

Алексей Гладкий

Самоучитель

БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ

Как управлять автомобилем
в условиях современного
города

Как не попасть в «пробку»
и что делать,
если вы в нее все же попали

Как действовать
в критической ситуации

Как вести машину
в сложных дорожных
условиях

Что делать, если внезапно
отказали органы управления

Какие ошибки чаще всего
совершают новички

АВТОКУРС

bhv®

Алексей Гладкий

Самоучитель
БЕЗОПАСНОГО
ВОЖДЕНИЯ

Санкт-Петербург
«БХВ-Петербург»
2010

УДК 656.1
ББК 39.33-08
Г52

Гладкий А. А.

Г52 Самоучитель безопасного вождения. — СПб.: БХВ-Петербург, 2010. — 288 с.: ил. — (Автокурс)

ISBN 978-5-9775-0463-8

Книга предназначена для автолюбителей, желающих научиться водить автомобиль либо усовершенствовать свое мастерство. Рассказывается о многих водительских секретах: о том, как действовать в сложных и критических ситуациях, какие особенности следует учитывать при движении в условиях современного города, что делать при внезапном отказе органов управления во время движения, как не попасть в «пробку» и что делать, если вы в нее все же попали, а также о многом другом. Для тех, кто только планирует получить заветное водительское удостоверение, даны основы водительского мастерства, сделан анализ типичных ошибок, допускаемых начинающими водителями. Приведены полезные и интересные рекомендации, а также детальный разбор сложных дорожных ситуаций, в которых может оказаться каждый водитель. В основу книги положены рассказы инструкторов по вождению и опытных водителей-профессионалов, имеющих по несколько десятков лет водительского стажа, а также богатый личный водительский опыт автора. В приложении содержится информация по ПДД и таблица штрафов с учетом всех последних изменений.

Для широкого круга читателей

УДК 656.1
ББК 39.33-08

Группа подготовки издания:

Главный редактор	<i>Екатерина Кондукова</i>
Зав. редакцией	<i>Григорий Добин</i>
Редактор	<i>Ольга Крумина</i>
Компьютерная верстка	<i>Натальи Караваевой</i>
Корректор	<i>Виктория Пиотровская</i>
Дизайн серии, оформление обложки	<i>Елены Беляевой</i>
Зав. производством	<i>Николай Тверских</i>

Лицензия ИД № 02429 от 24.07.00. Подписано в печать 27.08.09.

Формат 60□90^{1/16}. Печать офсетная. Усл. печ. л. 18.

Тираж 3000 экз. Заказ №

"БХВ-Петербург", 190005, Санкт-Петербург, Измайловский пр., 29.

Санитарно-эпидемиологическое заключение на продукцию
№ 77.99.60.953.Д.005770.05.09 от 26.05.2009 г. выдано Федеральной службой
по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека.

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ГУП "Типография "Наука"
199034, Санкт-Петербург, 9 линия, 12

ISBN 978-5-9775-0463-8

© Гладкий А. А., 2009
© Оформление, издательство "БХВ-Петербург", 2009

Оглавление

Введение	1
Глава 1. Азбука водительского мастерства	3
Первые водительские навыки.....	3
Органы управления автомобилем	3
Запуск автомобиля и трогание с места	12
Первая самостоятельная поездка.....	14
Что представляет собой культура вождения, или свод неписаных правил водителя.....	18
Это полезно знать: безопасные способы торможения	24
Как «почувствовать» свой автомобиль.....	25
Секреты эффективного управления автомобилем	28
Устал — отдохни! Или чем чревато переутомление водителя	34
Заключение.....	41
Глава 2. Безопасная езда в стандартных дорожных условиях.....	43
О чем нужно помнить, начиная движение	43
Движение задним ходом: это должен знать каждый	47
Учимся правильно парковать автомобиль	49
Угловая парковка	50
Парковка у обочины между стоящими автомобилями.....	55
Как правильно парковаться задним ходом	59
Что нужно учитывать при выполнении правого поворота.....	62
Как выполнить разворот на узкой дороге в три приема	65
Характерные опасности, возникающие при перестроении	69
Особенности, которые нужно знать при проезде перекрестков	72
Движение в плотном транспортном потоке	75
Что делать, если вы попали в «пробку»	78
Чем опасен стоящий у обочины транспорт.....	81

Чем опасны дворы и жилые зоны	84
Как правильно выполнять обгон и встречный разъезд.....	88
О чем нужно помнить на мостах и путепроводах в зимнее время года	93
О чем нужно помнить, двигаясь через железнодорожный переезд	94
Заключение.....	96

Глава 3. Вождение в сложных и нестандартных дорожных условиях97

Умение «читать» дорогу — важное условие безопасной езды	97
Движение в темное время суток и в условиях недостаточной видимости.....	105
Движение в условиях жары и яркого солнца.....	109
Как вести автомобиль в условиях тумана	111
Чем опасен боковой ветер	114
Управление автомобилем на мокрой дороге	115
Управление автомобилем на скользкой дороге.....	118
Как правильно выходить из заноса.....	120
Движение по дорогам, не имеющим твердого покрытия	122
Заключение.....	124

Глава 4. Как нужно действовать в критических ситуациях125

Ослепление фарами или солнечными лучами	125
Отказ внешних световых приборов в темное время суток.....	127
Внезапная потеря видимости из-за помехи на лобовом стекле	128
Что делать, если машина «заглохла» на железнодорожном переезде	130
Что делать, если во время движения отказали тормоза.....	131
Как действовать, если машина не реагирует на поворот руля.....	132
Что делать, если во время движения «выстрелило» колесо	133
Как поступить, если из-под капота повалил пар	134
Когда все средства хороши, или нарушение ПДД во избежание аварии	135
Заключение.....	138

Глава 5. Учимся на чужих ошибках, или характерные оплошности новичков	139
Неумение соблюдать дистанцию	139
Ошибки, допускаемые на перекрестках	141
Ошибки, которые совершаются при обгоне	144
Ошибки, связанные с неумением пользоваться органами управления.....	146
Ошибки, допускаемые при движении «накатом».....	149
Включение стартера при работающем двигателе	150
Ошибки, совершаемые при маневрировании	151
Заключение.....	153
 Глава 6. Штрафы, или ответственность за нарушение правил дорожного движения (с изменениями 2009 г.).....	155
 Глава 7. Порядок допуска транспортных средств к эксплуатации (с изменениями 2009 г.)	179
 Глава 8. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС	191
1. Тормозные системы.....	191
2. Рулевое управление	192
3. Внешние световые приборы	193
4. Стеклоочистители и стеклоомыватели ветрового стекла.....	194
5. Колеса и шины	194
6. Двигатель.....	195
7. Прочие элементы конструкции	195
 Глава 9. Прохождение государственного технического осмотра	199
Положение о техническом осмотре	199
Правила проведения технического осмотра	204
Общие положения	204
Документы, предъявляемые при осмотре транспортных средств.....	209
Осмотр транспортных средств.....	213

Оформление результатов осмотра транспортных средств.....	215
Осмотр транспортных средств по месту временной регистрации	217
Учет результатов осмотра транспортных средств	218

Глава 10. Правила обязательного страхования

гражданской ответственности автовладельцев	221
Общие положения	221
Объект обязательного страхования, страховой случай	227
Страховая сумма, страховая премия и порядок ее уплаты.....	229
Срок действия, порядок заключения и изменения договора обязательного страхования.....	230
Порядок продления срока действия договора обязательного страхования	236
Досрочное прекращение действия договора обязательного страхования	237
Действия лиц при наступлении страхового случая.....	239
Определение размера страховой выплаты при причинении вреда жизни и здоровью потерпевших.....	246
Определение размера страховой выплаты при причинении вреда имуществу потерпевшего	252
Осуществление страховой выплаты	255
Право предъявления регрессного требования страховщика	258
Порядок разрешения споров.....	258

Приложение. Правила сдачи экзаменов в ГИБДД

(с изменениями 2009 г.).....	259
Общие положения	259
Требования к экзаменатору	262
Допуск к сдаче экзаменов	263
Порядок сдачи экзаменов	264
Содержание экзаменов.....	266
Выдача водительских удостоверений.....	267
Замена водительских удостоверений.....	268
Выдача и замена водительских удостоверений лицам, временно пребывающим на территории РФ	269



Введение

С каждым днем растет число желающих научиться управлять автомобилем. Поэтому многие наши соотечественники стремятся освоить премудрости вождения и получить водительские права. Кто-то для этого идет в автошколу, а кто-то пытается самостоятельно изучить учебную программу и сдать экзамен в ГИБДД экстерном.

Однако давно известно: иметь на руках водительские права — это еще не значит быть настоящим водителем. Новичку придется еще приобрести необходимый опыт, причем уже тогда, когда он самостоятельно будет ездить за рулем. Ведь только в условиях, как принято говорить, «максимально приближенных к боевым», получает настоящую закалку каждый водитель. Другими словами, любому водителю хотя бы пару раз доводится почувствовать, как холодным потом покрывается спина в какой-то опасной дорожной ситуации. Это дает бесценный опыт водительской практики, который невозможно получить ни в одной автошколе.

Вот для тех, кто мечтает сесть за руль, а также — кто лишь недавно получил водительские права, и предназначена эта книга. С ее помощью вы получите нужные навыки безопасного вождения и изучите основы водительского мастерства, а также узнаете о том, чему мало уделяется внимания в автошколе. Приведенные

ценные советы и рекомендации полезны и необходимы каждому новичку. В книге рассказывается:

- ❑ как трогаться с места и начинать движение;
- ❑ что нужно учитывать при движении в городе и на загородной трассе;
- ❑ как не стать участником (и тем более — виновником) дорожно-транспортного происшествия (ДТП);
- ❑ как управлять машиной в сложных условиях;
- ❑ когда можно нарушить Правила дорожного движения (ПДД) во избежание более серьезных последствий, а также о многом другом.

Изучение темы начнем с основ водительского мастерства, и именно этому посвящена первая глава.

Глава 1



Азбука водительского мастерства

В данной главе мы расскажем о том, что представляют собой органы управления современного автомобиля, как ими пользоваться, как начинать движение и трогаться с места, что означает понятие «культура вождения», а также о многом другом.

Первые водительские навыки

Свои первые упражнения за рулем нужно выполнять при выключенном двигателе и неподвижном автомобиле. Помните, что перед тем как сесть за руль, необходимо полностью изучить ПДД и иные нормативные документы, регулирующие вопросы дорожного движения в Российской Федерации (см. главы 6-10), а также, что не менее важно, — разобраться с органами управления автомобилем. Об этом и пойдет речь в следующем разделе.

Органы управления автомобилем

Любой автомобиль оснащен следующими основными органами управления:

- ☐ рулевое колесо;
- ☐ педали сцепления, тормоза и «газа»;

- ☐ рычаг коробки переключения передач;
- ☐ рычаг стояночного тормоза (в народе более известен под названием «ручник»).

Также ни один автомобиль не обходится без дополнительных органов управления, к которым относятся:

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

Рассмотрим подробнее каждый из перечисленных органов управления (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Органы управления автомобилем

Рулевое колесо (рис. 1.2) предназначено для придания транспортному средству необходимого направления во время движения. Отметим, что в соответствии с действующими ПДД, при неисправности рулевого управления запрещается любое дальнейшее движение автомобиля. Другими словами, если в дороге у вас вышло из строя рулевое управление — дальше ехать категорически запрещается, поскольку это может привести к катастрофическим последствиям. Единственный выход в данном случае — буксировка автомобиля методом частичной погрузки либо его транспортировка с помощью специально предназначенного для этих целей эвакуатора.



Рис. 1.2. Рулевое колесо автомобиля



ПОМНИТЕ!

При неисправности рулевого управления эксплуатация автомобиля запрещена.

Манипулировать рулевым колесом нужно обязательно двумя руками. Не секрет, что на дорогах часто можно увидеть водителей, которые с демонстративно-пренебрежительным видом работают рулевым колесом с помощью только одной руки. Учтите — это недопустимо и очень опасно! Ведь если автомобиль внезапно

наедет на препятствие, либо колесо во время движения будет проколото или вообще лопнет — руль в одной руке можно не удержать, что чревато серьезным дорожно-транспортным происшествием.

**ВНИМАНИЕ!**

Недопустимо управлять рулевым колесом с помощью одной руки.

На руле всегда есть клавиша или кнопка звукового сигнала. В соответствии с действующими ПДД, в населенных пунктах подача звукового сигнала запрещена и возможна только во избежание ДТП.

**ПОМНИТЕ!**

В населенных пунктах подача звукового сигнала разрешена только во избежание ДТП.

Часто водители надевают на рулевое колесо чехол, что якобы способствует повышению удобства и комфорта. В реальности же все обстоит с точностью до наоборот: никакого удобства подобные «фенечки» не добавляют — все это не более, чем дешевые рекламные трюки их продавцов и производителей. А вот проскальзывание такого чехла при повороте руля может стать причиной серьезного ДТП.

**ВНИМАНИЕ!**

При проскальзывании рулевого чехла водитель не сразу успевает понять, что происходит (многие просто теряются), и подобное промедление может сыграть свою роковую роль.

В каждой машине имеется штатное противоугонное устройство — блокиратор руля, который срабатывает, когда водитель вынимает ключ из замка зажигания и немного поворачивает рулевое колесо. При этом слышится щелчок, и руль блокируется. Так вот: если блокиратор руля неисправен — ехать на машине нельзя: ведь если во время движения у вас внезапно заблокируется рулевое колесо, последствия могут быть катастрофическими.

**ВНИМАНИЕ!**

Эксплуатировать автомобиль при неисправном блокираторе руля опасно.

Управление скоростным режимом осуществляется с помощью педалей газа, сцепления и тормоза (рис. 1.3).

Педаль сцепления имеется только у автомобилей, оснащенных механической коробкой переключения передач (которых, впрочем, подавляющее большинство), и предназначена для включения и выключения сцепления. *Механизм сцепления* — это устройство, которое с помощью силы трения обеспечивает передачу крутящего момента от двигателя через коробку переключения передач к ведущим колесам. Педаль сцепления предназначена для непродолжительного отсоединения двигателя от коробки передач, а также для последующего их соединения. Это должно осуществляться плавно и без резких движений.

Кстати, наиболее известная ошибка начинающих водителей состоит в том, что они слишком резко «бросают» педаль сцепления (это касается всех новичков), и, как следствие — мотор тут же глохнет. Это очень вредно для механизма сцепления и может вызвать его серьезную поломку, требующую сложного и дорогостоящего ремонта.

При выжатой педали сцепления мотор отключен от ведущих колес машины. Помните, что педаль сцепления разрешается нажимать только левой ногой.

Тормозная педаль используется для активизации рабочей тормозной системы автомобиля. Отметим, что любой автомобиль оснащен рабочей и стояночной тормозными системами: рабочая предназначена для снижения скорости и остановки транспортного средства во время движения, а стояночная — для обеспечения его неподвижности во время стоянки.

При нажатии тормозной педали усилие через гидравлический привод приводит в действие тормозные механизмы всех колес автомобиля.

Манипулировать педалью тормоза разрешается только правой ногой (и вообще, каждый водитель должен помнить — левая нога

предназначена исключительно для сцепления). Характерной особенностью педали тормоза является то, что ее невозможно выжать до пола. Если же данная педаль выжимается полностью — это свидетельствует о неисправности тормозной системы (износились тормозные колодки, нарушилась герметичность гидравлического механизма и др.) и необходимости срочного ее ремонта.



Рис. 1.3. Педали сцепления, тормоза и газа



ПОМНИТЕ!

Если педаль тормоза выжимается полностью, необходимо ремонтировать тормозную систему.

Для уменьшения скорости или полной остановки транспортного средства водитель нажимает правой ногой на тормозную педаль, находящуюся между педалями газа и сцепления. Это усилие с помощью штока передается на поршень главного тормозного цилиндра, который оказывает давление на используемую в тормозном приводе жидкость. Далее от этой жидкости усилие через тормозные трубки и шланги поступает к тормозным механизмам колес, в результате чего тормозные колодки прижимаются к тормозным барабанам или дискам (колесные тормозные системы бывают двух видов — барабанные и дисковые, в одном автомо-

биле могут использоваться оба вида). Поскольку тормозной диск (барабан) соединен с колесом, то под воздействием силы трения тормозных колодок оно замедляет вращение и, если усилие не прекращается, — останавливается. Как только тормозные колодки прижаты к дискам (барабанам) — тормозная педаль должна стать упругой и не поддаваться дальнейшему нажатию (в противном случае, как мы уже отмечали ранее, тормозная система неисправна).

**ВНИМАНИЕ!**

Не стоит забывать, что ПДД запрещают любое движение автомобиля с неисправными тормозами. Поэтому даже если отказ тормозной системы случился в дороге — нужно прекратить всяческое движение и либо устранить неисправность на месте, либо вызывать эвакуатор.

Педаль газа (акселератора) предназначена для регулирования подачи топлива в двигатель: чем сильнее нажата педаль — тем больше топлива попадает в камеру сгорания, следовательно — тем выше обороты двигателя.

Рычаг переключения передач (рис. 1.4), как правило, находится справа и в то же время — спереди от водительского сиденья. Водитель выбирает передачи, руководствуясь текущей необходимостью, предварительно выжимая для этого сцепление. Включение нужной передачи производится путем перевода рычага в соответствующее положение.



Рис. 1.4. Рычаг переключения передач

При нахождении рычага переключения передач в нейтральном положении ведущие колеса автомобиля отключены от двигателя. В этом случае рычаг свободно перемещается в поперечном направлении.

На большинстве современных автомобилей используется 5-ступенчатая коробка переключения передач (здесь имеется в виду механическая коробка переключения передач). Это означает, что данный автомобиль имеет пять передач для движения вперед и одну — для езды задним ходом.

Наибольшей мощностью отличаются передачи, с помощью которых автомобиль начинает движение, — это первая и задняя передачи. Дело в том, что существует закономерность: чем ниже передача — тем большей мощностью она обладает, но и тем меньшую скорость способна развивать. Поэтому при включении первой или задней передачи двигатель легко вращает колеса, мотор будет работать на высоких оборотах и довольно громко, но при всем этом быстрее 10–20 км/ч машина не поедет.

Поэтому, как только автомобиль тронулся с места и немного разогнался — нужно переключиться на вторую передачу — не такую мощную, но более скоростную. Она позволяет ехать со скоростью уже 25–45 км/ч, затем можно переключиться на третью передачу — еще более быструю, но не такую сильную, и т. д.

Отметим, что на автомобилях, оснащенных автоматической коробкой переключения передач, процесс переключения передач осуществляется без участия водителя, в автоматическом режиме.

Рычаг стояночного тормоза (рис. 1.5) находится, как правило, между передними сиденьями машины. Приведение в действие стояночной тормозной системы осуществляется поднятием рычага в верхнее положение — в результате задние колеса автомобиля будут заблокированы, что и обеспечит его неподвижность во время стоянки.

Теперь рассмотрим **дополнительные органы управления** автомобилем, которые также играют важную роль и без которых эксплуатация транспортного средства запрещена.



Рис. 1.5. Рычаг стояночного тормоза на автомобиле «Рено»



Рис. 1.6. Переключатель указателей поворота, габаритных огней и света фар

ПДД требуют, чтобы перед выполнением любого маневра водитель подавал соответствующие сигналы с помощью световых указателей. Поэтому каждый автомобиль оснащен **переключателем указателей поворота**. Как правило, этот переключатель выполнен в виде рычага и находится на рулевой колонке (рис. 1.6). Включение указателя поворота осуществляется переводом данного рычага в соответствующее положение (вверх или вниз), а выключение (при этом рычаг переводится в нейтральное положение) зачастую происходит автоматически — при вращении рулевого колеса в обратном направлении после завершения маневра.

При наступлении определенных условий (сумерки, туман и т. п.) водитель должен обозначить габариты автомобиля, включив соответствующие световые приборы. Для этого в салоне машины предусмотрен **включатель габаритных огней**, который в зависимости от конкретного транспортного средства может располагаться, например, на рулевой колонке, на рычаге переключателя указателей поворотов, на приборной панели и т. п.

Для того чтобы включать или выключать фары, а также выбирать режим их работы (ближний или дальний свет), в салоне любого транспортного средства имеется **переключатель света фар**, который, как правило, расположен на рулевой колонке.

Необходимыми приборами, без которых не обходится ни один автомобиль, являются **очиститель и омыватель ветрового стекла**.

С их помощью водитель получает хорошую видимость при осадках и при движении по грязным дорогам (когда лобовое стекло постоянно забрызгивается). Кстати, не стоит забывать, что эксплуатация транспортных средств с неисправными данными приборами запрещена. Для включения, выключения и выбора режима работы этих приборов в автомобиле имеются тумблеры, находящиеся, как правило, на рулевой колонке.

Отметим, что на некоторых современных автомобилях аналогичные приборы имеются и для очистки фар. Правда, их наличие и исправность не регламентируются ПДД. Для управления этими приборами в салоне также имеется соответствующий тумблер.

**ВНИМАНИЕ!**

Эксплуатация автомобиля с неисправным очистителем и омывателем ветрового стекла запрещена.

Замок зажигания — устройство, необходимое для запуска и остановки двигателя транспортного средства, а также для включения и выключения зажигания. Оно приводится в действие с помощью **ключа зажигания**.

Запуск автомобиля и трогание с места

Начало движения — сложный и ответственный процесс, в ходе которого даже опытные водители иногда допускают ошибки (особенно, если приходится ехать на чужом автомобиле). Что уж говорить о новичках! Каждый водитель помнит, как на первых уроках вождения у него машина неоднократно дергалась и глохла чуть ли не при каждой попытке тронуться с места.

Кстати, часто новички запускают мотор, едва успев занять свое место. Это серьезная ошибка, которая чревата не только тем, что вы очень быстро устанете (начнет «ломить» спину и т. п.), но и ограниченным обзором, поскольку, как вскоре выяснится, зеркала заднего вида неотрегулированы и в них ничего не видно. Все это происходит потому, что вы не заняли удобную позу и не отрегулировали водительское место (рис. 1.7 и 1.8) так, чтобы вам было удобно управлять автомобилем.



Рис. 1.7. Рычаг регулировки спинки водительского сиденья



Рис. 1.8. Рычаг регулировки водительского сиденья по горизонтали

Поэтому сев на сиденье, отрегулируйте свое место применительно к себе (подайте кресло вперед или назад, поднимите или опустите спинку и др.). Обязательно удостоверьтесь в том, что положение зеркал заднего вида гарантирует максимальную видимость.

Если перед тем как завести мотор вы не убедились в том, что рычаг переключения передач стоит на «нейтралке», то сразу после включения стартера автомобиль может резко дернуться вперед, ударившись о какое-то препятствие (впереди стоящая машина, столб, стена гаража, пешеход и т. д.). Такое происходит, если машина стояла на включенной передаче с опущенным «ручником» (т. е. стояночный тормоз не работал).

Поэтому обязательно проверьте, не опущен ли «ручник». Если да — то поднимите его, включив стояночный тормоз. Благодаря этому машина останется на месте даже в том случае, если вы утратите над ней контроль (запуск мотора при включенной передаче, самопроизвольное начало движения на склоне и т. п.).

Далее удостоверьтесь в том, что рычаг переключения передач стоит на «нейтралке». Если все в порядке — включайте зажигание и, убедившись, что все приборы работают нормально (для этого

обратите внимание на индикаторы приборной панели) — включайте стартер и заводите мотор.



СОВЕТ

При запуске мотора в морозную погоду рекомендуется перед включением стартера нажать педаль сцепления до упора. Этот нехитрый способ облегчает запуск двигателя.

После того как двигатель заработал — еще раз убедитесь в том, что рычаг переключения передач стоит в **нейтральном положении**, и плавно отпустите педаль сцепления.

Теперь ваша машина готова к началу движения. Перед тем как тронуться с места, убедитесь в отсутствии помех для движения, посмотрев по сторонам, назад, а также в зеркало заднего вида, и включите левый «поворотник», чтобы уведомить окружающих о скором начале движения.

Затем нажмите педаль сцепления до упора и включите первую передачу, снимите машину с «ручника», а правую руку положите на руль.



ВНИМАНИЕ!

Не забывайте, что перед тем как тронуться с места, нужно уступить дорогу всем другим участникам движения.

После этого плавно отпускайте педаль сцепления, обращая при этом внимание на работу мотора. Когда заметите, что обороты двигателя падают — значит, сцепление начинает работать. В этот момент надо немного задержать педаль сцепления в данном положении, в то же время нажимая на педаль газа. Если все сделано правильно — машина медленно поедет, а вам следует полностью плавно отпустить сцепление и чуть сильнее нажать на педаль газа.

Первая самостоятельная поездка

Если вы полностью освоили процесс начала движения, можно приступать к первой самостоятельной поездке за рулем автомобиля.

**ПОМНИТЕ!**

Не имея водительского удостоверения, вы не имеете права управлять механическим транспортным средством без присутствия рядом опытного инструктора.

Первые водительские навыки рекомендуется приобретать на тренировочной площадке, а если поблизости ее нет — то на дороге с малым движением (рис. 1.9).



Рис. 1.9. Учиться ездить за рулем лучше на пустынной дороге

После того как автомобиль тронулся с места и движется на минимальной скорости на первой передаче, увеличьте подачу топлива и разгоните его ориентировочно до 20 км/ч. Помните, что при резком нажатии педали акселератора машина резко «стартанет», не исключено, что и с пробуксовыванием колес. Это совершенно недопустимо: от таких перегрузок страдает мотор, изнашивается «резина», к тому же подобное поведение автомобиля будет для вас неожиданным, и вы утратите контроль над ним (попросту говоря — можете растеряться).

Увеличив скорость, уберите ногу с педали акселератора, и параллельно полностью выжмите сцепление. Затем переключитесь на вторую передачу. Рекомендуется при этом на мгновение задер-

жать рычаг переключения передач в нейтральном положении (это позволит шестерням коробки переключения передач (КПП) синхронизировать скорость вращения).

После этого полностью отпустите педаль сцепления и в то же время добавьтe «газ». Если все сделано правильно — машина поедет быстрее, причем уже на второй передаче.

После этого рекомендуется немного проехать на этой передаче, чтобы освоиться в режиме движения на более высокой скорости. **Одна из распространенных ошибок новичков, допускаемых на начальных стадиях обучения, заключается в том, что они смотрят куда угодно (на педали, на капот, на спидометр, на магнитолу и др.), но только не на дорогу.**



ПОМНИТЕ!

Все внимание во время движения транспортного средства должно быть направлено на дорогу.

Двигаясь на второй передаче, учитесь «читать» дорогу, то есть видеть все, что необходимо: знаки дорожного движения, светофоры, придорожные объекты, помехи на проезжей части и т. д. Анализируйте дорожную обстановку не только перед автомобилем, но и по сторонам, а также сзади, пользуясь для этого зеркалами заднего вида.

Попрактикуйтесь езде на второй передаче несколько раз, каждый раз заново трогаясь с места и затем полностью останавливаясь. При этом обращайте внимание, какое расстояние успевает пройти машина от начала торможения до полной остановки — это позволит вам оценить тормозной путь.

Освоив движение на второй передаче, можно идти дальше и переходить на третью. Технически процесс переключения выглядит аналогично, с той разницей, что рычаг КПП нужно перевести в положение, соответствующее третьей передаче, а автомобиль перед этим надо будет разогнать примерно до 25–45 км/ч.

Потренировавшись на третьей передаче, переходите на четвертую (разогнавшись до 45–55 км/ч), а затем — на пятую (на скорости 60–70 км/ч, если таковая передача имеется в вашем автомобиле).

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Приведенные в данном разделе скоростные характеристики являются условными и могут зависеть от модели и марки конкретного автомобиля.

Большинство современных автомобилей оснащено весьма полезным прибором — тахометром (рис. 1.10). Он показывает частоту вращения коленчатого вала, и эти показания удобно использовать для того, чтобы правильно определить момент переключения на повышенную передачу.



Рис. 1.10. Тахометр

Как правило, лучше всего для переключения передач подходит частота вращения примерно 2500–3500 оборотов в минуту, но чтобы тронуться с места, хватит и 1500–1700 оборотов в минуту. При стоящем автомобиле (то есть на холостых оборотах) коленчатый вал должен вращаться примерно 600–800 раз в минуту.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Если включено дополнительное оборудование (тот же кондиционер), то на холостых оборотах скорость вращения коленвала может увеличиться до 900—1000 оборотов в минуту.

Стоит отметить, что переключение передач может осуществляться как в сторону повышения, так и в обратном направлении. Характерный пример — торможение двигателем (о том, что это

такое, будет рассказано позже). Переход на пониженную передачу осуществляется следующим образом:

- ☐ полностью отпустите педаль газа;
- ☐ замедлите скорость движения так, чтобы она соответствовала той передаче, на которую нужно перейти (при торможении двигателем этот этап обычно пропускается);
- ☐ нажмите педаль сцепления до упора;
- ☐ переведите рычаг переключения передач в соответствующее текущей скорости положение;
- ☐ отпустите педаль сцепления.

Стоит отметить, что переходить на повышенные передачи нужно, строго соблюдая последовательность (например, недопустимо «перескакивать» с первой на третью или со второй — на четвертую), а вот при переходе на пониженные передачи можно нарушить очередность (особенно это актуально при торможении двигателем).

При совершении пробных поездок важно уметь правильно останавливаться. Это делается следующим образом: вначале нужно посмотреть в зеркала заднего вида (салонное и правое), а также оглянуться вправо (обязательно, поскольку в зеркала видно не все!), чтобы убедиться в отсутствии помех (например, вдоль обочины может ехать велосипедист). Затем следует включить указатель правого поворота и немного повернуть руль вправо, чтобы занять максимально правое положение на проезжей части. После этого, плавно притормаживая, надо остановить автомобиль, выключить указатель правого поворота, заглушить двигатель и поднять до упора рычаг стояночной тормозной системы (ручник).

Что представляет собой культура вождения, или свод неписаных правил водителя

То, что вопросы организации дорожного движения регламентируются Правилами дорожного движения, а также некоторыми иными нормативными правовыми актами (Положением о допуске транспортных средств к эксплуатации, Кодексом об административных правонарушениях и др.), всем известно. Однако

на дороге действует также целый ряд неписаных законов, которым старается следовать каждый культурный и дисциплинированный водитель. За их нарушение вас никто не накажет, но их несоблюдение может сильно осложнить ситуацию на дороге, да и просто продемонстрировать вашу невоспитанность. Кроме того, водители между собой часто используют специальные условные сигналы и жесты, которые позволяют общаться и передавать друг другу информацию во время движения.

Все это в комплексе представляет собой своеобразный свод негласных правил поведения на дороге, секреты которого мы и попытаемся раскрыть.

Каждый культурный водитель обязательно придерживается таких понятий, как водительская солидарность и этика, корректность и спокойствие на дороге, уважение к другим участникам движения. Если бы все на дороге вели себя подобающим образом — дорожно-транспортных происшествий случалось бы намного меньше.

Всегда будьте готовы помочь попавшим в неприятную ситуацию водителям: выручите небольшим количеством бензина (если кто-то чуть-чуть не «дотянул» до автозаправочной станции), помогите «чайнику» заменить колесо, одолжите нужный инструмент, помогите завести автомобиль если не с «толкача», то методом «прикуривания». Ведь никто не может гарантировать, что в одну из таких неприятных ситуаций не попадете вы сами. Помощь будет особенно ценной, если в автомобиле водителя, которому вы решили помочь, сидят маленькие дети, находится беременная женщина или инвалид.

