«Андрей Барбакадзе. Книга-тренажер»: АСТ, Кладезь; Москва; 2015
ISBN 978-5-17-088200-7, 978-5-17-088331-8

Аннотация

Водить автомобиль можно учиться, преследуя различные цели: вождение, как профессия, автоспорт, вождение автомобиля, как средства необходимого передвижения.

В данной книге речь будет идти не о том, как стать автогонщиком, не о приобретении профессии «водитель автомобиля», а о вождении личного легкового автомобиля, именно, как средства передвижения.

Книга также издавалась под названием «Как научиться водить автомобиль».

CD прилагается только к печатному изданию.

Андрей Барбакадзе
Книга-тренажер

Желание научиться водить автомобиль в нашем современном мире не дает покоя многим. Наверное, я не ошибусь, если скажу, что большая часть активного населения России, не имеющая водительских удостоверений, очень хочет ими обзавестись. И не просто обзавестись, а научиться водить автомобиль. Я думаю (даже уверен), что и многие наши граждане предпенсионного и пенсионного возрастов тоже хотят водить автомобиль.

Я не говорю уже о детях – те хотят водить автомобиль чуть ли не с рождения.

Водить автомобиль можно учиться, преследуя различные цели: вождение, как профессия, автоспорт, вождение автомобиля, как средства необходимого передвижения. В данной книге речь будет идти не о том, как стать автогонщиком, не о приобретении профессии «водитель автомобиля», а о вождении личного легкового автомобиля, именно, как средства передвижения.

Не открою большого секрета, если скажу, что первым шагом в этом процессе станет получение водительского удостоверения. Человек, умеющий управлять автомобилем, и даже относительно хорошо управлять, но не имеющий водительского удостоверения, юридически не может считаться водителем.

Для того, чтобы получить водительское удостоверение необходимо сначала принять решение, то есть рационально поставить на чашу весов все «за» и «против», учитывая состояние здоровья, возраст, материальное положение и некоторые другие, сугубо индивидуальные аспекты. Приняв решение пройти обучение в автошколе и сдать квалификационный экзамен в ГИБДД.

Принятие решения

Желание водить автомобиль и принятие решения об обучении – вещи разные. Одним на принятие решений требуются часы, другим – годы.

Люди молодые всё решают быстро, люди постарше подобные шаги тщательно взвешивают и очень даже правильно делают.

Человеку на шестом десятке я бы советовал не принимать скоропалительных решений по этому вопросу. Конечно, если имеется твердая непоколебимая уверенность в том, что вы приобретете автомобиль и будете ездить постоянно, то это остается только приветствовать.

Но многих сограждан в возрасте «терзают смутные сомнения», и я не стал бы кричать: «Сомнения прочь!», «Правам» все возрасты покорны» и прочую ерунду, а попытался бы помочь сомневающимся в принятии положительных или отрицательных решений.

Давайте оговорим «прелести» приобретения автомобиля и негативные стороны этого решения.

Аргументы за:

• вы станете мобильней, можете ездить на автомобиле на работу, можете перевозить больше покупок из магазина, вещей на дачу и т. п.;

• вы можете долгое время жить на даче, имея автомобиль под рукой, исключив

пользование общественным транспортом, с которым за городом бывают некоторые проблемы;

• вы будете путешествовать на автомобиле, радоваться передвижениям и наслаждаться жизнью.

Аргументы против:

• приобретая автомобиль, вы одновременно с этим приобретаете и «головную боль» – затраты на страховки (ОСАГО и КАСКО) и налоги, стоянка, обучение вождению, дополнительные и немалые траты на топливо, техническое обслуживание, аксессуары, запасные части;

• автомобиль не будет беречь ваше здоровье ни моральное, ни физическое, в крупных городах вечные пробки, а это нервы и возможные мелкие ДТП;

• из-за тех же пробок в крупных городах вы можете регулярно опаздывать на работу, что не всегда приемлемо.

Как видите, есть что сравнить, и есть о чем крепко подумать. Кстати, у некоторых думающих появляется дополнительный вопрос: «Какой автомобиль покупать, подержанный или новый, «механику» или «автомат», с дизельным двигателем или с бензиновым? Многие, наслушавшись чьих-то субъективных мнений, считают автомобиль с механической коробкой передач более надежным, а подержанный автомобиль более приемлемым для начинающих водителей, в том смысле, что его не так жалко будет «бить».

Господа и дамы! Прежде всего, вы будете отталкиваться от имеющейся у вас суммы денег. Хватает на новый автомобиль, без сомнений покупайте новый. У подержанных автомобилей никаких плюсов нет, а вот минусов предостаточно. Во-первых, вы не знаете его подлинное техническое состояние, его «болезни»; во-вторых, могут быть проблемы со страховкой КАСКО, в-третьих, если вы собираетесь автомобиль «бить», то его вообще не стоит приобретать. Отношение к первому подержанному автомобилю, как к груше для жестких тренировок, нередко передается и на последующие автомобили, вырабатывается соответствующая манера вождения. Вы можете приобрести автомобиль с пробегом и ездить на нем долго и счастливо без проблем, а можете не вылезать из автосервисов, вкладывая в этого «монстра» большие суммы денег, совершенно на это не рассчитывая. Угадать здесь невозможно.

Новый автомобиль будет на гарантии, вы легко застрахуете его от всех возможных рисков (КАСКО), будете его холить и лелеять, забот будет минимум.

Что касается выбора между «автоматом» и «механикой»… Автомобиль с автоматической коробкой передач любого типа более удобен во всех отношениях – и в управлении, и в обучении, и в комфорте. Да, он несколько дороже, но, поверьте, это не столь существенная разница. А людям в возрасте и думать не надо о «механике» – только «автомат». Разговоры о надежности «механики» по сравнению с «автоматом» вообще не имеют под собой никакой почвы. Об этом можно еще говорить (и то с большой натяжкой) только в том случае, если вы хорошо владеете механической коробкой, что называется «прочувствовали» её. А при средненькой степени управления будут проблемы и со сцеплением, и с самой коробкой, что практически исключено на «автомате». У механических коробок есть некоторые преимущества перед автоматическими, но они не столь существенны, чтобы о них говорить серьезно.

Пару слов о двигателях. Одним из самых важных преимуществ дизельного двигателя по сравнению с бензиновым считается его надежность, то есть моторесурс. Упрощенно говоря, «моторесурс двигателя» – это количество часов работы до полного его износа (до капитального ремонта). Поскольку ресурс в часах выражать ненаглядно, его считают по пробегу. Средний ресурс дизельного двигателя рабочим объемом от 1,6 л до 2,0 л – 400 000 км. Конечно, многое зависит от производителя, от модели, от условий эксплуатации, но в среднем это почти в два раза выше ресурса бензинового двигателя такого же объема. Дизельный двигатель экологически чище бензинного, его выхлопные газы практически не содержат самого вредного соединения CO (окиси углерода). Дизельный двигатель более

экономичен в плане расхода топлива, однако цена дизельного топлива в России почти равна цене бензина Аи-95. Недостатком дизельных двигателей считается сезонность топлива, общая стоимость и стоимость эксплуатации дороже бензинового. Далеко не все российские автодилеры продают новые автомобили с дизельными двигателями именно по этим причинам.

Выбор автошколы

Решение о покупке автомобиля принято. Теперь надо получить водительское удостоверение, и хочется это сделать побыстрее. Хотя мудрость народная говорит как раз обратное: «Поспешишь – людей насмешишь!».

Действительно, не нужно бежать в первую попавшуюся автошколу, которая вам гарантирует короткую программу, идеальные условия и успех на экзамене в ГИБДД. Интернет и реклама вещи полезные, но даже при выборе зубной пасты вы легко можете обмануться, а уж к выбору автошколы надо относиться предельно ответственно. Это ваше автомобильное будущее!

Нет таких показателей в работе автошкол, которые можно было бы прочитать на соответствующих сайтах, и выбрать по этим показателям достойную автошколу. Еще недавно единственным показателем работы автошкол был процент сдачи экзаменов в ГИБДД с первого раза. Слава Богу, от таких оценок отказались. И если вы хотите выбрать школу именно по количеству сдавших экзамен с первого раза, то, поверьте, не стоит этого делать. Вам надо научиться водить автомобиль, а не ставить себе цель сдать экзамен именно с первого раза.

Как же всё-таки выбрать «правильную» автошколу? Прежде всего, поинтересуйтесь у своих друзей, знакомых, соседей, коллег по работе, где учились они, послушайте их отзывы, сходите в ту автошколу, которую рекомендует большинство, посмотрите, как всё выглядит в комплексе, и принимайте решение. Я знаю прекрасные автошколы, которые не рекламируют себя, порой, не имеют сайта в Интернете, но не испытывают нехватки учащихся только лишь благодаря сарафанному радио.

В 2013 году Правительством РФ было запрещено принимать экзамены в ГИБДД после самоподготовки. Теперь все желающие получить водительское удостоверение обязаны пройти обучение в автошколе. Автошкола, в свою очередь, обязана иметь лицензию на подобный род деятельности. Но! С недавних пор здесь появились некоторые подводные камни. Дело в том, что лицензии, выданные большинству автошкол бессрочные, и в принципе быть у школ могут, но в свете последних решений Правительства РФ этого недостаточно. Помимо лицензии автошколе необходимо иметь *заключение ГИБДД о соответствии материальной базы школы установленным требованиям.* А «заключения» есть только у 40 % всех автошкол по РФ. Недобросовестные автошколы продолжают набирать учащихся, не имея заключений ГИБДД.

Примите к сведению, что после окончания такой автошколы к экзаменам в ГИБДД вы допущены не будете процентов на 90 (десять оставим на чудеса – мы всё-таки в России).

Чтоб не обмануться с документацией зайдите на сайт: «www.gibdd.ru» в раздел: «Проверка автошкол». Только те школы, которые перечислены в этом разделе, имеют право обучать легально. Неплохо бы еще зайти в раздел: «Контроль и надзор» (клик «Лицензирование») и посмотреть какие автошколы будут подвергаться проверке в ближайшее время (к кому есть претензии у ГИБДД и Рособрнадзора). У таких школ действие лицензии неожиданно может быть приостановлено (или уже приостановлено).

Далее, заходите на сайт выбранной автошколы или посетите ее.

Территориальный принцип выбора автошколы, наверное, один из самых основных для городов с населением более миллиона человек. Работающие граждане стараются выбирать автошколу, расположенную близко к месту работы, чтобы успеть на теоретические занятия вовремя, а на практические рано утром перед работой. Домохозяйки выбирают школу рядом

с домом, чтоб не оставлять надолго маленьких детей с кем-то другим.

В этом случае трудно что-либо возразить, терять работу не хочется никому, и заботы домохозяек вполне понятны. Но если есть варианты, вы просмотрите их все перед тем, как внести плату за обучение.

Основными условиями получения лицензии для автошколы на сегодняшний день является: наличие класса для теоретических занятий, учебной площадки (площадью не менее 0,24 га) с разметкой для выполнения упражнений и эстакадой, оборудованных для учебного процесса автомобилей, квалифицированных преподавателей и мастеров производственного обучения вождению (инструкторов).

В столичных автошколах (Москва, Санкт-Петербург) есть очень большие проблемы с площадками. Как эти проблемы будут решены в дальнейшем неизвестно, но в любом случае старайтесь попасть в школу с хорошей площадкой для первоначального обучения. И обязательно узнайте адрес площадки. Она может быть арендована и не одной школой, далеко от работы или дома, время ее работы, выделенное для вашей автошколы, может вам не подойти, и ездить туда будет неприемлемо.

Скорее всего, что с ноября 2014 года (или с 01.01.2015 г.) в автошколах будет введена новая программа. Она не очень отличается от старой и включает в себя:

• не менее 80 часов теоретических дисциплин (основы законодательства, Правила дорожного движения РФ, основы первой помощи при ДТП, теория управления автомобилем, психофизические основы деятельности водителя);

• 54 (52 на автомобилях с АКПП) часа практического вождения.

Возможно, будут какие-то более растянутые программы. Всё это пока в виде проектов, которые очень любят обсуждать СМИ.

Часы практического вождения должны быть пройдены в полном объеме в обязательном порядке. Некоторые школы предлагают вам сокращенную программу, по которой дают не 54 часа, а 30 или 40, но общий срок окончания обучения группы от этого не сократится. Просто вы заплатите немного меньше денег, а ждать экзамена будете столько же. И какой в этом смысл? Экономия денег? Во-первых, она незначительна, во-вторых, еще не известно, будет ли реальная экономия. Некоторые школы просто приписывают вам неоплаченные часы, а некоторые говорят, что приписками они заниматься не будут, и, чтобы получить документы об окончании автошколы, вам оставшиеся часы надо будет «докатать». А зачем тогда говорили о сокращенной программе? В ответ вам предъявят экземпляр договора, второй экземпляр которого должен храниться у вас. А вы его не сочли нужным внимательно прочесть перед подписанием и…

Перед началом обучения, заключая договор с автошколой, читайте его обязательно! Иначе попадете в описанную выше или подобную ей ситуацию. Практика, однако, показывает, что тексты договора внимательно читают единицы, а вопросы задают потом, когда уже бывает поздно.

Если в автошколе беседу с вами начинают с различных коммерческих предложений, то здесь, скорее всего, занимаются не полноценным обучением, а прямым зарабатыванием денег любыми путями, и вы это очень скоро на себе прочувствуете. Подумайте, стоит ли испытывать подобные чувства.

Разумеется, любая автошкола (как любое другое негосударственное образовательное учреждение) зарабатывает деньги, но у многих школ есть всё-таки цель научить водить. Не возьму на себя смелость, однако, утверждать, что такая цель есть у большинства автошкол.

Если сотрудник автошколы с милой улыбкой на лице гарантирует идеальные условия обучения, любой приемлемый для вас график занятий по вождению, и, тем более, сдачу экзамена в ГИБДД с первого раза, бегите из такой школы сразу же.

Перед поступлением, в беседе с работником школы (или из сайта школы), узнавайте об автошколе побольше:

• как оборудованы классы;

• применяются ли интерактивные методы обучения;

• какова квалификация и опыт преподавателя теории;
• на каких марках автомобилей проводится обучение;
• где проходят учебные маршруты;
• каков средний возраст инструкторов и опыт их работы;
• где находится учебная площадка;
• внимательно прочитайте образец договора.

Если такой информации о школе нет на сайте или администратор школы дает ее уклончиво, то стоит задуматься о качестве обучения в этой школе. Хорошим школам скрывать нечего.

Отзывы об автошколах в Интернете не всегда соответствуют действительности. Например, человек пришел в автошколу впервые, на него недобро посмотрела какая-нибудь уборщица, и тот, развернувшись и обозлившись, накатал отзыв, что автошкола отвратительная. На самом деле, школа прекрасная, одна из лучших в городе. А отзыв висит… Бывает и такое, к сожалению.

Конечно, если отзывов много и все они отрицательные, то задуматься следует. Но точно так же следует задуматься, если отзывов еще больше и все они положительные. Ну не бывает такого, чтобы угождали на всех!

Выбор инструктора и установление контакта с ним

При выборе инструктора тоже следует прислушиваться к сарафанному радио, но считать это догмой вовсе не обязательно. Если ваш знакомый прекрасно контактировал с инструктором, то это не значит, что для вас этот же инструктор окажется идеальным.

Численность учебной группы в автошколе от 20 до 30 человек. На такую группу руководство выделяет трех или четырех инструкторов (реже пятерых). Таким образом, у каждого инструктора будет обучаться от пяти до десяти человек. Если вам рекомендовали инструктора, и вы решили воспользоваться его услугами, то попросите администратора школы распределить вас к нему заранее. Но у большинства учащихся таких рекомендаций нет, и общее знакомство с инструкторами будет у всей группы недели через две-три после начала теоретических занятий.

Вы знакомитесь с инструктором и начинаете составлять индивидуальный график ваших занятий по вождению. Вот тут могут возникнуть некоторые трудности. Вы хотите заниматься исключительно в 7.00 утра или в 19.00 вечера по будним дням или в выходные дни, а выясняется, что большинство учащихся из вашей подгруппы тоже хотят заниматься именно в это же время. А инструктор говорит, что начинает он работу с 8.00 утра, заканчивает в 18.00, а по выходным вообще не работает.

Как быть, что делать? Выход один – требуйте прикрепить вас к инструктору, который работает с 7.00 до 21.00 и по выходным дням. Если такой инструктор есть, вам пойдут навстречу. А если нет такого инструктора?

Обращайтесь к договору. В нем должно быть прописано с какого конкретно часа по какой, и по каким дням вам предоставляется возможность заниматься практическим вождением. Если в договоре имеется фраза, в которой любым текстом говорится, что учебная организация предоставляет учащемуся возможность заниматься вождением по удобному гибкому графику (при этом конкретное время не оговаривается), то вы имеете полное право требовать для себя этого «удобного гибкого графика», а как автошкола будет его обеспечивать, не ваша забота. Хуже, когда в договоре вообще не оговорено время работы инструкторов (чаще всего так оно и бывает) и вы его подписываете, полагаясь на слова администратора: «Не волнуйтесь, всё будет хорошо». В этом случае вы никому ничего не докажете, придется подстраиваться под работу инструкторов, или расторгнуть договор с возвратом денег, что будет очень непросто.

В уважающих себя и своих учащихся автошколах работа инструкторов налажена четко. Кто-то работает с утра, кто-то с полудня, кто-то по выходным дням или по другому графику,

но с учетом всех возможностей учащихся. И в договоре указывается всё, чтобы придраться было абсолютно не к чему.

У инструкторов по вождению законодательно существует режим труда, который не позволяет им работать более восьми астрономических часов в день с обязательными двумя выходными. Как правило, этот график соблюдается только на бумаге, по факту инструктор работает по десять, а то и по четырнадцать часов в день. И это не может не сказываться на качестве обучения. Достойное качество обучения будет только при восьмичасовой работе, то есть когда в день инструктор проводит четыре двухчасовых занятия.

Скажу вам честно, что самое эффективное (с точки зрения качества) время обучения вождению в крупных городах с 10.00 до 16.00. Обучаться рано утром или вечером можно, но, в 7.00 и вы, и инструктор находитесь ещё не в лучшей рабочей форме, а к 18.00 (и позже), вы оба уже предельно устали. Но дело не только в степени усталости. Предположим, вы молоды, энергичны, инструктор ваш двужильный, а вот от пробок на дорогах в утренние и вечерние часы вы никуда не денетесь. Отработать очень многие нужные элементы вождения из-за пробок не представляется возможным в должной мере. Старайтесь заниматься днем, изыскивайте для этого любые возможности!

График вождения составляйте так, чтобы в неделю у вас было не менее трех занятий, особенно в самом начале обучения. В противном случае, приобретенный вами навык будет утерян, и на каждом уроке вам придется начинать всё сначала.

Будем считать, что с графиком вождения вы определились, возможные проблемы решили, теперь начинаем обучение. Но, прежде, попытаюсь объяснить некоторые важные моменты, без которых весь процесс обучения может оказаться малоэффективным.

Ваша цель научиться водить автомобиль. Вы делаете первые шаги. Наивно было бы думать, что за двадцать пять занятий инструктор вас этому научит. Учиться управлять автомобилем вы будете всю жизнь по простому принципу: «Век живи – век учись!». А задача инструктора направить вас на правильный путь, заложить в вас прочный фундамент для последующего строительства добротного, красивого и безопасного здания.

В настоящее время в нашей стране нет учебных заведений, которые готовили бы инструкторов по вождению, нет обязательного психологического тестирования на профпригодность всё это пока только в проекте. Причем проект может быть утвержден буквально завтра, а может и через годы. Сегодня для того, чтобы стать инструктором, достаточно пройти двухнедельные курсы и получить документ на право обучения вождению, но, честно говоря, курсы мало что дают, да и посещение их строго не контролируется. Очень многие идут на такую работу, потому что нет другой, а эта не требует особой квалификации, достаточно иметь собственный автомобиль и водительский стаж не менее трех лет. На первый взгляд всё просто, а когда получил инструкторскую «корочку» и начал работать, то выясняется, что не так уж всё и просто. Работать приходится с людьми, а они все разные, машину твою терзают, требуют к себе повышенного внимания, осваивают предмет порой плохо, часто капризничают и т. д., и т. п. а деньги при этом с неба не сыплются, чтобы заработать, приходится вкалывать, мало отдыхать.

Кому-то работа инструктором начинает нравиться, он входит во вкус, понимает, что от него зависит очень многое в становлении будущего водителя, совершенствуется, повышает квалификацию, постепенно набирает авторитет среди учащихся, нарабатывает хорошую «клиентскую базу», неплохо зарабатывает и становится уважаемым человеком в своей профессии.

Кто-то очень умело приспосабливается, понимает, что работать можно и здесь, не особенно напрягаясь, а кто-то и уходит, понимая, что такая работенка совершенно не для него.

Если инструктор, к которому вас распределили, четко знает свою задачу и хорошо владеет методикой ее воплощения, умеет найти подход к каждому учащемуся, и не успокоится, пока тот в должной мере не освоит всю программу автошколы, то можете быть спокойны – вы в надежных руках.

Таких инструкторов, к великому сожалению, меньшинство, но это вовсе не значит, что все другие инструкторы плохие и ничему вас не научат.

По моему мнению, *плохим* можно считать инструктора, который из 50 учебных часов 48 проводит с учащимся на площадке, сам в машине при этом не находится, постоянно где-то курит; не может толком ответить ни на один ваш вопрос; не хочет или не может внятно объяснить, что от вас требуется; постоянно раздражен; может нахамить или ворчит по причине и без; не твердо знает Правила дорожного движения; никакой методикой обучения не владеет вообще; приходит на работу с похмелья и т. п.

Но и таких инструкторов тоже не много. Руководителям автошкол для поддержания престижа своего учебного заведения подобные работники не нужны. Но они не сразу проявляются, и нарваться на эдакий «сюрприз» вы вполне можете.

Среднестатистический инструктор дело свое знает, опыт работы имеет, научить вас может многому, но работать будет очень выборочно. Сочтет нужным – будет работать с вами серьезно, не сочтет – работать будет, но без энтузиазма. Так работают люди любой профессии, инструкторы – не исключение.

С инструкторами всё более или менее ясно. Но, какой бы инструктор ни был, *научиться водить автомобиль необходимо вам.* Вы, садясь в машину впервые уже должны знать, по какому принципу будет проходить обучение вождению, каковы должны быть именно ваши действия в учебном процессе.

Сам принцип обучения довольно прост: инструктор объясняет, вы задаете вопросы, если что-то не поняли. Если всё поняли, инструктор дает задание выполнить такое-то упражнение (не обязательно сложное), вы его выполняете пару-тройку раз, разбираете ошибки, а дальше начинается самый обыкновенный тренинг – вы закрепляете навык (упражнение – это нужный вам навык). Постепенно отрабатывается каждый элемент, дальше – больше с последующим усложнением заданий.

На первом занятии вам должны объяснить, как правильно сидеть в водительском «кресле», как настроить зеркала заднего вида, как правильно пользоваться всеми органами управления автомобилем, и почему именно так, а не иначе. А вы у инструктора на сегодняшний день пятый ученик по счету… Он устал всем объяснять одно и тоже, может что-то опустить, забыть (он же не робот). Это, во-первых. Во-вторых, на первом занятии к вам будут всегда присматриваться, а вы не упускайте ничего, спрашивайте.

Приведу простой пример. Инструктор: «Садитесь на сидение, отрегулируйте его, как вам удобно, вот этой ручкой вперед-назад, так, чтобы удобно было нажимать на педали, вот этим рычажком (колесиком) регулируйте спинку». Вы отрегулировали: сидеть удобно, на педали нажимать удобно. Вопросов у вас нет. Всё предельно ясно. Инструктор: «Руки на руле надо держать, как на циферблате в положении стрелок «Без десяти два» (показал, положил ваши руки на руль). Ученик: «А почему «без десяти два», «без пятнадцати три», гораздо удобней?» Какая-нибудь веселая девочка скажет: «А без двадцати четыре вообще прикольно». Инструктор: «К положению рук «без десяти два» вы должны привыкать во время всего обучения, потому что в этом положении находятся рычажки включения поворотных сигналов слева и стеклоочистителя справа. Вы должны включать поворотные сигналы и стеклоочиститель, не отрывая рук от руля. В дальнейшем, когда будете ездить самостоятельно, будете держать руки и в других положениях, но для включения «поворотника» или стеклоочистителя, руки автоматически будут подтягиваться куда надо, потому что навык будет выработан». Объяснение исчерпывающее, вы это уяснили, постоянно за время обучения следили за положением рук на руле, и инструктор контролировал у вас это положение. Получили «права», управляете машиной самостоятельно, с включением поворотных сигналов, щеток стеклоочистителя, стеклоомывателя у вас нет никаких проблем. Но со временем вам начинает казаться, что вы устаете, у вас частенько болит спина, затекают ноги. Вы даже иногда обращаетесь к врачу, ищите подвохи в организме. А причина проста – вы неправильно сидите в автомобиле. Вы зафиксировали для себя определенное положение за рулем, вы сделали на самом первом

занятии «как вам комфортно» и это «комфортное» положение вы скопировали на свой автомобиль. Да, комфортно, но неправильно. А проявится это, как я уже говорил, не сразу. Задай вы инструктору вопрос вовремя: «А как правильно сидеть?», услышали бы ответ: «Спина должна полностью, плотно прилегать к спинке сидения, чтобы исключить возможные проблемы с позвоночником, руки в локтевом суставе должны быть согнуты примерно на 120°, чтобы не напрягаться и не уставать. Ноги должны быть предельно вытянуты, но так, чтобы нажатие на педаль было бы полноценным, бедра должны располагаться параллельно полу или быть чуть опушенными вниз. При таком положении нагрузка на внутренние органы и на ноги будет минимальна».

Если бы вы и второй вопрос не задали или вообще не заострили на этом внимание, то и поворотными сигналами пользовались бы крайне редко, а включение стеклоочистителя стало бы целым событием.

Мнение инструктора о вас будет примерно таким: «Вопросов не задает, ну, и я не буду проявлять инициативу. Отработаем часы, как получится, и ладно». А при виде вашей усидчивости и заинтересованности, инструктор отнесется к вашему обучению предельно серьезно, у вас наладится хороший контакт, вы будете понимать друг друга с полуслова, успех будет вам гарантирован.

Полное взаимное неприятие ученика и инструктора случается редко. Причины совершенно разные. Но в любом случае, такая неприязнь проявляется сразу, и если вы чувствуете, что с этим инструктором вы не достигнете никаких результатов, не затягивая, просите администратора автошколы назначить вам другого инструктора. Стесняться здесь нечего, это ваше право. Руководство автошколы обязательно пойдет вам навстречу, хочется им того или нет.

Кстати, застенчивость и нетребовательность к инструкторам наблюдается у подавляющего большинства учащихся. Люди испытывают некоторую неловкость от того, что они не умеют управлять автомобилем, а бедные инструкторы с ними мучаются. Господа мои хорошие! Вы для того и пришли в автошколу, чтобы учиться! Вы деньги за это заплатили, и немалые. Да, не все хватают с неба звезды, у кого-то лучше получается, у кого-то хуже, у некоторых совсем плохо продвигается дело. Но, поверьте, нет необучаемых людей. По медицинским показателям вы годны для прохождения обучения, значит обучаемы. Сия «наука» может даваться трудно, даже очень трудно. В таком случае больше работайте над собой, берите дополнительные уроки, не отчаивайтесь, но жалеть и баловать никого не надо. Вас на дороге никто жалеть не будет!

Навыки, которыми обязательно должен овладеть кандидат в водители

В настоящее время в автошколах обучение проводится на легковых автомобилях с механической и автоматической коробкой передач. Машиной с автоматической коробкой управлять гораздо проще, соответственно, и усилий на приобретение необходимых навыков надо затратить меньше.

Но, оказывается, что упражнение «Трогание на подъеме» принимается только на автомобиле с механической коробкой передач, даже если вы учились на «автомате». Видимо, такое решение принято временно, до выдачи водительских удостоверений нового образца. На сегодняшний день выдаются удостоверения категории «В», по которым водитель может управлять легковым автомобилем с любым типом коробки передач. Иначе трудно объяснить подобный способ приема экзаменов. Когда начнут выдавать удостоверения нового образца с ограничивающей отметкой об автоматической коробке передач неизвестно. Возможно, это случится с начала 2015 года, возможно – с середины. Гадать не будем, будем констатировать факты.

Получается, что, не овладев механической коробкой, сдать экзамен нереально. Ещё и двойной стресс получается для тех, кто обучался на «автомате». Экзамен на первом этапе

придется сдавать уже на двух незнакомых машинах. Пересаживаться с «автомата» на «механику» для кандидата в водители само по себе сложно, а тут еще и на подъеме трогаться.

Имеет ли смысл в таком случае обучаться на «автомате», большой вопрос. К тому же оно получается дороже. Но это личное дело каждого учащегося, а я буду говорить о навыках, необходимых для управления автомобилем с любым типом коробки передач.

Трогание с места. Трогаться с места вы должны одинаково хорошо из любого положения автомобиля. Если вас учили трогаться только на ровной асфальтированной площадке с прямым положением колес, то просите инструктора, чтобы усложнял вам задачу. На ровной площадке с прямым положением колес автомобилю необходима самая минимальная мощность для трогания. Достаточно умело поработать педалью сцепления, не нажимая педаль газа вообще, и машинка плавненько медленно тронется с места. А если вы выезжаете из-за припаркованного автомобиля во дворе собственного дома? Вам надо выбраться вправо или влево, колеса будут повернуты до «упора», и манипуляцией с педалью сцепления вы уже не отделаетесь. Автомобилю уже требуется большая мощность для трогания, здесь уже нужен газ. Газ нужен и при быстром трогании, и на подъеме, да везде нужен газ. При движении по площадке на учебном автомобиле очень многие инструкторы запрещают вам нажимать на педаль газа. Они берегут диски сцепления. Но в один прекрасный момент, ученик, не имеющий навыка работы с педалью газа, может «ухайдокать» эти диски за тридцать секунд. Но диски сцепления на учебной машине – проблема инструктора, а вот диски сцепления на вашей собственной машине вы будете подвергать повышенному износу и можете их «убить» буквально за 10 000 км, если не освоите принцип трогания. А замена сцепления на обычной недорогой машинке малого класса вам обойдется в районе 30 000 рублей. Вот такая занимательная экономия!

Поэтому, прежде чем учиться выполнять упражнения, освойте правильное трогание: медленное, быстрое, с выкрученными колесами, с колесами в «ямке», на небольших подъемах без использования ручного тормоза.

Пожалуй, этот навык, самый сложный в освоении. Он будет оттачиваться вами и в дальнейшем при управлении автомобилем с механической коробкой. Но, не поняв, не прочувствовав самого принципа взаимодействия педалей сцепления и газа (в идеале представлять принцип работы механического сцепления и коробки передач), лучше управлять машиной с автоматической коробкой передач.

Торможение. Вам необходимо плавно и безопасно тормозить на любой скорости. На самых первых занятиях следите за правой ногой. Она не должна непрерывно давить на педаль тормоза. Перед самой остановкой, усилие ноги чуть ослабляйте. Инструктор, безусловно, вам об этом расскажет, и будет контролировать процесс хотя бы в своих собственных интересах – кому хочется постоянно «клевать» носом в панель приборов.

