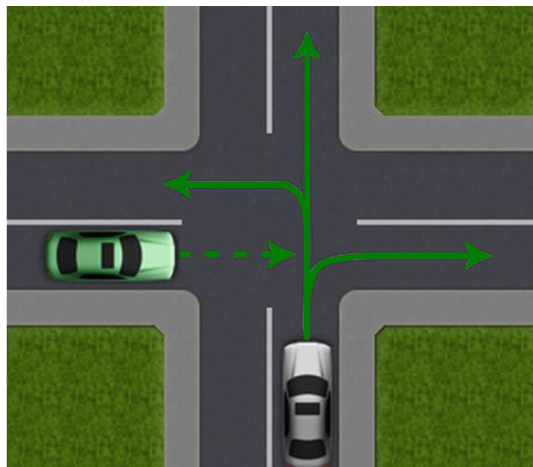


Рис.35

На равнозначных дорогах преимущество имеет тот, у которого нет помехи справа (в случае отсутствия трамвая и транспортного средства с включенным проблесковым маячком и спец. сигналом).

Для того чтобы правильно оценить обстановку на перекрестке, необходимо время. Чем меньше скорость, с которой мы будем подъезжать к перекрестку, тем больше будет времени для оценки конкретной обстановки и принятия правильного решения.

Практика подтверждает, что движение в 15-20-метровой зоне перед перекрестком со скоростью не более 10 км/час позволяет водителю спокойно разобраться в обстановке. Мы знаем, что для движения на такой малой скорости должна быть выбрана вторая передача. Если, заранее снизив скорость, за 15-20 м включить вторую передачу, то все свое внимание вы можете сосредоточить на главном:

- при отсутствии помехи продолжить движение в намеченном направлении;
- при наличии помехи, не позволяющей двигаться дальше, остановиться перед перекрестком.

Рассмотрим действия водителя на примере конкретных перекрестков.

Перекресток со знаком 2.5 «Движение без остановки запрещено»



При наличии знака, запрещающего проезд перекрестка без остановки, положение водителя во многом упрощается. Перед ним стоит конкретная задача - остановиться. Ее и надо выполнить, а потом уже решать другие задачи. Вопрос: где остановиться и как?

При наличии линии «СТОП» останавливаемся перед линией. Передний свес автомобиля не должен касаться этой линии.

А без линии «СТОП»?

Согласно ПДД при отсутствии линии «СТОП» остановиться надо перед пересекаемой проезжей частью. Необходимо учесть, что выезд за условную линию (рис.36) без остановки недопустим. Если вы остановитесь задолго до этой линии, перекресток будет хуже просматриваться, что создаст неудобства при возобновлении движения.

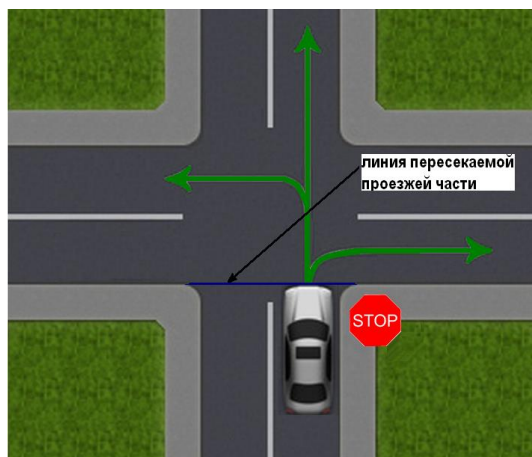


Рис.36

При остановке, кроме того, следует учесть, как надо расположить автомобиль. Если дальнейшее направление движения прямо или налево, автомобиль должен быть скоординирован строго перпендикулярно пересекаемой проезжей части (причем при повороте налево - в левом ряду); при повороте направо автомобиль должен быть остановлен на той траектории, по которой намечено движение.

Перекресток со знаком 2.4 «Уступи дорогу»



Как и в предыдущем случае, мы находимся на второстепенной дороге. Отличие заключается в том, что этот знак не требует безусловной остановки. Поэтому появляется искушение преодолеть его с ходу.

Для того чтобы проезд перекрестка был уверенным и безопасным, рекомендуется действовать следующим образом.

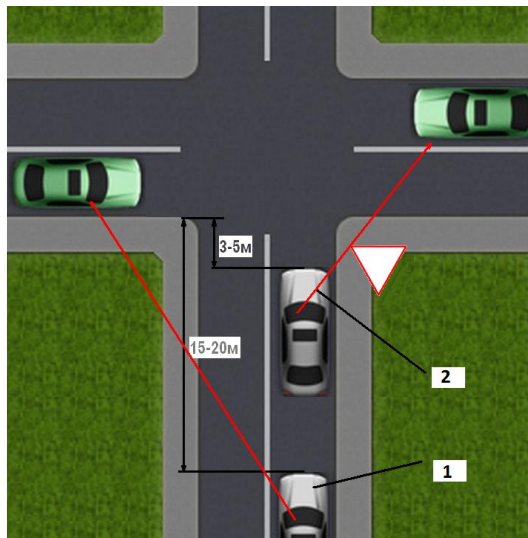


Рис.37

1. За 15-20 м снизить скорость примерно до 10 км/час и включить вторую передачу (**Рис.37, поз.1**).

2. Двигаясь на небольшой скорости, все внимание устремить сначала в левую сторону (если же из этого положения левая сторона перекрестка плохо просматривается, смотреть надо сначала в сторону лучшей обзорности).

3. При обнаружении помехи с указанной стороны спокойно останавливаемся перед пересекаемой проезжей частью. При отсутствии помехи с данного направления, продолжая приближение к перекрестку, все внимание устремляем в противоположную сторону.

4. За 3-5 м до пересекаемой проезжей части (**Рис.37, поз.2**) должно быть принято решение о возможности продолжения движения.

5. Если вы не успели правильно оценить ситуацию на перекрестке, выезжать за пределы пересекаемой проезжей части недопустимо. Ничего не произойдет, если вы, вовремя не сориентировавшись, без необходимости остановились перед пересекаемой проезжей частью.

Равнозначный перекресток

На равнозначном перекрестке, при отсутствии транспортного средства с включенным проблесковым маячком и специальным сигналом, а также трамвая, действует правило «помехи справа». Поэтому всем транспортным средствам, находящимся справа от вас, вы обязаны уступить дорогу.

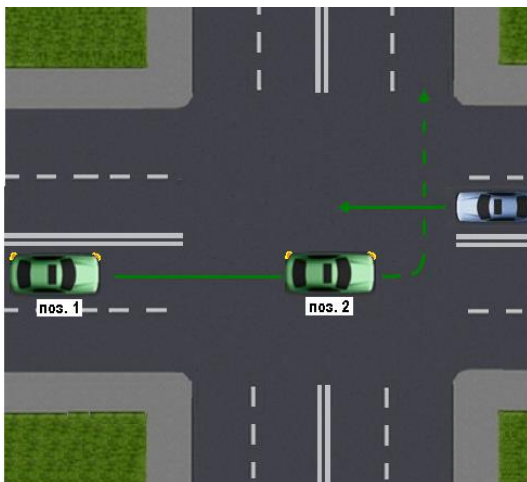


Рис.38.

Самый сложный маневр на равнозначном перекрестке - это поворот налево. В этом случае помеха может быть с двух направлений - справа и навстречу. Для пропуска транспортного средства с правого направления ваш автомобиль должен находиться перед пересекаемой проезжей частью (**Рис.38, поз.1**). При повороте налево для пропуска встречного транспортного средства, движущегося прямо или направо, автомобиль следует остановить на перекрестке в таком положении, из которого начнется поворот (**Рис.38, поз.2**), т.е. на середине перекрестка. Управляемые колеса должны стоять прямо, чтобы избежать несанкционированного выезда на встречную полосу в момент ожидания.

Проезд регулируемых перекрестков

Перекресток является регулируемым, если порядок движения на нем определяется регулировщиком или светофором.

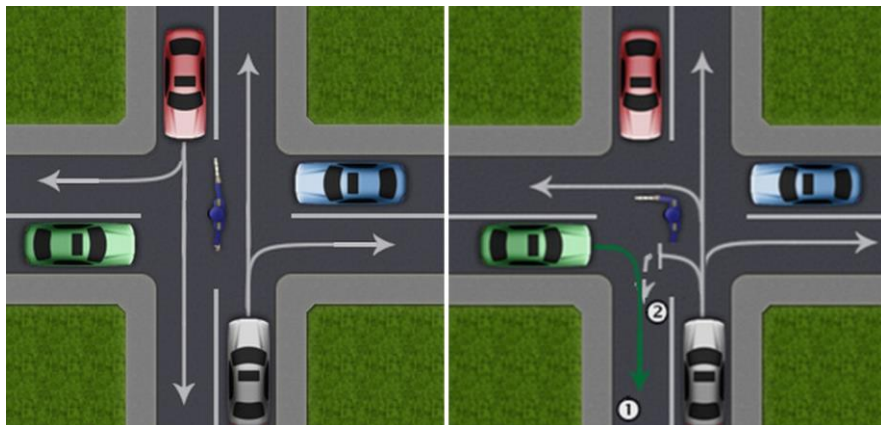


Рис.39

Рис.40

На **рисунках 39, 40** показаны разрешенные направления движения, для безрельсовых транспортных средств, при двух основных положениях регулировщика. Трамвай же движется «из рукава в рукав».

Регулировщик, поднявший руку с жезлом вверх, требует от транспортных средств внимания. Действия водителей при этом должны быть такими же, как и при желтом сигнале светофора.

При регулировании движения светофором особое внимание следует уделить светофору с дополнительной секцией. Включенная дополнительная секция разрешает движение в указанном направлении. Но в этом случае, когда основная секция светофора при этом запрещает движение (красный или желтый), то, двигаясь в направлении, разрешенном дополнительной секцией, необходимо пропустить транспортные средства с других направлений. Например, нам надо повернуть направо, как показано на **Рис.41**.

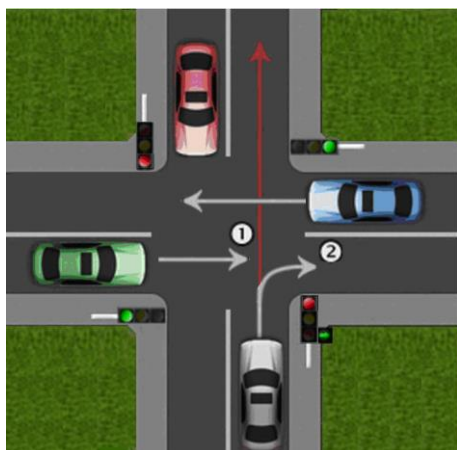


Рис.41

Помним, что основная красная (или желтая) секция светофора показывает, что разрешено движение с другого направления. Водитель, движущийся на зеленый сигнал светофора, может и не знать о том, что с вашего направления горит разрешающая стрелка. Ему известно одно: с вашего направления – красный свет. Если в светофоре имеются дополнительные секции, в направлении которых вам ехать не надо, не занимайте соответствующие секциям ряды. В противном случае вы можете создать помеху другим транспортным средствам (**Рис.42**)

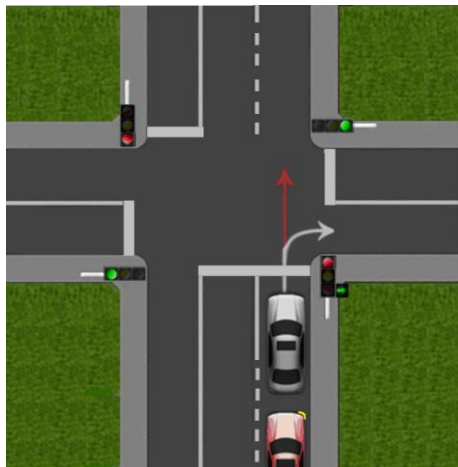


Рис.42.

Еще одна рекомендация. Никогда не торопитесь начинать движение сразу после того как загорится зеленый сигнала светофора. Попытка поскорее начать движение, чтобы никого не задержать, приведет к тому, что будет совершена ошибка и двигатель заглохнет. При спокойных действиях задержка на перекрестке не составит более 2-3 сек.

Обгон

Обгон, т.е. опережение с выездом на встречную полосу, является одним из наиболее опасных действий на дороге. Он требует от водителя повышенного внимания.

Помимо общих требований, перечисленных в правилах дорожного движения, при совершении обгона полезно знать ряд технических приемов, помогающих совершить обгон безопасно.

Если вами принято решение обогнать впереди идущее транспортное средство, следует заранее несколько сместить свой автомобиль влево (примерно наполовину ширины автомобиля) с тем, чтобы зона встречной

полосы хорошо просматривалась. При таком малом смещении вы не будете создавать помехи встречным транспортным средствам (**Рис.43**).