Не торопите водителя стоящего перед вами автомобиля звуковым сигналом, если он по каким-то причинам не начал движение на зеленый свет светофора. Будет лучше, если вы просто «мигнете» ему фарами — он это обязательно заметит в зеркало заднего вида.



ПРИМЕЧАНИЕ

Не стоит забывать, что в пределах населенного пункта подача звукового сигнала разрешается только для предотвращения дорожно-транспортного происшествия. Поэтому если стоя на светофоре, будете без видимой причины сигналить, вас может оштрафовать бдительный инспектор ГИБДД.

Иногда на дороге можно увидеть такую картину: автомобиль стоит в правом ряду, на светофоре горит красный сигнал, а в правой дополнительной секции одновременно с ним — зеленая стрелка, которая разрешает выполнять поворот направо. Однако водитель никак на это не реагирует и спокойно ждет, пока загорится зеленый свет в основной секции, поскольку ему нужно ехать прямо, хотя сзади ему нетерпеливо сигналият водители других транспортных средств, которым необходимо повернуть направо. Разумеется, по отношению к водителям находящихся сзади машин это очень некрасиво.

Порядочный человек всегда так или иначе подскажет другому водителю о неполадках его автомобиля, которые можно заметить только со стороны: спущенное или «виляющее» колесо, неплотно закрытая дверь, покосившийся на крыше багаж и т. п.

Если вы ставите автомобиль на стоянку там, где количество свободных мест ограничено, делайте это так, чтобы ваша машина стояла компактно и не занимала сразу два места. Полное безобразие — «подпереть» другой автомобиль и уйти.



ВНИМАНИЕ!

Если вы любите «подпирать» чужие машины и надолго уходить, не оставив контакта, будьте готовы к тому, что вам рано или поздно отомстят: подложат под колесо гвоздь, отломают наружное зеркало заднего вида или поцарапают гвоздем кузов. Перед этим «мститель» найдет способ, как вас объехать (по газону, через бордюр), поэтому искать его будет бесполезно.

Вежливый водитель всегда уступит дорогу женщине с ребенком, инвалиду, да и вообще любому пешеходу, даже если тот нарушает Правила дорожного движения и переходит дорогу не по пешеходному переходу, а там, где ему вздумается.

Помните, что при движении в ненастную погоду по правому ряду вы можете нечаянно забрызгать пешеходов грязной водой с проезжей части.



СОВЕТ

Постарайтесь запомнить, какие действия (либо бездействие) водителей других транспортных средств вам не нравятся, когда

вы являетесь пешеходом, и сами не делайте так, когда управляете автомобилем. И наоборот, отметьте для себя, что в поведении пешеходов вам как водителю не нравится, и сами никогда так не делайте.

Не секрет, что порядочный человек должным образом ведет себя при любых обстоятельствах, в том числе и управляя автомобилем. То же самое можно сказать и о невоспитанных людях: если человек в быту ведет себя безобразно, то и за рулем автомобиля он будет выставлять напоказ свою сущность и неуважительно относиться не только к Правилам дорожного движения, но и к другим участникам движения.

Ни в коем случае не нужно отвечать на выходки агрессивных водителей — вы ничего в них не измените, лишь понапрасну испортите себе настроение. Тем более, что отвечая им «той же монетой», вы опускаетесь до их уровня.

Относитесь с уважением к другим участникам дорожного движения, соблюдайте правила водительской этики и солидарности, не позволяйте себе раздражаться за рулем — и ваша езда будет комфортной и безопасной.

Теперь поговорим о том, какие сигналы и жесты используют водители для информирования друг друга о тех или иных событиях во время движения. Отметим, что эта информация выходит за рамки учебной программы, преподаваемой в автошколах, хотя владеть ею должен каждый водитель.

Самый известный сигнал, о котором немало наслышаны даже люди, далекие от автомобилизма, — это «моргание» фарами водителям встречных транспортных средств с целью предупреждения о наряде ГИБДД. Как и когда зародился этот обычай — доподлинно неизвестно. Однако легенда гласит, что это случилось довольно курьезно: вроде бы лет сорок назад какой-то милицкий чин в интервью газете возмутился тем, что в некоторых западных странах водители предупреждают друг друга о встрече с автоинспектором морганием фар. Советским водителям дважды повторять было не нужно, и они все как один дружно переняли «передовой опыт зарубежных коллег».

Однако морганием водители предупреждают друг друга не только о скорой встрече с работниками ГИБДД, но и об опасности, например, сильном гололеде, тумане, дорожно-транспортном происшествии.

Если вам дважды коротко моргнули фарами, значит, вам дают возможность проехать первым. Воспользовавшись любезностью, скажите «спасибо» пропустившему вас кратким морганием аварийной сигнализации (это общепринятый сигнал благодарности, используемый в самых разных случаях).

Включенный дальний свет фар движущейся позади вас машины — просьба уступить дорогу. В такой ситуации следует перестроиться вправо. Продолжение движения по своему ряду с той же скоростью считается дурным тоном, ведь человек может торопиться по неотложному делу (например, опаздывать в аэропорт). Если вы не можете перестроиться сразу (справа может ехать другое транспортное средство, которое придется или обогнать, или пропустить вперед), включите указатель правого поворота, чтобы водитель позади идущего автомобиля видел, что вы его пропустите, как только появится такая возможность.

Кстати, в западных странах просьба уступить дорогу выражается по-другому — включением левого указателя поворота. В странах СНГ в подобной ситуации применяется в основном дальний свет фар.

Если водитель встречного автомобиля несколько раз переключил дальний свет фар на ближний, значит, он вам сигнализирует о том, что его слепит свет ваших фар. Немедленно переключайтесь на ближний свет. Ослепленный водитель, который ведет машину по встречной полосе, может не справиться с управлением и выскочить на встречную полосу движения, что приведет к столкновению. Однако следует иметь в виду, что если фары плохо отрегулированы, ослепить можно даже ближним светом.

Если у автомобиля, который движется перед вами, без видимых причин заморгал указатель левого поворота, значит, его водитель сигнализирует вам об опасности, которую вы в силу своего положения на дороге пока заметить не можете. Этим приемом

обычно пользуются водители крупногабаритных транспортных средств (автопоездов, фур) на загородных трассах, когда водитель позади идущего автомобиля собрался идти на обгон, не подозревая о находящейся впереди опасности. О том, что опасность миновала, вам могут сообщить кратковременным включением правого «поворотника».

Случается, что во время движения у автомобиля внезапно отказывают какие-либо приборы, агрегаты или механизмы. Например, может выйти из строя тормозная система, лопнуть колесо, во время дождя перестанут работать стеклоочистители и т. д. В подобной ситуации необходимо незамедлительно включить аварийную световую сигнализацию, информируя тем самым водителей других транспортных средств о том, что у вас случилась экстренная нештатная ситуация.

Однако водители передают друг другу информацию не только с помощью световых приборов, но и используя специальные жесты руками. Пример: у движущегося рядом автомобиля неплотно закрыта дверь, и если она откроется во время движения, это может привести к дорожно-транспортному происшествию, причем виновным будет признан именно тот водитель, в машине которого это произошло. Поэтому при наличии возможности следует предупредить его жестом в виде вытянутой руки (указательного пальца) в направлении незакрытой двери. Правда, при этом не следует слишком отвлекаться от управления собственным автомобилем, иначе ваши благие намерения могут привести к дорожно-транспортному происшествию, но уже с вашим участием.

Если вы видите, что у какой-то машины открылся багажник, адресуйте ее водителю следующий жест: хлопните ладонью по воздуху. Справедливости ради отмечу, что полностью открытый багажник водитель, как правило, замечает довольно быстро.

Иногда водители с наступлением сумерек не включают световые приборы, как это предписано Правилами дорожного движения. Обычно это происходит по причине забывчивости. Подать сигнал водителю, что ему пора включить хотя бы габаритные огни или ближний свет фар, можно жестом, напоминающим мигающую лампочку (резко распрямляющиеся пальцы).

Если водитель движущегося рядом автомобиля явно указывает вам рукой на обочину или край проезжей части, скорее всего, придется остановиться — вам сообщают, что у автомобиля произошла поломка, видимая снаружи.

Иногда у грузовиков или автобусов между задними колесами застревает булыжник, что очень опасно (ведь он может вылететь прямо в позадидущий автомобиль). Предупредить водителя машины о застрявшем между задними колесами булыжнике можно, показав ему фигу (да-да, простой русский «кукиш»). Жест, конечно, неприглядный, но в данном случае это единственный способ сигнализировать об опасности.

Это полезно знать: безопасные способы торможения

Умение правильно тормозить является одним из ключевых условий соблюдения безопасности дорожного движения. В данном случае имеется в виду не банальное нажатие педали тормоза (и уж тем более — не судорожное вдавливание ее в пол при обнаружении опасности), а применение действительно эффективных и безопасных приемов торможения. О некоторых из них мы поговорим в данном разделе.

Даже новичкам наверняка доводилось слышать такое выражение: *торможение двигателем*. Таким термином опытные водители называют способ торможения, при котором педаль тормоза или вообще не используется, или задействуется минимально (например, только для полной остановки транспортного средства при движении на малой скорости). Торможение двигателем обычно применяется в сложных дорожных условиях, наиболее характерный пример — движение по скользкой дороге.

Сущность данного приема заключается в следующем: снижение скорости движения транспортного средства достигается за счет переключения на пониженные передачи — например, с четвертой на вторую. Поскольку на второй передаче автомобиль не сможет двигаться быстрее, чем 40–60 км/ч (в зависимости

от марки и модели конкретной машины), то происходит снижение скорости, которое и называется «торможение двигателем».

Как мы уже отметили, данный прием активно используется опытными водителями при движении по скользкой дороге, поскольку в данном случае исключается блокировка колес (в отличие от традиционного торможения), следовательно — вероятность заноса минимизируется.

Еще один эффективный и безопасный прием называется «прерывистое торможение». Его также удобно использовать на дороге со скользким дорожным покрытием, а также — для торможения при движении на высокой скорости.

В данном случае водитель замедляет движение короткими нажатиями на педаль тормоза, без блокировки колес (попросту говоря, нажал — отпустил). Следует учитывать, что, если при таком торможении нужно скорректировать направление движения автомобиля рулевым колесом, это можно делать лишь при отпущенной педали тормоза, когда колеса машины свободно вращаются.

Как «почувствовать» свой автомобиль

Опытный водитель чувствует свой автомобиль, как говорится, «как самого себя», ощущая себя и машину чуть ли не единым целым. Однако новички на дороге обычно неповоротливы, неуверенны в себе, медлительны, и иногда складывается впечатление, что не водитель управляет машиной, а машина — водителем. Справедливости ради отметим, что на первых порах это вполне нормально и объяснимо. Однако затягивать «адаптационный» период не следует: дорога ошибок не прощает.

Умение чувствовать автомобиль складывается из двух составляющих:

- ☐ работы с органами управления;
- ☐ определения габаритов автомобиля.

Рассмотрим более подробно каждый из этих элементов.

Как уже отмечалось ранее, ни один новичок не обходится без того, чтобы его машина хотя бы несколько раз не заглохла при трогании с места. Это наиболее характерный пример, показывающий, что человек не «чувствует» органы управления автомобиля (что на начальном этапе вполне объяснимо). В первую очередь это касается педалей газа и сцепления: ведь именно ими манипулирует водитель в начале движения. Только после нескольких тренировок удастся более или менее прочувствовать момент, когда сцепление начинает «схватывать», но при этом необходимо еще уметь плавно отпустить педаль и увеличить подачу топлива настолько, насколько это необходимо.

Многие новички также испытывают затруднения при работе с рулевым колесом. Яркий пример — попытка разворота: даже при достаточной ширине проезжей части неопытный водитель может упереться колесами автомобиля в бордюр на противоположной стороне дороги. Почему? Да потому, что он либо слишком мало повернул влево руль, либо делал это недостаточно энергично и запоздал.

Научиться чувствовать рулевое колесо можно, поработав с ним для начала на стоящем автомобиле (мотор можно завести, потому что гидравлический усилитель рулевого управления функционирует только при работающем двигателе), а затем — сделать несколько маневров на малой скорости на какой-нибудь пустынной дороге. Попробуйте на скорости примерно 5–10 километров в час выполнить разворот, левый и правый поворот, потренируйтесь манипулировать рулевым колесом при езде задним ходом. Уже после нескольких тренировок вы почувствуете, что управляетесь с рулем более или менее уверенно и знаете, когда, насколько и с какой энергичностью необходимо повернуть рулевое колесо для выполнения того или иного маневра.

Очень важно уметь правильно и грамотно обращаться с рычагом переключения передач. Для этого необходимо «чувствовать» двигатель своего автомобиля и, как говорят водители, «ловить» его обороты. Например, на одной машине вторая передача позволяет разогнаться до скорости 60 километров в час, а на другой — только до 40. Если двигатель слишком громко работает, а колен-

чатый вал вращается со скоростью свыше 2500–3000 оборотов в минуту — настал момент перехода на повышенную передачу. Если этого не сделать, двигатель будет потреблять больше топлива, а его детали и механизмы будут изнашиваться намного быстрее.



СОВЕТ

Как мы уже отмечали ранее, если вам пока еще трудно определить, с какой скоростью вращается коленчатый вал двигателя и, в частности, когда пора переходить на следующую передачу, используйте специальный прибор — тахометр (см. рис. 1.10). Он имеется в каждой современной машине на панели приборов. Изучите также руководство по эксплуатации своего автомобиля: там должна быть таблица, в которой указано, на какой предельной скорости можно ехать на каждой передаче и когда рекомендуется переходить на повышенную или пониженную передачу.

В этом смысле более привлекательными выглядят автомобили, оснащенные автоматической коробкой переключения передач. Правда, очень многие опытные водители не любят такие машины и предпочитают ездить на автомобилях с механической коробкой. Главный их аргумент — как раз то, что «механика» позволяет гораздо лучше «чувствовать» автомобиль.

Что касается габаритов автомобиля, то здесь дело обстоит несколько сложнее. Если с органами управления при регулярной езде вы научитесь свободно обращаться через месяц-другой, то по-настоящему чувствовать габариты машины вы сможете намного позже. Правда, многое зависит от условий езды и мест парковки. Например, если вы каждый день ездите на работу по узкой дороге с одной полосой движения в каждом направлении, и вам приходится утром и вечером с трудом парковаться, втискиваясь в узкое место между стоящими рядом машинами, — вы очень скоро почувствуете, что являетесь с машиной чуть ли не единым целым. С другой стороны, если постоянно ездите по широкому проспекту с несколькими полосами движения в каждом направлении, возле офиса достаточно места для свободной парковки, а вечером ставите машину просто возле бордюра или на обочине проезжей части — вы можете проесть всю жизнь, а по-настоящему габариты машины так и не почувствовать.

При движении задним ходом (например, при заезде в гараж или при диагональной парковке задним ходом между стоящими параллельно обочине автомобилями) полезно использовать такое понятие, как **точка безопасного поворота**. Она имеется на любом транспортном средстве и определяется следующим образом: от глаз водителя необходимо провести прямую линию к правому заднему колесу автомобиля. Поскольку правое заднее колесо водитель не видит, то место, в котором эта линия пересекается с кузовом машины, и является точкой безопасного поворота. Когда, например, вы паркуетесь задним ходом между стоящими параллельно обочине (бордюру) автомобилями, то поворачивать руль вправо следует тогда, когда эта точка поравняется с задним левым углом передней машины. Здесь вы не ошибетесь — это проверено.

Чтобы лучше чувствовать габариты автомобиля, по мере возможности обращайтесь внимание на положение его углов относительно других предметов при выполнении разных маневров. Например, если вы учитесь заезжать задним ходом в гараж — постарайтесь запомнить, в каком месте находится левый или правый задний угол машины относительно ворот (соседнего гаража, стоящего рядом столба) в тот момент, когда нужно выворачивать руль или выравнивать колеса. Ищите подобные ориентиры и в других местах, в которых приходится выполнять сложные маневры или парковаться — и вы быстро научитесь чувствовать габариты машины.

Секреты эффективного управления автомобилем

Существует такое понятие, как **эффективность управления механическим транспортным средством**. Суть его заключается в том, чтобы быстро приехать в заданное место при максимальной безопасности и минимуме затрат на передвижение.

Основными критериями эффективности управления автомобилем являются: равномерность разгона и замедления, замедление при криволинейном движении, средняя скорость движения, расход

топлива и др. В свете постоянно растущих цен на автомобильное топливо один из самых актуальных критериев — экономичность, то есть расход топлива на определенный пробег автомобиля.

Не секрет, что у опытных водителей автомобиль расходует намного меньше топлива, чем у тех, кто только недавно получил права и впервые сел за руль. Почему? В первую очередь потому, что опытные водители ездят намного спокойнее и равномернее, чем «чайники». Например, при движении в условиях плотного транспортного потока они придерживаются общего скоростного режима и набирают (снижают) скорость плавно.



ПРИМЕЧАНИЕ

Многие опытные водители почти не пользуются педалью тормоза. Вернее, они используют ее только для полной остановки автомобиля (в процессе снижения скорости она им не нужна), а также в экстренных случаях, когда необходимо срочно остановить автомобиль. Это достигается в первую очередь за счет умения правильно выбирать скорость, а также своевременно и адекватно оценивать дорожную обстановку.

Если нет необходимости форсировать движение, рекомендуется ехать на высоких передачах, не слишком уменьшая частоту вращения коленчатого вала. Учтите, что при ровном движении автомобиль использует почти всю свою мощность лишь для преодоления сопротивления встречного воздуха и дороги.

На многих современных машинах расход топлива контролируется с помощью бортового компьютера (рис. 1.11).



Рис. 1.11. Бортовой компьютер показывает: текущий расход топлива — 8,3 л/100 км

Многие водители неграмотно выполняют такой, казалось бы, несложный маневр, как остановка перед перекрестком на запрещающий сигнал светофора или регулировщика. Ошибка заключается в том, что они едут на относительно высокой скорости и резко тормозят уже перед самым перекрестком. Чем же это может быть чревато?

Главная опасность таких действий заключается в том, что следующий позади автомобиль не успеет вовремя остановиться и обязательно ударит любителя резких торможений. Конечно, известное правило «всегда виноват задний» никто не отменял, однако в любом случае придется тратить время на оформление дорожно-транспортного происшествия, последующий ремонт, получение страховки и т. д. Нужны ли вам лишние проблемы? Тем более что сумма страховки не всегда покрывает реальную стоимость ремонта. Ну и, конечно, самое главное — в подобной аварии могут пострадать люди, причем не только находящиеся в автомобилях, но и пешеходы (от удара передний автомобиль может выехать на пешеходный переход и серьезно травмировать пешеходов).

Следует отметить, что подобное резкое торможение является причиной быстрого износа тормозных колодок и тормозных дисков, а также деталей и механизмов подвески. Результаты многочисленных исследований убедительно свидетельствуют: у тех, кто ездит равномерно и спокойно, тормозные колодки и диски служат в два раза дольше, чем у любителей экстремального вождения. Кроме того, при таком торможении повышается износ шин.

Не стоит забывать, что даже на технически исправном автомобиле тормоза могут отказать: любая техника в любой момент может выйти из строя, причем нередко это происходит в самое неподходящее время. Нужно ли говорить, какие катастрофические последствия могут произойти, если автомобиль на полном ходу выедет на перекресток на запрещающий сигнал светофора или регулировщика! Пострадают не только пешеходы (им достанется больше всего), но и ни в чем не повинные водители и пассажиры других транспортных средств. Поэтому следует заранее определить, успеваете вы проехать перекресток на разрешающий сигнал

светофора или нет. В последнем случае начинайте заблаговременно снижать скорость, причем делать это рекомендуется плавно и почти без использования педали тормоза — переходя на пониженные передачи или просто пустив автомобиль накатом (разумеется, если вы едете не под уклон). В такой ситуации вы подъедете к перекрестку на минимальной скорости и нужно будет лишь немного нажать педаль тормоза для полной остановки. Если, приближаясь к перекрестку, вы видите, что на светофоре горит запрещающий сигнал — уменьшите скорость движения: очень вероятно, что вы подъедете к перекрестку как раз в тот момент, когда на светофоре загорится зеленый свет, и не нужно будет останавливаться.

Если на дороге, по которой вы двигаетесь, действует правило «зеленой волны» — придерживайтесь рекомендуемой скорости, чтобы не приходилось лишний раз останавливаться на перекрестках. Это самым благоприятным образом скажется и на экономичности автомобиля, и на его техническом состоянии.



ПРИМЕЧАНИЕ

«Зеленая волна» — это способ организации дорожного движения, когда при движении по данной дороге с рекомендуемой скоростью водитель на всех перекрестках гарантированно попадает на зеленый свет. Этот способ является эффективным методом борьбы с дорожными пробками и используется во многих странах.

Большое значение с точки зрения эффективности управления механическим транспортным средством имеет умение водителя правильно ездить «накатом», когда при выключенной передаче (то есть рычаг переключения передач находится в нейтральном положении) автомобиль едет по инерции. Ведущие колеса автомобиля при этом полностью отключены от двигателя, поэтому крутящий момент на них не передается.



ВНИМАНИЕ!

Как известно, отключить двигатель от трансмиссии можно также, полностью выжав педаль сцепления. Однако ехать накатом с выжатым сцеплением категорически не рекомендуется — обязательно выключайте передачу и отпускайте педаль. В противном случае можно быстро вывести из строя механизм сцепления, что приведет к сложному и дорогостоящему ремонту.

Особое значение умение ездить «накатом» приобретает там, где требуются частые остановки или снижение скорости с последующим разгоном, а также при движении на дорогах, имеющих много подъемов и спусков.

Чем же так полезен «накат»? Дело в том, что при движении в данном режиме двигатель работает вхолостую и полностью отсутствует сила тяги. Это самый экономичный режим работы двигателя внутреннего сгорания, поэтому расход топлива в данном случае минимален. Конечно, при однократном использовании наката о серьезной экономии топлива речь не идет, но при регулярном его применении можно несколько повысить экономичность автомобиля.

Расскажу об одной распространенной ошибке, которую часто допускают водители, стремясь сэкономить топливо. Обычно это случается тогда, когда в баке осталось совсем мало топлива и необходимо всеми правдами и неправдами дотянуть до заправки. В таком случае водитель поступает следующим образом: он разгоняет автомобиль, а затем выключает зажигание, заглушив при этом двигатель. Машина движется накатом, двигатель не работает, поэтому топливо не расходуется. Создается иллюзия, что таким образом можно сэкономить немало горючего, однако на самом деле это не имеет ничего общего с реальностью.

Ведь после того как автомобиль начнет снижать скорость, его придется вновь разгонять. А именно при разгоне двигатель потребляет больше всего топлива, поскольку при этом работает на высоких оборотах! Таким образом, все (или почти все) сэкономленное горючее будет израсходовано на разгон. Следовательно, экономия будет настолько мизерная, что о ней не стоит даже говорить.

Кроме того, данный способ передвижения имеет свои опасности. Ведь почти в каждом современном автомобиле имеется встроенное противоугонное устройство, суть которого заключается в блокировании рулевого колеса. Кстати, для опытного угонщика это устройство не является серьезным препятствием. Зато если вы во время движения выключите зажигание — оно может сработать, и вы никак не сможете изменить направление движения своей машины.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Встроенное противоугонное устройство в разных автомобилях срабатывает по-разному: иногда руль блокируется только после того, как из замка зажигания будет вынут ключ, а иногда — уже после выключения зажигания.

Появление на проезжей части автомобиля с неработающим рулевым управлением может привести к серьезным последствиям. В лучшем случае вы съедете в кювет, в худшем — вас вынесет на полосу встречного движения, что приведет к лобовому столкновению, а в самом худшем — вы просто не сможете объехать неожиданно появившегося на проезжей части пешехода.

Не стоит также забывать, что гидравлический усилитель рулевого управления и вакуумный усилитель тормозов функционируют только при работающем двигателе. Если вы заглушите мотор — они работать перестанут, следовательно, придется прилагать намного больше усилий, чтобы повернуть или затормозить.

Важнейшим элементом управления любого автомобиля является педаль газа. Умение правильно применить эту педаль (иначе говоря — грамотно использовать силу тяги) нередко позволяет выйти из многих неожиданно возникших сложных ситуаций. Дело в том, что при движении «накатом» возможность использования педали газа у водителя отсутствует: ведущие колеса полностью отключены от двигателя и включение передачи требует хоть и небольшого, но времени, а на дороге иногда каждая секунда дорога.

Для повышения силы тяги нужно вовремя увеличить частоту вращения коленчатого вала двигателя, при этом чем ниже включаемая передача, тем выше должны быть обороты. У опытных водителей указанный прием отработан до автоматизма (иногда они используют так называемую «перегазовку», благодаря которой повышается приемистость двигателя).

Поэтому когда автомобиль движется накатом, водитель должен уметь максимально быстро включить требуемую передачу. Чтобы научиться безошибочно выполнять этот прием, придется потренироваться. Не следует забывать и о том, что при движении накатом автомобиль передвигается по инерции и, если в это время

выполнить экстренное торможение, по причине неустойчивости он может стать неуправляемым.

На основании вышеизложенного сделаем вывод: экономия топлива — это, конечно, хорошо, но не стоит увлекаться, особенно если действия водителей, желающих топливо сэкономить, могут негативно сказаться на безопасности движения.

Устал — отдохни! Или чем чревато переутомление водителя

Многие водители склонны недооценивать столь опасное явление, как переутомление. О том, почему нельзя допускать переутомления и как от него избавиться, поговорим в данном разделе.

Однако вначале определимся: что же понимать под термином «утомление». Различные специалисты определяют это понятие по-разному (кто-то связывает его только с физическими нагрузками, кто-то — только с умственными). Мы будем придерживаться следующего: утомление представляет собой естественную реакцию человеческого организма на продолжительное занятие каким-либо делом, требующим высокого внимания и концентрации.

Утомившийся человек чувствует усталость. Ему становится все труднее продолжать заниматься одним и тем же делом, он напрягается все сильнее и сильнее, однако эффективность его работы заметно снижается.

Характерной особенностью процесса управления механическими транспортными средствами является то, что человек испытывает незначительную физическую нагрузку. Главная причина, из-за которой водитель может испытывать мышечное утомление, в том, что ему приходится в течение всей поездки находиться практически в одной и той же позе. Поскольку человек, управляющий автомобилем, несколько стеснен в движениях, то при длительной поездке у него ухудшается кровообращение, следовательно, ткани недостаточно снабжаются кислородом. В результате у водителя начинает «ломить» спину, у него устают шея, плечи и руки, болит поясница, «ноют» ноги.

Поэтому перед началом движения обязательно отрегулируйте свое водительское место под особенности своего тела. Вы должны свободно доставать ногами до педалей, руками — до руля, при этом ноги и руки должны немного сгибаться соответственно в коленях и локтях. Отрегулируйте зеркала заднего вида, попробуйте поработать с органами управления при выключенном двигателе.

Учтите, что если ваше сиденье слишком выдвинуто вперед (то есть находится слишком близко к рулевому колесу), то вам придется сильно сгибать руки и ноги, что ощутимо ограничивает свободу действий, и не позволяет быстро работать с органами управления.

Если же водительское сиденье находится слишком далеко от органов управления, вам придется все время подтягиваться вперед, спина из-за отсутствия постоянной опоры будет все время напряжена. Руки также будут находиться в постоянном напряжении, так как именно с помощью рук вы будете либо удерживаться на постоянном расстоянии, либо подтягиваться ближе. Все это самым негативным образом скажется не только на эффективности управления автомобилем, но и на безопасности дорожного движения в целом.

Если у водительского сиденья спинка слишком сильно отклонена назад, то в постоянном напряжении будут находиться мышцы шеи, рук, а также поясничный отдел позвоночника, что способствует быстрой утомляемости.

Знайτε, если не подготовить водительское место должным образом — усталость и ломоту в мышцах вы почувствуете уже вскоре после начала движения.

Однако наибольшей нагрузке во время управления транспортным средством подвергается нервная система человека. Это обусловлено тем, что водитель вынужден оперативно и безошибочно реагировать на все изменения ситуации на дороге. Такая психологическая нагрузка может стать причиной утомления — как легкого, так и сильного (вплоть до переутомления).

Кстати, переутомление и усталость — это два совершенно разных понятия, которые многие ошибочно считают тождественными.

Усталость в конце рабочего дня испытывает подавляющее большинство из нас, это вполне естественно. Как правило, усталость полностью проходит после ночного сна, и утром человек ощущает себя полным сил и готовым к работе.

Переутомление — это явление несколько иного рода. Оно проявляется в виде постоянного плохого настроения, неважного самочувствия, бессонницы, быстрой утомляемости даже после непродолжительного занятия какой-либо не самой сложной работой. Можно сказать, что переутомление — это накопленные остатки не прошедшей усталости. Состояние переутомления не только снижает эффективность работы, но и сильно вредит здоровью. В подобных случаях врачи рекомендуют своим пациентам срочно отправляться в отпуск.

Утомление водителя самым непосредственным образом влияет на безопасность дорожного движения. Очень часто дорожно-транспортные происшествия случаются по таким причинам, как рассеянность, невнимательность, неосторожность, недостаток водительского мастерства. Все эти причины, за исключением, может быть, последней, в большинстве случаев являются следствием утомления водителя.

Как показывают результаты проведенных исследований, утомленный водитель не только недооценивает опасность, которая исходит от дорожных событий, но и при этом убежден в том, что он управляет транспортным средством не хуже, чем всегда. В реальности же все выглядит иначе: если вначале водитель хоть и запаздывает с выполнением тех или иных действий, но, по крайней мере, выполняет их правильно, то уже через некоторое время и сами эти действия становятся ошибочными. Реакция на изменение дорожной ситуации происходит с заметным опозданием, дорожные знаки, разметка, сигналы светофора (регулирующего) человек замечает намного позже, нежели управляя автомобилем в нормальном состоянии. Водителю становится намного труднее придерживаться постоянной скорости, а также соблюдать направление движения автомобиля.

Мышцы утомленного человека, как правило, находятся в работоспособном состоянии и вполне справляются со своей работой,

однако серьезные проблемы возникают с концентрацией внимания и сосредоточенностью. Вот наиболее характерный пример: утомленный водитель заметил знак ограничения скорости, но осознать то, что требует данный знак, он уже не в состоянии, и поэтому продолжает движение с прежней скоростью.

Существует еще один распространенный тип ошибок — это ошибки, возникновение которых так или иначе связано со зрительным обманом. Например, водитель может замечать на дороге объекты или препятствия, которых в реальности там нет. В большинстве случаев подобные галлюцинации возникают, когда человек борется с сонливостью или находится в «пограничном» состоянии (то есть он еще не спит, но уже и не бодрствует). При такой степени утомления водителю может показаться, что на проезжую часть неожиданно выбежал пешеход или из ближайшего поворота внезапно выехал другой автомобиль. Под влиянием подобных галлюцинаций водитель может, например, применить экстренное торможение или выехать на полосу встречного движения.

Научно доказано, что подобные зрительные обманы выполняют функции своеобразного защитного механизма. Нервная система водителя таким способом стремится убедить его прекратить движение и отдохнуть хотя бы в течение непродолжительного промежутка времени, поскольку ехать дальше в таком состоянии очень опасно. Причем пострадать может не только уставший водитель, но и другие участники дорожного движения.

Очень многие люди убеждены в том, что ни при каких обстоятельствах не заснут за рулем и всегда сумеют справиться с утомлением и сонливостью. К сожалению, статистика убедительно доказывает, что это не так.



ВНИМАНИЕ!

