

**АВТО**  
*школа*

Алексей Громаковский

# **ПАМЯТКА** **ПО ВОЖДЕНИЮ**

для обучающихся в автошколах



[www.avtotut.ru](http://www.avtotut.ru)

РЕКОМЕНДУЕТ

 **ПИТЕР**

# **Алексей Алексеевич Громаковский**

## **Памятка по вождению для обучающихся в автошколах**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=424442](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=424442)*

*Памятка по вождению для обучающихся в автошколах. : Питер; СПб.;*

*2009*

*ISBN 978-5-49807-194-7*

### **Аннотация**

Эта книга будет весьма полезна ученикам автошкол, которые собираются сдавать экзамен по вождению в ГИБДД. Все вопросы и ситуации, с которыми придется столкнуться при подготовке к экзамену, освещены предельно просто и понятно и сопровождаются иллюстрациями и схемами.

Книга рекомендована интернет-порталом [www.avtotut.ru](http://www.avtotut.ru).

# Содержание

Введение	5
1. Первые водительские навыки	7
Правильная посадка в автомобиль	7
Органы управления автомобилем	13
Основные органы управления	13
Дополнительные органы управления	24
Правильное руление	30
Правильное торможение	38
Пробуем плавно тронуться с места	43
Запуск двигателя	43
Начало движения	44
Совершаем пробные поездки	48
Переключение передач	48
Остановка	53
2. Что нужно знать об экзамене по вождению	55
Система оценки.	57
Экзамен в условиях реального дорожного движения (второй этап)	59
Система оценки.	61
3. Упражнения на площадке	62
Общие требования	62
Упражнение «Змейка»	63
Упражнение «Горка» (остановка и трогание)	65

на подъеме)	
Упражнение «Въезд в бокс»	68
Упражнение «Параллельная парковка задним ходом»	71
Упражнение «Разворот»	73
4. Выезд с парковки	75
Выполнение разворота с использованием прилегающих территорий	81
Выполнение поворота без остановки транспортного средства	85
Выполнение разворота на перекрестке	89
Проезд перекрестка с круговым движением	93
Проезд сложного перекрестка с круговым движением	105
Начало движения в горку	111
Проезд рядом со стоящими у обочины транспортными средствами	116
Выполнение левого поворота на перекрестке со светофором	121
Движение прямо по многополосной дороге с соблюдением дистанции	130
Остановка на оживленной городской дороге	134
Обгон	141
Встречный разъезд	147
Приложение.	153

# Алексей Алексеевич Громаковский

## Памятка по вождению для обучающихся в автошколах

### Введение

Прежде чем стать владельцем водительского удостоверения, вы должны будете пройти обучение и сдать экзамены. Получить все необходимые знания и навыки можно одним из трех способов:

- ◆ самостоятельно выучить Правила дорожного движения и освоить навыки вождения;
- ◆ взять индивидуальные уроки у лицензированных специалистов;
- ◆ пройти полный курс обучения в автошколе со сдачей внутренних экзаменов.

Большинство кандидатов на получение водительского удостоверения предпочитают третий путь. Однако, какой бы из них вы ни выбрали, в конце концов все равно придется оказаться в экзаменационном отделении ГИБДД. Там вас зарегистрируют и назначат дату экзаменов.

Сдавать придется три экзамена:

- ◆ теория;
- ◆ вождение на автодроме (площадке);
- ◆ вождение в реальных городских условиях.

Теоретический экзамен сдается по утвержденным ГИБДД билетам, единым для всей Российской Федерации. В данном издании мы не будем касаться теоретического экзамена, так как ему посвящен ряд отдельных книг нашего издательства: «Билеты для экзамена в ГИБДД с комментариями. Категории А и В.

Ниже речь пойдет о втором и третьем этапах экзаменов. На тренировочной площадке вам придется продемонстрировать умение выполнять фигурное вождение автомобиля, а в городе – под контролем экзаменатора без проблем проехать по заранее установленному маршруту.

# **1. Первые водительские навыки**

## **Правильная посадка в автомобиль**

Правильно садиться в машину нужно следующим образом: откройте дверь, правую ногу направьте в район педали газа, после чего садитесь на сиденье. Не забудьте как следует захлопнуть дверь: если она откроется во время движения, это может привести к ДТП, виновником которого однозначно признают вас.

Теперь вам предстоит принять удобную позу и отрегулировать свое рабочее место (рис. 1.1) таким образом, чтобы чувствовать себя за рулем максимально комфортно.



**Рис. 1.1.** Рабочее место водителя

На начальном этапе обучения важно выработать умение принимать правильную водительскую позу. Если вы изначально привыкнете садиться в автомобиль неправильно, впоследствии будет очень трудно переучиваться. Учтите, что неправильная водительская поза приводит к быстрой умственной и физической утомляемости.

Вкратце описание правильной позы водителя можно представить примерно следующим образом:



- ◆ спина плотно прилегает к спинке сиденья и расположена почти вертикально (с небольшим наклоном);
- ◆ руки слегка согнуты в локтях, большие пальцы плотно держат обод рулевого колеса, обхватывая его;
- ◆ ноги слегка выдвинуты вперед и не касаются коленями руля при постановке ступней на педали;
- ◆ когда ноги находятся в нормальном положении, подколенные впадины расположены в 3–5 см от переднего края подушки сиденья;
- ◆ зеркала заднего вида отрегулированы таким образом, что водитель видит пространство сзади и слева от автомобиля, не поворачивая при этом головы.

Первое, что нужно сделать после посадки на водительское сиденье, – отрегулировать его положение под себя. В любом автомобиле сиденье можно регулировать путем продольного перемещения, а также изменения наклона его спинки. Для этого предназначены специальные регулировочные устройства. Эксплуатация автомобиля с неработающими регулировочными устройствами водительского сиденья запрещается.

Перемещая водительское сиденье вперед-назад, отрегулируйте его положение так, чтобы левой ногой, слегка согнутой в колене, можно было нажать педаль сцепления до упора.

Отрегулируйте наклон спинки сиденья так, чтобы руки удобно лежали на руле. Учтите, что руки должны быть согнуты в локтях лишь немного, в противном случае вам будет

очень неудобно поворачивать руль (рис. 1.2).



**Рис. 1.2.** Регулировка водительского сиденья

Отрегулируйте положение подголовника. Его жесткая часть должна быть максимально приближена к затылку и находиться на одном уровне с кончиками ушей или быть чуть выше их.

После того как вы отрегулировали водительское сиденье, попробуйте нажать на педали, переключить передачи, покрутить рулевое колесо – возможно, придется еще немного подкорректировать свою позу.

## **ВНИМАНИЕ**

Категорически запрещается регулировать водительское сиденье во время движения автомобиля.

Найдя удобную позу, приступайте к регулировке зеркал заднего вида. Необходимо установить их таким образом, чтобы в салонном зеркале полностью помещалось заднее стекло машины, а в боковом отображался борт автомобиля по касательной. **Не забудьте пристегнуть ремень безопасности!**

Теперь проверьте правильность выбранной позы. Для этого, не наклоняясь и оставляя спину прислоненной к сиденью, переведите правой рукой рычаг переключения передач в положение, наиболее отдаленное от водителя (как правило, это третья или пятая передача, иногда – задняя). При этом ваша левая рука остается на верхней части руля, а вы не должны испытывать дискомфорта. Положение рук должно обеспечивать максимальный угол поворота рулевого колеса в любую сторону, а также гарантировать точность действий как двумя руками, так и каждой из них по отдельности.

Учтите, что при правильной посадке на водительском месте масса вашего тела должна восприниматься только сиденьем. Ноги и руки должны быть полностью разгружены. Отмечу, что руки могут использовать рулевое колесо в качестве дополнительной точки опоры, – это предотвращает усталость мышц, и при этом они должны быть полностью расслаблены. Но держать руль следует достаточно крепко,

чтобы исключить возможность его выскальзывания в самый неподходящий момент (например, при езде по ухабистой дороге).

# Органы управления автомобилем

Современный легковой автомобиль в обязательном порядке имеет следующие **органы управления**:

- ◆ рулевое колесо;
- ◆ педали сцепления, тормоза и газа (последнюю педаль называют также акселератором или педалью управления дросселем);
- ◆ рычаг коробки переключения передач;
- ◆ рычаг стояночного тормоза (коротко – ручник).

Это основные органы управления. Кроме них имеются **дополнительные органы управления**:

- ◆ переключатель указателей поворотов;
- ◆ включатель габаритных огней;
- ◆ переключатель света фар;
- ◆ включатель стеклоочистителя и стеклоомывателя;
- ◆ замок зажигания.

Остановимся подробнее на каждом из перечисленных органов управления.

## Основные органы управления

**Рулевое колесо** является одним из важнейших элементов управления автомобилем (рис. 1.3).



**Рис. 1.3.** Рулевое колесо автомобиля

С его помощью вы придаете транспортному средству необходимое направление во время движения. В соответствии с действующими ПДД РФ при неисправности рулевого управления запрещается не только эксплуатация автомобиля, но и его дальнейшее движение. Иначе говоря, если в дороге у вас сломался руль, дальше ехать категорически запрещается, поскольку это может привести к ДТП. Оптимальный вариант в данном случае – буксировка автомобиля методом частичной погрузки либо его транспортировка с помощью

специально предназначенного эвакуатора.

Воздействовать на руль нужно обязательно двумя руками (рис. 1.4).



**Рис. 1.4.** Руки правильно держат рулевое колесо

К сожалению, на российских дорогах часто можно встретить лихачей, которые с показной легкостью пренебрежительно манипулируют рулевым колесом. Такие действия не только недопустимы, но и опасны. Если автомобиль внезапно

но наедет на препятствие либо во время движения будет проколото или вообще лопнет колесо, руль в одной руке можно не удерживать, что чревато серьезным ДТП.

У большинства автомобилей на руле находится клавиша звукового сигнала. Чтобы вызвать последний, достаточно нажать на нее.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

В соответствии с действующими ПДД в населенных пунктах подача звукового сигнала разрешена только для предотвращения ДТП.

В современных автомобилях конструктивно предусмотрено противоугонное устройство – блокировка руля, которое срабатывает, когда водитель достает ключ из замка зажигания и немного проворачивает руль в одну или другую сторону. После того как раздастся характерный щелчок, повернуть рулевое колесо будет невозможно и блокировка снимется только с помощью ключа зажигания. Если данное противоугонное устройство неисправно, эксплуатация автомобиля категорически запрещается. Представьте, что может возникнуть на дороге, если при повороте на перекрестке у вас внезапно заблокируется руль.

**Педадь сцепления** предназначена для его включения и выключения. Механизм сцепления представляет собой устройство, которое с помощью силы трения передает крутящий момент от двигателя автомобиля через коробку передач к ведущим колесам. Главной задачей сцепления является



ся кратковременное отключение двигателя от коробки переключения передач, а также плавное соединение этих агрегатов при работающем двигателе.

Нажав на педаль сцепления, вы тем самым отсоединяете двигатель автомобиля от ведущих колес. При отпущенной педали двигатель с помощью сцепления постоянно передает крутящий момент на ведущие колеса, в результате чего автомобиль движется.

### **ВНИМАНИЕ**

Педадь сцепления водитель должен нажимать левой ногой, а педали тормоза и газа – правой.

Нажимать педаль сцепления следует быстро, плавно и до упора. Отпускать же ее нужно в три этапа.

◆ Вначале следует немного отпустить педаль сцепления: это даст возможность пружинам нажимного диска подвести к маховику двигателя ведомый диск сцепления так, чтобы они слегка соприкоснулись. В это время между диском и маховиком возникает легкая сила трения, и диск начинает вращаться, что заставляет автомобиль понемногу двигаться.

◆ Далее нужно еще немного отпустить педаль сцепления (примерно до середины ее хода) и совсем ненадолго (не более чем на пару секунд) задержать ее в этом положении. Это необходимо для того, чтобы скорости вращения диска и маховика уравнились. В результате автомобиль будет двигаться быстрее.

◆ На заключительном этапе педаль сцепления нужно от-

пустить полностью. Это приведет к тому, что оба диска (нажимной и ведомый) станут единым целым и будут вращаться вместе с маховиком с одинаковой скоростью. Крутящий момент будет полностью передаваться на ведущие колеса автомобиля через коробку переключения передач, и машина будет ехать со скоростью, соответствующей включенной передаче.

Самая распространенная ошибка новичков заключается в том, что они слишком резко бросают педаль сцепления (через это проходят все без исключения начинающие водители), в результате чего двигатель глохнет. Это приводит к быстрому выходу из строя механизма сцепления, и любой инструктор по вождению скажет, что на учебных автомобилях именно оно ломается чаще всего.

**Тормозная педаль** предназначена для приведения в действие рабочей тормозной системы автомобиля.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Тормозная система любого автомобиля состоит из рабочей и стояночной тормозных систем.

Задача рабочей тормозной системы автомобиля – уменьшение скорости его движения вплоть до полной остановки. Когда водитель нажимает педаль тормоза, это усилие через гидравлический привод передается на тормозные механизмы всех колес машины.

Работать с педалью тормоза нужно правой ногой. Главное ее отличие от педалей сцепления и газа заключается в том,

что ее нельзя выжать до упора. Если это становится возможным, значит, тормозная система автомобиля неисправна и требует ремонта.

Если же педаль тормоза слишком мягкая, значит, изношены тормозные колодки или в системе гидравлического привода тормозов есть утечка тормозной жидкости. В любом случае необходимо немедленно устранить неисправность.

ПДД запрещают не только эксплуатацию, но и дальнейшее движение автомобиля, у которого неисправна рабочая тормозная система. Стоит ли говорить, какими катастрофическими последствиями чреват внезапный отказ тормозов во время движения или недостаточная эффективность торможения.

**Педаль газа** также управляется правой ногой. При нажатии на нее двигатель начинает увеличивать обороты, следовательно, растет скорость движения автомобиля. Педаль газа при стандартном движении действует в очень небольшом диапазоне: современные двигатели отличаются чуткостью и реагируют даже на ее незначительное нажатие.

**Рычаг переключения передач** расположен справа от водителя (рис. 1.5). В некоторых старых автомобилях (например, «Волга ГАЗ-21») он установлен на рулевой колонке, но это исключение из общего правила.



**Рис. 1.5.** Рычаг механической коробки переключения передач

Водитель переключает передачи в зависимости от выбранного скоростного режима правой рукой, предварительно выжимая сцепление. Включение требуемой передачи осуществляется перемещением рычага в соответствующее положение.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

В руководстве пользователя автомобиля обязательно есть схема переключения передач.

Переводом рычага переключения передач в нейтральное положение вы надолго отключаете ведущие колеса автомобиля от двигателя (в отличие от выжимания сцепления, что позволяет делать это только на очень короткий промежуток времени, для переключения передач). В нейтральном положении рычаг свободно двигается в поперечном направлении. На современных «легковушках», как правило, устанавливается пятиступенчатая коробка передач. Это значит, что машина имеет пять передач для движения в переднем направлении и одну передачу для движения в заднем направлении. В автомобилях времен Советского Союза 1970-1980-х гг. выпуска устанавливалась четырехступенчатая коробка передач.

Каждый водитель знает: чем ниже передача, тем она мощнее, но в то же время медленнее. Поэтому самые мощные

передачи, предназначенные для начала движения и езды на малой скорости, – это первая и задняя. При их включении мотор легко крутит колеса, однако высокую скорость на них не разовьешь: двигатель будет работать на больших оборотах, громко реветь, но все это бесполезно – быстрее, чем до скорости 10–20 км/ч, автомобиль не разгонится.

Поэтому после трогания с места и небольшого разгона нужно перейти на вторую передачу, менее сильную, но зато более быструю. На ней уже можно развить скорость 30–40 км/ч, чтобы переключиться на третью передачу, еще более скоростную, но менее мощную, и т. д.

Если в автомобиле используется автоматическая коробка переключения передач, то смена передач осуществляется автоматически, а педаль сцепления отсутствует (рис. 1.6).



**Рис. 1.6.** Рычаг автоматической коробки переключения передач

При движении на низких передачах автомобиль требует больше топлива, чем при движении на высоких.

Следовательно, чем выше передача, тем больше экономия.

**Ручной тормоз** почти всегда располагается между передними сиденьями автомобиля. Стояночная тормозная система обеспечивает удержание автомобиля от произвольного движения во время его стоянки. Включить ее можно, подняв ручник в верхнее положение, – при этом будут приведены в действие тормозные механизмы задних колес, они заблокируются и обеспечат неподвижность вашего автомобиля.

Когда ручник «затянут» (то есть поднят), то для предотвращения самопроизвольного снятия он автоматически блокируется специально предназначенной защелкой. Необходимо нажать на кнопку, расположенную на конце рычага, чтобы опустить ручник (на водительском языке это называется «снять автомобиль с ручника»).

## **Дополнительные органы управления**

В соответствии с действующими ПДД перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указате-



лями поворота соответствующего направления. Для этого предназначен **переключатель указателей поворота**, который в большинстве случаев установлен на рулевой колонке и представляет собой небольшой пластмассовый рычаг, приводимый в действие пальцами руки.

Переключатель указателей поворотов имеет три положения: одно из них (центральное) является нейтральным – в это время все указатели выключены, два других (верхнее и нижнее) предназначены для включения указателя поворота соответствующего направления.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

В ПДД сказано, что подача сигнала указателями поворота должна производиться заблаговременно до начала выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения, при этом сигнал не должен вводить в заблуждение других участников движения. подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

При остановке или стоянке в темное время суток и в условиях недостаточной видимости водитель должен обозначить габариты своего транспортного средства с помощью габаритных огней. Для этого в автомобиле предназначен **включатель габаритных огней**, который может находиться на рулевой колонке, на рычаге переключателя поворотов или на приборной панели – в зависимости от конкретного автомо-

бия (например, в «Жигулях» он находится слева от замка зажигания).

В соответствии с ПДД в темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущемся транспортном средстве должен быть включен ближний или дальний свет фар. Кроме этого, фары могут использоваться и в других случаях, например, переключением света фар водители могут предупредить друг друга об опасности. Для выполнения подобных манипуляций в любом автомобиле имеется **переключатель света фар**, который в большинстве случаев установлен на рулевой колонке (часто он совмещен с переключателем указателей поворота).

**Стеклоочиститель и стеклоомыватель** – исключительно важные приборы, которые обеспечивают видимость во время движения в дождь или снегопад, а также при движении по грязным дорогам (например, когда из-под колес впереди идущего автомобиля на лобовое стекло вашей машины летят брызги). В соответствии с действующими ПДД запрещается эксплуатация автомобиля, если у него не работают стеклоочистители и стеклоомыватели. Для включения и выключения данных устройств (стеклоочиститель может работать минимум в двух режимах) предназначены специальные переключатели, которые обычно установлены на рулевой колонке.

## **ПРИМЕЧАНИЕ**

На некоторых автомобилях конструктивно предусмотрены также очистители и омыватели фар. Эти приборы не являются устройствами, которыми должен быть оборудован каждый автомобиль (в отличие от стеклоочистителя и стеклоомывателя). Однако при движении по грязным дорогам данное приспособление довольно удобно, поскольку избавляет водителя от необходимости выходить из машины и вручную протирать фары: он может их помыть и почистить прямо во время движения, находясь на своем месте.

**Замок зажигания** – исключительно важный прибор, с помощью которого водитель заводит транспортное средство (рис. 1.7). При первом повороте ключа в замке включается собственно зажигание, при дальнейшем повороте срабатывает стартер, который представляет собой электрический двигатель постоянного тока. Когда водитель поворачивает в замке зажигания ключ в положение «Запуск», то электрический ток через реле подается от аккумуляторной батареи на обмотку стартера. В результате срабатывает тяговое реле, специальная шестерня стартера цепляется за маховик двигателя и проворачивает его. Поскольку зажигание уже включено, то двигатель заводится и начинает работать.



**Рис. 1.7.** Замок зажигания с ключом

Помните, что сразу после запуска двигателя необходимо выключить стартер, отпустив ключ в замке зажигания. Принудительное удержание ключа при работающем двигателе в положении «Запуск» может быстро вывести стартер из строя: тяжелый вращающийся венец маховика как минимум просто «перемелет» шестерню стартера. Не исключено, что стартер получит и другие повреждения (сгорит тяговое реле и др.). По этой же причине ни в коем случае нельзя включать

стартер при работающем двигателе.