На небольших скоростях при движении на площадке вы навык торможения освоите, но на занятиях в городских условиях обязательно закрепите этот навык уже на скорости 50–60 км/час. Попросите инструктора найти относительно прямой, свободный от машин участок дороги и отработайте там плавное, прерывистое и ступенчатое торможение без блокировки колес. Инструктор всё расскажет и покажет, но инициативу может не проявить, тогда проявите вы.

Закрепив навык торможения на скорости хотя бы 60 км/час, вам в дальнейшем уже не сложно будет правильно тормозить и на более высоких скоростях.

Переключение передач (для автомобилей с механической коробкой передач). *Переключать передачи в восходящем порядке* совсем несложно. Принцип их переключения инструктор вам обязательно объяснит, а ваша задача ни в коем случае не делать из переключения передач некий важный процесс, технически он должен для вас быть не

сложнее пощелкивания пальцами. Не следует «включать» мозг при каждом включении передачи, это должно быть действием руки и ног. Иначе, вы будете чрезмерно уставать в процессе вождения. Работа рычагом переключения передач не требует усилий и постановки рычага в нужное место. Вы только должны перемещать рычаг вверх-вниз расслабленной рукой не спеша, спокойно, а механизм (до четвертой передачи включительно) сам поставит рычаг на нужную передачу. Напротив, из-за напряжения руки, вы можете запросто включить вместо третьей передачи первую, отпустите сцепление и машина вместо разгона, резко замедлит ход без включения стоп-сигналов, что, сами понимаете, опасно.

Ни в коем случае нельзя смотреть на рычаг во время переключения. Это тоже очень опасно – вы не видите, что происходит перед вами. С самого первого включения вами передачи, ваши глаза должны смотреть на дорогу. Рычаг вы чувствуете и перемещаете лишь рукой, а не глазами. Да, поначалу глаза так и будут туда лезть, но вы усилием воли переведите взгляд на дорогу (на площадку). Достаточно десятиминутного сосредоточения на первом занятии, и глаза уже не будут следить за рычагом никогда. К сожалению, многие инструктора не заостряют на этом внимания, и «слежение» за рычагом превращается в очень нехорошую привычку, от которой отвыкать потом уже гораздо сложнее. Многие годами ездят за рулем, а всё же хоть краешком глаза, но посматривают на рычаг при переключении передач. Запомните, такая привычка крайне негативно будет отражаться на вашем здоровье, и может стать невольной причиной ДТП.

Переключение в нисходящем порядке тоже не вызывает трудностей, но такими переключениями водитель пользуется на дороге гораздо реже. Обычно это делается перед поворотами: с четвертой или с третьей передачи требуется переключиться на вторую. В нисходящем порядке рычагом уже придется немножечко подвигать, но тоже очень плавно, не спеша, не суетясь. Здесь больше времени на его перемещение. Всё это вам покажет инструктор, но вы попросите его почаще ставить вас именно на такие повороты, где требуется переключение передач в нисходящем порядке. Заодно и поучитесь правильно выполнять повороты и с технологической точки зрения, и без нарушений ПДД.

Пользование зеркалами заднего вида. Практически при любой ситуации на дороге водитель пользуется зеркалами заднего вида, я уже не говорю о движении задним ходом, парковках и прочее.

Для начала правильно зеркала настройте. Контуры салонного зеркала должны совпадать с контурами заднего стекла, в правое боковое зеркало вы должны видеть полностью всю правую полосу и правый задний «угол» кузова, в левом зеркале хорошо должна просматриваться левая полоса и немного левый задний «угол» кузова.

К зеркалам вы привыкнете очень быстро на начальных занятиях при выполнении упражнений. А вот в «городе» с самого первого выезда через каждые пять минут, а то и чаще, кидайте беглый взгляд в салонное зеркало, периодически посматривайте в боковые, но взгляд больше чем на две секунды в зеркале не задерживайте, ситуацию оценивайте быстро. Если вы будете заставлять себя смотреть в зеркала именно таким образом, то уже на третьем-четвертом занятии вы автоматически будете просматривать дорогу во всем объеме – и спереди, и сзади, и с боков боковым зрением. Ваше поле зрения значительно расширится по сравнению с первым занятием.

Снятие напряжения. Наверное, нельзя назвать навыком снятие напряжения, но без этого вождение автомобиля если и возможно, то никакого глубокого морального удовлетворения вам не принесет. Уставать вы будете чрезмерно, а количество обращений к врачам всех специальностей возрастет в разы. В той же мере возрастет и вероятность попасть в ДТП. Водитель напряжен: руки сжимают руль, поле зрения сужено, всё время работают мышцы спины. Казалось бы, что тут плохого, он начеку, в случае чего реакция мгновенна, как у льва в прыжке. Напряженный человек зажат, именно готовый к прыжку, среагировать он может быстро, но почти всегда неправильно. Прыгать никуда не надо, а слишком резкий

поворот руля или сильное нажатие на педаль тормоза без учета дорожной обстановки, может привести к совсем неожиданному казусу. За рулем ваши движения должны быть свободны, поле зрения достаточно широким, чтобы оценить обстановку вокруг, прежде чем на что-то реагировать. Время принятия решения должно быть чуть меньше секунды (0,7–0,8 сек) вместе с оценкой обстановки, а у человека напряженного в начале поездки реакция бывает 0,2 секунды, а в конце – 1,5 секунды (от напряжения быстро устают).

Напряжение – это спутник всех начинающих, поэтому выгоняйте его от себя самым простым способом. Чувствуете скованность, говорите себе: «Я напряжен» и делайте глубокий выдох. Итак периодически, пока не перестанете зажиматься. Два-три занятия с подобным аутотренингом и вы раскрепощены за рулем. Хорошо, если инструктор постоянно будет вам на это указывать. А если нет? Придется помогать самому себе.

Самоконтроль вашей готовности к экзаменам

Чувствуете ли вы себя хорошо подготовленным к сдаче экзамена? Что вы для этого сделали? Да, вы закончили обучение в автошколе, получили всё, что вам полагается, а именно 50 (это в лучшем случае) часов вождения (как правило, 50 академических часов, то есть 37,5 астрономических часа). Для кого-то этого вполне достаточно, чтобы сдать экзамен, а для кого-то это лишь стартовое количество часов. Вы уверены, что вам лично этого достаточно?

Если инструктор сказал, что вы вполне готовы, это еще ничего не значит. Вы сдали внутренний экзамен в автошколе. Прекрасно! Но и это ничего не значит, к сожалению, в большинстве автошкол в крупных городах внутренний экзамен либо проводится очень формально, либо не проводится вообще (только на бумаге). Вы должны проверить себя сами. Не скупитесь, наймите независимого инструктора, не работающего в вашей автошколе. Это сделать несложно, благодаря объявлениям в Интернете, стикерам на учебных автомобилях или рекомендациям знакомых. Речь идет именно о профессиональном инструкторе, а не о папе, муже или друге. Последние могут быть прекрасными людьми и хорошими водителями, и даже могут вызваться проверить вас сами. Не соглашайтесь: они не оценят адекватно ваши навыки, они не владеют методикой обучения, и могут только лишний раз вас морально травмировать. Конечно, бывают исключения и из этого «правила», но у ваших знакомых или родственников не учебный автомобиль, и проверить вас на дороге полноценно, он не имеет права юридически, и контролировать вас возможности нет (нет дублирующих педалей). Та что, хотя бы парочку уроков у инструктора взять необходимо, и лучше, чтобы эти уроки были в районе испытательного маршрута ГИБДД (по которому вы будете сдавать экзамен).

Скажите независимому инструктору, что хотите себя проверить. Это будет очень полезно для вас. Незнакомый человек, незнакомая машина, не знакомые стойки. Инструктор вам укажет то, над чем еще нужно поработать или скажет, что вы готовы, смело идите на экзамен. После таких проверок нередко выясняется, что кандидат в водители слабо подготовлен даже к экзамену на площадке, не говоря уже о «городе». Бывают случаи и абсолютной неподготовленности, несмотря на пройденный полный курс вождения в автошколе. Проверять свои навыки необходимо, и, по возможности даже не с одним независимым инструктором.

Вы должны идти на экзамен полностью уверенными в себе, и в такой же мере осознавая ответственность за свои будущие деяния. Помните, что экзамен по вождению транспортного средства (любого), это не зачет по иностранному языку. Если вы произнесете или напишите слово «the table» не очень по-английски, никто от этого не пострадает, а от неправильного поворота руля или нажатия не на ту педаль, могут случиться очень печальные последствия. Это должно быть в вашей голове с самого первого знакомства с органами управления автомобилем, а в голову это должны вам вбить преподаватели автошколы и инструкторы по вождению. Одна из основных задач автошкол заключается именно в этом. Если вам формально «отбубнили» теоретические часы, и также равнодушно, хватая вас за

руль и нажимая за вас дублирующие педали, покатали по городу со скоростью 20 км/час, а потом сказали: «Идите на экзамен, вы готовы», то вы действительно готовы… Только к чему? Не скупитесь на проверки навыков и знаний – скупой платит дважды, а то и трижды.

Что должен уметь кандидат в водители, для того, чтобы успешно сдать экзамен в ГИБДД кроме пристегивания ремнями безопасности и пользования зеркалами заднего вида:

• грамотно трогаться с места на современном легковом автомобиле малого класса, любой марки и модели (т. е. знать принцип трогания) из любого возможного положения автомобиля (подъем, выкрученные колеса, под колесами неровности и т. п.);

• своевременно подавать сигналы поворота при любом маневре (трогание с места, остановка, повороты, развороты, перестроения, объезд стоящего транспорта, обгон);

• выбирать места для остановок и стоянок согласно ПДД РФ;

• грамотно проезжать перекрестки любого типа, участки дорог с круговым движением;

• грамотно проезжать нерегулируемые и регулируемые пешеходные переходы;

• грамотно и безопасно перестраиваться вправо и влево;

• грамотно и безопасно выполнять повороты и развороты в любых местах согласно ПДД РФ;

• плавно и безопасно тормозить и держать установленную скорость движения;

• разворачиваться с использованием въездов в дворовые территории или другие прилегающие территории;

• проезжать железнодорожные переезды согласно ПДД РФ;

• двигаться по трамвайным путям согласно ПДД РФ;

• видеть и читать все дорожные знаки на пути следования;

• уступать дорогу автобусу и троллейбусу, отъезжающему от обозначенной остановки;

• грамотно оценивать дорожную обстановку, метеоусловия, состояние дорожного покрытия;

• пользоваться внешними световыми приборами и звуковым сигналом согласно ПДД РФ.

Как сдать экзамен в ГИБДД самостоятельно. Возможно ли это?

Тема сдачи экзаменов в ГИБДД в последние несколько лет стала очень актуальной в автомобильном и около автомобильном мире. Редкое печатное издание не муссирует эту тему. И чаще всего журналисты приходят к выводу что сдать экзамен по вождению без некоего традиционного «вспоможения» невозможно.

По большей части, это субъективные мнения журналистов или их же собственный опыт, но подобные статьи, возможно, и не ставя перед собой такой цели, настраивают потенциальных кандидатов в водители на негативный лад.

Среди пытавшихся сдать и не сдавших экзамены тоже прокатывается волна возмущения, что, дескать, «валят» нас инспекторы ГИБДД «по-черному», что система приема экзаменов несовершенна, а вот на Западе…» и т. д., и т. п.

Уважаемые кандидаты в водители и будущие слушатели автошкол! Настоятельно призываю вас не вчитываться в непрофессиональные статейки, не верить слухам и не рассуждать о совершенстве работы экзаменационных подразделений ГИБДД. А о том, что есть хорошего и плохого на Западе, мы поговорим в конце книги, если останется местечко.

Мы с вами находимся в России, и экзамены будем сдавать на территории России, нам придется подстраиваться под наши законы и правила, под наши условия, желаем мы того или нет.

Задача книги убедить вас в том, что сдать экзамен в ГИБДД самостоятельно не только *возможно теоретически,* но и очень даже РЕАЛЬНО практически.

Скажу сразу что сдать полностью все этапы экзамена с первого раза сложновато, но ВОЗМОЖНО и это. Ведь положительный результат зависит не от настроения инспектора ГИБДД (его задача лишь констатировать факты), а от ваших знаний Правил дорожного

движения, приобретенных за время обучения навыков вождения, владения методикой сдачи экзамена и **позитивного настроя.**

Теоретическая часть экзамена

Экзамен по теоретической части у кандидатов в водители не должен вызывать никаких проблем. Все кандидаты прошли обучение в автошколе, прослушали курс теоретических дисциплин. Если вы добросовестно посещали все занятия, рассматривали сложные моменты ПДД и Основ безопасности движения, решали и разбирали решения экзаменационных билетов, тщательно готовились дома самостоятельно, вам никакого труда не составит сдать теоретический экзамен с первого раза. Но случаются и здесь неожиданные разочарования. Правда, это бывает редко, но тем не менее…

Перед экзаменом хорошенько выспитесь, голова должна быть свеженькой. Если вы будете сидеть пол ночи перед экзаменом и повторять билеты, которые и без того «щелкаете», как орешки, то не исключено, что на экзамене вы совсем уж неожиданно для себя и окружающих наделаете кучу ошибок. Опыт показывает, что даже молодые люди с отличными знаниями ПДД, решающие билеты блестяще, делали по десять ошибок на экзамене из-за элементарного переутомления. Садясь на стульчик перед экзаменационным компьютером, вы уже сели за руль. Пусть пока теоретически, но за руль, а разрешено ли садиться за руль в утомленном состоянии? Конечно же, нет. Вот и результат.

Вторая «неожиданность» на теоретическом экзамене может случиться при установке временных рекордов по решению билета. Делайте это где-нибудь вне экзаменационного класса, на спор с друзьями, можете даже на деньги. Но на экзамене сработайте с чувством и с толком, семь раз отмерьте и ответьте правильно на каждый вопрос. Поспешив, вы можете просто механически нажать не ту цифру ответа и… Вы же за рулем. Разве можно суетиться за рулем.

Если вы в силу каких-то обстоятельств не могли (или не хотели) посещать теоретические занятия, то, вызубрив все 40 билетов, вы тоже можете успешно сдать экзамен. Конечно, зубрежка и тупое заучивание рано или поздно сработает не в вашу пользу, а может сказаться уже и на результатах практического экзамена, но теорию вы всё-таки сдадите, если не будете спешить и не придете на экзамен с тяжелой головой.

Разговоры о том, что на теоретических экзаменах в компьютер заведомо закладываются какие-то ошибки, не имеют под собой никаких оснований. Если компьютер дал сбой (или вам так показалось), немедленно поднимите руку, инспектор к вам подойдет. Но если вы, будете выяснять это у соседа, то сие может трактоваться как переговоры с другими лицами, в результате вы можете быть удалены с экзамена с оценкой «НЕ СДАЛ», заодно подставив и соседа. Основанием для удаления с экзамена считается пункт 4.2 «Правил проведения квалификационных экзаменов и выдачи водительского удостоверения», он гласит:

«Если при ответе на вопросы кандидат в водители пользовался какой-либо литературой или переговаривался с другими лицами, экзамен прекращается и кандидату в водители выставляется оценка «НЕ СДАЛ». А доказательством вашего нарушения правил приема экзаменов будет являться видеозапись (в любом экзаменационном классе работает видеокамера).

Все допущенные вами ошибки вы можете проверить здесь же, не отходя от рабочего места. И делать это надо обязательно, если получился отрицательный результат!

Экзамен по практическому вождению

Самый наболевший вопрос – это всё-таки практический экзамен, который состоит из двух этапов:

1. Вождение на закрытой площадке.
2. Вождение в реальных городских условиях.

Экзамен на закрытой площадке

При сдаче обоих этапов практического экзамена одним из самых серьезных (а то и самым серьезным) является *волнение.* Чаще всего, именно из-за этого получается отрицательный результат. Каждый сдающий волнуется в той или иной степени, даже тот, у кого шкала тревожности низкая. Большинство учащихся волнуется в сильной степени.

Обыкновенная банальная картина. Вы выходите на площадку. Перед вами всё незнакомое. Вы привыкли выполнять упражнения с инструктором, используя другие стойки, размеры упражнений кажутся вам меньшими, чем те, к которым вы привыкли (а может и не кажутся, может быть и на самом деле меньше), автомобиль, на котором вас вызывают сдавать экзамен, совсем вам не знакомый. Это уже начало паники.

Вы видите, как не сдают ваши товарищи, в умении которых вы вполне уверены. Паника усиливается вдвойне.

Вы ждете долго, вас всё не вызывают, вы замерзли или перегрелись на жаре. Паника усиливается втройне.

Наконец, вас вызвали, вы сели в машину, а рядом инспектор ГИБДД, и эффект его присутствия увеличивает ваш «мандраж» еще в два раза, руки дрожат, ноги дрожат еще больше, глаза не видят, мозг отключается, и как тут можно сдать экзамен? Разве что чудом, хотя случаются и чудеса, правда, крайне редко.

Давайте, разложим всё вышесказанное по полочкам.

Пугающие размеры упражнений. Все размеры упражнений, которые предлагаются вам на экзаменационных площадках ГИБДД, выверены в соответствии с ГОСТом, и других просто быть не может, в противном случае, при любой проверке данного подразделения контролирующими органами, мало никому не покажется. Так что, на этот счет вы можете быть спокойны, здесь всё правильно вымерено и выставлено. Однако и здесь вам и вашим товарищам никто не запрещает промерить рулеткой все ваши «подозрения», и если вы найдете серьезные нарушения (например, уменьшения размера на 20 см и более), то идите, заявляйте об этом начальнику подразделения и выслушайте его объяснения. Может быть, выяснится, что они, действительно, ошиблись, чем черт не шутит. А вот в автошколах, не имеющих собственных площадок (80 % автошкол в г. Москве, например, не имеет площадок с размеченными упражнениями), размеры инструктор выставляет на глазок, на шажок, и хорошо, если их вам заведомо уменьшают, по принципу: «тяжело в учении». А если заведомо увеличивают, руководствуясь совсем другими принципами?

Стойки не той формы и не того цвета, а что такое вообще стойки? Для чего они? Да всего лишь для указания ориентиров при имитации реальных препятствий. Упражнение на площадке, которое вы должны сдавать, это и есть имитация препятствия. Возможно, имитация препятствий не может в полной мере заменить сами препятствия (парковки, подъемы, развороты) в реальных условиях, но таковы учебные и экзаменационные программы для подготовки водителей.

Имитация тоже имеет свои плюсы. Относитесь к стойкам, как к частям автомобиля, бордюрному камню, ограждению, которое вы можете задеть. Уясните четко у инструкторов, какова цель данного упражнения. Смешно, но многие сдающие (не начинающие обучение, а именно сдающие экзамен), не понимают, зачем делается упражнение. Спрашиваешь: «Разве вам не объяснили?» Ответ: «Нет. Инструктор сказал встать сюда, ехать сюда, так требуют в ГИБДД на экзамене». Уверяю вас, если будет полное понимание задачи упражнения, вы будете чувствовать его по-другому и выполнять в десять раз лучше, и даже при имитационных упражнениях всегда настраивайте себя так, будто вы это делаете в реальных условиях. Подобный настрой будет очень полезен и при подготовке и непосредственно на экзамене.

Незнакомый автомобиль. Это более весомая причина, многих вгоняющая в некий ступор. «Как же так? Я ни разу ни сидел в таком, не чувствую габаритов, не знаю, как включить заднюю передачу, каков ход педали сцепления». Всё это так, но в правилах приема экзаменов (и уж тем более в водительском удостоверении) не сказано, что вы должны сдавать экзамен на той машине, на которой обучались. Вам предоставили легковой автомобиль категории «В»? Да. Ну, так какие вопросы, дерзайте!

Но в тех же правилах и методиках приема экзаменов, в пункте 1.5 сказано: ***«Для адаптации к экзаменационному ТС (в случае, если подготовкапроводилась на другом ТС) кандидату в водители предоставляется право осуществить пробную поездку в пределах площадки не более 2-х минут. При этом, в экзаменационном ТС должен присутствовать его владелец. Ошибки, допущенные в ходе пробной поездки не контролируются и не влияют на результат экзамена».*** То есть вы имеете право на двухминутное «привыкание» к незнакомому автомобилю. Вот и пользуйтесь своим правом! Вы сели в автомобиль, настроили зеркала заднего вида (если не знаете, как это сделать, спрашивайте у инспектора, он всё расскажет) пристегнули ремень безопасности, на всякий случай посмотрели, включен ли ближний свет фар (всё отражено на панели приборов), отрегулировали сидение по росту, узнали как включается задняя передача (передние у всех легковых автомобилей включаются по одной схеме с 1902 года). Инспектор задает вам вопрос: «Готовы?» Вы отвечаете: «Готов», а как же вы готовы, если даже не попытались привыкнуть к сцеплению, габаритам. Значит, вам придется привыкать уже в процессе экзамена. Можно и так, но за результат ручаться нельзя. Но ваше: «Готов» уже записано на видеокамеру, после этого две минуты уже никто не даст, вас попросят начать экзамен.

Разумнее всего, после вопроса инспектора о готовности, ответить, что вам необходимы две минуты привыкания к автомобилю, отказать вам ни в праве никто, отказ запишется на камеру. Инспектор, по закону, обязан пригласить инструктора, и под присмотром инструктора вы будете привыкать к незнакомой машине две минуты. Троньтесь вперед, назад, прочувствуйте ход педали сцепления, поверните рулевое колесо вправо-влево, посмотрите тугой ли руль, каков радиус поворота. Поверьте, это уже кое-что, это шаг к успеху, и отношение к вам будет сразу уважительное, а вот многим кажется, что отношение к вам после использования своего законного права будет крайне негативным. И, наверное, именно по этой причине «двухминутным правом» пользуется лишь 0,5 % из всего числа сдающих, зато потом возмущаются все 100 % не сдавших. После драки кулаками не машут. На моей практике (уже при наличии видеокамер в экзаменационных автомобилях), несмотря на мои наказы, такое было только один раз, экзамен был успешно сдан.

Присутствие инспектора ГИБДД. Странно, если бы инспектор ГИБДД не присутствовал на экзамене. Тогда, простите, в чем смысл экзамена. Задача инспектора очень проста оценить ваши навыки и оформить все это документально. Торопить он вас не будет, вы не поставлены во временные рамки на первом этапе. Одна почтенная дама сдавала экзамен на площадке в течение 21-й минуты и сдала.

Поверьте, что и «заваливать» вас у инспектора нет никакого интереса, да и не так просто это сделать, находясь под наблюдением видеокамеры, ведь, в случае чего, вы можете по закону обжаловать результаты экзамена в административном или судебном порядке.

За двадцать с лишним лет работы в автошколе мне не приходилось слышать от своих выпускников, что кого-то «заваливали», да и от коллег из других школ тоже не слышал ничего подобного. А то, что многие кандидаты в водители, не сдавшие экзамен на площадке, забывая о плохом танцоре, винят во всем плохого инспектора, это факт.

Настраивайтесь на то, что инспектор будет к вам доброжелателен и морально вдохновит вас на положительный результат.

Не сдал ваш товарищ по группе. Вот это вас вообще не должно ни волновать, ни

напрягать. Здесь не коллективная игра, думайте только о своем результате. Относитесь ко всему ровно, а степень подготовленности к экзамену вашего товарища вам доподлинно неизвестна.

Ожидание экзамена. Да, ожидать, порой, приходится долго и на морозе, и на жаре, и на ветру, и под дождем. Во-первых, одевайтесь соответственно сезону, непосредственно перед экзаменом теплые вещи вам никто не запрещает положить на заднее сиденье экзаменационного автомобиля, и переобуться в удобную обувь. Во-вторых, пока представитель вашей автошколы, инспектор ГИБДД или голос из громкоговорителя экзаменационного подразделения не пригласил вас на площадку, не выходите туда самостоятельно, не мерзните, вас всё равно не вызовут раньше времени. Когда вызовут, уже на площадке уточнят, стоит вам ждать здесь или придти минут через пятнадцать. Опять же, не «глазейте» на сдающих, не мерзнете – и нервы себе треплете, и здоровье не бережете, а когда человек замерз до синевы, он уже точно ничего не сдаст, можете даже не пытаться, ретируйтесь сразу и ждите хорошей погоды.

Жара, в данном случае лучше холода, но и здесь не злоупотребляйте сидением под палящим солнцем, для некоторых солнце коварнее мороза. Поэтому, зная особенности своего организма, не создавайте себе дополнительных проблем.

И еще… Сдавайте экзамен в удобной, не стесняющей движения одежде. Обувь должна быть такая, в которой хорошо чувствуются педали. Всегда есть возможность переобуть сезонную обувь на удобную. Не пренебрегайте этим!

Оценка ваших навыков на площадке

Прежде чем начать экзамен инспектор обязательно расскажет вам о системе оценок, попросит инструктора показать правильное выполнение всех упражнений, которые у вас сегодня будут принимать. После вступительного слова он ответит на все вопросы, которые у вас могут возникнуть.

Объяснить суть дела и ответить на вопросы не любезность инспектора, а *обязанность*.

Вам предлагается выполнить три упражнения из пяти в трех вариантах. Варианты могут быть только следующие (никаких других комбинаций не допускается по закону):

Вариант 1. Змейка, параллельная парковка, трогание на подъеме.

Вариант 2. Разворот, параллельная парковка, трогане на подъеме.

Вариант 3. Змейка, заезд в бокс задним ходом, трогание на подъеме.

Устанавливает, по какому варианту сегодня будет приниматься экзамен, начальник экзаменационного подразделения и сообщает об этом инспекторам непосредственно перед началом экзамена.

Напомню, что на сегодняшний день работает система штрафных баллов за ошибки. Набираете 5 штрафных баллов сразу или в сумме – экзамен *не сдан*. Если вы не выполнили два упражнения из трех – экзамен не сдан; если вы не выполнили одно упражнение с двух попыток – экзамен не сдан (не каждое, а только одно). Это прописано в пп. 4.4 и 4.5 «Методик приема квалификационных экзаменов».

5 ***штрафных баллов*** вы получаете за грубую ошибку:

• касание любой стойки, в том числе, в случае отката более чем на 30 см на подъеме;

• заехал корпусом автомобиля (включая боковое зеркало заднего вида) за линию разметки любого упражнения;

• не зафиксировал стояночным тормозом автомобиль на подъеме;

• выехал за стоп-линию на любом упражнении;

• не полностью пересек прерывистую линию на параллельной парковке.

3 штрафных балла вы получаете за:

• повторное включение передачи заднего хода при «парковке», заезде в «бокс», развороте в ограниченном проезде;

• заглушил двигатель при трогании на подъеме;

• пересек контрольную линию при трогании на подъеме (рис. 1);

• после любого упражнения не зафиксировал автомобиль стояночным тормозом;

• после любого упражнения не поставил рычаг коробки передач в нейтральное положение.

1 штрафной балл вы получите если:

• не пристегнулись ремнем безопасности;

• не включили ближний свет фар;

• заглушили двигатель на «парковке», заезде в «бокс», развороте.

Штрафные баллы начисляются за каждое упражнение отдельно, не суммируются, то есть не учитываются при выполнении другого упражнения.

Технологическая часть экзамена на площадке

Как показывает статистика, наибольшие трудности у кандидатов в водители вызывают упражнения «Параллельная парковка» и «Трогание на подъеме». «Заезд в бокс задним ходом» тоже вызывает некоторые трудности, но комплекс упражнений по варианту № 3 принимают гораздо реже.

Но, тем не менее, давайте рассмотрим «технологию» выполнения всех упражнений для полной уверенности в себе.

Общее для всех упражнений

Если на втором этапе экзамена вам не надо ничего представлять, вы и без этого окажетесь в условиях реального дорожного движения, то на площадке перед вами будут только «фишки». Отнеситесь к этому этапу экзамена не как к некой игре (если я играю плохо – я проиграю), а представьте себя в условиях реальной парковки, реального подъема и т. п. Буквально действуйте по принципу: «Отступать некуда!», и не только на экзамене – в период подготовки действуйте также. Для человека с российской ментальностью это очень важно и результативно, поверьте.

Садясь за руль автомобиля, прежде всего, пристегните ремень безопасности и проверьте, включен ли ближний свет фар. Даже на площадке даже во время тренировочных занятий! Только потом начинайте движение. Вы должны чувствовать себя в автомобиле без пристегнутого ремня не в своей тарелке. Это ваша безопасность, и часть успеха на экзаменах.

В начале каждого упражнения не забывайте снять автомобиль со стояночного тормоза. Во время всего обучения тренируйте правую руку на снятие «ручника» – сами ставьте, сами снимайте, и делайте это минимум раз пятнадцать на каждом занятии по вождению, вырабатывайте мышечную память правой руки. Закончили упражнение – машину на «ручник», и так на каждом упражнении. Тренируйтесь, не смотря на возможное ворчание инструктора, вы за это заплатили. Все отговорки типа: «Ладно, это я сделаю на экзамене», выходят на экзамене боком.

Главное, никуда не спешите, вас не подгоняют. Взвешивайте и обдумывайте каждый свой шаг, тогда успех гарантирован.

Упражнение «Трогание на подъеме»

«Горький» опыт показывает, что на выполнение именно этого упражнения инструкторы автошкол уделяют меньше всего учебного времени, особенно для тех учеников, которым обучение дается трудно. Разумеется, речь идет об автомобилях с механической коробкой передач. Мало того, на внутренних экзаменах почти нигде не принимают это упражнение, в виду отсутствия эстакад, а если и принимают, то на каком-то уличном или дворовом подъеме не более 4–5 %, в то время как на площадках подразделений ГИБДД по нормам подъем допускается от 8 до 16 % (чаще всего по факту – 8–9 %).

При сдаче экзаменов в ГИБДД требуется тронуться на подъеме с использованием стояночного (ручного) тормоза. Это самый легкий способ трогания на подъеме, причем на любом, независимо от его крутизны. Трогание с использованием стояночного тормоза, если вы выполняете его правильно, исключает откат автомобиля назад. Хотя на экзаменах откат допускается, но не более чем на 30 см. Вы настраивайтесь на полное отсутствие отката. Это должно быть вашим ориентиром при подготовке к экзамену и в последующей практике.