Часто водитель засыпает всего на несколько секунд, такой сон наступает внезапно. Человек даже не осознает, что его машина в течение какого-то времени была полностью неуправляемой. Иначе говоря, он не чувствует момента засыпания и последующего просыпания, ему кажется, что он все время бодрствовал и контролировал ситуацию. Зачастую водителю снится, что он по-прежнему управляет автомобилем на той же дороге и при тех же обстоятельствах.

Принято считать, что утомление водителей обусловлено продолжительным движением, причем однообразным и монотонным. Это, конечно, так, но существует еще целый ряд факторов, являющихся причинами утомляемости: это и неудобная поза водителя, и неблагоприятные погодные условия, и недостаточный отдых перед длительной поездкой, и плохое освещение дороги в темное время суток и т. д. Кстати, быстрому утомлению водителя «способствует» целый ряд лекарственных препаратов, которые настоятельно не рекомендуется принимать перед поездкой. Перед тем как отправиться в дорогу, не стоит и плотно наесться, иначе очень скоро может наступить сонливость.

Все причины утомляемости можно разделить на три категории в зависимости от того, может водитель на них влиять или нет: полностью контролируемые, частично контролируемые и полностью неконтролируемые.

Например, водитель может полностью контролировать свое состояние: нельзя садиться за руль в состоянии переутомления, в нетрезвом виде, после приема сильнодействующих лекарственных препаратов и т. п. Частично контролировать водитель может вибрацию и шум транспортного средства, что тоже является причиной утомляемости — для этого можно попытаться выбрать другой маршрут движения, а также отрегулировать двигатель или заменить прогоревший глушитель. А вот наличие таких факторов, как плохое освещение дороги в темное время суток или неудачная конструкция водительского сиденья, контроль со стороны водителя никак не поддается.

Результаты целого ряда исследований говорят о том, что вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия по причине усталости водителя многократно возрастает после 8 часов непрерывного нахождения за рулем, но многие водители начинают чувствовать сильную усталость уже после 2–3 часов непрерывной езды. Последнее обусловлено недостаточным отдыхом перед поездкой. Чтобы полностью восстановиться после сильного утомления, необходим полноценный сон в течение минимум 8 часов, но чтобы снять небольшую усталость, вполне достаточно кратковременного сна (в пределах получаса).

Сильное утомление у водителей вызывает ночное вождение. В определенной степени это обусловлено тем, что вождение автомобиля ночью нарушает устоявшийся жизненный ритм бодрствования — сна, поэтому отклонение от этого ритма, да еще сопряженное с нелегким процессом управления транспортным средством, приводит к быстрой утомляемости.



ПРИМЕЧАНИЕ

Среднестатистический человек достигает своей наибольшей работоспособности в промежутки времени с 8 до 12 и с 14 до 17 часов.

При ночном вождении водитель вынужден одновременно управлять автомобилем и бороться с постоянно накатывающейся сонливостью. Особенно трудно преодолевать склонность ко сну водителям старше 45 лет (по статистике они ночью попадают в аварии в два раза чаще, чем днем). Главной причиной такого положения дел является то, что с годами у человека ухудшаются психофизиологические функции, которые имеют большое значение при управлении механическим транспортным средством. При этом компенсировать эти функции невозможно даже солидным водительским опытом, который к этому возрасту имеется у большинства водителей.

Относительно быстро наступает утомление и при длительном монотонном движении — например, по загородной трассе. Этому во многом способствует ложное впечатление о легкости управления автомобилем на подобных дорогах. Однообразное движение, при котором водителю очень редко приходится реагировать на те либо иные раздражители (повороты, встречные машины), может спровоцировать заторможенность коры головного мозга. В конечном итоге водитель может впасть в состояние своеобразного гипноза, которое по многим признакам очень напоминает переутомление. Многие водители, чтобы «встряхнуться» и заставить себя выйти из этого состояния, специально увеличивают скорость, параллельно решая и другую задачу — как можно быстрее приехать к месту назначения.

Особо опасным является принятие спиртного для того, чтобы снять накопившуюся усталость. Помимо того что само по себе

управление автомобилем в состоянии опьянения является грубейшим нарушением Правил дорожного движения и смертельно опасно, решить проблему усталости таким способом все равно не получится. Поначалу, правда, может настать некоторое облегчение, но уже через короткий промежуток времени утомление усиливается многократно и бороться с ним будет уже невозможно.

Для каждого водителя чрезвычайно важно вовремя понять, что у него наступило состояние утомления. Не стоит заниматься самообманом, пытаться убедить себя в том, что никакой усталости нет и можно продолжать движение — это может привести к трагическим последствиям. Как правило, водители не замечают усталости до тех пор, пока она не станет довольно сильной, **но качество управления автомобилем заметно ухудшается уже при первых ее симптомах.**

Все время нужно помнить золотое правило автомобилистов: **устал — отдохни!** Если на вас накатывается усталость — не мешкая выберите подходящее место, остановитесь и отдохните.

Специалисты различают три степени водительского утомления. Легкая степень проявляется в виде зевоты и тяжести век. При средней степени возникает резь в глазах, сухость во рту, могут появляться какие-то фантазии, по телу может проходить теплая волна, и создается ложное впечатление того, что другие автомобили движутся с очень малой скоростью. При сильной степени утомления голова склоняется вперед, руки сползают с руля, в глазах рябит, водитель потеет и ему кажется, что все это происходит не с ним.

Чтобы избавиться от легкого утомления, бывает достаточно умыться холодной водой, либо немного отдохнуть, либо выпить крепкого чая. От среднего или сильного утомления помогает только сон.



СОВЕТ

Если у вас планируется дальняя поездка, перед тем как выехать спшите не менее семи часов и не принимайте успокоительного. В дороге время от времени обязательно отдыхайте (нужно остановиться, выйти из машины, сделать пару-тройку гимнастических упражнений).

Заключение

Изучение данной главы помогло вам освоить (а кому-то — вспомнить) первые водительские навыки. Теперь мы знаем, что представляют собой органы управления автомобилем, как правильно заводить двигатель и начинать движение, как научиться «чувствовать» свой автомобиль, что представляет собой водительская этика и культура вождения, и чем опасно переутомление водителя во время движения.

В следующей главе мы расскажем о том, как выполнять основные маневры, о чем должен помнить водитель, управляя автомобилем в стандартных дорожных условиях, какие опасности могут подстерегать нас на дороге, а также о многом другом.

Глава 2



Безопасная езда в стандартных дорожных условиях

Лучше всего управлять автомобилем, когда дорожная ситуация ничем не осложняется: погода хорошая, дорога не перегружена автомобилями и другими участниками дорожного движения, дорожное покрытие твердое, сухое и ровное и т. д. Однако и в таких почти «шоколадных» условиях новичка могут подстеречь малоприятные сюрпризы. В этой главе мы поговорим о том, что должен знать и учитывать каждый водитель, управляя автомобилем в обычной, ничем не осложненной дорожной обстановке.

О чем нужно помнить, начиная движение

О том, как технически выполняется трогание с места, мы уже говорили в главе 1 в разделе «Запуск автомобиля и трогание с места». Там же упомянули и о том, что перед началом движения водитель должен удостовериться в отсутствии помех. Однако это не единственное, о чем нужно помнить перед тем, как начать движение.

Перед тем как вы сядете в автомобиль, нужно убедиться, все ли с ним в порядке. Для этого надо внимательно осмотреть его со всех сторон, обращая внимание на следующие нюансы:

- ☐ не спущены ли колеса;
- ☐ нет ли под колесами посторонних предметов;
- ☐ нет ли под автомобилем следов подтеканий масла и топлива (для этого придется заглянуть под машину);
- ☐ на месте ли номерные знаки автомобиля и другие съемные элементы (боковые зеркала и др.);
- ☐ нет ли на автомобиле внешних повреждений.

Если с первыми тремя пунктами все более-менее понятно, то два последних следует пояснить особо. Многие новички не придают внешним повреждениям должного значения, ошибочно полагая: мол, какая разница — есть они или нет, все равно ехать надо и ничего уже не докажешь, поскольку виновного и след простыл. К сожалению, это заблуждение, и вот почему.

Предположим, вы осмотрели машину и обнаружили, что за время вашего отсутствия на ней появились повреждения (поцарапан капот, треснула фара, помято крыло и т. п.). Если вы сразу вызовете на место наряд ГИБДД — можно будет сразу составить протокол о дорожно-транспортном происшествии, и если впоследствии виновный будет пойман — ему придется отвечать не только за совершение ДТП, но и за сокрытие с места происшествия.

И даже если повреждения вашей машине были причинены не в результате того, что ее зацепил, например, ваш сосед на стоянке, а по другим причинам (дети мячом разбили зеркало и т. п.), то своевременно составленная милицией бумага может послужить основанием для выплаты вам страхового возмещения.

Если же вы в подобной ситуации покинете место стоянки, не вызвав милицию — то впоследствии уже ничего никому не докажете. Более того — если сосед, выезжая со стоянки, случайно зацепил вашу машину, а вы этот факт проигнорировали — на следующее утро ничто не мешает уже ему вызвать милицию и сказать, что это вы поцарапали его автомобиль. Таким образом,

невнимательность или халатность могут быстро превратить вас из пострадавшего в обвиняемого.

**СОВЕТ**

В случае обнаружения внешних повреждений на автомобиле, сразу же вызывайте сотрудников ГИБДД для составления протокола о дорожно-транспортном происшествии.

Как мы уже отмечали ранее, перед тем как тронуться с места, необходимо убедиться в отсутствии помех: ведь в соответствии с действующими на момент написания данной книги ПДД, водитель перед тем, как поехать, должен уступить дорогу другим участникам движения. Для этого нужно не только посмотреть в зеркала заднего вида, но и оглянуться по сторонам.

**ВНИМАНИЕ!**

Помните, что зеркала заднего вида никогда не дают полного представления о происходящем вокруг. Их можно использовать только в качестве источника дополнительной информации — и не более того.

В связи с этим рассмотрим такое понятие, как «мертвая зона», хорошо знакомое опытным водителям. Этим термином принято называть пространство, которое не попадает в зону видимости водителя при использовании зеркал заднего вида и находится, как правило, сбоку от автомобиля практически сразу за спиной водителя. Однако есть и более опасный вариант «мертвой зоны», о котором зачастую забывают даже опытные водители.

Не секрет, что выезжать со стоянки зачастую приходится задним ходом. Опасность при этом заключается в том, что водитель не видит, да и не может видеть того, что находится сразу за его машиной внизу (примерно на уровне бампера): этого нельзя увидеть ни в зеркала, ни даже оглянувшись. Это и есть наиболее опасная разновидность «мертвой зоны».

Представим такую, в общем-то довольно обыденную ситуацию: человек пришел утром на стоянку, осмотрел машину со всех сторон, убедился, что ничто не препятствует началу движения, после чего спокойно сел за руль и завел двигатель. Дав ему прогреться,

он медленно начинает выезжать со стоянки задним ходом. Но за то время, которое он находился за рулем, за машиной могло появиться препятствие, например — животное или, в худшем случае, человек (рис. 2.1).



Рис. 2.1. В подобной ситуации движение задним ходом может привести к трагедии

Находясь в салоне, водитель никак не может увидеть, что делается сразу за машиной: для этого ему необходимо выйти из нее и обойти ее сзади.

Признайтесь, часто ли вы предпринимаете подобную меру предосторожности?

К большому сожалению, рассмотренный пример имеет уже не одно печальное подтверждение. Поэтому никогда не ленитесь лишний раз убедиться в отсутствии помех, начиная движение задним ходом.



ВНИМАНИЕ!

Начиная движение и во время него никогда не забывайте, что существует «мертвая зона» видимости.

Еще один важный момент, который необходимо учитывать — это положение колес стоящего автомобиля. Известны случаи,

когда водитель начинал движение, забыв о том, что передние колеса направлены не прямо, а в какую-либо сторону (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Если сейчас начать движение, не выровняв колеса, — можно наскочить на бордюр

Если для опытного водителя такая ситуация, в общем-то, не особо опасна (он сумеет вовремя отреагировать), то новичок вполне может растеряться, когда машина неожиданно поедет не прямо, а в сторону. Подобная ситуация чревата аварией: возможно либо столкновение с движущимся слева попутным транспортным средством, либо, например, съезд в кювет (если колеса направлены вправо).

Движение задним ходом: это должен знать каждый

Движение задним ходом для новичков является одним из наиболее сложных элементов. Хотя, в сущности, этот маневр мало чем отличается от обычного движения вперед на первой передаче. Основные сложности обусловлены непривычной координацией движений (многие путаются, в какую сторону следует вращать рулевое колесо), а также тем, что, наблюдая за дорогой, водитель лишен возможности контролировать показания приборов (поскольку он смотрит назад).



ЦИТАТА ИЗ ПДД

8.12. Движение транспортного средства задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц.

Движение задним ходом запрещается на перекрестках и в местах, где запрещен разворот согласно пункту 8.11 Правил.

Насчет манипулирования рулевым колесом следует помнить одно простое правило: **поворачивать руль нужно в том направлении, в котором должен двигаться автомобиль**. Попросту говоря, если при движении задним ходом нужно повернуть направо — значит, и руль поворачиваем в эту сторону.

Перед тем как начать движение, обеспечьте себе видимость. Не секрет, что за задним стеклом многие склонны возить целый склад разных вещей: аптечка, какой-либо пакет и т. п. Все это необходимо убрать: при движении задним ходом любая мелочь может оказаться серьезной помехой.

В общем случае алгоритм движения задним ходом выглядит следующим образом.

Вначале заводим автомобиль и убеждаемся, что никаких препятствий для начала движения нет. Затем нужно отключить стояночную тормозную систему (иными словами, опустить «ручник»), затем левой рукой взяться за верхнюю часть рулевого колеса: такое положение позволит вам одной рукой обеспечивать требуемое маневрирование.

После этого полностью выжимаем сцепление и включаем заднюю передачу. Поворачиваемся назад всем телом и кладем правую руку на спинку либо своего, либо соседнего сиденья (как вам удобнее). Голову поверните таким образом, чтобы у вас была возможность полностью контролировать дорожную обстановку через заднее стекло. Не забывайте следить за тем, чтобы рулевое колесо до начала движения оставалось неподвижным. Одна из характерных ошибок многих новичков заключается в том, что в процессе подготовки к движению задним ходом они случайно успевают повернуть рулевое колесо и теряются, когда автомобиль начинает движение не в том направлении.

Затем начинайте плавно (но не слишком медленно и не резко — это еще одни известные ошибки начинающих водителей) отпускать педаль сцепления. Как только вы почувствуете, что обороты двигателя падают — добавьте газ и продолжайте отпускать педаль сцепления. В результате, если все выполнено правильно, автомобиль начнет медленно двигаться задним ходом.

**СОВЕТ**

При движении задним ходом можно регулировать скорость путем пробуксовки сцепления: это зачастую удобнее и безопаснее, чем манипулировать только педалью газа.

Продолжайте движение, корректируя направление рулевым колесом. Достигнув места назначения, остановите автомобиль и выключите заднюю передачу, после чего заглушите мотор и затяните «ручник».

Учимся правильно парковать автомобиль

Проблема парковки транспортных средств является актуальной для любого более-менее крупного населенного пункта. Любой водитель со стажем легко вспомнит несколько случаев, когда ему приходилось «нарезать круги» вокруг квартала в поисках свободного места для своего «железного коня».

Поэтому каждый автомобилист понимает ценность любого клочка земли, на котором не запрещена парковка транспортных средств. В связи с этим особую актуальность приобретает умение водителя припарковаться, а также выехать с парковки на ограниченном пространстве. При этом следует помнить, что остановка и стоянка транспортных средств запрещена в зоне действия соответствующих дорожных знаков и линий дорожной разметки, а также в местах, перечисленных в ПДД.

**ЦИТАТА ИЗ ПДД**

12.4. Остановка запрещается:

- на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев;

- на железнодорожных переездах, в тоннелях, а также на эстакадах, мостах, путепроводах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними;
- в местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части), разделительной полосой или противоположным краем проезжей части и остановившимся транспортным средством менее 3 м;
- на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними;
- на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении;
- на пересечении проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу;
- ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств, обозначенных разметкой 1.17, а при ее отсутствии — от указателя места остановки маршрутных транспортных средств (кроме остановки для посадки или высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств);
- в местах, где транспортное средство закрывает от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств, или создаст помехи для движения пешеходов.

12.5. Стоянка запрещается:

- в местах, где запрещена остановка;
- вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1;
- ближе 50 м от железнодорожных переездов.



ВНИМАНИЕ!

Парковка на газоне, даже в случае если на нем находится всего одно колесо автомобиля, запрещена и может повлечь наказание в виде штрафа.

Угловая парковка

Одним из наиболее распространенных способов постановки транспортного средства на стоянку является *угловая парковка*. Ее сущность состоит в том, что автомобили ставятся на стоянку

под углом к краю проезжей части (бордюру, тротуару). Основным преимуществом такой парковки является то, что она позволяет на относительно малом пространстве разместить большое количество автомобилей. Поэтому данный вид парковки столь популярен в больших городах, а также в местах большого скопления автомобилей (супермаркеты, рынки, места спортивно-зрелищных и культурных мероприятий и т. п.).

С другой стороны, угловая парковка имеет и свои сложности, возникающие по причине ограниченного обзора и недостаточности места.

Проезжая мимо ряда стоящих под углом транспортных средств, выбирайте такое место для стоянки, где больше зона видимости.



ПОМНИТЕ!

Каждый из стоящих автомобилей может в любой момент начать выезжать со стоянки и спровоцировать ДТП с вашим участием. Отметим, что вашей вины в данном случае скорее всего не будет, поскольку водитель, который намеревался выехать со стоянки, должен был вас пропустить, но проблемы в такой ситуации будут обеспечены.

Выбирая место для парковки, двигайтесь медленно, включив указатель правого поворота (рис. 2.3). Это позволит другим участникам движения правильно понять ваши намерения (это касается и водителей, планирующих выехать со стоянки).

Не забывайте, что боковой интервал до стоящих автомобилей не должен быть меньше 1,5 метров — иначе будет трудно не только впоследствии выехать с парковки, но и выйти из машины (рис. 2.4).

Как только вы нашли подходящее место — начинайте заезжать на него (поворачивая руль вправо) в тот момент, когда ветровое стекло вашей машины поравняется с левым задним углом припаркованного справа автомобиля.

Затем неторопливо заезжайте на выбранное место, выравнивая машину так, чтобы она оказалась посередине между стоящими рядом транспортными средствами. Все время смотрите на левое переднее и заднее правое (здесь придется воспользоваться боковым зеркалом заднего вида) крылья своего автомобиля, поскольку есть риск задевания этими частями кузова соседних машин.



Рис. 2.3. Выбор места для угловой парковки



Рис. 2.4. Боковой интервал не должен быть маленьким —
иначе трудно выходить из машины

Как только вы заехали на свое место — выравнивайте колеса и старайтесь завершить маневр по прямой. В конечном итоге ваш автомобиль должен коснуться бордюра правым передним колесом (при этом скорость движения должна быть минимальной).

Припарковавшись, выключите указатель поворота, выключите передачу, заглушите мотор и поднимите рычаг стояночного тормоза.

А вот выехать с угловой парковки будет уже сложнее (исключением являются ситуации, когда рядом с вами нет других припаркованных автомобилей — благодаря этому зона видимости увеличивается), особенно если справа стоит крупногабаритное транспортное средство.

Если вы едете не один, а с пассажирами, попросите кого-нибудь из них о содействии. Пусть он выйдет из автомобиля, станет сбоку позади него и сигнализирует об изменении обстановки на дороге (рис. 2.5).



Рис. 2.5. Выехать с парковки проще, когда есть помощник

Помните, что перед тем как выехать, вы обязаны пропустить все движущиеся по проезжей части автомобили. Главная особенность — это то, что вам приходится выезжать на дорогу задним ходом при очень небольшой зоне видимости. Перед началом маневра посмотрите вокруг, внимательно оцените дорожную обстановку, а при осуществлении маневра будьте готовы в любой момент остановиться. Удостоверившись в отсутствии препятствий,

включайте заднюю передачу и медленно выезжайте со стоянки. Постоянно следите за левым передним и правым задним крыльями своего автомобиля, так как ими при повороте легко задеть соответственно левую и правую машины (рис. 2.6).



Рис. 2.6. Опасная ситуация при выезде с парковки: еще немного — и можно задеть соседнюю машину

Когда задний бампер вашего автомобиля поравняется с задним бампером правой машины, остановитесь и еще раз оцените дорожную обстановку. При необходимости используйте для обзора окна припаркованной рядом машины.

Если помех нет — медленно продолжайте движение. Когда ваше заднее стекло поравняется с задним бампером правой машины, начинайте поворачивать руль вправо.



ВНИМАНИЕ!

Выезжая с угловой парковки, следите за передним левым крылом своей машины, чтобы не зацепить стоящий слева автомобиль.

Как только вы покинули место парковки и ваш автомобиль полностью оказался на полосе движения, включайте указатель левого поворота, выравнивайте колеса и, убедившись в отсутствии помех, начинайте движение.

Парковка у обочины между стоящими автомобилями

Еще один распространенный вид парковки — это *диагональная парковка*. Сущность данного маневра заключается в том, чтобы припарковаться между двумя стоящими у края проезжей части автомобилями (причем эти автомобили стоят один за другим).

Данный маневр можно выполнять двумя способами: передним ходом и задним ходом. Новичкам больше нравится первый способ, поскольку он кажется им проще с технической точки зрения, опытные же водители, как правило, предпочитают пользоваться вторым способом, поскольку в данном случае машина более маневренна и ее можно припарковать даже там, где передним ходом заехать не получится ввиду ограниченности пространства.

Рассмотрим, как правильно действовать в каждом случае.

Поскольку найти свободное место для парковки в большинстве российских городов проблематично, особую важность приобретает умение водителя воспользоваться для этого любым, даже минимальным пространством. Для этого как нельзя лучше подходит диагональная парковка задним ходом (рис. 2.7).



Рис. 2.7. Диагональная парковка задним ходом

Перед тем как начать маневр, необходимо удостовериться в отсутствии помех на проезжей части. Затем останавливаем свой автомобиль параллельно передней машине (то есть той, за которой планируется припарковаться), соблюдая при этом боковой интервал ориентировочно 50 см (допускается небольшое отклонение). После этого включаем заднюю передачу и на минимальной скорости начинаем движение, отслеживая при этом перемещение точки безопасного поворота.



ПРИМЕЧАНИЕ

О том, что представляет собой точка безопасного поворота и как ее определить, говорилось в *главе 1* раздела «Как «почувствовать» свой автомобиль».

Работать рулевым колесом начинаем сразу же, как только точка безопасного поворота поравняется с левым задним углом стоящего рядом автомобиля. В этот момент нужно энергично повернуть руль вправо до упора.

Одновременно с этим наблюдаем за правым передним углом стоящей сзади машины, пользуясь для этого правым зеркалом заднего вида. Как только этот угол появится в зеркале — сразу начинаем выравнивать колеса, поворачивая руль в обратную сторону.

При этом продолжаем движение на минимальной скорости. Как только передний бампер вашего автомобиля поравняется с задним бампером стоящей впереди машины — быстро поворачивайте рулевое колесо влево до упора и, продолжая движение, прижимайтесь к обочине и подъезжайте к заднему автомобилю. Если все сделано правильно — автомобиль будет стоять параллельно обочине между припаркованными спереди и сзади машинами.

Завершив маневр, выйдите из машины и убедитесь в том, что вы не подъехали слишком близко к заднему автомобилю, поскольку в противном случае его водителю трудно будет начать движение. В случае необходимости подайте свой автомобиль немного вперед. Припарковавшись, заглушите мотор и поднимите рычаг стояночного тормоза.

Если же вы намереваетесь выполнить диагональную парковку передним ходом — оцените пространство между машинами,

на которое вы хотите заехать. Как показывает практика, в большинстве случаев оно должно быть не менее чем в 2,5–3 раза превышать длину вашего автомобиля. Правда, опытному водителю может хватить и меньшего пространства, но новичок при недостатке места припарковаться передним ходом не сумеет.

Выполняя диагональную парковку передним ходом, постоянно следите за тем, чтобы расстояние между вашим и стоящим справа автомобилем было не меньше 50 см — в противном случае вы можете задеть его боковой частью своей машины. Двигайтесь на минимальной скорости и, когда передняя дверь вашего автомобиля поравняется с передним бампером стоящей справа машины (перед которой вы планируете припарковаться), начинайте поворачивать рулевое колесо вправо. Учтите, что делать это нужно быстро и энергично — иначе не «впишетесь» в имеющееся пространство (вам помешает транспортное средство, припаркованное спереди). По этой же причине выполняйте маневр на минимальной скорости.

Если вы все сделали правильно — ваш автомобиль будет припаркован параллельно обочине и максимально близко к ней. Ошибки, допускаемые водителями при диагональной парковке, обычно приводят к тому, что машина или стоит слишком далеко от обочины, или — не параллельно ей, когда задняя ее часть выступает. И в первом, и во втором случае припаркованный автомобиль будет мешать движению других машин. Более того — какое-нибудь крупногабаритное транспортное средство вполне может задеть ваш автомобиль. Не стоит забывать и тот факт, что водителю стоящего за вами автомобиля будет очень трудно начать движение, поскольку он будет вынужден объезжать вашу машину. Не исключено, что для этого ему придется даже выехать на соседнюю полосу (а если дорога имеет лишь по одной полосе для движения в каждом направлении, то это будет полоса встречного движения).

Как мы уже отмечали ранее, важно не только уметь парковаться, но и выезжать с парковки. Вначале, как обычно, следует убедиться в отсутствии помех, посмотрев в зеркала заднего вида, а также обязательно оглянувшись по сторонам. Если вы видите, что при-

паркованный спереди автомобиль мешает вам выехать на проезжую часть — подайте свою машину немного назад, но осторожно — чтобы не задеть стоящий сзади автомобиль. Если вам самостоятельно трудно оценить расстояние до задней машины — попросите о помощи своих пассажиров или посторонних лиц.

После этого заведите автомобиль, включите указатель левого поворота, еще раз убедитесь в отсутствии помех, поверните рулевое колесо влево и начинайте движение.

Одной из известных ошибок, допускаемых как новичками, так и опытными водителями, является работа рулевым колесом при выключенном двигателе. Это неправильно: поворачивать руль нужно только при работающем моторе. Во-первых, это намного легче (поскольку функционирует гидравлический усилитель рулевого управления, имеющийся во всех современных машинах), во-вторых — если манипулировать рулем при неработающем гидроусилителе, то намного возрастает нагрузка на рулевой механизм, что может привести к поломке его деталей. Также нежелательно поворачивать руль стоящего транспортного средства: опять же — повышается нагрузка на рулевой механизм, а также сильнее изнашиваются шины.

Выезжая с диагональной парковки, нужно стремиться к тому, чтобы машина по отношению к проезжей части находилась под углом примерно 45 градусов. В большинстве случаев именно такое положение автомобиля является оптимальным: если угол будет меньше — вам помешает начать движение припаркованный спереди автомобиль, а если больше — ваша машина слишком сильно перегородит проезжую часть, возможно — даже выедет на соседнюю полосу движения, создав тем самым помеху для движения других транспортных средств. Очевидно, что если в непосредственной близости перед вами нет других припаркованных автомобилей — этот угол может быть намного меньше.

Начиная движение, следите не только за ситуацией на проезжей части, но и за стоящим перед вами транспортным средством. Как только колеса вашего автомобиля поравняются с его задним бампером — начинайте выравнивать свою машину, поворачивая руль вправо. Помните, что делать это нужно быстро и энер-

гично — в противном случае слишком перегородите проезжую часть. При этом наблюдайте за перемещением переднего правого крыла своего автомобиля: всегда есть опасность задеть им припаркованное впереди транспортное средство.



ВНИМАНИЕ!

Начиная движение от обочины, помните, что у стоящего перед вами автомобиля в любой момент может открыться дверца, особенно если в его салоне находятся малолетние дети. Это может стать причиной дорожно-транспортного происшествия.

Затем еще раз оглянитесь по сторонам, чтобы убедиться в отсутствии помех, выезжайте на проезжую часть, переключайтесь на вторую передачу и продолжайте движение.

Как правильно парковаться задним ходом

Сущность маневра, который мы рассмотрим в данном разделе, заключается в том, чтобы задним ходом заехать в гараж или припарковаться между транспортными средствами, стоящими перпендикулярно направлению движения вашего автомобиля.

Многие ошибочно полагают, что парковаться задним ходом в подобных ситуациях не имеет смысла, поскольку проще сделать это передним ходом. Здесь можно согласиться лишь со второй частью данного утверждения: действительно, передом заехать проще. Однако парковка задним ходом имеет немало неоспоримых преимуществ, к тому же освоение этого приема не представляет собой никакой сложности.

Помните, что если вы припарковались передним ходом, то при выезде с парковки у вас будет сильно ограничен обзор из-за стоящих рядом с вами транспортных средств. В этом случае выезд на проезжую часть будет опасным, особенно если на ней оживленное движение. Часто в подобных ситуациях выезд с парковки становится полностью невозможным без помощи посторонних лиц.

А вот после парковки задним ходом выезжать намного проще: обзор вполне достаточный, и водитель может полностью контролировать ситуацию на дороге.

Рассмотрим порядок действий, когда водителю необходимо припарковаться задним ходом между машинами, стоящими перпендикулярно направлению его движения и слева от него. При парковке между стоящими справа транспортными средствами следует выполнять те же действия, но «в зеркальном отражении».

Поскольку мы будем парковаться влево, значит, рулевое колесо также будем поворачивать влево (еще раз напомним правило: при движении задним ходом руль нужно поворачивать в ту сторону, в которую должен ехать автомобиль). При этом передняя часть машины будет смещаться вправо — этот факт при выполнении маневра не стоит забывать. Смотреть в данном случае будет удобнее через левое плечо, одновременно пользуясь зеркалами заднего вида.

Как обычно, перед началом маневра нужно удостовериться в отсутствии помех и оценить ситуацию на дороге.

Включаем заднюю передачу и, двигаясь на минимальной скорости, поворачиваем рулевое колесо влево, приближаясь к первому автомобилю. Как только ваша машина поравняется с ним, нужно сразу повернуть руль влево до отказа. В этом положении рулевое колесо должно находиться до того момента, пока ваша машина не станет параллельно транспортным средствам, между которыми вы намереваетесь припарковаться. Учтите, что на данном этапе большая роль отводится зеркалам заднего вида.

Теперь верните руль в исходное положение — так, чтобы выровнять колеса автомобиля. Это нужно делать энергично, но не слишком резко: в противном случае ваш автомобиль может стать по отношению к находящимся по бокам транспортным средствам под углом, что недопустимо.

Далее остановитесь и оцените обстановку, чтобы убедиться в правильности своих действий. Ваш автомобиль должен стоять на одинаковом расстоянии от припаркованных по сторонам транспортных средств и перпендикулярно направлению проезжей части.



ПРИМЕЧАНИЕ

Иногда бывают ситуации, когда необходимо к одному из припаркованных автомобилей стать ближе, а от другого — дальше. В принципе порядок действий при этом не отличается — доста-

точно соответствующим образом подкорректировать направление движения автомобиля рулевым колесом. К тому же сделать это можно и на заключительной стадии парковки — подав машину вперед, а затем вновь отъехав назад, на место парковки, работая при этом рулевым колесом.

Остановившись, посмотрите в зеркала заднего вида (рис. 2.8), а также оглянитесь по сторонам. При необходимости можно выйти из машины и оценить обстановку снаружи.