# Правильное руление

Многие новички думают: «Самое главное – это тронуться с места и поехать, а также научиться переключать передачи. Ну а рулем работать – это проще простого: куда надо ехать, туда и поворачивай». На самом деле техника работы с рулевым колесом намного сложнее, чем может показаться на первый взгляд.

## **ВНИМАНИЕ**

Не рекомендуется поворачивать руль, когда автомобиль находится в неподвижном состоянии с выключенным двигателем. Во-первых, это приводит к преждевременному износу шин, во-вторых, при выключенном двигателе не работает гидравлический усилитель, поэтому вы можете повредить рулевой механизм.

Каждый водитель должен уметь поворачивать рулевое колесо, не снимая с него рук, это умение особенно пригодится при движении по скользкой дороге.

Держать руль следует не сильно, но в то же время достаточно крепко: когда автомобиль движется, даже небольшое усилие может резко изменить траекторию его движения. Запрещается убирать с рулевого колеса обе руки во время движения автомобиля, потому что вовремя «поймать» его в случае необходимости вы, возможно, не успеете.

Каждый водитель должен четко представлять себе, куда именно в данный момент направлены управляемые колеса его автомобиля (то есть иметь так называемую «обратную связь» с автомобилем). Следует использовать специальную технику руления, приведенную ниже, чтобы не потерять обратную связь при повороте с большим углом.

◆ Одна рука, которая контролирует положение руля, должна оставаться на месте. При выполнении левого поворота это будет правая рука, а при выполнении правого – левая. Следовательно, если вы выполняете поворот налево, то перехватывать рулевое колесо будет левая рука, а при правом повороте – правая. Контролирующая рука будет постоянно находиться на своем месте и на нем же останется при возврате рулевого колеса в исходное положение. Вы можете сменить контролирующую руку в тот момент, когда руль при повороте проходит свое нейтральное положение.

◆ Поворачивать рулевое колесо необходимо двумя руками, по возможности не перехватывая его, на максимально больший угол. Перехватывайте руль только при невозможности дальнейшего поворота. Многие новички допускают одну и ту же распространенную ошибку: поворачивая рулевое колесо, они постоянно перехватывают его через очень короткие расстояния. Такое «мельтешение» совершенно ни к чему, более того – оно чревато потерей контроля над транспортным средством.

Допустим, вам необходимо повернуть налево под боль-

шим углом (такое бывает, например, при проезде У-образных перекрестков). В данном случае правая рука контролирующая, а перехватывать рулевое колесо нужно левой. Сразу после того, как левая рука охватит руль, нужно раскрыть пальцы правой руки и упереться ладонью в обод рулевого колеса, что позволит повернуть ее относительно точки соприкосновения и опять охватить руль. В результате руки на ободе рулевого колеса примут исходное положение. Если необходимо произвести еще один оборот, все перечисленные действия следует повторить.

◆ При возврате рулевого колеса в нейтральное положение контролирующая рука должна оставаться на своем месте. Для того чтобы повернуть ладонь относительно руля, разожмите пальцы и слегка упритесь ладонью в обод. При скрещивании рук левая возвращается на свое место, а затем рулевое колесо двумя руками приводится в нейтральное положение.

◆ Бывает так, что сразу после этого необходимо повернуть руль в правую сторону (данный прием используется для выхода из заноса). В таком случае нужно быстро выполнить смену ведущей руки – это позволит вам всегда иметь обратную связь с автомобилем. В данной ситуации руки должны действовать симметрично тому, как они действуют при выполнении левого поворота.

В зависимости от текущей дорожной ситуации и особенно от того, насколько быстро она меняется, техника руления мо-



жет осуществляться одним из двух способов: силовым или скоростным. Далее кратко рассмотрим каждый из них.

Сущность **силового способа** управления рулевым колесом заключается в том, что вы работаете либо одновременно двумя руками без перехвата, либо каждой рукой по очереди, но с перехватами. При повороте руля старайтесь не допускать скрещивания рук, поскольку можно потерять контроль над машиной и спровоцировать возникновение аварийной ситуации. Рулевое колесо нужно пропускать сквозь пальцы, а положение рук изменяется в зависимости от угла поворота.

Далее приведен пример выполнения правого поворота при использовании силового способа управления рулем.

◆ Приведите руки на рулевом колесе в исходное положение. Затем скользящим движением переместите правую вверх по рулю таким образом, чтобы она не заходила на воображаемом часовом циферблате за цифру 12. После этого поверните рулевое колесо по направлению часовой стрелки правой рукой, левая рука в данной ситуации должна скользить вниз по ободу руля в направлении, противоположном направлению его вращения.

◆ Затем крепко возьмите руль в нижней его части левой рукой и продолжите поворот в том же направлении настолько, насколько это необходимо, причем одновременно правая рука скользящим движением должна перемещаться по ободу рулевого колеса вверх.

◆ Выровнять траекторию движения автомобиля после со-

вершения правого поворота можно, пропустив руль в обратном направлении сквозь пальцы, при этом следите внимательно за тем, чтобы он самопроизвольно не вращался.

Как правило, силовой способ работы с рулевым колесом используется при движении по неровным и грунтовым дорогам, по колее, на ухабистых дорогах и т. п. Характерной особенностью силового способа является то, что в данном случае водитель транспортного средства всегда четко представляет себе, на какой угол и в каком направлении повернуты управляемые колеса его автомобиля.

**Скоростной способ** работы позволяет поворачивать руль в нужном направлении примерно в 3–5 раз быстрее, чем при использовании силового способа (в немалой степени это зависит от индивидуальных качеств водителя). Скоростной способ позволяет оперировать как одной, так и двумя руками, а также сочетать использование рук. Скоростной способ при повороте руля на угол более  $180^\circ$  позволяет применять перекрестный перехват рук.

### **ВНИМАНИЕ**

В отличие от силового, скоростной способ работы с рулевым колесом не дает водителю возможности четко представлять себе направление управляемых колес автомобиля. Это существенный недостаток: обратная связь является одним из важнейших условий, позволяющих своевременно вывести транспортное средство из поворота и стабилизировать его при

попадании в занос.

Если вы хотите повернуть направо, используя скоростной способ и работая при этом одной рукой, то из начального положения выполните переход от захвата рулевого колеса к рулению тыльной стороной кисти. На первый взгляд это может показаться сложным, но достаточно всего нескольких тренировок – и вы освоите этот прием. В нижней части руля осуществляется руление тыльной стороной кисти и последовательным переходом:

- ◆ к рулению открытым хватом через ребро ладони;
- ◆ затем к рулению открытым хватом с переходом к рулению закрытым хватом;
- ◆ наконец, к рулению закрытым хватом.

Из начального положения поверните рулевое колесо направо до того момента, когда нужно будет выполнить скоростной перехват правой рукой, чтобы выполнить правый поворот, используя скоростной способ руления с перекрестным перехватом. Затем продолжайте поворот руля левой рукой, одновременно выполняя перехват правой руки (момент начала перекрестного перехвата). После того как вы выполните перехват правой рукой, осуществляется дальнейший поворот рулевого колеса до момента перехвата обода руля левой рукой. Затем выполняется поворот рулевого колеса правой рукой со скоростным перехватом левой рукой, а по окончании перехвата производится поворот руля левой рукой с последующим перехватом правой (завершение пере-

крестного перехвата).

Выбирая подходящий способ работы с рулевым колесом, не забывайте, что угловая скорость поворота руля должна быть сопоставима с выбранной траекторией движения, а также со скоростью транспортного средства. Например, если в процессе движения неожиданно возникла необходимость выполнить тот или иной маневр (объехать препятствие, выбоину на дороге и т. п.), настоятельно рекомендуется применять только скоростной способ (особенно если скорость движения вашего автомобиля не превышает 50–60 км/ч). Стандартный хват рулевого колеса разрешается изменять, когда вы полностью контролируете ситуацию и можете точно спрогнозировать свои действия при прохождении поворота, адекватно оценив его крутизну и допустимую скорость движения.

Чем выше уровень профессионализма водителя, тем реже он использует в управлении автомобилем скоростной способ работы с рулевым колесом. И наоборот: чем ниже мастерство, тем чаще человек вынужден пользоваться скоростным способом. Поэтому обязательно в процессе обучения уделите должное внимание совершенствованию техники руления.

Очень часто встречается такое явление: после выполнения маневра (разворота, прохождения поворота и т. п.) водитель отпускает руль в «свободное плавание» и ждет, когда он самостоятельно вернется в исходное положение. Учтите, что с точки зрения безопасности дорожного движения так по-

ступать нельзя. Дело в том, что при разбалансированном стабилизирующем моменте (причиной этого могут быть неотрегулированные развал и сходжение колес, незначительные неполадки в рулевом механизме и др.) руль может не вернуться в начальное положение, а остановиться раньше времени, и тогда избежать неприятностей будет очень трудно. Если же вы не можете обойтись без такого приема, хотя бы придерживайте рулевое колесо скользящим хватом, чтобы в любой момент у вас была возможность своевременно отреагировать соответствующим образом на его нештатное поведение.

Еще одна плохая привычка, присущая многим водителям, – работа с рулевым колесом одной рукой, в то время как другая лежит, например, на рычаге переключения передач. Подобным образом грешат даже владельцы автомобилей с автоматической коробкой переключения передач, что совсем уж нелогично – ведь во время движения рычаг установлен в одно и то же положение «D» и держать на нем руку нет необходимости.

# Правильное торможение

**Торможение** – процесс, направленный на снижение скорости транспортного средства вплоть до его полной остановки. Умение грамотно и эффективно тормозить является одним из условий обеспечения безопасности при движении на автомобиле.

Специалисты выделяют два основных вида торможения: экстренное и служебное. Экстренное торможение называют также «нештатным», а служебное – «штатным».

**Экстренное торможение** является максимально интенсивным и применяется при возникновении сложной и непредвиденной дорожной обстановки: для предотвращения наезда на пешехода, столкновения с другим транспортным средством либо иным внезапно появившимся препятствием и т. п. Во многих случаях избежать ДТП удастся лишь с помощью экстренного торможения. Именно поэтому оно и называется «нештатным»: водитель не предполагает снизить скорость или остановиться, но вынужден это сделать как можно быстрее для предотвращения ДТП.

При выполнении экстренного торможения нельзя ни в коем случае поворачивать рулевое колесо, поскольку в подавляющем большинстве случаев это приводит к закручиванию автомобиля вокруг своей оси. Изменить траекторию движе-

ния с помощью данного приема вам не удастся, как ошибочно полагают многие. Выполняя экстренное торможение, старайтесь сохранить за рулем свою обычную позу, не наклоняйтесь вперед (одна из самых распространенных ошибок, допускаемых водителями), сидите ровно, прислонившись к спинке сиденья, чтобы ощущать его лопатками. Это позволит вам «чувствовать» свой автомобиль, что очень важно в подобной ситуации.

Еще одна распространенная и опасная ошибка, которая свойственна в первую очередь новичкам, – выключение сцепления при экстренном торможении. Делать это нельзя ни в коем случае, поскольку транспортное средство при этом становится полностью неуправляемым.

**Служебное торможение** используется для остановки транспортного средства в заранее намеченном месте либо для снижения скорости движения там, где это необходимо. Именно поэтому оно называется «штатным»: вы тормозите в обычном рабочем режиме и причиной торможения является не быстрое и непредвиденное возникновение опасной ситуации, а штатные условия езды.

Кроме этого, в настоящее время существует четыре распространенных способа торможения.

◆ Чаще всего водители используют **плавное торможение**. При движении по сухому покрытию водитель плавно нажимает на педаль тормоза, постепенно замедляя скорость движения транспортного средства, а при движении на

скользкой дороге – не допуская полной блокировки колес (поскольку это может стать и причиной заноса). При плавном торможении узлы и агрегаты автомобиля подвергаются наименьшим нагрузкам, что способствует предотвращению их преждевременного износа и, как следствие, увеличению срока эксплуатации.

◆ **Резкое торможение** водителями применяется для максимально интенсивного уменьшения скорости движения транспортного средства вплоть до его полной остановки. Именно этот способ чаще всего используется при экстренном торможении. Сущность резкого торможения заключается в том, что водитель на короткий промежуток времени прикладывает значительное усилие к тормозной педали. При этом не стоит забывать, что заторможенное и в то же время нескользящее колесо воспринимает более значительную тормозную силу, нежели при движении «юзом», поскольку в последнем случае коэффициент сцепления существенно снижается.

Наиболее эффективными способами торможения считаются ступенчатое или прерывистое.

◆ Сущность **ступенчатого торможения** заключается в следующем: водитель автомобиля должен приложить к тормозной педали значительное усилие, вплоть до кратковременной блокировки колес, но сразу после начала блокировки, не прекращая торможения, немного уменьшить давление на педаль тормоза, после чего вновь усилить его – опять до



кратковременной блокировки колес и т. д. При этом каждый этап растормаживания следует использовать для коррекции устойчивости транспортного средства, чтобы не допустить его заноса.

◆ **Отличие прерывистого торможения** от ступенчатого заключается в том, что повторяющиеся нажатия на педаль тормоза (опять же – до кратковременной блокировки колес) перемежаются с полным прекращением торможения (а не с ослаблением давления на педаль тормоза). Полное прекращение давления на педаль тормоза уменьшает эффективность торможения, и для сокращения тормозного пути нужно циклически перемещать тормозную педаль относительно ее положения, которое приводит к блокировке колес (кстати, по аналогичному принципу работают антиблокировочные системы, сокращенно – АБС). Как только колеса заблокированы, водитель сразу же прекращает воздействие на педаль тормоза, но в то же время контакта с ней не теряет.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Почувствовать момент наступления блокировки колес транспортного средства вы можете по следующим признакам: во-первых, автомобиль перестает снижать скорость даже при увеличении тормозного усилия; во-вторых, появляется ощущение бокового увода машины; в-третьих, слышны звуки скользящей колесной резины (характерный визг).

Прерывистое торможение целесообразно использовать на

ухабистых и неровных дорогах, на участках дорог с разным состоянием дорожного покрытия (например, лед сменяется асфальтом, затем асфальт – снегом), на скользкой дороге и др. Однако данный способ торможения требует от водителя определенного уровня профессионализма и мастерства ввиду сложности исполнения, поэтому его можно рекомендовать лишь опытным автомобилистам.

На подавляющем большинстве современных автомобилей в тормозной системе применяется АБС. Благодаря ей вы можете выполнять прерывистое торможение без полной блокировки колес даже при сильном и резком нажатии тормозной педали. АБС позволяет намного уменьшить износ колесной резины, а также значительно повысить поперечную устойчивость транспортного средства. Кроме того, вы можете изменять траекторию движения автомобиля с помощью рулевого колеса даже при нажатой тормозной педали.

# Пробуем плавно тронуться с места

## Запуск двигателя

Первым делом убедитесь, что стояночный тормоз включен. Если ручник опущен, следует его поднять – это позволит автомобилю оставаться неподвижным, когда вы не будете его контролировать (ошибочное включение стартера при включенной передаче, самопроизвольное начало движения на неровной или наклонной дороге и т. п.).

Обязательно проверьте положение рычага переключения передач: он должен находиться только в **нейтральном** положении и никаком другом.

Теперь нажмите педаль сцепления до упора и удерживайте ее.

После этого можно включить зажигание и, удостоверившись, что все приборы работают нормально, включить стартер и запустить тем самым двигатель. На исправном автомобиле мотор заработает примерно в течение одной секунды после включения стартера. Как только двигатель начал работать, сразу же выключайте стартер (для этого достаточно отпустить ключ зажигания, и замок зажигания автоматически вернется в рабочее положение).

Еще раз удостоверьтесь в том, что рычаг переключения

передач находится в нейтральном положении, и после этого плавно отпустите педаль сцепления.

После запуска двигателя ваш автомобиль полностью готов к тому, чтобы трогаться с места и начинать движение. Однако он должен предварительно прогреться в течение нескольких минут, если до этого более двух часов он не работал. Рабочая температура охлаждающей жидкости в работающем моторе составляет около  $+90^{\circ}\text{C}$ , но начинать движение можно уже после того, как мотор прогреется примерно до  $+50\text{--}60^{\circ}\text{C}$ .

Особенно это касается карбюраторных автомобилей (хотя их время уже прошло): на непрогретой машине мотор работает нестабильно, автомобиль дергается, не развивает своей мощности и т. п.

## **Начало движения**

Перед тем как начать движение, обязательно внимательно посмотрите вперед, по бокам и назад, причем не только через зеркала заднего вида, но и через стекла: это необходимо для того, чтобы удостовериться в отсутствии помех для движения.

Затем включите указатель левого поворота – тем самым вы дадите знать другим участникам дорожного движения о своем намерении начать движение.

После этого полностью (до упора) выжмите педаль сцеп-

ления и переместите рычаг переключения передач в положение, соответствующее первой передаче (переведите рычаг переключения передач влево, а затем вперед). Не отпуская педаль сцепления, снимите автомобиль со стояночного тормоза (опустите ручник) и положите правую руку на рулевое колесо.

Плавно начинайте отпускать педаль сцепления, прислушиваясь к тому, как работает двигатель. Как только вы почувствовали, что частота вращения коленчатого вала начинает снижаться, – значит, сцепление постепенно «схватывает». В этот момент нужно ненадолго задержать педаль сцепления в этом положении, одновременно увеличивая подачу топлива (нажимая педаль газа). В результате автомобиль тронется и начнет движение, а вы должны плавно отпустить сцепление, продолжая увеличивать подачу топлива.

Рассмотрим несколько характерных ошибок, допускаемых начинающими водителями при трогании автомобиля с места.

◆ Многие новички не полностью выжимают педаль сцепления, в результате чего испытывают затруднения при включении первой передачи. Иногда данный процесс сопровождается характерным скрежетом, доносящимся из коробки переключения передач, которая в результате данной ошибки может выйти из строя.

◆ Еще одна ошибка – слишком раннее или слишком позднее увеличение подачи топлива (сильное нажатие педали га-

за). В первом случае это приводит к тому, что двигатель ревет без толку – машина не едет, поскольку сцепление еще не отпущено настолько, чтобы «схватывать». Во втором случае автомобиль просто глохнет, иногда совершив при этом характерный рывок вперед (данная ошибка может стать причиной поломки сцепления).

◆ Следующая ошибка – резкое отпускание педали сцепления после увеличения подачи топлива. Водитель, в общем-то, правильно определяет момент, когда нужно увеличить подачу топлива, но вместо того, чтобы продолжать плавно отпускать педаль сцепления, бросает ее резко, в результате чего машина дергается и глохнет (это тоже приводит к преждевременному выходу сцепления из строя).

◆ Еще одной известной ошибкой является то, что водитель слишком резко увеличивает подачу топлива, в результате чего автомобиль не начинает движение плавно, а резко срывается с места, иногда даже с визгом шин.

На первый взгляд может показаться, что процесс начала движения прост, однако в реальности он вызывает затруднение у всех без исключения новичков. Трудно найти водителя, у которого бы в процессе обучения не глох или не дергался автомобиль. Правда, это относится только к тем, кто учится ездить на автомобиле с механической коробкой переключения передач. Что касается «автоматов», то у них данный процесс предельно упрощен: для этого достаточно перевести рычаг коробки передач в любое положение, которое

означает «движение» (как правило, это положение «D»), и плавно увеличивать подачу топлива.

# Совершаем пробные поездки

## Переключение передач

После того как вы начали движение (включена первая передача, педаль сцепления полностью отпущена, машина едет на малой скорости), плавным нажатием педали газа разгоните автомобиль до скорости примерно 20 км/ч. Учтите, что если вы слишком резко нажмете педаль газа, то автомобиль резко дернется вперед, возможно, с пробуксовыванием шин.

Разогнав автомобиль, снимите ногу с педали газа и одновременно с этим быстро (но не резко) до упора нажмите педаль сцепления. Сразу после этого переведите рычаг переключения передач в положение, соответствующее второй передаче (для этого достаточно переместить рычаг назад), задержав его при этом в нейтральном положении примерно на одну секунду, чтобы у шестерен в коробке переключения передач выровнялась частота вращения.

Затем плавно, но в то же время достаточно быстро полностью отпустите педаль сцепления и одновременно с этим увеличьте подачу топлива, нажав сильнее педаль газа. В результате скорость движения автомобиля увеличится и вы продолжите движение уже на второй передаче.