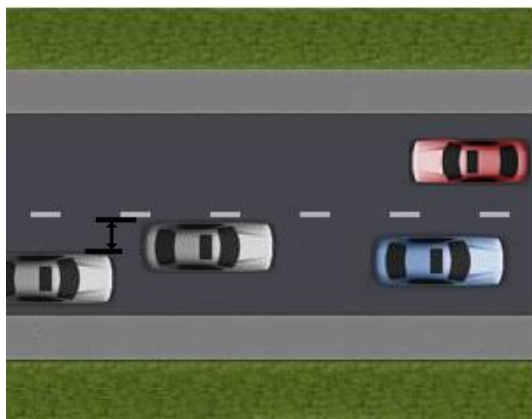


Рис.43

Кроме того, надо сохранить достаточную дистанцию до обгоняемого, не подезжать к нему слишком близко. Когда встречный автомобиль поравняется с вашим попутчиком, которого вы собираетесь обогнать, эту дистанцию можно использовать для увеличения скорости.

Чем больше разность скоростей между обгоняющим и обгоняемым, тем меньше времени необходимо для совершения обгона и тем безопаснее будет обгон с выездом на встречную полосу.

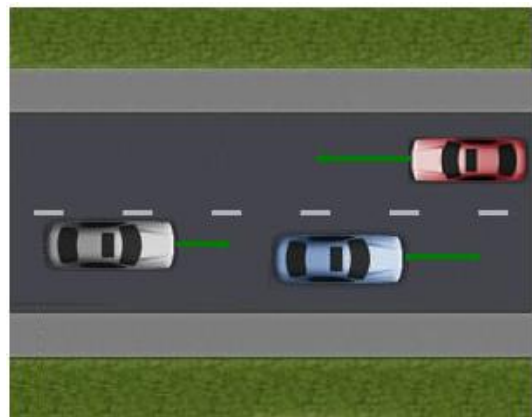


Рис 44

Скорости обгоняемого и обгоняющего на **Рис.44** равны, дистанция сохраняется, так как встречная полоса занята. При этом обгоняющий слегка смещен влево для лучшей обзорности встречной полосы.

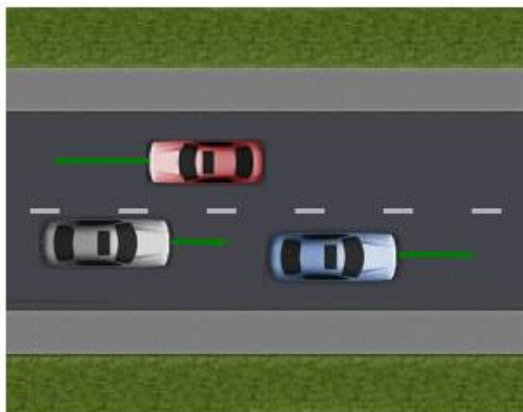


Рис.45.

На **рисунке 45**, встречный автомобиль поравнялся с обгоняемым. В этот момент обгоняющий увеличивает скорость, дистанция сокращается (если за встречным автомобилем полоса свободна).

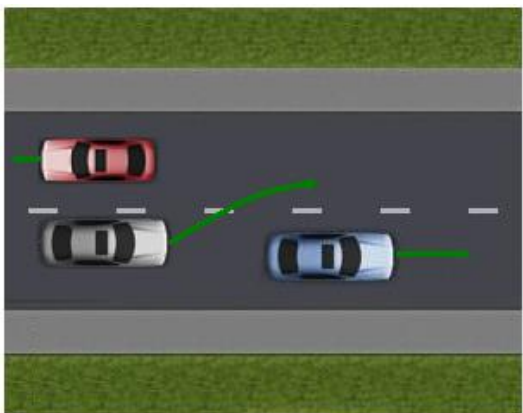


Рис. 46.

Встречная полоса освободилась. Разность скоростей обгоняющего и обгоняемого достаточна. Происходит безопасный обгон.

Перестраиваться в свой ряд после совершения обгона следует не раньше, чем будет виден в зеркало заднего вида (салонное зеркало) тот, кого вы только что обогнали.

Необходимо учитывать, что для быстрого увеличения скорости не всегда бывает, полезна высшая передача. Например, вы движетесь со скоростью 50 км/час на IV передаче. Впереди движется автомобиль с чуть меньшей скоростью, предположим - 45 км/час. Для его обгона с разностью скоростей в 5 км/час потребуются очень много времени и большой участок пути. За это время обстановка на встречной полосе может измениться. Увеличить

скорость до 60 км/час можно и на той же IV передаче, но увеличение будет медленным (передача слабая). Если же мы воспользуемся III передачей (она работает в диапазоне скоростей 30-90 км/час), то разгон будет интенсивнее, с затратой гораздо меньшего времени на увеличение скорости.

АКПП. Режимы работы.

Очень часто курсанты задают вопросы: «Как использовать АКПП? Что такое **Over Drive**? Режим **PWR**, **MANU**, **SHOW**? Как правильно пользоваться теми или иными режимами?». И не мудрено, ведь АКПП это важный довольно сложный и дорогой механизм автомобиля, от правильного использования которого зависят такие вещи как долговечность АКПП, эффективность передачи мощности от двигателя, а значит и динамика автомобиля. В этом разделе постараемся осветить все режимы использования АКПП преимущества и недостатки, и научимся эффективно использовать все возможности, предоставленные японскими конструкторами.

Небольшое введение.

Существуют разные по конструкции АКПП, но, как правило, основные режимы работы присутствуют на всех АКПП.

По типам управления АКПП разделяют на гидравлические и гидро - электронные. Если вы не видите на своей АКПП дополнительных кнопок переключения режимов «**PWR**», «**MANU**», «**SNOW**», «**OD**», то у вас простая АКПП, с гидравлическим управлением. По количеству передач АКПП могут быть 4 и 3 ступенчатые (с режимом «**Over Drive**» и без него), любую 4х ступенчатую АКПП можно использовать как 3 ступенчатую, выбрав режим «**OD off**». «**Over Drive**» отключен.

Основные режимы АКПП

Режимы, без которых не обходится ни одна АКПП. У разных концернов могут отличаться по обозначениям, но суть одна.

TOYOTA	P	R	N	D (ODon)	D (ODoff)
HONDA	P	R	N	D 4	D 3

То, что пишут в учебниках

«Р» - Выбирается при длительной стоянке автомобиля. В этом положении рычага выбора диапазона в коробке выключены все элементы управления, а ее выходной вал заблокирован; движение невозможно. Переводить рычаг в это положение допустимо только при полной остановке.

Перевод рычага в положение «Р» во время движения приведет к поломке коробки передач!

В широких кругах автомобилистов его принято называть «парковка». К этому режиму следует относиться очень осторожно. Просто возьмите себе за правило:

- если вы останавливаетесь на крутом подъеме или спуске, то для уменьшения нагрузки на элементы механизма парковки необходимо пользоваться стояночным тормозом. Ставить на стояночный тормоз перед постановкой на «Р», и снимать со стояночного тормоза уже после перехода из «Р» в другой режим.

- переключение из режима «парковка» возможно только при нажатой кнопки на ручке переключения (будем называть ее фиксатор) и нажатой педали тормоза.

«R» - Задний ход. Переводить рычаг выбора диапазона в это положение можно только при неподвижном автомобиле. **Перевод рычага в это положение во время движения вперед может привести к выходу из строя коробки передач и других элементов трансмиссии!**

Переводить АКПП в этот режим, можно также только при нажатом фиксаторе и выжатой педали тормоза. После выбора этого режима движение можно начинать не сразу, а после ощущения толчка включения трансмиссии обычно это происходит пределах 1 секунды.

«N» - Соответствует нейтральной передаче. В коробке передач выключены все элементы управления, что обеспечивает отсутствие жесткой кинематической связи между ее ведущим и ведомым валом. Механизм блокировки выходного вала при этом выключен, т.е. автомобиль может свободно перемещаться. **Не рекомендуется переводить рычаг выбора диапазона в положение N при движения накатом (по инерции)**

Инструкции по эксплуатации АКПП, все как один не рекомендуют использовать его во время движения автомобиля. Использование «N» при движении накатом, не приводит к экономии топлива, скорее наоборот, японские автомобили смогут сэкономить топлива больше в случае торможения двигателем, чем просто в режиме нейтральной передачи на

холостом ходу. Так же многие не советуют переводить АКПП в этот режим при стоянках на светофорах. Во время перевода в режим «N», ощущается некоторое облегчение нагрузки на элементы трансмиссии, но нормально ли это, ведь затем неминуемо последует перевод в другой режим, а это вновь вернет все на свои места.

Переводите автомобиль в режим «N» только тогда, когда вам нужно иметь работающий автомобиль и при этом свободно его перемещать. Например, при ремонте и регулировках, замере жидкости в АКПП, ремонте ходовой части и т.д.

«D» - Основной режим движения. Он обеспечивает автоматическое переключения с первой по третью/четвертую передачу. В нормальных условиях движения рекомендуется использовать именно его.

При переходе в режим «D» с режима «P» или «R» необходимо нажать на тормоз и фиксатор на ручке, дождаться момента включения трансмиссии (обычно менее 1 секунды), только потом начинать движение.

Максимальную скорость автомобиль может развить только в режиме «D» работы АКПП

В этом режиме ваша АКПП работает как 3 или 4-ступенчатая, в зависимости от состояния кнопки «OD» -«**Over Drive**», которая расположена под фиксатором на ручке переключения передач, если «OD-off» отжата - 3 ступени, если «OD-on» нажата, то соответственно 4 ступени. Если кнопки «OD» нет, то АКПП 3-ступенчатая.

«2» - Разрешено движение только на первой и второй передачах. Рекомендуется использовать, например, на извилистых горных дорогах. Переключения на четвертую и третью передачу запрещены. На этом диапазоне эффективно используется режим торможения двигателем.

Используйте этот режим при движении по плохой дороге или дороге с плохим покрытием, при часто чередующихся не больших спусках и подъемах. Если приходится часто тормозить на плохой дороге или спуске, то использование режима торможения двигателем, по сравнению с обычными тормозами, значительно экономит топливо.

Режим имеет ограничения для его использования при скоростях движения автомобиля более 80-100 км/ч (зависит от типа АКПП)

Также не следует переходить на этот режим из режима «D», при скорости движения превышающей 80-100 км/ч (зависит от типа АКПП)

«L» - Разрешено движение только на первой передаче. Этот режим позволяет максимально реализовать режим торможения двигателем. Он рекомендуется на крутых спусках, подъемах, бездорожье.

Режим для преодоления крутых спусков и подъемов, и там, где не нужно участие передач кроме первой, например, вытаскивание застрявшего автомобиля, заезд в гараж, при преодолении приступки или ступеньки.

Режим имеет еще более ограниченный диапазон применения по скорости чем «2», его невозможно включить без нажатия фиксатора.

Дополнительные режимы АКПП

Режимы, которые делают использование АКПП еще гибче, в зависимости от ситуации, дорожного покрытия и настроения водителя.

Обычно дополнительные режимы реализуются электроникой, которая управляет гидравлической системой АКПП. Так, например, у концерна **TOYOTA** система электронного контроля называется «**ECT**» и реализует следующие режимы работы АКПП.

Технологический прогресс не стоит на месте и быть может пока мы здесь с вами обсуждаем то что уже изобретено, инженеры Японии изобрели еще ряд интересных режимов.

В своей массе до 1994 года можно было редко увидеть АКПП оборудованные системами электронного управления. Так на моделях **MARK II**, **CHASER**, **CRESTA** было всего два режима «**NORM**» и «**PWR**», а с 1994 года появился режим «**SNOW**», на других моделях с 1994 года можно было обнаружить «**PWR**» и «**MANU**».

«NORM» - Программа настроена на обеспечение движения автомобиля с минимальным расходом топлива. в этом случае повышающие переключения происходят, приблизительно, при достижении оборотов двигателя средних значений, что соответствует на характеристике расхода топлива минимуму. Движения автомобиля при этом имеют плавный спокойный характер.

Обычный режим работы АКПП, реализовался на автомобилях среднего класса до 1994 года, вообще это обычный режим работы АКПП на всех автомобилях. На нем достигается максимальная экономия топлива.

«PWR» - Программа настроена на максимальное использование мощности двигателя, поэтому повышающие переключения происходят в районе максимальных оборотов двигателя, при которых двигатель развивает максимальную мощность. Автомобиль в этом случае разгоняется со значительно большими ускорениями. Если выбрана эта программа, то на

комбинации приборов загорается индикатор «ECT PWR». Режим может также обозначаться как «SHIF» на автоматах фирмы NISSAN.

Переключение на следующую скорость происходит на больших оборотах двигателя по сравнению с обычным режимом работы или «NORM». Это не означает, что для переключения на следующую скорость двигатель должен обязательно раскрутиться на всю катушку до 6000 об/мин., если вы не будете сильно усердствовать при нажатии на педаль, то переключение произойдет раньше, не доводя двигатель до максимальной мощности, но заметно позже, чем на простом режиме. Этот режим используют при спортивном стиле вождения, для разного вида гонок и соревнований, а также для замера действительных технических характеристик автомобиля, сравнив которые с каталожными, можно судить о «здоровье» вашего автомобиля.