Рис. 2.8. Паркуясь задним ходом, пользуйтесь зеркалами заднего вида

Если вы заметили, что ваш автомобиль немного отклонился от требуемого направления движения (например, стоит под углом к проезжей части, а не перпендикулярно) — поставьте его в требуемое положение. Если этого не сделать сразу — впоследствии исправить ситуацию будет намного сложнее, а зачастую и вовсе невозможно. Кстати, не исключено, что, выйдя из машины, вы обнаружите на пути ее дальнейшего следования какое-то препятствие (выбоину, большой камень и т. п.), в результате чего придется скорректировать направление ее движения даже в том случае, если других причин для этого нет.

Если же никаких проблем и препятствий нет — продолжайте парковаться. Помните, что при возникновении каких-то сомнений никогда не помешает остановиться и оценить обстановку еще раз: это поможет удостовериться в правильности выбранного

направления движения, а также в том, что ваш автомобиль не является и не будет являться помехой для других участников движения.



ВНИМАНИЕ!

Весь маневр следует выполнять на минимальной скорости. Во-первых, это позволит своевременно отреагировать на изменение дорожной ситуации и вовремя остановиться или изменить направление движения автомобиля. Во-вторых, если ехать слишком быстро — можно удариться о бордюрный камень, что может привести к поломке подвески или повреждению колеса.

После того как вы успешно заехали на парковочное место, выключите передачу и поставьте автомобиль на стояночный тормоз.

Отметим, что выезжать с такой парковки намного проще, чем с угловой парковки или начинать движение от обочины. Для этого включите первую передачу, подайте автомобиль немного вперед, чтобы вам открылся обзор за стоящими по бокам автомобилями (иногда для этого бывает достаточно проехать всего 20—50 см), убедитесь в отсутствии помех на проезжей части и начинайте движение. Поворачивая в сторону, следите за тем, чтобы не задеть боковой частью своего автомобиля стоящее рядом транспортное средство.

Что нужно учитывать при выполнении правого поворота

В данном разделе мы расскажем о том, как правильно и безопасно выполнять один из самых распространенных маневров — правый поворот на перекрестке.

Перед тем как повернуть направо, нужно перестроиться в соответствующий ряд, а если дорога имеет только одну полосу для движения в данном направлении — занять на ней положение как можно правее (рис. 2.9).

Если останавливаться перед перекрестком нет необходимости (например, горит зеленый сигнал светофора или вы движетесь по главной дороге) — в любом случае перед ним надо уменьшить

скорость. Во-первых, вы должны убедиться в отсутствии помех (рис. 2.10) — ведь по пересекаемой проезжей части может ехать, например, транспортное средство специального назначения с соответствующими опознавательными знаками и включенными проблесковыми маячками и звуковыми сигналами, а во-вторых — поворачивать нужно на небольшой скорости, в противном случае машину может вынести к центру перекрестка.



Рис. 2.9. Выполняя правый поворот, возьмите как можно правее...



Рис. 2.10. ...подъехав к перекрестку, убедитесь в отсутствии помех...



Рис. 2.11. ...и, если препятствий нет — спокойно завершайте маневр

Помните, что необходимо заранее включить указатель правого поворота. Если никаких препятствий для поворота направо нет — приступайте к выполнению маневра (рис. 2.11).

Поворачивайте руль плавно, не делая резких движений, но в то же время — достаточно энергично, чтобы автомобиль двигался в требуемом направлении.



ПРИМЕЧАНИЕ

Настоятельно не рекомендуется выполнять поворот, двигаясь «накатом», т. е. при выключенной передаче, — в этом случае автомобиль становится плохо управляемым. Как правило, данный маневр выполняется на второй или третьей передаче.

Следите за тем, чтобы во время движения не «потерять» свой ряд — это может стать причиной аварии. Помните, что водитель обязан уступить дорогу пешеходам, движущимся по пересекаемой проезжей части.

После прохождения поворота своевременно выровняйте колеса и придайте автомобилю прямое направление, опять же — в пределах своей полосы движения. Перестраиваться можно только после полного завершения маневра.

Не забудьте после завершения маневра своевременно выключить указатель правого поворота, чтобы не вводить в заблуждение других участников движения.

Как выполнить разворот на узкой дороге в три приема

Ширины некоторых дорог бывает недостаточно для того, чтобы развернуться на них в один прием. В таком случае водителю приходится выполнять данный маневр в три этапа, причем на втором этапе необходимо проехать небольшое расстояние задним ходом. Поскольку разворот в три приема является одним из самых сложных маневров, особенно для начинающих водителей, в данном разделе мы подробно расскажем, как правильно действовать в такой ситуации.

Не стоит забывать, что разворот запрещен в зоне действия соответствующих дорожных знаков, а также в местах, перечисленных в ПДД.



Цитата из ПДД

8.11. Разворот запрещается:

- на пешеходных переходах;
- в тоннелях;
- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними;
- на железнодорожных переездах;
- в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100 м;
- в местах остановок маршрутных транспортных средств.

В первую очередь нужно выбрать на дороге место, которое хорошо просматривается в обе стороны: разворот в три приема требует больше времени, чем обычный разворот, поэтому водитель должен хорошо видеть, что делается на дороге в обоих направлениях. Затем включите указатель правого поворота и остановитесь как можно правее у края проезжей части или у обочины (рис. 2.12).



Рис. 2.12. Исходное положение для начала разворота в три приема



ПОМНИТЕ!

Чем правее вы остановитесь — тем больше места будет у вас для выполнения разворота. Однако и переусердствовать не стоит — иначе можно удариться колесами о бордюрный камень либо съехать в кювет, если край проезжей части не имеет физического обозначения.

После того как вы остановитесь, выключите передачу и включите указатель левого поворота. Затем внимательно посмотрите на дорогу в обе стороны и удостоверьтесь в том, что ничто и никто не препятствует выполнению вами маневра. Если в зоне вашей видимости появилось транспортное средство — не спешите начинать разворот и подождите, когда оно проедет: иначе вы можете не успеть завершить маневр до приближения этого автомобиля и тем самым создадите ему помеху для движения.

Если же все вокруг свободно — поворачивайте рулевое колесо влево до упора, включайте первую передачу и начинайте двигаться.



ПРИМЕЧАНИЕ

Ранее мы отмечали, что нежелательно поворачивать рулевое колесо стоящего на месте транспортного средства. Однако рассматриваемая ситуация является исключением из этого прави-

ла: ввиду ограниченности пространства нужно сразу дать автомобилю траекторию, максимально приближенную к требуемому направлению.

Двигаясь на небольшой (но не минимальной, чтобы не затягивать продолжительность маневра) скорости, приближайтесь к бордюру на противоположной стороне дороги и остановите автомобиль у противоположного края проезжей части (рис. 2.13).



Рис. 2.13. Первый этап разворота — остановка у противоположной обочины



ПРИМЕЧАНИЕ

Одной из наиболее распространенных ошибок новичков является то, что они не успевают вовремя затормозить и на скорости натыкаются на бордюрный камень на противоположной стороне проезжей части. Это чревато как поломкой элементов подвески, так и появлением характерных «шишек» на шинах.

Далее нужно выключить передачу и включить указатель правого поворота. Затем вновь оцените дорожную обстановку: ведь за то время, которое пришлось на выполнение первого этапа разворота, она вполне могла измениться. Если вы видите, что в непосредственной близости от вас появилось другое транспортное

средство — не делайте «резких движений» и не паникуйте: его водитель наверняка увидит вас заблаговременно и сможет объехать. Если же вы попытаетесь сдать назад, чтобы быстро завершить маневр — такие действия, скорее всего, окажутся для него неожиданными и могут даже привести к дорожно-транспортному происшествию.

Если помех для продолжения маневра нет (только при полном их отсутствии можно приступать ко второму этапу разворота) — включайте заднюю передачу, начинайте движение на малой скорости и быстро поворачивайте рулевое колесо вправо до отказа. Если вы будете вращать руль недостаточно энергично — вам может не хватить места для завершения маневра. Двигайтесь, пока не достигнете противоположного бордюра или края проезжей части (рис. 2.14).



Рис. 2.14. Второй этап разворота — движение задним ходом

Затем остановите автомобиль, включите указатель левого поворота и опять оцените дорожную обстановку, поскольку она могла измениться. Если помех нет — включайте первую передачу и с помощью рулевого колеса придайте автомобилю требуемое направление (рис. 2.15).



Рис. 2.15. Третий, заключительный этап, — движение вперед и выравнивание автомобиля

Если все сделано правильно — маневр будет выполнен быстро и без помех для других участников дорожного движения. Помните, что по завершении маневра необходимо выключить указатель поворота.

Характерные опасности, возникающие при перестроении

Перестроение — маневр, который чаще всего используется при движении в городских условиях, и реже — во время езды по загородной трассе. Без предварительного перестроения вы в большинстве случаев не сможете выполнить поворот, развернуться, съехать с трассы или влиться в транспортный поток. Поэтому важно делать его быстро и грамотно, не создавая помех другим участникам дорожного движения.



ПОМНИТЕ!

Перестраиваться можно только там, где это не запрещено знаками дорожного движения или линиями дорожной разметки.

Перед началом перестроения нужно убедиться в том, что этот маневр не создаст помех для движения других транспортных средств. Помните, что при перестроении преимущество имеет автомобиль, который движется по своей полосе. Что касается одновременного перестроения (это довольно частая ситуация в современных городах), то в данном случае преимущество будет иметь автомобиль, который не имеет помехи справа.



Цитата из ПДД

8.4. При перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения. При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа.

Если никто и ничто не препятствует перестроению — включайте соответствующий указатель поворота и быстро, но не резко выполняйте маневр, после чего не забудьте выключить «поворотник».

Главной опасностью при перестроении, о которой часто забывают не только новички, но опытные водители, является так называемая «мертвая зона». Как мы уже отмечали ранее, так в водительской среде принято называть пространство, которое находится сбоку и сзади от водителя, и при этом не попадает в обзор зеркал заднего вида (рис. 2.16). Получается, что водитель видит и контролирует ситуацию позади автомобиля, но то, что делается совсем рядом с машиной, выпадает из его поля зрения.

Это зачастую становится причиной дорожно-транспортных происшествий при перестроении. Перед началом маневра водитель смотрит в зеркала заднего вида и не видит никаких помех для начала маневра. Однако как только он въезжает на соседнюю полосу движения — задевает движущееся по ней транспортное средство, которое находилось в «мертвой зоне». Если это окажется примерно равный по массе и габаритам автомобиль — дело может ограничиться разбитой фарой, разлетевшимся бампером, помятым крылом. Это, конечно, неприятно, но гораздо более опасно, когда водитель, например, легкового автомобиля при перестроении столкнулся с мотоциклистом или велосипедистом: водители этих легких транспортных средств могут получить

серьезные увечья, причем не исключен и летальный исход. Также ничего хорошего не сулит подобная «встреча» легкового автомобиля с движущейся на скорости фурой: в этом случае тяжкие последствия могут наступить для водителя «легковушки».



Рис. 2.16. Зеркало заднего вида имеет ограниченный обзор

Чтобы исключить подобные ситуации, нужно перед каждым перестроением обязательно оглянуться в соответствующую сторону и убедиться в том, что в «мертвой зоне» никого и ничего нет. В данном случае зеркала заднего вида могут служить только источником дополнительной информации — и не более того. Правда, современные панорамные зеркала имеют больший обзор по сравнению с традиционными — однако рисковать не стоит, тем более что обернуться назад и оценить обстановку не представляет никакой сложности.

При перестроении необходимо также контролировать ситуацию на той полосе движения, которую вы намереваетесь занять, впереди вас. Помните, что движущееся по этой полосе перед вами транспортное средство в любой момент может затормозить — а при перестроении как раз этого меньше всего ожидают водители.

Особенности, которые нужно знать при проезде перекрестков

Любой перекресток является потенциально опасным местом на дороге, поскольку на нем пересекаются траектории движения транспортных средств, движущихся в разных направлениях. Даже если на первый взгляд кажется, что на перекрестке никого нет — всегда нужно помнить, что в любой момент на нем может появиться другой участник движения.

Одними из наиболее сложных маневров, выполняемых на перекрестках, являются левый поворот и разворот. В первую очередь это обусловлено тем, что при прочих равных условиях водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся во встречном направлении, после чего быстро выполнить маневр.

Любой автомобиль, стоящий на перекрестке с включенным указателем левого поворота, может выполнить как левый поворот, так и разворот (разумеется, если эти маневры в данном месте не запрещены). Понять, как именно поступит водитель, можно только после того, как он начнет движение, и эта неопределенность часто становится причиной дорожно-транспортных происшествий.

Рассмотрим несколько характерных примеров.

Пример 1. На перекрестке стоит автомобиль, водитель которого намеревается развернуться. Сразу за ним стоит другая машина, водитель которой планирует повернуть налево. Он не знает, что находящееся перед ним транспортное средство будет разворачиваться, полагая, что оно поедет, как и он, налево.

Когда загорается разрешающий сигнал светофора, водители обеих машин выезжают на перекресток и, пропустив встречные транспортные средства, начинают каждый свой маневр. Первый автомобиль движется влево и, совершенно неожиданно для водителя задней машины, начинает разворачиваться. Поскольку задний автомобиль выполняет левый поворот, то траектории этих транспортных средств пересекаются, в результате чего возникает аварийная ситуация (рис. 2.17).



Рис. 2.17. Аварийная ситуация: один автомобиль разворачивается, другой — поворачивает налево

Отсюда следует вывод: **всегда нужно убедиться в том, что водитель стоящей спереди машины планирует именно левый поворот, а не разворот.** С этой целью водителю задней машины можно на пару секунд приостановить выполнение левого поворота, чтобы грамотно оценить обстановку и не допустить возможное дорожно-транспортное происшествие.

Пример 2. А вот пример еще одной опасной ситуации. Предположим, что на перекрестке из правого ряда разрешено движение прямо и направо, а из левого — прямо, направо и налево (дорога имеет две полосы для движения в данном направлении). Если водитель, стоящий в правом ряду, пожелает поехать прямо, а стоящий в левом ряду — повернуть направо, возникнет аварийная ситуация: находящийся слева автомобиль ударит движущееся справа транспортное средство.

Стоит отметить, что подобное встречается не очень часто: в подобных случаях, как правило, из правого ряда соответствующими знаками разрешено движение только направо — чтобы избежать возникновения таких аварийных ситуаций. Тем не менее, если вы планируете повернуть направо, находясь не в крайнем правом ряду — убедитесь в том, что водитель стоящего рядом транспортного средства не планирует ехать прямо.

Пример 3. Вы приближаетесь к перекрестку по среднему ряду, который является свободным — в отличие от соседних полос движения, на которых справа и слева от вас стоят транспортные средства в ожидании разрешающего сигнала светофора. Вы видите, что загорелся зеленый свет, и принимаете на первый взгляд логичное решение: проехать перекресток, не снижая скорости. При этом вы не придаете значения тому, что, несмотря на зеленый свет, на соседних полосах машины не спешат начинать движение (или просто не замечаете этого), и к тому же частично загораживают вам видимость на перекрестке (из-за них вы не можете заранее видеть, что на нем происходит справа и слева от вас).

В результате все заканчивается тем, что вы на скорости въезжаете на перекресток — и сталкиваетесь на нем либо с не успевшим завершить свой маневр транспортным средством, либо со спешащей по срочному вызову машиной скорой медицинской помощи (пожарной бригады, милиции и др.). Несмотря на то, что вы въехали на перекресток на разрешающий сигнал светофора, виновным в совершении дорожно-транспортного происшествия признают вас. **Нарушение ПДД в данном случае будет заключаться в том, что вы не убедились в отсутствии помех при въезде на перекресток, что является обязательным даже при движении на разрешающий сигнал светофора (регулирущика) или по главной дороге.**

Что касается круговых перекрестков, то здесь чаще всего аварии случаются по двум причинам: несоблюдение рядности движения и непредоставление преимущества в движении.

Проблемы с рядностью на круговом перекрестке часто возникают у начинающих водителей. Вообще-то их можно понять: ведь качественная дорожная разметка присутствует далеко не везде, а при движении по кругу ей придется особое значение: ведь придерживаться своей полосы здесь намного труднее, чем при движении в прямом направлении. «Теряя» свой ряд, водитель тем самым невольно создает серьезную помеху для движения других транспортных средств, что может привести к аварии.

А непредоставление преимущества на круговом перекрестке часто объясняется банальным незнанием ПДД. Не секрет, что

на многих круговых перекрестках преимущество в движении предоставляется транспортным средствам, уже находящимся на кругу. Отметим, что в ПДД на этот счет ничего не сказано — просто перед перекрестком стоят соответствующие знаки приоритета. Но многие водители настолько привыкли к такому положению вещей, что и на нерегулируемом круговом перекрестке руководствуются теми же соображениями. И серьезно ошибаются, поскольку в данном случае при отсутствии знаков приоритета преимущество будут иметь автомобили, въезжающие на круг (поскольку у тех, кто уже находится на кругу, будет помеха справа). Это распространенное заблуждение часто становится причиной серьезных аварий.

Движение в плотном транспортном потоке

Любой более-менее крупный современный населенный пункт характеризуется большим скоплением транспорта на автомобильных дорогах, особенно в часы пик. В связи с этим к водителю предъявляются повышенные требования, одним из которых является умение ездить в плотном транспортном потоке.

Многие ошибочно полагают, что такая езда не представляет собой никакой сложности: мол, едешь себе спокойно, как и все окружающие — вот и вся премудрость. Однако это далеко не так: движение в плотном транспортном потоке имеет свои специфические особенности, о которых мы и поговорим в данном разделе.

Одну из ключевых ролей в данном случае имеет строгое соблюдение рядности движения, поскольку при большом скоплении транспортных средств это является залогом стабильной и спокойной ситуации на дороге. К сожалению, на российских дорогах можно часто встретить особо нетерпеливых водителей, которые при движении в плотном потоке машин лавируют из ряда в ряд, постоянно пытаются кого-то обогнать, «вклиниться» между другими автомобилями и т. п.

Стоит ли говорить, что подобное поведение совершенно недопустимо! Во-первых, это сбивает с толку водителей других транс-

портных средств и просто мешает им полноценно управлять автомобилем. Во-вторых, подобная езда часто становится причиной возникновения опасных и аварийных ситуаций на проезжей части, причем виновник дорожно-транспортного происшествия может и не пострадать, а лишь спровоцировать аварию (то есть участником ДТП он не будет). В-третьих, как показывает практика, попытки обогнать плотный транспортный поток никогда не дают какого-то более-менее значимого эффекта: максимум, что удастся выиграть — это 3–5 минут. А если учесть, какому риску при этом подвергается и сам нарушитель, и другие участники дорожного движения — становится очевидным, что такое лихачество не имеет под собой никаких оснований. В связи с этим можно вспомнить давно известное изречение умудренных опытом водителей: «Дорогу не обманешь!».



ВНИМАНИЕ!

При движении в плотном потоке машин нужно соблюдать скорость, примерно равную средней скорости транспортного потока. Это также является одним из условий безаварийной езды.

Характерной чертой движения в плотном потоке машин является быстрая утомляемость и раздражительность водителей транспортных средств. Именно это и является главной причиной необоснованных перестроений. Большое количество ДТП случается именно в результате такого бессмысленного лавирования, когда участниками аварии становятся транспортные средства, движущиеся в попутном направлении.

Если уж вам действительно очень нужно перестроиться (например, чтобы повернуть на ближайшем перекрестке) — не делайте этого резко, едва завидев свободное пространство: подобные действия будут полной неожиданностью для других участников дорожного движения. Поэтому заранее определите траекторию перестроения, заблаговременно включите соответствующий указатель поворота и, только убедившись в том, что ваш маневр не создаст помех для движения водителей других транспортных средств, выполняйте перестроение. Завершив маневр, не забудьте выключить «поворотник» — иначе введете в заблуждение других участников дорожного движения.

При движении в плотном транспортном потоке очень важным является умение водителя выбирать безопасную дистанцию до движущегося перед ним транспортного средства. При этом нужно принимать во внимание перечисленные ниже факторы.

- ❑ Состояние дорожного покрытия. Очевидно, что при движении по заснеженной, обледенелой или просто мокрой дороге дистанция должна быть больше, чем при езде в сухую солнечную погоду.
- ❑ Скорость своего автомобиля (чем выше скорость, тем больше должна быть дистанция).
- ❑ Средняя скорость движения транспортного потока (аналогично — чем она выше, тем больше должна быть дистанция).
- ❑ Текущие дорожные условия (одно дело — ехать в тумане или при сильном дожде, и другое — в солнечную погоду).
- ❑ Техническое состояние и масса собственного автомобиля.

Учтите, что дистанция между вашим и движущимся перед вами транспортным средством не должна быть не только слишком маленькой, но и слишком большой. В последнем случае перед вами наверняка «втиснется» другой автомобиль, кроме этого — неоправданно большая дистанция необоснованно замедляет скорость движения всего транспортного потока.

Не все водители знают, что при движении в плотном потоке машин особая роль отводится водителю, который движется впереди (его принято называть «водитель-лидер»). Любые предпринимаемые им действия так или иначе оказывают непосредственное влияние на движение всего потока, поэтому безопасность движения в немалой степени зависит от того, насколько он умеет выбирать правильные решения и грамотно выполнять маневры. Одна из ключевых задач водителя-лидера заключается в умении выбрать оптимальный для всего потока скоростной режим в соответствии с требованиями ПДД. Разумеется, водитель-лидер должен двигаться равномерно, не допуская резких торможений или ускорений без самых серьезных на то оснований.

Двигаясь в плотном транспортном потоке, наблюдайте не только за действиями водителя-лидера, но и за поведением водителей транспортных средств, едущих по сторонам от вас, а также сзади.

Движение в плотном транспортном потоке имеет еще одну характерную особенность, заключающуюся в ограниченности зоны видимости водителя. Другими словами, вам трудно будет понять причины вероятного снижения скорости или внезапной остановки движущихся впереди транспортных средств. Поэтому по мере возможности старайтесь не ехать позади крупногабаритных транспортных средств (фуры, автобусы, автопоезда и т. п.).

Что делать, если вы попали в «пробку»

Трудно придумать более сильный раздражитель для любого водителя, чем автомобильная пробка. Один не успевает забрать ребенка из школы, другой опаздывает на важнейшую встречу, третий спешит в аэропорт и т. д., и в любом случае осознание своего бессилия и неспособности повлиять на ситуацию способно вывести из себя любого человека. При попадании в пробку ваш автомобиль из верного и быстрого «четырёхколесного друга» превращается не более чем в неподвижную металлическую капсулу, которую покинуть нет никакой возможности (в самом деле — не можете же вы бросить машину посередине проезжей части и поехать на метро).



ПРИМЕЧАНИЕ

В крупных населенных пунктах можно проследить такую закономерность: как правило, утром автомобильные пробки возникают на дорогах, ведущих к центральной части города, а вечером — в обратных направлениях (к спальным районам и т. п.). Причина очевидна: с утра люди покидают свои районы и едут на работу, а вечером возвращаются домой.

Если вы движетесь по дороге, на которой возможно возникновение автомобильных пробок — старайтесь занять крайний правый или крайний левый ряд. Это поможет вам в случае надобности быстро покинуть перегруженную трассу и двигаться дальше другой дорогой.

Например, при движении по крайней правой полосе вы на ближайшем повороте можете съехать направо. Если это будет перекресток — поедете другим путем: даже если эта дорога окажется длиннее, отсутствие на ней пробок является неоспоримым преимуществом. Также можно объехать автомобильную пробку дворами. Правда, не стоит забывать, что действующие ПДД запрещают сквозное движение через жилые зоны и дворы, но иногда у водителей просто не остается иного выхода.



СОВЕТ

Если по пути на работу и с работы вы постоянно попадаете в автомобильные пробки — попробуйте договориться со своим начальством о смещении рабочего графика. Например, если вы будете присутствовать на службе не с 9 утра до 6 вечера, а с 10 утра до 7 вечера — очень может быть, что автомобильных пробок в это время уже не будет. Правда, если вы проживаете в Москве — это вряд ли поможет: на некоторых столичных дорогах пробки возникают уже в 4—5 часов утра.

Если же вы выбрали левую полосу, то также можете свернуть либо на перекрестке на другую дорогу, либо во дворы. Кроме этого, у вас появляется возможность развернуться и поехать в обратном направлении, чтобы подыскать более подходящий путь. В некоторых случаях автомобильные пробки настолько блокируют движение, что целесообразнее вернуться и начать движение заново от точки отправления, выбрав иной путь. Правда, при этом нужно быть уверенным в том, что дорога в обратном направлении будет свободна от автомобильных пробок.

Тем не менее, каждый из приведенных вариантов имеет и свои недостатки.

Намереваясь перестроиться в крайний правый ряд, помните, что по нему движется общественный транспорт. Это существенно замедляет движение, особенно если его остановки находятся не в специально предназначенных «карманах», а прямо по ходу движения. В этом случае вы будете вынуждены прекращать движение на каждой остановке, если перед вами будет ехать автобус, троллейбус или маршрутное такси.

Есть и еще один немаловажный нюанс. Помните, что при внезапной поломке транспортного средства (заглох мотор и т. п.) води-

тель должен предпринять все меры для перемещения его как можно правее — таково требование Правил дорожного движения. В этом случае движение по правому ряду будет заблокировано, и вам придется объезжать стоящий автомобиль, что при движении в плотном транспортном потоке очень проблематично. Не стоит забывать и о том, что в правом ряду может припарковаться другое транспортное средство — причем, к сожалению, некоторые водители при этом игнорируют соответствующие запрещающие знаки.

Что касается движения по крайнему левому ряду — здесь также имеются свои специфические особенности. Один из характерных примеров — когда на перекрестке из этого ряда разрешается движение прямо и налево, причем вам нужно ехать прямо, а перед вами стоит несколько машин, пропускающих встречные автомобили в ожидании поворота налево. Кроме этого, может случиться так, что на перекрестке из левого ряда разрешен только поворот налево или разворот, и вам придется либо подчиниться этому требованию, либо перестраиваться правее.

Если вы движетесь по левому ряду с намерением развернуться в случае необходимости — помните, что на дороге в любое момент может появиться разделительная полоса с высоким бордюром, что сделает маневр невозможным.

Чтобы не попасть в автомобильную пробку, заранее продумайте свой маршрут и выберите путь, в котором вероятность попадания в пробку минимальна. Во многих российских населенных пунктах водителей предупреждают о наличии пробок на тех или иных трассах с помощью местного FM-радио. Также данные об автомобильных пробках в некоторых населенных пунктах можно найти в Интернете.



Цитата из ПДД

13.2. Запрещается выезжать на перекресток или пересечение проезжих частей, если образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении.

Во избежание пробок можно добираться до места назначения «комбинированным способом»: доехать на машине до ближайшей

станции метрополитена, а далее воспользоваться «подземкой». Не всем заядлым автомобилистам такой способ нравится, но, по крайней мере, так вы избавите себя от необходимости терять драгоценное время в автомобильной пробке.

Если уж так случилось, что вы попали в пробку — не нервничайте и держите себя в руках. Не стоит сразу стремиться перестроиться в соседний ряд только из-за того, что движущийся сбоку автомобиль проехал на несколько метров вперед: поверьте, это почти всегда ничего не значит.

Лучше в пробке займитесь тем, чем можно в данной ситуации, например: проверьте с помощью смартфона электронную почту, отдайте распоряжения подчиненным по мобильному телефону и т. д. Многие руководители, попав в пробку, нервничают из-за того, что не успевают вовремя подписать нужные документы. Однако и эта проблема нередко решается: курьер вполне может подвезти их на метро к месту вашего нахождения.

Кроме этого, многие наши соотечественники научились извлекать пользу даже из стояния в автомобильной пробке. Кто-то в это время слушает аудиокнигу, кто-то изучает иностранный язык и т. д.

Находясь в пробке, следите за тем, как движутся транспортные средства в соседних рядах. Как мы уже отмечали, не стоит делать «резких движений» и пытаться «втиснуться» в каждую едва появившуюся щель. Проследите за движением в соседних рядах на протяжении хотя бы 5–15 минут, и только если вы видите, что там действительно автомобили едут быстрее, имеет смысл перестраиваться.

Чем опасен стоящий у обочины транспорт

Опытные водители знают, что любое припаркованное у обочины транспортное средство является потенциальным источником опасности. Начинающие же водители зачастую не придают этому должного значения, полагая, что поскольку автомобиль

не едет — то и опасаться его не стоит. В данном разделе мы расскажем о том, какими неприятностями может обернуться подобная беспечность.

Все опасности, которыми чреват стоящий у обочины транспорт, можно условно разделить на два вида. К первому относятся опасности, исходящие непосредственно от стоящего автомобиля, ко второму — опасности, которые могут возникнуть извне благодаря стоящему у обочины транспорту.

Один из наиболее характерных примеров заключается в том, что припаркованный автомобиль может неожиданно начать движение без включения соответствующего указателя поворота. Этим часто грешат начинающие водители, более того — они зачастую даже не удосуживаются убедиться в том, что никто и ничто не препятствует началу ими движения. Подобные ситуации чреваты боковыми столкновениями (движущийся автомобиль ударяет машину, которая начинает движение, принимая влево). Виновником такого дорожно-транспортного происшествия однозначно признается водитель, который начал движение с серьезными нарушениями ПДД.

Также припаркованный у обочины автомобиль опасен тем, что у него в любой момент может открыться дверь. Подобным, как правило, «отличаются» находящиеся в салоне дети, однако и взрослый человек может повести себя беспечно.



ВНИМАНИЕ!

Водитель обязан предупредить пассажиров, что открывать двери автомобиля можно только удостоверившись, что это не создаст помех для движения других транспортных средств. Лучше всего, когда водитель приучит пассажиров спрашивать у него разрешения на то, чтобы открыть дверь и выйти из машины.

Если у стоящего автомобиля открылась дверь в тот момент, когда рядом проезжала другая машина — ее водитель может не успеть среагировать, что приведет к возникновению аварии. И еще полбеды, если она не повлечет за собой других последствий, кроме повреждения транспортных средств. Намного опас-

нее, если из открытой двери на проезжую часть успеет выйти пассажир.

Стоит отметить, что водители движущихся транспортных средств в подобной ситуации инстинктивно поворачивают рулевое колесо влево, чтобы объехать неожиданно возникшее препятствие. Так вот: если по соседнему ряду будет ехать другой автомобиль, и случится авария — виновным признают водителя, который неожиданно для других участников движения принял влево, не убедившись в отсутствии помех. В данном случае тот факт, что он стремился избежать другого столкновения, может лишь послужить смягчающим обстоятельством — и не более того.

Припаркованный у обочины автомобиль может таить в себе и другие опасности. Например, из его окна может вылететь мусор, окурок или просто высунет руку ребенок и т. д. Кстати, если во время движения на ветровое стекло машины попадет пусть даже какая-то мелочь вроде арбузной корки или банановой кожуры — этого может оказаться достаточно для того, чтобы водитель растерялся и совершил необдуманное действие (экстренно затормозил, резко повернул руль и т. п.). Это также чревато возникновением аварийной ситуации.

Особая опасность исходит от припаркованных у обочины или края проезжей части крупногабаритных транспортных средств. Из-за них в любой момент на дорогу может выйти человек, который ранее был незаметен как раз из-за крупных размеров транспортного средства (рис. 2.18).

Другими словами, если у обочины стоит «легковушка» — водители проезжающих мимо автомобилей могут видеть, что делается за ней. А вот когда стоит автобус или фура — такой возможности у них нет, и появление человека на проезжей части становится полной неожиданностью. Именно поэтому, кстати, следует соблюдать особую бдительность при проезде остановок общественного транспорта: нередко пассажиры, выходящие через переднюю дверь, начинают пересекать проезжую часть сразу за автобусом или троллейбусом, попадая под колеса едущих по соседнему ряду автомобилей.