Повторите движение на второй передаче несколько раз,



заново начиная двигаться и останавливая автомобиль. После того как в данном скоростном режиме вы почувствуете себя уверенно, переключайтесь на третью передачу. Порядок действий при этом примерно такой же, как и при переходе с первой передачи на вторую, с той лишь разницей, что разогнаться перед переключением нужно будет до скорости примерно 35–40 км/ч.

Освоив движение на третьей передаче, переходите на четвертую, а затем на пятую. При переключении более высоких передач (вторая – третья, третья – четвертая, четвертая – пятая) педаль сцепления можно отпускать быстрее, чем при трогании с места или при переходе с первой передачи на вторую. Перед переключением на четвертую передачу нужно разогнать автомобиль до скорости примерно 50–60 км/ч, а перед переключением на пятую – до скорости 80–90 км/ч (цифры несколько усреднены и для разных машин могут различаться).

Не стоит разгонять автомобиль, пропуская передачи (например, некоторые «умники» любят переходить со второй передачи сразу на четвертую). Если машина движется с недостаточной для передачи скоростью, то при переключении на нее мотор начнет «чихать» и может даже заглохнуть. Если этого не произойдет, подобное перескакивание все равно приведет к повышенному износу деталей и узлов двигателя.

При переключении передач можно по тахометру ориенти-

роваться на частоту вращения коленчатого вала (рис. 1.8). Оптимальной для переключения передач является частота вращения примерно 2500–3500 об/мин, но чтобы начать движение, достаточно частоты вращения коленчатого вала 1500–1700 об/мин. На холостом же ходу двигатель может работать не менее чем с 600–800 об/мин. Работа того или иного дополнительного оборудования (самый характерный пример – кондиционер) может вызывать повышение частоты вращения коленчатого вала (например, на холостом ходу с включенным кондиционером коленчатый вал может вращаться со скоростью 900–1000 об/мин).



**Рис. 1.8.** На данной панели приборов тахометр находится слева

Иногда водителю приходится переключать передачи в об-

ратном порядке – от самой высокой до первой. Это бывает необходимо при торможении двигателем, а также в иных ситуациях. Перейти на пониженную передачу можно, отпустив педаль газа, а затем снизив скорость автомобиля до соответствия пониженной передаче (можно использовать педаль тормоза) и полностью выжав сцепление. После этого с помощью рычага переключения передач необходимо включить соответствующую передачу (рычаг не нужно задерживать в нейтральном положении), потом плавно отпустить педаль сцепления.

### ПРИМЕЧАНИЕ

При переходе на пониженные передачи не обязательно строго соблюдать их последовательность, в отличие от перехода на повышенные передачи. Например, вы можете с пятой передачи сразу перейти на третью или вторую – для этого достаточно снизить скорость до соответствующего предела.

Если вы решили перейти на пониженную передачу, иногда для этого полезно применить такой прием, как **перегазовка**. Он позволяет мягче включить передачу: вначале необходимо полностью отпустить педаль газа, полностью выжать сцепление и поставить рычаг переключения передач в нейтральное положение. Затем плавно отпустить педаль сцепления, выполнить кратковременное нажатие педали газа и быстро отпустить ее. Сила нажатия педали газа зависит от перепада скоростей: чем он больше, тем сильнее

нужно делать перегазовку. После этого опять полностью выжмите сцепление, переведите рычаг переключения передач в положение, соответствующее требуемой передаче, и плавно (быстро, но не резко) отпустите сцепление. В результате выполненных действий автомобиль плавно переключится на нужную передачу и продолжит движение на выбранной скорости.

При выполнении данной операции помните: чем ниже передача, на которую вы переходите, тем более плавно следует отпускать педаль сцепления. В противном случае автомобиль может занести, особенно при движении по скользкой дороге.

**Задняя передача** в автомобилях включается по-разному. Например, в классических «Жигулях» для этого нужно нажать на рычаг переключения передач сверху, немного как бы «утопив» его, затем перевести его в крайнее правое положение и назад. В автомобиле «Форд Эскорт» задняя передача включается так же, только без нажатия на рычаг переключения передач (то есть без его вдавливания). Во время движения это не всегда удобно – иногда водитель вместо четвертой передачи ошибочно включает заднюю, что чревато поломкой коробки переключения передач. В некоторых машинах (например, «Опель» и др.) для включения задней передачи предусмотрено специальное устройство в виде кольца, надетого на рычаг переключения передач под его рукояткой. Включить заднюю передачу вы сможете только после того,

как поднимете это кольцо безымянным и средним пальцами и переместите рычаг переключения передач в соответствующее положение.

## **Остановка**

Для того чтобы остановиться, включите указатель правого поворота, затем отпустите педаль газа и с помощью педали тормоза уменьшите скорость движения автомобиля, но не останавливайте его полностью. Затем левой ногой нажмите до упора педаль сцепления и выключите передачу, поставив рычаг переключения передач в нейтральное положение. Отпустите педаль сцепления и продолжайте нажимать на педаль тормоза (при необходимости усиливая давление) до полной остановки автомобиля. После этого поднимите ручник, выключите указатель правого поворота и заглушите мотор, выключив зажигание.

Для полной остановки автомобиля с автоматической коробкой переключения передач плавно отпустите педаль газа, затем так же плавно этой же ногой нажимайте на педаль тормоза до полной остановки автомобиля. После этого установите рычаг коробки переключения передач в положение «Р» или «N» и заглушите мотор, не забыв затем поставить автомобиль на стояночный тормоз.

Перед каждой остановкой автомобиля обязательно нужно смотреть в зеркала заднего вида, особенно в то из них, ко-

торое расположено справа, а также не поленитесь оглянуться по сторонам. Такая несложная мера предосторожности предотвратит возможное попутное столкновение при наличии сзади и по бокам транспортных средств, движущихся в попутном направлении в непосредственной близости от вас.

## 2. Что нужно знать об экзамене по вождению

### Экзамен на тренировочной площадке (первый этап)

При проведении первого этапа практического экзамена (на тренировочной площадке) у кандидата в водители проверяются соответствующие умения и навыки:

- ◆ пользования органами управления ТС, зеркалами заднего вида;
- ◆ трогания с места;
- ◆ маневрирования в ограниченном пространстве передним и задним ходом;
- ◆ построения оптимальной траектории маневра;
- ◆ оценки дистанции, интервала, габаритных параметров ТС;
- ◆ переключения передач;
- ◆ остановки в обозначенном месте;
- ◆ постановки ТС на стоянку параллельно краю проезжей части;
- ◆ въезда в бокс задним ходом;
- ◆ разворота на 180° передним и задним ходом в ограниченном пространстве;
- ◆ движения автопоезда по прямой задним ходом;

◆ постановки автопоезда задним бортом к платформе.

Для адаптации к экзаменационному автомобилю (в случае если подготовка проводилась на другом ТС) кандидату в водители предоставляется право осуществить пробную поездку в пределах площадки продолжительностью не более 2 мин. Ошибки, допущенные в ходе пробной поездки, не протоколируются и не влияют на результат экзамена. После выполнения пробной поездки кандидат в водители может заявить о своей неготовности и отказаться от сдачи экзамена. В этом случае ее выполнение не засчитывается в качестве попытки сдачи практического экзамена.

На тренировочной площадке кандидат должен правильно выполнить три стандартных упражнения, которые выпадут ему по жребию. Всего экзаменационных упражнений пять, и заранее не известно, какие три из них достанутся экзаменуемому.



## Система оценки.

Итоговая оценка выставляется на основании оценок за выполнение всех упражнений, предусмотренных комплексом.

Правильность выполнения задания каждого упражнения оценивается по системе: положительная оценка – «выполнил», отрицательная – «не выполнил».

В случае, когда кандидат в водители получил оценку «не выполнил» за одно упражнение из всех, предусмотренных комплексом, ему предоставляется возможность повторно выполнить это упражнение, то есть на выполнение трех упражнений дается четыре попытки.

Для каждого упражнения определен перечень типичных ошибок, которые делятся на грубые, средние и мелкие. В соответствии с этой классификацией за совершение каждой ошибки кандидату в водители начисляются штрафные баллы: за грубую – 5, за среднюю – 3, за мелкую – 1 балл.

Оценка «выполнил» выставляется, когда кандидат в водители при выполнении упражнения не допустил ошибок или сумма штрафных баллов за допущенные ошибки составляет не более 4.

Оценка «не выполнил» выставляется, когда сумма штрафных баллов за допущенные ошибки составляет 5 или более.

Итоговая оценка «сдал» за первый этап практического экзамена выставляется, когда кандидат в водители получил оценку «выполнил» за все упражнения.

Как отмечалось выше, экзаменационных упражнений всего пять:

- ◆ «Змейка»;
- ◆ «Параллельная парковка задним ходом»;
- ◆ «Въезд в бокс»;
- ◆ «Разворот»;
- ◆ «Горка» (остановка и трогание на подъеме).

При проведении экзамена экзаменатор контролирует ход выполнения задания, ведет хронометраж, подает команды кандидату в водители, классифицирует с помощью контрольной таблицы и фиксирует в экзаменационном листе ошибки, суммирует количество набранных кандидатом штрафных баллов и выставляет оценку за выполнение каждого упражнения и экзамена в целом. Кроме того, экзаменатор обеспечивает соблюдение общих требований безопасности на площадке при проведении экзамена.

# Экзамен в условиях реального дорожного движения (второй этап)

Второй этап практического экзамена проводится на испытательном маршруте, который должен содержать определенный набор элементов улично-дорожной сети, дорожных знаков и дорожной разметки, а также предусматривать возможность выполнения кандидатом в водители обязательных действий по заданию экзаменатора.

Продолжительность экзамена на маршруте должна быть не менее 20 мин.

Маршрут должен обеспечивать возможность выполнения кандидатом в водители таких заданий экзаменатора, как:

- ◆ трогание с места на подъеме (для категорий ТС «С», «D» и «E»);
- ◆ проезд регулируемого перекрестка;
- ◆ проезд нерегулируемого перекрестка равнозначных дорог;
- ◆ проезд нерегулируемого перекрестка неравнозначных дорог;
- ◆ левые, правые повороты и разворот на перекрестках;
- ◆ перестроение в рядах на участке дороги, имеющей две и более полосы для движения в одном направлении;
- ◆ обгон;
- ◆ движение с максимальной разрешенной Правилами

скоростью;

- ◆ проезд пешеходных переходов и остановок маршрутных ТС;
- ◆ торможение и остановка при движении на различных скоростях, включая экстренную остановку.

## **Система оценки.**

Второй этап практического экзамена в итоге оценивается по той же системе: положительная оценка – «сдал», отрицательная – «не сдал».

Для оценки экзамена определен перечень типичных ошибок, которые делятся на грубые, средние и мелкие. В соответствии с этой классификацией за совершение каждой ошибки кандидату в водители начисляются штрафные баллы: за грубую – 5, за среднюю – 3, за мелкую – 1 балл. Оценка «сдал» выставляется, если кандидат в водители во время экзамена не допустил ошибок или сумма штрафных баллов за допущенные ошибки составила не более 4. Оценка «не сдал» выставляется, когда сумма штрафных баллов за допущенные ошибки составляет 5 и более.

# 3. Упражнения на площадке

## Общие требования

Для выполнения любого из экзаменационных упражнений на площадке существует ряд общих правил.

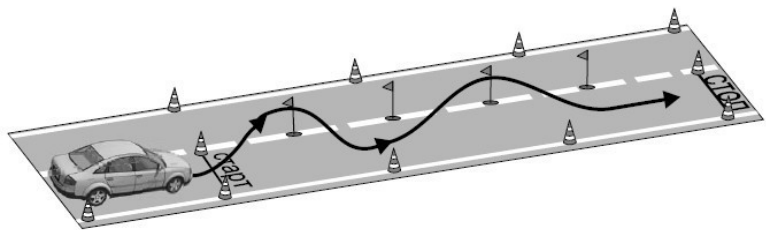
Нельзя сбивать флажки и ограничительные конусы, а также пересекать сплошные линии. За подобные ошибки вам сразу могут поставить «не сдал».

Каждое упражнение не забывайте заканчивать переключением рычага передач в нейтральное положение и постановкой автомобиля на ручник. И только после этого сообщайте экзаменатору, что выполнение задания закончено. В противном случае вам с большой вероятностью будут начислены штрафные баллы.

Если во время выполнения упражнения заглохнет двигатель, это будет считаться мелкой ошибкой при выполнении всех заданий, кроме «Горки», – там эта неприятность засчитывается как средняя ошибка.

# Упражнение «Змейка»

Упражнение «Змейка» – в большинстве случаев первое упражнение, которое учится выполнять новичок, научившись трогаться с места и вести автомобиль. Сущность его заключается в том, чтобы поочередно объехать несколько стоек, установленных последовательно одна за другой (рис. 3.1).



**Рис. 3.1.** Упражнение «Змейка»

На первый взгляд, данное упражнение несложное. Однако большинство новичков «сходят с дистанции» уже в самом начале, плохо рассчитав расстояние до первой же стойки или запоздав с поворотом (или поворачивают слишком рано, что также приводит к неудаче). Залог успеха при выполнении данного упражнения – умение быстро крутить руль, двигаясь на минимальной скорости при помощи педалей газа и сцепления.

Помните, что чаще всего флажки сбивают задней половиной кузова, так как задние колеса всегда стремятся срезать угол на повороте. Поэтому на старте нельзя сразу же поворачивать руль, а следует сперва выдвинуться вперед примерно до середины кузова. Объезжать флажки также следует с некоторым боковым запасом.

Распространенной ошибкой является и запаздывание с поворотом между первой и второй стойками. Научившись правильно рассчитывать расстояние до первой стойки и успешно преодолев его, водитель радуется и забывает своевременно повернуть между стойками. В итоге автомобиль подъезжает ко второй стойке и вынужден тормозить, чтобы не удариться об нее.

Реже встречается прямо противоположная ошибка: водитель начинает слишком рано поворачивать между первой и второй стойками, в результате чего не успевает преодолеть первую стойку и задевает ее боковой частью автомобиля.

Подобные ошибки могут возникать и при прохождении последующих стоек, но, как правило, гораздо реже: водитель на примере первых двух стоек обычно понимает свои ошибки и делает соответствующие выводы, а в дальнейшем действует более осмотрительно.

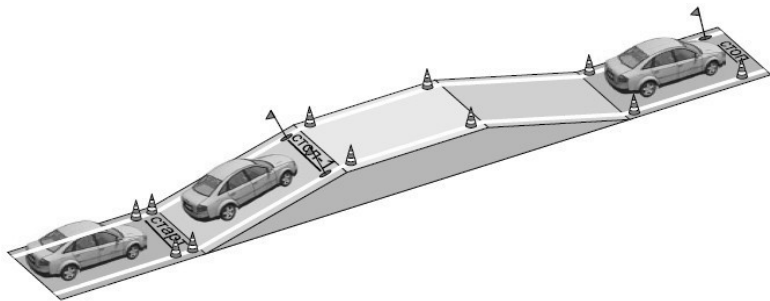


## Упражнение «Горка» (остановка и трогание на подъеме)

Пример выполнения «Горки» в реальных условиях – автомобиль остановился на красный сигнал светофора на дороге, которая имеет наклон в обратном направлении (то есть вы стоите на подъеме). Чтобы машина не покатила назад, приходится ставить ее на ручник. После этого начать движение сложнее, чем в обычной ситуации: ведь, как только вы снимете автомобиль со стояночного тормоза, он сразу покатится назад и ваша задача – «поймать» его педалями сцепления и газа, чтобы начать движение без отката в обратном направлении (сзади может стоять другое транспортное средство, переходить дорогу пешеход и т. п.). На тренировочной эстакаде и выполняется отработка необходимых действий в такой ситуации (рис. 3.2).

На экзамене уклон горки обычно колеблется в пределах 6-18 %, путь размечен линиями «Старт», «Стоп-1» и «Стоп». Сдающий экзамен должен въехать на подъем и остановиться, не пересекая линию «Стоп-1» и не откатываясь назад. После этого экзаменатор установит позади автомобиля флажок. Когда он отойдет, необходимо тронуться с места, не заглохнув и не сбив флажок при откате назад. Перевалив через горку, нужно съехать вниз и остановиться перед линией «Стоп».

Итак, заезжайте на подъем эстакады, останавливайтесь, не доезжая до горизонтальной части эстакады, и ставьте автомобиль на стояночный тормоз (двигатель при этом глушить не нужно). В данный момент будет уместно вспомнить, что ножной тормоз намного сильнее стояночного. Поэтому не стоит изо всех сил затягивать рычаг ручного тормоза, пытаюсь остановить автомобиль: спокойно нажмите педаль тормоза и поднимите ручник.



**Рис. 3.2.** Упражнение «Горка»

Теперь основная задача – начать движение так, чтобы ваш автомобиль не покатился назад.

Действуйте следующим образом:

- ◆ вначале нажимайте педаль газа, причем усилие должно быть средним – в большой подаче топлива нет необходимости;
- ◆ после этого начинайте плавно отпускать педаль сцепле-

ния – до тех пор, пока автомобиль не начнет «подсаживаться»;

◆ затем немного увеличьте подачу топлива и потихоньку отпускайте педаль сцепления – теперь настал момент для снятия автомобиля со стояночного тормоза.

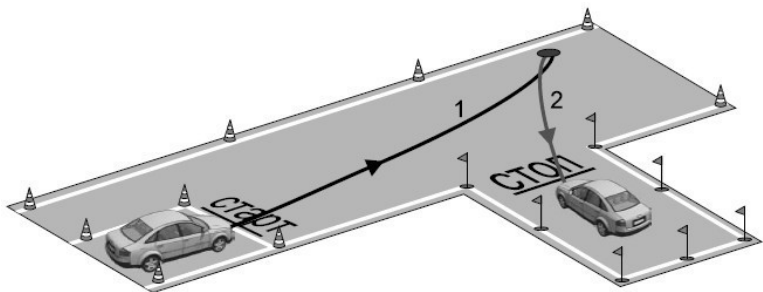
Если после снятия с ручника автомобиль стоит на месте – значит, вам осталось немного увеличить подачу топлива и отпустить педаль сцепления. Учтите, что до преодоления подъема полностью отпускать педаль сцепления не стоит, так как автомобиль может заглохнуть. Автомобиль поехал – значит, имеющегося сцепления достаточно для выполнения маневра. Если вы все сделали правильно, машина начнет движение и успешно преодолеет горку.

Сущность данного упражнения заключается в правильной работе педалей сцепления и газа. Если вы будете – слишком сильно газовать, но не отпустите вовремя сцепление, автомобиль будет громко реветь и катиться назад. Когда вы несвоевременно отпустите сцепление, забыв увеличить подачу топлива, автомобиль просто заглохнет. То же произойдет и в случае, если вы отпустите педаль сцепления слишком резко.

Самая распространенная ошибка, которую допускают новички, – слишком слабое нажатие педали газа (то есть недостаточная подача топлива). При плавном и постепенном отпуске педали сцепления автомобиль глохнет.

## Упражнение «Въезд в бокс»

Смысл упражнения «Въезд в бокс» заключается в том, чтобы развернуться в два приема в относительно небольшом пространстве, которое на тренировочной площадке ограничено стойками. В общем случае порядок действий выглядит следующим образом: тронувшись от линии «Старт», проехать вперед мимо воображаемого «бокса», прижаться к противоположному краю площадки, включить задний ход и по правильной траектории четко въехать между флажков в «бокс» (рис. 3.3).



**Рис. 3.3.** Упражнение «Въезд в бокс»

«Бокс» на площадке может располагаться как справа, так и слева, но экзаменуемый имеет право сам выбрать более удобный для него вариант.

Основной секрет правильного выполнения упражнения заключается в том, чтобы точно понимать, какую окружность описывает автомобиль при определенном повороте руля. В таком случае можно предельно точно вычислить точку, в которой нужно начать поворачивать руль в сторону «отворот», а также точку, в которой нужно остановиться перед включением заднего хода.

При движении задним ходом необходимо повернуться назад, сесть вполборота и смотреть назад через правое плечо – только в этом случае вы получите максимальный обзор.

Движение задним ходом всегда должно выполняться на небольшой скорости. Поэтому педаль сцепления отпускайте только до того момента, пока автомобиль не начал движение.