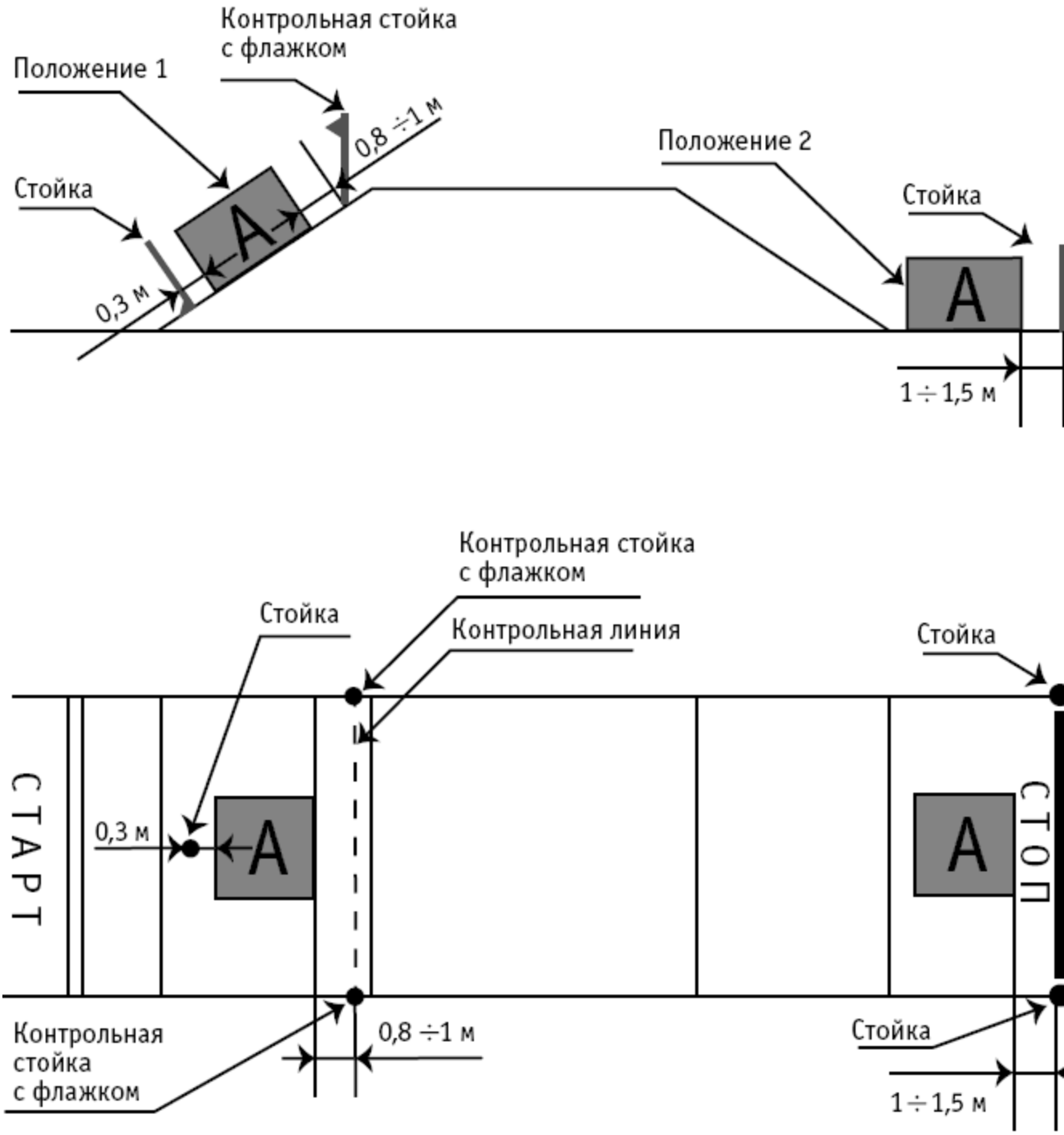


Рисунок 1. *Схема выполнения упражнения «Трогание на подъеме»*

Последовательность действий на экзамене:

1. От линии «СТАРТ» въезжайте на подъем, и остановитесь за 70–80 см до контрольной линии. На практике эта линия частенько стерта, но проходит она между двумя стойками с флажками *(положение 1 на рис. 1).*

2. Зафиксируйте автомобиль стояночным тормозом, убедитесь, что автомобиль не катится назад.

3. Убедились, не катится. Выдохните, расслабьтесь. Нажмите до упора педаль

сцепления и держите нажатой. «Поиграйте» газом, прочувствуйте звук, не спешите… Посмотрите на тахометр, пусть стрелка тахометра будет в районе 2000–2500 об/мин, если больше – не страшно, никто вас за это не накажет, но старайтесь всё же не перегружать двигатель.

4. Положите правую руку на рычаг стояночного тормоза, нащупайте кнопочку на нем и не убирайте руку.

5. Далее, держа газ в указанных выше оборотах, плавненько, осторожненько отпускайте сцепление и смотрите на передок автомобиля. Передок начнет слегка подниматься вверх, как бы вставать на дыбы. Это означат, что мощность на передние колеса уже пошла, мешает движению только ваш «ручник», в этот момент ваша нога на сцеплении должна замереть и не двигаться, газ не сбрасывайте, а правой рукой, чуть приподнимите «ручник», нажмите кнопочку и опустите рычаг вниз.

6. Машина начнет сразу же подниматься вверх. Если вам кажется, что она стоит, но не откатывается назад, или поднимается слишком медленно, чуть отпустите сцепление, газ все время держите в том же положении. Если машина идет вверх уверенно, то всё в порядке, всё уже получилось. Газ отпустите когда машина встанет на ровную площадку эстакады.

7. Скатывайтесь вниз и остановитесь примерно в метре от линии «СТОП» *(положение 2)*. Переведите рычаг коробки передач в нейтральное положение, отпустите сцепление и поднимите рычаг стояночного тормоза. На этом упражнение закончено.

Даже те, кто никогда не делал этого упражнения с инструктором (пройдя полный курс обучения в автошколе!), после объяснения по вышеуказанным пунктам, выполняли это упражнение впервые только на экзаменах – и получалось.

Упражнение «Параллельная парковка»

Это упражнение имитирует парковку между двумя автомобилями, стоящими вдоль тротуара, стены или ограждения, с использованием заднего хода.

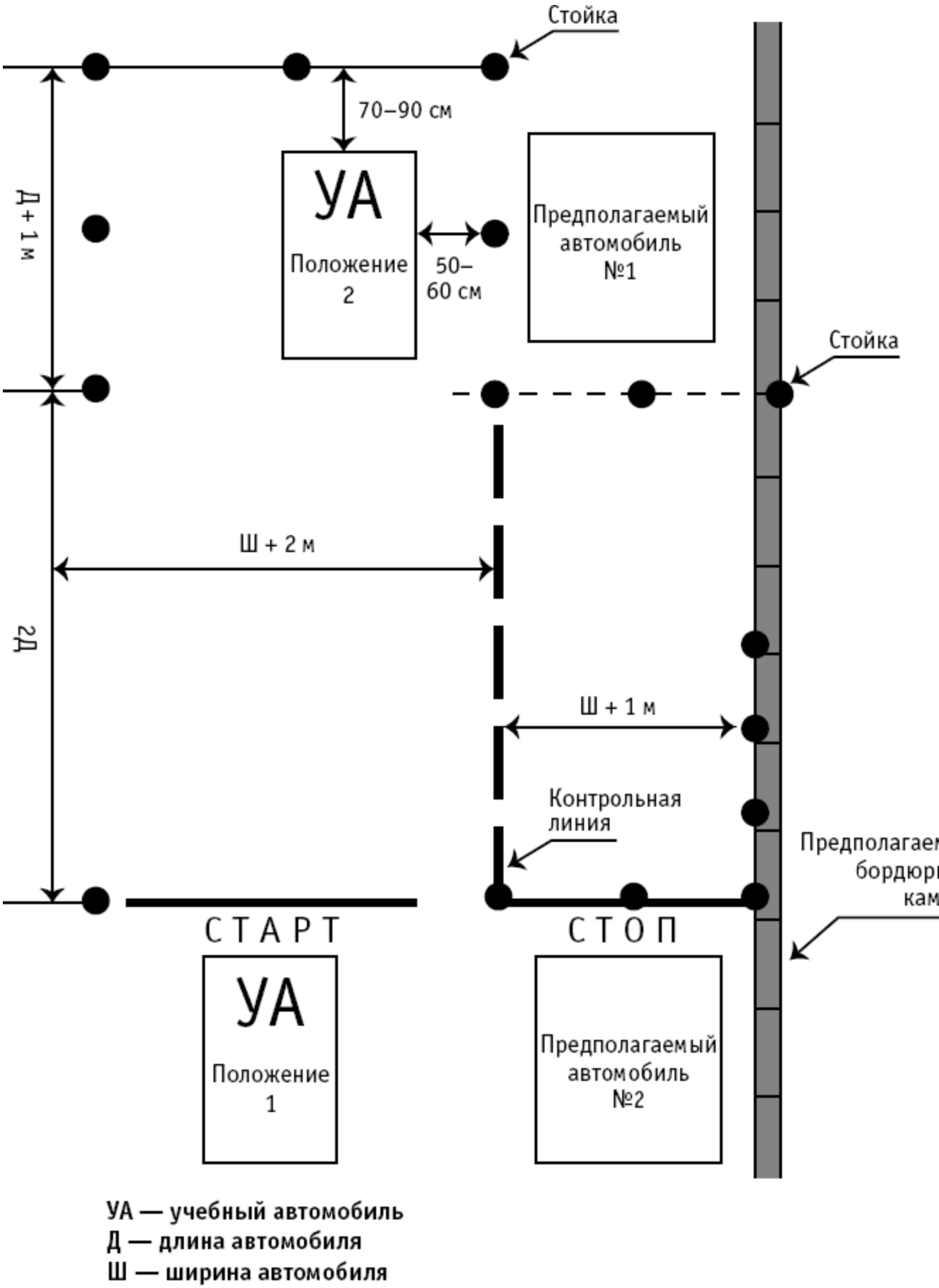


Рисунок 2. *Схема выполнения упражнения «Параллельная парковка»*

Если дистанция между припаркованными автомобилями равна длине вашего

автомобиля плюс 50–70 см, то парковаться уже вполне возможно, а на экзамене в ГИБДД эта дистанция составляет две длины автомобиля – просто подарок. Любому водителю, независимо от его стажа, в городских условиях парковаться таким способом рано или поздно придется обязательно, только в реальности о дистанции в две длины машины приходится только мечтать.

Так что вы просто обязаны правильно выполнить это упражнение на автомобиле с любым типом коробки передач. Это жизненно необходимо будущему водителю.

Последовательность действий на экзамене:

1. Снимаете автомобиль со стояночного тормоза, начинаете движение от положения 1 до положения 2 *(рис. 2).* Останавливаетесь в 50–60 см от боковых стоек справа (бока припаркованного автомобиля) и в 70–90 см от передних стоек. Правильно поставить автомобиль, прежде чем начать двигаться задним ходом очень важно, чтобы при парковке задом не создавать себе дополнительных проблем. Если между правым боком вашего автомобиля и правыми стойками будет расстояние больше 60 см, вы рискуете задеть левым крылом левые стойки или выехать за левый габарит упражнения. Если это расстояние будет меньше 40 см, то вы будете вынуждены очень близко подъезжать к боковым стойкам между машинами (к бордюрному камню) и рискуете их задеть, или между ними вылезет правое зеркало заднего вида. Если вы слишком близко подъехали к передним стойкам (меньше 70 см), не отчаивайтесь, сдайте чуть назад по прямой, если встали слишком далеко подайте чуть вперед, никто вас за это не «оштрафует» ни единым баллом. Задний бампер вашего автомобиля должен быть примерно на уровне заднего бампера автомобиля справа от вас.

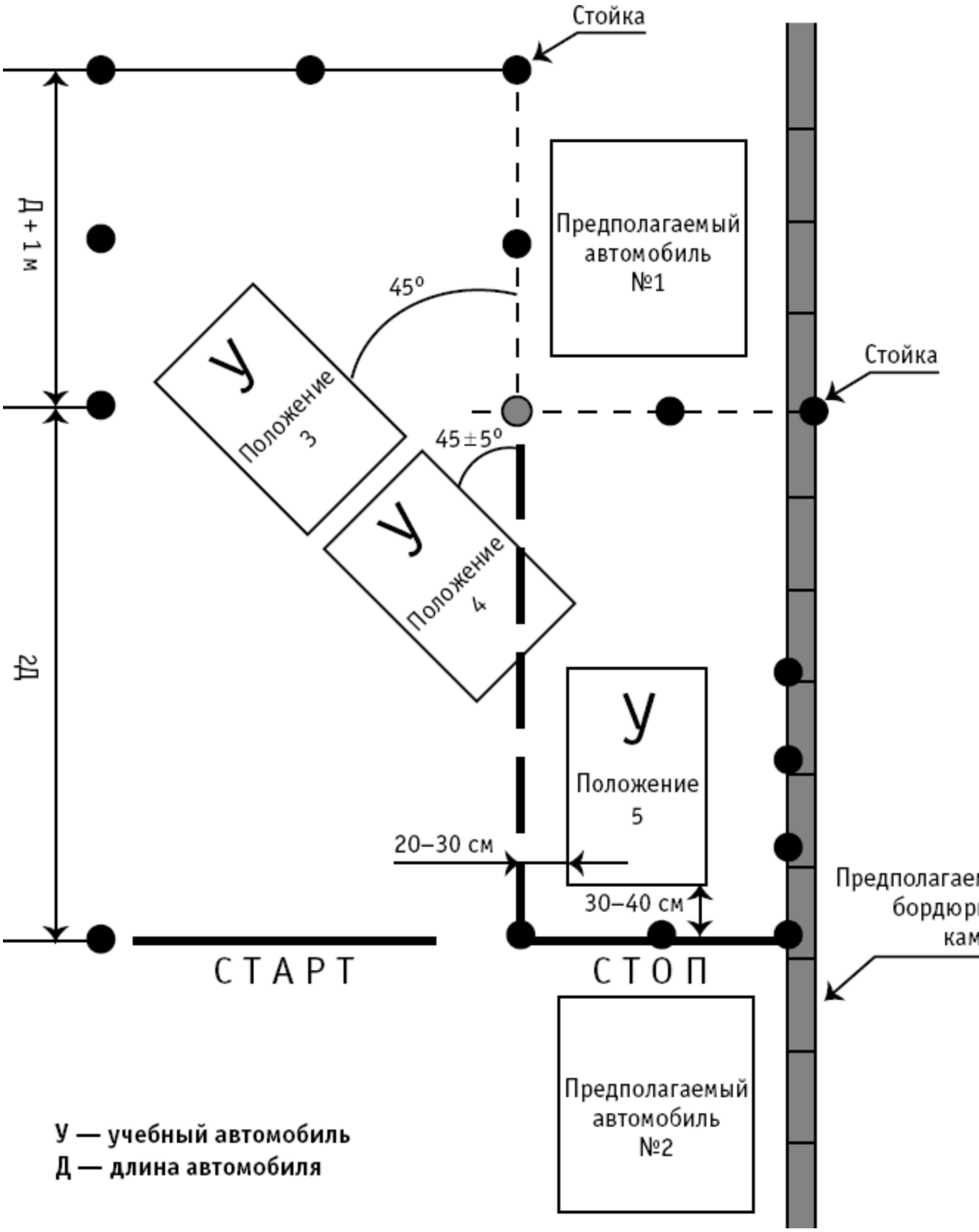


Рисунок 3. *Последовательность выполнения упражнения «Параллельная парковка»*

2. Поставили автомобиль правильно, осмотритесь, выдохнете, не спешите. Включите заднюю передачу. На месте поверните рулевое колесо вправо до упора, и очень медленно начинайте движение до положения 3 *(рис. 3).* Выдержите правильный угол между правым боком вашего автомобиля и правыми стойками. Этот угол должен быть оптимально 45° плюс-минус 5°. Так проще и нагляднее, нежели выбирать другие ориентиры и в них

запутаться. Если угол будет слишком малым, то придется подавать автомобиль дальше назад, есть риск сбить задние стойки. Со слишком большим углом есть риск сбить боковые стойки. Выставив правильный угол, остановите машину.

3. Поверните руль на полтора оборота влево, убедитесь, что руль стоит в положении «колеса прямо». Продолжите медленное движение назад и смотрите на крайнюю правую стойку (отмечена на *рис. 3* серым цветом). Как только бампер вашей машины окажется на одной линии с этой стойкой *(положение 4 на рис. 3),* быстренько, но, при этом плавненько, поверните руль до упора влево и контролируйте правую сторону. Как только ваш правый бок встанет параллельно правым стойкам, остановитесь и выпрямите колеса поворотом руля вправо *(положение 5 на рис. 3).*

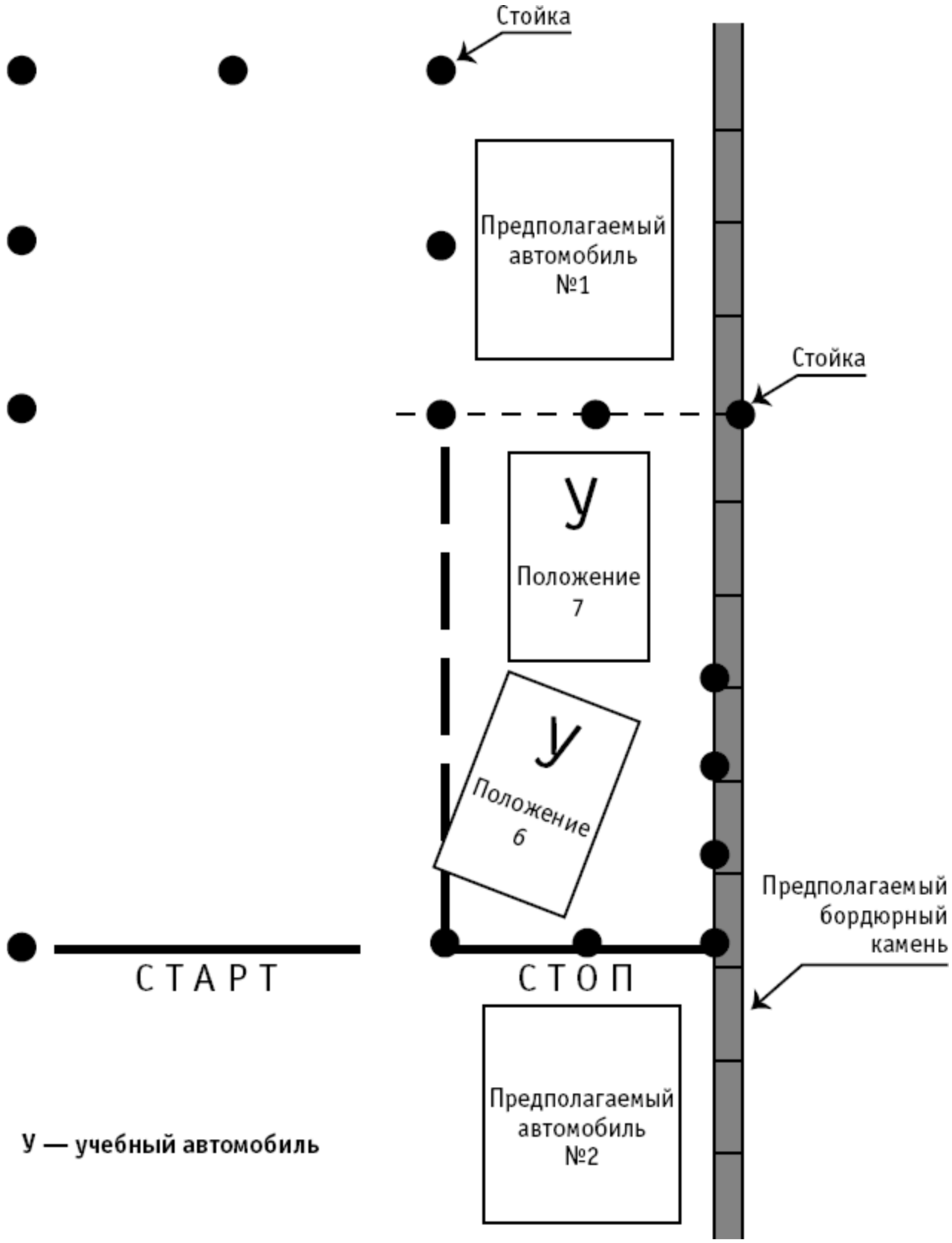


Рисунок 4. *Последовательность выполнения упражнения «Параллельная парковка»*

4. Остановившись, не спешите фиксировать автомобиль стояночным тормозом. Откройте окошко, высуньте голову, посмотрите вниз на пунктирную линию. Никто не запретит вам это сделать! Если корпус автомобиля оказался за линией в 20–30 см, отключайте передачу, ставьте машину на «ручник» – упражнение выполнено *(рис. 4)*.

5. Если пунктирная линия от корпуса в 10 см или менее, или вообще на линии (хотя бы

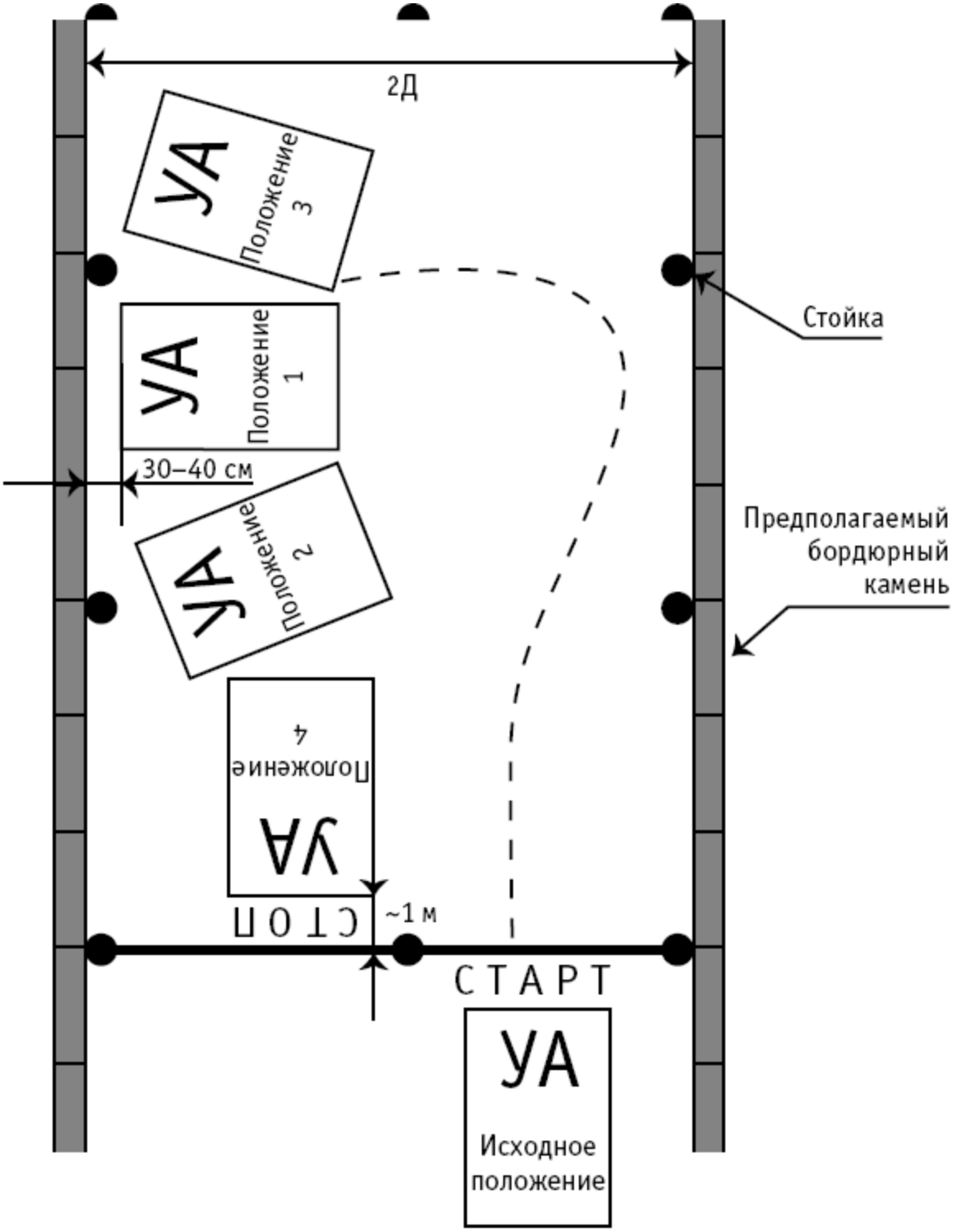
часть корпуса) *(положение 6 на рис. 4),* не отключайте заднюю передачу, и не спеша, спокойно оцените по зеркалам расстояние от заднего бампера до задних стоек. Если есть возможность, сдайте чуть назад, остановитесь, включите первую передачу, поверните руль вправо, подайте машину вперед метра на два, уберите корпус от пунктирной линии, убедитесь, что всё в порядке *(положение 7 на рис. 4)* и фиксируйте машину. Если вы стоите почти вплотную к задней стойке, еще лучше – сдайте вперед, уберите корпус от пунктирной линии. Такой маневр вам *не запрещен,* но пользуются им почему-то единицы, в пп. 5.2.2 «Приложения к Методике проведения первого этапа практического вождения» прописано: ***«…кандидат в водители должен выполнить: въезд в зону стоянки по заданной траектории»(т. е. задним ходом); «остановку в зоне стоянки перед линией «СТОП» (т. е. не коснуться задних стоек); «полностью оказаться в зоне стоянки, ограниченной стойками и прерывистой линий разметки».*** А как он будет это делать, не оговорено.

Упражнение: «Разворот»

Вам предлагается выполнить разворот на 180° в ограниченном пространстве. Это имитация разворота с использованием одноразового включения передачи заднего хода на стандартной двухполосной дороге. Хотя стандартная ширина такой дороги 7 метров, а в ГИБДД выставляется, как минимум 8 метров (две длины автомобиля). Развернуться на таком пространстве с использованием заднего хода (как говорят «в два приёма») не должно вызывать у кандидата в водители никаких сложностей, и надо сказать, что не сдают это упражнение с первого раза довольно редко, но, тем не менее, прокомментируем это упражнение.

Последовательность действий на экзамене:

1. Снимите автомобиль со стояночного тормоза, спокойно начинайте движение, немного прижимаясь к правым стойкам, чтобы использовать всю ширину проезда *(траектория на рис.* 5).
2. Заехав за середину габаритного двора, выкручивайте руль влево до упора и останавливайтесь за 30 см до левых стоек.



Д — длина автомобиля
УА — учебный автомобиль

Рисунок 5. *Схема и последовательность выполнения упражнения «Разворот в ограниченном пространстве»*

3. Осмотритесь, выдохнете, оцените ситуацию. Если машина остановилась перпендикулярно левым стойкам *(рис. 5, положение 1)* или под острым углом к ним *(рис 5. положение 2),* то вы спокойно выезжаете, за одноразовое включение задней передачи, даже на классических «Жигулях».

4. Включайте заднюю передачу, выкручивайте руль на месте вправо до упора, сдайте назад ровно настолько, чтоб с небольшим запасом вам хватило расстояния спокойно выехать

вперед.

5. Выехали, подъехали к линии «СТОП» и примерно за метр от нее (чтоб не рисковать) остановитесь *(положение 4 на рис.* 5), отключите передачу, зафиксируйте автомобиль стояночным тормозом. Остановиться вы можете в любом положении, не обязательно параллельно стойкам, главное не пересечь линию «СТОП».

6. Если автомобиль при подъезде к левым стойкам оказался в положении 3 *(рис.* 5), то делайте то же самое, что и в пункте 4, но назад сдавайте побольше, однако вплотную к задним стойкам не приближайтесь, не рискуйте. Отъехав назад, включайте первую передачу и начинайте плавное движение вперед с вывернутым до упора рулем влево. Внимательно смотрите на стойки. Если есть хоть малейшее сомнение в том, что вы не вписываетесь в габариты, то останавливайтесь, выкручивайте руль до упора вправо, включайте заднюю передачу и плавно сдавайте назад. Здесь уже не нужно будет далеко отъезжать, но ситуацию, тем не менее, контролируйте. Дальше действуйте по пункту 5. За повторное включение задней передачи вы получите 3 штрафных балла, но упражнение будет считаться выполненным. Поэтому не торопитесь, не рискуйте лишний раз.

Упражнение: «Въезд в бокс»

Это упражнение имитирует не только въезд в бокс, но и так называемую «перпендикулярную парковку», то есть вы въезжаете задним ходом между двумя припаркованными автомобилями. Это упражнение тоже вызывает некоторые трудности у сдающих, но, как я уже говорил, принимается гораздо реже, чем параллельная парковка. Здесь вам может быть предложен один из двух вариантов (укажет инспектор) – заезд в бокс из правого положения *(«А» на рис. 6)* или левого *(«Б» на рис. 6).*

Последовательность действий на экзамене (из обоих положений):

1. Снимайте автомобиль со стояночного тормоза, включайте первую передачу и начинайте движение от линии «СТАРТ» желательно по траектории, показанной *на рисунке 6.*

2. Выезжая из правого положения (бокс от вас справа), чуть прижмитесь к боксу, и, как только передний бампер автомобиля окажется посередине бокса *(положение 1а на рис. 6),* быстренько поворачивайте руль влево до упора, подъезжайте к контрольной линии и останавливайтесь в 20–30 см от нее *(положение 2 на рис. 6).*

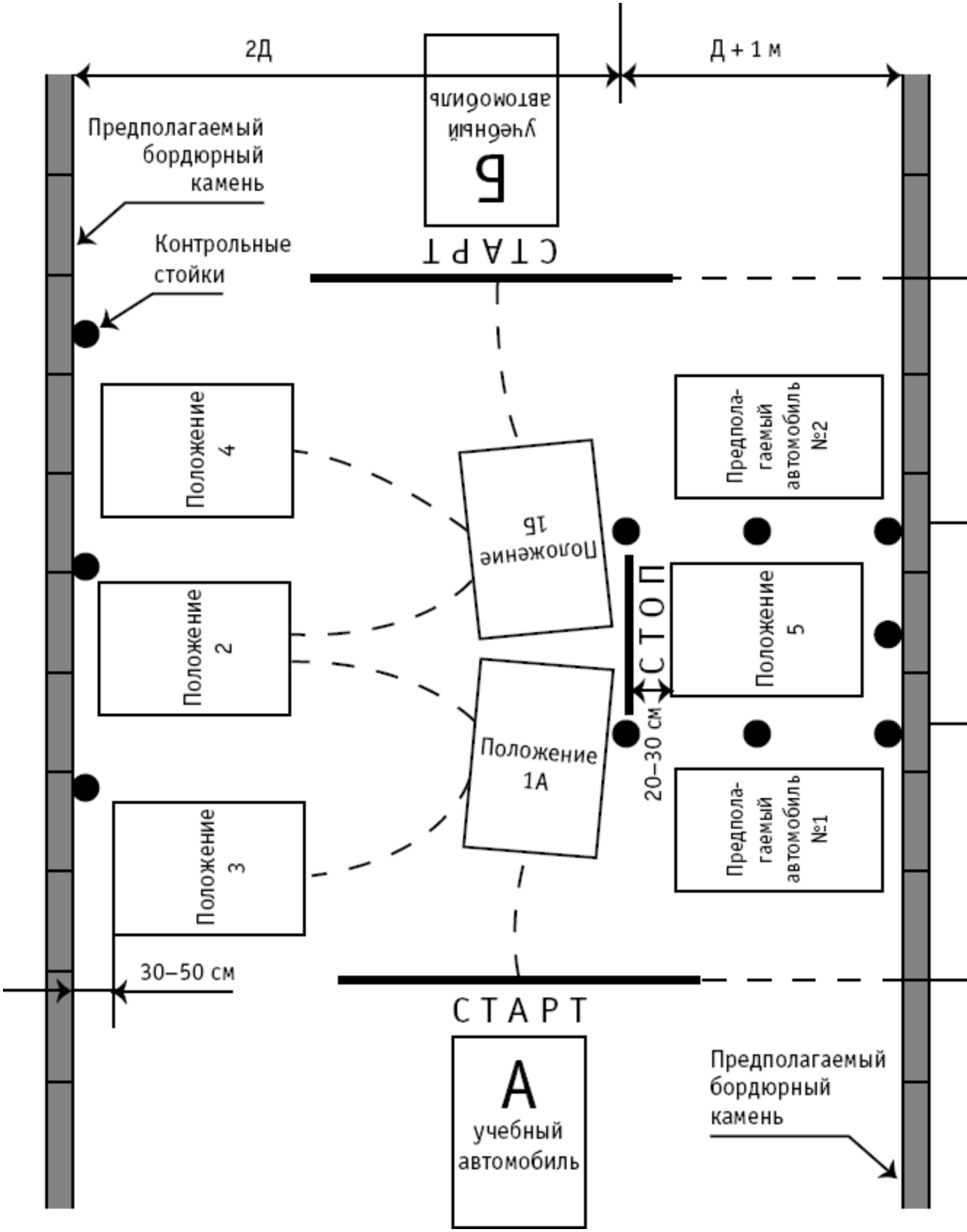


Рисунок 6. *Схема, варианты и последовательность выполнения упражнения «Заезд в бокс задним ходом»*

3. Выезжая из левого положения (бокс от вас слева), делайте то же самое, но когда бампер достигнет середины бокса, поворачивайте руль вправо до упора и подъезжайте к контрольной линии.