Рис. 2.18. Водитель автомобиля поздно замечает человека, появившегося из-за троллейбуса

Чем опасны дворы и жилые зоны

Каждый водитель должен быть предельно внимательным при движении во дворах и жилых зонах. Согласно действующим на момент написания книги Правилам дорожного движения, *жилой зоной* называется территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены дорожными знаками соответственно 5.21 «Жилая зона» и 5.22 «Конец жилой зоны».

Отметим, что правила движения, действующие в жилых зонах, распространяют свои требования также и на дворовые территории.

В жилых зонах безоговорочное преимущественное право в движении имеют пешеходы. В то же время в ПДД отмечено, что они не должны создавать необоснованных препятствий для движения

транспортных средств. Другими словами, если траектории движения пешехода и водителя в жилой зоне пересекаются — водитель должен уступить дорогу, но если пешеход просто стоит на проезжей части, препятствуя движению транспортных средств — тем самым он нарушает ПДД.



ПОМНИТЕ!

На территории жилой зоны категорически запрещено сквозное движение (например, если вы планируете объехать автомобильную пробку дворами — это будет являться нарушением ПДД), учебная езда (если машина стоит в жилой зоне, ее должен вывести оттуда инструктор или другой человек, имеющий водительское удостоверение), а также стоянка автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

Иногда на дороге возникают конфликтные ситуации из-за того, что водитель, выезжающий из жилой зоны, не уступил дорогу другим транспортным средствам. При этом нарушитель мотивирует свои действия тем, что, мол, при выезде из жилой зоны он руководствовался правилами проезда нерегулируемых перекрестков. Однако это серьезная ошибка, которая может привести к аварии. В ПДД четко сказано, что при выезде из жилых зон водители транспортных средств обязательно должны уступить дорогу другим участникам движения (рис. 2.19).



Рис. 2.19. При выезде со двора или из жилой зоны нужно уступить дорогу другим участникам движения

Отличительной чертой жилых зон является не только то, что в них преимущественное право движения принадлежит пешеходам, но и тот факт, что в любой момент на проезжей части может оказаться ребенок. Поэтому водителям механических транспортных средств при движении в жилых зонах настоятельно не рекомендуется развивать скорость более 5 км/ч.

**ВНИМАНИЕ!**

Если в жилой зоне случилось дорожно-транспортное происшествие с участием водителя и пешехода, то почти в 100% случаев виновным в совершении аварии будет признан водитель, даже если в результате разбирательства выяснится, что пешеход вел себя неадекватно, намеренно препятствовал движению транспортных средств, был в нетрезвом состоянии и т. д.

К сожалению, превышение скорости при движении в жилых зонах по-прежнему является одним из самых распространенных видов нарушений ПДД.

**ПОМНИТЕ!**

В соответствии с действующими ПДД, в жилых зонах разрешено двигаться со скоростью не более 20 км/ч.

Если в любом другом месте скорость движения 30–40 км/ч водителю может показаться слишком маленькой, то в жилых зонах и во дворах она является неоправданно высокой, более того — предельно рискованной. Какой бы опытный водитель не сидел за рулем автомобиля, он на такой скорости не сможет среагировать, если перед ним неожиданно возникнет препятствие (например, из-за угла дома или стоящей машины на дорогу выбежит человек) — человеческой реакции на это попросту не хватит. В настоящее время известно множество печальных случаев, когда опытный водитель при внезапном появлении человека на дороге в жилой зоне не успевал остановить машину, движущуюся на скорости всего 10–15 км/ч.

**ЦИТАТА ИЗ ПДД**

17.1. В жилой зоне, то есть на территории, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.21 и 5.22, движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей

части. В жилой зоне пешеходы имеют преимущество, однако они не должны создавать необоснованные помехи для движения транспортных средств.

17.2. В жилой зоне запрещаются сквозное движение, учебная езда, стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

17.3. При выезде из жилой зоны водители должны уступить дорогу другим участникам движения.

17.4. Требования данного раздела распространяются также и на дворовые территории.

Одним из наиболее эффективных методов повышения водительской дисциплины при движении в жилых зонах является размещение на проезжей части искусственных препятствий в виде возвышений по всей ширине дороги, которые известны в народе под названием «спящий полицейский». Это заставляет водителей двигаться с невысокой скоростью если не из опасений за жизнь и здоровье пешеходов, то хотя бы из страха вывести из строя детали и элементы подвески.

В жилых зонах от автомобилей часто страдают не только пешеходы, но и домашние животные. Например, многие хозяева выпускают собак на улицу без поводка. Это, конечно, является грубейшим нарушением действующего законодательства, но если такое животное попадет под колеса автомобиля — могут привлечь к ответственности и водителя.

Помните, что на территории жилых зон запрещено оставлять автомобиль так, чтобы он перегораживал проезжую часть. Ведь по ней ездят не только личные машины граждан, но и транспорт специального назначения (та же скорая медицинская помощь, автомобили пожарной службы и т. п.). Если по причине загроможденности дороги они не смогут вовремя прибыть к месту назначения, последствия для пострадавших могут быть самыми печальными. Очевидно, что водителя, перегородившего дорогу своей машиной, будут ждать самые суровые санкции.

Как правильно выполнять обгон и встречный разъезд

Во все времена одним из самых опасных маневров, выполняемых водителями на дороге, являлся *обгон*, связанный с выездом на полосу встречного движения. Много тяжелых аварий, повлекших за собой гибель и увечья людей (не говоря уже о не подлежащих восстановлению транспортных средствах), случились именно из-за нарушений правил обгона: кто-то проигнорировал соответствующий запрещающий знак, кто-то пошел на обгон в условиях плохой видимости и т. д. Если в результате неправильно выполненного обгона случается дорожно-транспортное происшествие — в большинстве случаев это лобовое столкновение на высокой скорости, что почти никогда не обходится без тяжких последствий.

Отличительной чертой обгона как маневра является то, что перед его осуществлением, а также в ходе выполнения водителю приходится за короткий промежуток времени (а иногда — чуть ли не одновременно) объективно оценить целый ряд разных факторов и обстоятельств. Почти всегда таковыми являются:

- ☐ ширина проезжей части;
- ☐ расстояние до обгоняемого автомобиля;
- ☐ расстояние до встречных транспортных средств (при их наличии);
- ☐ скорость обгоняемого автомобиля;
- ☐ скорость встречных транспортных средств;
- ☐ скорость приближения к обгоняемому автомобилю;
- ☐ технические особенности своей машины (как быстро разгоняется, способна ли развить достаточную скорость и др.).

Причиной аварий, которые случаются при обгоне, часто являются просчеты водителя при оценке перечисленных параметров. Иногда это подкрепляется совершенно неоправданным стремлением полихачить, а также ненужным сознательным риском. К сожалению, в подобных ДТП часто страдает не только винов-

ник аварии и его пассажиры, но и другие, ни в чем не повинные участники дорожного движения.

Первое, что нужно сделать перед выполнением обгона — это убедиться в том, что осуществление этого маневра не создаст помех другим участникам дорожного движения. Нужно оценить ситуацию перед собственным автомобилем, а также посмотреть, нет ли в данном месте знаков дорожного движения либо линий дорожной разметки, запрещающих обгон. Также следует помнить о том, в каких местах действующие ПДД запрещают выполнение данного маневра (на участках дорог с ограниченной видимостью, на железнодорожных переездах и др.).

Категорически запрещается приступать к выполнению обгона в ситуации, когда водитель движущегося впереди транспортного средства включил указатель левого поворота. Во-первых — не исключено, что он сам решил пойти на обгон, а во-вторых — возможно, он планирует выполнить левый поворот (тогда в случае обгона произойдет столкновение), а в-третьих — таким способом водители иногда предупреждают движущихся сзади коллег об опасности на дороге, которую они могут не видеть. Например, если вы попытаетесь обогнать фуру, то из-за ее крупных габаритов видимость у вас может быть сильно ограничена, а включением левого указателя поворота ее водитель может вас предупредить о том, что сейчас на обгон идти не стоит.

Перед началом маневра оцените свободное расстояние перед машиной, чтобы понять — достаточно ли его для безопасного выполнения обгона. При этом обязательно учитывайте скорость и мощность мотора своей машины, а также скорость обгоняемого автомобиля.



ВНИМАНИЕ!

Как показывает практика, выполнение типичного обгона осуществляется примерно за 6–10 секунд.

Перед выполнением обгона необходимо также убедиться в том, что расстояния между обгоняемым автомобилем и движущимся перед ним транспортным средством вам хватит для успешного

завершения маневра. Если это не так — ни в коем случае не идите на обгон, поскольку вы попросту не сможете вернуться на свою полосу движения.

Если для отказа от обгона нет никаких причин — заблаговременно включайте указатель левого поворота, чтобы уведомить других участников дорожного движения о своем намерении. Учтите, что водитель следующего позади вас транспортного средства также может захотеть выполнить обгон, а своевременно включенный вами «поворотник» информирует его о том, что в данном случае этого делать нельзя.

Выключить указатель левого поворота необходимо сразу после того, как вы приступили к выполнению обгона. Это очень важный момент: ведь если вы этого не сделаете — водители других транспортных средств могут подумать, что вы планируете выполнить не обгон, а левый поворот или разворот.

Одной из распространенных ошибок, совершаемых при обгоне, является то, что водитель слишком сильно (чуть ли не вплотную) сближается с обгоняемым транспортным средством. При этом он руководствуется теми соображениями, чтобы максимально разогнаться на своей полосе движения и, тем самым, минимизировать время нахождения на встречной полосе.

На первый взгляд подобные рассуждения выглядят логично, но, тем не менее, поступать так не следует. Нужно выдерживать такую дистанцию до обгоняемого автомобиля, чтобы успеть перестроиться до сближения с ним: ведь он в любой момент может затормозить (например, по причине появления неожиданного препятствия на проезжей части), и в таком случае вы можете не успеть среагировать, что приведет к аварии.

После того как вы перестроитесь, обгоните автомобиль и наметите путь для возврата на свою полосу движения, обязательно включите указатель правого поворота. Категорически запрещается заканчивать обгон без включенного правого «поворотника». Еще одно важное требование — при возврате на свою полосу движения не «подрезайте» обгоняемый автомобиль и позаботьтесь о том, чтобы дистанция между машинами была безопасной.

Желательно выполнять обгон максимально быстро (разумеется, здесь имеется в виду не бессмысленный авантюризм и нарушение скоростного режима, а разумное и своевременное завершение маневра). Стремитесь без серьезных на то оснований не задерживаться на встречной полосе или в соседнем ряду.

**ПОМНИТЕ!**

При выполнении обгона не стоит забывать, что в течение какого-то времени вы будете находиться в «мертвой зоне» для водителя обгоняемого автомобиля (о том, что такое «мертвая зона» и чем она опасна, мы уже говорили ранее).

Если, выполняя обгон, вы засомневались в том, что его удастся успешно закончить (например, на встречной полосе внезапно появилось препятствие или вам не удастся набрать нужную скорость и т. п.) — настоятельно рекомендуется отказаться от своих намерений и возвратиться на свою полосу.

На заключительной стадии маневра, то есть когда вы обогнали автомобиль и планируете вернуться на свою полосу движения, помните, что делать это можно только тогда, когда вы полностью видите его переднюю часть в своем зеркале заднего вида.

Безопасному выполнению обгона во многом способствует грамотное поведение водителя обгоняемого транспортного средства. В частности, если вы заметили, что вас намереваются обогнать — примите правее, чтобы дать больше пространства обгоняющему вас автомобилю и ни в коем случае не препятствуйте обгону (иначе можете спровоцировать серьезную аварию).

Если водитель обгоняющего автомобиля явно не замечает находящейся впереди опасности — дайте ему об этом знать с помощью левого указателя поворота. Ни в коем случае не увеличивайте скорость, когда вас обгоняют — тем самым вы вынуждаете водителя обгоняющего транспортного средства дольше задерживаться в соседнем ряду или, что намного опаснее, на полосе встречного движения.

Если вы заметили, что дистанция между вашей и движущейся перед вами машиной невелика и не позволит завершить маневр

водителю обгоняющего вас автомобиля — уменьшите скорость движения, чтобы дать ему место для возврата на свою полосу.

Как мы уже отмечали ранее, обгон является одним из наиболее опасных маневров, и эта опасность многократно возрастает, если выполнять его в темное время суток. Собственно, поэтому настоятельно не рекомендуется осуществлять его в подобных условиях. Однако если другого выхода нет, и обгонять все же придется — позаботьтесь о том, чтобы предпринять особые меры безопасности.

В первую очередь перед началом маневра переключите дальний свет фар на ближний. После этого включите указатель левого поворота, убедитесь в том, что ничего не препятствует выполнению обгона в данном месте, и начинайте маневр. Кстати, многие водители предупреждают водителя обгоняемого транспортного средства о своем намерении кратковременным переключением света фар.

В ночное время особенно актуально завершить маневр за минимальный промежуток времени. Поэтому разгоните автомобиль заранее, затем выезжайте на полосу встречного движения или занимайте соседний ряд и увеличивайте скорость. Не возвращайтесь на свою полосу движения до того момента, пока не увидите обгоняемое транспортное средство в своем зеркале заднего вида.

Если в процессе выполнения обгона при нахождении на встречной полосе вы неожиданно заметили опасность — снижайте скорость (чтобы дать возможность обгоняемому автомобилю проехать вперед и освободить место) и возвращайтесь на свою полосу. Ни в коем случае не увеличивайте скорость при обнаружении опасности с целью ускорить выполнение маневра. Помните, что в темное время суток адекватно оценить расстояние до объекта трудно: вам может казаться, что он еще далеко, хотя на самом деле до него, как говорится, «рукой подать».

Вновь включить дальний свет фар можно после того, как вы поравнялись с обгоняемым автомобилем (разумеется, если на дороге нет встречных машин), поскольку теперь через зеркало вы его не ослепите, а вот для себя зону видимости заметно расширите. И не забудьте перед перестроением на свою полосу подать сигнал с помощью указателя правого поворота.

О чем нужно помнить на мостах и путепроводах в зимнее время года

Не только новички, но и опытные водители зачастую не подозревают об опасности, которая подстерегает их в зимнее время года на мостах и путепроводах. Характерной особенностью таких участков дорог является то, что они хорошо продуваются морозным ветром не только сверху, но и снизу. А это, в свою очередь, становится причиной быстрого обледенения поверхности проезжей части.

В результате происходит примерно следующее. Автомобиль движется по дороге, которая имеет нормальное дорожное покрытие, без гололеда, снега и т. п. Когда он въезжает на мост или эстакаду, визуально поверхность проезжей части ничем не отличается, и водитель полагает, что ничего не изменилось. Но коварство ситуации заключается в том, что он уже движется по невидимой тонкой корке льда.

Зачастую водитель успевает проехать весь мост и опять съехать на дорогу с нормальным дорожным покрытием, так и не поняв, что он только что ехал по очень скользкой дороге. Но это бывает лишь тогда, когда автомобиль по всему мосту (путепроводу) проехал примерно на одной скорости, не делая ускорений, торможений, перестроений и иных маневров. Но стоит водителю в такой ситуации немного нажать на педаль тормоза — и обстановка на дороге может моментально стать аварийной. Попросту говоря, пойдет цепная реакция: вначале занесет один автомобиль, затем — те машины, водители которых каким-то образом пытались на это отреагировать (например, объехать его или затормозить) и т. д. Причем ситуация серьезно осложняется тем, что все машины будут практически неуправляемы: ледяная корка на поверхности проезжей части мостов и путепроводов является особенно скользкой.

Поэтому, въезжая на мосты и путепроводы в зимнее время года, выясните, в каком состоянии находится дорожное покрытие, а если это не представляется возможным — двигайтесь на минимальной скорости с соблюдением всех мер предосторожности.

О чем нужно помнить, двигаясь через железнодорожный переезд

Железнодорожные переезды (рис. 2.20) являются одними из самых опасных участков дорог. Не секрет, что если на переезде случается дорожно-транспортное происшествие, то очень редко оно не влечет за собой тяжелейшие увечья или гибель людей. Поэтому, пересекая железнодорожные пути, всегда нужно быть предельно внимательным и не заезжать на них при наличии малейших сомнений относительно безопасности дальнейшего движения.



Рис. 2.20. Железнодорожный переезд — одно из самых опасных мест на дороге

Даже если вы видите, что движение через железнодорожный переезд разрешено — приближайтесь к нему на малой скорости, а перед тем, как въехать на него — внимательно посмотрите в обе стороны. Учтите, что поезд, если он есть поблизости, приближается почти бесшумно, поэтому, сидя в машине, вы ничего не услышите. Особенно, если разговариваете с пассажиром или слушаете магнитолау.

**ВНИМАНИЕ!**

Никогда не забывайте, что движущийся на высокой скорости поезд быстро остановить невозможно. Даже если машинист увидит препятствие на железнодорожных путях на большом расстоянии — вряд ли он успеет что-либо предпринять для предотвращения аварии.

Если вы въехали на переезд и в этот момент заметили, что к нему приближается железнодорожный состав — не пытайтесь прекратить движение, потому что остановитесь прямо на рельсах. Стоит отметить, что именно эту трагическую ошибку инстинктивно допускают многие водители. В данной ситуации следует поступить с точностью до наоборот, а именно — увеличить скорость и постараться как можно быстрее покинуть переезд или, по крайней мере, съехать с путей, по которым движется состав.

**ЦИТАТА ИЗ ПДД**

15.3. Запрещается выезжать на переезд:

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);
- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);
- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком либо с вытянутыми в сторону руками);
- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;
- если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

Кроме того, запрещается:

- объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства;
- самовольно открывать шлагбаум;
- провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы;

- без разрешения начальника дистанции пути железной дороги движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.

Если перед железнодорожным переездом вы внезапно почувствовали растерянность и неуверенность в себе — не начинайте двигаться через него. Если есть возможность — лучше развернуться и поехать другой дорогой, а если такой возможности нет — постарайтесь взять себя в руки и вернуть самообладание.



Помните!

Одни из самых тяжелых последствий случаются именно при столкновении автомобилей с движущимся железнодорожным составом.

Заключение

Даже при движении в спокойной и не вызывающей опасений дорожной обстановке водитель должен постоянно быть готовым к тому, что она может измениться в любой момент. Более того — неожиданно и по не зависящим от него обстоятельствам водитель может оказаться в центре событий, и многое будет зависеть от того, насколько умело и грамотно он себя поведет.

В связи с этим большое значение придается умению водителя «читать» дорогу, прогнозировать дальнейшее развитие событий, а также принимать единственно верные решения в опасной ситуации. Об этом мы и поговорим в следующей главе.

Глава 3



Вождение в сложных и нестандартных дорожных условиях

Далеко не всегда водитель ведет машину в комфортных условиях — например, в ясную погоду, при малой интенсивности дорожного движения, и при этом — на сухом и чистом дорожном покрытии. Иногда приходится ехать за рулем в темное время суток, на скользкой дороге, в сильный дождь или снегопад и т. д. О том, какие в связи с этим возникают особенности вождения, мы расскажем в данной главе.

Отметим, что водитель должен уметь не только обращаться с органами управления автомобилем и смотреть на дорогу, но и вовремя замечать те факторы и обстоятельства, которые непосредственно влияют на изменение дорожной обстановки, а также анализировать полученную информацию, делать на ее основании правильные выводы и уметь прогнозировать дальнейшее развитие событий. Об этом мы и поговорим в следующем разделе.

Умение «читать» дорогу — важное условие безопасной езды

Безопасность дорожного движения заключается не только в том, что каждый его участник обязан наблюдать за дорогой и видеть

все, на ней происходящее, но и в том, чтобы самому быть заметным для других. А вот с этим на российских дорогах имеются серьезные проблемы.

Подобное положение вещей во многом объясняется тем, что сегодня управление транспортным средством требует от водителя восприятия и анализа огромного количества информации, причем за короткое время. В конечном итоге это нередко становится причиной так называемой информационной перегрузки: человек не в состоянии усвоить важную информацию, значит — принимает ошибочные решения, что в свою очередь часто приводит к аварии.

Тем не менее, как показывают результаты многочисленных исследований, основной причиной ДТП является все же не интенсивность дорожного движения, а проблемы со зрением и восприятием необходимой информации. Статистика свидетельствует: многих дорожно-транспортных происшествий могло не быть, если бы водитель адекватно оценивал свои зрительные возможности и рационально их использовал. Одним из основных условий для этого является такое управление транспортным средством, при котором водитель не попадает в ситуации, требующие чуть ли не сверхъестественных способностей для восприятия и обработки информации.

Иначе говоря, для безопасной езды водитель должен уметь наблюдать за дорогой и грамотно использовать свои зрительные способности. Это и называется умением «читать» дорогу.



ПРИМЕЧАНИЕ

Почти все водители уверены в том, что они умеют хорошо читать дорогу, но в реальности к большинству из них это не относится.

Умение «читать» дорогу позволяет не только своевременно обнаружить опасность, но и избежать ее с минимальными потерями. При этом у водителя будет достаточно пространства и времени для выполнения необходимых маневров.

Характерной особенностью человеческого зрения является неспособность человека с одного взгляда оценить ситуацию на доро-

ге: для получения более или менее ясной картины происходящего, он должен сосредоточиться на самых существенных с точки зрения безопасности движения элементах. Среди них в первую очередь отметим:

- ☐ знаки дорожного движения;
- ☐ дорожную разметку;
- ☐ сигналы светофора (регулирующего);
- ☐ прочие технические средства организации дорожного движения;
- ☐ текущие дорожные условия;
- ☐ наличие на дороге других участников движения и их поведение.

Иначе говоря, водитель воспринимает информацию о дорожной обстановке в комплексе, получая ее сразу из нескольких источников, соответствующим образом обрабатывая и анализируя, причем максимально быстро.

Конечно, ситуация на дороге в каждом случае индивидуальна, однако можно выделить некоторые общие принципы, на которых базируется процесс наблюдения за дорожной обстановкой. В первую очередь таковыми являются:

- ☐ концентрация внимания в районе центра пути движения транспортного средства;
- ☐ безошибочное выделение на дороге ключевых объектов в конкретный момент времени;
- ☐ грамотное чередование быстрых осмотров ситуации на дороге с более внимательным и продолжительным рассмотрением ключевых объектов;
- ☐ контролирование ситуации позади и по сторонам транспортного средства.

Не все водители хорошо понимают, что представляет собой центр пути движения автомобиля. Поясним на примере: предположим, что путь движения транспортного средства представляет собой полосу пространства на проезжей части, которая распола-

гается перед автомобилем и по ширине равняется ему. **Центр пути движения автомобиля — это условная точка, которая находится впереди на пути следования и в которой водитель предполагает оказаться в определенный момент времени.** Иными словами, центр пути движения автомобиля представляет собой постоянно перемещающуюся вперед в соответствии со скоростью движения транспортного средства цель, которую необходимо достигнуть.

В процессе наблюдения за ситуацией на дороге водитель постоянно обращает внимание на различные объекты, препятствия, события, но каждый раз после очередной концентрации на чем-либо своего внимания он вновь должен сосредоточиться в области центра пути движения автомобиля. При движении по прямой ровной дороге центр пути движения будет находиться примерно посередине полосы движения. Если же дорога имеет закругление или поворот, либо вы движетесь на подъем, то центр пути движения располагается там, где будет находиться ваш автомобиль после преодоления этого участка дороги.

Таким образом, можно сформулировать первое правило, необходимое для «чтения» дороги: **водитель должен выбирать направление движения транспортного средства, постоянно наблюдая за центром пути движения.**

Как показывают результаты проведенных исследований, центр пути движения является оптимальным ориентиром в большинстве случаев. Водители, которые привыкли ориентироваться по осевой линии либо по правому краю проезжей части, направляли свой автомобиль соответственно ближе к центру дороги либо ближе к ее обочине. И первый, и второй вариант являются далеко не лучшими с точки зрения безопасности дорожного движения.

Еще одно правило, которым должны руководствоваться водители, желающие научиться «читать» дорогу: **водитель должен смотреть вперед на максимально возможное расстояние, это позволит ему своевременно обнаружить внезапно возникшую опасность.**

Распространенная ошибка многих новичков — при движении смотреть либо на спидометр (без комментариев), либо на капот

(то же самое), либо непосредственно перед капотом. Нетрудно догадаться, что при этом они практически ничего не видят впереди. Поэтому уже с первых уроков вождения необходимо заставлять себя смотреть как можно дальше вперед, а не «перед носом». В любом случае зона вашей видимости должна быть такой, чтобы при обнаружении опасности вы при всех текущих дорожных условиях и при такой же скорости движения смогли своевременно остановить автомобиль. Отсюда вытекает третье правило умения «читать» дорогу: **водитель должен смотреть вперед на расстояние, которое как минимум превышает остановочный путь автомобиля.** Это логично, ведь водитель должен не только обнаружить опасность, но и быстро определить, насколько она серьезна, принять безошибочное решение о своих дальнейших действиях и быстро его реализовать.



Помните!

При движении по загородной трассе старайтесь включать в зону своей видимости как минимум расстояние, которое проходит ваша машина с текущей скоростью в течение 12 секунд.

На первых порах данная рекомендация может показаться неудобной. Не исключено также, что ее исполнение будет вызывать определенный дискомфорт. Однако уже после нескольких тренировок вы с удовлетворением почувствуете, что вам стало намного легче наблюдать за дорогой и контролировать дорожную обстановку, определять расстояние до объектов и препятствий. Отличительной чертой данного метода является то, что он позволяет получить более точную и достоверную информацию, чем банальное измерение расстояния в метрах. Почему? Потому, что в последнем случае придется принимать во внимание еще и скорость, которая постоянно изменяется.

Научиться определять расстояние в секундах можно, используя следующее упражнение. Выберите какой-нибудь неподвижный объект, находящийся в зоне вашей видимости (это может быть, например, дерево, стоящий автомобиль, дорожный знак, ларек и т. д.). Сразу после этого начинайте про себя считать: одна тысяча один (проговаривая каждое слово), одна тысяча два, одна тысяча три и так далее — до одна тысяча двенадцать. Каждый

счет займет у вас одну секунду, следовательно, вы замеряете расстояние, которое проедет ваш автомобиль за 12 секунд. Если вы достигли намеченного объекта, не досчитав до 1012, значит, вам при выполнении следующего упражнения нужно найти более удаленный объект (при прочих равных условиях). В конечном итоге вы должны найти расстояние, которое ваша машина преодолевает за 12 секунд, и достигать объект не ранее этого промежутка времени.

После такой тренировки вы будете замечать опасность, имея в запасе достаточно времени для того, чтобы ее избежать.

Возможно, у читателя возникнет вопрос: а почему именно 12 секунд, а не 10, 15 или 20?

Дело в том, что **именно 12 секунд — тот интервал времени, который необходим водителю для обнаружения опасности, ее оценки и принятия верного решения до того, как опасность (объект, препятствие) окажется на расстоянии меньшем, чем тормозной путь автомобиля.**

Для полной остановки в нормальных условиях (автомобиль технически исправен, дорога сухая и ровная и т. д.) транспортному средству, движущемуся со скоростью 60 километров в час, требуется не менее 3 секунд. В плохих условиях (дождь, недостаточная видимость и т. д.) для полной остановки может потребоваться в два раза больше времени. На более высокой скорости это время будет еще больше. Для примера предположим, что для полной остановки водителю требуется 4 секунды, отнимем это время из 12 секунд и получим 8 секунд. Но всегда нужно учитывать тот факт, что опасный объект может не стоять на месте, а двигаться навстречу вашему автомобилю. Если предположить, что скорость объекта примерно равняется скорости вашего автомобиля, то время, отведенное вам на оценку дорожной обстановки и принятие решения, придется сократить вдвое, то есть остается 4 секунды. Именно столько времени опытные автомобилисты всегда стремятся иметь в запасе на случай возникновения непредвиденных обстоятельств.

Четвертое правило, которое должен соблюдать водитель при «чтении» дороги, можно сформулировать так: **постоянно наблюдайте**

за ситуацией не только на проезжей части, но и на прилегающей к дороге территории.

Главная цель такого наблюдения — своевременное обнаружение реальных и потенциальных опасностей. Ведь не секрет, что нередко причины дорожно-транспортных происшествий кроются как раз за пределами проезжей части. В населенном пункте это может быть, например, пешеход, собирающийся перейти дорогу, или выезжающий со двора автомобиль, за пределами населенного пункта — дикое животное и т. д.

Одним из важнейших правил для «чтения» дороги является следующее: **никогда не держите слишком долго свой взгляд на каком-то одном объекте.** Между прочим, не только новички, но и многие опытные водители совершают одну и ту же ошибку: они подолгу рассматривают тот или иной объект на дороге, отвлекаясь при этом от всего остального. Один привык рассматривать государственные регистрационные номерные знаки других транспортных средств, другой — водителей и пассажиров соседних автомобилей, третий — пешеходов, четвертый — рекламные плакаты над проезжей частью и т. д. Это является очень опасной привычкой, так как, засмотревшись на рекламный плакат, вы рискуете не заметить опасность, возникшую прямо перед вашим автомобилем.

А ведь даже простой перевод взгляда с одного объекта на другой требует определенного времени, не говоря о том, что водитель должен успеть среагировать на изменение дорожной обстановки. Например, чтобы перевести взгляд с крайнего левого в крайнее правое положение (с последующей фиксацией), человеку необходимо не менее одной секунды. Автомобиль, который едет со скоростью 60 километров в час, за одну секунду успевает проехать 17 метров. Поэтому, рассматривая на дороге что попало, вы имеете много шансов пропустить более важные дорожные события.

Много дорожно-транспортных происшествий случается из-за того, что водитель не заметил автомобиль, приближающийся к нему сзади. Как правило, подобные аварии происходят при перестроении. Причина их — неумение пользоваться зеркалами заднего вида и контролировать ситуацию позади автомобиля.

К сожалению, не все водители помнят о том, что полностью доверять зеркалам заднего вида нельзя. Как мы уже отмечали ранее, эти зеркала позволяют лишь в общих чертах контролировать обстановку сзади и по бокам автомобиля, но ни в коей мере не предоставляют водителю полную информацию о происходящем вокруг и в непосредственной близости от его машины.

Поэтому отслеживать обстановку вокруг машины необходимо не только с помощью зеркал заднего вида, но и поворачивая голову. Только таким образом вы будете видеть все, что происходит вокруг.

Оценивая обстановку позади автомобиля, необходимо в первую очередь проверять следующие факторы:

- ☐ не мала ли дистанция до транспортного средства, которое следует за вами;
- ☐ нет ли позади вашего автомобиля транспортных средств, которые приближаются к нему на большой скорости;
- ☐ насколько оживленным является движение позади вашего автомобиля;
- ☐ нет ли позади и по бокам транспортных средств, которые начинают выполнять обгон вашего автомобиля.

Однако не стоит слишком долго без перерыва смотреть в зеркала заднего вида, чтобы не перестать контролировать обстановку спереди. Это правило приобретает особую актуальность в том случае, когда впереди движется другой автомобиль, так как он в любой момент может затормозить, и вы, если будете слишком долго изучать зеркала, не успеете отреагировать. Если вы ударите находящийся перед вами автомобиль, то вся ответственность за совершение данного дорожно-транспортного происшествия будет возложена на вас по принципу «всегда виноват задний». Следовательно, **смотреть в зеркало заднего вида нужно быстро.**

На основании вышеизложенного формулируем следующее правило «чтения» дороги: **водитель должен постоянно контролировать ситуацию не только спереди, но и позади, а также по сторонам своего автомобиля.** Следом — еще одно правило: **перед выполнением любого маневра (смена полосы движения,**

поворот и др.) водитель должен удостовериться в том, что место, которое он предполагает занять на проезжей части, свободно, и он никому не создаст помех.