При использовании этого режима, расход топлива достигает своего максимального значения.

При включенном режиме «PWR», если на селекторе передач выбрать положение «2», то начало движения автомобиля будет происходить со 2 передачи АКПП, в этом случае АКПП никогда не переключится на 1 передачу.

Если АКПП не оборудована режимом «SNOW», то реализовать его можно на режиме «PWR» и положении «2» на селекторе передач.

«SNOW» - (снег). Программа предназначена для облегчения зимней езды: трогание автомобиля в этом режиме происходит со второй передачи. Для включения используется кнопочный переключатель, если выбрана эта программа, то на панели приборов загорается индикатор «ECT SNOW».

Помимо использования в зимнее время, он хорошо помогает при начале движения на горках, покрытие которых состоит из твердого накатанного грунта или крупного песка и асфальта, так же может быть эффективным при езде по мокрой траве, асфальту.

При использовании зимой необходимо понимать, что максимального эффекта от режима «SNOW» можно добиться только в случае сочетания его с хорошей зимней резиной.

«MANU» - Режим предназначен для эксплуатации зимой, при езде на скользких поверхностях, для снижения вероятности пробуксовки колес. Автомобиль трогается со второй передачи и переключение на повышенную передачу происходит при более низких оборотах двигателя (1500-2000, 2500-3000 - цифры разнятся в зависимости от давления на педаль). Режим «MANU» как бы «загрубляет» реакцию коробки, машина становится "вялой", максимально осуществляется торможение двигателем, что, естественно, очень полезно в зимних условиях. Летом, на асфальте или при

обгоне этот режим лучше отключать. При включении «**MANU**» автоматически отключается режим «**PWR**». Кроме этого, в режиме «**MANU**» принудительно фиксируется выбранная передача, и все автоматические переключения передач не осуществляются. Расход топлива уменьшается, поэтому такой режим иногда называется «экономичным». К тому же у разных марок автомобилей могут быть разные названия этого режима. Вместо тойотовского "MANU" он может называться «**SNOW**» или «**HOLD**».

«OD» (Over drive) - Разрешение на использование четвертой, повышающей, передачи осуществляется при помощи специальной кнопки «OD» расположенной на рычаге переключения передач. Если она находится в утопленном положении и рычаг выбора диапазона находится в положении «D», то переключение на повышающую передачу разрешено. В противном случае включение четвертой повышающей передачи запрещено. Состояние системы управления в этом случае отражается с помощью индикатора «O/D OFF» на панели приборов.

По своей сути «**Over Drive**» это 4 передача АКПП и как ею пользоваться решать вам. Если по работе АКПП видно, что она часто переключает передачи с 3-4-3 то этот режим лучше отключить. С этим явлением можно столкнуться, если ваш скоростной режим не постоянный и колеблется в пределах 60-80 км/ч, или вы поднимаетесь в затяжной подъем. К примеру, форсируя горный хребет автомобилем не хватает 4 передачи и следует переключение на 3, после непродолжительного разгона опять включается 4 передача и, проехав буквально десятки метров, опять следует переключение на 3. В таком случае, конечно, следует отказаться от использования «**OD**», и отжать кнопку на селекторе передач.

«**OD**» хороший инструмент для экономии топлива, если вы спускаетесь с затяжного хребта, если отключить «**OD**», то вам вообще ненужно будет тормозить автомобиль тормозом, так как скорость автомобиля будет в пределах 80 км/ч, т.е. происходит торможение двигателем (в момент торможения двигателем подача топлива в цилиндры сводится к минимуму).

Если существует возможность двигаться со скоростью 60 км/ч и более, то необходимо пользоваться режимом «**OD**», это также приведет к экономии топлива и что самое главное, позволит вам двигаться еще быстрее и достичь максимальной скорости, если вам не станет страшно раньше этого времени.

«**KICK-DOWN**» - Режим «**Кик-Даун**» - переключения на низшую передачу, реализуется при резком нажатии на педаль газа, АКПП в таком случае переключается на одну или даже две скорости вниз в зависимости от скорости движения. Этим режимом управляет специальный дроссель, подсоединенный тросиком к блоку дроссельных заслонок.

Режим используется при обгоне или при необходимости резкого ускорения.

Некоторые выводы, подтвержденные практикой

Теперь позвольте развеять некоторые мифы и привести опытные данные по режимам работы АКПП

Режим "**Кик-Даун**" может переключать АКПП как на одну, так и на две передачи вниз, все зависит от скорости движения и включенной в данный момент передачи.

При обычном режиме работы АКПП переключение на высшие передачи происходит не при строго определенных оборотах двигателя, а в зависимости от процента открытия дроссельной заслонки (величины нажатия на педаль газа). Это объясняет часто встречающийся термин «АКПП подстраивается под стиль вождения водителя». Если включен режим **«PWR»** то переключения происходят при еще более больших оборотах двигателя, чем в **«NORM»**, а точнее на оборотах на которых достигается максимальный крутящий момент (для **Toyota Mark II** с двигателем 1JZ-GE, например, это соответствует 4800 об/мин)

При скорости движения до 60 км/ч положение кнопки **«OD»** - **«Over Drive»**, не играет никакой роли.

Глава №3.

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ КАТЕГОРИИ «В»

Перечень документов, представляемых заявителями:

- Заявление (рекомендуемый образец заявления приведен в приложении № 2 к Административному регламенту).
- Паспорт или иной документ, удостоверяющий личность.
- Дипломатические, консульские, служебные карточки или удостоверения, выданные МИД России – в случае обмена иностранных водительских удостоверений сотрудниками дипломатических представительств и консульских учреждений иностранных государств в Российской Федерации и членами их семей, сотрудниками международных организаций и их представительств, аккредитованных при МИД России, и членами их семей.
- Медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами – в случае сдачи экзаменов, замены российского национального водительского удостоверения

в связи с истечением срока его действия либо утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами в связи с выявлением в результате обязательного медицинского освидетельствования медицинских противопоказаний или ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик в соответствии с пунктом 8 Правил возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2014 г. № 1191.

- Документ, подтверждающий прохождение соответствующего профессионального обучения по программам профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, – в случае сдачи экзаменов после прохождения соответствующего профессионального обучения.

- Российское национальное водительское удостоверение – в случае его наличия.

- Международное водительское удостоверение – в случае его замены.

- Иностранное национальное водительское удостоверение – в случае его обмена.

- Письменное согласие законных представителей (родителей, усыновителей или попечителей) несовершеннолетнего кандидата в водители на сдачу им экзамена и выдачу российского национального водительского удостоверения, заверенное в соответствии с законодательством Российской Федерации – в случае, когда заявителем является лицо в возрасте от 16 до 18 лет, за исключением случая объявления несовершеннолетнего лица полностью дееспособным (эмансипация) или вступления его в брак в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

- Фотография в цветном или черно-белом варианте, на матовой фотобумаге, размером 35 x 45 мм – в случае выдачи международного водительского удостоверения.

- В случае направления в Госавтоинспекцию обращения в электронной форме с помощью информационных ресурсов МВД России в сети Интернет или Единого портала заявителем заполняется формализованный бланк заявления в электронной форме с указанием необходимых реквизитов документов, указанных в пункте 22 Административного регламента, оригиналы которых впоследствии предоставляются в экзаменационное подразделение.

Проведение теоретического экзамена

- Основанием для начала административной процедуры является решение должностного лица о допуске кандидата в водители к сдаче теоретического экзамена, принятое:

- По результатам ранее проведенного теоретического экзамена, за который кандидатом в водители получена отрицательная оценка.

- По истечении срока действия положительной оценки, полученной на ранее проведенном теоретическом экзамене.

- При подготовке к проведению экзамена уполномоченным должностным лицом, на которого в соответствии с должностным регламентом (должностной инструкцией) возложены служебные обязанности по проведению экзаменов, устанавливается личность кандидата в водители на основании предъявленного им документа, удостоверяющего личность, производится ознакомление кандидата с порядком проведения и системой оценки результатов теоретического экзамена.

- В ходе экзамена на экране монитора АРМ для кандидатов в водители отображаются вопросы билета и время, оставшееся до конца экзамена.

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.

- Информация о правильности ответов на вопросы билета должна отображаться на АРМ:

1. По окончании времени, отведенного для ответов на вопросы билета;

2. По окончании времени, отведенного для ответов на вопросы дополнительных тематических блоков в случаях, предусмотренных пунктами 99 и 100 Административного регламента;

3. После ответов на все вопросы билета и (или) ответов на вопросы дополнительных тематических блоков;

4. После трех неправильных ответов на вопросы билета;

5. После двух неправильных ответов на вопросы одного тематического блока билета;

6. После одного неправильного ответа на вопросы дополнительных тематических блоков в случаях, предусмотренных пунктами 99 и 100 Административного регламента;

7. По завершению экзамена на экран монитора выводится итоговая оценка за экзамен, информация о правильных и неправильных ответах, о предоставлении возможности ответов на вопросы дополнительных тематических блоков.

- Все экзаменационные вопросы объединены в 4 группы, состоящие из тематических блоков. В каждом тематическом блоке содержится по 5 вопросов. Билет формируется из четырех тематических блоков, каждый из которых выбран случайным образом из соответствующей группы. Перестановка вопросов между тематическими блоками не допускается.

В экзаменационном билете содержится 20 вопросов.

На каждый вопрос приводится от двух до пяти вариантов ответов, один из которых правильный.

- Для ответа на экзаменационный билет кандидату в водители предоставляется 20 минут. По истечении указанного времени экзамен

прекращается.

- Хронометраж времени осуществляется автоматически с момента вывода на экран монитора АРМ для кандидата в водители соответствующего билета.

Последовательность ответов на вопросы билета выбирается кандидатом в водители самостоятельно.

- Экзамен оценивается по следующей системе: положительная оценка – «СДАЛ», отрицательная – «НЕ СДАЛ».

- Результат проведения теоретического экзамена считается положительным и кандидату в водители выставляется оценка «СДАЛ», если кандидат в водители в отведенное время правильно ответил:

1. На 20 вопросов билета.

2. На все вопросы дополнительных тематических блоков.

- Оценка «НЕ СДАЛ» выставляется, если кандидат в водители:

1. В отведенное время при ответе на вопросы допустил три ошибки.

2. В отведенное время допустил две ошибки в одном тематическом блоке или не ответил на два вопроса в одном тематическом блоке.

3. В отведенное время допустил одну ошибку при ответе на вопросы дополнительных тематических блоков.

4. При ответе на вопросы билета пользовался какой-либо литературой, техническими средствами или подсказками других лиц. При этом экзамен прекращается, о чем информируется кандидат в водители.

5. Покинул экзамен (отказался от ответа на экзаменационный билет).

- В случае если при ответе на вопросы билета кандидат в водители допустил одну ошибку или в отведенное время не ответил на один вопрос, ему предоставляется возможность в течение 5 минут ответить на 5 вопросов одного дополнительного тематического блока. Дополнительный тематический блок выбирается из той же группы, что и тематический блок, при ответе на вопросы которого кандидатом в водители допущена ошибка или не дан ответ.

Если кандидат в водители в отведенное время ответил правильно на 5 вопросов дополнительного тематического блока, ему выставляется оценка «СДАЛ».

- В случае, если при ответе на вопросы билета кандидат в водители допустил две ошибки в разных тематических блоках или в отведенное время не ответил на два вопроса в разных тематических блоках или допустил одну ошибку и в отведенное время не ответил на один вопрос в разных тематических блоках, ему предоставляется возможность в течение 10 минут ответить на 10 вопросов двух дополнительных тематических блоков. Дополнительные тематические блоки выбираются из тех же групп, что и тематические блоки, при ответе на вопросы которых кандидатом в водители допущены ошибки или не даны ответы или допущена ошибка и не дан ответ.

Если кандидат в водители в отведенное время ответил правильно на 10 вопросов дополнительных тематических блоков ему выставляется оценка «СДАЛ».

**Экзаменационный лист
проведения теоретического экзамена**

--

(категория
(подкатегория) ТС)

Фамилия _____ Имя _____
 Отчество _____ Дата рождения _____
 Дата проведения _____ Место проведения _____
 Экзаменатор _____
 (должность, подразделение, звание, Ф.И.О.)

Основной блок вопросов												
Номер вопроса												
Номер ответа												
Отметки экзаменатора												
Время решения												
Результат (сдал /не сдал/ дополнительный блок)												

Дополнительный блок вопросов												
Номер вопроса												
Номер ответа												
Отметки экзаменатора												
Время решения												
Результат (сдал /не сдал)												

Экзаменатор _____ (подпись экзаменатора) _____ (Ф.И.О.)