4. Если вы сделали так, как было рекомендовано в пунктах 2 и 3, то автомобиль

окажется в положении 2 *(рис. 6).* Как видите, он стоит «под» боксом. Вам нужно выпрямить колеса, повернув руль вправо на полтора оборота или меньше, если вы начали их выпрямлять заранее. Далее, аккуратно, не торопясь, включив заднюю передачу въехать в бокс или между машинами, возможно, немного корректируя рулем.

5. Двигаясь задним ходом, смотрите в левое зеркало, видите, что задний угол проходит от первой стойки в 20–50 см, и прекрасно, так и держите, значит, с другой стороны машинка прекрасно проходит, запас есть.

6. Как только половина корпуса автомобиля зашла в бокс сморите на капот. Передок должен заехать за стойки (вглубь бокса) на 20–30 см, этого достаточно, глубже не надо не рискуйте *(положение 5 рис. 6).* Линия «СТОП» прочерчена между двумя передними стойками. Вы за линией, это всё, что от вас требуется. Вставать посередине бокса вовсе не обязательно, главное не касаться стоек и не выехать за габарит бокса.

7. Если, подъехав к контрольной линии, вы оказались в положении 3 или 4 *(рис. 6)* или промежуточных положениях, то въезд в бокс будет несколько усложнен, и не более того. Спокойно сориентируйтесь в пространстве, не спешите начинать движение задним ходом, прикиньте, в какую сторону вам нужно будет выкрутить руль, чтобы задняя часть автомобиля аккуратненько заехала между стоек, не касаясь их. При движении уже задним ходом, внимательно сморите в зеркала заднего вида (зеркала должны быть настроены так, чтобы вы видели левый и правый задние «углы» машины), как корпус подходит к стойкам, и параллельно ли стойкам будет двигаться автомобиль, в процессе движения задним ходом вы можете останавливаться сколько вам угодно, осматриваться, и это будет правильно – семь раз отмерь, один раз припаркуйся правильно.

8. Если есть хоть малейшее сомнение, что вы собьете стойку, остановитесь, включите первую передачу, подайте машину вперед так чтобы оказаться в положении 2, и спокойно сдайте задним ходом еще раз, но уже наверняка. Получите 3 штрафных балла, но упражнение выполните.

9. Заехав в бокс, после того, как вы убедились, что передний бампер автомобиля находится за линией «СТОП» со стороны бокса, выключайте передачу, фиксируйте машину стояночным тормозом.

Упражнение «Змейка»

Это, пожалуй, самое легкое из всех пяти возможных упражнений. И, прежде всего потому, что не предполагает движения задним ходом, а расстояния между стойками «Змейки» около 7 метров, что очень лояльно. Здесь главное не увлекаться скоростью, можно двигаться даже на одном сцеплении, не прибавляя газ (впрочем, подавляющее большинство инструкторов вас так и будет тренировать). Однако, в случае чего, тормозом вам пользоваться никто не запрещает: чувствуете, что разогнались, притормозите, остановитесь, сориентируйтесь.

Последовательность действий на экзамене:

1. Снимайте автомобиль со стояночного тормоза, включайте первую передачу и начинайте движение от линии «СТАРТ» по траектории, показанной на рисунке 7.

2. Как только передний бампер автомобиля окажется в положении 1 *(рис. 7),* быстренько поворачивайте руль вправо почти до упора, когда бампер окажется в положении 2 *(рис. 7),* выкручивайте руль влево, бампер в положении 3 *(рис. 7)* – опять руль вправо. После положения 4 спокойно выезжайте в положение 5, останавливайтесь за 1–1,5 м от линии СТОП».

3. Остановившись у линии «СТОП», ставьте рычаг коробки передач в нейтральное положение, фиксируйте автомобиль стояночным тормозом.

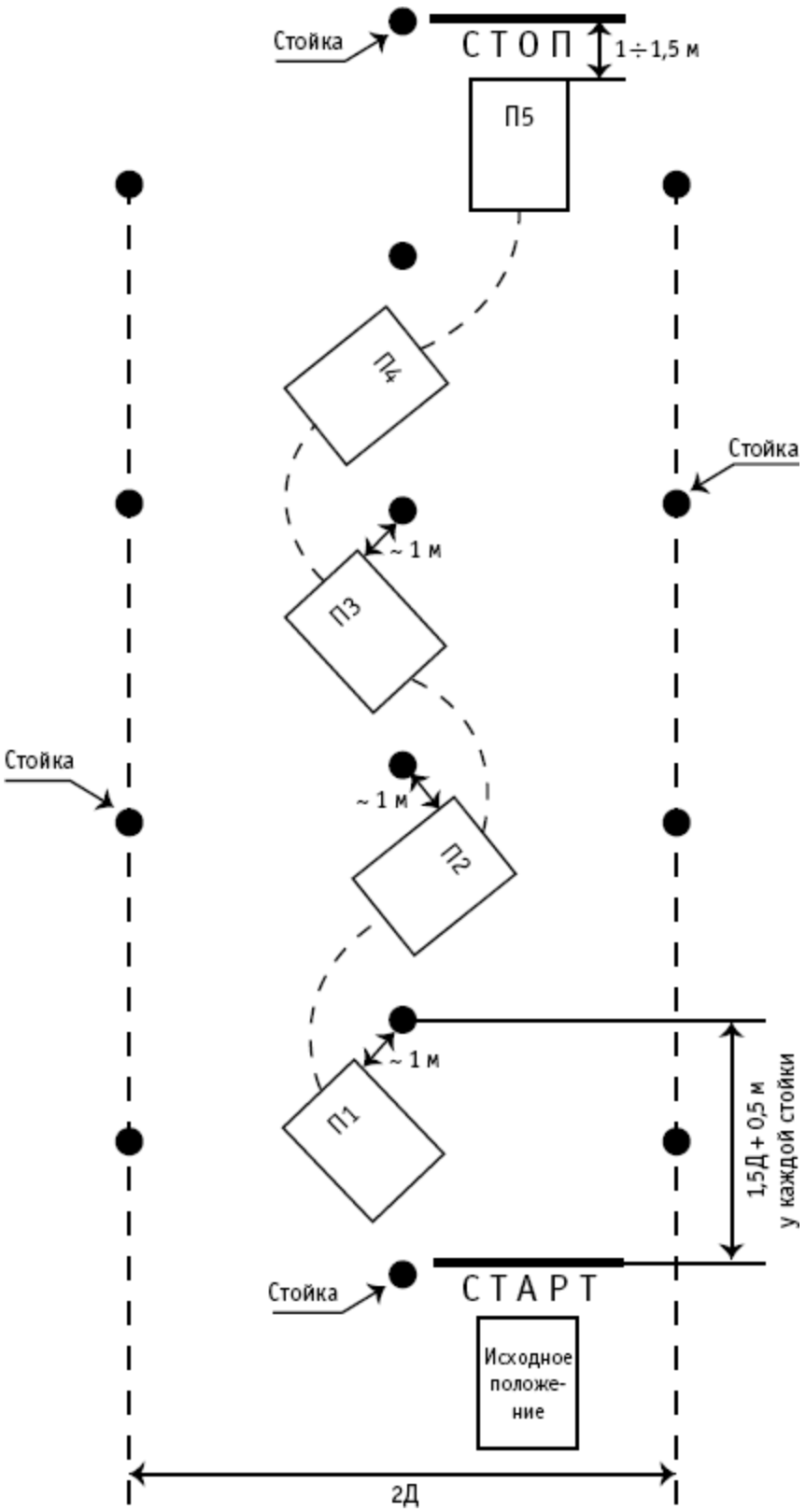


Рисунок 7. *Схема и последовательность выполнения упражнения «Змейка»*

Как видите, упражнение не сложное. Главное помнить, что это не «змея», а «змейка», и не делать слишком большую амплитуду поворотов, иначе рискуете не вписаться в боковые габариты. Но всё же выезд за боковые габариты на экзаменах случается очень редко, а вот стойки задней частью корпуса иногда задевают, особенно самую первую. Всегда «привязывайте» взглядом передний бампер к стойке, держите расстояние от бампера до стойки около 1 м *(рис. 7)*, тогда при «огибании» стойки корпус автомобиля ее не заденет. Если это расстояние будет 50–70 см, то придется протягивать корпус автомобиля вперед,

чтоб не задеть стойку задом, и есть риск не вписаться между следующими стойками. Если расстояние будет от 1,3–1,5 м или более, то есть риск не вписаться в боковые габариты.

Второй этап практического экзамена

Экзамен по практическому вождению в реальных городских условиях сдать намного сложнее, чем первый этап (площадку), особенно с первого раза. Но о невозможности сдать этот экзамен самостоятельно и речи быть не может!

Давайте не будем ставить себе цель сдать этот экзамен именно с первого раза. Получится прекрасно, не получится – не будем отчаиваться, а вот, со второго раза, максимум с третьего – уже поставим.

Основной причиной «провала» второго этапа экзамена является всё то же банальное волнение (разумеется, при достаточной степени вашей подготовки), о причинах которого мы уже подробно говорили выше. Они неизменны. Правда, в «городе», их должно быть меньше, хотя бы на одну – местность, на которой вы будете сдавать второй этап экзамена должна быть вам знакома. Но, обо всем по порядку.

Критерии оценки второго этапа экзамена

Пятибалльная система сохраняется и здесь.

Если вы набираете 5 штрафных баллов или более, в сумме или сразу – экзамен считается не сданным.

Баллы начисляется следующим образом:

5 ***штрафных баллов:***

• не уступил дорогу ТС, имеющему преимущество;

• не уступил дорогу пешеходу, имеющему преимущество;

• выехал на полосу встречного движения (кроме разрешенных случаев) или на трамвайные пути встречного направления;

• проехал на запрещающий сигнал светофора или регулировщика;

• не выполнил требований знаков приоритета, предписывающих и запрещающих знаков и разметки 1.1 и 1.3;

• пересек стоп-линию (разметка 1.12) при остановке на знак 2.5 или запрещающий сигнал светофора;

• нарушил правила выполнения обгона;

• нарушил правила выполнения поворота;

• нарушил правила выполнения разворота;

• нарушил правила движения задним ходом;

• нарушил правила проезда ж/д переездов;

• превысил установленную скорость движения;

• не принял возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки ТС при возникновении опасности для движения;

• действие или бездействие кандидата в водители, вызвавшее необходимость вмешательства в процесс управления экзаменационного ТС с целью предотвращения ДТП.

3 штрафных балла:

• нарушил правила остановки;

• не подал сигнал указателем поворота перед началом движения, поворотом, разворотом, остановкой, перестроением;

• не выполнил требования информационно-указательных знаков и дорожной разметки (кроме линий 1.1, 1.3, 1.12);

• не использовал в установленном случае аварийную сигнализацию или знак аварийной остановки;

• выехал на перекресток при образовавшемся заторе, создал помеху для движения ТС в поперечном направлении.

1 штрафной балл:

• не пристегнулся ремнем безопасности;

• не своевременно подал сигнал поворота;

• нарушил правила расположения ТС на проезжей части;

• выбрал скорость движения без учета дорожных и метеоусловий;

• двигался без необходимости со слишком малой скоростью;

• резко тормозил без необходимости предотвращения ДТП;

• нарушил правила пользования внешними световыми приборами и звуковым сигналом;

• допустил иные нарушения ПДД;

• не правильно оценил дорожную обстановку;

• не пользовался зеркалом заднего вида;

• неуверенно пользовался органами управления, не обеспечил плавности хода ТС;

• допустил полную или частичную блокировку колес при торможении.

Как видите, основные критерии оценок связаны с нарушением тех или иных пунктов Правил дорожного движения. И только четыре последних критерия не связаны напрямую с ПДД.

Чуть ниже мы подробно разберем все типичные и нетипичные ошибки на экзаменах, но сначала дам несколько общих рекомендаций.

Общие рекомендации

Прежде чем приходить на второй этап экзамена, настоятельно рекомендую всем, даже тем, кто подготовлен хорошо, несколько раз проехать самому на учебном автомобиле с инструктором по испытательному маршруту и по нескольку раз проделать самые сложные элементы экзамена (повороты, развороты, проезды перекрестков, пешеходных переходов). Причем, вам нужен инструктор, который хорошо знает этот маршрут, знает все требования инспекторов ГИБДД именно на этом маршруте, в этом случае вы исключите и лишний повод для волнения.

Если вы окажетесь на испытательном маршруте впервые только на экзамене, то результат, скорее всего, будет отрицательным. Многие кандидаты в водители, вполне прилично подготовленные, но за неимением времени (денег) или из-за представления, что экзамен сдать легко, пренебрегшие поездкой по испытательному маршруту, сдать его не смогли, пока не изучили маршрут.

Когда вас пригласят в машину для сдачи экзамена, сев в водительское кресло, осмотритесь, не суетитесь, пристегните ремень безопасности, проверьте, включен ли ближний свет фар (если сомневаетесь, спросите, где включается), настройте все зеркала заднего вида; спросите, если сами не поймете, как включается задняя передача; отрегулируйте сидение по росту.

На втором этапе экзамена, «двухминутное привыкание» к незнакомому автомобилю законом не предусмотрено.

Но законом оговорено (п. 2.1 раздела IV «Методики сдачи квалификационных экзаменов»), что при проведении экзамена в учебном автомобиле должен находиться кандидат в водители и экзаменатор, допускается присутствие собственника автомобиля (инструктора). То есть вы должны находиться там один, других сдающих на заднем сидении быть не должно. Во всяком случае, если такое вдруг случается (бывает редко), и вас будет

смущать присутствие третьих лиц, вы можете на законных основаниях указать на это инспектору, а вот сидеть рядом с вами на правом сидении может инспектор или инструктор (на усмотрение инспектора). Команды вам в любом случае может подавать только инспектор, где бы он ни находился, на переднем или на заднем сидении.

Ни в коем случае, ***на экзамене не торопитесь!*** Вас абсолютно никто не подгоняет! Во-первых, инспектор не имеет права вас торопить, во-вторых, зачем ему это нужно – оплата почасовая, время идет, а вы должны проехать по маршруту 20 минут. Вот и двигайтесь спокойно…

Очень большую положительную роль на экзаменах в ГИБДД играют комментарии ситуации вслух. Вы комментируете некоторые ситуации для инспектора ГИБДД, чтобы исключить лишние вопросы. Комментируйте всё, что сочтете нужным, хуже не будет, а вот те ситуации, о которых речь пойдет ниже, комментируйте обязательно. Ваши комментарии записываются на видеокамеру, так, что при любом споре, они возымеют свое действие. Ну, и лишний раз предохранят вас от возможных «вольных» трактовок критериев оценки экзаменов инспекторами ГИБДД.

Перед экзаменом многие инструкторы предупреждают о пользе комментариев всех кандидатов в водители, но пользуются этим, к сожалению, единицы. Остальные стесняются или боятся, видимо, полагая, что инспектор тут же примется их душить и грызть зубами. Однако, двух вышеупомянутых дам инспекторы только похвалили. Не надо ничего бояться!

После того, как вы приготовились к движению, вы скажете: «Готов» и ждете задания инспектора. Он четко и внятно обязан вам объяснить задание, если что-то станет непонятно, тут же переспросите инспектора, потом может быть уже поздно – не выполните задание.

Перед началом движения, где бы вы ни находились (улица, дорога, обочина дороги, площадка или другая прилегающая территория) сначала подайте левый сигнал поворота, только затем включайте передачу или «Драйв» (на автомобиле с АКПП). в противном случае, 3 штрафных балла вы заработаете сразу же.

Грубые ошибки

Не уступил дорогу ТС, имеющему преимущество

Вы выезжаете на дорогу с прилегающей территории или уже находитесь на дороге, пытаясь начать движение. Левый сигнал поворота у вас включен, вы должны уступить дорогу всем транспортным средствам, находящимся в движении на дороге, и велосипедистам в том числе. Очень внимательно оцените ситуацию. Риск здесь никакой не нужен, быстрый вылет перед идущей сзади вас машиной чреват вмешательством в управление. Вы должны смотреть на дорогу в левое зеркало (чаще всего всё-таки в левое), а не через плечо (автомобиль не велосипед), иначе заработаете 1 лишний балл *(фото 1).* Поток машин, которым надо уступать при начале движения может быть внушительным. Вам до этого никакого дела нет, вы ждете. Когда вы полностью убедитесь, что начало движения вашего автомобиля будет безопасным (ближайшее транспортное средство метрах в 80 от вас и не несётся с «бешеной» скоростью), только тогда, выезжайте на дорогу. Поспешите, рискуете получить сразу же 5 баллов за то, что не уступили дорогу транспортному средству, имеющему преимущество в движении. Кстати, оценивать расстояние можно по столбам освещения, которые ставятся через каждые 45 м.

И смотрите сразу, в каком ряду вам надлежит ехать. Если на дороге две полосы в одном направлении, и правая совершенно свободна, то двигайтесь по правой. Если правая полоса занята припаркованными автомобилями, лучше выезжайте на левую полосу. Нарушений ПДД в этом нет, а двигаться гораздо спокойнее *(фото 2).*

При перестроении из ряда в ряд вы тоже должны уступить дорогу транспортному

средству, движущемуся по попутному ряду в прямом направлении. При перестроении в левый ряд из правого, необходимо только правильно оценить расстояние до этого транспортного средства (минимум метров сто) и его скорость (если таковое «летит», повремените с перестроением). При перестроении из левого ряда в правый, можете, посмотрев в зеркало заднего вида, повернуть голову вправо, оценить ситуацию ещё и через правое заднее стекло. Очень часто именно на экзаменах бывает такая ситуация: дорога имеет две полосы в одном направлении, справа стоят припаркованные автомобили, вы едете по левой полосе, естественно не быстро (экзамен всё-таки) сзади вас по вашей же левой полосе едет кто-то нетерпеливый, он буквально «висит» у вас на хвосте. Учтите, что при первой же возможности этот нетерпеливый будет опережать вас *справа*, а вас в это время или ещё до того попросили остановиться или повернуть направо. Вы, заметив свободное местечко в правом ряду метнетесь туда, а «торопливый» тут как тут… в результате вмешательство в управление и 5 баллов. Даже если вы и заметили «торопливого», но уже изменили направление движения, вам придется уйти от ДТП влево, к сожалению, это тоже будет считаться не предоставлением преимущества. Прежде чем принимать вправо из левого ряда, оцените ситуацию, не лезьте вправо сразу, убедитесь, что это будет безопасно. Пусть себе торопыги «летят», куда им надо, а вы не спешите, не торопитесь!

Фото 1. *Для оценки обстановки сзади необходимо пользоваться зеркалом заднего вида, а не поворачивать голову.*

Фото 2. *Гораздо проще в такой ситуации двигаться по левому ряду.*

При развороте вне перекрестка вы должны уступить всем встречным транспортным средствам, если разворачиваетесь из левого ряда. Оценивайте их скорость и расстояние до вашего автомобиля и также никуда не спешите.

При проезде нерегулируемых перекрестков и особенно участков дороги с круговым движением очень внимательно смотрите на знаки приоритета. Выезжая с второстепенной дороги на главную, вы, естественно обязаны уступить дорогу всем ТС, находящимся на главной дороге. Вы собираетесь выезжать направо и видите, что по правому ряду нет ТС, а по левому – движется кто-то. Юридически, вы можете выезжать в этот правый ряд, т. к. не создаете помех транспортному средству в левом ряду, но на экзамене этого делать на надо… Так, на всякий случай, вдруг инструктор испугается, дернет за руль или на тормоз нажмет и вот вам 5 баллов. Выезжайте, когда на дороге будет обстановка, похожая на *фото 3 (грузовик припаркован).* Не спешите, поверните направо на пустую дорогу, не создавайте себе лишних проблем.

Фото 3. *Выезжая на дорогу, не имея преимущества, убедитесь, что все полосы свободны.*

На испытательных маршрутах встречаются трехсторонние *нерегулируемые равнозначные перекрестки.* Помните, что преимущество имеет транспортное средство, подъезжающее к перекрестку справа от вас. Однако не спутайте такой перекресток с выездом из двора. Если есть сомнения, обязательно спросите у инспектора ДПС, вы имеете на это право.

Фото 4. *В данном случае вы должны уступить всем транспортным средствам, движущимся по «кругу».*

Проезд участков дороги с круговым движением вызывает большие трудности у кандидатов в водители, поэтому уделим данной теме побольше внимания. «Круг» – это не единый перекресток, а система перекрестков (при полноценном круге их четыре). Если при въезде на участок с круговым движении перед «кругом» установлен только знак 4.3 («Круговое движение) без дополнительных знаков приоритета, то перекрестки на круговом движении будут нерегулируемыми *равнозначными,* в этом случае вы должны уступать дорогу транспортным средствам, приближающимся справа *(помеха справа),* то есть въезд на круг «ваш» (ваше преимущество, так как справа от вас никого нет), а на всех последующих пересечениях вы обязаны уступить дорогу (все транспортные средства будут находиться от вас справа).

Если перед первым перекрестком на круговом движении (въезде на круг) помимо знака 4.3 будут установлены знаки приоритета *(фото 4),* то проезд осуществляется строго по их указаниям. На *фото 4,* на табличке к знаку «Уступи дорогу» показано, что движущиеся по «кругу» имеют преимущество перед въезжающими на «круг». Бывает, что главной дорогой является только часть «круга» (половина или три четверти), тогда уступайте соответственно знаку, внимательно, не спеша, проанализировав, кому именно вы должны уступать.

Въезжать на участок дороги с круговым движением разрешено с любой попутной полосы, а вот съезжать разрешается только в крайний правый ряд, если он свободен *(фото* 5). Перестраиваться внутри круга через прерывистые линии разметки вам никто не запрещает, но делайте это повнимательнее, ведь видимость автомобиля, движущегося по попутной полосе справа на «круге» затруднена больше, чем на прямом участке. Как правильно подавать поворотные сигналы на круговом движении читайте ниже в разделе: «Средние ошибки».

Фото 5. *Съезжать с «круга» необходимо в свободный крайний правый ряд.*

При развороте на регулируемом перекрестке при включенном красном сигнале с разрешающей зеленой стрелкой налево всегда уступайте дорогу ТС, выезжающему с поперечной дороги направо (у него будет гореть красный сигнал с зеленой стрелкой направо) *(фото 6).* Такая ситуация в ПДД прописана нечетко, так что разъезжайтесь по помехе справа. Он будет у вас как раз справа, как только вы встанете к нему правым боком при развороте. В противном случае, заработаете те же 5 штрафных баллов.

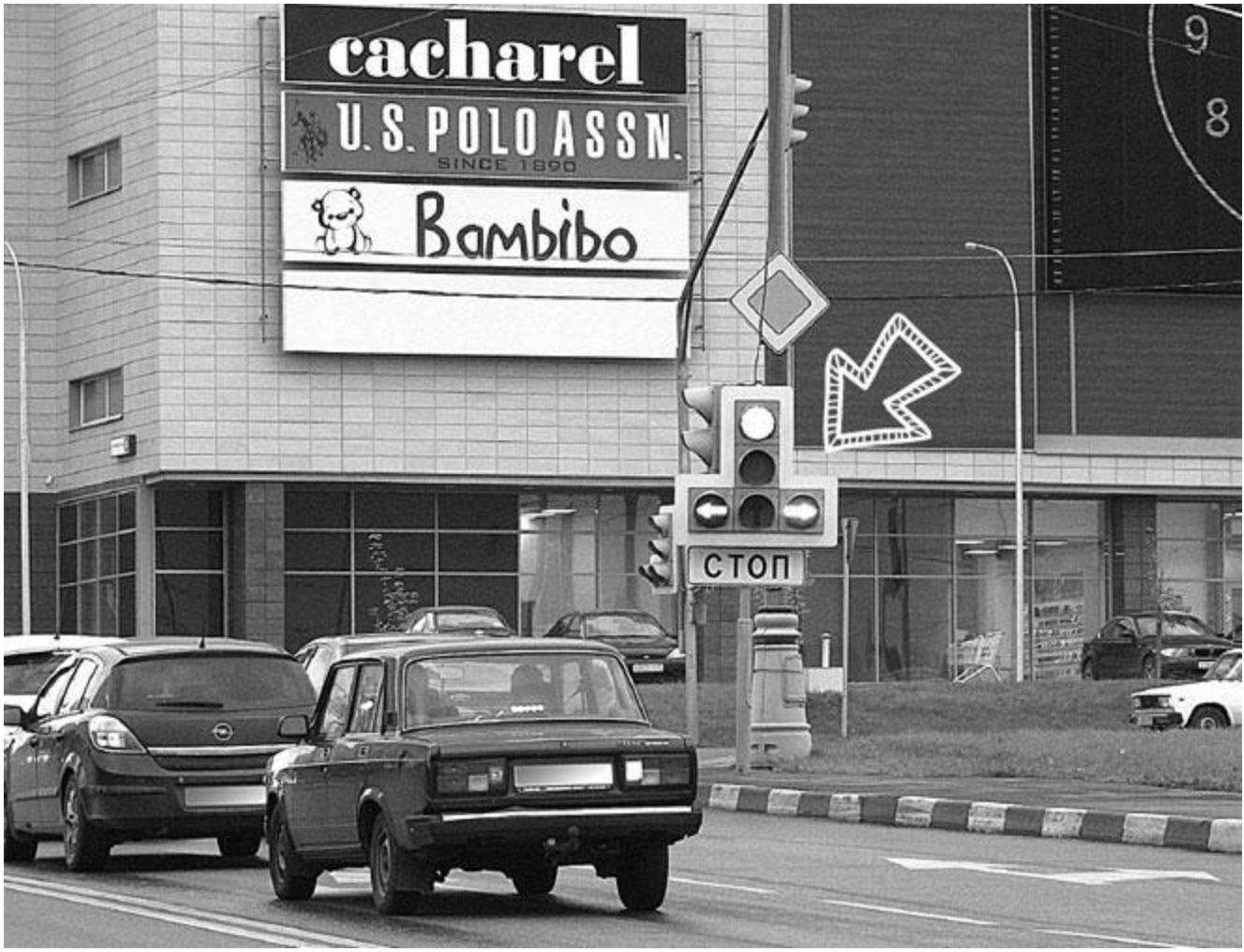


Фото 6. *При развороте на перекрестке на такой сигнал светофора вы должны уступить дорогу транспортным средствам, выезжающим на перекресток с поперечного направления.*

Если вы выполняете разворот на зеленый сигнал с включенной зеленой стрелкой налево *(фото 7),* то уступать никому не надо, *прокомментируйте* данную ситуацию вслух. Скажите: «В данном случае, я пользуюсь преимуществом при развороте, так, как еду на основной зеленый сигнал со стрелкой налево, а он на красный со стрелкой направо». Но действуй те по сложившейся реальной ситуации на перекрестке. Если кто-то явно не собирается вам уступать дорогу то принимайте меры к снижению скорости вплоть до остановки, иначе получите 5 баллов за нарушение пункта 10.1 ПДД РФ. а правильный комментарий избавит вас от ненужных (возможных) вопросов.

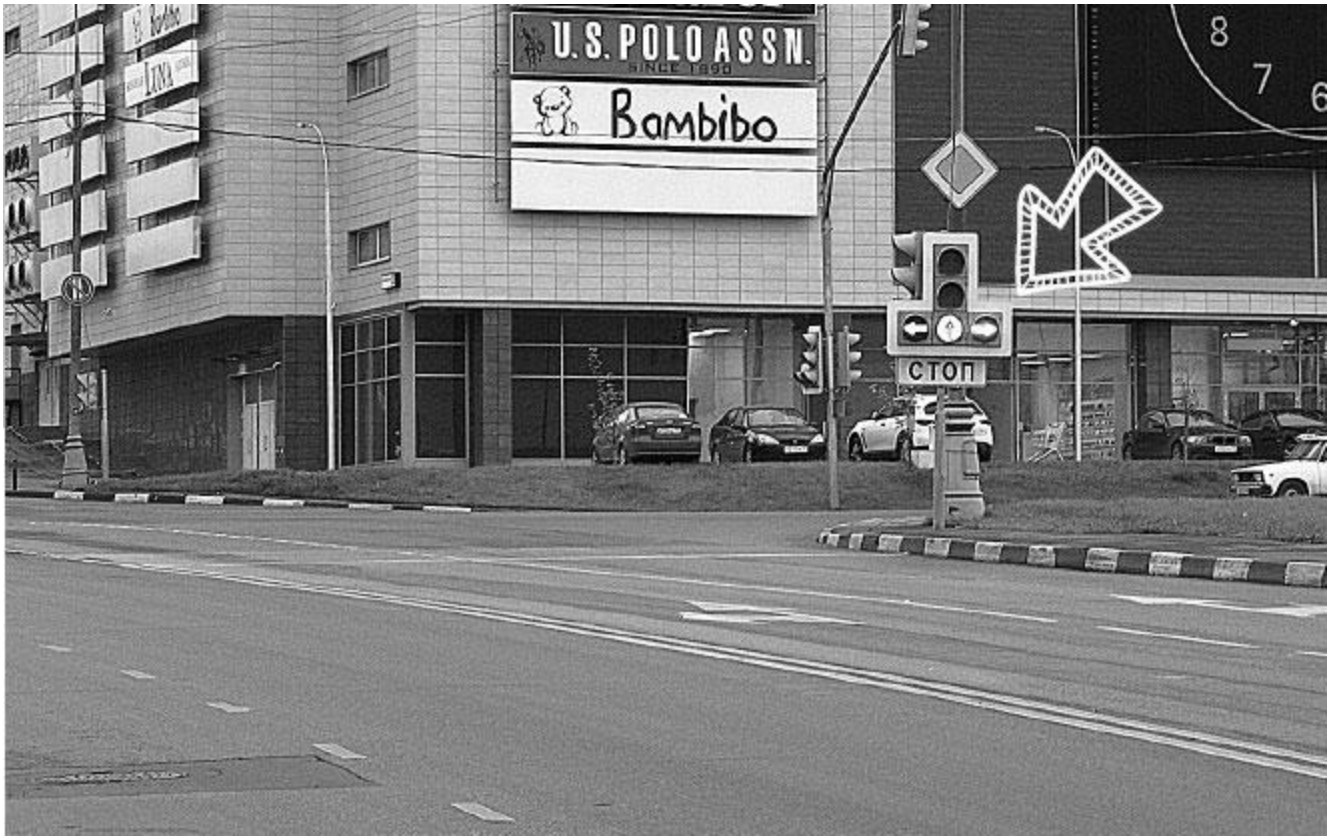


Фото 7. *При таком сигнале светофора, выполняя разворот на перекрестке, вы имеете преимущество.*

Многие кандидаты в водители забывают, что обязаны *уступить дорогу автобусу или троллейбусу, отъезжающему от обозначенной остановки.* Если автобус (любого размера, пусть даже маршрутное такси) подает левый сигнал поворота, намериваясь отъехать от остановки, а вы подъезжаете к нему, остановитесь, уступите ему дорогу *(фото 8).* Иначе тут же получите 5 баллов. Это один из вариантов не предоставления преимущества.