Следует учитывать, что при увеличении скорости движения сокращается зона видимости водителя. Поэтому при движении на высокой скорости взгляд должен быть более подвижным, это позволит без особых проблем «читать» дорогу и своевременно реагировать на изменения дорожной обстановки.

Движение в темное время суток и в условиях недостаточной видимости

Тот факт, что в темное время суток управлять автомобилем намного сложнее, чем днем, не только очевиден, но имеет и научное подтверждение. Во многом именно этим объясняется тот факт, что число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, случившихся ночью, почти в два раза превышает количество пострадавших в «дневных» авариях.



ПОМНИТЕ!

Особенности человеческого зрения таковы, что в темное время суток человек видит хуже, чем днем. Кроме этого, зрение людей с возрастом имеет склонность к снижению. К сожалению, об этом зачастую не знают не только новички, но и опытные водители.

Если вам предстоит поездка в темное время суток — к ней нужно соответствующим образом подготовиться. В первую очередь убедитесь в том, что все конструктивно предусмотренные внешние световые приборы — габаритные огни, указатели поворотов, фары (рис. 3.1), стоп-сигналы, и др. функционируют нормально и полностью исправны. Обязательно проверьте, работает ли подсветка панели приборов: если она неисправна, то вы не сможете следить за показаниями контрольно-измерительных приборов (в частности — контролировать скорость движения, уровень топлива и температуру охлаждающей жидкости).



Рис. 3.1. Фара современного автомобиля

Также проверьте работоспособность стеклоочистителей и наличие жидкости в бачке стеклоомывателя. При необходимости почистите зеркала заднего вида: налет пыли и грязи, незаметный днем, может полностью лишить вас возможности пользоваться зеркалами в ночное время.



СОВЕТ

Чтобы проверить работоспособность задних осветительных приборов, попросите кого-нибудь о помощи: пусть человек станет сзади машины и информирует вас о том, как они работают. При отсутствии помощника припаркуйте автомобиль задом к какой-нибудь стене (лучше всего — к стеклянной витрине, но в крайнем случае сойдет даже мусорный контейнер), и по отражению на этом препятствии вы поймете, нормально ли функционируют задние осветительные приборы.

Подавляющее большинство всех принимаемых водителем решений базируется на информации, которую он получает с помощью зрительных органов. Как мы уже отмечали ранее, зрение водителя ухудшается с наступлением темного времени суток, к тому же его зона видимости ограничена светом фар автомобиля. Во многом именно этим объясняется тот факт, что большинство совершаемых водителями в ночное время ошибок обусловлено неправильным определением расстояния до объекта, а также неверным выбором скоростного режима своего автомобиля и ошибочной оценкой скорости движения других транспортных средств.

**ПОМНИТЕ!**

В темное время суток водитель располагает меньшим временем для выбора и реализации решения, для осуществления маневра, а также для исправления своей ошибки. Это приводит к тому, что водителю требуется намного больше времени, чтобы соответствующим образом отреагировать на изменение ситуации на дороге.

Проверенный и надежный способ улучшить видимость при движении в темное время суток — это снижение скорости движения автомобиля. При прочих аналогичных дорожных условиях ночью скорость должна быть меньше, чем днем.

Ни в коем случае не развивайте скорость больше, чем вам в данных дорожных условиях позволяет зона видимости. Не стоит забывать, что в темноте дорога может таить много опасных «сюрпризов». Характерный пример — неожиданно появляющиеся из темноты придорожные (ограничительный столбик, свесившийся над дорогой куст и др.) или находящиеся прямо на проезжей части (открытый люк, стоящее транспортное средство, пешеход и др.) объекты, которые в светлое время суток вы бы легко увидели на значительном расстоянии.

**ВНИМАНИЕ!**

В темное время суток для того чтобы обнаружить некоторые объекты, водителю требуется примерно в два раза больше времени, чем при движении днем.

К сожалению, многие водители зачастую игнорируют требование врачей пользоваться во время движения очками или контактными линзами. Но если днем такая беспечность еще может сойти с рук, то в ночное время это совершенно недопустимо: вы не сможете вовремя заметить препятствие и соответствующим образом отреагировать на его появление. Если этим препятствием окажется выбоина или открытый люк — еще полбеды; намного хуже, если из-за своей безалаберности вы собьете пешехода или велосипедиста.

Управляя транспортным средством в темное время суток, водитель постоянно должен помнить о том, что поблизости могут находиться объекты, которые никак не обозначены и в то же время не попадают в зону, освещаемую фарами автомобиля. Поэтому

настоятельно рекомендуется создавать во время движения своеобразный «резерв безопасности». Если вы не уверены, что дорога свободна — лучше перестраховаться и остановиться. Продолжать движение можно лишь после того, как вы убедитесь в отсутствии препятствий.

**ПОМНИТЕ!**

В темное время суток из всех участников дорожного движения наибольшая опасность исходит от пешеходов.

Если днем вы без проблем замечаете человека даже на большом расстоянии, то ночью, напомним, зона вашей видимости ограничена светом фар, и ее далеко не всегда достаточно для того, чтобы отреагировать на изменение дорожной обстановки. Почти всегда пешеход, находящийся в темное время суток у обочины или на тротуаре, не попадает в поле зрения водителя, поэтому его выход на проезжую часть становится полной неожиданностью.

**ВНИМАНИЕ!**

Самого тщательного внимания заслуживают дети, так как по причине небольшого роста они менее заметны, чем взрослый человек. К тому же их поведение отличается непредсказуемостью, и предугадать их действия практически невозможно. Также особой опасностью чревато появление пешеходов преклонного возраста, а также лиц в состоянии опьянения: и те, и другие могут повести себя на дороге неадекватно.

**СОВЕТ**

В темное время суток соблюдайте увеличенную дистанцию между вашим и едущим впереди автомобилем. Стремитесь обойтись без обгонов, а если это невозможно, то постарайтесь выполнить обгон с особой осторожностью.

Многие водители, управляя автомобилем в темное время суток, слишком расслабляются и теряют концентрацию — в первую очередь потому, что ночью на дорогах меньше машин, чем днем. Это недопустимо: несмотря на небольшое количество автомобилей, ночная поездка не становится более безопасной, чем днем — все как раз наоборот. Поэтому не теряйте бдительности, а также все время контролируйте скорость движения: даже опытные водители часто ошибаются, если делают это «на глаз».

Движение в условиях жары и яркого солнца

То, что дождь, снег, туман, гололед и иные природные катаклизмы значительно ухудшают дорожные условия, и вести автомобиль становится намного труднее — давно не секрет. Однако не все знают, что и при внешне благоприятных дорожных условиях (сухая солнечная погода) водителя могут подстерегать опасности (кстати, об этом почти не упоминается ни в учебной программе подготовки водителей, ни в соответствующей литературе).

Например, присмотримся внимательнее к такому важному элементу автомобиля, как лобовое стекло. Правда, это касается только тех, кто ездит на «бэушном» автомобиле, а если вы являетесь счастливым владельцем новенькой машины — можете этот абзац пропустить. Дело в том, что лобовое стекло любого подержанного автомобиля изобилует маленькими сколами, микротрещинами, царапинами и иными подобными повреждениями. Как правило, они почти не препятствуют управлению автомобилем — но это не касается езды навстречу солнцу в ясную погоду, потому что в данном случае все эти незаметные дефекты проявятся «во всей красе»: они станут весьма заметными и сильно ограничат зону видимости. Особенно, если лобовое стекло вашей машины имеет характерные следы, оставленные щетками стеклоочистителей.



Помните!

Если лобовое стекло изношено — не жалейте денег и меняйте его. В противном случае рано или поздно столкнетесь с тем, что управлять машиной из-за его неудовлетворительного состояния будет невозможно. Причем это касается не только езды в ясную погоду навстречу солнцу, но и управления автомобилем в темное время суток.

При движении в ясную погоду следует учитывать тот факт, что водителя может слепить даже асфальт — причем не обязательно новый, но и пролежавший немало времени. Единственное спасение в данном случае — это темные очки. А вот противосолнечные козырьки в подобной ситуации становятся бесполезными,

поскольку ослепляющий свет идет не сверху (как обычно — от солнца), а снизу — от поверхности проезжей части.



СОВЕТ

Если вы носите обычные очки, то по понятным причинам темными очками воспользоваться не сможете. В таком случае рекомендуется или воспользоваться контактными линзами, либо приобрести очки с противосолнечным напылением, а еще лучше — очки-«хамелеоны».

При движении в жаркую солнечную погоду, если дорога прямая и просматривается на значительном расстоянии, у водителя может возникнуть иллюзия того, что метров через 150–300 на дороге имеется большая лужа. Однако по мере приближения к ней становится понятно, что это не более, чем оптический обман. Очевидно, что предпринимать попытку объезда в данном случае не стоит.

Управляя автомобилем в жаркую погоду, водитель устает быстрее, чем при движении в средних погодных условиях (если, разумеется, машина не оснащена системой кондиционирования или климат-контроля). Особенно это касается людей тучных или страдающих сердечно-сосудистыми заболеваниями.



ПОМНИТЕ!

Пользуясь в жаркую погоду кондиционером, не переусердствуйте — в противном случае можно простудиться. Медицинская статистика свидетельствует: многие простудные заболевания в теплое время года обусловлены именно использованием кондиционеров и систем климат-контроля.

Если в жаркую погоду машина стоит в пробке или движется в плотном транспортном потоке очень медленно — ее двигатель может перегреваться даже при исправной системе охлаждения, поскольку отсутствует встречный поток воздуха. В подобных ситуациях либо заглушите мотор, либо включите вентилятор.

Многие водители и не подозревают о том, что в жаркую погоду асфальтовое дорожное покрытие может становиться вязким. Особо опасен новый асфальт: на нем может выступать битум либо иные подобные компоненты, в результате чего дорога становится

скользкой. Ехать по такой дороге еще опаснее, чем по мокрой, так как масла и нефтепродукты являются лучшей, чем вода, смазкой между колесами автомобиля и поверхностью проезжей части. Именно поэтому иногда можно увидеть знак «Скользкая дорога» вместе с табличкой, на которой указана температура воздуха в жаркую погоду. Такое парадоксальное, на первый взгляд, сочетание дорожных знаков означает, что данная дорога становится скользкой в жару.

Как вести автомобиль в условиях тумана

Туман (рис. 3.2) относится к тем неблагоприятным погодным условиям, которые существенно усложняют процесс управления автомобилем и способствуют возникновению опасных дорожных ситуаций. В данном случае водителю очень трудно определять границы проезжей части (а при движении по дороге, имеющей по одной полосе для движения в каждом направлении, — место разделения противоположных транспортных потоков, особенно при отсутствии дорожной разметки), своевременно замечать других участников дорожного движения, знаки, разметку, ограничители, придорожные объекты и т. д.



ПОМНИТЕ!

Статистические данные неумолимо свидетельствуют: вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия на много возрастает в условиях тумана.

Управляя автомобилем при тумане, каждый водитель должен отдавать себе отчет в том, что в аналогичной ситуации оказались и водители других транспортных средств. Следовательно — каждый из них в любой момент может совершить фатальную ошибку.

При движении в очень густом тумане водитель нередко способен распознать только правую границу проезжей части, осевую линию, а также включенные световые приборы других транспортных средств. Поэтому ехать нужно спокойно, не делая «резких движений». Обгон транспортных средств в подобной ситуации

категорически запрещен, а перестроение допускается только в случае крайней необходимости.



Рис. 3.2. Туман на дороге — это всегда опасно



ПОМНИТЕ!

Если все участники дорожного движения осознают тот факт, что им приходится двигаться в сложных метеоусловиях, и, соответственно, ведут себя на дороге внимательно и осторожно, то вероятность аварии существенно снижается. Но достаточно кому-то из них повести себя неадекватно — ситуация на дороге может моментально измениться и привести к ДТП, в котором могут пострадать ни в чем не повинные участники движения.

Характерной особенностью многих аварий, случившихся при тумане, является большое число участников. Дело в том, что подобные ДТП происходят по принципу «цепной реакции»: например, кто-то резко «газанул» или затормозил, «выпал» из сложившегося скоростного режима, затем столкнулся с другим автомобилем.

В результате на проезжей части появилось препятствие в виде столкнувшихся транспортных средств, с которым вполне могут столкнуться и другие автомобили, так как по причине ограниченного обзора их водители не сумели вовремя его обнаружить.

Некоторые даже опытные водители, не говоря уже о новичках, не подозревают о том, что при включении в условиях тумана фар может возникнуть прямо противоположный эффект, который неофициально именуется «световая стена». В таком случае целесообразнее погасить все внешние осветительные приборы — но это будет противоречить действующим Правилам дорожного движения (ведь тогда транспортное средство будет практически невозможно заметить другим участникам движения).

В тумане удобнее ехать тем водителям, на машинах которых установлены противотуманные фары. При не самом сильном тумане (когда в дальнем свете фар зона видимости на дороге составляет не менее 100 метров) можно включить дальний свет одновременно с «противотуманками» (правда, при появлении встречных машин придется переключиться на ближний свет фар). В условиях тумана средней интенсивности нужно использовать противотуманные фары вместе с ближним светом фар. При густом тумане пользуйтесь только «противотуманками».



ВНИМАНИЕ!

При тумане малой и средней интенсивности используйте противотуманные фары вместе с ближним или дальним светом фар. В условиях сильного тумана — только противотуманные фары.



ЦИТАТА ИЗ ПДД

19.1. В темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущемся транспортном средстве должны быть включены следующие световые приборы:

- ☐ на всех механических транспортных средствах и мопедах — фары дальнего или ближнего света, на велосипедах — фары или фонари, на гужевых повозках — фонари (при их наличии);
- ☐ на прицепах и буксируемых механических транспортных средствах — габаритные огни.
- ☐ ...

19.4. Противотуманные фары могут использоваться:

- ☐ в условиях недостаточной видимости как отдельно, так и с ближним или дальним светом фар;
- ☐ в темное время суток на неосвещенных участках дорог совместно с ближним или дальним светом фар;
- ☐ вместо ближнего света фар в условиях, предусмотренных пунктом 19.5 Правил.
- ☐ ...

19.7. Задние противотуманные фонари могут применяться только в условиях недостаточной видимости. Запрещается подключать задние противотуманные фонари к стоп-сигналам.

Двигаясь в тумане, иногда можно «пристроиться» за передним транспортным средством, за которым туман будет хоть немного «разгоняться». Но при этом держите безопасную дистанцию — иначе не успеете среагировать, если тот водитель решит резко снизить скорость или остановиться.



ПОМНИТЕ!

Если зона видимости на дороге не превышает 10 метров, то двигаться можно со скоростью не более 5 км/ч.

Если в тумане вам предстоит встречный разъезд — держите автомобиль как можно ближе к правому краю проезжей части. Помните, что транспортное средство, движущееся во встречном направлении, может везти плохо обозначенный, а потому — почти невидимый крупный груз, выступающий за габариты перевозящего автомобиля.

Если же вам навстречу движется транспортное средство только с одной горящей фарой — учтите, что это не обязательно мотоцикл, а, возможно, автомобиль, у которого не работает одна фара. Игнорирование этой возможности может стать причиной столкновения.

Чем опасен боковой ветер

И новички, и опытные водители зачастую необоснованно игнорируют опасность, которая может исходить от сильного бокового ветра. И если легковыми автомобилями в таких условиях сложнее

управлять, то крупногабаритные транспортные средства (например, фура, автобус и т. п.) сильным ветром может даже опрокинуть — а это уже непосредственная опасность не только для них, но и для других участников дорожного движения.

**ВНИМАНИЕ!**

Нужно соблюдать предельную осторожность, двигаясь при сильном боковом ветре в непосредственной близости от крупногабаритных транспортных средств. Настоятельно не рекомендуется ехать рядом с ними с одной или другой стороны. Лучше всего — или обогнать такое транспортное средство, или отстать от него. Обгон в данном случае нужно выполнять максимально быстро — чтобы минимизировать возможность вероятного падения крупногабаритного транспортного средства на ваш автомобиль в случае мощного порыва ветра.

Управляя машиной в условиях сильного бокового ветра, нужно постоянно соответствующим образом корректировать направление ее движения. Не стоит забывать, что сильный порыв ветра способен «помочь» вашему автомобилю выехать на полосу встречного движения либо в кювет.

**ВНИМАНИЕ!**

Особенно опасным становится сильный боковой ветер при движении по скользкой дороге. В данном случае сцепление колес автомобиля с поверхностью проезжей части намного ухудшается, что повышает вероятность его отклонения от требуемого направления под воздействием ветра.

Неожиданным для водителя, а потому — особо опасным является боковой ветер, внезапно появляющийся при выезде с закрытого участка дороги, например — из-за большого забора, стены, здания, леса и т. п. При этом его порывы будут особенно ощутимыми, поэтому водитель всегда должен быть готов к такому повороту событий.

Управление автомобилем на мокрой дороге

То, что мокрая дорога всегда потенциально опасна и требует от водителя повышенного внимания, знают даже новички. Однако

есть некоторые малоизвестные нюансы, о которых мы расскажем в данном разделе.

Например, далеко не все знают, что особо опасными являются первые капли дождя. В связи с этим одной из наиболее распространенных ошибок водителей является увеличение скорости в подобной ситуации — с целью успеть прибыть к месту назначения до того, как начнется сильный дождь. Так делать нельзя: первые капли дождя, попадая на проезжую часть, быстро смешиваются с дорожной пылью и грязью, образуя вязкую субстанцию, по своей консистенции напоминающую кашу. Она быстро разносится колесами проезжающих автомобилей по дорожному покрытию, как бы смазывая его, в результате чего оно становится скользким. Соответственно, сцепление колес транспортного средства с поверхностью проезжей части намного ухудшается, автомобиль становится менее управляемым, значительно возрастает вероятность заноса. Увеличение скорости в такой ситуации — верный путь к потере автомобилем управляемости и созданию аварийной ситуации.



ПОМНИТЕ!

Уже при первых каплях дождя нужно соблюдать все меры безопасности: уменьшить скорость движения, увеличить дистанцию до впереди идущего автомобиля, избегать лишних маневров и не делать «резких движений». В любой момент нужно быть готовым к внезапному изменению дорожной ситуации.

Часто водители забывают о том, что немалую опасность представляют собой находящиеся на проезжей части лужи. Не стоит проезжать их на высокой скорости: вполне возможно, что под внешне безобидной лужей находится открытый канализационный люк, выбоина или большой камень, либо торчит из земли массивный металлический штырь.

Помните, что при проезде через лужу у автомобиля намокают тормозные колодки, диски и барабаны — а это самым негативным образом сказывается на эффективности тормозной системы автомобиля. Если же влага попадет в инжектор (это часто случается при проезде лужи на высокой скорости), то двигатель может

вообще заглухнуть и не заведется до тех пор, пока инжектор не высохнет.

Если вас в дороге застал сильный дождь — помните: уровень воды на проезжей части может быть намного выше, чем глубина рисунка протектора (кстати, никогда не экономьте на колесах и не езьте на «лысой» резине — подобная экономия может обернуться крупными неприятностями, причем не только для вас, но и для других участников дорожного движения). В данном случае вода будет являться своеобразной прокладкой, а точнее — смазкой между колесами и дорожным покрытием: машина будет не по дороге ехать, а как бы «плыть» по воде. Так возникает чрезвычайно опасный эффект, который получил название «аквапланирование».



ВНИМАНИЕ!

Характерной особенностью аквапланирования является то, что в данном случае водитель полностью теряет контроль над автомобилем. Он лишается возможности изменить направление движения транспортного средства с помощью рулевого колеса, а также изменить скорость в любом направлении — как в сторону увеличения (с помощью педали газа), так и в сторону уменьшения (нажатием педали тормоза). Другими словами, при аквапланировании автомобиль становится полностью неуправляемым.

Аквапланирование может наступить уже тогда, когда толщина слоя воды на поверхности проезжей части составляет всего 1 сантиметр. Но во время движения визуально определить толщину слоя воды очень сложно, поэтому пользуйтесь следующим ориентиром: если окружающие объекты четко отражаются в воде — ваш автомобиль может «поплыть».

Учтите, что при движении в сильный дождь в некоторых машинах начинаются проблемы с зажиганием: автомобиль во время езды характерно «дергается», двигатель работает нестабильно и может вообще заглухнуть. Возможной причиной является попадание влаги в инжектор, отсыревшие провода высокого напряжения либо иные элементы системы зажигания. В этом случае рекомендуется побрызгать на отсыревшие детали специальной водовытесняющей жидкостью (например, ВД-40), которую жела-

тельно иметь в автомобиле, особенно при дальних поездках. В противном случае не исключено, что вам придется ждать на обочине, пока отсыревшие элементы системы зажигания не просохнут самостоятельно.

Управление автомобилем на скользкой дороге

Статистические данные свидетельствуют: примерно третья часть всех дорожно-транспортных происшествий происходит по причине плохого сцепления колес автомобиля с поверхностью проезжей части. Обычно это случается на мокрых, заснеженных и обледенелых дорогах (рис. 3.3). Но не стоит забывать и о том, что недостаточное сцепление колес с дорожным покрытием происходит в любую погоду при высокой степени износа шин, а также при использовании «резины», не соответствующей сезону.



Рис. 3.3. Такая дорога очень опасна

Плохое сцепление колес с дорогой становится главной причиной снижения эффективности торможения. Более того — в подобной ситуации автомобиль может легко и почти моментально уйти в занос, в результате чего он полностью выйдет из-под контроля.

Иногда на дорогах можно видеть следы машинного масла или других нефтепродуктов. Часто водители не придают этому особого значения (особенно это касается новичков), и очень зря: такое дорожное покрытие всегда будет скользким, независимо от погодных условий и времени года. Кстати, это касается и нового асфальта в жаркую погоду (об этом мы уже говорили ранее). Поэтому избегайте ездить по дорогам, залитым нефтепродуктами, а если без этого никак не обойтись — старайтесь объезжать пятна, чтобы не допустить попадания их на колесные шины: во-первых, «резина» под воздействием нефтепродуктов разрушается, а во-вторых — после этого колеса будут скользить еще долго.

Если вы движетесь по дороге, на поверхности которой имеется талый лед — старайтесь ехать по полосам с более интенсивным движением: там лед лучше «разбивается» колесами проходящих транспортных средств, а потому быстрее исчезает.

Двигаясь по обледенелой дороге, крайне нежелательно резко маневрировать, а также резко увеличивать или уменьшать скорость: это может привести к заносу. Старайтесь ехать в прямом направлении, не перестраивайтесь без серьезных на то оснований, не «лавируйте» в потоке машин. Помните, что выполнение обгона на скользкой дороге предельно опасно: слишком высока вероятность тяжелого дорожно-транспортного происшествия.

Старайтесь не заезжать на снежные заносы — особенно при движении на высокой скорости: машину может занести и она станет неуправляемой, особенно если на дороге гололед.

Если вы припарковались на скользком месте, учтите, что последнее начало движения может быть затруднено. Перед тем как тронуться с места, выровняйте колеса, запустите мотор, плавно увеличьте подачу топлива и некоторое время удерживайте педаль газа в одном положении. Иногда бывает полезно подложить что-нибудь (обычно доску) под ведущие колеса — это поможет автомобилю сдвинуться с места. Знайте, что начинать движение на скользкой дороге следует медленно — иначе вы либо забуксуете, либо автомобиль развернет.

**СОВЕТ**

Ехать по дороге со скользким покрытием следует на невысокой скорости. При этом важно соблюдать безопасную дистанцию до движущегося спереди транспортного средства (поскольку на скользкой дороге тормозной путь любого автомобиля заметно возрастает), а также боковой интервал до находящихся по бокам автомобилей. При необходимости изменения скорости делайте это максимально плавно, мягко работая педалями газа или тормоза.

Если вы едете по скользкой дороге и видите, что приближается перекресток или поворот — начинайте снижать скорость заранее. Здесь существует две основные опасности: во-первых, поверхность проезжей части перед перекрестком, как правило, отличается повышенной скользкостью по причине постоянного в этом месте торможения транспортных средств, а во-вторых — существует вероятность столкновения с другими автомобилями, водители которых не смогли заблаговременно определить безопасную скорость движения.

**ПОМНИТЕ!**

На скользкой дороге самыми безопасными способами торможения являются торможение двигателем и прерывистое торможение (более подробно описано в главе 1 в разделе «Это полезно знать: безопасные способы торможения»).

Ни в коем случае не пытайтесь тормозить с полной блокировкой колес: в данном случае почти со стопроцентной уверенностью можно говорить о том, что ваш автомобиль занесет.

Но если уж подобное случилось — важно уметь правильно выйти из заноса. Об этом мы поговорим в следующем разделе.

Как правильно выходить из заноса

Занос автомобиля является одной из самых сложных и опасных ситуаций, которые могут случиться на дороге. Его характерной особенностью является то, что автомобиль в таком случае полно-

стью или частично утрачивает управляемость, что может привести к непредсказуемым последствиям.



СОВЕТ

Если вам часто приходится ездить по заснеженным и обледенелым дорогам — используйте шипованные шины, потому что они эффективнее любой «зимней» резины. Но если даже их недостаточно для обеспечения безопасной езды — тогда пользуйтесь цепями противоскольжения.



ПОМНИТЕ!

Если автомобиль начало заносить, очень важно сохранить самообладание и спокойствие. В подобных ситуациях паника — первый враг.

Многих аварий, случившихся по причине заноса, можно было бы избежать, если бы водитель не паниковал, а действовал спокойно и уверенно.

Существуют разные способы выхода из заноса — в зависимости от того, какие колеса вашего автомобиля являются ведущими: передние или задние.

Давно известно, что выводить из заноса переднеприводные автомобили легче. В данном случае нужно чуть сильнее нажать на педаль газа и одновременно повернуть руль в сторону заноса с интенсивностью, примерно совпадающей с темпом поворота задней части автомобиля. После этого выравнивайте траекторию машины с помощью рулевого колеса. И помните: при выходе из заноса ни в коем случае не нажимайте педали тормоза и сцепления — в противном случае ситуация может повториться.

Что касается заднеприводных автомобилей, то здесь дело обстоит несколько сложнее. Первое, что нужно сделать, если вы почувствовали, что машину стало заносить — это уменьшить подачу топлива (не пытайтесь тормозить!) и повернуть руль в сторону заноса с интенсивностью, примерно совпадающей с темпом поворота задней части автомобиля. Затем выровняйте машину рулевым колесом. Опять же, не пользуйтесь при выходе из заноса педалями сцепления и тормоза.

Движение по дорогам, не имеющим твердого покрытия

Любой водитель скажет: большего дискомфорта, чем при езде по российским грунтовым и гравийным дорогам, представить трудно. Причем это относится не только к водителю и пассажирам: автомобилю тоже приходится несладко — от такой езды страдают колеса и подвеска.

Отличительной чертой езды по грунтовым дорогам в сухую погоду является большое количество пыли, которая выходит из-под колес движущегося впереди автомобиля. Во-первых, это может сильно ограничить зону видимости — получается нечто вроде езды в тумане. Во-вторых, пыль попадает в салон автомобиля, причем зачастую от нее не спасают плотно закрытые люки и окна, и вам приходится ею дышать. В-третьих, воздушный фильтр автомобиля в таких условиях быстро засоряется и, возможно, потребует преждевременной замены. А в-четвертых, машина уже через пару минут покроется толстым слоем пыли, что особенно обидно, если вы недавно ее помыли.

Однако не стоит сразу идти на обгон автомобиля, движущегося перед вами — в первую очередь потому, что пыль не позволит вам нормально видеть ситуацию на встречной полосе. Более-менее нормальный обзор в подобных ситуациях появляется лишь тогда, когда передний бампер вашего автомобиля достигнет хотя бы середины движущегося впереди транспортного средства. Как правило, оптимальным решением в данном случае будет просто отстать от пылящей машины, снизив скорость или даже на несколько минут остановиться.

Почти все водители стараются ехать по дороге, не имеющей твердого покрытия, на небольшой скорости. В первую очередь это объясняется желанием сохранить в целости подвеску автомобиля. Однако есть еще одна причина, по которой развивать высокую скорость опасно: на таких дорогах транспортные средства больше подвержены заносам, чем на трассах с твердым покрытием. Особенно это касается гравийных дорог. По гравию авто-

мобиль может скользить: например, при резком повороте он «поедет» в сторону на этих небольших камнях (то есть камни под колесами будут перемещаться синхронно с автомобилем) и может лишиться управляемости.



ПОМНИТЕ!

Во время движения по дороге, покрытой большим количеством гравия, настоятельно рекомендуется снизить скорость движения, плотно закрыть люки и окна (чтобы случайно вылетевший из-под колес другой машины камень не попал в салон и не травмировал водителя или пассажиров), увеличить дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, а при встречном разъезде — и боковой интервал. Старайтесь не обгонять крупногабаритные транспортные средства, а также не приближаться к ним — их тоже может занести.

Если вы движетесь по «грунтовке» в сырую погоду — не принимайте слишком близко к обочине. У таких дорог обочины при дожде часто бывают совершенно непригодными не только для езды, но и для кратковременной остановки транспортного средства, поскольку становятся вязкими и автомобиль может медленно сползти в кювет.

Настоятельно не рекомендуется ехать по дороге, не имеющей твердого покрытия, накатом (то есть когда рычаг КПП находится в нейтральном положении или нажата педаль сцепления). Дело в том, что на такой поверхности проезжей части сильно ухудшается сцепление колес дорожным покрытием, поэтому автомобиль должен контролироваться двигателем.

Одним из главных условий безопасной езды по грунтовой дороге является движение с невысокой, но стабильной скоростью. Это позволяет достичь максимальной управляемости автомобиля и наилучшего сцепления колес с дорожным покрытием. Как и при движении по скользкой дороге, не нужно резко разгоняться и тормозить, а также резко маневрировать — повышается вероятность заноса.

Иногда дорога, не имеющая твердого покрытия, превращается в своеобразное месиво из грязи и воды. Чтобы преодолеть такой участок, нужно предварительно разогнаться (в разумных пределах,

конечно) и проезжать его на одной скорости, причем ни в коем случае не останавливаясь. В подобной ситуации это самый эффективный способ.

Если же вы завязли в грязи, и колеса забуксовали — большие обороты давать двигателю, как правило, бесполезно: он будет громко «реветь» (при этом расходуя немало топлива), колеса — вращаться вхолостую, а машина с места не сдвинется. Первое, что в данном случае нужно сделать — это попытаться выехать задним ходом по только что созданной колее. Во многих случаях это помогает. Если же ничего не получилось — придется вначале хоть немного откопать ведущие колеса, после чего подложить под них все, что найдется под рукой: доски, ветки, заполненные жидкостью пластиковые бутылки и т. п., в крайнем случае подойдут и коврики из салона.

Иногда для того, чтобы выбраться из грязи, можно попросить о помощи пассажиров или кого-то из посторонних. Во-первых — можно попытаться просто вытолкнуть машину. Во-вторых — можно попросить их сесть на капот (для переднеприводной машины) или багажник (для заднеприводной машины): это увеличит нагрузку на колеса, следовательно — улучшит сцепление колес с дорожным покрытием.

Заключение

Как мы уже отмечали ранее, любому водителю рано или поздно приходится управлять автомобилем в сложных и нестандартных дорожных условиях. Ведь, например, даже если вы выехали из дома в сухую и ясную погоду — никто не может гарантировать, что уже через короткое время не пойдет дождь или не спустится туман. Поэтому каждый водитель должен уметь грамотно действовать в подобных ситуациях.