С результатом
экзамена
ознакомлен _____ (подпись кандидата в водители) _____ (Ф.И.О.)

Проведение экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством. (автодром).

● Основанием для начала административной процедуры по проведению экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством является решение должностного лица о допуске кандидата в водители к сдаче экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, принятое:

1. По результатам теоретического экзамена, за который кандидатом в водители получена положительная оценка.

2. По результатам ранее проведенного экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, за который кандидатом в водители получена отрицательная оценка.

● По команде экзаменатора кандидат в водители занимает водительское место, осуществляет подготовку к движению и начинает выполнение испытательных упражнений.

● Кандидатом в водители выполняются все испытательные упражнения, предусмотренные для проведения экзамена на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории (приложение № 7 к Административному регламенту), в последовательности, определяемой схемой организации движения на автодроме, автоматизированном автодроме или закрытой площадке.

● Экзаменатор контролирует ход выполнения испытательных упражнений, подает команды кандидату в водители, фиксирует в экзаменационном листе ошибки.

● При проведении экзамена присутствие в транспортном средстве каких-либо лиц, кроме кандидата в водители, не допускается.

● Оценки, полученные кандидатом в водители на экзамене, заносятся в экзаменационный лист, который подписывается экзаменатором и кандидатом в водители.

● Оценка «НЕ СДАЛ» выставляется, если кандидат в водители:

1. Не приступил к выполнению испытательного упражнения в течение 30 секунд после получения команды (сигнала) о начале его выполнения.

2. Наехал колесом на линию разметки, обозначающую границы участков испытательных упражнений, или сбил разметочное оборудование 3 и более раз.

3. Выехал (пересек колесом) за границы участков испытательных упражнений, обозначенные линиями дорожной разметки 1.1 белого цвета

или 1.4 желтого цвета и разметочными конусами (разметочными стойками).

4.Пересек линию «СТОП» по проекции переднего габарита транспортного средства в случаях, когда остановка перед линией «СТОП» предусмотрена условиями выполнения испытательного упражнения.

5.Не пересек контрольную линию внешними габаритами транспортного средства в случаях, когда пересечение контрольной линии предусмотрено условиями выполнения испытательного упражнения.

6.Отклонился от заданной траектории движения, предусмотренной условиями выполнения испытательного упражнения.

7.Допустил остановку двигателя 3 и более раза.

8.Остановился до соответствующей линии разметки на расстоянии, превышающем контрольное значение.

9.Осуществлял движение задним ходом в случае, если движение задним ходом не предусмотрено условиями выполнения испытательного упражнения.

10.Превысил время выполнения отдельного испытательного упражнения или общее время, отведенное для выполнения испытательных упражнений.

11.При выполнении упражнения «Остановка и начало движения на подъеме» допустил откат транспортного средства на подъеме более чем на 0,3 м.

14.При выполнении упражнения «Проезд регулируемого перекрестка» проехал перекресток (выехал на перекресток) либо пересек линию «СТОП» по проекции переднего габарита транспортного средства при запрещающем сигнале светофора.

15.Покинул экзамен (отказался от выполнения испытательного упражнения).

Экзаменационный лист
проведения экзамена по первоначальным навыкам управления
транспортным средством. (автодром).

Фамилия _____ Имя _____
 Отчество _____ Дата рождения _____
 Дата проведения _____ Место проведения _____
 Экзаменатор _____

(должность, подразделение, звание, Ф.И.О.)

Транспортное средство _____
 (марка, модель, государственный регистрационный знак)

Категория (подкатегория) ТС _____ Тип трансмиссии _____

№ п/п	Перечень ошибок (номера подпунктов Административного регламента)	Номер упражнения					
	Не приступил к выполнению упражнения (п. 115.1)						
	Наехал колесом на линию разметки, обозначающую границы участков упражнений, или сбил разметочное оборудование (п. 115.2)						
	Выехал за границы участков упражнений (п. 115.3)						
	Пересек линию «СТОП» (п. 115.4)						
	Не пересек контрольную линию (п. 115.5)						
	Отклонился от заданной траектории движения (п. 115.6)						
	Допустил остановку двигателя (п. 115.7)						
	Остановился до линии разметки на расстоянии, превышающем контрольное значение (п. 115.8)						
	Осуществлял движение задним ходом (п. 115.9)						
	Коснулся ногой (ногами) поверхности площадки (п. 115.11)						
	Не подал установленные сигналы (п. 115.11)						
	Допустил откат ТС на подъеме более чем на 0,3 м (п. 115.12)						
	Нарушил правила проезда перекрестка (п. 115.13)						
	Превысил время выполнения отдельного упражнения (п. 115.10)						
	Превысил общее время выполнения упражнений (п. 115.10)						
	Отказался от выполнения испытательного упражнения (п. 115.14)						
17	Время выполнения отдельного упражнения						
18	Общее время выполнения упражнений						
Результат экзамена (сдан/не сдан)							

Экзаменатор _____ (подпись экзаменатора) _____ (Ф.И.О.)

С результатом экзамена ознакомлен _____ (подпись кандидата в водители) _____ (Ф.И.О.)

**УПРАЖНЕНИЯ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВО
УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ
КАТЕГОРИИ «В», подкатегории «В1».**

Упражнение N 4 «Остановка и начало движения на подъеме».



Длина наклонной поверхности равна длине автомобиля + 2 метра. Наклон составляет от 8 до 16 процентов. На расстоянии 1 метр от верхней плоскости эстакады находится линия «СТОП-1». При сдаче упражнения сзади автомобиля на расстоянии 0.3 метра будет установлена дополнительная фишка, которая показывает максимально возможный откат.

Кроме того, на площадке есть дополнительная линия «СТОП-2», у которой водитель также должен остановиться. При этом остановиться нужно не дальше, чем в 1 метре от данной линии.

Выполнение упражнения «Остановка и начало движения на подъеме»:

1. Подъехать к линии начала упражнения, остановиться.
2. Подъехать к линии «СТОП-1» на горке, остановиться.
3. Тронуться с места на подъеме.
4. Подъехать к линии «СТОП-2», остановиться на расстоянии не более 1 метра от нее.

Таблица ошибок на упражнении «Остановка и начало движения на подъеме».

В первом столбце таблицы приведены описания возможных ошибок, во втором – количество ошибок, которое можно допустить. 0 – означает, что после первой же ошибки выставляется оценка «НЕ СДАЛ».

ОШИБКИ	Возможное количество
113.1. Не приступил к выполнению испытательного упражнения в течении 30 секунд после получения команды (сигнала) о начале его выполнения.	0
113.2. Наехал колесом на линию разметки, обозначающую границы участков испытательных упражнений, или сбил разметочное оборудование.	2
113.3. Выехал (пересек колесом) за границы участков испытательных упражнений, обозначенные линиями дорожной разметки 1.1 белого цвета или 1.41 желтого цвета и разметочными конусами (разметочными стойками).	0
113.4. Пересек линию «СТОП» по проекции переднего габарита транспортного средства.	0
113.7. Допустил остановку двигателя.	2
113.8. Остановился до соответствующей линии разметки на расстоянии, превышающем контрольное значение.	0
113.13. При выполнении упражнения «Остановка и начало движения на подъёме» допустил откат транспортного средства на подъёме более чем на 0,3 м.	0

113.15. Покинул экзамен (отказался от выполнения испытательного упражнения).	0
--	---

Выполнение упражнения «Остановка и начало движения на подъеме».

Порядок выполнения упражнения:

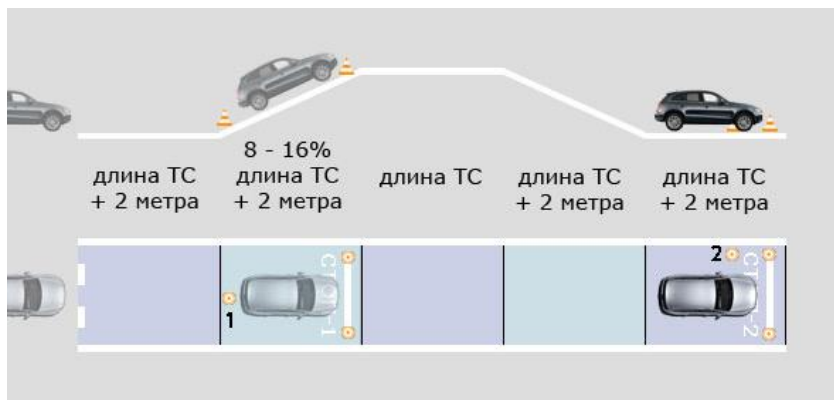
а) механическая коробка перемены передач (МКПП).

1. Подъезжаем к линии начала упражнения, останавливаемся.
2. Начинаем движение и медленно движемся к линии «СТОП-1». Останавливаемся приблизительно у линии. Можно не доехать. Но пересечь нельзя! Ориентируемся по конусам, установленным по краям горки.



3. После остановки фиксируем автомобиль стояночным тормозом. Плавно отпускаем педаль рабочего тормоза. В этот момент сзади автомобиля (на расстоянии 30 см) устанавливается дополнительный конус 1 с ланкой.
- 4.1. (МКПП). Педаль сцепления нажата. Поднимаем обороты двигателя (смотрим на тахометр) до 2000 об/мин. Фиксируем педаль газа.
- 4.2. (АКПП). Поднимаем обороты двигателя (смотрим на тахометр) до 1100-1200 об/мин. Фиксируем педаль газа.
5. (МКПП). Медленно подводим педаль сцепления до момента срабатывания сцепления. Обороты двигателя начнут податься. Продолжаем отпускать педаль сцепления, пока обороты двигателя не упадут до 1000 - 1100 об/мин. Фиксируем педаль сцепления.

6. Не меняя положения ног, снимаем со стояночного тормоза. Автомобиль трогается с места и медленно (на спуске придерживаем автомобиль педалью тормоза) едем к линии «СТОП – 2» за горкой.
7. Останавливаемся у линии «СТОП -2» за горкой. Необходимо остановиться на расстоянии, не превышающем 1 метр. Ориентируемся по дополнительному конусу №2, который и обозначает 1 метр от линии. Включаем нейтральную передачу, ставим на стояночный тормоз.



Возможные проблемы при выполнении упражнения:

Варианты ошибок, при которых выставляется оценка «НЕ СДАЛ»:

- допустил откат и сбил конус №1;
- пересек линии «СТОП - 1» или «СТОП -2»;
- не доехал до линии «СТОП -2»

Варианты ошибок, про которых ещё можно продолжить выполнять упражнение и получить положительное заключение:

- двигатель заглох.(МКПП)

Заводим двигатель и продолжаем выполнять упражнение. Эту ошибку можно допустить дважды в течение экзамена.

- автомобиль начал катиться назад.

Необходимо НЕМЕДЛЕННО нажать педаль тормоза. Подтяните рычаг стояночного тормоза и вернитесь к пункту 4.

- автомобиль остановлен далеко от линии «СТОП – 2».

1. Подъехать к линии начала упражнения, остановиться;
2. Въехать в коридор и выполнить поворот налево на 90 градусов;
3. Выполнить поворот направо на 90 градусов;
4. Подъехать к линии завершения упражнения, остановиться.

При выполнении данного упражнения, в отличие от упражнения разворот, автомобиль может двигаться только передом, т.е. использование заднего хода запрещено.

Таблица ошибок на упражнении «Повороты на 90 градусов».

В первом столбце таблицы приведены описания возможных ошибок, во втором – количество ошибок, которое можно допустить. 0 – означает, что после первой же ошибки выставляется оценка «НЕ СДАЛ»

ОШИБКИ	Возможное количество
113.1. Не приступил к выполнению испытательного упражнения в течении 30 секунд после получения команды (сигнала) о начале его выполнения.	0
113.2. Наехал колесом на линию разметки, обозначающую границы участков испытательных упражнений, или сбил разметочное оборудование.	2
113.3. Выехал (пересек колесом) за границы участков испытательных упражнений, обозначенные линиями дорожной разметки 1.1 белого цвета или 1.41 желтого цвета и разметочными	0

конусами (разметочными стойками).	
113.7. Допустил остановку двигателя.	2
113.9. Осуществлял движение задним ходом в случае, если движение задним ходом не предусмотрено условиями выполнения испытательного упражнения.	0
113.15. Покинул экзамен (отказался от выполнения испытательного упражнения).	0

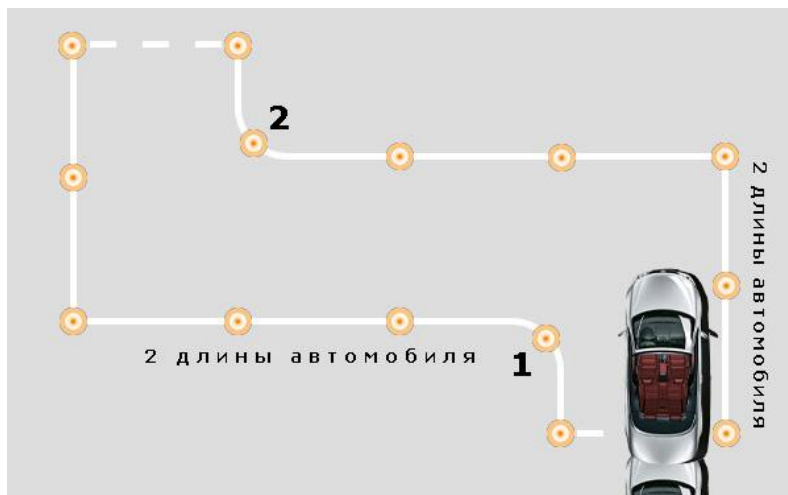
Выполнение упражнения «Повороты на 90 градусов».