Фото 8. *Необходимо уступать дорогу автобусу, отъезжающему от обозначенной остановки (он подает сигнал левого поворота).*

В обязательном порядке *уступайте дорогу транспортному средству с включенным синим (синим плюс красным) маячком и специальным звуковым сигналом.* Если сзади вас движется ТС с включенным синим маячком, но без специального звукового сигнала, то вы не обязаны уступать ему, пока тот не подаст специальный звуковой сигнал (хотя бы «кряк»), и если вам за это влепили 5 баллов, опротестовывайте результат экзамена смело, не подписывайте экзаменационный лист.

Если на испытательном маршруте имеются трамвайные пути, то помните, что вы обязаны *уступить дорогу трамваю, пересекающему проезжую часть вне перекрестка (кроме случаев, когда трамвай выезжает из депо).* Знаков приоритета там не будет, а трамваю уступать необходимо. Чаще всего это места, где трамвай делает разворот, либо отдельные трамвайные пути пересекают дорогу.

Фото 9. *Вы должны остановиться, даже если пешеход начал переходить (вступил на) встречную проезжую часть.*

И помните, что на *равнозначном нерегулируемом перекрестке* трамвай имеет преимущество всегда, с какой бы стороны он ни появился.

Не уступил дорогу пешеходу, имеющему преимущество

В п. 14.1 ПДД РФ сказано: «Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость или остановиться перед переходом, чтобы пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть или вступивших на нее для осуществления перехода».

Я не зря процитировал этот пункт. Читаем внимательно: ***«…переходящих проезжую часть»,*** а какую именно проезжую часть (встречную или попутную) не уточняется. Поэтому если дорога имеет не одну проезжую часть (дорога с разделительной полосой), то в любом случае водитель должен остановиться и пропускать пешехода, даже если пешеход вступил на переход с полос встречного направления *(фото 9).*

В этом пункте ПДД речь не идет о том, чтоб не создать пешеходу помех (уступить дорогу), а требуется именно остановиться и пропустить. Снижать скорость без остановки можно только в том случае, если пешеход уже заканчивает переход, но не начинает! Вступил пешеход на «зебру» хоть одной ногой с любой стороны дороги – остановиться и не возобновлять движение, пока пешеход (или пешеходы, сколько бы их ни было) не закончат переход полностью. Поведение пешехода непредсказуемо: вдруг развернется и побежит обратно. Или такой случай: велосипедист не катит рядом с собой велосипед через переход, а едет на нем. Ему это запрещено, но если вы не остановитесь перед переходом, то нарушите пункт 10.1: «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки

транспортного средства».

Больше всего ошибок при проезде пешеходных переходов на экзаменах кандидаты в водители делают, когда не замечают пешехода, вышедшего из-за стоящего перед переходом транспортного средства. Во всех подобных случаях, при ограниченной видимости пешехода с правой стороны *(фото 10)* замедляйте ход перед переходом и проезжайте его осторожно, только убедившись, что перед стоящим, загораживающим вам видимость транспортным средством пешехода нет. Не помешает прокомментировать и этот случай, чтобы объяснить снижение скорости, с левой стороны дороги вы тоже можете не заметить пешехода, если слева от вас движется в попутном направлении габаритное транспортное средство (грузовик, автобус). Если грузовик или автобус проезжают переход, не останавливаясь, то и вы, прикрываясь им, спокойно проезжайте переход. Но, как только автобус или грузовик начнет притормаживать перед переходом, то вы делайте сразу то же самое, не выезжая впереди него (вплоть до остановки). Возможно, он уступает пешеходу, которого вы не видите, а вы обязаны в данном случае следовать п. 14.2 ПДД РФ. Не притормозите, за вас это сделает инспектор или инструктор, экзамен будет не сдан.

При проезде перекрестков, как регулируемых, так и нерегулируемых, «при повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает, а также велосипедистам, пересекающим ее по велосипедной дорожке» (п. 13.1 ПДД РФ). Вот здесь речь идет о не создании пешеходам помех (термины «не создавать помех» и «уступить дорогу» абсолютно идентичны), а не об остановке перед пешеходным переходом. Остановка нужна только, если создаются помехи, то есть пешеход из-за вас может снизить скорость или изменить направление движения. Но и здесь давайте не будем обострять ситуацию, и если пешеход пошел не с вашей стороны дороги, на всякий случай остановимся, хуже не будет, но исключит лишние вопросы.

В п. 13.1 ПДД РФ не сказано, что пешеход может переходить в данном случае только по обозначенному переходу. Он смело может переходить и по границам перекрестка, а уступать дорогу мы ему обязаны, а вот велосипедисту мы обязаны уступать, только если он движется по обозначенной (знаком или разметкой) велосипедной дорожке, но помнить про опасность для движения надо везде.

На регулируемом перекрестке, при поворотах, мы обязаны уступать дорогу пешеходу только в том случае, если он переходит на разрешающий сигнал светофора, то есть в случае, когда у нас и у пешеходов сигнал одинаковый, а мы поворачиваем. Такое бывает и частенько. Будьте внимательны!

Фото 10. *Видимость пешеходов в данном случае затруднена. Подъезжая к переходу, снижайте скорость.*

Если на экзаменационном испытательном маршруте имеются дороги с трамвайными путями посередине на одном уровне с дорогой, то остановки трамваев оборудуются на тротуарах, и пешеходы идут к остановившемуся трамваю от тротуара (или с трамвая на тротуар), в этом случае, увидев остановившийся трамвай, вы обязаны уступить дорогу пешеходам, идущим к трамваю или от него со стороны дверей (п. 14.6 ПДД РФ). Мой вам совет: не начинайте движение, пока двери трамвая не закроются полностью и он не тронется с места. Вдруг, какой-то проснувшийся пассажир выскочит из дверей, а вы тут, как тут. Не спешите!

Обязательно дайте закончить переход всем пешеходам, начавшим его на разрешающий сигнал светофора. Не спешите трогаться на зеленый сигнал, пока все пешеходы не закончили переход по вашей стороне проезжей части, получите сразу же 5 баллов (п. 14.3 ПДД РФ).

При заторе перед пешеходным переходом вы не должны въезжать на переход, он должен быть свободным. Останавливайтесь за 50 см до перехода.

Выехал на полосу встречного движения (кроме разрешенных случаев) или на трамвайные пути встречного направления

Если дорога имеет две (или более) полосы в одном направлении, то встречные полосы будут отделены от попутных разметкой 1.3 (двойная сплошная линия). Если вы пересекли такую разметку или даже наехали одним колесом, то получите тут же 5 штрафных баллов. Здесь и обсуждать нечего – всё ясно, как белый день.

Если дорога имеет всего две полосы для движения в обоих направлениях, и встречная полоса от попутной отделена сплошной (одинарной) линией разметки 1.1, то пересечение такой линии хотя бы одним колесом считается запрещенным выездом на встречную полосу *(фото 11).*

Фото 11. *Такая ситуация считается выездом на встречную полосу на двухполосной дороге и пересечением сплошной линии 1.1 в любом случае.*

А как быть, если на вашей полосе стоят припаркованные с нарушением правил транспортные средства (расстояние между т/с и сплошной линией разметки менее 3 метров)?

В этом случае вы должны внятно вслух прокомментировать ситуацию буквально таким текстом: «Я вынужден пересечь сплошную линию, потому что на моей полосе стоят транспортные средства, припаркованные с нарушением правил». Ваш комментарий записан на видеокамеру. Никаких эксцессов уже не будет.

Когда на двухполосных дорогах встречную от попутной полосы отделяет прерывистая линия разметки с любой длиной штриха, то пересекать ее разрешено, и частенько такое делается для объезда стоящих транспортных средств, реже для обгона.

Крайне редко, но бывают случаи, когда на двухполосных дорогах полосы разделены двойной разметкой (сплошная, а рядом прерывистая), в этом случае объезд стоящих т/с и обгон начинать разрешено только со стороны прерывистой линии, а завершать можно и со стороны сплошной. Не будет лишним прокомментировать такой вариант.

При повороте направо или налево на перекрестке или выезде с прилегающей территории будьте очень внимательны, не выскочите даже одним колесом на встречную полосу – экзамен будет сразу же закончен.

Если, по какой-либо причине на дороге отсутствует разметка, разделяющая транспортные потоки, то выездом на встречную полосу считается пересечение середины проезжей части даже левым боковым зеркалом заднего вида.

Выездом на трамвайные пути встречного направления считается не только наезд левым

колесом на рельсы, но и «нависание» над рельсами левой части кузова и даже левого бокового зеркала заднего вида.

Проехал на запрещающий сигнал светофора или регулировщика

Такие нарушения на экзаменах бывают редко и разногласий с инспектором не вызывают.

Скорость у вас небольшая, принимайте все меры к остановке, если замигал зеленый, а вы еще только на подъезде к перекрестку или регулируемому переходу. Ускоряться и проскочить не пытайтесь, мигает зеленый сигнал всего три секунды, желтый уже запрещает движение, а резкие торможения перед светофором чреваты выездом за стоп-линию (линия 1.12), а это 5 штрафных баллов сразу.

Чаще всего кандидаты в водители не замечают правой дополнительной секции светофора (зеленой стрелки). Загорается зеленый сигнал и поехали направо, а стрелка не загорелась. Разумеется, это трактуется как проезд на запрещающий сигнал светофора. Но не заметить стрелку можно только из-за волнения, и чаще в том случае, когда кандидат в водители не удосужился предварительно объехать маршрут с инструктором.

Регулировщики (работники ДПС) в российских городах редки, и, тем более, на испытательных маршрутах, поэтому с классическими сигналами регулировщика кандидат в водители, можно сказать, не сталкивается вообще. Во всяком случае, на моей памяти такого не было ни разу, а поскольку они редки и на учебных маршрутах, то отработать тему: «Проезд регулируемых перекрестков с сигналами регулировщика» на занятиях по вождению очень проблематично.

Но, многие кандидаты в водители забывают, что регулировщиком считается и дорожный рабочий, а работы по уборке снега, ремонту дорог на маршрутах отнюдь не редки, и если дорожный рабочий подает сигнал красным флажком, диском с красным световозвращателем или жезлом, то подчиняться ему надо беспрекословно. Некоторые кандидаты в водители игнорируют сигналы дорожных рабочих и получают сразу же 5 штрафных баллов, хотя инспектор и предупреждал их перед началом экзамена, что на дорогах проводятся снегоочистительные работы.

Не выполнил требований знаков приоритета, предписывающих и запрещающих знаков и разметки 1.1 и 1.3; пересек стоп-линию (разметка 1.12) при остановке на знак 2.5 или запрещающий сигнал светофора

При нарушении этого пункта Правил тоже не бывает разногласий с инспекторами ГИБДД. Тут всё предельно ясно – нарушил требования вышеуказанных знаков, получил 5 штрафных баллов. Чаще всего речь идет о знаках: «Ограничение максимальной скорости», «Остановка запрещена» или о знаках, предписывающих направление движения на перекрестках.

Некоторые знаки можно не заметить из-за стоящего транспорта, закрывающих их веток деревьев и т. п. Но если вы хорошо знаете испытательный маршрут, то места расположения знаков для вас не секрет.

Фото 12. *Временный знак «Ограничение максимальной скорости».*

Больше всего проблем бывает с нарушением требований временных знаков, которые могут поставить совсем неожиданно для сдающего экзамен.

Поэтому, если есть возможность, прокатитесь по маршруту быстренько непосредственно перед экзаменом на чьей-нибудь машине, посмотрите, не появились ли «незнакомые» знаки, а коли нет возможности, будьте просто повнимательнее.

Очень часто бывает такая ситуация с временными знаками: на дороге ремонт небольшого участка, перед участком установлен временный знак «Ограничение максимальной скорости 40 км/час» *(фото 12).* Сдающий видит этот знак, снижает скорость, проезжает этот участок на скорости до 40 км/час, а дальше ускоряется и получает 5 штрафных баллов. Сдающий экзамен в негодовании, а по закону придраться не к чему. Да, по логике этот знак распространяется на ремонтируемый участок, но по правилам у этого запрещающего знака предусмотрена зона действия: либо до ближайшего перекрестка, либо до знака «Конец ограничения скорости» («Конец ограничений»). Последние дорожные службы ставят крайне редко, так что двигайтесь со скоростью 40 км/час до ближайшего перекрестка, тем более, что спешить вам некуда. Если же до перекрестка довольно далеко, а вы боитесь «сорваться», то скажите инспектору: «Ремонтируемый участок дороги закончился. Знака «Конец ограничений» нет. Мне двигаться с этой скоростью до перекрестка?». Ответить инспектор может так: «Действуйте согласно Правилам дорожного движения» или «Можете не соблюдать данное ограничение». Дальше действуйте в зависимости от ответа. Но самостоятельно, без разрешений скорость не повышайте.

В этом же случае, когда вы честно соблюдаете указания знака уже после проезда ремонтируемого участка, может последовать вопрос инспектора: «Почему вы так медленно едете?» Такого вопроса звучать не должно, ибо инспектору запрещается провоцировать кандидата в водители, но мы рассматриваем любые возможные варианты. Ответьте на вопрос, как есть, ни мало не смущаясь: «Знак действует в данном случае до ближайшего перекрестка, вот я и соблюдаю правила». Вопросов к вам больше не будет.

Иногда, в подобной ситуации, инспектор сам вам говорит: «Опасный участок мы проехали, знака «Коней ограничений» нет. Можете ехать быстрее».

Не забывайте, что под знаком «Стоянка запрещена» (3.28–3.30) вам не запрещается остановиться на срок до 5 минут, но комментарий излишним не будет.

Со знаками мы вроде бы разобрались. Теперь несколько слов о дорожной разметке.

Речь идет о сплошных линиях 1.1 (одинарная сплошная) или 1.3 (двойная сплошная). Наезд даже одним колесом на такие линии приводит к окончанию экзамена с оценкой «НЕ СДАЛ» *(фото 11).* Но в случае проезда ремонтируемых участков, где есть знаки «Объезд препятствия слева (справа)», вам ПДД разрешают пересечь сплошную линию, если нет иных вариантов (то есть, возможен проезд без пересечения сплошной линии), так как временный знак в данном случае отменяет указание разметки.

При объезде припаркованных с нарушением правил автомобилей вам иногда приходится пересечь сплошную линию. Во всех таких или подобных случаях обязательно *комментируйте* вслух свои действия. Каким именно тестом комментировать, говорилось выше, в разделе о выезде на встречную полосу.

Пересечение стоп-линии (разметка 1.12) случается уже чаще. Многие останавливаются слишком близко, и передняя часть бампера оказывается на линии, многие ее вообще игнорируют, видимо потому что инструктор не обращал на это особого внимания при подготовке к экзамену, а положительных примеров тому на дорогах минимум.

Останавливайтесь за метр от стоп-линии, и не будет у вас никаких с этим вопросом проблем *(фото 13).* Это совершенно несложно сделать, главное не спеша подъезжать к светофору на запрещающий сигнал.

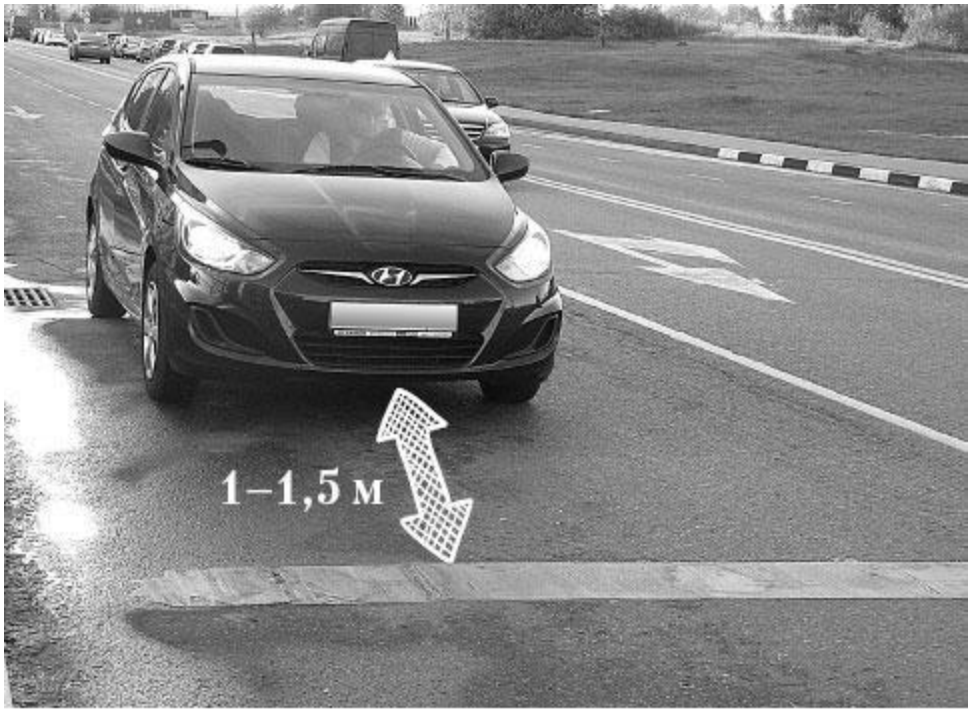


Фото 13. *Останавливайтесь на запрещающий сигнал светофора или на знак 2.5 за 1–1,5 м до «СТОП-ЛИНИИ»*

То же самое нужно делать в случае, когда стоп-линия применяется со знаком 2.5 «Движение без остановки запрещено». Но именно в этом случае перед стоп-линией должна быть надпись «СТОП», то есть линия получается более наглядной *(фото 14).* Знак 2.5 устанавливается обычно перед перекрестком и обязывает уступить дорогу, но с обязательной остановкой, в этом случае необходимо остановку обозначить (хотя бы на 2 секунды) даже при полном отсутствии транспортных средств, которым надо уступать.

Если знак 2.5 установлен перед перекрестком, а стоп-линии нет, остановитесь не перед знаком, а у края пересекаемой проезжей части.

В зимний период во время снегопада или под слоем укатанного снега разметку 1.12 не видно, ориентируйтесь на знак «Стоп-линия» (6.16) при запрещающем сигнале светофора (регулировщика). Если и этого знака нет, останавливайтесь перед светофором за метр, не ошибетесь.

Если знак 2.5 установлен перед железнодорожным переездом, то при отсутствии стоп-линий, необходимо остановиться именно перед знаком, убедиться в отсутствии приближающегося поезда и проехать переезд. Но испытательные маршруты с ж/д переездами – большая редкость.

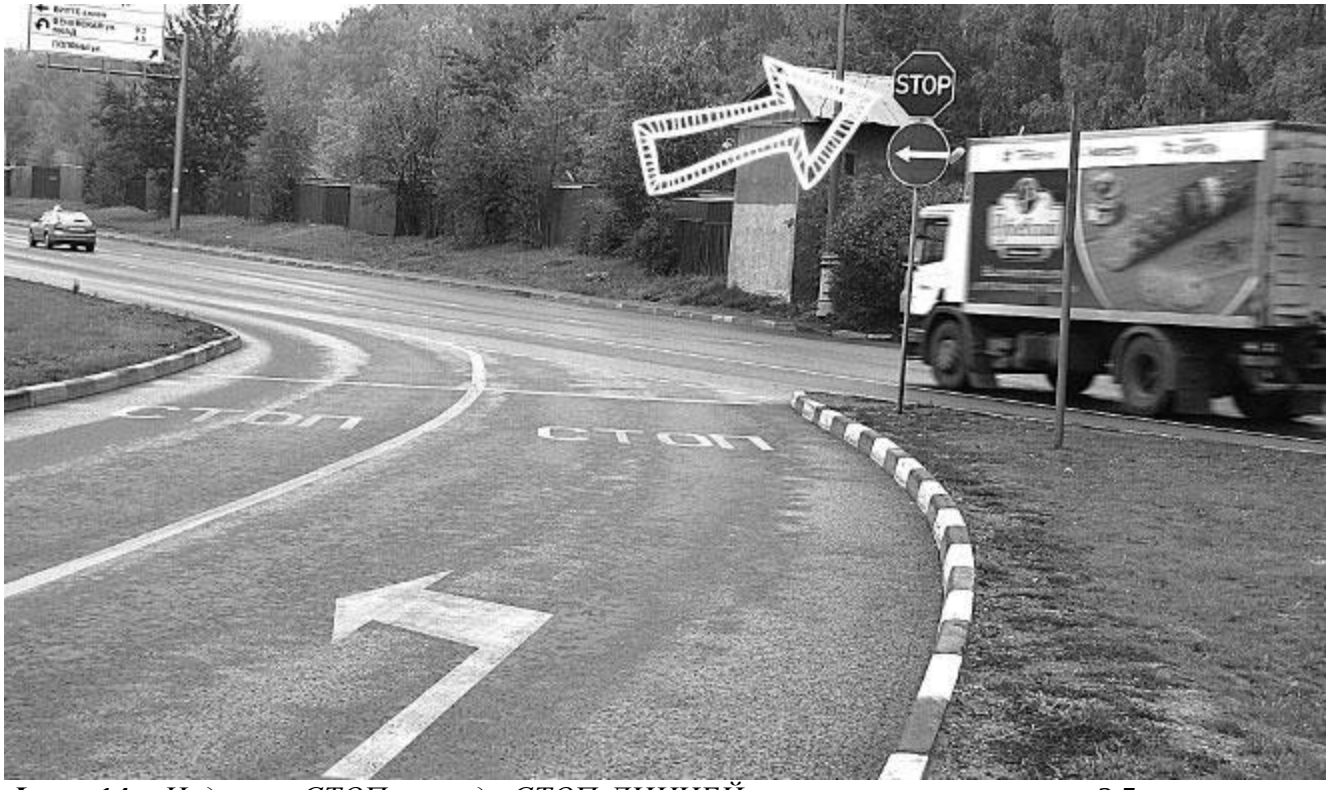


Фото 14. *Надпись «СТОП» перед «СТОП-ЛИНИЕЙ» применяется со знаком 2.5.*

Нарушил правила выполнения, обгона, поворота, разворота, движения задним ходом, проезда железнодорожных переездов

Обгон на экзаменах в ГИБДД кандидатам в водители приходится делать очень редко, и обгонять приходится только тихоходные транспортные средства (тракторы или аварийные автомобили). Но если есть возможность избежать обгона, старайтесь его не выполнять, хватит и объездов стоящих.

Дело в том, что перед тем, как начать обгон, вы должны оценить расстояние до встречного, скорость обгоняемого, возможность вернуться в ранее занимаемую полосу, не создав никому помех и не пересекая сплошных линий разметки. Помимо этого, надо посмотреть, не обгоняет ли вас кто-нибудь сзади, не подает ли впереди идущий сигнал левого поворота. Затем включить указатель левого поворота, поравнявшись с обгоняемым, переключить сигнал поворота на правый, и привязать всё это к реальным метеоусловиям и дорожной обстановке. Поверьте, для кандидата в водители, находящегося в волнении, неопытного, это слишком сложно. Поэтому, не лезьте на рожон, если вам не даст такого задания инспектор, но последнее, процентов на девяносто нереально.

А вот с поворотами и разворотами кандидат в водители будет сталкиваться постоянно. Именно здесь и делается наибольшее количество ошибок!

Инспектор ГИБДД не имеет права просить вас повернуть налево или развернуться, если на данном перекрестке будет запрещен поворот налево или разворот соответствующими знаками (3.18.2; 3.19;4.1.1; 4.1.2; 4.1.4; 5.15.1 или 5.15.2 без левой стрелки), это будет считаться провоцированием кандидата в водители.

Повороты. Начнем с того, что повороты необходимо выполнять из крайних полос

(правый – из крайней правой, левый – из крайней левой), и, мало того – из крайних соответствующих положений этих полос. Полосы, в особенности правые, бывают несколько шире стандарта (3,5 м), поэтому, во избежание неприятностей, производите поворот из крайнего правого положения, однако, не прижимаясь вплотную к бордюрному камню *(фото 15).* Держитесь примерно в 1 метре от него, так будет легче повернуть именно на нужную нам правую полосу и не наехать задним колесом на бордюрный камень.

Фото 15. *Поворачивайте направо, отступая примерно 1 мот бордюрного камня.*

П. 8.6 ПДД РФ гласит: «Поворот должен осуществляться таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения. При повороте направо транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части».

С выездом на полосу встречного движения всё предельно ясно – выехал – получил 5 штрафных баллов сразу и экзамен на этом закончился.

Второе предложение в п. 8.6 трактуется инспектором однозначно: выехать с правого поворота необходимо только в крайний правый ряд, если тот свободен.

А если ряд занят? Вот тогда вы обязательно сообщите об этом вслух четко и внятно: «У меня нет возможности повернуть в крайний правый ряд, он занят, поэтому я поворачиваю в левый (средний)». Поверните, не пересекая сплошной линии, в левый ряд (если на дороге две полосы в одном направлении) или в средний (если на дороге три полосы в одном направлении).

Фото 16. *В данной ситуации законно въезжать сразу в левый ряд с правого поворота, т. к. правый ряд занят, но ситуацию следует прокомментировать.*

Но, говорить о занятости правого ряда можно только в том случае, когда транспортное средство стоит на расстоянии от 1 до 8 м от края пересекаемой проезжей части *(фото 16).* Если это расстояние 8 м и более, поворачивайте в крайний правый ряд, а потом перестраивайтесь левее, иначе вам законно поставят 5 штрафных баллов *(фото 17).*

Фото 17. *Выехав в правый ряд за припаркованным автомобилем, уступите дорогу автомобилям, выезжающим сразу в левый ряд, не спешите.*

Но именно в ситуации, показанной на *фото 17,* не надо торопиться перестраиваться. Почему? Потому что за вами, как видно на фото выезжают машины сразу в левый ряд, и поспешив перестраиваться туда, вы можете эти машины не заметить, дернитесь влево и… Такая ошибка одна из самых частых на экзамене в ГИБДД. Повернули в правый ряд, остановитесь перед припаркованной машиной *(фото 17),* включите сигнал левого поворота, осмотритесь, убедитесь, что левый ряд абсолютно свободен и только тогда перестройтесь. Никто не запрещает вам останавливаться! Никто вас не торопит!

Поворот налево или разворот вы должны выполнять из крайнего левого положения крайней левой полосы. Не давайте никому возможности становиться левее вас, как это показано на *фото 18.* в этом случае экзамен будет не сдан.

Фото 18. *Для поворота налево (разворота) вставайте в крайнее левое положение левого ряда, не оставляйте места слева другим транспортным средствам.*

Поворот можете выполнить в любой попутный ряд. На дороге с тремя полосами в одном направлении или более старайтесь не поворачивать в крайний левый ряд, не зарабатывайте себе лишний балл, и помните, что поворот налево выполняется не по кратчайшему расстоянию, а по безопасной траектории. Хорошо, если таковая размечена прерывистыми пунктирными линиями, а если нет – мысленно нарисуйте ее сами и поворачивайте. Не смотрите, на тех, кто «режет» повороты налево, это чревато заездом хотя бы одним колесом на сплошную линию разметки. Не спешите!

Часто, поворачивая налево в пунктирный разрыв двойной сплошной линии, наезжают правым колесом на сплошные линии и получают 5 баллов. Нелепая ошибка, но частая. Начинайте поворот налево (разворот) когда от переднего бампера остается еще метр прерывистой линии *(фото 19).* Это гарантия, что вы не наедете на сплошную линию правыми колесами.

Фото 19. *Начинайте поворот налево (разворот) когда от переднего бампера до начала двойной сплошной линии 13 расстояние не менее 1 м*

Поворот налево (разворот) при наличии трамвайных путей посередине дороги (на одном уровне с ней) необходимо делать *с трамвайных путей попутного направления,* не создавая помех трамваю. Если это будет разворот или поворот вне перекрестка, то безо всякого сомнения выезжаете на попутные трамвайные пути, но очень внимательно просчитайте ситуацию с трамваем, рассчитайте интенсивность встречного потока и отдаленность от вас трамвая, успеете ли повернуть (развернуться) до его подъезда к вам.

При повороте налево (развороте) на перекрестках с трамвайными путями смотрите наличие знаков 5.15.1 или 5.15.2 или разметки 1.18 («Направление движения по полосам»). Если такие знаки или разметка есть, то двигаться по трамвайным путям через перекресток (прямо, направо, налево) *запрещается. Поворачиваете только с полос!*

Наибольшее количество ошибок кандидаты в водители делают при *выполнении разворотов*. Именно эти позиции наиболее «любимы» инспекторами ГИБДД и очень не любимы инструкторами при подготовке к экзамену.

Разворот на перекрестке вы можете выполнить и через попутные полосы (полосу) и через встречные (встречную). Слово «поворот» в пункте 8.6 ПДД РФ ни в коем случае не следует отождествлять со словом «разворот». Разворот через встречную полосу не только не запрещен, но и наиболее безопасен. Почему безопасен? Давайте разберемся. Вы хотите развернуться через попутную полосу, подаете сигнал левого поворота и выезжаете на попутную полосу всегда чуть глубже, чем для поворота налево, то есть придерживаетесь наиболее правильной траектории движения *(траектория «Б» на рис. 8)* Автомобиль, следующий за вами, намерен просто повернуть налево, и не знает ваших намерений. Опытный водитель, конечно, сразу определит, что вы собираетесь разворачиваться, а вот неопытный, да еще и торопыга, будет «резать» поворот, заметит вас в самый последний момент и может не успеть вовремя затормозить. Разворот по траектории «А» *(рис. 8)* не вызовет никаких возможных эксцессов, он будет понятен абсолютно всем.