Некоторые новички никак не могут запомнить, в какую сторону при движении задним ходом следует поворачивать руль, чтобы автомобиль двигался в требуемом направлении. Однако здесь нет ничего сложного: в какую сторону должен двигаться ваш автомобиль задним ходом, в ту же сторону нужно поворачивать рулевое колесо.

Двигаясь в «бокс» задним ходом, стремитесь к тому, чтобы флажок 2 (см. рис. 3.3), который предстоит обогнуть при заезде в «бокс», оказался как можно ближе к середине автомобиля. В этом случае вам останется только выровнять руль и вовремя остановиться между линией «Стоп» и задними флажками.

Если же вам кажется, что высока вероятность не вписать-

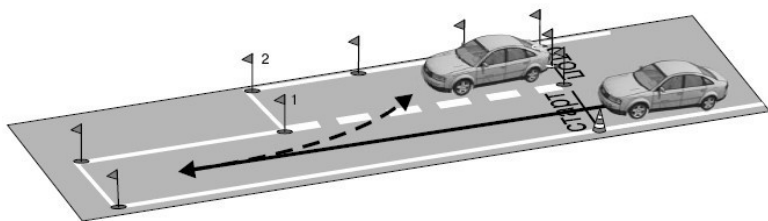
ся в «бокс», лучше не пытаться исправить траекторию движения, а чуть проехать вперед и повторить попытку. Правда, за такой маневр все равно будут начислены штрафные баллы, и потому проделать его можно лишь единожды.

Если вы заехали в «бокс» успешно, не забудьте выключить передачу (у многих новичков после завершения маневра машина дергается как раз потому, что они отпускают педаль сцепления, не выключив передачу при работающем двигателе) и поставить автомобиль на стояночный тормоз.

После того как вы удачно остановитесь внутри «бокса», радоваться все равно еще рано. Ведь нужно еще выехать обратно и привести машину на исходную позицию, с которой начиналось упражнение. Это будет сделать уже легче, однако все равно не стоит расслабляться раньше времени.

## Упражнение «Параллельная парковка задним ходом»

Цель данного упражнения – **научиться парковать свой автомобиль между двумя препятствиями** (обычно между двумя другими стоящими у обочины транспортными средствами) (рис. 3.4). Не секрет, что даже опытный водитель иногда ошибается при попытке «втиснуться» между двумя стоящими у обочины автомобилями, в результате чего ему приходится искать новое место для парковки.



**Рис. 3.4.** Упражнение «Параллельная парковка задним ходом»

Выполняется параллельная парковка задним ходом следующим образом. Вначале необходимо проехать вперед подальше, но не забывать при этом, что слишком большая дистанция до места парковки усложнит выбор правильной тра-

ектории последующего движения задним ходом.

Начав движение задним ходом, сразу же приступайте к выкручиванию руля вправо, контролируя расстояние до огибаемого флажка (на рис. 3.4 флажок 1) и угол автомобиля относительно края дороги. Когда он станет равным примерно  $45^\circ$ , выпрямляйте колеса и некоторое время двигайтесь под этим углом. Продолжайте движение с прямыми колесами до тех пор, пока передний правый угол вашего автомобиля не поравняется с флажком 1, символизирующим задний левый угол стоящего автомобиля.

Теперь начинайте активно выворачивать руль влево, не забывая следить в правое зеркало за приближением к боковым флажкам, а в левое – за тем, как автомобиль пересекает прерывистую линию.

Как только задняя часть автомобиля попала точно между боковыми флажками и прерывистой линией, начинайте выравнивать его параллельно краю площадки. Не нужно забывать при этом о флажках на линии «Стоп», символизирующих машину, припаркованную сзади. Экзаменаторы простят вас, если вы в итоге припаркуетесь слегка наискосок, гораздо более серьезную проблему представляют собой сбитые флажки или ситуация, когда любая часть вашего автомобиля останется снаружи за прерывистой линией.



## Упражнение «Разворот»

Площадка для выполнения данного упражнения очень похожа на узкую улицу, на которой вам предстоит развернуться, но при этом не заехать на бордюр.

После старта максимально прижмитесь к правому краю и резко выкрутите руль влево, поворачивая колеса до упора. Приблизившись к левому краю дороги передним левым углом машины, остановитесь и, выкрутив колеса до упора вправо, включите задний ход и отъезжайте, пока задний бампер не приблизится своим углом к правому краю дороги. Потом снова остановитесь и, выкрутив колеса до упора влево, включите первую передачу и завершите разворот. Завершить движение необходимо перед линией «Стоп» (рис. 3.5).

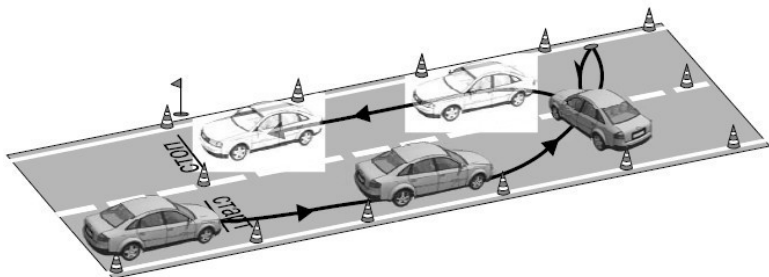


Рис. 3.5. Упражнение «Разворот»

Ниже приведены несколько типичных ошибок, которые допускают водители при выполнении данного маневра.

◆ Первая ошибка заключается в том, что водитель перед разворотом недостаточно смещается к правой обочине и начинает маневр с середины полосы. В результате ему не хватает места для завершения маневра и приходится сдавать назад, чтобы развернуться.

◆ Еще одна ошибка – недостаточно быстрый поворот рулевого колеса. Необходимо помнить о том, что для успешного выполнения маневра следует перед началом движения машины от правого края площадки повернуть рулевое колесо влево до упора – в противном случае вам не хватит места и автомобиль уткнется передними колесами в левый край площадки, сбив ограничительные конусы.

## 4. Выезд с парковки

Важно уметь не только припарковать свой автомобиль, но и правильно выехать со стоянки. Выехать с парковки, где ваш автомобиль стоял у обочины позади одного автомобиля и спереди другого (то есть машины стояли в ряд и ваша была средней), можно, выполнив следующий порядок действий.

1. В первую очередь посмотрите в левое и внутрисалонное зеркала, после чего оглянитесь через левое плечо и посмотрите, не приближается ли по соседней полосе другое транспортное средство.

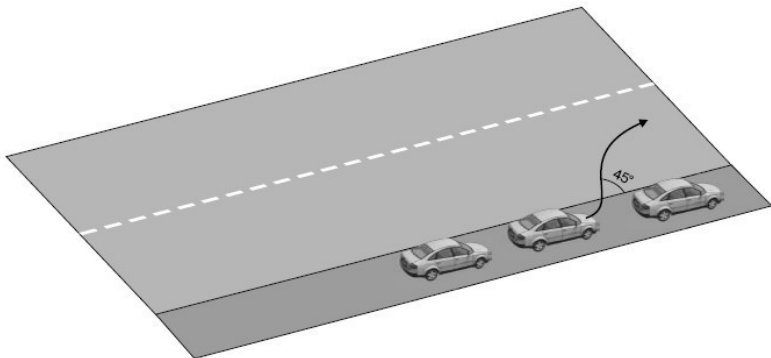
2. Включите заднюю передачу и медленно вплотную приблизьтесь к стоящему позади автомобилю (чтобы успеть затормозить и не ударить чужую машину).

3. Включите указатель левого поворота, еще раз оцените ситуацию на дороге и на первой передаче медленно выезжайте со стоянки, одновременно поворачивая рулевое колесо влево.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

При выполнении большинства маневров руль следует поворачивать во время движения, на неподвижном автомобиле это, как правило, считается ошибкой.

Нормальным считается, когда машина выезжает с такой парковки под углом около  $45^\circ$  (рис. 4.1).



**Рис. 4.1.** Выезд с парковки под углом  $45^\circ$

Если этот угол будет меньше, вам просто не удастся вырваться – помешает стоящий впереди автомобиль, а если больше, то вы можете перегородить проезжую часть слева от вас, создав серьезные помехи для движения других транспортных средств, причем не только на соседней полосе, но и на других.

4. Как только передние колеса вашего автомобиля поравняются с задним бампером припаркованного впереди транспортного средства, сразу начинайте поворачивать руль вправо. Обращайте внимание на правое переднее крыло вашей машины, чтобы не задеть стоящий впереди автомобиль. Учитывайте, что, если в стоящем перед вами автомобиле находятся люди (особенно дети), его дверца может открыться в любой момент – к этому нужно быть всегда готовым.

5. Затем еще раз оцените дорожную ситуацию, посмотрев в зеркала заднего вида и оглянувшись, и завершайте маневр, полностью выезжая с места парковки.

Гораздо более сложным является выезд с места стоянки, расположенного под углом к проезжей части. Если рядом с вами нет автомобилей – задача заметно упрощается, поскольку обзор становится намного лучше. Когда автомобиль стоит только слева от вас – это тоже не самый сложный вариант. При выезде с парковки смотреть нужно в первую очередь назад и направо: находящееся слева транспортное средство представляет помеху лишь с той точки зрения, что его можно зацепить левым передним крылом своей машины. Самый сложный случай – когда автомобили стоят рядом с вами слева и справа, особенно если справа от вас находится, например, микроавтобус или другое крупногабаритное транспортное средство.

Разумеется, перед выездом с места парковки вы должны пропустить все проезжающие мимо транспортные средства. Самое сложное при выполнении маневра заключается в том, что вы вынуждены выезжать на проезжую часть задним ходом, имея весьма ограниченный обзор. Поэтому перед началом движения внимательно посмотрите вокруг, оцените ситуацию на проезжей части, а в процессе выполнения маневра будьте готовы в любой момент затормозить. Очевидно, что выезжать с такой парковки следует на очень малой скорости.

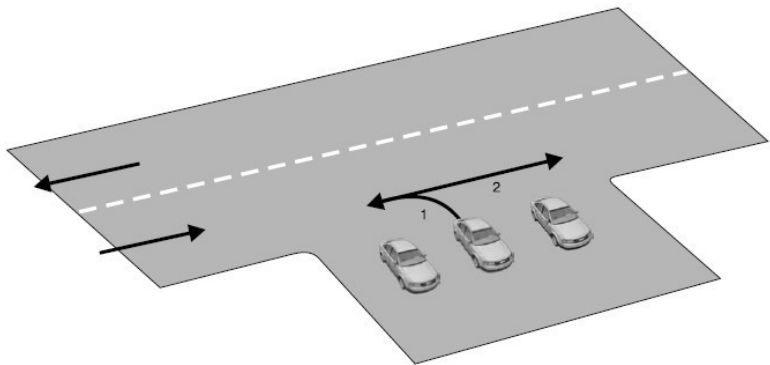
Убедившись в отсутствии помех, включите передачу зад-

него хода и медленно выезжайте с парковки. Постоянно обращайтесь внимание на левое переднее и правое заднее крылья машины: ими вы можете зацепить находящиеся слева и справа автомобили. Как только задний бампер вашего транспортного средства поравняется с задним бампером припаркованного справа автомобиля, следует остановиться и еще раз оценить ситуацию на проезжей части.

Как только с задним бампером припаркованного справа автомобиля поравняется заднее стекло вашей машины, начинайте поворачивать рулевое колесо вправо. При этом обращайтесь внимание на то, где находится переднее крыло вашего автомобиля, чтобы не задеть им припаркованный слева автомобиль.

Как только вы покинули место парковки и полностью оказались на полосе движения, выравнивайте колеса, включайте первую передачу и начинайте двигаться вперед. На этом выполнение маневра завершается (рис. 4.2).

Много опасностей и неожиданностей может таить в себе также выезд из перпендикулярной парковки. Здесь вам также придется выезжать задним ходом в условиях ограниченной видимости (обзор закрывают стоящие рядом автомобили).



**Рис. 4.2.** Выезд с парковки задним ходом

Включив заднюю передачу, начинайте медленно выезжать со стоянки, причем в любой момент будьте готовы быстро затормозить. Как только лобовое стекло вашей машины поравняется с задним бампером припаркованного справа автомобиля, начинайте поворачивать руль вправо, обращая внимание на левое переднее крыло (чтобы не задеть стоящий слева автомобиль). Когда передний бампер вашей машины минует задний бампер припаркованного автомобиля, поверните руль вправо больше. Окончательно выехав с места парковки, выровняйте колеса, остановите автомобиль, включите первую передачу и начинайте ехать вперед. На этом выполнение маневра завершено.

Выезжая задним ходом со стоянки, помните: сидя за рулем, вы не можете видеть того, что делается за вашим ав-

томобилем (например, возле бампера). Наиболее характерный пример – неожиданное появление маленького ребенка (рис. 4.3). Глядя назад через зеркало заднего вида или через заднее стекло, вы его не увидите. Поэтому перед выполнением маневра убедитесь в том, что за вашим автомобилем, а также в непосредственной близости от него детей нет. Невнимательность в данном случае чревата трагическими последствиями.



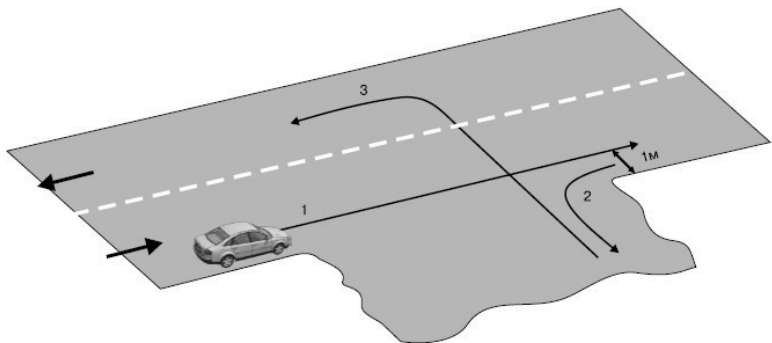
**Рис. 4.3.** Видеть ребенка водителю мешает задняя часть машины



# **Выполнение разворота с использованием прилегающих территорий**

На практике часто встречаются ситуации, когда развернуться можно с использованием прилегающих территорий (то есть в два приема). Такими территориями могут являться: выезд со двора или стоянки, подъезд какого-нибудь здания и т. п. При этом маневре рекомендуется использовать прилегающие территории, которые расположены не слева, поскольку это сопряжено с выездом на полосу встречного движения и с последующим движением по ней задним ходом, а справа, так как это намного проще и безопаснее. Использовать прилегающую территорию слева удобно лишь при развороте в один прием: когда ширины проезжей части не хватает для разворота, вы можете использовать для завершения маневра небольшую часть прилегающей территории (это позволит не «уткнуться» передними колесами автомобиля в бордюр).

Порядок действий при развороте с использованием прилегающей справа территории приведен на рис. 4.4.



**Рис. 4.4.** Разворот с использованием прилегающей территории

Вначале нужно проехать выезд с прилегающей территории. Подъехав к прилегающей справа территории и поравнявшись с ее правым краем, включите указатель правого поворота, после чего остановите автомобиль за выездом с этой территории на расстоянии приблизительно 1 м от бордюра (см. рис. 4.4, линия 1). Не выключая указатель правого поворота, посмотрите в зеркала заднего вида, оглянитесь и внимательно осмотритесь. Убедитесь в том, что дальнейшему выполнению маневра ничто не мешает: помехи отсутствуют и вы также не будете мешать другим участникам дорожного движения. Помните, что оценивать дорожную обстановку нужно в том числе и на прилегающей территории, которую вы планируете использовать для осуществления маневра.

Затем нажмите педаль сцепления до упора, включите заднюю передачу и начинайте движение задним ходом. Как только ваша машина достигнет задним бампером начала выезда с прилегающей территории, сразу поворачивайте рулевое колесо вправо (не до упора, а лишь настолько, насколько необходимо в данном случае). Обратите внимание: поскольку при движении задним ходом вам необходимо повернуть направо, то и руль нужно поворачивать направо (см. рис. 4.4, линия 2).

### **ВНИМАНИЕ**

При выполнении данного маневра следите за тем, чтобы правое заднее колесо вашего автомобиля не наехало на тротуар или бордюр – это одна из самых распространенных ошибок, допускаемых водителями. В то же время необходимо двигаться ближе к правой крайней стороне выезда с прилегающей территории, корректируя траекторию движения автомобиля рулевым колесом.

После того как ваш автомобиль полностью окажется на прилегающей территории, выровняйте его колеса и остановитесь. Следите за тем, чтобы передняя часть автомобиля не выступала с прилегающей территории на проезжую часть – в противном случае вы создадите помеху для движения других транспортных средств. Остановившись, переведите рычаг переключения передач в нейтральное положение.

Таким образом, вы почти готовы к завершению маневра –

для этого осталось лишь выполнить левый поворот. Оцените ситуацию вокруг вашего автомобиля, не забывая о том, что вы должны пропустить транспортные средства, движущиеся по пересекаемой проезжей части.

Убедившись в отсутствии помех, включайте первую передачу и выполняйте левый поворот (см. рис. 4.4, линия 3). На этом маневр завершен – вы успешно развернулись, используя расположенную справа прилегающую территорию.

# Выполнение поворота без остановки транспортного средства

Сущность данного маневра заключается в следующем: вам предстоит совершить поворот на перекрестке, не выполняя при этом предварительной остановки. Это обычно бывает в случаях, когда, например, на светофоре горит зеленый свет либо вы имеете преимущество при проезде перекрестка и останавливаться для того, чтобы пропустить другие транспортные средства, вам не нужно.

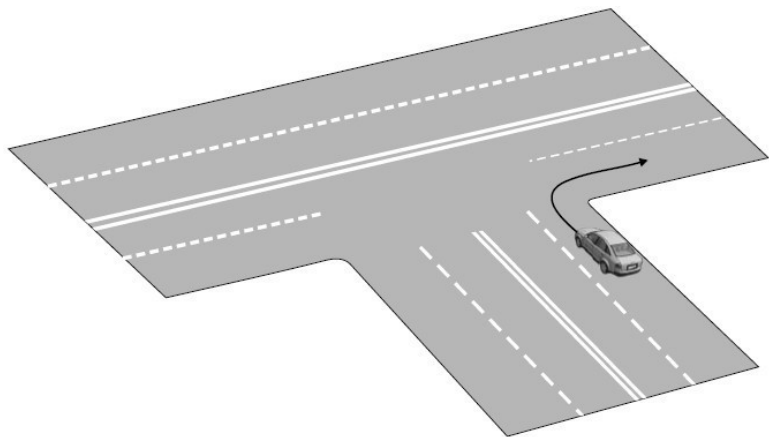
Допустим, вам нужно повернуть направо. Включаем указатель правого поворота и перестраиваемся в крайний правый ряд, после чего выключаем указатель поворота. Возможно, у автомобилистов возникнет вопрос: «Зачем же выключать указатель поворота, если все равно мы будем поворачивать направо?».

При первом включении указателя поворота вы информировали других участников дорожного движения лишь о том, что хотите перестроиться в правый ряд. Завершив перестроение, необходимо выключить сигнал правого поворота для того, чтобы сообщить водителям других транспортных средств о завершении маневра. Правый поворот – наш следующий маневр, и о намерении совершить его мы отдельно информируем других участников движения включением правого указателя поворота.

Если дорога имеет только по одной полосе для движения в каждом направлении, то перед выполнением правого поворота необходимо занять положение на проезжей части как можно ближе к правому краю.

Заняв соответствующее положение, вновь включаем указатель поворота и снижаем скорость движения автомобиля. Это обязательное условие: в противном случае автомобиль может занести на повороте, особенно на скользком дорожном покрытии.

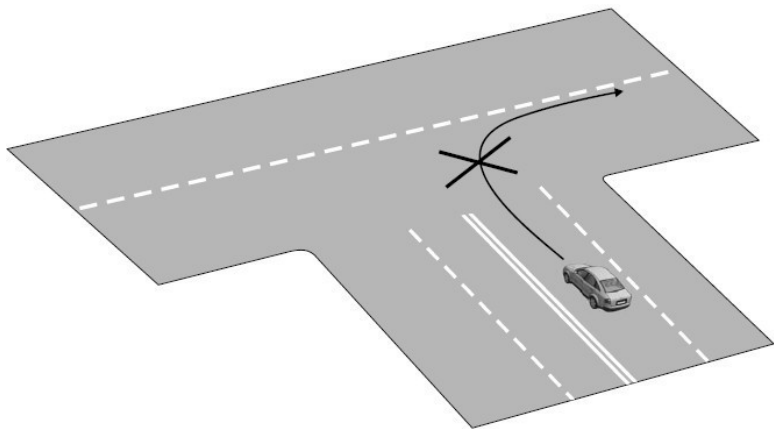
Выполнять поворот можно как при включенной передаче (как правило, это вторая), так и при выключенной, то есть двигаясь накатом. После поворота следует занять крайнее правое положение на дороге, на которую вы свернули (рис. 4.5).