1. Подъезжаем к линии начала упражнения. Подъехать необходимо таким образом, чтобы автомобиль оказался как можно ближе к правому краю коридора. Это упростит выполнение упражнения.

Чем ближе подъехать, тем лучше. Однако необходимо следить за тем, чтобы не зацепить конусы и не пересечь разметку.

2. Начинаем движение и двигаемся вдоль правой стороны коридора параллельно линии упражнения. Двигаться необходимо до тех пор, пока левое, боковое зеркало не поравняется с конусом №2.

Руль автомобиля на данном этапе поворачивать не надо. Как только конус №1 поравнялся с зеркалом заднего вида, останавливаемся.

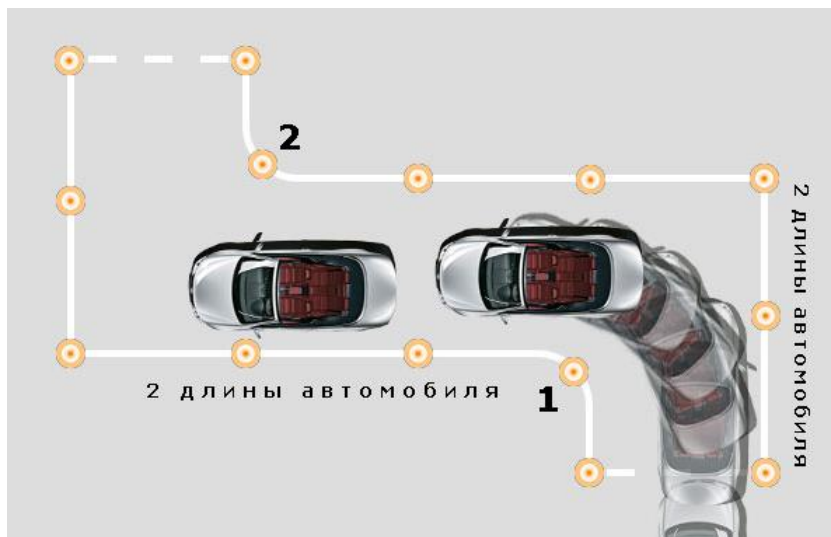


3. Стоя на месте, поворачиваем рулевое колесо автомобиля до упора влево.
4. Начинаем движение. Поворачиваем налево. На данном этапе необходимо подъехать как можно ближе к левой стороне коридора и остановиться параллельно ей.



5. Устанавливаем рулевое колесо прямо. Двигаемся параллельно левой стороне коридора. При этом следим за конусом №2. Как только конус №2

окажется на уровне правого, бокового зеркала
автомобиля останавливаемся.



6. Стоя на месте, поворачиваем рулевое колесо до упора в правую сторону.
7. Начинаем движение и выполняем правый поворот. Подъезжаем к линии завершения упражнения и останавливаемся. К этой линии можно подъехать под любым углом. Не обязательно ставить автомобиль перпендикулярно. Это не является ошибкой.

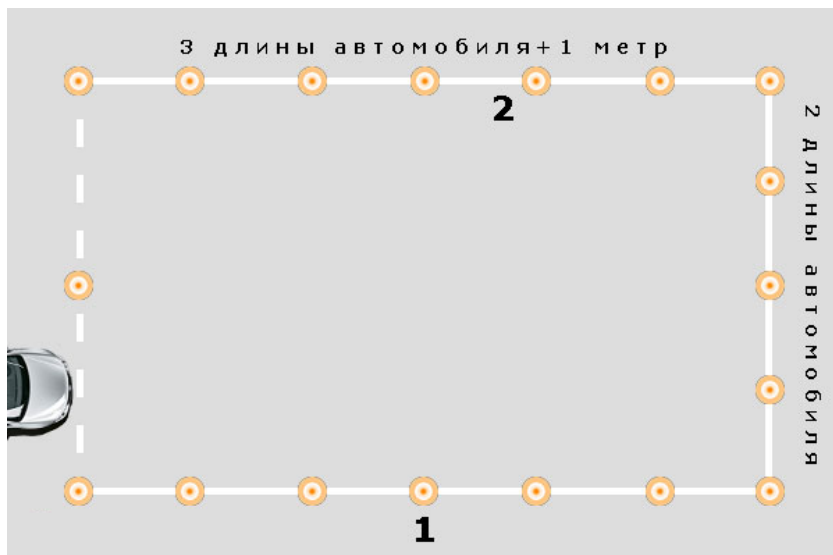


Возможные ошибки:

Самые проблемные места при выполнении упражнения «Повороты» - это конусы №№1 и2, которые находятся внутри поворота. Если кандидат в водители начнет поворот раньше времени, то он может сбить эти конусы. Однако, если Вы будете четко следовать приведенной выше схеме, то конусы Вы не зацепите.

2. Упражнение «Разворот в ограниченном пространстве».

Площадка для упражнения имеет длину равную трем длинам корпуса автомобиля плюс 1 метр и ширину равную двум корпусам автомобиля:



Как правильно выполнить разворот:

Развернуться в пределах очерченного квадрата **при** одноразовом включении передачи заднего хода.

Таблица ошибок на упражнении «Разворот в ограниченном пространстве».

В первом столбце таблицы приведены описания возможных ошибок, во втором – количество ошибок, которое можно допустить. 0 – означает, что после первой же ошибки выставляется оценка «НЕ СДАЛ»

ОШИБКИ	Возможное количество
113.1. Не приступил к выполнению испытательного упражнения в течении 30 секунд после получения команды (сигнала) о начале его выполнения.	0
113.2. Наехал колесом на линию разметки,	2

обозначающую границы участков испытательных упражнений, или сбил разметочное оборудование.	
113.3. Выехал (пересек колесом) за границы участков испытательных упражнений, обозначенные линиями дорожной разметки 1.1 белого цвета или 1.41 желтого цвета и разметочными конусами (разметочными стойками).	0
113.6. Отклонился от заданной траектории движения, предусмотренной условиями выполнения испытательного упражнения.	0
113.7. Допустил остановку двигателя.	2
113.9. Осуществлял движение задним ходом в случае, если движение задним ходом не предусмотрено условиями выполнения испытательного упражнения.	0
113.15. Покинул экзамен (отказался от выполнения испытательного упражнения).	0

Выполнение упражнения «Разворот в ограниченном пространстве».

1. Подъезжаем к линии начала упражнения. Заезжаем на упражнение.
2. Медленно движемся в направлении конуса №1. Задача: как можно ближе подъехать к конусу передним правым колесом. Подъехали и без остановки быстро выкручиваем рулевое колесо влево.

Примечание: Если на границе площадки стоят несколько конусов, то в качестве конуса №1 выбираем конус, который находится приблизительно в середине границы упражнения.



3. Двигаемся в сторону конуса №2, до тех пор, пока не подьемем к конусу или к сплошной линии разметки. Останавливаемся.



4. Стоим на месте и крутим рулевое колесо вправо до упора.
5. Движемся задним ходом до тех пор, пока перед автомобилем не окажется достаточно места для движения к линии завершения упражнения. **ВНИМАНИЕ!** Не нужно ехать задним ходом до самих конусов! Не стоит рисковать.



6. Подъезжаем к линии завершения упражнения. При этом не обязательно подъезжать под прямым углом.



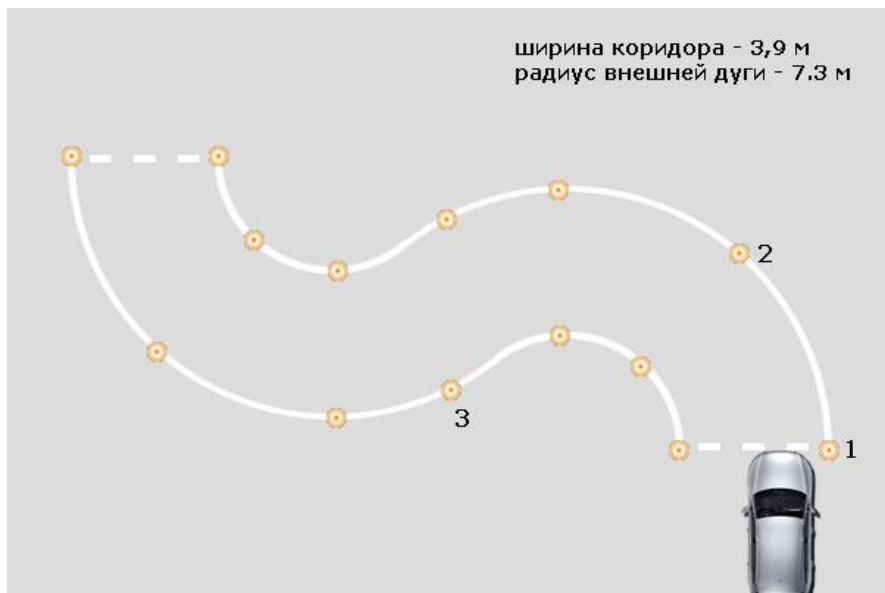
Возможные ошибки:

Варианты ошибок, при которых выставляется оценка «НЕ СДАЛ»:

- сбит конус(а) при повороте налево;
- сбит конус(а) при движении задним ходом;
- повторно включил передачу заднего хода.

3. Упражнение «Змейка».

Площадка для упражнения «Змейка» представлена на следующем рисунке:



Площадка представляет собой изогнутый коридор, включающий в себя один плавный поворот налево и один плавный поворот направо. Ширина коридора 3,9 метра, т.е. коридор примерно в 2 раза шире автомобиля.

Радиус внешней дуги 7,3 метра. Это также чуть больше, чем радиус поворота легкового автомобиля.

Выполнение упражнения "Змейка"

1. Подъехать к линии начала выполнения упражнения.
2. Выполнить левый поворот.
3. Выполнить правый поворот.

Таблица ошибок на упражнении «Змейка».

В первом столбце таблицы приведены описания возможных ошибок, во втором – количество ошибок, которое можно допустить. 0 – означает, что после первой же ошибки выставляется оценка «НЕ СДАЛ»

ОШИБКИ	Возможное количество
113.1. Не приступил к выполнению испытательного упражнения в течении 30 секунд после получения команды (сигнала) о начале его выполнения.	0
113.2. Наехал колесом на линию разметки, обозначающую границы участков испытательных упражнений, или сбил разметочное оборудование.	2
113.3. Выехал (пересек колесом) за границы участков испытательных упражнений, обозначенные линиями дорожной разметки 1.1 белого цвета или 1.41 желтого цвета и разметочными конусами (разметочными стойками).	0
113.7. Допустил остановку двигателя.	2
113.9. Осуществлял движение задним ходом в случае, если движение задним ходом не предусмотрено условиями выполнения	0

испытательного упражнения.	
113.15. Покинул экзамен (отказался от выполнения испытательного упражнения).	0

Как правильно выполнить упражнение «Змейка».

В первую очередь несколько слов о траектории движения, которую мы будем использовать. При выполнении данного упражнения велика вероятность сбить конусы, которые находятся в центре поворота, т.к. задняя ось автомобиля движется по меньшему радиусу, чем передняя. В связи с этим при выполнении змейки нужно первую половину упражнения ехать по правой части коридора (по большему радиусу), а вторую половину – по левой части коридора (по большему радиусу).

Выполнение упражнения «Змейка»:

1. Подъезжаем к линии начала упражнения. При этом подехать необходимо как можно ближе к конусу №1, т.е. к правой части коридора. Это позволит впоследствии двигаться по правильной траектории.



2. Начиная движение прямо и въезжаем в коридор, прижимая автомобиль к конусу №2.



3. Поворачиваем рулевое колесо налево. На данном этапе рулевое колесо не нужно поворачивать до конца. Нужно повернуть ровно на столько, чтобы автомобиль смог подъехать к конусу №3.



4. Двигаемся по направлению к конусу №3. У конуса №3 поворачиваем рулевое колесо вправо (положение задних колес можно контролировать по боковому зеркалу).



5.Поровнявшись с конусом №3, выкручиваем рулевое колесо в правую сторону.

6.Подъезжаем к линии завершения упражнения. При этом не имеет значения, под каким углом подъехать к данной линии.