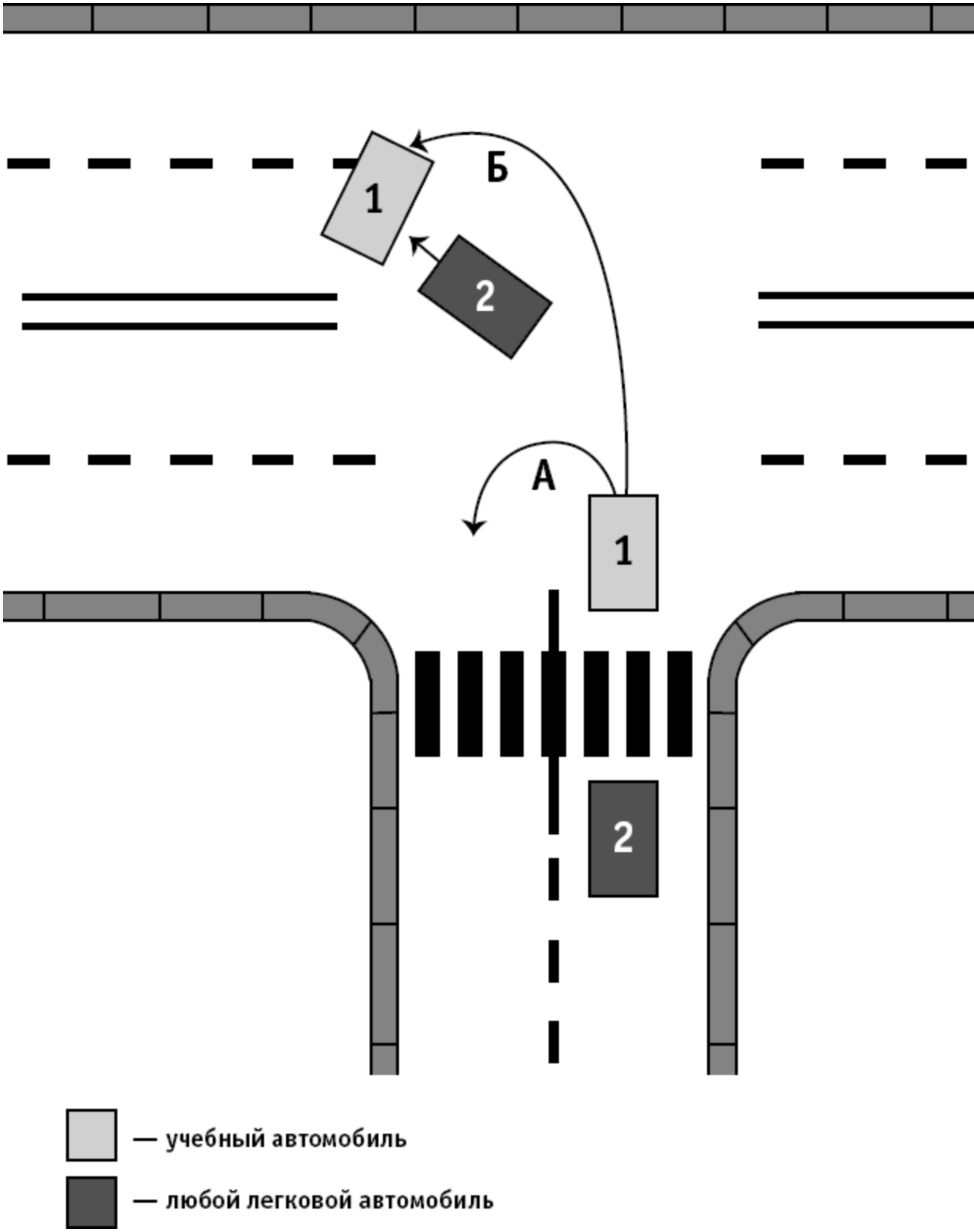


Рисунок 8. *Опасный и безопасный разворот на перекрестке.*

Вот именно так и надо разворачиваться на перекрестках. При развороте вы никак не должны задеть пешеходный переход, ни одним колесом. То есть разворачивайтесь после проезда перехода *(фото 20)*. Задев переход, вы нарушите п. 8.11 ПДД РФ и получите 5 штрафных баллов. Причем, нет никакой разницы регулируемый или нерегулируемый это перекресток. Очень внимательно смотрите, где начинать поворот руля для разворота.

Проезжайте переход всем корпусом автомобиля и подайте еще вперед минимум метра полтора, только после этого начинайте поворот руля. Ошибка очень распространенная! и перед разворотом в достаточно узком месте старайтесь сделать небольшую петельку вправо, чтобы не выйти за пределы проезжей части.

И, конечно же, разворот с использованием заднего хода на перекрестке запрещен. Но попытки таких маневров на экзаменах я наблюдал крайне редко.

Если инспектор ГИБДД хочет дать вам задание выполнить разворот на перекрестке, он так и скажет: «На ближайшем нерегулируемом (регулируемом) перекрестке выполните разворот», и переспросит, поняли ли вы задание. Если не поняли, уточните. Слово «разворот» предполагает движение в обратном направлении (180°). Я акцентирую внимание на прописных истинах, потому что процентов двадцать сдающих экзамены вместо разворота выполняют поворот, а вместо поворота частенько и разворачиваются. Но даже если вдруг, вследствие волнения, вы вместо разворота просто повернули налево, экзамен из-за этого не прекратится, вас попросят проделать это на другом перекрестке, а вот если такое «непослушание» будет неоднократным, то вам могут вменить игнорирование заданий инспектора.

С разворотом на перекрестках всё вроде бы ясно. Но развороты могут выполняться и вне перекрестков, и при выполнении таких разворотов ошибок еще больше, чем при разворотах на перекрестках.

Фото 20. *Выполняйте разворот, полностью заехав за переход и отъехав от него на 1–1,5 м*

Фото 21. *Разворот выполнен с нарушением правил в месте автобусной остановки.*

Если инспектор замыслил дать вам такое задание, из его уст оно должно звучать таким текстом: «Выберете место для разворота и развернитесь», в иной форме подобное задание инспектор не имеет права дать – именно такой текст прописан в «Методике сдачи квалификационных экзаменов». Команда: «Развернитесь в этом месте» не возможна, так как таковая считается провоцированием кандидата в водители, тем более, если в данном месте разворот запрещен пунктом 8.11 ПДД РФ.

В разделе IV «Методик приема квалификационных экзаменов» п.3.3 гласит: *«Команды кандидату в водители должны подаваться экзаменатором четко и своевременно. Необходимо предлагать кандидату в водители самому определять оптимальный порядок действий. Например, команды развернуться илиостановиться должны подаваться в следующей форме: «Выберете место для остановки и остановитесь», «Выберете место для разворота и развернитесь». Запрещается провоцировать кандидата в водители к каким-либо действиям в нарушение требований ПДД».*

Фото 22. *При таком развороте вы пересекаете сплошную линию 1.1, это нарушение правил.*

Место для разворота следует выбирать очень тщательно. Практика показывает, что большинство кандидатов в водители спешат и начинают выполнять разворот в первом попавшемся разрыве сплошной линии. Выполняют, хорошо вписываются в размеры проезжей части, но 5 штрафных баллов, тем не менее, получают. Оказывается, развернулись в месте расположения остановки автобуса *(фото 21),* троллейбуса или трамвая, которой не должно быть ни с правой, ни с левой стороны дороги. Если во время разворота вы пересекли сплошную линию разметки, отделяющую попутные полосы *(фото 22),* или развернулись около закругления дороги *(фото 23),* при видимости дороги менее 100 м, то 5 штрафных баллов вам обеспечено. Увидев разрыв в сплошной линии, не спешите туда «нырять», у вас нет синего маячка на крыше, осмотритесь, отмерьте семь раз! Кстати, на одном из испытательных маршрутов в г. Москве, инспекторы любят давать задание выбора места для разворота постоянно в одном и том же месте, после которого разворот разрешается только в седьмом разрыве сплошной линии.

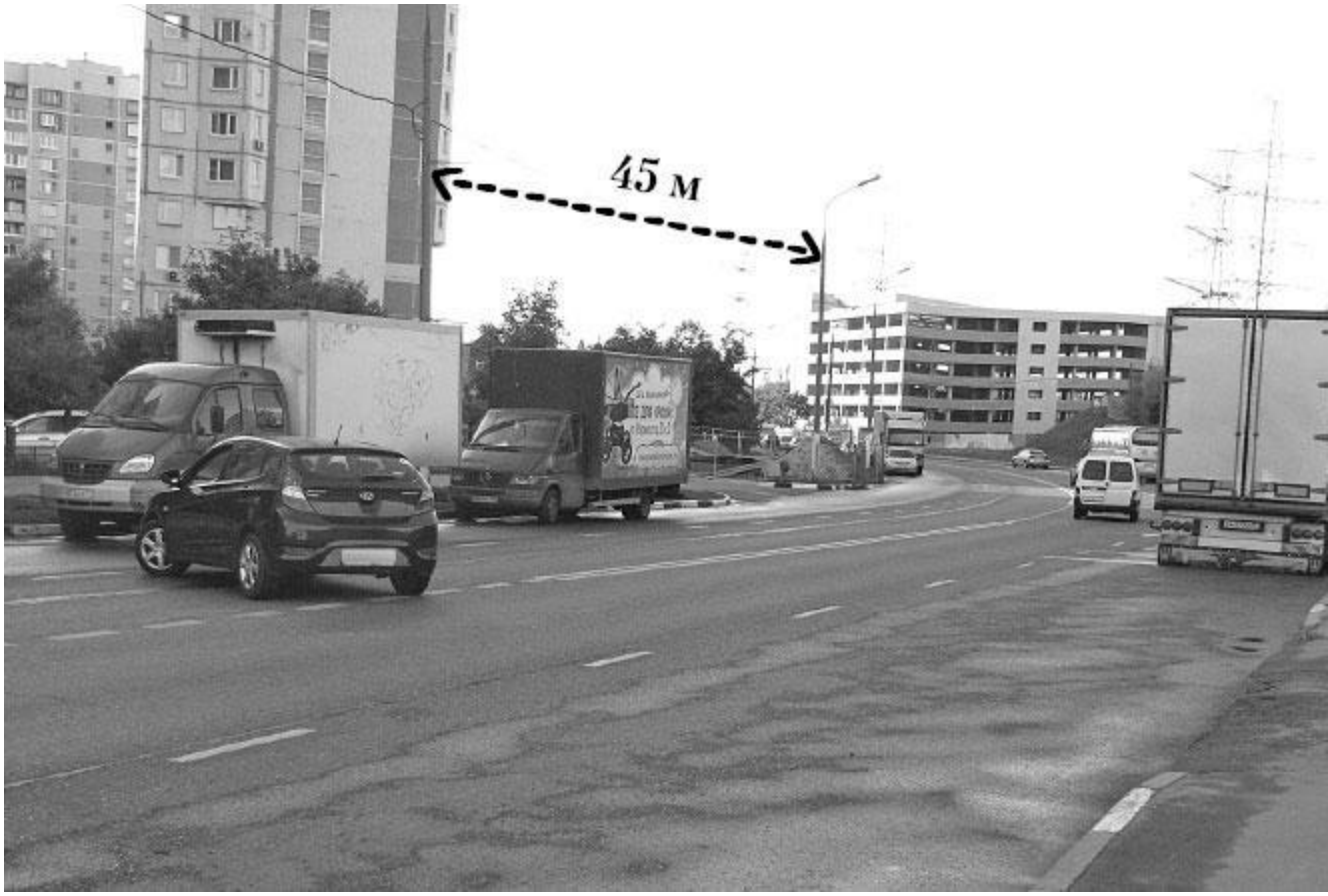


Фото 23. *Разворот выполняется в месте, где видимость дороги менее 100 м*

После тщательного поиска вы нашли «правильное» место для разворота, начали разворачиваться и… не вписались в габариты проезжей части, уперлись колесом в бордюрный камень *(фото 24)* или уперлись в припаркованные автомобили. Ну, и сдайте чуть назад, не создавая никому помех, *комментируя ситуацию,* и продолжайте движение. Если такой разворот вам не зачтут и поставят 5 штрафных баллов, то это нарушение «Методик сдачи квалификационных экзаменов». В критериях оценки нет такого специального пункта, а нарушением правил выполнения разворота это не является. Поэтому и комментируйте. Но во избежание конфликтных ситуаций просчитайте и это. Выбрав место разворота, показанное на *фото 25,* вы рискуете не вписаться в габариты дороги (возможно, придется упереться в припаркованные автомобили), да еще и правым колесом рискуете наехать на двойную сплошную линию разметки.

Фото 24. *Вы не вписались в габариты проезжей части при развороте.*

Фото 25. *Вы рискуете не вписаться в габариты проезжей части при развороте и наехать правым колесом на разметку 1.3.*

Во избежание спорных вопросов, не подъезжайте вплотную к разрыву в сплошной линии, вставайте от него левой стороной примерно в метре *(фото 26),* пропустите все встречные транспортные средства и гарантированно развернитесь в один прием (без

включения задней передачи).

Фото 26. *Отступите на 1 мот середины проезжей части, тогда вы свободно развернетесь через две стандартные полосы движения.*

При возможности старайтесь развернуться в том месте разрыва в сплошной линии, где есть въезд во дворовые территории, разворот в один прием даже с небольшим захватом въезда во двор *(фото 27)* не вызывает никаких претензий у инспекторов ГИБДД.

Если вы хотите выполнить разворот в месте, обозначенном знаком 6.3.1 («Место разворота»), то помните, что приготовиться к развороту нужно аккуратно, вставать так, чтобы ни одно колесо или передний бампер не пересек сплошную линии разметки *(фото 28)*, а развернуться только через прерывистую линию разметки (либо прерывистую часть разметки 1.11).

Фото 27. *Небольшой «захват» въезда во двор при развороте не запрещен и неопасен.*

Перед тем, как выполнить разворот в месте, обозначенном знаком 6.3.2 («Зона разворота») внимательно осмотритесь. Если ваша машина одна и за вами никого нет, встречных тоже нет, то разворачивайтесь с любого места прерывистой линии (зоны). Если за вами пристраиваются автомобили, старайтесь протянуть свой автомобиль до конца зоны разворота, однако, не пересекая сплошную ограничительную линию. Пропустите встречных и спокойно развернитесь. При развороте из этого положения вы *исключите возможную помеху справа,* вам не надо будет никому уступать дорогу, все будут уступать вам. Оградите себя от лишних возможных вмешательств в управление!

Вас могут попросить выбрать место для разворота и развернуться на дороге с двумя полосами (по одной в каждом направлении). Происходит такое не часто, но рассмотрим правильность выполнения и этого задания.

Фото 28. *В «месте разворота» разворот надо выполнять так, чтобы не пересекать линию разметки 1.1*

На двухполосной дороге разворот надо выполнять с использованием бокового проезда (чаще всего это въезды во двор). Выбираете хорошо просматриваемое местечко, где нет сплошных линий, и с наименьшим количеством «опасных точек» выполните разворот в два приема.

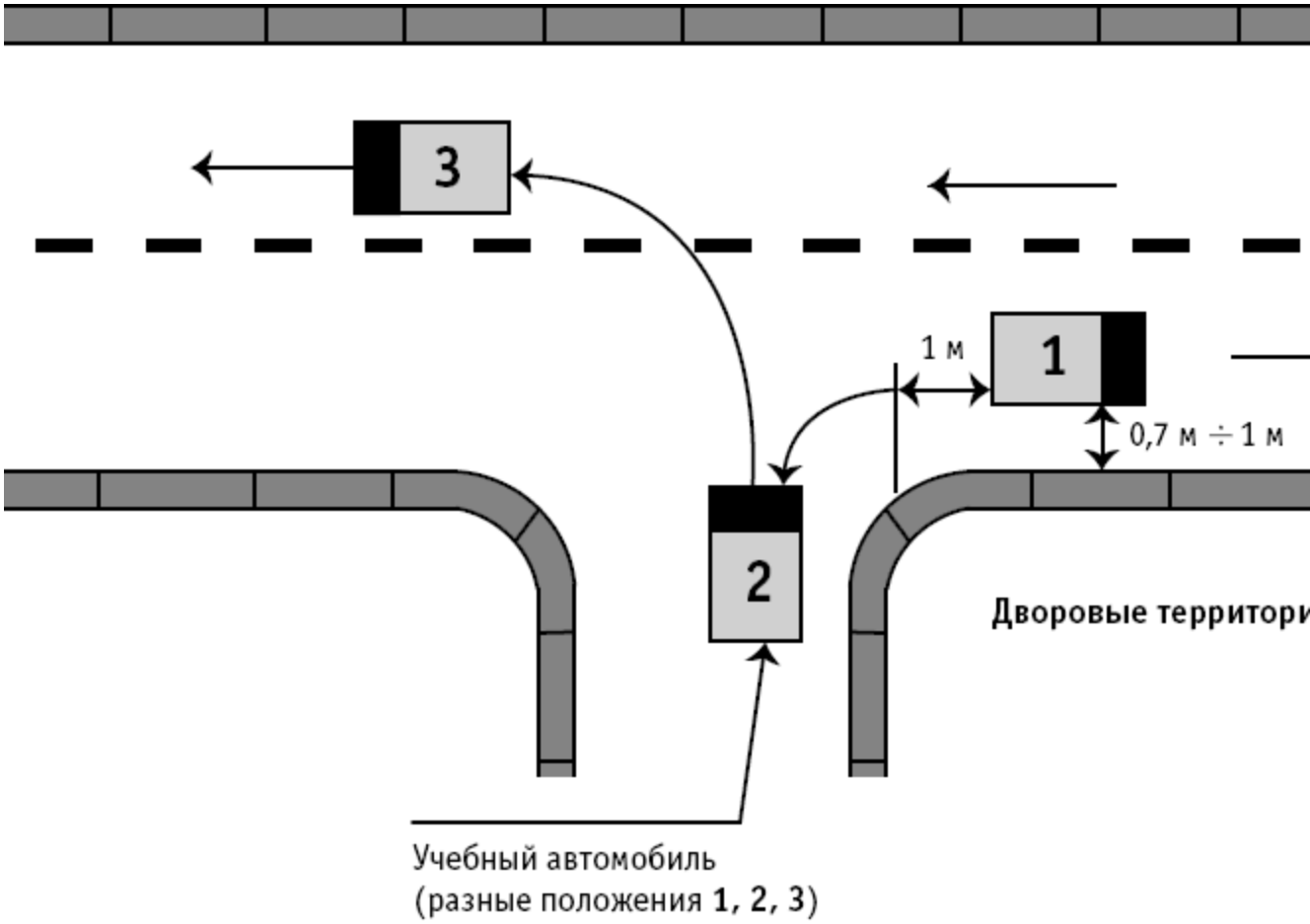


Рисунок 9. *Разворот с использованием въезда во двор справа.*

Въезд во двор находится справа:

• остановите машину так, как показано на *рис. 9 (положение 1)* (правым боком 0,7–1,0 м от бордюрного камня, задней частью 1 м от въезда во двор);

• включите аварийную сигнализацию (хуже не будет), т. к. выполняете не самый безопасный маневр;

• вывернув руль вправо, заезжаете задним ходом во двор;

• как только машина выпрямится, остановитесь, осмотритесь *(положение 2 рис. 9),* выключите аварийную сигнализацию, уступите дорогу всем транспортным средствам на проезжей части и выезжаете налево, не пересекая никаких сплошных линий *(положение 3 на рис. 9).*

Въезд во двор находится слева:

• из положения 1 *(рис. 10)* поворачивайте налево так, чтобы машина остановилась параллельно бордюрному камню, въехав во двор так, чтобы задний бампер был примерно на уровне бордюрного камня *(положение 2 на рис. 10);*

• включите аварийную сингализацию;

• внимательно, без спешки, посмотрите в правое заднее стекло, убедитесь, что по правой полосе дороги транспорт не едет;

• выезжайте задним ходом на правую полосу до момента, пока не убедитесь, что вперед можно выехать беспрепятственно *(положение 3 на рис. 10);*

• остановитесь, еще раз посмотрите в зеркало на предмет возможных помех сзади, выключите аварийную сигнализацию и начинайте движение вперед.

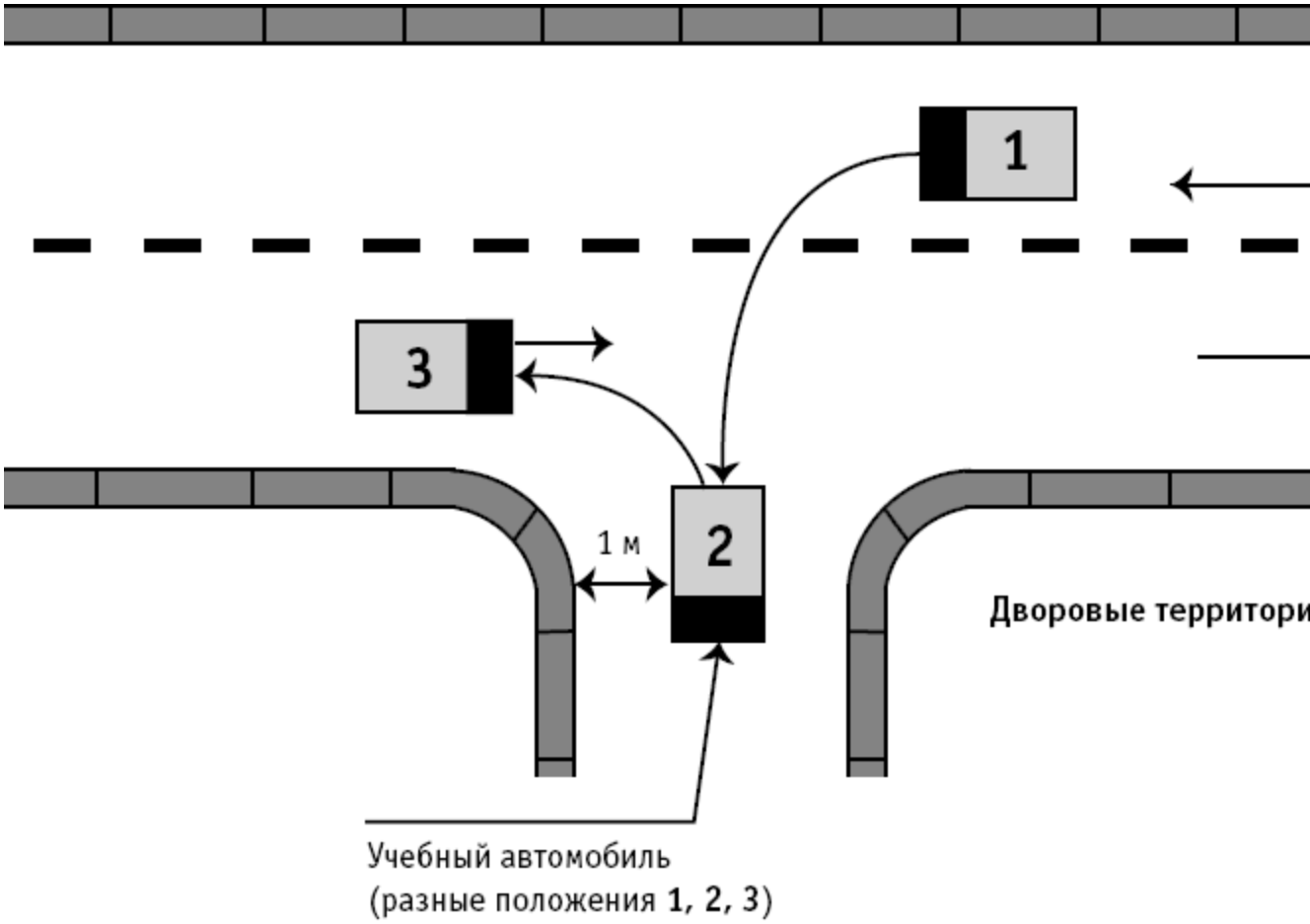


Рисунок 10. *Разворот с использованием въезда во двор слева.*

Двигаться задним ходом на экзаменах приходится только при выполнении разворотов на двухполосных дорогах. Какие-либо иные случаи (вне площадки) бывают крайне редко при острой необходимости. Экзамен и без движения задним ходом сдать непросто. Но, на всякий случай, помните, что движение задним ходом запрещено на перекрестках, на пешеходных переходах, ж/д переездах, мостах и под таковыми, в тоннелях, в местах расположения остановок маршрутного транспорта, и при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении (пп. 8.11 и 8.12 ПДД РФ).

При движении задним ходом десять раз убедитесь, что не создаете никому помех, ни пешеходам, ни велосипедистам, ни другому транспорту.

При проезде железнодорожных переездов на испытательном маршруте (такие маршруты очень редки, но бывают в небольших городах) особое внимание уделяется правильной остановке автомобиля перед шлагбаумом или при его отсутствии.

Перед закрытым шлагбаумом (или не успевшим закрыться на красный сигнал светофора) необходимо останавливаться не ближе чем за 5 метров. Остановитесь за 6–7 метров, не рискуйте.

Если шлагбаум отсутствует (на испытательных маршрутах больше всего таких переездов), то могут быть следующие варианты остановки:

• перед знаком «СТОП» (2.5) или стоп-линией;

• перед светофором, если не работает или отсутствует мигающий белый сигнал, разрешающий движение, или стоп-линией;

• за 10 метров до ближайшего рельса (замерять никто не будет, даже если вы остановитесь в 8 метрах, но ближе уже не желательно) при отсутствии светофора, знака «СТОП» (2.5) и стоп-линии.

В любом случае необходимо обозначить остановку (секунды на две, как минимум), осмотреться, убедиться в отсутствии приближающегося поезда и только тогда спокойно

проехать через переезд.

При белом мигающем сигнале светофора остановка не обязательна, однако замедлите ход и поверните голову в обе стороны перед переездом ради собственной безопасности, это зачтется в положительную сторону.

Превысил установленную скорость движения.

Чаще всего кандидаты в водители превышают скорость, установленную соответствующими запрещающими знаками. На испытательных маршрутах достаточно много искусственных неровностей, метров за 50–100 от которых установлены знаки «Ограничения максимальной скорости» 40 км/час, 30 км/час, а то и 20 км/час.

Как только мы пересекли условную линию расположения знака, на спидометре экзаменационного автомобиля должна быть скорость, равная указанной на знаке, а *лучше меньшая.* Если с 40 и 30-ю км/час еще получается двигаться без превышений, то с 20-ю уже дела обстоят значительно хуже. Не хотят сдающие контролировать скорость по спидометру а превышение скорости более чем на 1 км/час карается 5-ю штрафными баллами. 1 км/час вам простят, но 2 (и более) км/час уже нет, а отговорки, что это превышение не наказуемо вообще странны. При приеме экзаменов «Кодекс административных правонарушений РФ» не учитывается никоим образом. Он разработан для наказаний водителей, а не кандидатов в водители.

Старайтесь, чтобы уже при подъезде к знаку (а не после проезда), скорость вашего экзаменационного автомобиля была чуть ниже указанной на знаке, и держите эту скорость до знака «Конец ограничений» (повысить скорость можете только после пересечения условной линии расположения знака «Конец ограничений») или до ближайшего перекрестка. Как поступать при отсутствии знака «Конец ограничений», читайте выше.

Скорость установленную для населенных пунктов (60 км/час), превышать тоже умудряются. Здесь те же самые рекомендации. Не включайте передачи далее третьей, и не разгоняйтесь более 50 км/час, чтобы ненароком не перескочить за установленное федеральное ограничение скорости.

Не принял возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки ТС при возникновении опасности для движения

«Опасность для движения – ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия». Такое понятие «опасности» дается в разделе 1 ПДД РФ.

Я думаю, что оно не вызывает трудностей в прочтении у кандидатов в водители, но на практике каждый сдающий сам устанавливает для себя степень опасности ситуации. Подсказывать, что данная ситуация опасна для движения никто не будет, а вот счесть ситуацию опасной вопреки мнению кандидата в водители инспектор может и вправе это сделать. Ведь у кандидатов в водители нет водительского опыта, и они частенько недооценивают степень опасности сложившейся на дороге ситуации.

Если вы, во время сдачи экзамена немного *переоцените* опасность создавшейся ситуации, то здесь-то уже точно не к чему будет придраться.

Давайте рассмотрим типичные опасные ситуации, которые практически постоянно возникают на дорогах (экзамен не исключение).

1. *Пешеходы переходят проезжую часть вне пешеходных переходов.* Обычно такие пешеходы стараются побыстрее перейти проезжую часть, а то и перебежать. Бежит пешеход – снизьте скорость вплоть до остановки, даже если пешеход побежал (пошел быстрым шагом) с противоположной стороны проезжей части. Да, он может остановиться посередине

дороги, на двойной сплошной линии разметки или на разделительной полосе, чтобы вас пропустить, но вы не можете предполагать ход его мысли, последовательность его действий и степень его адекватности. Поэтому вы снизили скорость или остановились, чтобы избежать возможного ДТП. А коли инспектор спросит вас: «В такой ситуации необходимо останавливаться?», вы тут же ему ответьте четко и ясно, без всякого сомнения, что вы сочли данную ситуацию опасной в связи с непредсказуемостью поведения пешехода, а лучше, опередите всяческие вопросы и сами прокомментируйте ситуацию. И вопросов к вам уже не будет – всё записалось на видеокамеру.

2. *Выезжающий из двора (любой прилегающей территории) едет слишком быстро,* и вам кажется, что он сейчас выскочит перед вами и произойдет столкновение.

Скорее всего, этот водитель резко остановится перед проезжей частью, чтобы вам уступить, но рассчитывать на это не стоит, притормозите. Остановился хорошо, поедете спокойно дальше, а не остановился, тогда что?

В этом случае, если вы не предпримете ничего, то это сделает за вас сидящий рядом инспектор ГИБДД или инструктор, но экзамен уже будет не сдан.

3. *Ситуация, похожая на вторую, но происходящая на перекрестке.* У вас преимущество в движении, но это не значит, что те, кто должен уступить вам дорогу будут это делать предельно корректно. Показалось вам, что кто-то не собирается уступать, притормозите – глядишь, и вправду не собирается, а вы ДТП предотвратили, и не дожидайтесь вопросов инспектора, говорите сами, что данная ситуация показалась вам опасной, вы перестраховались, имеете право, за это штрафных баллов не начисляют.

4. *При проезде регулируемого перекрестка не сразу начинайте движение* на зеленый сигнал светофора, а быстренько осмотритесь вправо-влево, все ли закончили проезд. И только убедившись, что всё в порядке, начинайте движение. Не торопитесь! Это такая же оценка опасности ситуации.

Итак, как мы говорили, перестраховаться не лишне, но не доводите любое благое дело до абсурда. Не надо стоять на перекрестке и пропускать транспортные средства, по отношению к которым *вы* имеете преимущество, или выпускать всех, выезжающих из дворов.

Иногда водители, которые, естественно, не имеют представления о том, что вы сдаете экзамен, делают вам «медвежью услугу», то есть предоставляют преимущество там, где вы его не имеете, предварительно просигналив дальним светом фар. Так вот этим «преимуществом» ни в коем случае не пользуйтесь! Мило проигнорируйте, иначе, получите 5 штрафных баллов на законном основании. Водительская этика – это прекрасно, но не на экзаменах по вождению в ГИБДД.

Действие или бездействие кандидата в водители, вызвавшее необходимость вмешательства в процесс управления экзаменационного ТС с целью предотвращения ДТП

Многим кандидатам в водители кажется, что инспектор ГИБДД или инструктор может вмешаться в управление в любой момент, независимо от того, было ли это действительно необходимо. На самом деле это далеко не так. Внимательно читайте критерий оценки: «Действие или бездействие…, вызвавшее необходимость вмешательства… с целью предотвращения ДТП». То есть во всех иных случаях никто не имеет право вмешаться в управление, а если вмешательство произошло с целью помочь вам переключить передачу или включить передачу заднего хода, то таковое не может быть расценено как вмешательство с целью предотвращения ДТП. Но и даже такого вмешательства избегайте, выясняйте, как правильно включать заднюю передачу заранее, перед началом экзамена.

Напоминаю, что передние четыре передачи (а вы не включайте дальше третьей) включаются абсолютно на всех автомобилях с механической коробкой передач одинаково, независимо от марки, модели, производителя и т. п. А на любой модели автомобиля с автоматической коробкой передач передний ход включаются переводом рычага с положение «D» (передачи переключаются автоматически), а задний – переводом рычага в положение «R».

Наказуемое 5 штрафными баллами вмешательство в управление непременно последует, если:

• вы не собираетесь уступать дорогу транспортным средствам, имеющим перед вами преимущество (как правило, не заметили таковое или посчитали, что оно далеко от вас);

• не собираетесь останавливаться на знак «СТОП», в предусмотренных ПДД случаях;

• не пропускаете пешехода;

• не заметили запрещающий сигнал светофора;

• наехали на сплошную линию разметки;

• собираетесь наехать колесом на бордюрный камень или другое инженерное сооружение при поворотах и разворотах.

Очень часто инструктор (инспектор ГИБДД) вмешивается в управление (корректирует рулевое колесо), когда кандидат в водители не держит безопасный боковой интервал при объезде стоящих автомобилей или безопасную дистанцию (притормаживает).

Опасный боковой интервал одна из самых распространенных ошибок на экзаменах, которая заканчивается вмешательством в управление. Перестраховывайтесь, держите боковой интервал при объезде припаркованного транспорта минимум 50 см *(фото 29)*.