### **Рис. 4.5.** Правый поворот (правильно)

Далее кратко рассмотрим наиболее характерные ошибки, которые допускают новички (и некоторые опытные водители) при выполнении данного маневра (не имеет значения, выполняется левый или правый поворот).

Первая ошибка заключается в том, что водитель не занимает крайнее положение на проезжей части (например, для правого поворота – крайнее правое). Тем самым он может создать помеху для движения других транспортных средств, а при выполнении правого поворота – случайно выехать на полосу встречного движения (рис. 4.6).



### **Рис. 4.6.** Правый поворот (неправильно)

Перестраиваясь в крайний ряд перед выполнением поворота, водители иногда забывают удостовериться в отсутствии помех, что становится причиной ДТП. Необходимо обязательно проверить, не движется ли сзади вас по той полосе, на которую вам нужно перестроиться, другое транспортное средство. Часто причиной аварий становится то, что водитель не видел другой автомобиль, находящийся в «мертвой зоне».

Если водитель заблаговременно не включил указатель поворота и не предупредил тем самым других участников движения о своем намерении выполнить маневр, это может привести к аварии. Например, вы планируете повернуть налево и начинаете перестраиваться в левый ряд, не включив указатель левого поворота, а сзади по этому ряду на большой скорости движется другой автомобиль, намереваясь вас обогнать. Если вы в такой ситуации без предупреждения возьмете влево, скорее всего, аварии избежать не удастся.

Еще одна распространенная ошибка заключается в том, что водитель не снижает скорость перед выполнением маневра. В худшем случае это может привести к тому, что автомобиль выскочит на полосу встречного движения и столкнется с другим транспортным средством или машина станет на какое-то время неуправляемой и вы сможете наехать на пешехода.



# Выполнение разворота на перекрестке

Разворот на перекрестке – маневр, который приходится выполнять довольно часто, поэтому важно уметь делать это безошибочно и оперативно.

Многие водители полагают, что для выполнения разворота необходимо обязательно выехать на середину перекрестка (по аналогии с левым поворотом), но этого делать не рекомендуется: как только автомобилист достиг разрыва осевой линии, ему нужно начинать разворот.

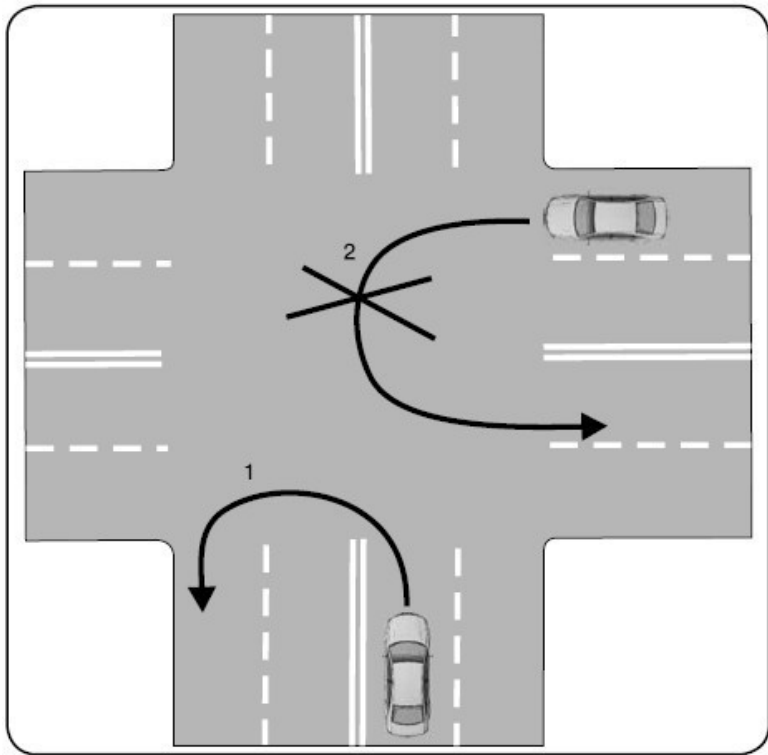
Если вы выедете на середину перекрестка, то водитель следующего автомобиля, который хочет развернуться, может подумать, что вы планируете повернуть налево. Представьте ситуацию: вы выехали на центр перекрестка, начали разворот – и тут же обнаруживаете слева от себя машину, которая также выполняет разворот (поскольку ее водитель начал делать это несколькими метрами ранее) и едва не касается своей передней частью вашего автомобиля. В соответствии с ПДД преимущество в данном случае будет на вашей стороне, но провоцировать возникновение аварийной ситуации ни к чему. Не стоит воспринимать эту рекомендацию как догму: в некоторых случаях для разворота все же придется выехать на середину перекрестка.

## СОВЕТ

Если на перекрестке имеется пешеходный переход, это может послужить неплохим ориентиром: сразу за ним можно будет развернуться (как правило, после пешеходного перехода сплошная осевая линия не возобновляется).

Итак, перестраивайтесь в крайний левый ряд, не забыв перед этим включить указатель левого поворота и убедившись в отсутствии помех. На перекрестке необходимо пропустить встречный транспорт (если только сигналы светофора или знаки приоритета не дают вам преимущества). Выбрав подходящий момент, включайте первую передачу и, поворачивая рулевое колесо налево, выполняйте разворот.

Завершать маневр рекомендуется как можно ближе к правому краю проезжей части, потому что после разворота скорость вашего автомобиля будет небольшой и вы сможете создать помеху для движения других транспортных средств. Заняв крайнее правое положение, вы имеете возможность, никому не мешая, набрать требуемую скорость и при необходимости перестроиться (рис. 4.7).



**Рис. 4.7.** Разворот на перекрестке: *1* – правильно; *2* – неправильно

Одной из самых опасных ошибок является то, что водитель перед выполнением разворота на перекрестке не пропускает встречные транспортные средства, хотя в соответ-

ствии с текущей дорожной ситуацией должен это сделать. Такая ошибка часто становится причиной ДТП (как при развороте, так и при повороте налево).

Довольно часто на перекрестках разрешается выполнение левого поворота не только из крайнего левого ряда, но и из соседнего (поворот, но не разворот!). Некоторые водители пытаются выполнить из этого ряда разворот – и совершают ошибку, которая может привести к аварии. Ведь если из крайнего ряда автомобилист будет поворачивать налево, а вы из соседнего выполнять разворот – траектории автомобилей пересекутся. Поэтому выполнять разворот всегда следует только из крайнего левого ряда.

## **Проезд перекрестка с круговым движением**

В большинстве случаев перекресток с круговым движением является главной дорогой, а все примыкающие к нему дороги – второстепенные, но это не догма. В ПДД на этот счет ничего не сказано, поэтому приоритет определяется лишь соответствующими дорожными знаками. Если же перекресток с круговым движением является нерегулируемым – его следует проезжать, руководствуясь правилами проезда нерегулируемых перекрестков. Этот момент необходимо хорошо помнить: многие водители, даже опытные, ошибочно полагают, что круг всегда является главной дорогой, и серьезно заблуждаются. Трудно сказать, откуда взялось это распространенное заблуждение, но водители часто инстинктивно пропускают движущиеся по кругу транспортные средства, даже если знаками дорожного движения предписан иной порядок проезда данного перекрестка.

Если вы имеете преимущество, в любом случае при подъезде к перекрестку с круговым движением необходимо снизить скорость и внимательно оценить ситуацию на дороге. Несмотря на то что при въезде на перекресток вы начинаете двигаться направо, указатель правого поворота следует включать только в том случае, если планируете совершить правый поворот. Во всех остальных случаях при въезде на

перекресток с круговым движением нужно включать указатель левого поворота.

Кроме того, при въезде на перекресток с круговым движением, а также при движении по кругу важно соблюдать рядность движения. Именно с этим возникают проблемы у большинства новичков: человек въезжает на круг и теряет ориентацию в незнакомой обстановке.

Рассмотрим, каким образом осуществляется проезд перекрестка с круговым движением при осуществлении на нем следующих маневров: правого поворота, движения прямо, левого поворота и разворота.

Самым простым из перечисленных маневров является **правый поворот**. При подъезде к перекрестку с круговым движением займите крайний правый ряд и заблаговременно включите указатель правого поворота. Затем оцените ситуацию и выясните, на какой дороге вы находитесь: главной или второстепенной. В первом случае убедитесь, что вам уступают дорогу, и с включенным указателем правого поворота въезжайте на перекресток, заняв на нем крайнюю правую полосу движения. Во втором случае пропустите движущиеся по кругу транспортные средства и сделайте то же самое. В обоих случаях не забывайте пропустить пешеходов.

По перекрестку следует двигаться на небольшой скорости, чтобы в случае необходимости успеть отреагировать на внезапное изменение дорожной ситуации. Подъехав к месту поворота, плавно выполняйте маневр. Если на круговом пе-

рекрестке вы будете находиться на второстепенной дороге, то не создадите помех при выполнении правого поворота транспортным средствам, въезжающим на перекресток. По окончании маневра не забудьте выключить указатель правого поворота.

Вам придется проехать половину круга, чтобы продолжить движение в прямом направлении.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Перекрестки с круговым движением могут иметь разные конфигурации, объединяет их наличие круга. Основная разница заключается в количестве примыкающих дорог: их может быть три, четыре, пять и т. д. Соответственно, выполняемые на них маневры будут иметь свои характерные особенности: например, на перекрестке с пятью примыкающими дорогами трудно провести четкую границу между движением через перекресток прямо и поворотом налево. В данном разделе рассматривается самая распространенная конфигурация перекрестка – с четырьмя примыкающими дорогами, расположенными друг относительно друга под углом  $90^\circ$ .

Если дорога при въезде на перекресток имеет три полосы для движения в данном направлении, то перед выполнением маневра следует занять центральную полосу. При наличии двух полос выбор наиболее подходящей из них зависит от конкретного перекрестка и текущей дорожной ситуации. Если же перед перекрестком дорога имеет четыре полосы дви-

жения в данном направлении, то для выполнения маневра следует занять одну из центральных полос (в большинстве случаев это правая полоса).

Перед въездом на перекресток включите указатель **левого поворота**. Если вы находитесь на главной дороге, то удостоверьтесь, что вам уступают дорогу, и с включенным указателем левого поворота въезжайте на перекресток. Если же вы находитесь на второстепенной дороге, то пропустите движущиеся по кругу транспортные средства и делайте то же самое. Не забывайте о необходимости пропустить пешеходов.

Здесь возникает вопрос: «Какую полосу движения занимать на перекрестке, если их более чем одна?».

Самый простой вариант, когда на круговом перекрестке есть три полосы движения: в большинстве случаев оптимальным является выбор центральной полосы. Если вы займете крайнюю левую полосу, то это приведет к двум вынужденным перестроениям, которые в данном случае совершенно необязательны, более того – заметно усложнят обстановку на дороге (первый раз вы перестраиваетесь, чтобы занять эту полосу, второй раз – чтобы покинуть ее перед съездом с круга). Что касается правой полосы, то иногда можно двигаться и по ней, однако учтите: если на ближайшем повороте направо водитель транспортного средства, движущегося по центральной полосе, захочет повернуть направо (на многих перекрестках такой маневр из средней полосы разрешен), то траектории ваших автомобилей пересекутся. Преимущество



в данном случае будет у вас (поскольку для другого водителя ваш автомобиль будет являться помехой справа), но лишний раз усложнять ситуацию на дороге совершенно ни к чему.

Если на круговом перекрестке имеется две полосы движения, то выбирайте подходящую, исходя из текущей дорожной обстановки, а также требований дорожных знаков и разметки.

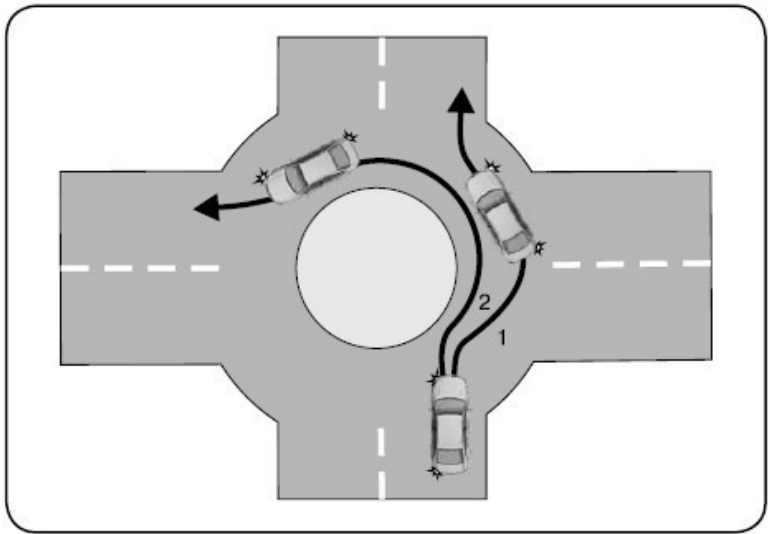
При наличии четырех полос выбирайте для совершения маневра одну из центральных.

Если же на кругу имеется более четырех полос, руководствуйтесь текущей дорожной ситуацией (в любом случае занимать крайнюю правую и крайнюю левую полосы для движения прямо не следует).

Въехав на круг и заняв подходящую полосу движения, двигайтесь с включенным левым поворотом до тех пор, пока не достигнете того момента, когда «ваш» съезд с перекрестка будет следующим. В рассматриваемом случае этот момент настанет сразу после того, как вы проедете первый поворот направо. Как только вы его минуете, сразу включайте указатель правого поворота, чтобы предупредить других участников дорожного движения о своем намерении покинуть перекресток на ближайшем съезде. Одновременно с этим перестраивайтесь в правый ряд, если на данном перекрестке движение направо разрешено (в противном случае можете не менять полосу движения). При перестроении не забывайте о том, что движущиеся по правому ряду транспортные сред-

ства являются для вас помехой справа, поэтому вы должны их пропустить (то же справедливо и в случае, когда вы будете покидать перекресток не из правой крайней полосы).

Покинув перекресток, не забудьте своевременно выключить указатель правого поворота (рис. 4.8).



**Рис. 4.8.** Проезд перекрестка с круговым движением (правильно)

Вам придется проехать три четверти круга, пропустив при этом два поворота направо, чтобы на стандартном перекрестке с круговым движением выполнить поворот нале-

во. Перед въездом на перекресток занимайте подходящую полосу движения и включайте указатель левого поворота (несмотря на то что после въезда на перекресток вы некоторое время будете двигаться в правом направлении). Если перед началом перекрестка дорога имеет одну полосу для движения в данном направлении, занимайте на ней крайнее левое положение, две или три полосы – занимайте крайнюю левую полосу. Если же перед началом перекрестка у дороги будет четыре или более полосы движения – занимайте одну из двух крайних левых полос.

Порядок движения на круговом перекрестке зависит от количества полос. При наличии только одной полосы проезжайте с включенным левым указателем поворота два съезда с перекрестка, после того как минуете второй из них, включайте указатель правого поворота и на ближайшем съезде (который будет являться третьим по счету) покидайте перекресток, не забыв после этого выключить указатель поворота.

Когда на круговом перекрестке имеется две полосы движения, начинать маневр следует в левой полосе, а после первого или второго съезда (в зависимости от условий движения на данном перекрестке и сложившейся дорожной ситуации) нужно перестроиться в правый ряд, заблаговременно включив указатель правого поворота. Если вы перестраиваетесь после первого съезда, то сразу после перестроения выключите указатель правого поворота, чтобы у других участ-

ников дорожного движения не сложилось впечатление, что вы планируете покинуть перекресток на следующем съезде, и опять включите его после того, как минуете второй съезд.

Когда на круговом перекрестке имеется три полосы движения, правильный порядок действий выглядит следующим образом: въезжать на круг нужно из крайней левой полосы с включенным указателем левого поворота и занимать такую же полосу на кругу. После того как вы минуете первый съезд, нужно включить указатель правого поворота и перестроиться в средний ряд, после чего выключить указатель поворота. Проехав второй съезд с перекрестка, следует опять включить указатель правого поворота и перестроиться в крайний правый ряд, после чего опять выключить указатель поворота. Приближаясь к третьему съезду (то есть к тому, который вам нужен для завершения маневра), опять включите указатель правого поворота и поворачивайте направо. Правда, все это справедливо лишь в том случае, когда дорожные знаки и линии дорожной разметки не предписывают иной порядок движения на перекрестке.

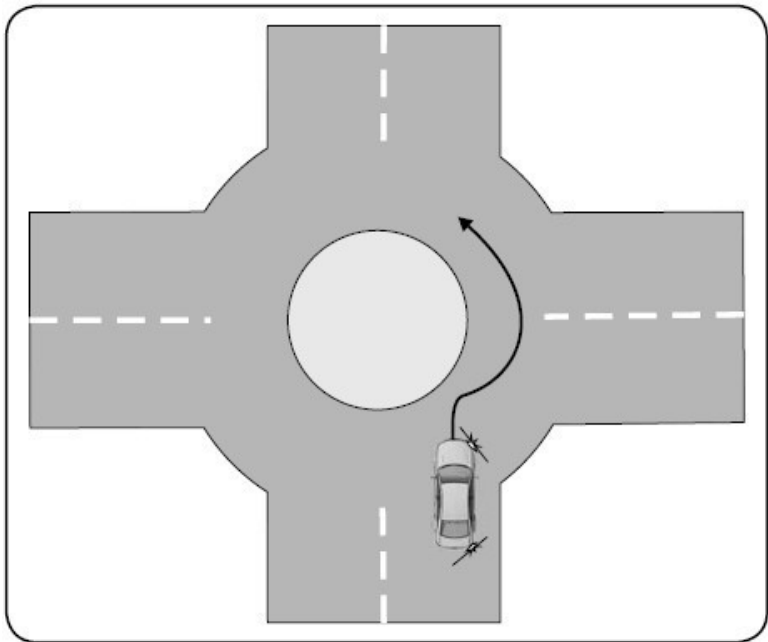
Если на круговом перекрестке имеется четыре и более полосы движения, то основной принцип движения выглядит так же, как и на трехполосном кругу, – разница заключается лишь в том, какую полосу движения занимать при въезде на круг (крайнюю левую или соседнюю) и на какие полосы перестраиваться в процессе выполнения маневра. При этом следует руководствоваться дорожными знаками, лини-

ями дорожной разметки, а также текущей дорожной ситуацией. В любом случае старайтесь избегать лишних маневров и любых «резких движений».

**Разворот на перекрестке с круговым движением** выполняется по тем же правилам, что и левый поворот, с той лишь разницей, что вам придется полностью объехать круг и покинуть его там же, где вы на него въезжали, только уже по противоположной полосе движения.

Далее приведены наиболее характерные ошибки, допускаемые водителями при проезде перекрестков с круговым движением.

◆ Первая ошибка заключается в том, что водитель при въезде на круг включает указатель правого поворота, даже если в дальнейшем он планирует двигаться прямо, налево или на разворот. Еще раз напомним: указатель правого поворота при въезде на круг следует включать только в том случае, если вы планируете покинуть его на первом же съезде, то есть выполнить правый поворот. Во всех остальных случаях включайте только указатель левого поворота – в противном случае вы введете в заблуждение водителей других транспортных средств (рис. 4.9).



**Рис. 4.9.** Въезд на перекресток с круговым движением (неправильно)

◆ Аналогичную ошибку многие совершают и перед тем, как съехать с круга: водитель планирует повернуть направо, но у него включен указатель левого поворота вплоть до того момента, когда автомобиль достигает нужного съезда. Следовательно, автомобилист информирует других участников движения о своем истинном намерении только в самый по-

следний момент. Помните: несмотря на то что фактически автомобиль по кругу движется влево, если вы собираетесь покинуть круг на ближайшем съезде – включайте указатель правого поворота заблаговременно. Нередко на перекрестках с круговым движением случаются ДТП по причине такой, казалось бы, пустяковой ошибки.