Однако даже в случае соблюдения ПДД и всех мер предосторожности никто не застрахован от попадания в опасную или критическую дорожную ситуацию. О том, что делать в таких случаях, мы расскажем в следующей главе.

Глава 4



Как нужно действовать в критических ситуациях

Критические ситуации, возникающие на дорогах, могут быть обусловлены невнимательностью участников дорожного движения, неисправностью транспортных средств (например, внезапный отказ тормозной системы), преднамеренным нарушением Правил дорожного движения, а также иными факторами.

Ослепление фарами или солнечными лучами

Одна из самых неприятных и опасных ситуаций заключается в ослеплении водителя фарами другого автомобиля или солнечными лучами. Ведь человек в такой ситуации временно почти полностью теряет зрение и, соответственно, не может управлять транспортным средством.



ЦИТАТА ИЗ ПДД

19.2. ... При ослеплении водитель должен включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться.

Ослепление фарами происходит обычно, когда водитель встречного транспортного средства не переключил вовремя дальний

свет фар на ближний. Кто-то поступает так непреднамеренно, однако находятся и такие водители, которые просто не считают нужным подумать о других участниках движения.

Управлять машиной в такой ситуации почти невозможно: видимость практически нулевая, водитель различает только те самые фары, которые его слепят. Если в такой момент водитель впереди идущего автомобиля решит резко снизить скорость или затормозить, либо на проезжей части появится иное препятствие — с высокой долей вероятности можно утверждать, что все закончится дорожно-транспортным происшествием.

Заметить, что встречный автомобиль едет с дальним светом фар, можно на достаточно большом расстоянии — когда ослепление еще не наступило. Первое, что нужно сделать — это «моргнуть» своими фарами, быстро переключившись на дальний свет и обратно.



ПРИМЕЧАНИЕ

Многие водители, увидев, что на встречном автомобиле никто и не думает переключаться на ближний свет, в отместку также включают дальний свет. Так делать категорически нельзя — можно навредить не только нарушителю, но и себе. Ведь в подобной ситуации на относительно небольшом участке дороги будет сразу два ослепленных водителя, движущихся навстречу друг другу. Очевидно, что этот факт намного повышает вероятность тяжелой аварии.

Если «моргание» фар не помогло, и нарушитель все равно слепит вас — постарайтесь принять как можно правее, а в случае необходимости — останавливайтесь. При этом как можно быстрее включайте аварийную световую сигнализацию — чтобы уведомить других участников движения о возникшей у вас нештатной ситуации. Если ослепление уже наступило — останавливайтесь как можно быстрее, опять же — включив перед этим «аварийку», причем в данном случае можно остановиться прямо на проезжей части: ведь, не видя дороги, можно сбить проезжающего у обочины велосипедиста или находящегося поблизости пешехода.

Отметим, что водителю могут мешать фары не только встречного, но и попутного автомобиля. Это происходит через зеркало

заднего вида — когда водитель приближающегося сзади автомобиля не переключил дальний свет фар на ближний. Чтобы избежать дискомфорта и возможного ослепления, есть два способа: либо дать возможность себя обогнать, либо временно перевести зеркало заднего вида в другое положение.

Что касается ослепления солнечным светом, то, чтобы попасть в такую ситуацию, не обязательно ехать навстречу солнцу. Иногда ослепление происходит из-за отражения луча от окон другого автомобиля — при этом солнце может вообще находиться у вас за спиной. Подобные ситуации часто возникали в советские времена: боковые стекла отечественных автомобилей, как известно, были не гнутыми, как в современных машинах, а прямыми (плоскими), что намного повышало вероятность бликования.

Действовать при солнечном ослеплении следует примерно так же, как и при ослеплении фарами: включить аварийную сигнализацию и как можно быстрее остановиться.

Продолжать движение можно лишь после того, как зрение полностью восстановится (на это может потребоваться несколько минут).

Отказ внешних световых приборов в темное время суток

Если при движении в темное время суток у автомобиля отказали внешние световые приборы, самое главное — не растеряться, а действовать быстро и уверенно. В подобной ситуации важно помнить, что автомобиль становится практически невидимым для других участников движения.

Продолжать движение в темное время суток при неработающих световых приборах запрещено, поэтому необходимо как можно быстрее остановиться, съехав на обочину или максимально прижавшись к ней. Сразу после случившегося попытайтесь выяснить — работают ли в машине хоть какие-то световые приборы, чтобы можно было ее каким-то образом обозначить. В первую очередь проверьте — возможно, работает аварийная световая сигнализация.

**ВНИМАНИЕ!**

Запрещается двигаться на автомобиле при неработающих световых приборах в темное время суток.

Стоит отметить, что в большинстве случаев причиной выхода из строя внешних световых приборов является сгоревший предохранитель. Чтобы найти его, нужно достать блок предохранителей (рис. 4.1).



Рис. 4.1. Извлеченный из гнезда блок предохранителей

Неисправность, в общем-то, пустяковая, и ее легко устранить своими руками — при условии, что в машине имеется запасной комплект предохранителей.

Внезапная потеря видимости из-за помехи на лобовом стекле

Одна из наиболее опасных ситуаций — когда на лобовом стекле автомобиля внезапно возникает помеха, полностью или частично закрывающая обзор водителю (рис. 4.2).

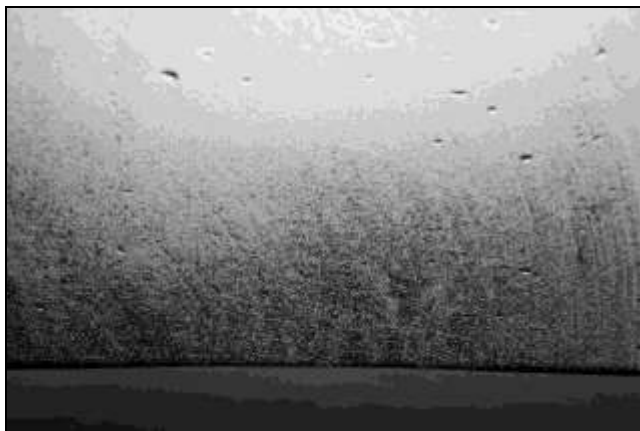


Рис. 4.2. Опасная ситуация — через лобовое стекло ничего не видно

Вот один из характерных примеров. В зимнее время часто доводится видеть, как по дороге едет автомобиль с внушительным сугробом на крыше. Ситуация понятная: водитель или очень спешит, или просто ему было лень чистить машину от снега. Поэтому он кое-как убрал снег со стекол, а на крыше — оставил, полагая, что никакой опасности он собой не представляет.

Эту ошибку, которая часто становится фатальной, совершают как новички, так и опытные водители. Опасность заключается в том, что весь этот сугроб при торможении может съехать на лобовое стекло, полностью лишив водителя возможности наблюдать за дорогой. Это всегда неожиданно, поэтому часто люди теряются и, вместо того чтобы как можно быстрее остановить машину, пытаются найти хоть какую-то щель, в которую можно было бы что-то увидеть, лишь усугубляя тем самым ситуацию (ведь фактически машина едет «вслепую»). Экстренное включение «дворников» часто не дает никакого эффекта — им не хватает мощности для того, чтобы убрать со стекла тяжелый намокший сугроб.

Отметим, что подобное обычно случается, когда автомобиль проезжает какое-то расстояние. Крыша нагревается (ведь в салоне зимой всегда работает печка), и сугроб подтаивает снизу, в результате чего начинает сильно скользить. Кстати, бывают ситуации,

когда этот сугроб сползает не вперед, а назад — например, при трогании с места на светофоре или резком увеличении скорости.

Если вы попали в такую ситуацию — срочно включайте аварийную световую сигнализацию и немедленно останавливайтесь, причем прямо там, где находитесь в данный момент (пусть даже на проезжей части). Ехать «вслепую» ни в коем случае нельзя — иначе можно быстро стать виновником серьезной аварии.

Что делать, если машина «заглохла» на железнодорожном переезде

Одна из самых опасных ситуаций — это когда автомобиль «глохнет» на железнодорожном переезде.

Если вы не можете съехать с путей, а железнодорожный состав уже приближается — срочно высаживайте из машины пассажиров и покидайте ее сами, потому что в такой ситуации необходимо, прежде всего, сохранить жизнь и здоровье людей.

После этого надо предпринять все возможные меры для максимально быстрого освобождения переезда (например, можно попросить водителей других автомобилей столкнуть вашу машину с путей, разумеется, при отсутствии в непосредственной близости поезда).



Цитата из ПДД

15.5. При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда. Одновременно водитель должен:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;
- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;
- при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Примечание. Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо ви-

димым предметом, ночью — с факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

Если вы будете действовать четко и уверенно — вам удастся сохранить не только жизнь и здоровье пассажиров, но и, возможно, спасти свой автомобиль.

Что делать, если во время движения отказали тормоза

Если во время движения автомобиля у него неожиданно отказали тормоза — такая ситуация может привести к серьезной аварии. Тем не менее, все не так безнадежно, как может показаться на первый взгляд.

Самое главное — сохранить самообладание и держать себя в руках. Не только новички, но и опытные водители в подобных случаях начинают откровенно паниковать, беспорядочно вращая рулевое колесо и пытаясь вдавить в пол ставшую бесполезной тормозную педаль.

Справедливости ради отметим, что «симптомы» такой неисправности и в самом деле пугающие: педаль «проваливается», при этом скорость движения автомобиля не снижается. Первое, что нужно сделать в такой ситуации — это немедленно включить аварийную световую сигнализацию, чтобы другие участники движения знали о возникшей у вас нештатной ситуации.

Чтобы снизить скорость движения, применяйте торможение двигателем (как это делать, см. главу I раздел «Это полезно знать: безопасные способы торможения»). Не забывайте, что можно пользоваться «ручником», но только не слишком резко — иначе машину может занести.

Для экстренной остановки можно использовать радикальный способ:

- ☐ заглушите мотор;
- ☐ включите первую передачу;
- ☐ резко отпустите сцепление.

Подобные действия могут привести к поломке коробки переключения передач, но зато, возможно, вам удастся предотвратить серьезное дорожно-транспортное происшествие.

Для снижения скорости и полной остановки можно использовать также придорожные объекты: кустарник, сетчатый забор, снежные сугробы, кучи мусора, гравия, песка и иные «податливые» препятствия.

Как действовать, если машина не реагирует на поворот руля

Еще один пример критической ситуации, которая может возникнуть во время движения — это отказ рулевого управления. По степени опасности данная ситуация примерно равняется отказу тормозной системы, поскольку неуправляемый автомобиль может спровоцировать тяжкое ДТП.

В данном случае водитель лишается возможности хоть как-то повлиять на направление движения транспортного средства. Машину может вынести на тротуар с пешеходами, на полосу встречного движения, в кювет и т. д.

Если отказало рулевое управление — немедленно включайте аварийную световую сигнализацию и старайтесь как можно быстрее остановиться. Однако применять экстренное торможение можно лишь в самых критических ситуациях, поскольку автомобиль может занести, а вывести его из заноса при неработающем руле будет невозможно. Иногда бывает целесообразнее, как и в случае с отказом тормозов, выключить двигатель, включить первую передачу и резко бросить педаль сцепления: пусть лучше ломается коробка переключения передач (хотя этого может и не произойти), чем случится тяжкая авария.

Если ваш автомобиль остановился на проезжей части — предпримите все меры для того, чтобы как можно быстрее убрать его с дороги.



Помните!

Автомобиль с неисправным рулевым управлением можно буксировать только на эвакуаторе или методом частичной погрузки.

Что делать, если во время движения «выстрелило» колесо

Каждый водитель рано или поздно сталкивается с такой неприятностью, как выход из строя колеса. Причины разные: наезд на острый предмет (гвоздь, шуруп и т. п.), повреждение металлического корда в результате наезда на бордюр или иное подобное препятствие, заводской брак и т. д.

В большинстве случаев неисправность колеса определяется по характерным симптомам. Если оно спустило — машину начинает «тянуть» в его сторону, если же на нем в результате повреждения металлического корда вылезет «шишка» — то руль во время движения будет «вилять» из стороны в сторону. Правда, это касается передних колес; у задних же таких явных симптомов нет, и определить, что заднее колесо спустило или на нем появилась «шишка», может только опытный водитель.



ПОМНИТЕ!

Каждый раз перед началом движения обойдите автомобиль со всех сторон и убедитесь, что с ним все в порядке, в том числе — что колеса исправны (рис. 4.3), и ни одно из них не спустило.



Рис. 4.3. Примерно так выглядит исправное колесо

Если вы вовремя заметили неисправность колеса — его нужно заменить не откладывая. В противном случае оно может «выстрелить» во время движения — а это уже очень опасно.

Однако иногда колеса «стреляют» и без видимых на то причин. Самое опасное — когда во время движения лопается какое-то из передних колес: ведь именно они определяют траекторию автомобиля, и в подобной ситуации машина может повести себя непредсказуемо. В худшем случае ее может вынести на полосу встречного движения, на тротуар или в кювет, не исключено и опрокидывание.

Если во время движения «выстрелило» переднее колесо — как можно крепче держите руль и старайтесь вести автомобиль прямо. После этого сбросьте газ и замедляйте движение с помощью торможения двигателем. Необходимо учесть, что в подобных случаях педалью тормоза можно работать только при минимальной скорости, то есть лишь перед самой остановкой, и только за пределами проезжей части.

Затем выйдите из автомобиля и оцените состояние колеса. Скорее всего, его придется менять: резина лопнувшего колеса, как правило, не подлежит восстановлению.

Как поступить, если из-под капота повалил пар

Многие водители сильно пугаются, увидев, что из-под капота неожиданно повалил густой белый пар. Зрелище действительно не из приятных, хотя на самом деле это не самая опасная ситуация: просто перегрелся мотор, и при грамотных и своевременных действиях водителя бояться особо нечего.



ПРИМЕЧАНИЕ

Нормальная рабочая температура двигателя внутреннего сгорания составляет порядка 90 градусов по Цельсию.

Чтобы контролировать нормальную рабочую температуру двигателя внутреннего сгорания, на панели приборов имеется датчик,

причем иногда он может быть вмонтирован в спидометр или тахометр (рис. 4.4). Когда стрелка этого датчика начинает приближаться к красной отметке — это тревожный симптом: двигатель начинает перегреваться.



Рис. 4.4. Датчик температуры вмонтирован в тахометр

Если мотор «закипел» — срочно останавливайтесь, выключайте двигатель и открывайте капот: приток воздуха ускорит процесс охлаждения. Продолжать движение можно только тогда, когда мотор остынет.

Если же немедленно остановиться вы не можете, а датчик показывает, что двигатель вот-вот «закипит» — включайте на полную мощность вентилятор: иногда этого бывает достаточно, чтобы мотор остыл до безопасной температуры.

Когда все средства хороши, или нарушение ПДД во избежание аварии

Каждый водитель должен знать и неукоснительно соблюдать требования Правил дорожного движения — это известно всем. Однако ситуация на дороге иногда складывается настолько драматично, что избежать дорожно-транспортного происшествия можно, лишь нарушив ПДД. В этом разделе мы рассмотрим несколько таких ситуаций.

Ранее мы уже говорили о том, что одними из самых опасных участков дорог являются железнодорожные переезды. Если здесь случается авария, то она почти всегда влечет за собой тяжелейшие последствия. Поэтому, чтобы не допустить столкновения с поездом, можно пойти на крайние меры.

Пример 1. Предположим, что автомобиль остановился на железнодорожном переезде, причем поезд уже приближается, а покинуть пути нет никакой возможности: прямо перед машиной стоит другое транспортное средство, и проехать хоть немного вперед не получается.

Если есть возможность — съезжайте с путей, по которым приближается железнодорожный состав, задним ходом. Если нет — возможно, получится развернуться и покинуть пути по встречной полосе. Напомним, что на железнодорожных переездах запрещен и разворот, и движение задним ходом — но в данной ситуации нарушение ПДД будет оправданным.

Если ни развернуться, ни сдать назад не получается — можно даже подтолкнуть впереди стоящий автомобиль: возможно, этого будет достаточно для того, чтобы съехать с путей. Только учтите, что удар не должен быть слишком сильным — в противном случае вашу машину отбросит назад, на пути.

Пример 2. Как мы уже отмечали ранее, ослепление водителя — чрезвычайно опасная ситуация, которая может привести к печальным последствиям. Поэтому если с вами такое случилось — немедленно останавливайтесь, даже если в данном месте остановка запрещена. Кстати, по большому счету это не будет нарушением ПДД, поскольку такая остановка будет вынужденной, и ее можно объяснить плохим самочувствием водителя.



Цитата из ПДД

1.2. ...«Вынужденная остановка» — прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

Пример 3. На перекрестке может возникнуть такая ситуация. Водитель стоит первым на красный свет и видит, что сзади к нему

на высокой скорости приближается автомобиль, явно не собираясь снижать скорость и останавливаться (например, водитель отвлекся и не видит опасности). Если на перекрестке нет других транспортных средств — можно избежать столкновения, повернув направо, пусть даже на запрещающий сигнал светофора.

Пример 4. Часто нарушение ПДД позволяет предотвратить наезд на пешехода. Поэтому водителям приходится ударяться колесами о бордюрный камень, выезжать на встречную полосу через сплошную осевую линию (разумеется, при отсутствии помех) и др.

Пример 5. Иногда, чтобы не зацепить велосипедиста, едущего слишком далеко от края дороги или по слишком замысловатой траектории (пьяные велосипедисты — не редкость на российских дорогах), водитель вынужден пересекать сплошную осевую линию, что строго запрещено ПДД.

Пример 6. Обгонять безрельсовые транспортные средства справа запрещено — об этом сказано в п. 11.2 ПДД. Однако предположим следующее: вы едете за большим грузовиком, который перевозит в кузове плохо закрепленный груз — и это очевидно. Обогнать его вы не можете: по встречной полосе сплошным потоком едут автомобили. Поэтому в данной ситуации вам ничего не остается, как в целях собственной безопасности (чтобы избежать возможного падения груза прямо перед автомобилем) совершить обгон либо по расположенной справа полосе движения, либо по обочине. Перед выездом на обочину не забудьте убедиться, что движение по ней будет безопасным (она не вязкая, не скользкая, ее ширины достаточно для движения вашего автомобиля и т. п.).

Пример 7. Предположим, что навстречу вам по вашей же полосе движения на высокой скорости движется другой автомобиль, явно потерявший управление (возможно, у него отказало рулевое управление, водителю стало плохо либо он просто переутомился и уснул за рулем). Поскольку лобовое столкновение на высокой скорости является чрезвычайно опасным и редко обходится без тяжелейших (а иногда — и трагических) последствий, необходимо избежать его любой ценой.

В подобной ситуации хороши все способы ухода от столкновения, которые не спровоцируют другое дорожно-транспортное происшествие, либо, в крайнем случае, оно будет не таким опасным. Если свободна полоса встречного движения — объезжайте двигающийся навстречу автомобиль по ней, если есть поворот — съезжайте в него, пусть даже через сплошную осевую линию либо под запрещающий знак. В последнем случае можно остановиться сразу после поворота, особенно если висит знак 3.1 «Въезд запрещен» (знак может запрещать въезд потому, что на данной дороге действует одностороннее движение в противоположном вам направлении). Кроме того, можно свернуть на обочину (даже если это запрещено Правилами дорожного движения) или на тротуар (разумеется, при отсутствии на нем пешеходов).

Заключение

Умение действовать в критических ситуациях — залог безопасной езды. Многих аварий можно было бы избежать, если бы водители не паниковали, бессмысленно вращая руль и нажимая на педали, а действовали грамотно и уверенно. Следует учитывать, что множество таких ситуаций возникает не только по причине сложной дорожной обстановки или каких-то непредвиденных факторов (вроде ослепления лучом солнца), но и из-за того, что водитель не позаботился вовремя об исправности своего автомобиля. Например, тот же отказ тормозов можно предотвратить, контролируя уровень тормозной жидкости и состояние тормозных трубок и шлангов.

Далее мы узнаем, какие наиболее характерные ошибки допускают за рулем начинающие водители.

Глава 5



Учимся на чужих ошибках, или характерные оплошности новичков

Существует целый ряд известных ошибок, которые непременно допускают если не все, то почти все новички. В данной главе мы рассмотрим и проанализируем некоторые из них.

Неумение соблюдать дистанцию

Часто новички попадают в аварии по причине неумения выбирать безопасную дистанцию до движущегося спереди автомобиля.



Цитата из ПДД

9.10. Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

Типичная ситуация. Допустим, что водитель приближается к перекрестку, а примерно в 5 метрах перед ним едет другая машина. На светофоре включается разрешающий сигнал, и водитель заднего автомобиля скорость не снижает, так как намеревается проехать перекресток в прямом направлении. Что касается передней машины, то она также едет на прежней скорости, однако перед самым перекрестком на ней неожиданно включается

указатель правого поворота и она резко тормозит (например, чтобы пропустить пешеходов, переходящих пересекаемую проезжую часть).

Что происходит дальше — догадаться нетрудно. Движущийся сзади водитель не успевает среагировать и ударяет переднюю машину сзади. Причина очевидна — это *несоблюдение безопасной дистанции*.

Правда, в подобной ситуации не прав и водитель машины, движущейся впереди: он должен был включить правый «поворотник» заранее, а не перед выполнением маневра. Но это вряд ли что-то изменит: **виновным в совершении ДТП наверняка будет признан водитель задней машины**.

Подобные аварии часто случаются:

- ☐ на скользких дорогах;
- ☐ при высокой скорости движения;
- ☐ в условиях плохой видимости;
- ☐ в темное время суток.

Кроме этого, на развитие ситуации самым непосредственным образом влияют тормозные характеристики и состояние рабочей тормозной системы заднего автомобиля.

Такие столкновения называются *попутными*. Конечно, они не настолько опасны, как лобовые столкновения, падение в кювет и т. д., однако при движении на высокой скорости также могут иметь самые серьезные последствия. Например, от полученного сзади удара передний автомобиль может выскочить на пешеходный переход, на котором находятся люди. Подобные аварии происходят последнее время все чаще.

Попутные столкновения случаются также при движении в плотном транспортном потоке. Причем может возникнуть цепная реакция — когда в аварии участвуют несколько движущихся друг за другом транспортных средств.



ПОМНИТЕ!

При любых дорожных условиях соблюдение безопасной дистанции исключительно важно с точки зрения безопасности дорожно-

го движения. Не лихачьте и ни в коем случае не «висите на хвосте» у впереди идущего автомобиля (как это иногда любят делать некоторые только «оперившиеся» водители) — иначе будете иметь большие неприятности.

Ошибки, допускаемые на перекрестках

Перекресток — это всегда место повышенной опасности, поскольку здесь на одном уровне пересекаются траектории транспортных средств, движущихся в разных направлениях. На перекрестке водитель должен действовать быстро, безошибочно и в строгом соответствии с ПДД, чтобы не спровоцировать дорожно-транспортное происшествие.

Характерными ошибками новичков при пересечении перекрестков являются:

- ☐ затруднения с выполнением левого поворота или разворота;
- ☐ неумение рассчитать время и скорость транспортного средства;
- ☐ неумение определить тормозной путь транспортного средства;
- ☐ несоблюдение бокового интервала, если параллельно поворачивает крупногабаритное транспортное средство;
- ☐ неумение правильно вести себя на нерегулируемых перекрестках;
- ☐ несоблюдение правила «помехи справа» на перекрестках равнозначных дорог.

Напомним, что все перекрестки делятся на два вида: *регулируемые* и *нерегулируемые*. К первым относятся такие перекрестки, где очередность движения регулируется сигналами светофора или жестами регулировщика. Что касается перекрестков, на которых нет светофора или регулировщика либо где светофор постоянно моргает желтым сигналом, то они относятся ко второму виду (рис. 5.1).



Рис. 5.1. Нерегулируемые перекрестки особо опасны



ПРИМЕЧАНИЕ

При проезде нерегулируемых перекрестков водители должны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков, а также знаками приоритета (если они имеются).

Часто новички испытывают затруднения с выполнением левого поворота или разворота, что, в принципе, объяснимо — это не самые простые маневры. Основная проблема состоит в необходимости пропустить транспортные средства, которые едут по полосе встречного движения: у начинающих водителей не всегда получается адекватно оценить расстояние до приближающейся машины. Они начинают выполнять маневр, создавая для нее помеху, что может привести к аварии.



ПРИМЕЧАНИЕ

Проще всего выполнять левый поворот и разворот в случаях, когда на светофоре горит левая зеленая стрелка одновременно с основным зеленым сигналом: в такой ситуации встречные транспортные средства пропускать не требуется, и можно сразу приступить к выполнению маневра.

Еще одна характерная ошибка новичков при проезде перекрестков — неумение рассчитать время и скорость. Вот распространенный пример: водитель видит, что до перекрестка осталось не более чем метров 100–150, при этом на светофоре горит зеленый свет. Первое, что ему приходит в голову — это увеличить скорость, чтобы успеть «проскочить» на зеленый свет, но все равно он не успевает этого сделать: зеленый свет сменяется желтым — что, как известно, является запрещающим сигналом. В конечном итоге автомобиль влетает на перекресток на запрещающий сигнал светофора, что чревато серьезной аварией. Кроме этого, если за перекрестком дежурит сотрудник ГИБДД — можно не сомневаться, что последуют суровые санкции.

В подобной ситуации можно принять и другое решение, а именно — нажать на тормоз, чтобы успеть остановиться до перекрестка. Однако это также не лучший выход: во-первых, можно получить удар сзади от другого автомобиля, а во-вторых — машина может не успеть остановиться до перекрестка, а точнее — остановится как раз на нем (это еще одна известная ошибка новичков — неумение определить тормозной путь транспортного средства).

Если параллельно с вами (в соседнем ряду) на перекрестке поворачивает крупногабаритное транспортное средство (фура, автобус-гармошка и т. п.) — держите боковой интервал не менее 1 метра. Помните, что заднюю часть таких транспортных средств на поворотах заносит в сторону, поэтому присутствует опасность задевания движущихся рядом машин.

Многие новички не знают, как себя вести на нерегулируемых перекрестках. Порой доводится наблюдать, как неопытный водитель, даже имея преимущество перед другими транспортными средствами, стоит перед перекрестком и отказывается ехать, пропуская всех, кто находится рядом. Сам же начинает движение лишь после того, как перекресток опустеет.

Такая ненужная предосторожность может лишь осложнить ситуацию на перекрестке. Возникает путаница, и водителям других транспортных средств трудно сразу понять, почему им уступают дорогу (люди могут подумать, что они не заметили

какой-то знак) и в какой очередности теперь следует проезжать перекресток.

Но труднее всего новичкам проезжать перекрестки равнозначных дорог. Напомним, что в таких случаях действует правило «помехи справа»: преимущество имеет тот, у кого нет помехи справа. Начинаящие же водители либо не помнят об этом, либо от волнения забывают, где право, а где — лево, что в конечном итоге может спровоцировать возникновение опасной ситуации.

Ошибки, которые совершаются при обгоне

Как мы уже отмечали ранее, обгон является одним из самых сложных и опасных маневров, особенно если он сопряжен с выездом на полосу встречного движения.



Цитата из ПДД

11.5. Обгон запрещен:

- ☐ на регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной (за исключением обгона на перекрестках с круговым движением, обгона двухколесных транспортных средств без бокового прицепа и разрешенного обгона справа);
- ☐ на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов;
- ☐ на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними;
- ☐ транспортного средства, производящего обгон или объезд;
- ☐ в конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

Характерными ошибками новичков при обгоне являются:

- ☐ неумение оценить расстояние до движущегося по встречной полосе автомобиля;

- ❑ неумение оценить скорость движущегося по встречной полосе автомобиля;
- ❑ совершение обгона с выездом на полосу встречного движения, не набрав предварительно достаточной для выполнения маневра скорости;
- ❑ слишком близкое приближение к движущемуся впереди автомобилю.

К сожалению, нередко начинающие водители становятся виновниками аварий именно по причине неправильно выполненного обгона (рис. 5.2). Например, неумение оценить расстояние до движущегося по встречной полосе автомобиля, а также его скорости может привести к созданию аварийной ситуации. Причем водитель осознает, что ошибся, слишком поздно — когда столкновения избежать почти невозможно (в это время машина уже движется по встречной полосе, а справа находится обгоняемый автомобиль).



Рис. 5.2. Печальный итог неудачного обгона

Также новички часто идут на обгон с выездом на полосу встречного движения, не набрав предварительно достаточную для выполнения маневра скорость. В результате вместо того, чтобы быстро выполнить обгон и вернуться на свою полосу, водитель после начала маневра вынужден разгоняться, неоправданно долго находясь на встречной полосе. Бывает так, что лишь только он наберет подходящую скорость, как появляется встречный автомобиль, и приходится замедлять движение и вновь возвращаться на свою полосу. Если в этот момент обгоняемый автомобиль резко снизит скорость — возможно попутное столкновение.

Существует и противоположная ошибка, которая заключается в следующем: собираясь пойти на обгон, водитель слишком близко подъезжает к движущемуся впереди автомобилю и, набрав достаточную скорость, все равно едет по своей полосе, выжидая удобный момент для выезда на полосу встречного движения. Такая езда чревата попутным столкновением — если водитель передней машины резко снизит скорость. Поэтому сблизившись с передним автомобилем — не тяните и приступайте к выполнению маневра, а если это невозможно — вновь восстановите безопасную дистанцию.

Ошибки, связанные с неумением пользоваться органами управления

Даже получив заветное водительское удостоверение, многие новички продолжают совершать ошибки, связанные с использованием органов управления.

Характерными ошибками новичков при использовании органов управления являются:

- ☐ неумение пользоваться педалью сцепления;
- ☐ слишком резкое и несвоевременное торможение;
- ☐ слишком раннее начало торможения;
- ☐ слишком позднее начало торможения;

□ неумение пользоваться рулевым колесом.

Рассмотрим самый распространенный пример ошибки новичков — это неумение пользоваться педалью сцепления. Начинаящие водители, как правило, слишком резко отпускают ее, в результате чего мотор глохнет. Помимо прочего, это приводит к быстрому выходу из строя механизма сцепления, и любой инструктор по вождению скажет: на учебных автомобилях именно сцепление является механизмом, который ломается чаще других узлов и агрегатов.

Если новичок пытается безуспешно тронуться с места на своей стоянке — это, по большому счету, мало кого волнует. Но вот когда он не может начать движение на перекрестке, когда загорелся разрешающий сигнал светофора — это у всех стоящих позади водителей вызывает естественное раздражение.



ПОМНИТЕ!

Отпускать педаль сцепления следует быстро, но в то же время — плавно.

Зачастую у новичков отсутствует так называемое «чувство педали». В результате водитель слишком рано переходит на повышенные передачи, что приводит к потере приемистости автомобиля и динамики его движения (возникают большие паузы при переключении передач).

Еще одна распространенная ошибка начинающих водителей — это слишком резкое и несвоевременное торможение. Как следствие — машина останавливается не вовремя и не к месту, превращаясь в серьезное препятствие для движения других автомобилей. Отметим, что подобное можно наблюдать неподалеку от перекрестков — когда водитель, увидев запрещающий сигнал светофора, тормозит, и машина останавливается задолго до перекрестка.

Аналогичный просчет, который приводит к такому же результату — слишком раннее начало торможения. Начинаящий водитель уже понимает, что слишком резко давить на педаль тормоза

нельзя (автомобиль слишком быстро остановится, да еще и сзади кто-нибудь может стукнуть), но вот адекватно оценить тормозной путь автомобиля он еще не научился, поэтому машина останавливается задолго до предполагаемого места остановки.