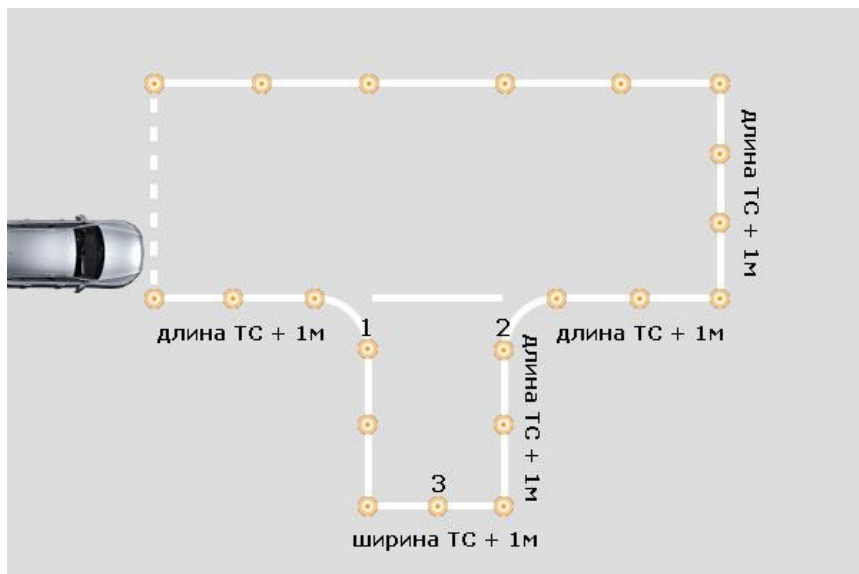


Возможные ошибки:

Наибольшую проблему для кандидата в водители представляют конусы, расположенные внутри каждого из поворотов. Если слишком рано начать крутить рулевого колеса в сторону поворота, то автомобиль можно сбить эти конусы задней осью автомобиля. Чтобы этого избежать, необходимо в каждом из поворотов выбирать максимально широкую траекторию.

Упражнение №6 «Движение и маневрирование задним ходом, въезд в бокс задним ходом».

Площадка для упражнения заезд в гараж задним ходом:



Выполнение упражнения «Въезд задним ходом в бокс»:

1. Подъехать к линии начала выполнения упражнения. Въехать на упражнение.
2. Въехать в бокс задним ходом.
3. Остановиться в боксе.
4. Выехать из бокса и покинуть пределы упражнения.

Таблица ошибок на упражнении «Заезд задним ходом в бокс».

В первом столбце таблицы приведены описания возможных ошибок, во втором – количество ошибок, которое можно допустить. 0 – означает, что после первой же ошибки выставляется оценка «НЕ СДАЛ»

ОШИБКИ	Возможное количество
113.1. Не приступил к выполнению испытательного упражнения в течении 30 секунд после получения команды (сигнала) о	0

начале его выполнения.	
113.2. Наехал колесом на линию разметки, обозначающую границы участков испытательных упражнений, или сбил разметочное оборудование.	2
113.3. Выехал (пересек колесом) за границы участков испытательных упражнений, обозначенные линиями дорожной разметки 1.1 белого цвета или 1.41 желтого цвета и разметочными конусами (разметочными стойками).	0
113.5. Не пересек контрольную линию внешними габаритами транспортного средства в случаях, когда пересечение контрольной линии предусмотрено условиями выполнения испытательного упражнения.	0
113.6. Отклонился от заданной траектории движения, предусмотренной условиями выполнения испытательного упражнения.	0
113.7. Допустил остановку двигателя.	2
113.15. Покинул экзамен (отказался от выполнения испытательного упражнения).	

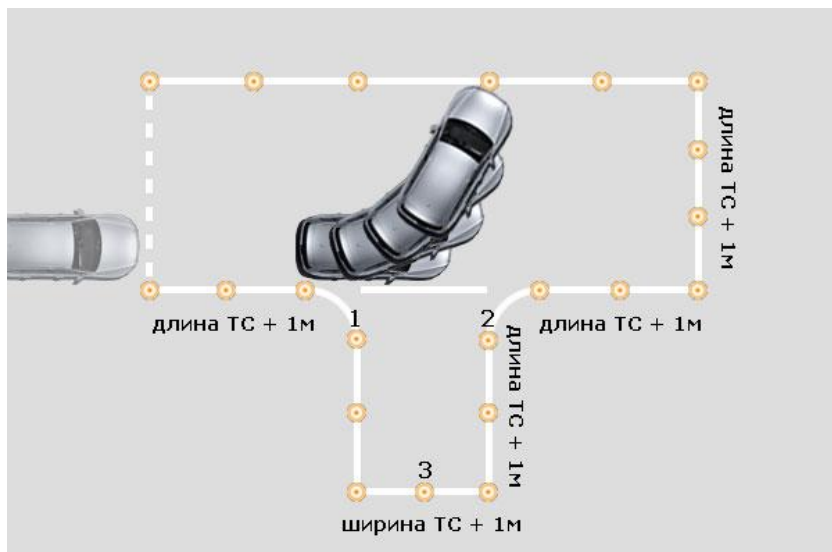
Выполнение упражнения «Заезд задним ходом в бокс»:

1. Подъезжаем к линии начала упражнения, останавливаемся.
2. Начинаем движение. На данном этапе задача подъехать правым зеркалом заднего вида как можно ближе к конусу №1. Чем ближе подъедем, тем проще будет въезжать. Останавливаем автомобиль после того, как правое наружное зеркало не поравняется с конусом №2.

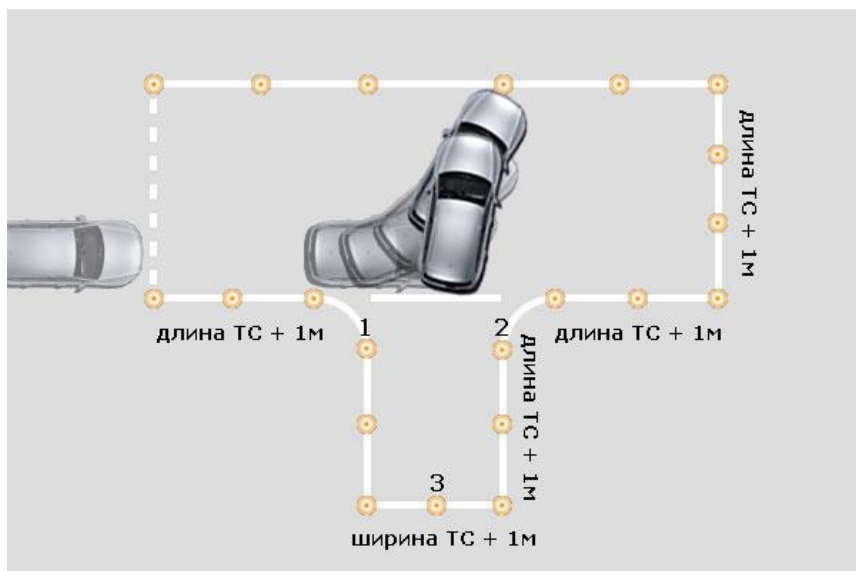


3. Останавливаем автомобиль и выкручиваем рулевое колесо до упора влево.
4. Двигаемся влево. При этом по переменному смотрим как на левый угол автомобиля, так и в правое зеркало заднего вида. В этом зеркале необходимо «поймать» конус №2. Причем таким образом, чтобы в зеркале между конусом и автомобилем был небольшой зазор (сантиметров 10).

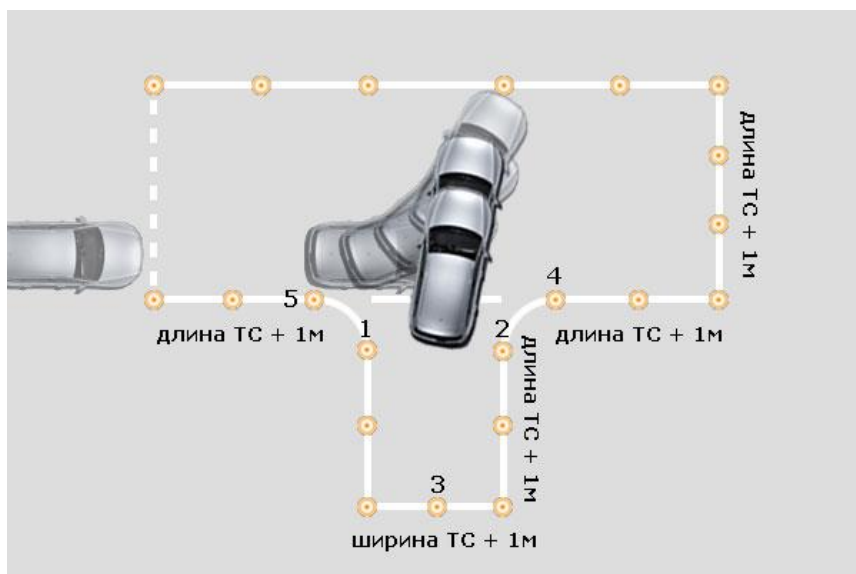
Кроме того, следим за тем, чтобы не сбить конусы передней частью автомобиля. Если конус №2 всё ещё не появился в зеркале заднего вида, а ехать уже некуда, то останавливаемся.



5. Останавливаемся, крутим рулевое колесо до упора вправо. Включаем передачу заднего хода.
6. Начинаем движение. Смотрим в правое зеркало заднего вида и ищем конус №2. Как только до него в зеркале остается примерно 10 сантиметров, останавливаемся.
7. Выкручиваем рулевое колесо прямо. Двигаемся прямо. Следим в правое боковое зеркало за задней осью автомобиля.

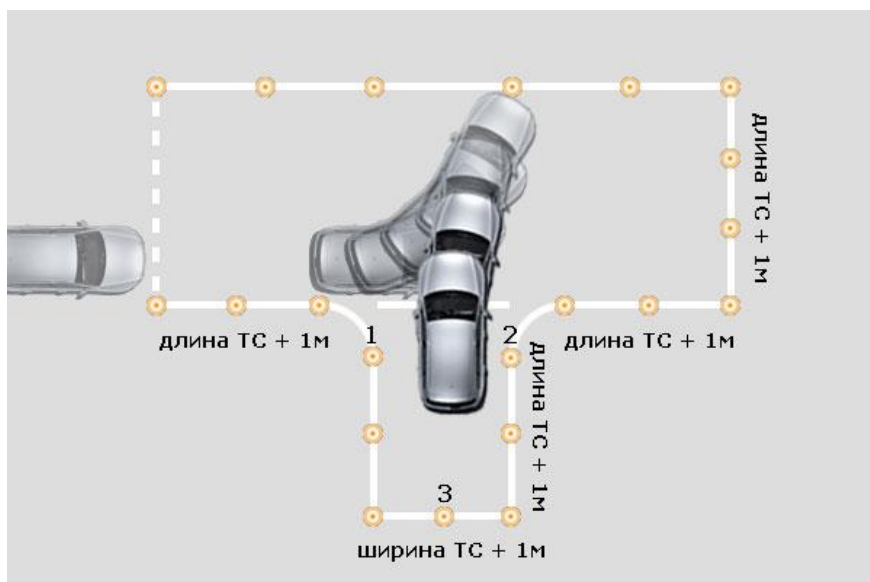


8. Когда задняя ось автомобиля наедет на контрольную линию, останавливаемся.

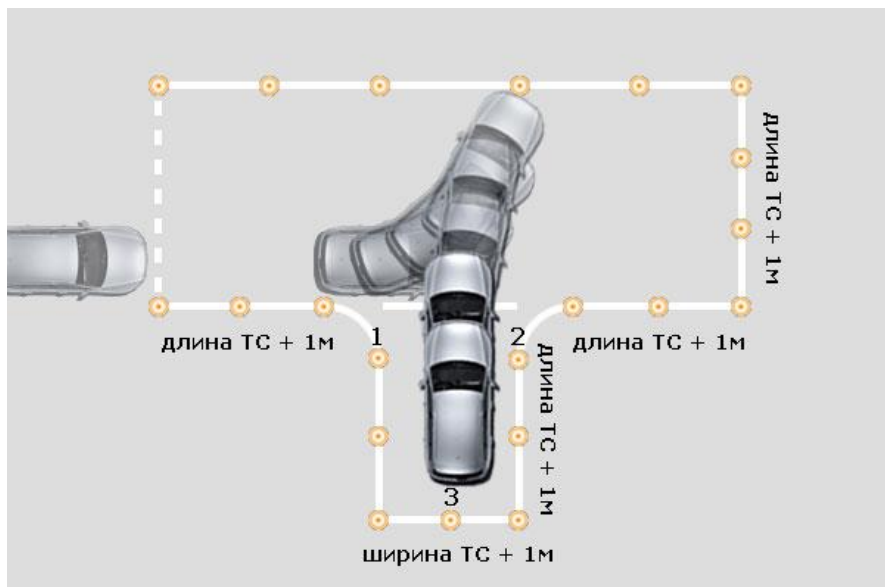


9. Крутим рулевое колесо до упора вправо.