Средние ошибки

Нарушил правила остановки

Инспектор ГИБДД может дать вам задание остановиться только таким текстом: «Выберете место для остановки и остановитесь».

Делайте это не сразу, посмотрите, прежде всего, на правую сторону дороги. Если вы остановитесь в зоне действия знака «Остановка запрещена» то получите сразу же 5 штрафных баллов. Это будет трактоваться, как невыполнение требований запрещающих знаков.

Если вы остановитесь вдоль сплошной желтой линии разметки, запрещающей остановку (1.4), не сопровождаемой знаком «Остановка запрещена), то получите 3 балла. Имейте в виду, что такая разметка (1.4) может наноситься не только по краю проезжей части и вдоль тротуара, но и поверху бордюрного камня. Но знаком «Остановка запрещена» желтая сплошная линия чаще всего сопровождается. Так что не рискуйте и здесь, может быть, вы не заметили знак.

Фото 29. *Безопасный интервал между объезжаемыми автомобилями 50–60 см*

Остановки на мостах (эстакадах), под мостами (эстакадами), в тоннелях крайне редки на экзаменах, но всё же напоминаю и об этом.

Внимательно посмотрите, на каком расстоянии до выезда из дворов вы хотите остановиться. Делайте остановку метров за пять до выезда из двора, чтобы вам не вменили создание помех при въезде во двор как на *фото 30 (3* штрафных балла).

Фото 30. *Такая остановка создает помехи при въезде во двор.*

Помните, что до любого края перекрестка при выборе остановки должно быть не менее 5 метров по требованиям ПДД РФ.

Очень многие кандидаты в водители останавливаются в ситуации, показанной на *фото 31*. Вроде бы всё в порядке, но по проекциям от края пересекаемой проезжей части получается, что вы стоите непосредственно на перекрестке. Отъезжайте дальше или не подъезжайте ближе 5 метров.

Фото 31. *Остановка с нарушением правил. По проекциям вы остановились в зоне перекрестка.*

Выбирайте место остановки вашего учебного автомобиля так, чтобы его передний бампер был на расстоянии не менее 15 метров перед остановкой маршрутного транспорта или задний бампер был на расстоянии 15 метров за остановкой маршрутного транспорта (по ходу движения). 15 метров отсчитывается от желтой ломаной линии разметки 1.17 (в обе стороны) или, при ее отсутствии, от знака 5.16 (5.17) в обе стороны *(фото 32).*

Фото 32. *Остановка на таком расстоянии от разметки 1.17 чревата тремя баллами*

Некоторые, особо дотошные инспекторы могут и замерить расстояние, но если расстояние явно менее 10 метров, то тут и замерять не надо, получите 3 штрафных балла (на *фото 32* расстояние 8 м).

Помните, что остановка запрещена ближе 5 метров от пешеходного перехода, то есть пред ним останавливайтесь метров за шесть, а вот, полностью проехав переход, можно остановиться и в метре от него. Казалось бы, экзамен уже сдан. Двадцать минут вы продержались, набрав всего два штрафных балла, и останавливаетесь правильно после перехода, но в эйфории вы забыли про три метра между вашим автомобилем и сплошной линией разметки, остановились, зафиксировали автомобиль и получили решающие 3 балла. Распространенная ошибка, к сожалению *(фото 33).*

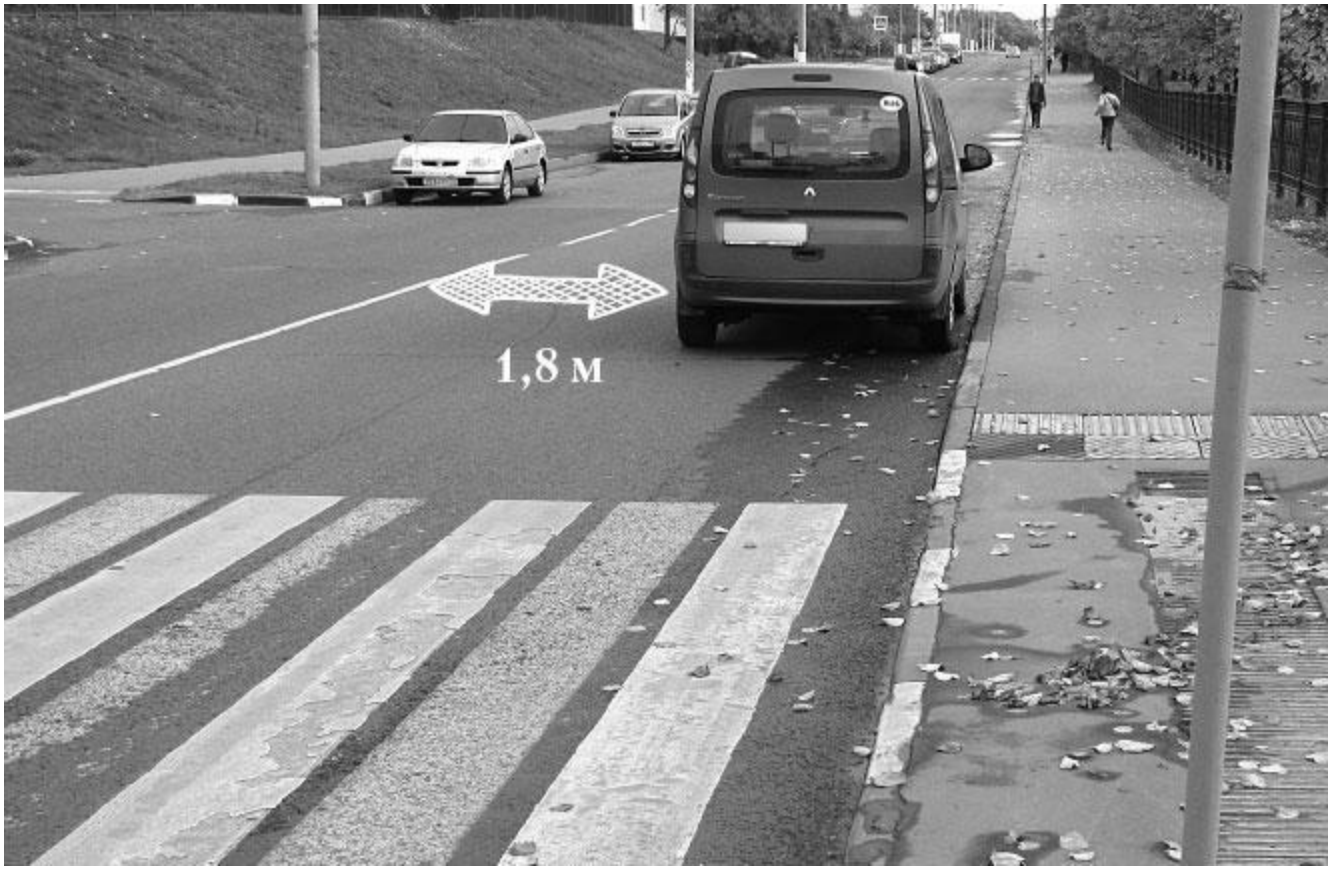


Фото 33. *Распространенная ошибка – остановка после перехода правильна, но между сплошной линией и автомобилем расстояние менее 3 м*

Нередкая ошибка с остановкой на расстоянии от сплошной линии 1.1 менее 3-х метров. Кандидаты в водители чаще всего забывают именно об этом, волнуются. Если есть твердая уверенность, что между вашей машиной и сплошной линией умещается свободно еще два таких автомобиля, то останавливайтесь. в противном случае поищите место с прерывистой линией слева. Но, чаще всего, полосы стандартные, шириной 3,5 м, и расстояние между вашим автомобилем и сплошной линией будет менее 3 метров.

Фото 34. *Остановка в этом месте разрешена только указанным на знаке способом.*

Остановка на проезжей части при видимости дороги менее 100 метров хотя бы в одном направлении тоже, к сожалению, не редкость среди сдающих экзамен. Вроде бы всё просчитал, а на закругление дороги (впереди либо сзади) внимания не обратил.

Не спешите, выбирайте место для остановки тщательно!

Иногда возникают спорные моменты при остановке в местах, показанных на *фото 34.* Можно ли остановиться не так, как показано на табличке, а параллельно тротуару? Нет, в этом месте такая остановка запрещена, в части п. 12.4 ПДД РФ записано: «Остановка запрещается… в местах, где транспортное средство сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств…». Очень легко ваши действия подпадают под этот пункт. Либо останавливайтесь, так, как показано на табличке *(фото 34),* либо проезжайте это место и выбирайте другое.

Если на испытательном маршруте имеется дорога с обочиной, останавливайтесь, полностью заехав на обочину, если ее ширина это позволяет. progiavto.ru Если ширина обочины не позволяет полностью остановиться, то «залезайте» на нее как можно глубже.

Не советую останавливаться на левой стороне дороги, даже если таковое разрешено Правилами. Не рискуйте, не надо.

После того, как вы убедились, что ни одна из частей п. 12.4 вами не нарушена, ставьте рычаг коробки передач в нейтральное положение или положение «Р» (для автомобилей с автоматической коробкой передач) и фиксируйте автомобиль стояночным тормозом.

Не подал сигнал указателем поворота перед началом движения, поворотом, разворотом, остановкой, перестроением

Подать сигнал поворота очень простое действие, но как показывает и практика, и статистика, у кандидатов в водители на экзаменах с этим действием немало проблем, а ведь достаточно не включить поворотный сигнал два раза, и экзамен будет провален. Списывать не включение сигнала поворота только на волнение будет неправильно. Это результат

недостаточной подготовки именно в вопросе включения сигналов, к сожалению, очень многие инструкторы не заостряют внимание на включении поворотных сигналов. Говорят, конечно, что включение их обязательно, но мышечную память левой руки на включение сигнала у учащихся не вырабатывают, а волнение лишь усугубляет «пробелы» в подготовке.

Держите левую руку на руле возле рычажка включения поворотных сигналов, чтобы быть готовыми включить их вовремя.

Перед началом движения, где бы вы ни находились (дорога или прилегающая территория), обязательно включите сигнал левого поворота.

Перед поворотом (разворотом) включайте сигнал за 40–60 м до поворота или разворота. Если включите слишком рано (100 м) или слишком поздно (за 10 м) могут поставить один штрафной балл за несвоевременное включение поворотных сигналов.

Перед перестроением обязательно включите сигнал метров за тридцать до начала перестроения и выключите сразу же после того, как окажетесь на соседней полосе. Если вас попросят повернуть налево (направо), а для этого требуется перестроение через две (или более) полосы, то сигнал поворота надо подавать ступенчато: включили сигнал поворота, перестроились на соседнюю полосу – выключили сигнал, чуть проехали по полосе – включили сигнал перестроения на полосу левее (правее). Главное, не перестраивайтесь с одним сигналом через несколько полос!

При объезде стоящего транспорта обязательно включайте левый сигнал поворота, даже если практически не смещаетесь влево. Включите, хуже не будет! Не зарабатывайте себе лишних три балла. Объехав стоящий транспорт, включите правый сигнал возвращения в свою полосу.

При проезде участка дороги с круговым движением сигналы следует подавать в таком порядке:

• *при движении направо* за 50–90 м до въезда на круг подаете правый сигнал поворота и поворачиваете направо с этим же сигналом;

• *при движении прямо* за 50–90 м до въезда на круг подаете правый сигнал поворота, въехав в «круг» подаете левый сигнал, проехав четверть круга, подаете правый сигнал, с ним и поворачиваете;

• *при движении налево* за 50–90 м до въезда на круг подаете правый сигнал поворота, въехав в «круг» подаете левый сигнал, проехав половину круга, подаете правый сигнал, с ним и поворачиваете;

• *при движении в обратном направлении* за 50–90 м до въезда на круг подаете правый сигнал поворота, въехав в «круг» подаете левый сигнал, проехав три четверти круга, подаете правый сигнал, с ним и поворачиваете.

Очень многие забывают включить правый сигнал остановки, после окончания экзамена, и по такой нелепости умудряются его не сдать. Подана команда: «Найдите место для остановки и остановитесь», включайте сигнал и выбирайте место. Не включив сигнал сразу, и увлекшись выбором места, вы можете забыть о сигнале.

Не выполнил требования информационно-указательных знаков и дорожной разметки (кроме линий 1.1, 1.3, 1.12)

Подобная формулировка критериев оценки не корректна. Она не менялась с 2001 года, а в 2006 году группа информационно-указательных знаков перестала существовать и разделилась на две группы: «Знаки особых предписаний» и «Информационные знаки». Правда, количество знаков увеличилось незначительно (добавлены знаки 5.20, 5.27–5.34, 6.5, 6.20,6.21).

В этом разделе критериев оценки речь идет в основном о нарушении требований знаков 5.15.1 и 5.15.2 или разметки 1.18 (направление движения по полосам), когда вы для движения на перекрестке занимаете ту полосу, с которой знак запрещает вам двигаться в желаемом направлении. Например, встали в крайнюю правую полосу, знак 5.15.1 (5.15.2)

обязывает вас двигаться из этой полосы только направо, а ехать вы собираетесь прямо. Вот за такое нарушение получите 3 штрафных балла. Выбирайте заранее нужную вам полосу! а если уж встали в правую полосу, из которой запрещено движение прямо, поворачивайте направо, скажите инспектору: *«Извините, я ошибся в выборе полосы, прямо ехать мне запрещает знак, я вынужден повернуть направо, с вашего разрешения я развернусь, где будет разрешено и вернусь на маршрут. Или будут другие указания?»* Если вы прокомментируете ситуацию именно таким текстом, то вопросов к вам просто не будет, инспектор либо даст вам согласие на разворот, либо даст иное задание. Поставить за это 3 штрафных балла он не имеет права, так как нарушений правил не было, в пункте 2.2 «Методики приема экзаменов» прописано: «Маршрут и последовательность выполнения заданий в процессе движения по маршруту, определяется экзаменатором». Но нигде не прописано, что ошибка в выполнении задания по невнимательности (если при этом не было нарушений ПДД) как-то наказывается.

Если на испытательном маршруте имеется *дорога с реверсивной полосой*, то помните, что въезжать на реверсивную полосу можно только в том месте, где расположен светофор (при зеленом сигнале реверсивного светофора). Если двойная прерывистая линия 1.9 находится от вас слева, то пересечь ее можно только при включенном зеленом сигнале реверсивного светофора. Съехать с полосы, когда линия 1.9 будет справа, вы можете в любом месте при любом сигнале светофора. Помните, что при горящем красном сигнале светофора и при выключенном светофоре въезд на реверсивную полосу запрещается.

Движение по полосе, выделенной для маршрутного транспорта, обозначенную знаком 5.14, запрещается, но поворот направо необходимо делать, съехав на эту полосу через разметку 1.11 (со стороны прерывистой линии). Выехать с правого поворота тоже необходимо на полосу для маршрутного транспорта, но не забудьте тут же на ближайшей разметке 1.11 (со стороны прерывистой линии) выехать в основную полосу.

Помните, что в месте расположения знаков 6.3.1 или 6.3.2 запрещен поворот налево, разрешен только разворот.

Остановка в зоне действия знака 5.27 («Зона запрещения стоянки») не запрещается.

Если вам дали задание въехать в зону, обозначенную знаком 5.21 «Жилая зона», то помните, что скорость в зоне действия этого знака не должна превышать 20 км/час. Но перед тем, как въехать в эту зону обязательно скажите инспектору, что в жилых зонах учебная езда запрещена, и слушайте его дальнейшие указания.

Не использовал в установленном случае аварийную сигнализацию или знак аварийной остановки

На экзамене использовать аварийную сигнализацию следует только при разворотах с использованием боковых проездов (дворовых территорий и т. п.) по схеме, показанной на рисунках 9 и 10. Поставив автомобиль в положение 1 *(рис. 9)* или в положение 2 *(рис. 10)*, включите аварийную сигнализацию.

При неожиданно возникшей неисправности и вынужденной остановке в месте, где остановка запрещена, включите аварийную сигнализацию, спросите, где находится знак аварийной остановки и выставьте его за 15 метров от автомобиля. Вашей вины нет никакой, а вот аварийную машину, тем не менее, должны обозначить вы. Но надо признаться, что случаи аварийных остановок на экзаменах крайне редки.

Выехал на перекресток при образовавшемся заторе, создал помеху для движения ТС в поперечном направлении

Встретиться с таким нарушением на экзаменах можно довольно редко. Испытательные маршруты всё же разрабатываются в районах с не очень интенсивным движением. Но с каждым годом количество автомобилей в целом по стране возрастает, и самый тихий

перекресток буквально за три-четыре года может стать супер интенсивным.

Ситуация на перекрестке очень хорошо вами просматривается. Если вы видите, что зразу же за перекрестком, в направлении движения вашего экзаменационного автомобиля затор, и, выехав на перекресток, вы перекроете движение поперечных транспортных средств хотя бы по одной полосе, то не следует начинать движение с перекрестка, не смотря на сигнал светофора. Зеленый сигнал не должен оказывать на вас магического действия.

Вы спокойно стойте и ждите, пока не начнется движение за перекрестком, и поток не продвинется хотя бы на длину вашей машины плюс два метра. Только в этом случае выезжайте на стойкий (не мигающий) зеленый сигнал. Вам могут (и наверняка будут) сигналить сзади, на что вы никакого внимания не обращайте, стойте и ждите улучшения ситуации. Торопиться вам некуда, тем более торопиться нарушать ПДД.

Не успели выехать на разрешающий сигнал, ничего страшного – поедете на следующий, но лишних 3 балла не получите.

Мелкие ошибки

Не пристегнулся ремнем безопасности, не своевременно подал сигнал поворота

Об этих нарушениях речь шла выше.

Нарушил правила расположения ТС на проезжей части

Самой распространенной ошибкой при нарушении раздела 9 ПДД РФ является выезд в крайнюю левую полосу на дорогах, имеющих три (или более) полосы для движения в одном направлении. Правила запрещают двигаться в крайней левой полосе на таких дорогах (в населенном пункте) при неинтенсивном движении. Поскольку понятия «Неинтенсивное движение» в разделе 1 ПДД РФ не имеется, то трактовать движение, как неинтенсивное можно почти произвольно. Поэтому не двигайтесь в крайнем левом ряду на подобных дорогах без необходимости.

Вне населенного пункта даже на дорогах, имеющих две полосы в одном направлении, двигайтесь только по крайней правой полосе.

Лишний раз, старайтесь никого не опережать, тем более с правой стороны.

В некоторых субъектах РФ еще можно встретить дороги с тремя полосами, на которых движение по средней полосе разрешено в обоих направлениях. При повороте налево и развороте используйте исключительно среднюю полосу при выезде на такую дорогу с левого поворота вы не должны оказаться в среднем ряду. Выезжайте только в крайний правый ряд. Смотрите внимательно!

Выбрал скорость движения без учета дорожных и метеоусловий

В зимнее время, при снегопаде, при гололеде и гололедице (укатанный снег) держите скорость не более 30 км/час, старайтесь не включать далее второй передачи. Вы имеете на это право, вы перестраховываетесь – дорожное покрытие скользкое, условия видимости плохие (снегопад, туман, дождь).

При сильном дожде тоже не развивайте скорость более 40 км/час, дорога скользкая, на ней слой воды. Особенно опасна такая дорога при явно выраженной «колейности». Грязная дорога (размокшая глина) тоже по коэффициенту сцепления близка к гололедице.

Движение по таким дорогам может сопровождаться заносами задней оси, повышенным остановочным путем и прочее. Вам нужны все эти приключения? Нет. Поэтому – не больше 30 км/час.

В дождливую погоду могут потеть боковые стекла. Перед началом движения протрите

их сами или попросите это сделать владельца автомобиля. Он отказаться не в праве. Только просите при включенной видеокамере, чтобы все возможные отказы фиксировались!

Двигался без необходимости со слишком малой скоростью

Вменить вам это нарушение ПДД можно только в том случае, если ваша скорость будет 20–30 км/час на сухой дороге, при неинтенсивном движении, на прямом участке. Скорость 40 км/час в населенном пункте не может считаться слишком малой.

Резко тормозил без необходимости предотвращения ДТП, нарушил правила пользования внешними световыми приборами и звуковым сигналом, допустил иные нарушения ПДД

Резкие торможения без необходимости случаются только в следствие крайнего волнения или неумения тормозить. Последнее, равно как и техническая сторона вопроса – блокировка колес при торможении – это вопрос вашей правильной подготовки. Если хотите, это самый первый вопрос. Именно от умения вами правильно тормозить зависит ваша собственная безопасность, а кандидату в водители, которого инструктор не научил тормозить, на экзаменах вообще делать нечего, надо совершенствовать навыки. Но чаще всего резкое торможение – это волнение.

Перед началом движения кандидат в водители обязан включить ближний свет фар или дневные ходовые огни. Как правило, они уже включены на учебной машине, но проверить надо обязательно, в крайнем случае, спросить у инспектора, включены ли огни, и если нет, включить их.

Пользоваться другими световыми приборами кандидату в водители нет необходимости, ни в темное, ни в светлое время суток.

Звуковой сигнал тоже старайтесь не трогать понапрасну. ДТП вам предотвратить вряд ли дадут, вмешаются в управление еще до вас. Но если уже вы подали сигнал, и считаете, что тем самым предотвратили ДТП, то тут же скажите внятно об этом инспектору: «Я подал звуковой сигнал для предотвращения ДТП», если спросит: какого именно ДТП, объясните. Возможно, вы будете правы и лишний балл не заработаете.

Что касается «иных нарушений ПДД», то этот критерий берется на всякий случай. Все распространенные и даже редкие ошибки в части нарушений ПДД мы разобрали, они подробно описаны выше.

Не правильно оценил дорожную обстановку

Это очень пространный критерий оценки навыков кандидатов в водители. Трудно вписывать за это 1 штрафной балл, разве что в дополнение к пяти другим. Не правильная оценка дорожной обстановки и приводит к нарушениям ПДД, требующим вмешательства в управление.

Приведу примеры:

• начиная движение от тротуара, вы не верно оценили расстояние до автомобиля, следующего в вашем направлении и его скорость, в результате не уступили ему дорогу – 5 баллов;

• при перестроении вы не правильно оценили скорость приближающегося к вам автомобиля по соседней полосе и не уступили ему дорогу – 5 баллов;

• вы захотели повернуть с трамвайных путей налево и долго пропускали встречные транспортные средства, подъехал трамвай. Вы не предвидели, что он появиться так скоро и создали ему помехи – 5 баллов;

• вы не учли возможность выхода пешехода из-за стоящего транспортного средства и не заметили его – 5 баллов.

Таких примеров можно привести много, но все они сводятся к вышесказанному.

О том, что *зеркало заднего вида* надо настроить и пользоваться им в течение всего экзамена, всячески обращая на это внимание инспекторов (легкий поворот головы и т. п.) речь шла выше.

Неуверенно пользовался органами управления, не обеспечил плавности хода ТС, допустил полную или частичную блокировку колес при торможении

Плавность хода и правильные способы торможения – это технологическая сторона вашей подготовки. При правильном скрупулезном тренинге торможения вы не будете допускать блокировку ни на гололеде, ни на сухой дороге, не будете тормозить резко, ваша правая нога уже «поставлена» на определенную мышечную память.

Проблема переключения передач актуальна только для автомобилей с механической коробкой передач, с «автоматом» всё гораздо проще.

Не затягивайте включение второй передачи после первой, включайте третью только после 40 км/час на достаточно продолжительных прямых участках дороги, четвертую в населенном пункте не включайте вообще. Если инспектор (что крайне маловероятно) спросит, почему вы не пользуетесь четвертой передачей, смело и уверенно ответьте, что четвертая передача включается после разгона до 60 км/час, чего мы позволить себе в населенном пункте не можем.

Больше всего проблем с переключением передач возникает при переключении в нисходящем порядке и чаще всего при переключении с третьей на вторую передачу. Вместо второй многие включают четвертую.

Вот это недочет в подготовке. Вам не «вбили в голову» что способ переключения в любом порядке одинаков на всех автомобилях с механической коробкой передач, а на практических занятиях (даже если вы в «городе» проводили очень много времени) вы в основном переключали передачи в восходящем порядке.

Коротко об обучении вождению в Западной Европе

Как и было обещано, несколько слов о подготовке водителей категории «В» в странах Западной Европы.

Принцип подготовки водителей без права работы по найму на автомобилях, подходящих под российскую категорию «В» почти одинаков во всех странах Западной Европы, различия не существенны. Возьмем для примера самую населенную страну Евросоюза Германию.

Порядок зачисления на курсы вождения следующий:

• желающий получить водительское удостоверение проходит медицинскую комиссию;

• после успешного прохождения комиссии и получения медицинской справки, учащийся проходит курсы первой помощи пострадавшим;

• получив справку о том, что курсы первой помощи прослушаны, учащийся поступает на курсы теории (ПДД, технический минимум, основы безопасности движения, основы автомобильного законодательства);

• после прохождения теоретического курса учащийся сдает экзамен в государственной организации «TUF» и, в случае успешной сдачи, получает сертификат, с которым он может приступать к обучению вождения автомобиля. Сертификат является гарантией знаний по ПДД;

• после прохождения обязательного курса вождения, инструктор либо назначает дополнительный курс (как правило, назначает), либо дает письменное заключение готовности ученика к экзамену по вождению;

• экзамен по вождению проходит в той же государственной организации на испытательном маршруте, которого сдающий не знает (только примерно). Время экзамена по вождению 45 минут. Экзамен проходит в один этап, без площадки. Но, за время экзамена,

ученик обязательно будет:

• ставить машину на парковку в реальных условиях (параллельную или перпендикулярную);

• выезжать на скоростную дорогу (автомагистраль), показывать, что умеет управлять на скорости;

• съезжать с автомагистрали;

• проезжать все типы перекрестков и пешеходных переходов;

• выполнять развороты на перекрестках и вне перекрестков;

• проезжать трамвайные пути и железнодорожные переезды (если таковые имеются на маршруте).

По истечении 45 минут инспектор «TUF» объявляет оценку, которую вы можете обжаловать только в суде.

В случае успешной сдачи, учащийся получает временное водительское удостоверение на два года, и за эти два года подвергается очень сильным ограничениям (например: скоростным, допустимому количеству алкоголя в крови и т. п.);

Если за два года количество нарушений ПДД «молодым» водителем укладываются в установленные законом рамки, то ограничения снимаются и выдается постоянное водительское удостоверение, в противном случае, будет назначена пересдача экзаменов и испытательный срок пойдет снова на два года.

Средняя стоимость полного курса обучения с «нуля» до первой попытки сдачи экзамена по вождению составит от 1500 до 3000 €. Если у учащегося уже было водительское удостоверение, полученное в любой другой стране, то курсы возможно, обойдутся дешевле.

Стоимость одного астрономического часа вождения с инструктором составляет от 80 до 120 €.

Стоимость повторной попытки сдать экзамен по вождению составит около 200 € с учетом обязательного прохождения дополнительных часов после каждой неудачной попытки сдачи.

Откровенно говоря, сдать экзамены по теории в Германии гораздо сложнее, потому что вы не знаете, какие вопросы вам будут заданы на экзамене, в Интернете и в учебной литературе, вам предлагают только примерные вопросы для подготовки, а вопросы в экзаменационных классах будут несколько иные, и могут различаться по регионам.

Сдать экзамен по вождению с первого раза мало реально, но шансы есть у каждого сдающего, как и в нашей стране. Все те ошибки, которые у нас считаются средними (даже мелкими) в Германии считаются грубыми. Например, нарушение правил остановки, нарушение правил «рядности», подачи поворотного сигнала и другие.

Но инструктор никогда не даст заключение на ваш экзамен, если хоть в малейшей степени не уверен в качестве вашей подготовки. Он несет за это ответственность, может лишиться работы. Поэтому, чаще всего положительный результат сдачи практического экзамена получается со второго, максимум с третьего раза. Первый раз волнение, привыкание.

Как видите, пока в нашей стране стоимость обучения несравнимо ниже, количество попыток сдачи экзамена не ограничено, пересдачи бесплатны, сдать экзамен намного легче. Но, вполне возможно, будут ужесточения и у нас. и это будет правильно. Но на сегодняшний день мы имеем то, что имеем, и если кандидаты в водители внимательно прочтут эту книгу, воспользуются в полной мере всеми рекомендациями, то получение ими водительского удостоверения будет гарантировано без особых проблем. Автору остается только пожелать всем скорейших успехов, и помнить, что получение вами водительского удостоверения, это только начало автомобильной «карьеры».

Первые шаги

Прежде чем сделать первые шаги в самостоятельном вождении

Водитель считается надежным, когда, помимо приобретенных навыков вождения, знания ПДД, основ безопасности движения, административного кодекса, он имеет представление:

• о контроле за состоянием автомобильного двигателя и других агрегатов, влияющих на безопасность движения;

• о выявлении основных случающихся в автомобилях неисправностей по характерным признакам (хотя бы примерно);

• о периодичности технического обслуживания автомобиля, о сроках и условиях гарантии на автомобиль;

• о способах и системах страхования автомобиля;

• о расходных материалах, которые подлежат периодической замене в автомобиле;

• об элементарных правилах пользования аккумуляторной батареей, кондиционером и т. п.

Управлять автомобилем, ничего о нем не зная, по меньшей мере, нелепо. Хотя случается и такое. Но именно такие водители чаще всего попадают в ДТП из-за неисправности автомобиля и очень много лишних денег платят при периодических ТО или ремонтах (работники автосервисов «разводят» их на что угодно). Оказавшись даже не в очень «полевых» условиях, да ещё и без мобильной связи, такие водители бездействуют, хотя можно было совершить некое простейшее действо, и вы снова в пути. Не стоит рассчитывать на то, что с вами ничего серьезного (в плане поломок автомобиля) не случится. Дай Бог, чтобы ничего не произошло с нашей любимой машинкой, но всего предугадать человек не может (тем более, если это связано с автомобилем). Будьте грамотными, это поднимает вашу водительскую планку, вы будете гордиться собой!

Контроль за техническим состоянием автомобиля

Контроль за состоянием автомобиля совершенно элементарен, но, безусловно, периодичность контроля зависит от возраста вашего автомобиля и степени надежности данной модели. Неисправности могут появляться совсем неожиданно даже на новых автомобилях. Причиной их может быть и вина завода-изготовителя, и «повышенное мастерство» водителя.

Ежедневно, прежде чем сесть за руль, возьмите себе за правило бегло визуально осмотреть шины и внешние осветительные приборы. Если вам показалось, что какая-то шина несколько приспущена, измерьте в ней давление. Для этого держите в автомобиле портативный электрический насос, который работает от аккумуляторной батареи. Насос обязательно снабжен манометром. Проверьте, и подкачайте колесо, если есть необходимость. Какое давление должно быть в шинах вашего автомобиля написано в инструкции по его эксплуатации, а иногда и на специальных кузовных табличках в районе передних дверей. Вы можете сами и не подкачивать колесо, если на ваш взгляд оно спущено незначительно, подъезжайте на ближайшую АЗС или в мастерскую шиномонтажа, там вам всё проверят, если надо, колесо отремонтируют. Но величину давления в шинах лучше знать (выпишите на бумагу и храните где-нибудь под солнцезащитным козырьком). Можете вызвать службу шиномонтажа на дом, если колесо спустило полностью, вам нечем подкачивать или вы не хотите этого делать сами. Основное ваше дело, как водителя, проконтролировать состояние шин.

Если вы заметили на шине повреждение боковины (явно видимое), то с этим шутить не стоит, обращайтесь в шиномонтаж. Боковина шины самое слабое ее место, и если колесо взрывается на ходу, то последствия могут быть очень печальны, вплоть до опрокидывания автомобиля. Даже если повреждения боковины и отремонтировали, то старайтесь не ставить такую шину на переднюю ось автомобиля, лучше вообще держите в качестве запасного

колеса.