◆ Часто водители неправильно выбирают полосу движения при въезде на круг, а также при дальнейшем движении по нему, вынужденно совершая ненужные маневры, что приводит к осложнению дорожной обстановки. Если при этом автомобилист неправильно пользуется указателями поворотов, он наверняка введет в заблуждение других участников движения, что может стать причиной возникновения аварийной ситуации.

◆ Распространенная ошибка новичков заключается в том, что они в любой ситуации занимают на круговом перекрестке крайнюю правую полосу, придерживаясь принципа «чем правее, тем безопаснее». Однако это справедливо во всех случаях, кроме данного, если только вы не планируете покинуть его на первом же съезде (то есть выполнить правый поворот). Если же вы хотите проехать прямо или развернуться, занимайте другие полосы движения (разумеется, при наличии таковых), иначе будете мешать водителям тех транспортных средств, которым необходимо покинуть круг раньше вас.

При движении по кругу всегда обращайтесь внимание на

линии дорожной разметки. Они регламентируют порядок движения по полосам: нередко из какой-нибудь полосы разрешается ехать в разных направлениях, и тогда перед выполнением того или иного маневра не обязательно занимать соответствующую крайнюю полосу.



# Проезд сложного перекрестка с круговым движением

В предыдущем разделе мы рассмотрели порядок движения на перекрестке, внутри которого круг (он обычно засеян травой) представляет собой единое целое. Однако существуют такие перекрестки, у которых круг как бы «разрезан» пересекающими его проезжими частями. Если посмотреть на такой круг сверху, то он будет представлен в виде четырех отдельных секторов, разделенных проезжими частями.

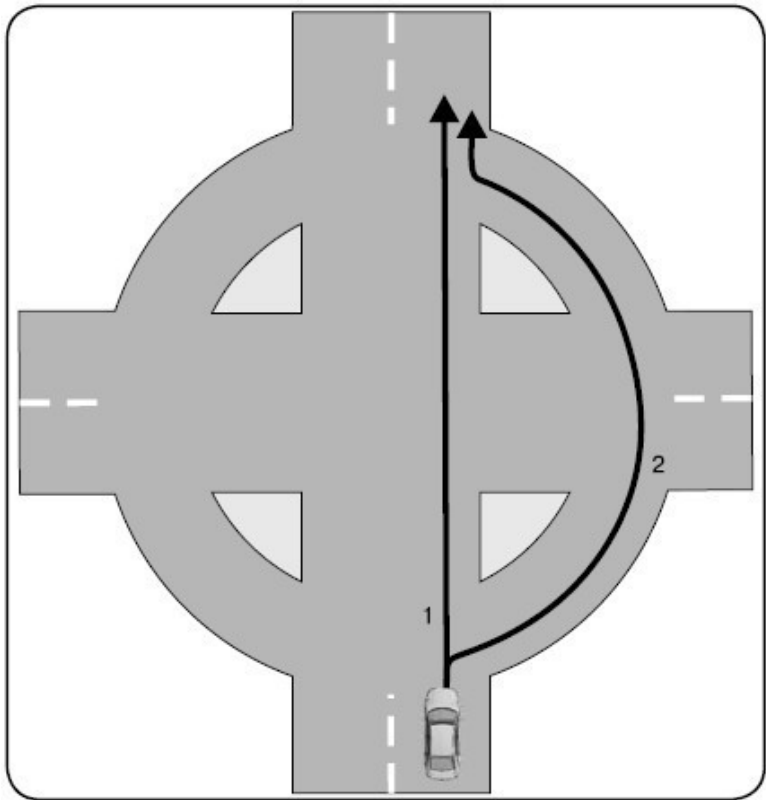
## ПРИМЕЧАНИЕ

Подобные перекрестки очень редко бывают нерегулируемыми. В большинстве случаев движение на них регулируется с помощью светофоров, реже – с помощью знаков приоритета. Это обусловлено тем, что проезд такого перекрестка сопряжен с определенными сложностями и нюансами и отсутствие регулирования движения делает его потенциально опасным.

На сложном круговом перекрестке водитель может выбирать наиболее подходящий способ выполнения нужного ему маневра. Единственный маневр, который ничем не будет отличаться от его выполнения на более простом перекрестке, – это **правый поворот**. В этом случае водитель должен занять крайнюю правую полосу, включить указатель поворота и выполнить маневр. В других ситуациях есть отличия, и до-

вольно существенные.

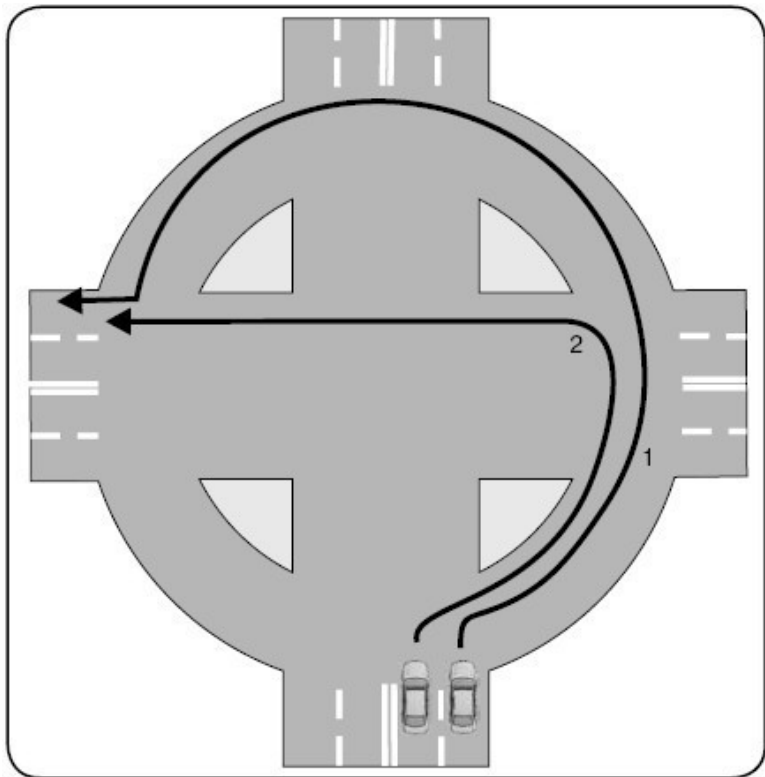
Например, **движение прямо** вы можете выполнить одним из двух способов: либо проехать прямо через перекресток, не используя круговое движение, либо въехать на круг и выполнить маневр так, как рассказано в предыдущем разделе. Если на установленном перед перекрестком светофоре горит зеленый сигнал, разрешающий движение прямо, то водитель наверняка поедет напрямую. Когда зеленая стрелка в дополнительной секции разрешает движение направо, водитель может поехать направо по кругу, пропустив движущиеся по нему транспортные средства, и съехать на нужном повороте. Начинающие водители обычно выбирают первый вариант, что вполне логично: ни к чему делать лишние маневры – лучше спокойно подождать, когда будет разрешено выполнить маневр наиболее простым и безопасным способом (рис. 4.10).



**Рис. 4.10.** Сложный перекресток с круговым движением: проезд прямо

**Левый поворот** также можно выполнить двумя способами: первый способ – традиционный, который был рассмотрен

рен в предыдущем разделе (то есть необходимо проехать три четверти круга), второй – более простой и безопасный. На перекрестке вы занимаете крайнюю левую полосу, включаете указатель поворота и поворачиваете налево уже в первом «разрезе» (то есть проезжаете только одну четверть круга). Это избавит вас от необходимости проезжать почти весь круг и делать на нем перестроения. В подавляющем большинстве случаев, повернув в «разрез», вы попадете на красный сигнал светофора, зато такой маневр является более безопасным и простым, что для новичка имеет решающее значение (рис. 4.11).



**Рис. 4.11.** Сложный перекресток с круговым движением: левый поворот

Аналогичным образом можно выполнить **разворот**, с той лишь разницей, что поворачивать нужно налево не в первом,

а во втором «разрезе». В данном случае обращайтесь особое внимание на действующие на данном перекрестке направления движения по полосам: возможно, левый поворот разрешен как из крайней левой, так и из соседней полосы. Если вы займете крайнюю левую полосу и поедете в первом «разрезе» прямо (ведь нужно будет поворачивать только во второй «разрез»), а находящееся справа транспортное средство будет поворачивать налево, то возникнет аварийная ситуация. В подобных случаях движение прямо из крайней левой полосы обычно запрещено (поэтому обращайтесь внимание на направления движения по полосам). Вы можете также выполнить разворот и традиционным для кругового движения способом, объехав весь круг, но этот способ более сложный для новичков.

Опытные водители при выборе способа совершения маневра руководствуются сигналами светофора или правом преимущества проезда.

Не стоит забывать, что на подобных перекрестках левый поворот, как правило, разрешен только по направлению из круга к центру. Если вы уже повернули в какой-либо «разрез», то дальше сможете ехать только прямо. В ПДД этот порядок не определен, но так принято на подавляющем большинстве подобных перекрестков.

# Начало движения в горку

Часто водителям приходится выполнять такой маневр, как начало движения в горку. Главная сложность в данном случае заключается в том, чтобы автомобиль не покатился назад: сзади может стоять другое транспортное средство, идти пешеход и т. д. Для новичков данный маневр является одним из самых трудных, однако на самом деле ничего сложного в нем нет, главное – быть внимательным и действовать скоординированно.

Часто необходимость начать движение в горку возникает на перекрестках (например, вам пришлось остановиться на запрещающий сигнал светофора), в местах парковок и др. В подобной ситуации вариантов действий у водителя два.

**Первый способ** используется, как правило, в тех местах, где горка является довольно крутой (то есть имеет большой угол наклона), а стоящий рядом автомобиль находится очень близко. Это упражнение вы научились делать на эстакаде (раздел «Упражнение «Горка» (остановка и трогание на подъеме)»).

На небольших подъемах и спусках для успешного начала движения целесообразнее использовать **второй способ** и «ловить» автомобиль с помощью педали сцепления. Осуществляется это следующим образом.

Исходное положение – автомобиль стоит в горку с рабо-

тающим двигателем, включена первая передача, полностью выжата педаль сцепления и машина удерживается от скатывания назад с помощью педали тормоза. Первое, что вы должны сделать, – это снять ногу с педали тормоза и перенести ее на педаль газа, причем выполнить это необходимо быстро. Именно в этот момент допускается небольшой откат автомобиля назад, более того – он обязательно произойдет. Если вы все сделаете правильно, то откат будет совсем незначительным – в пределах 20–30 см. Сразу после этого нужно правильно отпустить педаль сцепления, чтобы этот откат вовремя прекратился, иначе говоря, вам необходимо «поймать» машину с помощью педали сцепления. Отпускайте педаль плавно и не до конца. В противном случае автомобиль просто заглохнет. Одновременно медленно увеличивайте подачу топлива – и автомобиль, откатившись немного назад, начнет движение вперед.

Рассмотрим наиболее характерные ошибки, допускаемые новичками при выполнении данного маневра.

◆ Первая ошибка носит скорее психологический характер. Начинающие водители считают данный маневр чрезвычайно сложным, поэтому не уверены в себе и просто боятся его выполнять. Разумеется, в таком психологическом состоянии ни о каком успехе не может быть и речи: машина либо покатится назад, либо просто заглохнет. Учтите: данный маневр не сложнее многих других, если научиться нажимать педали правильно (к настоящему моменту вы должны были



это освоить).

◆ Вторая распространенная ошибка заключается в том, что водитель слишком медленно переносит ногу с педали тормоза на педаль газа, и в результате происходит слишком большой откат назад. В большинстве случаев это поправимо (хотя и нежелательно), но ситуация усугубляется тем, что неопытный водитель начинает паниковать, в частности резко бросает сцепление, в результате чего автомобиль глохнет. Правда, в результате таких действий откат назад прекращается, поскольку машина находится на передаче. Поэтому никогда не паникуйте, а просто ускорьте перенос ноги с педали тормоза на педаль газа и, отпустив на необходимое расстояние педаль сцепления, увеличьте подачу топлива.

◆ Следующая часто встречающаяся ошибка – неумение определить расстояние, на которое нужно отпустить педаль сцепления. В результате машина либо начинает откатываться назад на слишком большое расстояние (что чревато столкновением с находящимся позади транспортным средством), либо глохнет. Для устранения ошибки необходимо уметь как следует «чувствовать» свой автомобиль. В большинстве случаев проблема решается после нескольких тренировок (вы должны были научиться манипулировать педалями автомобиля хорошо).

◆ Похожая ошибка, которой часто грешат новички, – слишком резкое бросание педали сцепления. Учтите, что, даже если вы правильно определите расстояние, на которое

нужно отпустить педаль сцепления, но сделаете это слишком резко, машина, скорее всего, заглохнет, а если и поедет, то резко сорвавшись с места, что небезопасно и неправильно. Отпускать педаль на необходимое расстояние следует быстро, но плавно – эту несложную науку вы освоите уже после нескольких тренировок.

◆ Еще одна распространенная ошибка – когда водитель отпускает педаль сцепления плавно и на нужное расстояние, но забывает одновременно с этим увеличить подачу топлива. Иначе говоря, ногу с педали тормоза на педаль газа он перенес своевременно, но вот нажать педаль газа забыл. В результате такой ошибки машина глохнет.

◆ Иногда водители совершают прямо противоположную ошибку: слишком сильно нажимают педаль газа, в результате чего автомобиль громко ревет и слишком резко срывается с места (если педаль сцепления была отпущена правильно), стоит на месте или откатывается назад (если педаль сцепления отпущена не до конца). Здесь также есть психологический фактор: автомобилист сильно нажимает педаль газа, поскольку в его подсознании именно эта педаль ассоциируется с началом движения, хотя на самом деле достаточно еще немного отпустить педаль сцепления – и машина поедет. Частичное отпускание педали сцепления при одновременном сильном нажатии педали газа в течение долгого времени (то есть когда машина при не полностью выжатой педали сцепления громко ревет и не двигается с места либо едет очень

медленно) – один из верных способов быстро вывести сцепление из строя.

# Проезд рядом со стоящими у обочины транспортными средствами

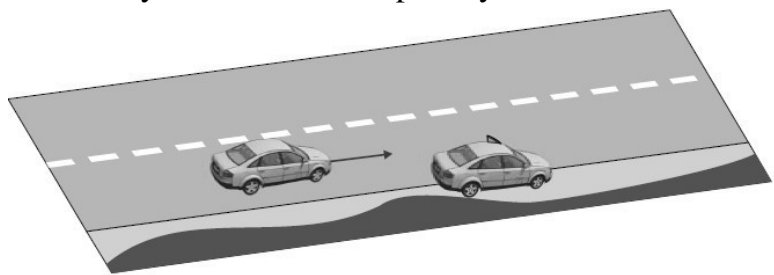
Каждый водитель должен знать и понимать: любое стоящее у обочины транспортное средство может таить в себе дополнительную опасность. Многие новички ошибочно полагают, что, поскольку автомобиль не едет, а припаркован у правого края проезжей части, на него можно не обращать внимания: «Какая опасность может исходить от стоящей машины?». Последствия такого заблуждения могут быть довольно печальными.

Опасность, которая может исходить от стоящего у правого края проезжей части транспортного средства, можно подразделить на две категории: ту, которая исходит непосредственно от стоящего автомобиля, и ту, появлению извне которой данная машина способствует.

Например, стоящий у обочины автомобиль в любой момент может начать движение без включения указателя левого поворота. Это грубейшее нарушение ПДД, но такую ошибку допускают и новички, и опытные водители. Если в непосредственной близости от начавшего движение транспортного средства по той же или по соседней полосе движется другая машина, подобная ошибка может привести к ДТП (как правило, к боковому столкновению). Виновником в совершении аварии будет признан водитель автомобиля,

начавшего движение без включения указателя левого поворота.

Следующая распространенная опасность, которая может исходить от стоящего у обочины автомобиля, – внезапно открывшаяся левая дверца (рис. 4.12). Особенно часто этим грешат дети либо просто беспечные пассажиры, которых водитель, возможно, не предупредил о том, что открывать в таком случае левую дверь крайне нежелательно, а если без этого не обойтись, то необходимо удостовериться в отсутствии движущихся сзади транспортных средств. В подобной ситуации также высока вероятность возникновения аварийной ситуации. Хорошо, если дело ограничится простым столкновением, гораздо хуже, если в открывшуюся дверь из стоящего у обочины автомобиля успеет выйти на проезжую часть человек.



**Рис. 4.12.** Внезапно открывшаяся дверца автомобиля, стоящего у обочины

В подобных ситуациях (то есть когда стоящий у обочины

автомобиль внезапно становится помехой из-за открывшейся левой дверцы) многие водители инстинктивно пытаются уйти на соседнюю (расположенную слева) полосу движения. Учтите: если в это время по этой полосе будет двигаться другое транспортное средство и произойдет столкновение, виновным в совершении ДТП признают именно вас. Если же вы оставите траекторию движения своего автомобиля без изменений и столкнетесь с внезапно открывшейся дверью припаркованного автомобиля – виновным в совершении аварии признают водителя этой машины.

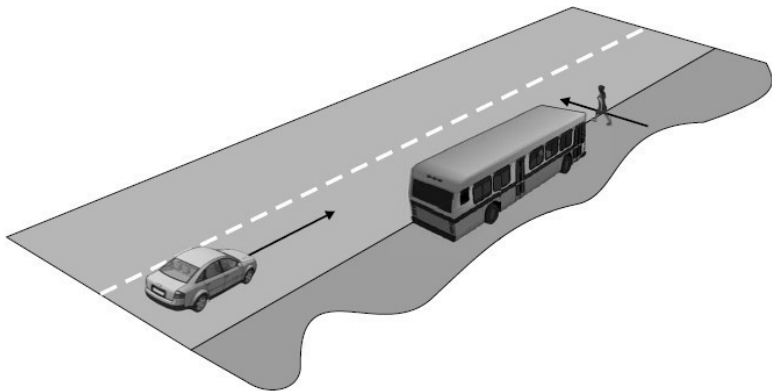
Стоящее у правого края проезжей части транспортное средство может быть источником возникновения и иных подобных опасностей: ребенок высунет руку или голову в открытое окно левой двери, пассажир выбросит на проезжую часть мусор и т. д. Помните: если во время движения на лобовое стекло автомобиля из стоящей справа машины попадет даже какая-нибудь мелочь (например, яблочный огрызок), то водитель вполне может от неожиданности растеряться и инстинктивно выполнить ненужные и опасные действия (резко затормозить, резко принять влево и т. п.). Это чревато ДТП, и если не удастся доказать, что авария произошла из-за попавшего на лобовое стекло из стоящей у обочины машины мусора, то виновником будет признан водитель, сделавший резкие движения.

Когда у правого края проезжей части стоит крупногабаритное транспортное средство, оно представляет особую

опасность. Из-за такого автомобиля в любой момент на дороге может выйти человек, ранее невидимый именно из-за крупных габаритов ТС. Наиболее характерный пример – стоящий на остановке автобус или троллейбус: часто пассажиры, выходящие через переднюю дверь, начинают перебежать дорогу сразу перед автобусом (троллейбусом), тут же попадая под колеса движущихся по соседней полосе машин (рис. 4.13, 4.14).



**Рис. 4.13.** Пешеход неожиданно вышел из-за троллейбуса



**Рис. 4.14.** Появление пешехода из-за автобуса

Из-за стоящего грузовика или большой фуры в любой момент может выскочить ребенок, выехать велосипедист и т. п. Поэтому, проезжая мимо крупногабаритного транспортного средства, стоящего у обочины, всегда снижайте скорость и будьте особо внимательны.



# **Выполнение левого поворота на перекрестке со светофором**

Перед тем как выполнить левый поворот на перекрестке, который регулируется светофором, необходимо в первую очередь занять соответствующее положение на проезжей части. Посмотрите, имеются ли на данной дороге знаки, регламентирующие направления движения по полосам (5.15.1, 5.15.2, 5.15.7 или 5.15.8), либо соответствующие линии дорожной разметки (1.18). При отсутствии таковых для выполнения маневра вы должны будете занять крайнее левое положение на проезжей части. Если на данном перекрестке ПДД разрешают левый поворот из нескольких полос, то можно занимать любую из них, но если крайняя левая полоса свободна, следует выполнять маневр из нее (то есть нужно занять крайнее левое положение на проезжей части).