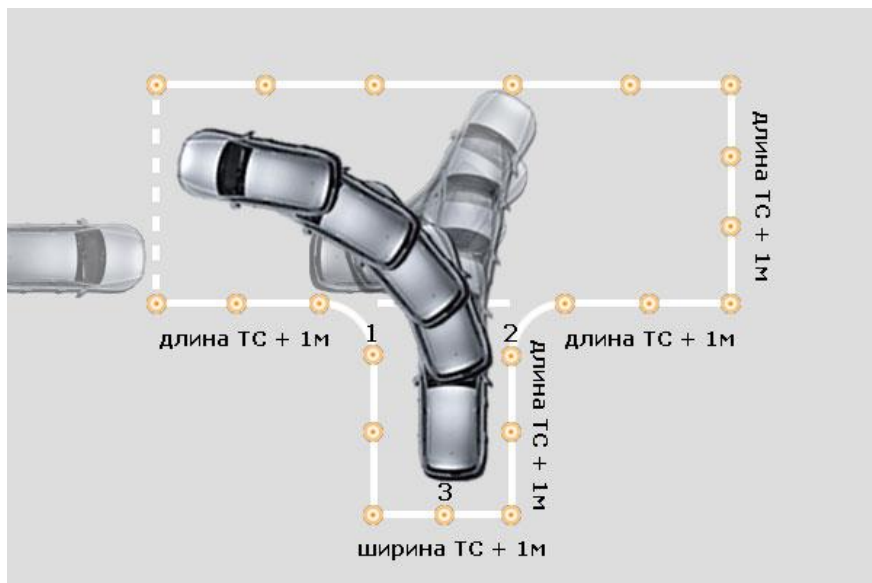
10. Начинаем выравнивать автомобиль в боксе (по зеркалам заднего вида).
11. Как только автомобиль встанет параллельно краям бокса, останавливаемся.



12. Выставляем рулевое колесо прямо.
13. Въезжаем в бокс. Т.к. контрольную линию не видно из-за автомобиля, то ориентируемся по конусам №№4 и 5.
Останавливаемся.



14. Выезжаем из бокса. Едем прямо до тех пор, пока конус №1 не окажется между передней и задней дверьми. После этого поворачиваем рулевое колесо до упора в лево и выезжаем из зоны выполнения упражнения.



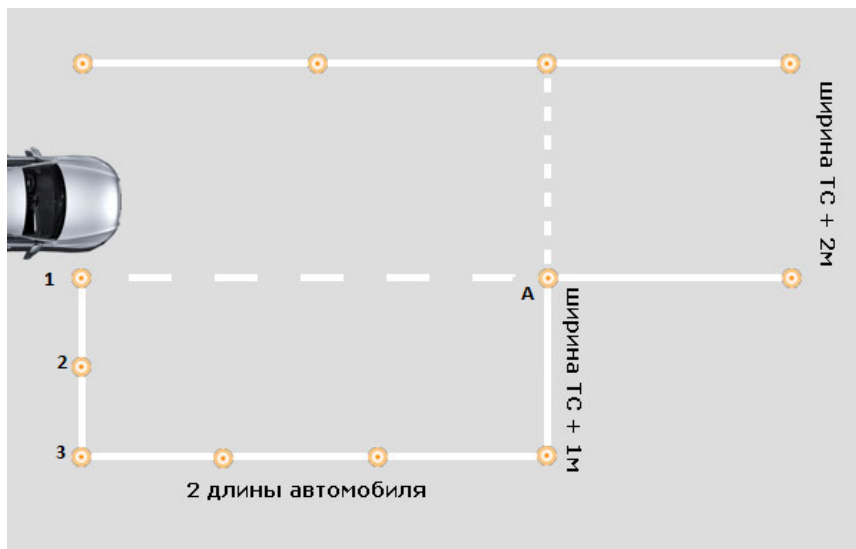
Возможные ошибки:

Варианты, при которых можно получить оценку «НЕ СДАЛ»: сбиты конусы (обычно это №№1,2 и 3), «недовъезд» в бокс.

Сбить конус №1 можно в том случае, если поздно начать выравнять автомобиль в боксе. Конус №2 можно сбить, если начать выравнять рано. Ну а №3 – если слишком глубоко въехать в бокс.

Упражнение №7 «Парковка транспортного средства и выезд с парковочного места, парковка для погрузки (разгрузки) на погрузочной эстакаде (платформе), остановка для безопасной посадки или высадки пассажиров».

Площадка для выполнения парковки задним ходом представлена на следующем рисунке:



Она имитирует участок дороги, на котором внизу (у обочины или тротуара) припаркованы 2 автомобиля, между которыми кандидат в водители должен аккуратно поставить свою машину с помощью параллельной парковки.

Техника выполнения параллельной парковки:

1. Подъехать к линии начала упражнения. Линия начала упражнения находится на рисунке выше конуса «А».
2. Въехать между воображаемыми автомобилями. Остановиться.
3. Выехать из зоны выполнения упражнения.

Административный регламент МВД регламентирует выполнение упражнения за один заход (заднюю передачу можно включить только 1 раз!).

Таблица ошибок на упражнении «параллельная парковка».

В первом столбце таблицы приведены описания возможных ошибок, во втором – количество ошибок, которое можно допустить. 0 – означает, что после первой же ошибки выставляется оценка «НЕ СДАЛ»

ОШИБКИ	Возможное количество
113.1. Не приступил к выполнению испытательного упражнения в течении 30 секунд после получения команды (сигнала) о начале его выполнения.	0
113.2. Наехал колесом на линию разметки, обозначающую границы участков испытательных упражнений, или сбил разметочное оборудование.	2
113.3. Выехал (пересек колесом) за границы участков испытательных упражнений, обозначенные линиями дорожной разметки 1.1 белого цвета или 1.41 желтого цвета и разметочными конусами (разметочными стойками).	0
113.5. Не пересек контрольную линию внешними габаритами транспортного средства в случаях, когда пересечение контрольной линии предусмотрено условиями выполнения испытательного упражнения.	0
113.6. Отклонился от заданной траектории движения, предусмотренной условиями выполнения испытательного упражнения.	0
113.7. Допустил остановку двигателя.	2
113.15. Покинул экзамен (отказался от выполнения испытательного упражнения).	0

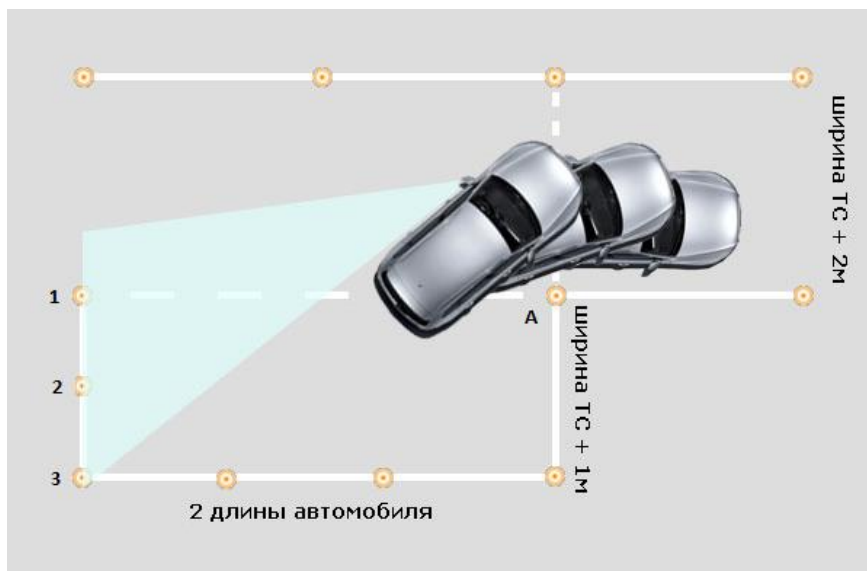
Выполнение упражнения «параллельная парковка»:

1.Подъехать к линии начала упражнения (засехать за границу конуса «А»), остановиться.

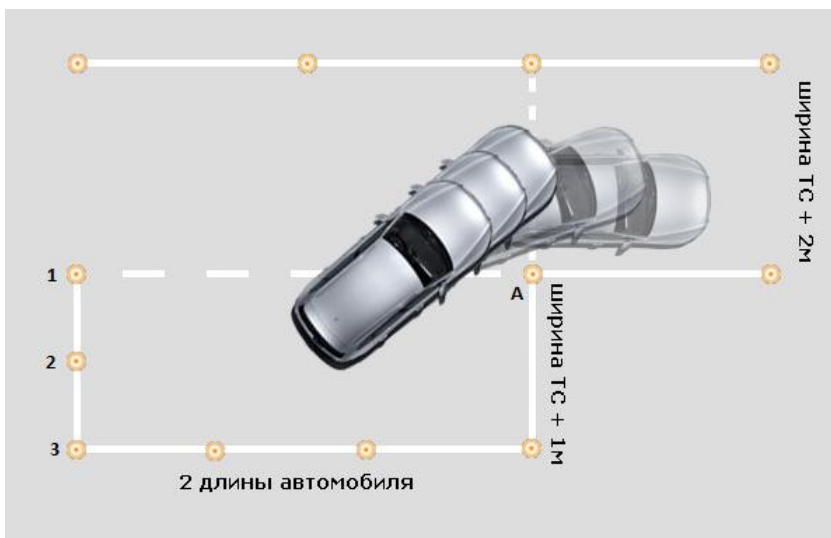
Задача: подъехать правой стороной автомобиля как можно ближе к конусу «А». Подъехать следует таким образом, чтобы конус находился рядом с задним правым колесом. Контролировать положение конуса можно через правое зеркало заднего вида.



2. Включаем передачу заднего хода. Если проехали конус, то немного проезжаем назад, не меняя положения рулевого колеса.
3. Выкручиваем рулевое колесо до упора в правую сторону.
4. Начинаем движение задним ходом. Смотрим В ЛЕВОЕ зеркало! Автомобиль поворачивает в сторону парковочного места. Двигаться необходимо до того момента, пока в зеркале не появится конус №3. (см. рисунок ниже).

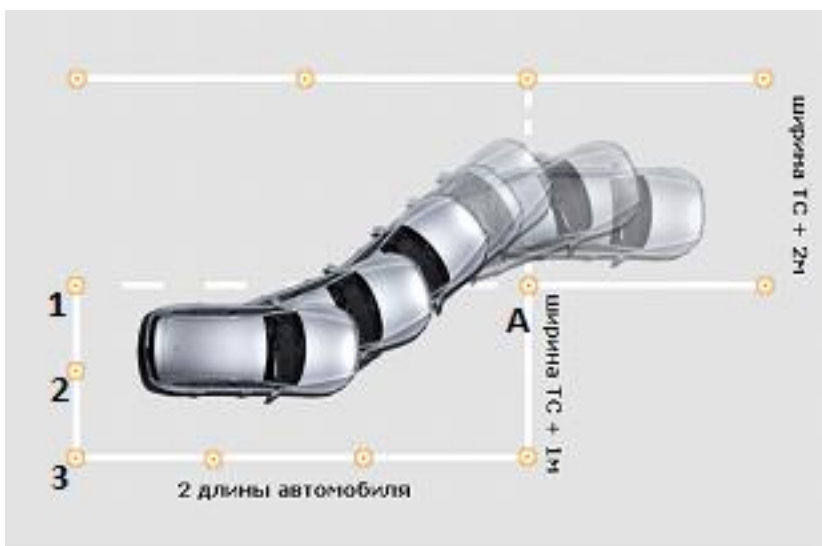


5. Как только появится конус №3, останавливаемся.
6. Рулевое колесо поворачиваем таким образом, чтобы автомобиль двигался прямо.
7. Начинаем движение задним ходом. Смотрим в левое зеркало на прерывистую (желтую) линию разметки и следим за задним левым колесом. Как только колесо наехало на линию разметки, поворачиваем рулевое колесо до упора влево.

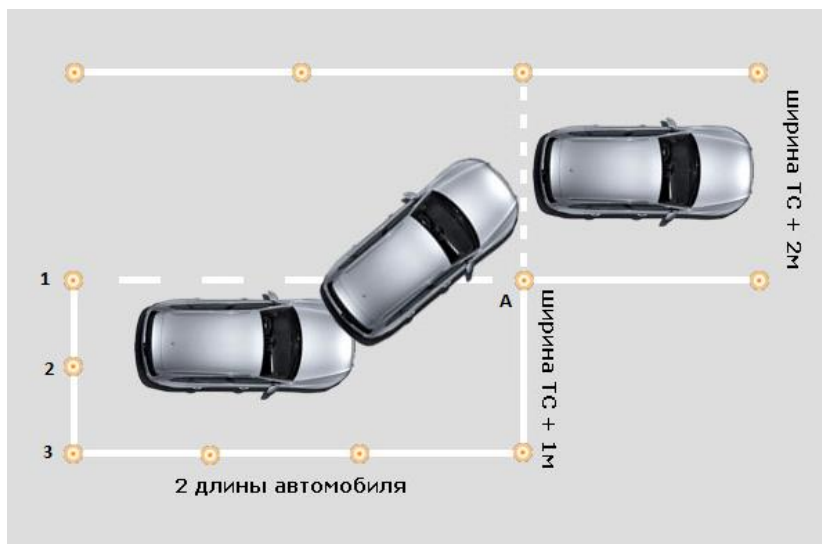


8. Продолжаем движение задним ходом. Автомобиль заканчивает въезд в парковочный карман.