При пониженном давлении в шинах увеличивается расход топлива, снижаются динамические качества автомобиля, шина изнашивается более интенсивно, увеличивается возможность ее деформации (от сколов и выбоин на дороге может лопаться внутренний металлический проволочный усилитель шины).

Фары, габаритные огни, лампы освещения номерного знака нужно протирать перед выездом, когда на дорогах очень грязно, в дальних поездках следует периодически останавливаться для протирки осветительных приборов и в темное и в светлое время суток. Иначе вы рискуете попасть в ДТП из-за того, что вас кто-то не заметил в темноте. Протирать фары лучше не сухой тряпкой, а побрызгать на них водой (летом) или незамерзающей жидкостью (зимой), и согнать грязь резиновым скребком. Перегоревшие лампочки фар или огней меняйте как можно быстрее, обратившись на сервис или самостоятельно. Горят ли у вас стоп-сигналы, вы можете посмотреть через зеркало заднего вида, нажав на тормоз. Они отразятся в стоящей сзади машине. Если перегорает хотя бы одна лампочка основного поворотного сигнала (переднего или заднего, но не бокового), то мигание «поворотника» при включении соответствующей стороны заметно учащается.

Контролировать состояние двигателя и некоторых других агрегатов необходимо во время движения по лампочкам на панели приборов. Здесь вообще водителю надо только правильно отреагировать на неожиданно загоревшую лампочку. При загорании любой красной лампочки немедленно останавливайтесь. Красные лампочки *в движении* могут не загораться вообще никогда (и прекрасно!), но знать их значение водитель должен.

Красная лампа загорается при закипании охлаждающей жидкости (датчик температуры жидкости зашкаливает за 102°). В этом случае остановитесь, откройте капот, посмотрите на расширительный бачок (он прозрачный) в котором будет кипеть жидкость. Никаких крышек не открывайте, запустите двигатель, поставьте кран отопителя салона (рычажок или колесико) на максимум красной линии, включите мотор отопителя на полную мощность и откройте окна передних дверей в салоне, температура двигателя снизится. Таким образом вы доедете до автосервиса либо до места стоянки.

Если в расширительном бачке жидкости нет, то где-то ее утечка, в этом случае двигатель запускать не надо, вызывайте эвакуатор или попросите кого-нибудь отбуксировать в автосервис или на стоянку.

Красная лампа аварийного давления масла загорается при давлении масла в двигателе менее 0,1 кг/м2, то есть, давления масла нет, коленчатый вал двигателя не смазывается. Останавливайтесь немедленно, выключайте двигатель. Не имеет значения, по какой причине масло в двигатель не подается. Проехав километров пять (а то и менее) с нулевым давлением масла ваш двигатель «застучит». От чрезмерного трения без масла шатунные вкладыши приплавятся к шейке коленчатого вала двигателя и провернутся в своей «постели», что и будет сопровождаться характерным стуком, в следствие этого кривошипно-шатунный механизм двигателя надо будет менять полностью (кроме блока цилиндров), что практически равносильно капитальному ремонту двигателя.

Вы можете проверить уровень масла в двигателе, при условии, что ваш автомобиль стоит на ровной площадке и сильно не наклонен вправо-влево или вперед-назад. Если уровень масла нормальный (половина), то вызывайте эвакуатор – масло не поступает в двигатель. Если масла нет, а двигатель сухой (не в масле), то, скорее всего, пробит масляный поддон. Такое бывает, если не установлена защита поддона (защита картера). Вы можете залить свежее масло, посмотреть, не вытекает ли оно при неработающем двигателе (масляная лужа под машиной). Если вытекает, вызывайте эвакуатор. Если не вытекает, запустите двигатель, лампа давления масла должна погаснуть. Погасла – продолжайте движение с осторожностью, не на высоких оборотах до места ремонта или стоянки. Если лампа не гаснет, двигаться дальше крайне рискованно, вызывайте эвакуатор.

Красная лампа разряда аккумуляторной батареи при работающем двигателе загорается при нарушении системы подзарядки аккумуляторной батареи от генератора. Это означает, что система зажигания (на бензиновом двигателе) и все электроприборы работает исключительно на аккумуляторной батарее, в таком случае батарея очень быстро разрядится, и вы не сможете запустить двигатель без постороннего вмешательства.

Красная лампа стояночного тормоза мигает, если вы не сняли автомобиль со стояночного тормоза. Если лампа горит постоянно, то значит упал уровень тормозной жидкости в тормозной системе. Это может быть рабочим падением на автомобилях с большим пробегом. Долейте тормозной жидкости в бачок до нужного уровня, начинайте движение и контролируйте в дальнейшем. Если загорается через очень непродолжительное время, то значит где-то утечка тормозной жидкости, обращайтесь в автосервис.

Желтая лампа неисправности инжектора загорается при неисправности, которая не требует немедленного вмешательства. При горящей лампе движение вполне возможно. Иногда достаточно остановиться, перезапустить двигатель, и всё встанет на свое место, лампа погаснет. При постоянно горящей лампе движение можно продолжать, но в сервис обратиться всё-таки стоит в ближайшее время.

Желтая лампа низкого уровня топлива загорается при падении уровня топлива в баке (когда топлива остается километров на пятьдесят), в этом случае, *какможно быстрее заправьтесь топливом,* не ждите, когда двигатель заглохнет в самом неожиданном месте. Даже залив топливо после того, как двигатель заглох, могут быть некоторые проблемы с его запуском.

На панели приборов автомобиля могут быть и другие желтые лампы (контроль систем ABS, ESP, обогрев стекол, работа круиз-контроля, кондиционера и т. п.). При загорающихся желтых лампах контроля движение прекращать не нужно.

Зеленая лампа загорается при включении противотуманных фар, при их наличии.

Синяя лампа загорается при включении дальнего света фар. Дальний свет необходимо обязательно переключать на ближний, в соответствии с ПДД РФ. Не забывайте! в противном случае вы ослепляете водителя встречного транспортного средства.

Оранжевая лампа загорается при включении задних противотуманных фонарей. Помните, что эти фонари разрешено включать только в условиях недостаточной видимости! в ясную погоду, особенно в темное время суток, они тоже ослепляют водителей транспортных средств, едущих сзади. Очень часто многие включают противотуманные фонари без причины.

Периодически, можно ***один раз в месяц,*** следует визуально контролировать состояние аккумуляторной батареи. Посмотрите, хорошо ли она крепится к кузову, не загрязнена ли верхняя часть батареи. Если загрязнена, протрите сухой тряпкой, которую потом тут же выбросьте. Через слой грязи между клеммами аккумуляторной батареи будет нежелательная утечка тока. При включении стартера двигатель должен запускаться через две-три секунды. Если он не запускается, не держите ключ зажигания в положении «стартер» более 3–5 секунд. Лучше отпустите ключ и поверните снова. Если двигатель не запускается, не «гоняйте» аккумуляторную батарею понапрасну, не сажайте ее, ищите причину не запуска двигателя.

В зимнее время при сильных морозах, прежде чем запускать двигатель, включите фары

дальнего света секунд на пять, прогрейте аккумуляторную батарею. При правильной эксплуатации аккумуляторной батареи она будет служить вам не менее 5–6 лет. Но при наплевательском отношении, может не прослужить и двух лет.

Если вы приобрели автомобиль с внушительным пробегом, контролируйте ***раз в неделю*** уровень масла в двигателе и уровень охлаждающей жидкости в расширительном бачке. Помните, что правильно измерять уровень масла и жидкости на холодном двигателе, на ровной площадке!

Уровень масла может не доходить 2 3 мм до отметки «максимум» на масляном щупе. Уровень охлаждающей жидкости должен быть не ниже отметки «минимум» на холодном двигателе.

Следует доливать масло и охлаждающую жидкость только тех марок, которые уже используются в вашем двигателе.

Жидкость для омывателя стекол следует использовать в зависимости от сезона. Воду используйте только в аварийном случае (когда под рукой нет жидкости) и при положительной температуре окружающего воздуха, иначе вода замерзнет в жиклерах на выходе. Летняя жидкость замерзает в жиклерах уже при -2 °С и при -4 °С в бачке омывателя. Заливайте зимнюю низкозамерзающую жидкость вовремя, имейте ее в запасе и смотрите, чтобы эта жидкость не имела резкого запаха, а то придется ездить с жуткой головной болью. Если жидкость в бачке или на выходе замерзла, не «насилуйте» мотор омывателя, он может сгореть.

Прочистку инжектора в бензиновом автомобиле рекомендуется делать раз в полгода, не чаще и независимо от пробега.

У многих водителей возникает вопрос о зимних шинах. Обязательно ли ставить зимой шины с шипами? Если вы часто ездите по укатанному снегу, то поставить шипованные шины стоит. Шипованные шины хорошо работают только по укатанному снегу. По твердому льду они работают менее эффективно, на асфальте (как сухом, так и мокром), по слякоти не работают вообще, коэффициент сцепления с дорогой у таких шин будет меньше, эффект торможения, соответственно хуже, плюс износ твердого покрытия дороги. Поскольку в законодательстве РФ нет каких либо норм, регулирующих использование зимних шин (и шипованных в частности), то водители устанавливают любую «резину», которую порекомендуют товарищи или на которую глаз ляжет, и ездят на ней безнаказанно в некоторых случаях всё лето, в Москве, например, нет никакой необходимости устанавливать на зиму шины с шипами, достаточно обычных (лучше мягких) зимних шин с глубиной рисунка протектора от 14 мм.

Некоторые элементарные полсказки начинающим водителям

• Если вы сели за руль автомобиля в первый раз и не можете повернуть ключ в замке зажигания, не паникуйте, у вас просто заблокирована рулевая колонка. Поворачивая ключ зажигания в нужном направлении, слегка качните рулем вправо-влево, и ключ повернется, сняв блокировку с рулевой колонки.

• При работе кондиционера и системы «климат-контроль» не держите открытыми окна дверей, в этом случае не будет дополнительных нагрузок на вышеуказанные системы, они прослужат дольше и будут эффективнее работать в салоне автомобиля.

• Если вы не используете кондиционер, а двигаетесь с открытыми окнами, то на скорости старайтесь не открывать одновременно передние и задние окна. Вас может продуть достаточно сильно, но почувствуете вы это несколько позже.

• При буксировке на буксируемом автомобиле, поверните ключ в замке зажигания в горизонтальное положение. Если вы забудете это сделать, то рулевая колонка может заблокироваться, вы не сможете повернуть в нужный момент. Правда, во многих автомобилях колонка не блокируется, если ключ был вставлен в замок зажигания и хотя бы однократно повернут. Учтите, что усилие нажатия на тормозную педаль при неработающем

двигателе возрастает примерно раза в три (усилитель тормозов работает от двигателя). Гидроусилитель руля работает тоже от двигателя, так что и здесь усилие на вращение рулевого колеса значительно увеличится. Буксировка на значительные расстояния очень утомительна для начинающих водителей, поэтому по возможности старайтесь прибегать к услугам эвакуатора.

• В зимнее время у вашего соседа по стоянке может не запускаться двигатель (разрядилась аккумуляторная батарея), он может попросить вас «прикурить», то есть запустить его двигатель от вашего автомобиля. Вы по доброте душевной ему не откажете, но не стоит целиком и полностью надеяться на опытность соседа. Проконтролируйте, правильно ли он присоединил провода: красный провод «+» от его аккумулятора должен подходить к вашему «+», черный провод «-» к минусовой клемме вашего аккумулятора. Двигатель своего автомобиля заглушите, в противном случае может быть выброс обратного тока, что негативно может повлиять на компьютерную систему вашего автомобиля. Двигатель автомобиля без компьютерных систем можно не глушить, но современные автомобили без таковых уже давно не выпускаются. Если вы сами захотите приобрести провода для «прикуривания» (что совсем не помешает), то покупайте провода с сечением не менее 13 мм и массивными клеммами. Такие провода уменьшают выброс обратного тока, но не исключают его полностью.

Признаки наиболее часто встречающихся неисправностей легкового автомобиля, влияющих на безопасность движения, которые легко выявит любой водитель

1. Мелкая вибрация автомобиля при определенной скорости (например, от 60 до 70 км/час) указывает на дисбаланс колеса (любого). При большей или меньшей скорости вибрация пропадает. Балансировать колесо необходимо в шиномонтажной мастерской или в автосервисе. Постоянная вибрация при любой скорости указывает на деформацию колеса.

2. Неприятный шум в колесе при нажатии на педаль тормоза и обратная отдача в педаль указывает на полный (ниже критического) износ плоских тормозных колодок на дисковых тормозах. Менять колодки следует при остаточной толщине рабочей части колодки от 3 до 5 мм (новая колодка толщиной 14–16 мм).

3. Постоянный гул в передних колесах автомобиля при разгоне, равномерном движении, пропадающий при повороте колес и сильном торможении указывает на износ подшипника ступицы колеса.

4. Постоянный увод автомобиля вправо или влево на ровной дороге, при отпускании руля указывает на нарушение угла развала или схождения передних колес. Неожиданный увод рулевого колеса и затруднение его поворота указывает на резкое падение давления в переднем колесе.

5. Постоянные стуки в переднем колесе при поворотах малого радиуса указывают на износ шарнира равных угловых скоростей (ШРУС).

6. Жесткость автомобиля при наезде на неровности дороги (автомобиль не гасит колебания) указывает на неисправность амортизатора.

7. Автомобиль не держит прямого положения, рыскает по дороге, вы все время выравниваете его положение рулевым колесом. Это признак повышенного люфта рулевого колеса.

8. Постоянные стуки в ходовой части при наезде на неровности указывают на износ шарниров рулевых тяг.

При подобных признаках как можно быстрее обращайтесь в автосервис.

Расходные материалы

В любом автомобиле существуют так называемые «расходные материалы», которые

необходимо менять периодически, после определенного пробега:

- моторное и трансмиссионное масло;
- охлаждающие жидкости;
- тормозные жидкости;
- жидкости омывателя стекол;
- масляные, воздушные и топливные фильтры;
- фильтры отопителя салона;
- свечи зажигания;
- тормозные колодки;
- шины;
- щетки стеклоочистителя.

Замены «расходных материалов» производятся при плановом техническом обслуживании автомобиля (ТО). План ТО для автомобиля определенной марки и модели рекомендован заводом-изготовителем. Водителю следует придерживаться данных рекомендаций.

Если вы приобрели новый автомобиль, то он будет стоять на гарантии завода-изготовителя, как правило, три года или 100 000 км пробега (что наступит раньше). Если вы не придерживаетесь рекомендаций завода-изготовителя по периодичности ТО (превысили пробег на 5000 км) или вообще не обслуживаете свой автомобиль *у дилеров* производителя вашего автомобиля (у любых), а делаете всё сами, автомобиль будет снят с гарантийного обслуживания, не смотря на ваши золотые руки.

Страхование автомобиля

В Российской Федерации существует два основных вида страхования автомобилей: ОСАГО (обязательное страхование гражданской ответственности) и КАСКО (добровольное страхование). Без полиса ОСАГО автомобиль не поставят на учет, здесь всё понятно. Многие начинающие водители сомневаются, нужно ли им страховаться по КАСКО. Безусловно, нужно! Однако, не все страховые компании страхуют автомобили старше семи лет, например. Но если ваш автомобиль каким-то образом можно застраховать по КАСКО, то сделать это надо обязательно. По КАСКО вы страхуетесь от угона, от последствий форс-мажорных обстоятельств, от ущерба, и от той же гражданской ответственности.

В случае возникновения ДТП по вашей вине, по полису ОСАГО вам не полагается никаких выплат. Выплачивать будут только пострадавшей стороне, а по полису КАСКО выплату произведут и вам, и пострадавшей стороне (если ущерб пострадавшей стороны превысит норму выплат по ОСАГО). По полису КАСКО вам выплачивается и ущерб, причиненный вашему автомобилю, стоящему во дворе, и при ДТП, в котором вы только один участник. Если страховая компания предлагает вам услуги аварийного комиссара и эвакуации автомобиля с места ДТП, соглашайтесь, это удобно и незначительно повышает стоимость страховки.

Старайтесь страховаться и по ОСАГО и по КАСКО в одной страховой компании. Желательно, чтобы эта компания хорошо зарекомендовала себя на рынке страховых услуг. Первоначально, покупая новый автомобиль (или автомобиль с пробегом) у дилера, вы, как правило, там же и страхуетесь. Пролонгацию (продление) страхования рекомендую вам делать там же, не пользоваться услугами сомнительных телефонных страховых брокеров, не льститесь на низкие цены. Бывают (и часто) случаи, когда вам звонит по телефону некий брокер, объявляет вам цену ниже «салонной» аж на 10 000–15 000 рублей (существенно!) и страхует ваш автомобиль в известной крупной компании. При наступлении страхового случая, вы обращаетесь в эту самую компанию, а о вас там ничего не знают, выписанного на вас полиса в компании не числится. Вы звоните брокеру (если он еще оставил свои координаты), а его и след простыл. Конечно, не все брокеры мошенники, но даже с добросовестными «головной боли» у вас может быть больше.

Для пролонгации страхования вам в любом случае будут звонить из автосалона, в котором вы приобретали автомобиль. Соглашайтесь на их условия, в этом случае будет честное страхование. Но проверить, действительно ли это звонок из автосалона, не помешает.

Если произошло ДТП с вашим участием, но виноваты в нем не вы, то вы можете обращаться в «свою» страховую компанию, либо в страховую компанию виновника. В первом случае всё намного проще, но если по какой-либо причине вам пришлось обратиться в страховую компанию виновника, а таковая обанкротилась, то за компенсационными выплатами следует обращаться в Российский союз автостраховщиков по бесплатному телефону: **8–800–200–22–75** , для жителей г. Москвы и Московской области: **8–495–641–27–85** (г. Москва ул. Люсиновская, д. 27 стр. 3).

Первые шаги в вождении

После получения водительского удостоверения вам необходимо сразу же закрепить приобретенные вами навыки вождения. Если ваш «железный конь» уже с нетерпением дожидается вас в «стойле», то вам надо только решить, будете ли вы делать первые шаги самостоятельно, без посторонних подсказок, либо прокатитесь пару-тройку раз с инструктором. Речь идет именно об инструкторе, который вас обучал, либо вам рекомендовали другого опытного педагога, который даст профессиональное заключение и сделает грамотные подсказки. Если же вы не хотите пользоваться услугами инструктора, вы вполне уверены в себе, то старайтесь не сажать с собой в машину в качестве пассажира никого вообще, тем более человека, умеющего управлять автомобилем. Бояться здесь нечего. Никто вам не поможет в достаточной мере в каком-нибудь экстренном случае, а вот навредить очень даже может. Запомните, что вождение автомобиля – не коллективное действо, а очень индивидуальное, приучайтесь к самостоятельности с самых азов. Не забудьте на заднем стекле автомобиля закрепить опознавательный знак: «Водитель со стажем до двух лет».

Степень уверенности может быть тоже различная. При стопроцентной уверенности, выходите в нужное вам время, запускайте двигатель и вперед с песней. Если имеется всё же некоторый «мандраж», сомнения о том, как вы вы выгоните машину с насиженного места, как припаркуете ее обратно, как там будет все складываться на дороге, то начинайте водить в самое спокойное время, например, рано утром в выходные дни. в это время вы и во дворе никому не помешаете, и на дороге не много машин.

Начинайте с малого, с улиц или дорог с неинтенсивным движением, затем комбинируйте, усложняйте себе задачу. Старайтесь выполнять те же упражнения, что и при обучении, но по нескольку раз, закрепляя навык уже на собственной машине. Работайте с повышением скорости, с торможением, почаще перестраивайтесь, привыкайте к зеркалам заднего вида, учитесь останавливаться вдоль тротуара, припаркуйтесь лишний раз между машинами параллельно или перпендикулярно.

Занимаясь первоначальным вождением самостоятельно, без пассажиров, вы очень быстро все освоите и перестанете бояться, с пассажирами этот процесс может значительно затянуться.

Если у вас есть насущная необходимость постоянно передвигаться на автомобиле на работу или по каким-то другим делам, то, не затягивая, освоившись уже немного на дороге, начинайте выезжать в нужные вам места.

Первые шаги старайтесь делать без навигатора. Навигатор вещь, конечно, хорошая, но, к сожалению, не развивающая ориентацию в пространстве. Навигатор может понадобиться вам, когда вы уже достаточно свободно будете чувствовать себя на дороге, например, для объезда пробок или нахождения неизвестного вам адреса.

Старайтесь исключать с самых первых шагов разговоры по мобильному телефону с использованием рук во время движения. Во-первых, это запрещено ПДД. Казалось бы,

первого достаточно, но за это не очень активно наказывают, и люди разговаривают по телефону. Разговоры по телефону даже без использования рук (через «блютуз» или громкую связь) значительно влияют на безопасность движения. Вы можете услышать от собеседника совершенно неожиданную для вас информацию, ваше эмоциональное состояние резко изменится, что может привести к ДТП даже с печальными последствиями. Если же вы сразу исключили общение по телефону, то оно будет сведено к минимуму и в последствии, станет полезной привычкой.

Итак, вы освоились, стали чувствовать себя на дороге вполне комфортно. Остается за вас только порадоваться. НО! Хочу предостеречь начинающих водителей (в особенности молодых ребят в возрасте до 25 лет) от «звездной болезни». Не считайте, что вы всему уже научились. Научиться всему невозможно! Даже если вы владеете автомобилем, чувствуете его, это еще ни о чем не говорит. Учитесь всю жизнь. Не стану приводить печальной статистики, но очень многие мои знакомые ребята (и не самые плохие) не дожили до 30-ти именно по этой причине или из-за безответственности их же товарищей.

Раз вы встали на водительский путь, вы должны в полной мере чувствовать ответственность за собственную жизнь, за жизнь и здоровье ваших пассажиров и всех других участников движения. Прежде всего, заставляйте всех пассажиров, в том числе и на заднем сидении автомобиля, пристегиваться ремнями безопасности, особенно, если вы перемещаетесь на дальние расстояния. Бывают случаи, когда не пристегнутый пассажир на переднем сидении, при резком торможении разбивает себе голову о лобовое стекло, на заднем сидении – о стойку (вплоть до летального исхода).

Перед началом движения включайте фары ближнего света или дневные ходовые огни, если они не включаются автоматически при запуске двигателя. Это ваша безопасность, прежде всего, но и другие водители заметят вас всегда в самую ненастную погоду или неблагоприятное время суток (при низком солнце и т. п.).

Типичные ошибки начинающих водителей

1. Скоростной режим

Многие начинающие водители стараются двигаться с небольшой скоростью, считая ее безопасной. На деле же получается, что во многих случаях, скорость такого автомобиля значительно отличается от скорости общего потока. Например, поток идет со скоростью 60–70 км/час, а начинающий водитель держит скорость 40–50 км/час, тем самым, создавая опасную ситуацию. Может быть это не самая опасная ситуация в дорожном движении, но всё же так поступать не следует. Старайтесь держать скорость потока.

На двухполосной дороге, где нет никакой опасности для движения, скорость ограничена 90 км/час, машина исправна, погода ясная солнечная, дорожное покрытие хорошее, тоже не следует двигаться 50 км/час, собирая за собой автомобильную очередь. Движение со слишком малой скоростью в данном случае запрещено Правилами, но если вы все-таки боитесь, то при появлении возможности съехать вправо на асфальтированный отлив или карман, сделайте это, пропустите скопившиеся за вами автомобили, не создавайте нервозную обстановку на дороге.

Некоторые начинающие водители (правда, таковых меньшинство), напротив, слишком увлекаются скоростью, порой, не имея понятия о последствиях. Например, на мокрой дороге с колейностью на покрытии, при сильном дожде, в темное время суток при интенсивном встречном потоке, на заснеженном покрытии, при чрезмерно сильном боковом или фронтовом ветре, держат скорость на пике установленных ограничений, а, порой и выше. Если один или два раза вас чудом пронесло в таких условиях и с такой скоростью без последствий, то нет никаких гарантий, что и на третий раз всё сложится благополучно.

Держите скорость сообразно дорожным условиям и интенсивности движения.

2. Рядность

Почти на всем постсоветском пространстве, водители на многополосных дорогах (три, четыре, пять полос в одном направлении) стараются двигаться по крайней левой полосе или ближе к ней. При трех полосах в одном направлении на дороге с неинтенсивным или среднеинтенсивным движением вне населенного пункта крайняя правая полоса почти всегда свободна, будто бы ее и нет вовсе. Почему? Пусть мы органически не любим соблюдать ПДД, но логика-то должна присутствовать. Логичней с любой точки зрения двигаться в крайнем правом ряду так и надо поступать с самых первых своих шагов. Однако, при обучении вождению на дорогах можно наблюдать совершенно иную картину. В 7.30 утра в субботу по абсолютно пустой улице с двумя полосами в одном направлении (с прекрасным качеством дорожного покрытия в обоих полосах) вижу перед собой по левой полосе учебный автомобиль, движущийся со скоростью 30 км/час. Я намеренно иду за ним в левом ряду, не опережая его справа, чисто из профессионального интереса. Около трех километров я ехал за ним, и тот не удосужился взять вправо. И как после такого обучения будет ездить его ученик? Естественно, по левому ряду с малой скоростью. И он будет считать это нормальным! Уверяю вас, что это ровно настолько же неправильно, как и опасно. Старайтесь по возможности держаться крайнего правого ряда хотя бы на загородных дрогах.

3. Проезд перекрестков

При проезде регулируемых перекрестков очень многие начинающие водители выезжают на зеленый сигнал, не оценив реальную ситуацию, не убедившись, что проезд с пересекаемой стороны закончен полностью. Чаще всего, это из-за напряжения и, как следствие, сужения поля зрения.

Наблюдается также и резкое необоснованное торможение пред мигающим зеленым сигналом, чреватое ударом в заднюю часть. Не каждый водитель умеет грамотно прочесть ваш опознавательный знак молодого водителя и соответственно держать за вами повышенную дистанцию. Вы должны учитывать и это, прежде чем тормозить на разрешающий сигнал.

При проезде нерегулируемых перекрестков частенько происходит следующее: вы выезжаете со второстепенной дороги на главную, смотрите, есть ли на главной дороге помехи вашему выезду. Выезжающий впереди вас тоже смотрит помехи, вы ориентируетесь на него, он начал выезжать с перекрестка, набирать скорость, вы перекидываете свой взгляд с его задка на главную дорогу, видите, что помех там нет, ускоряетесь и «догоняете» этого впередиидущего в заднюю часть. Он, оказывается, замешкался, притормозил, а вы были уверены, что он уже выехал с перекрестка. Типичный случай… Убедитесь полностью, что тот выехал с перекрестка, и не ускоряйтесь, пока не будете полностью контролировать пространство впереди себя.

В ожидании разворота или поворота налево на перекрестке или вне его никогда не выворачивайте колеса влево заранее. Вас может кто-то не заметить, ударит вам в заднюю часть, и вы окажетесь на встречной проезжей части, по которой идут с большой скоростью машины. Можете представить себе последствия такого выброса. С прямыми же колесами при ударе вы проедете только вперед, но не попадете на встречные полосы.

4. Планирование поездки.

Под «планированием поездки» понимается принятие решений об изменении направления движения заранее в соответствии с дорожной обстановкой. Лучше пояснить это

на примере. Вы двигаетесь по проспекту «А», вы знаете, когда вам надо будет свернуть с него на улицу «Б». Если вы заранее перестроитесь в нужный ряд для съезда на улицу «Б», вы поступите правильно (правильно спланируете поездку). Если же вы будете перестраиваться в самый последний момент из крайнего правого ряда в крайний левый (или наоборот), вам будут уступать дорогу, соответственно притормаживать будет весь ряд, а то и два. А теперь представьте, что вы такой не один, другой «ваш коллега» перестраивается в последний момент из левого ряда в правый. Благодаря такому планированию поездок в часы пик за одну минуту собирается пробочка в 500 метров. Как видите, пробка только из-за неправильного вождения. Кстати, навигатор в этом плане – очень хороший помощник, он всегда предупреждает заранее, где повернуть. Следуйте его указаниям, или старайтесь перестраиваться заранее сами.

Контакт с инспектором ГИБДД

Справедливости ради, надо сказать, что инспекторы ГИБДД не часто останавливают автомобили без видимой на то причины, скажем для проверки документов. Чаще всего вас могут остановить в утренние часы после выходных, или по субботам, например, для контроля за количеством алкоголя в крови. Всем известно, что наиболее интенсивное употребление алкоголя происходит в праздничные дни, в предвыходные и выходные. А утром у многих бывают остаточные явления, и…

Несколько слов о контроле за состоянием опьянения. Существует два вида освидетельствования на состояние опьянения. Первый называется: «Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения», второй называется: «Медицинское освидетельствование на состояние опьянения». Первый тест имеет право провести работник ГИБДД, второй – только медицинский работник (врач-нарколог или фельдшер). Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения работник полиции должен проводить на поверенном приборе (можете попросить у него сертификат поверки) и обязательно результат должен быть вам представлен на бумажном носителе (в виде чека). Отказ от первого теста вполне возможен, равно, как и не согласие с его результатами. В случае отказа или несогласия с результатами, вы можете потребовать от работника полиции доставить вас в ближайшее медицинское стационарное учреждение. В течении двух часов они обязаны вас туда доставить.

От требования пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения вы отказаться не имеете права по закону. Отказ наказывается лишением в/у на срок до 2-х лет. Поэтому, прежде, чем принимать какие-либо решения, разберитесь в ситуации, не грубите никому, не хамите, ведите себя спокойно, вежливо с улыбкой на лице. Если вы отказываетесь от услуг инспектора ГИБДД по освидетельствованию на состояние опьянения, и вам предлагают оформить отказ в письменной форме, очень внимательно читайте, какой именно отказ вы оформляете, а то и «прав» можно лишиться совсем неожиданно.

При остановке вашего автомобиля инспектором ГИБДД не выходите из автомобиля, от вас этого никто не требует. Приоткрыв стекло, спросите о причине остановки, если ее не объяснил инспектор. Если вас остановили где-то на трассе вне населенного пункта, ночью, для проверки документов, не представились, потребовали выйти из машины, не выходите, покажите документы через стекло, попросите работников полиции показать свои удостоверения. В случае какого-либо нарушения ПДД, если у вас есть подозрения или опасения, что остановили вас «оборотни в погонах» (и такое бывает – страна большая), то попросите их сопроводить вас до ближайшего отделения полиции или стационарного поста ДПС и там оформить все бумаги. Вот тогда и убедитесь, кто есть кто.

Если вы нарушили ПДД, то вам должны выписать протокол-квитанцию для оплаты штрафа в банке. Наличными или банковской картой штраф полицейские в РФ не имеет права брать. Если в протоколе-квитанции указываются реквизиты для оплаты штрафа, то внимательно смотрите, чтобы в расчетном счете было указано 20 цифр.

Досмотр автомобиля полицейским разрешено производить только в присутствии понятых, обыск только с санкции судьи.

Если ваш автомобиль явно неисправен: не горят фары, бросается в глаза коррозия кузова, повышен шум выхлопных газов, повышенное дымление из выхлопной трубы, тонированные стекла, то останавливать вас будут часто (есть к чему придраться), будьте к этому готовы.

В заключение хочется пожелать всем начинающим водителям удачи, безаварийной езды, отсутствия пробок, чистого и светлого разума, здоровья и терпения.

progiavto.ru