Помните, что в данном случае вы должны будете включить указатель левого поворота дважды: первый раз – перед перестроением, второй раз – перед выполнением левого поворота.

Если на данном перекрестке светофор имеет стандартную конфигурацию (три сигнала: красный, желтый и зеленый без дополнительных секций слева), то перед выполнением маневра вы должны будете пропустить транспортные средства, движущиеся во встречном направлении. Когда перед вами

стоит несколько автомобилей, а перекресток оживленный, будьте готовы к тому, что придется, возможно, простоять на месте в течение нескольких циклов работы светофора. На оживленных перекрестках иногда бывает так, что на зеленый сигнал светофора успевает повернуть лишь один автомобиль, по причине того что он вынужден был пропустить большое количество встречных транспортных средств.

### **ВНИМАНИЕ**

Не забывайте, что в соответствии с действующими ПДД вы можете завершить маневр при любом сигнале светофора, если успели въехать на перекресток на разрешающий сигнал. Водители транспортных средств, движущихся с других направлений, должны предоставить вам возможность беспрепятственно завершить маневр.

В данном случае вы будете выполнять маневр в два приема: на первом этапе выедете на середину перекрестка на разрешающий сигнал светофора и остановитесь, чтобы пропустить встречные транспортные средства, а на втором этапе выполните собственно поворот, когда дорога станет свободной. Завершающую часть маневра можете делать при любом сигнале светофора, а водители автомобилей, движущихся с других направлений на разрешающий сигнал светофора, должны дать вам возможность завершения маневра.

После выполнения маневра не забудьте своевременно выключить указатель левого поворота. Не забывайте, что нуж-

но пропустить пешеходов, переходящих дорогу, на которую вы поворачиваете.

При повороте налево всегда обращайтесь внимание на соблюдение рядности. Особенно часто водители теряют свою полосу, выполняя маневр не из крайней левой полосы, когда на перекрестке отсутствует или стерта дорожная разметка (в первую очередь это касается новичков). Помните, что в случае потери ряда траектория движения вашего автомобиля может пересечься с траекторией другой машины, что может привести к возникновению ДТП. В данном случае виновником аварии будет признан водитель транспортного средства, «потерявший» свою полосу.

Если на перекрестке установлен светофор с дополнительной секцией слева, то руководствуйтесь сигналами основной секции, которые используются со стрелкой. Учтите, что, если в основной секции светофора будет гореть зеленый сигнал, а дополнительная стрелка останется темной, выполнение левого поворота запрещено. Остановитесь и спокойно ожидайте момента, когда загорится нужная вам секция, даже если водитель стоящего сзади транспортного средства нетерпеливо мигает фарами или сигналит, провоцируя выполнить маневр и нарушить тем самым ПДД.

Ваши дальнейшие действия будут зависеть от того, с каким сигналом основной секции светофора будет использоваться стрелка. Если она загорелась одновременно с зеленым сигналом, значит, вы имеете преимущество. Смело вы-

полняйте маневр – в данном случае встречные транспортные средства пропускать не нужно.

Новички часто путаются: должен ли водитель при завершении маневра пропускать пешеходов, переходящих дорогу, на которую он поворачивает. Запомните: в данной ситуации вы имеете преимущество перед всеми, в том числе и перед пешеходами (пока будет гореть стрелка с зеленым сигналом светофора, для пешеходов будет гореть красный свет). Однако не стоит злоупотреблять этим: если видите, что перед вами переходит дорогу пешеход, пропустите его, чтобы не создавать неприятностей ни себе, ни ему, тем более что пешеходный светофор может быть просто неисправен, и человек будет переходить дорогу, будучи полностью уверенным в своей правоте.

Если же стрелка загорелась одновременно с красным сигналом основной секции светофора, значит, вы можете выполнять маневр, но лишь после того, как уступите дорогу всем остальным участникам движения. Попросту говоря, такая комбинация сигналов светофора аналогична требованию знака 2.4 «Уступите дорогу». Поэтому вам придется пропустить не только встречный транспорт, но и автомобили, движущиеся с других направлений, а также пешеходов.

Рассмотрим наиболее характерные ошибки, которые водители допускают при выполнении левого поворота на перекрестке, регулируемом светофором.

◆ Первая ошибка заключается в том, что водитель, не

успев завершить маневр на разрешающий сигнал светофора, стоит в центре перекрестка и ждет, когда же опять загорится зеленый сигнал. В результате он не только необоснованно задерживает себя, но еще и создает серьезные помехи для движения других транспортных средств. В первую очередь это касается машин, которые начинают движение слева на разрешающий сигнал светофора: не завершивший маневр автомобиль будет стоять прямо у них на дороге, вынуждая водителей других транспортных средств объезжать его и выполнять лишние маневры, что на перекрестке сопряжено с особой опасностью. Если в такой ситуации на перекрестке случится ДТП, можно не сомневаться: одним из основных его виновников будет признан водитель автомобиля, не завершившего вовремя свой маневр и перегородившего дорогу другим участникам движения.

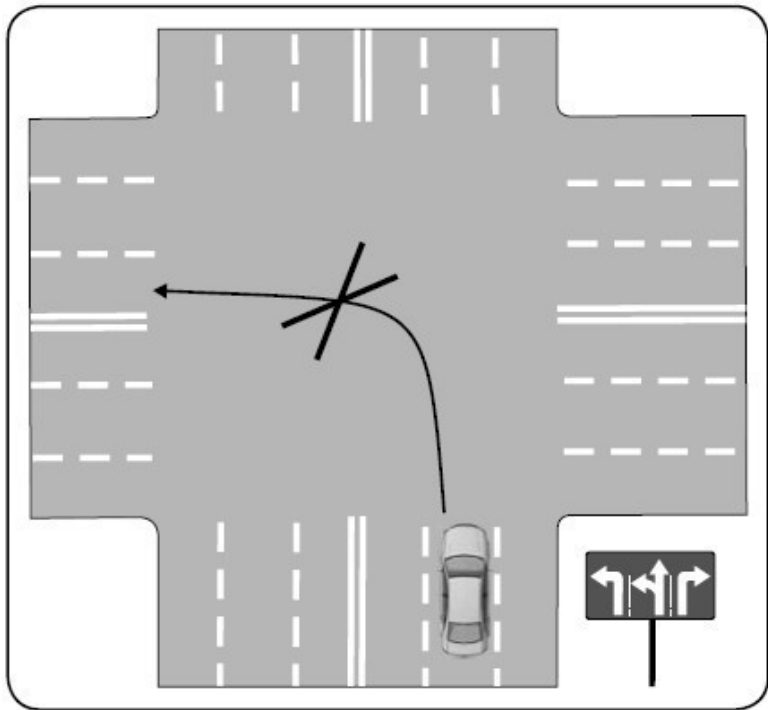
◆ Другая распространенная ошибка – когда водитель стремится выполнить левый поворот еще до того, как к центру перекрестка подъедут транспортные средства, движущиеся во встречном направлении. Иначе говоря, вместо того, чтобы пропустить встречные машины, водитель пытается проскочить перед ними. Стоит ли говорить, насколько опасным и необоснованным является такое выполнение маневра.

◆ На неопытных водителей часто оказывает негативное воздействие психологический фактор. Понимая, что левый поворот является одним из самых сложных маневров, новичок просто боится его делать, что приводит к совершен-

но неоправданным ошибкам на перекрестке (одна из самых распространенных – когда автомобиль глохнет прямо на перекрестке из-за резко отпущенной педали сцепления). Помните: несмотря на то что левый поворот действительно требует особой концентрации и внимания, бояться его не нужно: каждый день сотни тысяч водителей, имеющих совершенно разный уровень подготовки, успешно его выполняют, причем по нескольку раз.

? Иногда при выполнении левого поворота водители путают два разных понятия: начало выполнения маневра и его завершение. Еще раз напомним, что принципиальная разница между ними заключается в следующем: начинать маневр вы можете только на разрешающий сигнал светофора, а завершать его – на любой сигнал. Многие водители стараются успеть выполнить левый поворот с самого начала даже тогда, когда на светофоре уже горит желтый (или красный) сигнал.

◆ Следующая распространенная ошибка – когда водитель начинает маневр не из крайнего левого ряда (часто бывает, что на перекрестке разрешено поворачивать налево из двух полос), а из соседнего, но при завершении маневра пытается занять на дороге, на которую он поворачивает, крайнее левое положение (рис. 4.15).



**Рис. 4.15.** Левый поворот на перекрестке со светофором (неправильно)

Это очень опасно, так как в данной ситуации он может столкнуться с транспортным средством, выполняющим левый поворот из крайней левой полосы. Если вам необходимо на выходе из поворота занять именно эту полосу, либо на-

чинайте маневр из крайней левой полосы, либо завершайте его в своей полосе, выключайте указатель левого поворота, затем вновь его включайте и выполняйте уже другой маневр – перестроение в левый ряд.

Следует отметить и еще один немаловажный нюанс. Представим, что на дороге, имеющей несколько полос движения в данном направлении (например, три или четыре), разрешены левый поворот и разворот из двух левых полос. Вы хотите повернуть налево из крайнего левого ряда, а справа от вас (в соседней полосе, откуда также разрешен этот маневр) стоит шеренга машин со включенными указателями левого поворота. Вы начинаете свой маневр – и почти сразу же сталкиваетесь с автомобилем из соседнего ряда, который собирался выполнять не левый поворот, а разворот. В данном случае виновным в совершении ДТП будете признаны вы, поскольку машина, выполняющая разворот, была для вас помехой справа.

◆ Еще одной распространенной ошибкой является то, что водитель не умеет правильно оценить дистанцию до транспортного средства, движущегося во встречном направлении. Нередко бывает так: выехав на середину перекрестка, вы пропустили основную массу встречных автомобилей, поскольку следующий встречный автомобиль еще достаточно далеко, нет смысла ждать его – вы вполне можете завершить свой маневр, не создавая помех. Если же водитель не умеет оценить это расстояние, возможно совершение ДТП. Такую



ошибку часто допускают неопытные водители, а также люди, обладающие плохим глазомером.

# **Движение прямо по многополосной дороге с соблюдением дистанции**

В каждом крупном российском городе много дорог, имеющих несколько полос в каждом направлении. В данном разделе мы рассмотрим, каким образом в таком случае осуществляется движение прямо.

Для длительного движения в прямом направлении лучше всего занимать среднюю полосу: из левой полосы автомобилисты всегда могут поворачивать налево (а в других случаях она является более скоростной, что для новичка неприемлемо), на правой же полосе могут стоять припаркованные транспортные средства, кроме того, именно по ней обычно движется маршрутный транспорт. Следовательно, меньше всего помех для движения будет именно на средней полосе.

Во время движения, а также при остановках на перекрестках на запрещающий сигнал светофора необходимо соблюдать безопасную дистанцию до находящегося впереди транспортного средства. Не все начинающие водители знают, как определить оптимальную дистанцию при остановке на светофоре. Способ прост: следите за тем, чтобы линия, где заканчивается капот вашей машины, примерно совпадала с линией соприкосновения колес впереди стоящего автомобиля с поверхностью проезжей части (если это грузовой автомо-

биль) или с нижней линией бампера (если легковой). У некоторых легковых машин линия окончания капота с водительского места не видна; в этом случае ориентируйтесь по линии щеток стеклоочистителей.

При подъезде к перекрестку, на котором горит запрещающий сигнал светофора, скорость снижать следует заранее. Оптимальный вариант – выключить передачу и ехать накатом, немного притормаживая до полной остановки. Данный способ не подходит при движении по скользкой дороге (например, в гололед): в этом случае следует снижать скорость с помощью перехода на пониженные передачи, и лишь для полной остановки, когда скорость движения будет минимальной, нужно нажимать педаль тормоза.

Во время движения светофоры, знаки дорожного движения и линии разметки необходимо отслеживать заранее, чтобы своевременно успевать реагировать на них соответствующим образом. Если вы видите, что горит зеленый сигнал, но светофор находится достаточно далеко, нет смысла увеличивать скорость движения, как, к сожалению, часто делают многие водители. В таком случае вы подъедете к перекрестку на высокой скорости именно в тот момент, когда на светофоре загорится запрещающий сигнал (желтый или красный свет). В результате придется выбирать: либо резко тормозить перед самым перекрестком, либо попытаться все же проехать на запрещающий сигнал светофора.

И первый, и второй варианты действий оптимальными

никак не назовешь, к тому же последний случай является грубейшим нарушением ПДД, а при резком торможении вы можете просто не успеть остановиться до перекрестка (или остановитесь прямо на нем). В этом случае следующий автомобиль может ударить вашу машину сзади, не успев вовремя отреагировать (особенно если за рулем такой же экстремал, любящий «пролетать» перекрестки на скорости). Виновным в совершении ДТП будет признан водитель, ехавший сзади, но инициатором аварии будете являться именно вы.

Если же попытаться проехать перекресток на запрещающий сигнал светофора, последствия могут оказаться трагичными. Во-первых, водители транспортных средств, движущихся с других направлений на разрешающий сигнал светофора, не будут готовы к вашим действиям, что чревато столкновением на высокой скорости. Во-вторых, дорогу на зеленый свет будут переходить пешеходы, а многие из них, как известно, вообще не смотрят по сторонам, тем более переходя дорогу на разрешающий сигнал светофора.

Когда на дороге, по которой вы едете, действует «зеленая волна», лучше всего придерживаться ее и ехать на рекомендуемой скорости.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

«Зеленая волна» – такой порядок движения на дороге, который позволяет водителю на каждом перекрестке попадать на зеленый сигнал светофора. Для этого необходимо соблюдение одного условия:

автомобиль должен двигаться с рекомендованной на данной дороге скоростью (например, 50 км/ч). Такой способ движения позволяет проехать даже самый большой проспект на одной скорости и практически без задержек.

Как мы уже отмечали выше, не стоит без веских на то оснований перестраиваться из одной полосы в другую: излишнее маневрирование осложняет ситуацию на дороге и не способствует более быстрому преодолению пути. Когда вам нужно повернуть, развернуться или остановиться, тогда и перестраивайтесь в соответствующий ряд, если из вашей полосы движения выполнение данного маневра запрещено. Ненужное же «вливание» на дороге лишь нервирует водителей других автомобилей и отрицательно сказывается на движении всего транспортного потока.

# Остановка на оживленной городской дороге

Многие водители ошибочно полагают, что остановка на оживленной городской многополосной дороге предельно проста даже для новичков. В реальности это не совсем так, и в данном разделе я расскажу о том, как правильно выполнять данный маневр.

В первую очередь водитель должен убедиться в том, что остановка в данном месте не запрещена. Напомню, что в соответствии с действующими ПДД остановка запрещена в следующих местах:

- ◆ на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст 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), разделительной полосой или противоположным краем проезжей части и остановившимся транспортным средством менее 3 м;
- ◆ на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними;
- ◆ на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении;

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

◆ ближе 15 м от мест остановки маршрутных транспортных средств, обозначенных разметкой 1.17, а при ее 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 или выезд) других транспортных средств, или создаст помехи для движения пешеходов.

Кроме этого, остановка запрещена в местах, обозначенных дорожным знаком 3.27 «Остановка запрещена» и линиями дорожной разметки 1.4.

Остановка механических транспортных средств разрешается на правой стороне дороги на обочине, а при отсутствии обочины – у правого края проезжей части (например, у бордюра). В некоторых случаях допускается осуществлять остановку на тротуаре. Водитель легкового автомобиля также может поставить своего «железного друга» на стоянку на левой стороне дороги, но только если эта дорога имеет не более

одной полосы для движения в каждом направлении, а также если на ней отсутствуют трамвайные пути. Можно останавливаться и на левой стороне дороги с односторонним движением.

Следует ставить автомобиль в один ряд параллельно проезжей части, но если конфигурация проезжей части в данном месте предусматривает иное расположение транспортных средств, то вы можете использовать другой способ парковки.

Иногда бывают ситуации, когда водитель вынужден остановиться в том месте, где ПДД запрещают остановку. Это может быть обусловлено, например, поломкой автомобиля, плохим самочувствием водителя, возникновением иной нештатной ситуации. В таком случае вы должны предпринять все возможные меры для того, чтобы в максимально короткий срок убрать свой автомобиль из этого места.

### **ВНИМАНИЕ**

Во время остановки запрещается открывать двери автомобиля, если это создаст помеху для движения других транспортных средств. Это положение закреплено в п. 12.7 ПДД.

Помните, что покидать стоящее транспортное средство водитель может только после того, как он принял все меры, исключая самопроизвольное начало движения автомобиля, а также возможность его использования в свое отсутствие посторонними лицами.



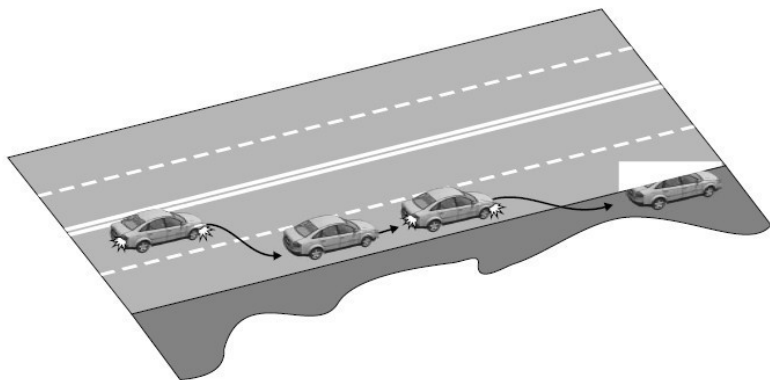
Такова теоретическая подоплека маневра, называемого остановкой. На практике перед ее началом следует перестроиться на правую полосу, не забыв предварительно включить указатель поворота и убедившись в отсутствии помех справа. После того как вы завершите перестроение, выключите указатель правого поворота – тем самым вы дадите знать другим участникам дорожного движения, что маневр завершен.

Затем включите указатель правого поворота опять – это будет свидетельствовать о вашем намерении совершить остановку. Еще раз посмотрите в зеркала заднего вида, а также не поленитесь оглянуться назад и вправо: возможно, вас решил обогнать какой-нибудь резвый мотоциклист, и если вы начнете выполнение маневра, то заденете его правым боком автомобиля.

Убедившись в отсутствии помех, берите правее, как бы «прижимаясь» к правому краю проезжей части (при этом следите за тем, чтобы не наехать колесами на бордюр), и останавливайте автомобиль. Остановившись, не забудьте выключить указатель правого поворота, передачу и поставить автомобиль на стояночный тормоз (рис. 4.16).

Многие водители (в первую очередь это касается новичков) не чувствуют габариты своего автомобиля. Это приводит к тому, что они либо останавливаются слишком далеко от бордюра, либо наезжают на него колесами. В первом случае машина стоит слишком далеко от края проезжей части, создавая помеху для других участников дорожного движе-

ния. Во втором случае можно повредить колеса, а также детали подвески автомобиля.



**Рис. 4.16.** Остановка

Рассмотрим наиболее типичные ошибки, допускаемые водителями при выполнении остановки.

◆ Первая ошибка заключается в том, что водитель не сумел заранее правильно выбрать оптимальное место для остановки. В результате автомобиль едет продолжительное расстояние в правой полосе на небольшой скорости с включенным указателем правого поворота. Это сбивает с толку других участников дорожного движения: они никак не могут понять, какой же маневр хочет выполнить водитель этого автомобиля и почему он так долго едет на небольшой скорости, создавая помеху для движения других транспортных

средств. Часто водители подобным образом ищут нужное здание, высматривая соответствующую вывеску или номер дома.

◆ Вторая распространенная ошибка, которую часто допускают новички, – перестроение вправо без включения указателя поворота. В результате такой маневр становится абсолютно неожиданным для других участников дорожного движения, что заметно осложняет ситуацию на дороге и может даже привести к возникновению ДТП.

◆ Часто водители начинают перестроение, не убедившись в отсутствии помех справа. Это может стать причиной бокового столкновения, поскольку в соответствии с ПДД при перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения.