При этом следует внимательно смотреть на конуса, расположенные перед автомобилем. На зеркала заднего вида можно уже не обращать внимания. Как только автомобиль принимает положение, параллельное краю воображаемой проезжей части, останавливаемся.



9. Останавливаемся, включаем нейтральную передачу.
10. Выезжаем с места парковки.



Проведение экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения (город)

- Основанием для начала административной процедуры по проведению экзамена по управлению транспортным средством в условиях
- дорожного движения является решение должностного лица о допуске кандидата в водители к сдаче экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения, принятое:
 1. По результатам экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, за который кандидатом в водители получена положительная оценка.
 2. По результатам ранее проведенного экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения, за который кандидатом в водители получена отрицательная оценка.

- Проведение экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения – в срок до 30 минут при условии выполнения кандидатом в водители на маршруте всех маневров и действий.

- При проведении экзамена присутствие в транспортном средстве каких-либо лиц, кроме кандидата в водители и экзаменатора, не допускается.

- По команде экзаменатора кандидат в водители занимает водительское место, осуществляет подготовку к движению и начинает движение по маршруту, на котором проводится экзамен.

- При движении по маршруту кандидат в водители по команде экзаменатора выполняет все маневры и действия, предусмотренные пунктом 2 приложения № 2 к Правилам.

Последовательность выполнения маневров и действий, в том числе связанных с изменением направления движения по маршруту, определяется экзаменатором в процессе проведения экзамена при условии соблюдения требований Правил дорожного движения Российской Федерации.

В случае наличия обстоятельств, препятствующих дальнейшему движению по маршруту (транспортный затор, проведение ремонтных и дорожных работ, дорожно-транспортное происшествие и так далее), допускается отклонение от маршрута с последующим возвращением на него либо принимается решение о продолжении экзамена на другом маршруте.

- Экзаменатор контролирует ход выполнения маневров и действий, соблюдение Правил дорожного движения Российской Федерации, подает команды кандидату в водители, оценивает его навыки управления транспортным средством, умение контролировать дорожную обстановку и принимать решения в случае ее изменения, фиксирует ошибки в соответствии с контрольной таблицей (приложение № 8 к Административному регламенту).

- Ошибки классифицируются как грубые, средние и мелкие. За совершение каждой ошибки кандидату в водители начисляются штрафные баллы: за грубую – 5, за среднюю – 3, за мелкую – 1.

- Результат проведения экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения считается положительным и кандидату в водители выставляется оценка «СДАЛ», если кандидат в водители во время экзамена не допустил ошибок или сумма штрафных баллов за допущенные ошибки составила менее 5 баллов.

В случае, если сумма штрафных баллов за допущенные ошибки составляет 5 и более баллов, кандидату в водители выставляется оценка «НЕ СДАЛ», проведение экзамена прекращается.

- Оценки, полученные кандидатом в водители на экзамене, заносятся в экзаменационный лист, который подписывается экзаменатором и кандидатом в водители.

Экзаменационный лист
проведения экзамена по управлению транспортным средством в
условиях дорожного движения

Фамилия _____ Имя _____
 Отчество _____ Дата рождения _____
 Дата проведения _____ Место проведения _____
 Экзаменатор _____
 (должность, подразделение, звание, Ф.И.О.)

Маршрут _____ Транспортное средство _____
 Категория (подкатегория) ТС _____ Тип трансмиссии _____

Контрольная таблица

Типичные ошибки	Отметка экзаменатора
А. Грубые	
1.1. Не уступил дорогу (создал помеху) транспортному средству, имеющему преимущество	
1.2. Не уступил дорогу (создал помеху) пешеходам, имеющим преимущество	
1.3. Выехал на полосу встречного движения (кроме разрешенных случаев) или на трамвайные пути встречного направления	
1.4. Проехал на запрещающий сигнал светофора или регулировщика	
1.5. Не выполнил требования знаков приоритета, запрещающих и предписывающих знаков, дорожной разметки 1.1, 1.3, а также знаков особых предписаний	
1.6. Пересек стоп-линию (разметка 1.12) при остановке при наличии знака 2.5 или при запрещающем сигнале светофора (регулировщика)	
1.7. Нарушил правила выполнения обгона	
1.8. Нарушил правила выполнения поворота	
1.9. Нарушил правила выполнения разворота	
1.10. Нарушил правила движения задним ходом	
1.11. Нарушил правила проезда железнодорожных переездов	
1.12. Превысил установленную скорость движения	

1.13. Не принял возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства при возникновении опасности для движения	
1.14. Нарушил правила опережения транспортных средств при проезде пешеходных переходов	
1.15. Выполнил обгон транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом, либо сопровождаемого им транспортного средства	
1.16. Действие или бездействие кандидата в водители, вызвавшее необходимость вмешательства в процесс управления экзаменационным транспортным средством с целью предотвращения возникновения ДТП	
1.17. Не выполнил (проигнорировал) задание экзаменатора	
Б. Средние	
2.1. Нарушил правила остановки, стоянки	
2.2. Не подал сигнал световым указателем поворота перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) или остановкой	
2.3. Не выполнил требования дорожной разметки (кроме разметки 1.1, 1.3, 1.12)	
2.4. Не использовал в установленных случаях аварийную сигнализацию или знак аварийной остановки	
2.5. Выехал на перекресток при образовавшемся заторе, создав помеху движению транспортному средству в поперечном направлении	
2.6. Не пристегнул ремень безопасности либо перевозил пассажиров, не пристегнутых ремнями	
2.7. Нарушил правила перевозки пассажиров	
2.8. Использовал во время движения телефон	
2.9. В установленных случаях не снизил скорость или не остановился	
В. Мелкие	
3.1. Несвоевременно подал сигнал поворота	
3.2. Нарушил правила расположения ТС на проезжей части	
3.3. Выбрал скорость движения без учета дорожных и метеорологических условий	
3.4. Двигался без необходимости со слишком малой скоростью, создавая помехи другим ТС	

3.5. Резко затормозил при отсутствии необходимости предотвращения ДТП	
3.6. Нарушил правила пользования внешними световыми приборами и звуковым сигналом	
3.7. Допустил иные нарушения ПДД	
3.8. Неправильно оценивал дорожную обстановку	
3.9. Не пользовался зеркалами заднего вида	
3.10. Неуверенно пользовался органами управления ТС, не обеспечивал плавность движения	
3.11. В процессе экзамена заглух двигатель	
Итого штрафных баллов	
Результат (сдал /не сдал)	

Экзаменатор

_____ (подпись экзаменатора)

_____ (Ф.И.О.)

С результатом экзамена ознакомлен

_____ (подпись кандидата в

водители)

_____ (Ф.И.О.)

Глава №4

Оказание первой медицинской помощи.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются пострадавшие, следует оценить их состояние.

Если человек неподвижен, не пытается шевелиться, не реагирует на звуки и болевые раздражители, но дышит, то скорее всего он находится без сознания. Эти признаки дают основание предположить получение пострадавшим черепно-мозговой травмы. Она обычно сопровождается потерей сознания (мозговой комой) и напоминает глубокий сон. Основная опасность такого состояния – резкое снижение тонуса подязычных мышц и мягкого неба и как следствие удушье собственным языком, который, прилипая к задней стенке, полностью прекращает доступ воздуха в легкие. Лежать на спине такому человеку крайне опасно. Абсолютно недопустимо подкладывать что-либо под голову.

Убедитесь в наличии пульса на сонной артерии, как можно скорее переверните пострадавшего на живот, положив руки вдоль туловища, а ноги параллельно друг другу. Находитесь со стороны его лица, если есть необходимость, очистите ему рот, обернув пальцы платком или салфеткой.

При подозрении на травму позвоночника пострадавшего также лучше сразу уложить на живот. Если же пострадавший в сознании, можно уложить его на спину на твердую ровную поверхность.

При наружном кровотечении наложите давящие повязки или кровоостанавливающие жгуты.

В настоящее время все транспортные средства, за исключением мотоциклов без бокового прицепа, должны быть оснащены медицинской аптечкой. Состав аптечки утвержден Минздравом РФ и согласован с МВД РФ.

В такой аптечке вы найдете бактерицидные салфетки «Колтекст ГЕМ» с фурагином, предназначенные для остановки капиллярного и венозного кровотечения, а также травматическую повязку МАГ с диоксином или нитратом серебра, предназначенную для перевязки ран.

Рану запрещается промывать водой. Протрите участки кожи возле нее раствором йода или бриллиантовой зелени, накройте полностью рану бактерицидной салфеткой, зафиксировав ее лейкопластырем или бинтом.

В автомобильной аптечке также имеется жгут для остановки артериального кровотечения с дозированной компрессией (сдавливанием). Его можно заменить ремнем, поясом, подтяжками т.п. Жгут на конечность накладывается выше места кровотечения двумя-тремя оборотами и только поверх одежды, или же под него делают подкладку из бинта, сложенного в несколько слоев, платка, полотенца или любой материи. Затяжку жгута прекращают в момент остановки кровотечения. К жгуту необходимо прикрепить записку с указанием времени его наложения. Поскольку жгут прекращает доступ крови к тканям, то его можно накладывать на 0,5-1,15 часа.

Неестественное положение пострадавшего, деформация конечностей указывают на переломы костей. В этом случае переносить пострадавшего нельзя даже на небольшое расстояние. Перемещение может привести к смещению обломков костей, усилению кровотечения, углублению шока. Только при угрозе взрыва, пожаре и т.п. пострадавшего транспортируют с особой осторожностью. Поврежденные конечности необходимо обездвижить (иммобилизовать), зафиксировав любыми подручными средствами.

При переломе костей плеча используют специальную металлическую шину Крамера, входящую в состав медицинского имущества постов дорожно- патрульной службы ГИБДД. При ее отсутствии поступите так:

- положите в подмышечную впадину легкую тканевую прокладку;
- осторожно расположите сломанную руку у бока, предплечье под прямым углом поперек грудной клетки;
- наложите две шины (можно сделать из подручных материалов, подойдут даже газеты и журналы) с внутренней и наружной стороны плеча;
- зафиксируйте руку в согнутом состоянии косыночной повязкой.

При переломе кости голени для иммобилизации используйте две шины, которые необходимо положить с внешней и внутренней стороны ноги от конца стопы до середины бедра.

Пострадавшего с переломами ребер и грудины транспортируют сидя или полулежа, подложив под колени валик.

При переломе ключицы подвешивают руку на косынке и прибинтовывают ее к туловищу.

При повреждении руки или ноги одежду снимают с неповрежденной конечности, так как при необходимости с ней можно манипулировать безболезненно для пострадавшего.

Шок - ответная реакция организма, характеризуется глубоким расстройством его функций. Различают две фазы шока: возбуждение и затем угнетение. При оказании первой помощи пострадавшего следует освободить от травмирующего фактора, обездвижить, предоставив полный покой, согреть. При возможности дать обезболивающие средства (анальгин, аспирин, панадол).

При прекращении дыхания и сердечной деятельности пострадавшего укладывают на спину на твердое покрытие и расстегивают его одежду. Пальцем руки, обмотанным платком или салфеткой, прочищают рот и глотку, проверяют, не запал ли язык. Затем проводят искусственное дыхание. Если оно не дает результатов, то следует немедленной приступить к непрямому массажу сердца.

2020г.

Несмотря на то, что при подготовке издания предпринимались все меры для предоставления точных данных, автор, не несет ответственности за любые случаи нарушения Правил дорожного движения, 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. Об ошибках и опечатках, замеченных в издании, просим информировать автора.

Все права на издание и тиражирование принадлежат автору и защищены законодательством РФ.

Перепечатка, копирование и воспроизведение в любой форме, включая электронную, запрещены.

Список литературы:

Правила дорожного движения. Москва.2020г.

Административный регламент Министерства дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений. 2015г.

Ю.И.Шухман. «Основы управления автомобилем и безопасность движения». Москва 2004г.

В. Н. Николенко, Г. А. Блувштейн. «Первая доврачебная медицинская помощь». Москва 2004г.

В.А. Смуров «Учимся водить машину» Красноярск. 2012г.