◆ Иногда возникает такая ситуация, когда водитель, желающий остановиться, начал перестроение вправо, но в то же время водитель другого транспортного средства, движущегося по правой полосе, начал перестроение влево. Это приводит к пересечению траекторий движения автомобилей, а следовательно, может стать причиной аварии. Помните: в соответствии с ПДД при одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа. Поэтому в подобной ситуации придется пропустить автомобиль, который перестраивается из правой

полосы, и только после этого выполнять маневр самому.? Неопытные водители часто путаются в похожей, но на самом деле совершенно иной ситуации. Сущность ее заключается в том, что водитель одного автомобиля желает остановиться у обочины, а водитель другого в это же время начинает движение от обочины. Траектории движения этих машин пересекаются, что может стать причиной аварии. Часто новички ошибочно полагают, что в данной ситуации дорогу должен уступить тот водитель, у которого имеется помеха справа (то есть водитель, желающий остановиться, должен пропустить водителя, начинающего движение). На самом деле это не так: в соответствии с ПДД перед началом движения водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся в попутном направлении.

# Обгон

Обгон является одним из самых сложных и опасных маневров. Многие ДТП, имеющие тяжкие и трагические последствия, возникли именно по причине неправильно выполняемого обгона: водитель не сумел адекватно оценить ситуацию или проигнорировал дорожный знак, запрещающий обгон, или водитель обгоняемого автомобиля повел себя непредсказуемо и т. д. Поэтому при выполнении данного маневра необходимо действовать четко, уверенно, быстро и в соответствии с ПДД.

Характерной особенностью обгона является то, что перед ним и в процессе его выполнения водитель должен точно и адекватно оценить целый комплекс различных условий и параметров. Например, ширину проезжей части, расстояние до встречного и обгоняемого транспорта, скорость встречного и обгоняемого автомобиля, скорость сближения с обгоняемым транспортным средством, технические характеристики собственного автомобиля (в частности, его способность быстро набирать скорость) и т. д. Часто причиной серьезных ДТП являются ошибки, допущенные водителем при оценке этих параметров. Существует также много отрицательных факторов, например необузданное желание «полихачить» и неоправданный сознательный риск. К сожалению, в подобных авариях страдает не только виновник, но и по-

сторонние, ни в чем не повинные участники дорожного движения.

Перед тем как начать обгон, водитель должен удостовериться в том, что выполнение данного маневра не создаст опасности как для него, так и для других участников движения (причем не только водителей, но и пешеходов). В первую очередь следует внимательно оценить дорожную ситуацию перед вашим автомобилем, в частности, нет ли в данном месте сплошной осевой линии дорожной разметки (которую пересекать, как известно, не разрешается) либо дорожных знаков, запрещающих обгон.

Помните также, что в соответствии с ПДД выполнение обгона запрещено в следующих случаях:

- ◆ на регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной (за исключением обгона на перекрестках с круговым движением, обгона двухколесных транспортных средств без бокового прицепа и разрешенного обгона справа);

- ◆ на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов;

- ◆ на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними;

- ◆ транспортного средства, производящего обгон или объезд;

- ◆ в конце подъема и на других участках дорог с ограни-

ченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

Если вы видите, что водитель движущегося впереди транспортного средства включил указатель левого поворота, временно откажитесь от выполнения маневра: возможно, он планирует повернуть налево, выполнить разворот либо перестроиться на левую полосу. Обгон в такой ситуации может привести к ДТП. Водитель движущегося впереди автомобиля может также предупреждать включением указателя левого поворота о находящейся впереди опасности, которую из-за сложившихся дорожных условий вы видеть не можете (например, так обычно поступают водители крупногабаритных транспортных средств, поскольку водитель движущегося сзади автомобиля имеет ограниченный обзор ввиду больших размеров находящегося перед ним транспорта).

Перед началом обгона также следует оценить свободное пространство перед вашим автомобилем и определить, хватит ли его для выполнения маневра. Обязательно принимайте во внимание при этом скорость транспортного средства, которое вы предполагаете обогнать, а также мощность двигателя своей машины и степень ее текущей нагрузки.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

В среднем на выполнение стандартного обгона водителю требуется время от 6 до 10 с.

Следует учитывать, что на точность и адекватность оценки свободного расстояния отрицательное влияние оказыва-

ют такие факторы, как повороты и подъемы дороги.

Вы должны также оценить расстояние, которое имеется между обгоняемым автомобилем и движущимся перед ним транспортным средством: его должно быть достаточно для завершения вашего маневра. В противном случае начинать обгон нельзя: вы не сможете своевременно вернуться на свою полосу движения.

После того как вы убедились в отсутствии помех, временно включайте указатель левого поворота, чтобы предупредить других участников дорожного движения о своем намерении выполнить обгон. Это очень важно с той точки зрения, что водитель движущегося позади транспортного средства мог начать обгон, но, увидев включенный вами левый поворот, своевременно отказался от своих намерений.

Как только вы начали выполнение маневра, выключите указатель левого поворота, в противном случае водители движущихся сзади транспортных средств могут подумать, что вы намерены выполнить не обгон, а левый поворот или разворот.

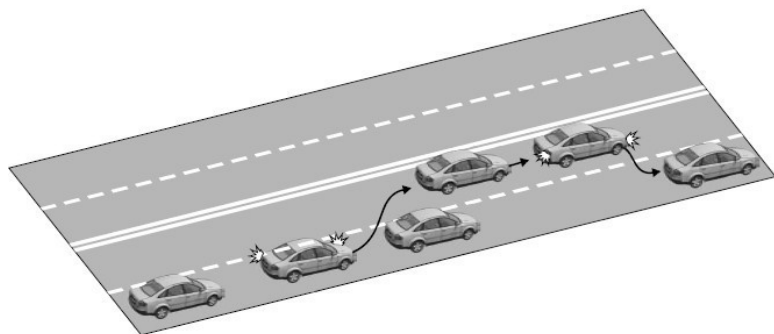
Начинать перестроение для выполнения обгона, находясь при этом вплотную или очень близко к обгоняемому автомобилю, не следует. Дистанция между автомобилями должна быть достаточной для того, чтобы вы успели выполнить перестроение до непосредственного сближения с обгоняемым транспортным средством. Движущийся впереди автомобиль может внезапно затормозить в то время, когда вы будете на-



бирать скорость. В таком случае у вас может не хватить времени для принятия мер по предотвращению столкновения.

После того как вы обгоните автомобиль и «прицелитесь» для перестроения на свою полосу движения, включайте указатель правого поворота. Не допускается завершать маневр без включенного «поворотника». Перед возвратом на свою полосу движения позаботьтесь о том, чтобы обеспечить достаточную дистанцию между собственным и обгоняемым автомобилем (то есть не «подрезайте» его).

Стремитесь закончить выполнение маневра как можно быстрее. Старайтесь не задерживаться на встречной или соседней полосе, а также максимально быстро покидайте «мертвую зону» обгоняемого автомобиля, чтобы меньше времени быть невидимым для его водителя (рис. 4.17).



**Рис. 4.17.** Обгон

Если в процессе выполнения маневра у вас возникли какие-то сомнения по поводу успешного его завершения, самым разумным решением будет отказаться от обгона и вернуться на свою полосу движения.

Вы успешно обогнали другой автомобиль и собираетесь вернуться на свою полосу движения, но знайте: делать это можно только после того, как в зеркало заднего вида вы полностью увидите переднюю часть обгоняемого транспортного средства.

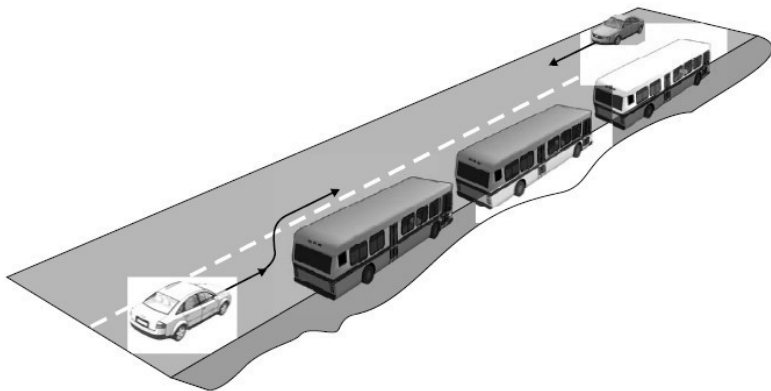
Существует несколько негласных правил, которые должен соблюдать водитель обгоняемого автомобиля. Если вы видите, что вас обгоняют, примите правее и не препятствуйте выполнению маневра. Если вы понимаете, что водитель обгоняющего автомобиля не успеет выполнить маневр по причине опасности, которую он не видит, предупредите его об этом, включив указатель левого поворота. Категорически запрещается увеличивать скорость движения: это мешает водителю обгоняющего транспортного средства вовремя завершить свой маневр. Если вы видите, что расстояние между вашим автомобилем и движущимся перед вами транспортным средством слишком мало для безопасного завершения обгона, уменьшите скорость. Это позволит увеличить дистанцию и освободит место для возврата на свою полосу движения водителю обгоняющего автомобиля.

# Встречный разъезд

Встречный разъезд также является одним из опасных маневров. Ошибки при его выполнении чаще всего приводят к лобовым столкновениям, которые, как известно, относятся к категории наиболее тяжелых ДТП.

Если вы видите, что вам предстоит встречный разъезд, то при приближении встречных транспортных средств примите все возможные меры для того, чтобы обеспечить максимальный боковой интервал. Для этого лучше всего двигаться по крайней правой полосе.

Если же в силу сложившейся дорожной обстановки вы не можете перестроиться в правую полосу, примите как можно правее в том ряду, в котором движетесь (рис. 4.18).



## **Рис. 4.18. Встречный разъезд**

Ниже перечислено несколько наиболее характерных признаков вероятной опасности, на которые необходимо обращать особое внимание.

◆ Сильный боковой ветер, который дует слева, может занести крупногабаритное транспортное средство (самый характерный пример – фура) на вашу полосу движения.

◆ Если на встречной полосе производятся дорожно-ремонтные работы либо имеются ухабы, ямы и выбоины, они могут стать причиной того, что встречные транспортные средства будут вынуждены выехать на вашу полосу движения.

◆ Когда на встречной полосе имеется скользкий (например, обледенелый или залитый нефтепродуктами) участок дороги, то автомобиль, который едет по этой полосе, может выскочить на вашу полосу движения.

◆ Если водитель встречного автомобиля включил указатель левого поворота – это признак потенциальной опасности: он в любой момент может оказаться на вашей полосе движения.

◆ Когда по встречной полосе транспортные средства движутся с малой дистанцией, может произойти так: одно из них пойдет на обгон с выездом на вашу полосу движения. Особенно это касается случаев, когда за медленно движущимся трактором, комбайном и т. п. собралась длинная вереница

автомобилей, поджидающих удобный момент для совершения обгона.

◆ Если на левой обочине или у левого бордюра стоят автомобили, то они могут вынудить водителей встречных транспортных средств выехать на вашу полосу движения.

◆ Когда встречный автомобиль заехал одним или несколькими колесами на обочину так, что он может неожиданно выехать на встречную полосу в результате резкой попытки вернуться на проезжую часть. В первую очередь это касается дорог, имеющих по одной полосе движения в каждом направлении.

Если вы видите, что встречное транспортное средство начинает выезжать на вашу полосу движения, создавая тем самым опасность лобового столкновения, нужно предпринять следующие действия.

◆ В первую очередь подайте звуковой сигнал и несколько раз мигните дальним светом фар: возможно, в силу ряда причин (слепящее солнце, туман и т. п.) вас просто не заметили. После этого снимите ногу с педали газа и несколько раз легонько нажмите педаль тормоза: в результате на машине загорятся стоп-сигналы и водители следующих за вами транспортных средств будут предупреждены об опасности. В случае необходимости притормозите.

◆ Если водитель встречного транспортного средства никак не реагирует на подаваемые вами сигналы, возьмите как можно правее и быстро, но в то же время плавно нажмите

педаль тормоза. Таким образом вы предоставите водителю встречного автомобиля дополнительное время для возвращения на свою полосу движения. Одновременно попытайтесь найти такое место, где в случае надобности можно было бы быстро и безопасно съехать с проезжей части. Уменьшите скорость движения и не повышайте ее до того момента, пока встречное транспортное средство не займет свою полосу движения.

◆ Когда встречный автомобиль продолжает ехать по вашей полосе, применяйте экстренное торможение, если расстояние до него позволяет это сделать. Ищите место для встречного разъезда справа от встречного транспортного средства, если расстояния недостаточно либо экстренная остановка невозможна по каким-либо другим причинам (например, на скользкой дороге такое торможение может вызвать занос). Помните, что выезжать на полосу встречного движения можно только в самом крайнем случае и лишь при том условии, что вы не создадите помех для других участников дорожного движения.

Перед выполнением встречного разъезда необходимо убрать ногу с педали газа, чтобы уменьшить скорость движения. Без особой необходимости тормозами пользоваться не стоит: это может привести к тому, что вы утратите контроль над машиной. Важный момент: рулевое колесо следует держать очень крепко, особенно если вы разъезжаетесь с крупным транспортным средством (автобусом, фурой и

т. п.). При таком встречном разъезде возможен сильный порыв ветра, что отрицательно скажется на управляемости и устойчивости вашей машины.

Если вы видите, что единственный способ избежать лобового столкновения со встречным транспортным средством, движущимся по вашей полосе, – это съезд с проезжей части в сторону, то постарайтесь быстро найти подходящее и максимально безопасное место съезда. Это может быть, например, прилегающая территория, поворот во двор, обочина, поворот на перекрестке, в крайнем случае – некрутой кювет. Во время съезда применяйте только прерывистое торможение. В противном случае автомобиль может занести, особенно если дорожное покрытие на съезде отличается от покрытия, с которого вы съезжаете (например, при съезде с асфальтовой дороги на грунтовую). Помните, что блокировка колес в результате торможения также может стать причиной заноса.

После достаточного снижения скорости плавно выровняйте колеса. Полностью же останавливать машину с помощью педали тормоза следует только после того, как скорость будет не более 15 км/ч.

Если вы поняли, что избежать столкновения со встречным транспортным средством никак не удастся, самое главное – сохранить самообладание и способность трезво и адекватно оценивать ситуацию. К сожалению, одной из самых распространенных ошибок, особенно свойственных новичкам, является то, что человек впадает в панику и полностью

отключается от управления автомобилем. Особо впечатлительные натуры закрывают глаза и полностью полагаются на судьбу. Некоторые водители допускают прямо противоположную ошибку: они начинают быстро крутить рулевое колесо из стороны в сторону, тормозить с блокировкой колес и делать массу резких и совершенно лишних движений. В конечном счете это приводит либо к заносу, либо к опрокидыванию автомобиля.

Не стоит пытаться выскочить из машины на ходу – это смертельно опасно (вы можете угодить прямо под колеса встречного автомобиля). Лучше постарайтесь сделать так, чтобы столкновение было не лобовым, а боковым или скользящим: в большинстве случаев такие ДТП не влекут за собой серьезных травм. Направляйте автомобиль по касательной либо под углом к встречному транспортному средству – это заметно смягчит удар.



# Приложение.

## **Адреса и телефоны, необходимые автомобилистам**

Уважаемые читатели! Если вы найдете неточности в приведенной ниже информации или захотите ее дополнить, просим вас писать в нашу редакцию по электронному адресу [buglak@minsk.piter.com](mailto:buglak@minsk.piter.com).

### **Москва.**

Управление ГИБДД ГУВД по г. Москве.

*Адрес:* 127473, г. Москва, ул. Садовая-Самотечная, д. 1.

*Телефоны:*

- ◆ дежурная часть: (495) 623-49-09;
- ◆ прием информации о взяточничестве и коррупции: (495) 200-39-29;
- ◆ прокуратура: (495) 953-79-38.

Городская служба перемещения транспортных средств.

*Адрес:* 109012, г. Москва, Богоявленский пер., д. 6., стр. 2.

*Телефоны:* (495) 504-17-24, 957-01-49, 8-499-722-45-60, 8-499-722-45-70, 8-499-722-45-80, 8-499-722-45-90.

*E-mail:* [gspts@mail.ru](mailto:gspts@mail.ru).

Адреса штрафстоянок (спецстоянок) г. Москвы:

- ◆ ул. Рябиновая, д. 71а;
- ◆ ул. Грайвороновского, д. 40а;
- ◆ пр. Волгоградский, д. 2а;

- ◆ ул. Верхние Поля, д. 59а;
- ◆ ул. Бауманская, д. 47/1а;
- ◆ ул. Южнопортовая, вл. 37а;
- ◆ ул. Дорожная, вл. 3а;
- ◆ ул. Подольских курсантов, вл. 7а;
- ◆ пр. Одоевского, д. 3а;
- ◆ ул. Шеногина, вл. 3а;
- ◆ ш. Пятницкое, вл. 6а;
- ◆ пр. 1-й Силикатный, вл. 9-11а;
- ◆ ул. 1-я Магистральная, вл. 6а;
- ◆ ул. Комдива Орлова (под эстакадой);
- ◆ пр. Серебрякова, вл. 14а;
- ◆ пр. Дубовой роши (в районе платформы «Останкино»);
- ◆ ул. Ижорская, вл. 17а;
- ◆ пр. Малый Купавенский, вл. 40а;
- ◆ ул. Каскадная, вл. 28а;
- ◆ пр. Чечерский (на территории коммунальной зоны «Чечера» в Южном Бутово);
- ◆ площадь Крестьянской Заставы, вл. 2а.

## **Санкт-Петербург.**

Управление ГИБДД ГУВД г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

*Адрес:* 197376, г. Санкт-Петербург, ул. Профессора Попова, д. 42.

*Телефоны:*

- ◆ дежурная часть: (812) 234-90-21, 234-26-46;
- ◆ телефон доверия: (812) 329-43-80.
- ◆ Управление собственной безопасности ГУВД СПб и ЛО: (812) 314-19-19;

- ◆ розыск автотранспорта: (812) 329-41-77;

- ◆ прокуратура: (812) 312-82-00.

Городская служба перемещения транспортных средств.

*Телефон справочной:* (812) 987-00-00.

Адреса штрафстоянок (спецстоянок) г. Санкт-Петербурга:

- ◆ ул. Шкиперский проток, д. 16а;

- ◆ ш. Выборгское, д. 380;

- ◆ пер. Верхний, д. 17;

- ◆ ул. Академика Байкова, д. 10;

- ◆ пр. Руставели, д. 35;

- ◆ Колпино, пр. Заводской, уч. 2;

- ◆ пос. Шушары, 689-й км;

- ◆ ш. Московское, уч. 2;

- ◆ ш. Кронштадтское, 6-я магистраль;

- ◆ пр. Шаумяна, д. 9а;

- ◆ пр. Ириновский, д. 26а;

- ◆ пр. Ириновский, д. 9а;

- ◆ ул. Школьная, д. 39;

- ◆ ул. Мебельная, уч. 40;

- ◆ ул. Озерковая, д. 47;

- ◆ пос. Стрельна, ул. Грибоедова, уч. 1;

- ◆ пер. Дегтярный, д. 3а;
- ◆ ул. Оборонная, д. 37, корп. 2;
- ◆ пр. Ленинский, уч. 21;
- ◆ пр. Ленинский, уч. 24.

## **Екатеринбург.**

Управление ГИБДД ГУВД Свердловской области.

*Адрес:* 620146, г. Екатеринбург, ул. Чкалова, д. 1.

*Телефоны:*

- ◆ дежурная часть: (343) 269-77-00, (343) 258-87-09;
- ◆ прием информации о взяточничестве и коррупции: (343) 212-53-32;
- ◆ прокуратура: (343) 223-42-18.

## **Новосибирск.**

Управление ГИБДД ГУВД Новосибирской области.

*Адрес:* 630003, г. Новосибирск, ул. Владимировский спуск, д. 2ж.

*Телефоны:*

- ◆ дежурная часть: (383) 220-70-77;
- ◆ телефон доверия: (383) 220-68-51;
- ◆ прокуратура: (383) 223-99-45.

## **Красноярск.**

Управление ГИБДД ГУВД Красноярского края.

*Адрес:* 660049, Красноярск, ул. Брянская, д. 23. *Телефо-*

*НВИ:*

◆ дежурная часть: (391-2) 22-11-35;

◆ прием информации о взяточничестве и коррупции:  
(391-2) 65-05-56;

◆ прокуратура: (391-2) 65-84-00.