Слишком позднее начало торможения — еще одна известная ошибка начинающих водителей. Она может повлечь за собой более неприятные последствия, особенно при движении в неблагоприятных метеоусловиях либо по скользкой дороге. Часто такая ошибка становится причиной попутного столкновения — когда один автомобиль ударяет сзади другой. Намного хуже, если не остановившийся вовремя автомобиль выезжает на оживленный перекресток на красный свет или не успевает уступить дорогу пешеходам, пересекающим проезжую часть по пешеходному переходу.

Неумение пользоваться рулевым колесом — еще одно слабое место начинающих водителей. Например, многие неправильно держат руки на рулевом колесе либо вообще с показным пренебрежением манипулируют им одной рукой (что категорически запрещено). Как вариант — держание рук в нижнем секторе рулевого колеса. Такое их положение становится причиной резкого многоступенчатого руления, а также сильно затрудняет круговое руление, во время которого водитель должен вовремя перехватывать руль руками. Поэтому держите руки только в верхнем секторе рулевого колеса: если представить руль в виде циферблата, то одна рука должна находиться примерно на цифре 10, другая — на цифре 2.

Также можно отметить следующие ошибки новичков: излишне энергичная работа с рулевым колесом, и наоборот — недостаточно активные действия тогда, когда это надо. Например, если на дороге появляется небольшое препятствие (вроде камня или выбоины), то достаточно небольшого поворота руля для того, чтобы его объехать или «пропустить» между колес. Однако начинающие водители иногда настолько энергично выворачивают руль, что чуть не попадают на встречную полосу или на обочину.

Диаметрально противоположная ошибка — когда при появлении серьезной помехи (пешеход, автомобиль и т. п.) водитель слишком медленно и слабо поворачивает руль, что приводит к опасности, а в худшем случае — к ДТП.

Ошибки, допускаемые при движении «накатом»

Напомним, что движение «накатом» — это такой способ перемещения, при котором ведущие колеса автомобиля полностью отключены от двигателя, и машина едет лишь по инерции.



ПРИМЕЧАНИЕ

Немало аварий происходит из-за того, что водитель не знает, как действовать при движении автомобиля «накатом».

Одна из самых известных ошибок — когда водитель не переводит рычаг переключения передач в нейтральное положение, а просто выжимает педаль сцепления. Это один из самых верных способов в короткие сроки вывести из строя сцепление.



ПОМНИТЕ!

Педаль сцепления предназначена только для кратковременного отключения двигателя от ведущих колес (например, при переключении передач), но не для продолжительного движения «накатом».

Не стоит двигаться «накатом» на длинных спусках: скорость автомобиля будет стремительно увеличиваться, и если нужно будет быстро остановиться либо объехать препятствие — машина может потерять управление (как правило — уходит в занос или опрокидывается).



ВНИМАНИЕ!

Чем выше скорость движущегося на спуске автомобиля и резче усилие, приложенное к педали тормоза при необходимости снизить скорость или остановиться, тем больше раз он перевернется.

Поэтому при движении на спуске рекомендуется включить передачу: в этом случае двигатель не позволит автомобилю разогнаться выше определенного предела. Например, при движении на спуск на

четвертой передаче скорость автомобиля вряд ли превысит 60 км/ч (на разных машинах она может незначительно отличаться).



СОВЕТ

Если необходимо на спуске быстро снизить скорость — используйте торможение двигателем.

Включение стартера при работающем двигателе

Помимо сцепления, у начинающих водителей есть еще один «любимый» прибор, который они нередко выводят из строя, — это стартер (рис. 5.3).



Рис. 5.3. Стартер

Напомним, что главной и единственной задачей стартера является запуск двигателя. При повороте ключа зажигания в положение «Пуск», шестерня стартера начинает вращаться и одновременно с этим входит в зацепление с маховиком двигателя, проворачивая его. Как только мотор заработал — ключ зажигания должен вернуться в рабочее положение (в принципе, это всегда происходит автоматически — достаточно просто отпустить его).

Иногда же новички забывают об этом и продолжают удерживать ключ в положении «Пуск» уже при работающем двигателе. Это может привести к поломке шестерни стартера (маховик намного

более массивен, и он просто «перемалывает» ее своими зубьями), а также иных деталей стартера (в частности — бендикса и реле).

Также новички иногда по ошибке включают стартер на перекрестке, начиная движение на зеленый свет. Водитель забывает о том, что мотор работает, и вспоминает об этом, лишь услышав характерный скрежет. В этом случае нужно срочно отпустить ключ зажигания — иначе стартер быстро выйдет из строя.

Ошибки, совершаемые при маневрировании

Часто новички допускают ошибки, связанные с расположением транспортных средств на проезжей части, а также с маневрированием.

Пример 1. Допустим, легковой автомобиль едет по дороге, имеющей одну полосу для движения в каждом направлении. Вдруг навстречу ему и по его полосе неожиданно выезжает микроавтобус. Пытаясь предотвратить ДТП, водитель «легковушки» выезжает на встречную полосу. Но в это же время микроавтобус возвращается на свою полосу, и происходит лобовое столкновение. Виновным в совершении дорожно-транспортного происшествия будет признан водитель легкового автомобиля, поскольку столкновение произошло на встречной полосе движения.

Впоследствии выясняется, что водитель микроавтобуса выезжал на полосу встречного движения только для того, чтобы объехать препятствие на дороге, и вполне успел бы вернуться на свою полосу движения до столкновения. Однако водитель легкового автомобиля, не сумев разобраться в ситуации, вырулил на встречную полосу для того, чтобы разъехаться с микроавтобусом, что в конечном итоге привело к прямо противоположному результату.

Между прочим, это решение опасно и неправильно еще и по другой причине: ведь если бы даже микроавтобус не вернулся на свою полосу, то по ней могло двигаться другое транспортное средство, и водитель легкового автомобиля, избежав столкнове-

ния с микроавтобусом, столкнулся бы с ним. Разумеется, в этом случае он также был бы признан виновником дорожно-транспортного происшествия. Многие же ошибочно полагают, что виновником такой аварии должен признаваться водитель микроавтобуса — потому что он первым выехал на встречную полосу и спровоцировал аварию. С моральной точки зрения это, может быть, и так, но с юридической все намного сложнее. Во-первых, он может просто не останавливаться и проехать дальше (ведь он не является участником ДТП, а искать его как свидетеля аварии безнадежно, если никто не запомнил его номерной знак), а во-вторых — столкновение произошло не на встречной для него полосе движения, поэтому юридически он, как говорится, «не при делах».

Наверняка у читателя возникнет вопрос: как же поступать, если в подобной ситуации встречный автомобиль выехал «лоб в лоб», чтобы не совершить ошибку?

В таких случаях единственно верное решение — это снизить скорость движения и принять как можно правее, а при необходимости — полностью остановиться. Можно свернуть на прилегающую территорию или съехать на обочину (разумеется, если эта обочина надежна). Но перед этим не помешает глянуть на полосу встречного движения: возможно, на ней имеется какое-то препятствие (выбоина, неровности и т. п.), и водитель встречного транспортного средства всего лишь объезжает его.

Пример 2. Водитель легкового автомобиля приближается к Т-образному перекрестку по второстепенной дороге, намереваясь повернуть налево. По главной дороге справа движется грузовик, слева — автобус. Водитель «легковушки» полагает, что успеет проехать перекресток до того, как к нему успеют приблизиться эти относительно тихоходные транспортные средства. Однако когда он выезжает на середину перекрестка, он слышит, как движущийся справа грузовик подает звуковой сигнал, требуя уступить дорогу. Новичок теряется и, пытаясь освободить дорогу гру-

зовику, выруливает на встречную полосу, где сталкивается с движущимся по ней автобусом.

В данном случае, помимо ошибки маневрирования, водитель легкового автомобиля неправильно оценил расстояние до движущихся по главной дороге транспортных средств, а также их скорость. Очевидно, что в данной ситуации ему следовало остановиться перед перекрестком, пропустить автобус и грузовик, и только после этого выполнять левый поворот. Также он слишком резко действовал рулевым колесом, что свидетельствует о плохой технике руления.

Главной причиной ошибок является отсутствие должных навыков определения расстояния до других транспортных средств, а также скорости их движения. Отметим, что вероятности возникновения подобных дорожно-транспортных происшествий способствует относительно малая площадь перекрестка, а также высокая скорость движения транспортных средств.

Заключение

От ошибок никто не застрахован — ни начинающий водитель, ни его более опытный коллега. Тем не менее, многие новички допускают одни и те же ошибки, что, в общем-то, объяснимо, поскольку все это обусловлено недостатком опыта и умения.

В этой главе мы проанализировали некоторые из наиболее распространенных ошибок, совершаемых малоопытными водителями, и дали рекомендации по недопущению их на дороге.

Глава 6



Штрафы, или ответственность за нарушение правил дорожного движения (с изменениями 2009 г.)

В приведенной ниже табл. 6.1 содержатся сведения об ответственности за нарушение правил дорожного движения. По сути данная таблица является выдержкой из Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации с учетом поправок, введенных в действие в 2008 и 2009 годах.

Таблица 6.1. Ответственность за нарушение правил дорожного движения

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
8.23	Эксплуатация гражданами автомобилей, мотоциклов или других механических транспортных средств (ТС), у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышает нормативы, установленные государственными стандартами Российской Федерации	Штраф от 100 до 300 руб. и запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
11.23 ч. 1	Управление грузовым автотранспортным средством или автобусом при осуществлении международной автомобильной перевозки без контрольного устройства (тахографа) или с включенным тахографом, а равно с незаполненными тахограммами либо без ведения регистрационных листов, отражающих режим труда и отдыха водителей	Штраф до 2500 руб.
11.23 ч. 2	Нарушение установленного режима труда и отдыха водителем грузового автотранспортного средства или автобуса, осуществляющим международную автомобильную перевозку	Штраф от 500 до 1000 руб.
11.26 ч. 1	Использование ТС, принадлежащих иностранным перевозчикам, для перевозок грузов и (или) пассажиров между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации	Штраф: на водителя — от 1000 до 1500 руб., на должностных лиц — от 2000 до 3000 руб.
11.26 ч. 2	Осуществление без соответствующего разрешения международной автомобильной перевозки грузов и (или) пассажиров на зарегистрированных в другом государстве грузовом автотранспортном средстве или автобусе с территории Российской Федерации на территорию иностранного государства либо на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, в котором указанное автотранспортное средство не зарегистрировано	Штраф от 1500 до 2000 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
11.27	Управление ТС без отличительного на нем и (или) прицепах к нему знака государства регистрации ТС (прицепа) при осуществлении международной автомобильной перевозки, а равно без соответствующего транспортного документа на перевозимый груз или в установленных случаях без списков пассажиров автобуса, осуществляющего нерегулярную перевозку	Штраф от 200 до 500 руб.
11.29	Осуществление водителями ТС, принадлежащих иностранным перевозчикам, международных автомобильных перевозок без разрешений, если такие разрешения обязательны	Штраф от 1000 до 1500 руб.
12.1 ч. 1	Управление ТС, не зарегистрированным в установленном порядке	Штраф 100 руб.
12.1 ч. 2	Управление ТС, не прошедшим государственного технического осмотра	Штраф 200 руб. и запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*
12.2 ч. 1	Управление зарегистрированным ТС с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками	Предупреждение или штраф 100 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.2 ч. 2	Управление ТС без государственных регистрационных знаков	Штраф 5000 руб. или лишение права управления ТС на срок от 1 до 3 мес. и изъятие водительского удостоверения (ВУ)
12.2 ч. 3	Установка на ТС заведомо подложных государственных регистрационных знаков	Штраф: на граждан — 2500 руб., на должностных лиц — от 15 000 до 20 000 руб., юридическим лицам — от 400 000 до 500 000 руб.
12.2 ч. 4	Управление ТС с заведомо подложными государственными регистрационными знаками	Лишение права управления ТС на срок от 6 мес. до 1 года и изъятие ВУ
12.3 ч. 1	Управление ТС водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, регистрационных документов на ТС, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им ТС в отсутствие его владельца	Предупреждение или штраф 100 руб. и отстранение от управления ТС, задержание ТС
12.3 ч. 2	Управление ТС водителем, не имеющим при себе талона о прохождении государственного технического осмотра, страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС, за исключением случая, предусмотренного частью 2 статьи 12.37 настоящего Кодекса, а в случаях, предусмотренных законодательством, лицензионной карточки, путевого листа или товарно-транспортных документов	Предупреждение или штраф 100 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.3 ч. 3	Передача управления ТС лицу, не имеющему при себе документов на право управления им	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.4 ч. 1	Установка на передней части ТС световых приборов с огнями красного цвета или световозвращающих приспособлений красного цвета, а равно световых приборов, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску ТС к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения	Штраф: на граждан — 2500 руб., на должностных лиц — от 15 000 до 20 000 руб., на юридических лиц — от 400 000 до 500 000 руб. (приборы и приспособления конфискуются) / запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*
12.4 ч. 2	Установка на ТС без соответствующего разрешения устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации)	Штраф: на граждан — 2500 руб., на должностных лиц — 20 000 руб., на юридических лиц — 500 000 руб. (устройства конфискуются) / запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*
12.4 ч. 3	Незаконное нанесение на наружные поверхности ТС специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб	Штраф: на граждан — 2500 руб., на должностных лиц — 20 000 руб., на юридических лиц — 500 000 руб. / запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.5 ч. 1	Управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску ТС к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения эксплуатация ТС запрещена, за исключением неисправностей и условий, указанных в частях 2–6 настоящей статьи	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.5 ч. 2	Управление ТС с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда)	Штраф от 300 до 500 руб. / отстранение от управления ТС, задержание ТС, запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков
12.5 ч. 3	Управление ТС, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а равно световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску ТС к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения	Лишение права управления ТС на срок от 6 мес. до 1 года (приборы и приспособления конфискуются) / изъятие ВУ, запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.5 ч. 4	Управление ТС, на котором без соответствующего разрешения установлены устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации)	Лишение права управления ТС на срок от 1 года до 1,5 лет (устройства конфискуются) / изъятие ВУ, запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*
12.5 ч. 5	Использование при движении ТС устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), установленных без соответствующего разрешения	Лишение права управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет (устройства конфискуются) / изъятие ВУ, запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*
12.5 ч. 6	Управление ТС, на наружные поверхности которого незаконно нанесены специальные цветографические схемы автомобилей оперативных служб	Лишение права управления ТС на срок от 1 года до 1,5 лет / изъятие ВУ, запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*
12.6	Управление ТС водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, если конструкцией ТС предусмотрены ремни безопасности, а равно управление мотоциклом либо перевозка на мотоцикле пассажиров без мотошлемов или в незастегнутых мотошлемах	Штраф 500 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.7 ч. 1	Управление ТС водителем, не имеющим права управления ТС (за исключением учебной езды)	Штраф 2500 руб. / отстранение от управления ТС, задержание ТС
12.7 ч. 2	Управление ТС водителем, лишенным права управления ТС	Арест на срок до 15 суток или штраф 5000 руб. для лиц, в отношении которых не может применяться арест / отстранение от управления ТС, задержание ТС
12.7 ч. 3	Передача управления ТС лицу, заведомо не имеющему права управления ТС (за исключением учебной езды) или лишенному такого права	Штраф 2500 руб.
12.8 ч. 1	Управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения	Лишение права управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет (отстранение от управления ТС, направление на медицинское освидетельствование, изъятие водительского удостоверения, задержание ТС
12.8 ч. 2	Передача управления ТС лицу, находящемуся в состоянии опьянения	Лишение права управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет / изъятие ВУ

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.8 ч. 3	Управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС	Арест на срок до 15 суток или штраф 5000 руб. для лиц, в отношении которых не может применяться арест / отстранение от управления ТС, направление на медицинское освидетельствование, с 1 июля 2008 г. — задержание ТС
12.8 ч. 4	Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 или 2 настоящей статьи	Лишение права управления ТС на срок 3 года / изъятие ВУ
12.9 ч. 1	Превышение установленной скорости движения ТС на величину не менее 10, но не более 20 километров в час	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.9 ч. 2	Превышение установленной скорости движения ТС на величину более 20, но не более 40 километров в час	Штраф 300 руб.
12.9 ч. 3	Превышение установленной скорости движения ТС на величину более 40, но не более 60 километров в час	Штраф от 1000 до 1500 руб.
12.9 ч. 4	Превышение установленной скорости движения ТС на величину более 60 километров в час	Штраф от 2000 до 2500 руб. или лишение права управления ТС на срок от 4 до 6 месяцев / изъятие ВУ

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.10 ч. 1	Пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде	Штраф 500 руб. или лишение права управления ТС на срок от 3 до 6 мес. / изъятие ВУ
12.10 ч. 2	Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 настоящей статьи	Штраф 100 руб.
12.10 ч. 3	Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи	Лишение права управления ТС на срок 1 год / Изъятие ВУ
12.11 ч. 1	Движение по автомагистрали на ТС, скорость которого по технической характеристике или по его состоянию менее 40 километров в час, а равно остановка ТС на автомагистрали вне специальных площадок для стоянки	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.11 ч. 2	Движение на грузовом автомобиле с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны по автомагистрали далее второй полосы, а равно учебная езда по автомагистрали	Предупреждение или штраф 100 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.11 ч. 3	Разворот или въезд ТС в технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали либо движение задним ходом по автомагистрали	Штраф от 300 до 500 руб.
12.12	Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего Кодекса	Штраф 700 руб.
12.13 ч. 1	Выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае образовавшегося затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения ТС в поперечном направлении	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.13 ч. 2	Невыполнение требования ПДД уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков	Штраф от 100 до 200 руб.
12.14 ч. 1	Невыполнение требования ПДД подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.14 ч. 11	Невыполнение требования ПДД, за исключением установленных случаев, перед поворотом направо, налево или разворотом заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении	Предупреждение или штраф 100 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.14 ч. 2	Разворот или движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 статьи 12.11 настоящего Кодекса	Штраф 100 руб.
12.14 ч. 3	Невыполнение требования ПДД уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом движения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.13 и статьей 12.17 настоящего Кодекса	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.15 ч. 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона без выезда на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, а равно движение по обочинам или пересечение организованной транспортной или пешей колонны либо занятие места в ней	Штраф 500 руб.
12.15 ч. 2	Движение по велосипедным или пешеходным дорожкам либо тротуарам в нарушение ПДД	Штраф 2000 руб.
12.15 ч. 3	Выезд на трамвайные пути встречного направления, а равно выезд в нарушение ПДД на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, соединенный с разворотом, поворотом налево или объездом препятствия	Штраф от 1000 до 1500 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.15 ч. 4	Выезд в нарушение ПДД на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 настоящей статьи	Лишение права управления ТС на срок от 4 до 6 месяцев / изъятие ВУ
12.16	Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных другими статьями настоящей главы	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.17 ч. 1	Непредоставление преимущества в движении маршрутному ТС, а равно ТС с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом	Предупреждение или штраф от 100 до 300 руб.
12.17 ч. 2	Непредоставление преимущества в движении ТС, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом	Штраф от 300 до 500 руб. или лишение права управления ТС на срок от 1 до 3 месяцев / изъятие ВУ
12.18	Невыполнение требования ПДД уступить дорогу пешеходам, велосипедистам или иным участникам дорожного движения (за исключением водителей ТС), пользующимся преимуществом в движении	Штраф от 800 до 1000 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.19 ч. 1	Нарушение правил остановки или стоянки ТС, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего Кодекса и частями 2–4 настоящей статьи	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.19 ч. 2	Нарушение правил остановки или стоянки ТС в местах, отведенных для остановки или стоянки ТС инвалидов	Предупреждение или штраф 200 руб.
12.19 ч. 3	Остановка или стоянка транспортных средств на пешеходном переходе, за исключением вынужденной остановки, либо нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на тротуаре, повлекшее создание препятствий для движения пешеходов	Предупреждение или штраф 300 руб.
12.19 ч. 4	Нарушение правил остановки или стоянки ТС на проезжей части, повлекшее создание препятствий для движения других ТС, а равно остановка или стоянка ТС в тоннеле	Предупреждение или штраф 300 руб. / задержание ТС
12.20	Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки	Предупреждение или штраф 100 руб.
12.21 ч. 1	Нарушение правил перевозки грузов, а равно правил буксировки	Предупреждение или штраф 100 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.21 ¹ ч. 1	Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения и специального пропуска в случае, если получение такого пропуска обязательно, а равно с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения	Штраф: на водителя — от 2000 до 2500 руб. или лишение права управления ТС на срок от 4 до 6 мес., на должностных лиц — от 15 000 до 20 000 руб., на юридических лиц — от 400 000 до 500 000 руб. / изъятие у водителя ВУ, с 1 июля 2008 г. — задержание ТС
12.21 ¹ ч. 2	Перевозка крупногабаритных грузов с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении, более чем на 10 сантиметров	Штраф: на водителя — от 1500 до 2000 руб. или лишение права управления ТС на срок от 2 до 4 мес., на должностных лиц — от 10 000 до 15 000 руб., на юридических лиц — от 250 000 до 400 000 руб. / изъятие у водителя ВУ, с 1 июля 2008 г. — задержание ТС
12.21 ¹ ч. 3	Перевозка тяжеловесных грузов с превышением разрешенных максимальной массы или нагрузки на ось, указанных в специальном разрешении, более чем на 15 процентов	Штраф: на водителя от 1500 до 2000 руб., на должностных лиц от 10 000 до 15 000 руб., на юридических лиц от 250 000 до 400 000 руб.
12.21 ¹ ч. 4	Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частями 1–3 настоящей статьи	Штраф: на водителя от 1000 до 1500 руб., на должностных лиц от 5000 до 10 000 руб., на юридических лиц от 150 000 до 250 000 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.21 ² ч. 1	Перевозка опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей ТС, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске ТС к перевозке опасных грузов, специального разрешения, согласованного маршрута перевозки или аварийной карточки системы информации об опасности, предусмотренных правилами перевозки опасных грузов, а равно перевозка опасных грузов на ТС, конструкция которого не соответствует требованиям правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами	Штраф: на водителя от 2000 до 2500 руб. или лишение права управления ТС на срок от 4 до 6 мес., на должностных лиц от 15 000 до 20 000 руб., на юридических лиц от 400 000 до 500 000 руб. / изъятие у водителя ВУ, с 1 июля 2008 г. — задержание ТС
12.21 ² ч. 2	Нарушение правил перевозки опасных грузов, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 настоящей статьи	Штраф: на водителя от 1000 до 1500 руб., на должностных лиц от 5000 до 10 000 руб., на юридических лиц от 150 000 до 250 000 руб.
12.22	Нарушение правил учебной езды водителем, обучающим вождению ТС	Предупреждение или штраф 100 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.23 ч. 1	Нарушение правил перевозки людей, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи	Штраф 500 руб.
12.23 ч. 2	Перевозка людей вне кабины автомобиля (за исключением случаев, разрешенных ПДД), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла или вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения	Штраф от 500 до 700 руб.
12.24 ч. 1	Нарушение ПДД или правил эксплуатации ТС, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего	Штраф от 1000 до 1500 руб. или лишение права управления ТС на срок от 1 года до 1,5 лет (изъятие ВУ)
12.24 ч. 2	Нарушение ПДД или правил эксплуатации ТС, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего	Штраф от 2000 до 2500 руб. или лишение права управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет / изъятие ВУ
12.25 ч. 1	Невыполнение требования о предоставлении ТС сотрудникам милиции или иным лицам, которым в случаях, предусмотренных законодательством, предоставлено право использовать ТС	Штраф от 100 до 200 руб.
12.25 ч. 2	Невыполнение законного требования сотрудника милиции об остановке ТС	Штраф от 200 до 500 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.26 ч. 1	Невыполнение водителем законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения	Лишение права управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет / отстранение от управления ТС, направление на медицинское освидетельствование, изъятие ВУ, задержание ТС
12.26 ч. 2	Невыполнение водителем, не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС, законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения	Арест на срок до 15 суток или штраф 5000 руб. для лиц, в отношении которых не может применяться арест / отстранение от управления ТС, направление на медицинское освидетельствование, задержание ТС
12.27 ч. 1	Невыполнение водителем обязанностей, предусмотренных ПДД, в связи с дорожно-транспортным происшествием, участником которого он является, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи	Штраф 1000 руб.
12.27 ч. 2	Оставление водителем в нарушение ПДД места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся	Лишение права управления ТС на срок от 1 года до 1,5 лет или арест на срок до 15 суток / изъятие ВУ

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.27 ч. 3	Невыполнение требования ПДД о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как ТС было остановлено по требованию сотрудника милиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования	Лишение права управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет / изъятие ВУ
12.28	Нарушение правил, установленных для движения ТС в жилых зонах	Штраф 500 руб.
12.29 ч. 1	Нарушение пешеходом или пассажиром ТС ПДД	Предупреждение или штраф 200 руб.
12.29 ч. 2	Нарушение ПДД лицом, управляющим мопедом, велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения (за исключением лиц, указанных в части 1 настоящей статьи, а также водителя механического ТС)	Предупреждение или штраф 200 руб.
12.29 ч. 3	Нарушение ПДД лицами, указанными в части 2 настоящей статьи, совершенное в состоянии опьянения	Штраф от 300 до 500 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.30 ч. 1	Нарушение ПДД пешеходом, пассажиром ТС или иным участником дорожного движения (за исключением водителя ТС), повлекшее создание помех в движении ТС	Штраф 300 руб.
12.30 ч. 2	Нарушение ПДД пешеходом, пассажиром ТС или иным участником дорожного движения (за исключением водителя ТС), повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего	Штраф от 1000 до 1500 руб.
12.31 ч. 1	Выпуск на линию ТС, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего государственного технического осмотра	Штраф на должностных лиц — 500 руб.
12.31 ч. 2	Выпуск на линию ТС, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, или переоборудованного без соответствующего разрешения	Штраф на должностных лиц — от 500 до 1000 руб.
12.31 ч. 3	Выпуск на линию ТС с заведомо подложными государственными регистрационными знаками либо с установленными на передней его части световыми приборами с огнями красного цвета или световозвращающими приспособлениями красного цвета, а равно световыми приборами, цвет и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску ТС к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения	Штраф на должностных лиц — от 15 000 до 20 000 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.31 ч. 4	Выпуск на линию ТС с установленными на нем без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации), а равно с незаконно нанесенными на его наружные поверхности специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб	Штраф на должностных лиц — 20 000 руб.
12.32	Допуск к управлению ТС водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления ТС	Штраф на должностных лиц — 20 000 руб.
12.33	Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств организации дорожного движения, которое создает угрозу безопасности дорожного движения, а равно умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия	Штраф: на граждан 1500 руб., на должностных лиц 5000 руб., на юридических лиц 200 000 руб.
12.34	Нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений в безопасном для дорожного движения состоянии либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения	Штраф: на должностных лиц от 2000 до 3000 руб., на юридических лиц от 20 000 до 30 000 руб.

Таблица 6.1 (продолжение)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
12.35	Применение к владельцам и водителям ТС, другим участникам дорожного движения не предусмотренных федеральным законом мер, направленных на ограничение прав на управление, пользование ТС либо его эксплуатацию	Штраф: на граждан 2000 руб., на должностных лиц 20 000 руб.
12.36 ¹	Пользование водителем во время движения ТС телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук	Предупреждение или штраф 300 руб.
12.37 ч. 1	Управление ТС в период его использования, не предусмотренный страховым полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС, а равно управление ТС с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления этим ТС только указанными в данном страховом полисе водителями	Штраф 300 руб.
12.37 ч. 2	Неисполнение владельцем ТС установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление ТС, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует	Штраф от 500 до 800 руб. / с 1 июля 2008 г. — запрещение эксплуатации ТС со снятием государственных регистрационных знаков*

Таблица 6.1 (окончание)

Статья КоАП РФ	Правонарушение	Санкции/меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении
19.22	Нарушение правил государственной регистрации ТС всех видов, механизмов и установок в случае, если такая регистрация обязательна	Штраф: на граждан 100 руб., на должностных лиц от 100 до 300 руб., на юридических лиц от 1000 до 3000 руб.
20.25 ч. 1	Неуплата административного штрафа в срок, предусмотренный настоящим Кодексом	Штраф в двукратном размере суммы неуплаченного штрафа либо арест на срок до 15 суток

* с 1 июля 2008 г. разрешается движение ТС к месту устранения причины запрещения эксплуатации ТС, но не более чем в течение суток с момента запрещения эксплуатации ТС.

С действующей редакцией Кодекса РФ об административных правонарушениях вы всегда можете ознакомиться на официальном сайте ГИБДД МВД России (www.gibdd.ru).

Глава 7



Порядок допуска транспортных средств к эксплуатации (с изменениями 2009 г.)

Основные положения по допуску ТС к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения были утверждены Постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 и с тех пор претерпели ряд изменений. Ниже мы приводим правила, актуальные на момент написания книги (с учетом изменений, внесенных в 2009 году).

1. Механические транспортные средства и прицепы должны быть зарегистрированы в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или иных органах, определяемых Правительством Российской Федерации, в течение срока действия регистрационного знака «Транзит» или 5 суток после их приобретения или таможенного оформления.
2. На механических транспортных средствах (кроме трамваев и троллейбусов) и прицепах должны быть установлены на предусмотренных для этого местах регистрационные знаки соответствующего образца, а на автомобилях и автобусах, кроме того, размещаются в правом нижнем углу ветрового стекла талон о прохождении государственного технического

осмотра и в установленных случаях лицензионная карточка. На трамваях и троллейбусах наносятся регистрационные номера, присваиваемые соответствующими ведомствами.

3. Техническое состояние и оборудование участвующих в дорожном движении транспортных средств в части, относящейся к безопасности дорожного движения и охране окружающей среды, должно отвечать требованиям соответствующих стандартов, правил и руководств по их технической эксплуатации.
4. Грузовой автомобиль с бортовой платформой, используемый для перевозки людей, должен быть оборудован сиденьями, закрепленными на высоте 0,3–0,5 м от пола и не менее 0,3 м от верхнего края борта. Сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, должны иметь прочные спинки.
5. Механическое транспортное средство, используемое для обучения вождению, должно быть оборудовано дополнительными педалями привода сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркалом заднего вида для обучающего и опознавательным знаком «Учебное транспортное средство» в соответствии с пунктом 8 настоящих Основных положений.
6. Велосипед должен иметь исправные тормоз, руль и звуковой сигнал, оборудован спереди световозвращателем и фонарем или фарой белого цвета (для движения в темное время суток и в условиях недостаточной видимости), сзади — световозвращателем или фонарем красного цвета, а с каждой боковой стороны — световозвращателем оранжевого или красного цвета.
7. Гужевая повозка должна иметь предусмотренные конструкцией исправное стояночное тормозное устройство и противоткатные упоры, оборудована спереди двумя световозвращателями и фонарем белого цвета (для движения в темное время суток и в условиях недостаточной видимости), сзади — двумя световозвращателями и фонарем красного цвета.
8. На транспортных средствах должны быть установлены опознавательные знаки:
 - «Автопоезд» — в виде трех фонарей оранжевого цвета, расположенных горизонтально на крыше кабины с проме-

жутками между ними от 150 до 300 мм — на грузовых автомобилях и колесных тракторах (класса 1,4 т и выше) с прицепами, а также на сочлененных автобусах и троллейбусах;

- «Шипы» — в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета, в который вписана буква «Ш» черного цвета (сторона треугольника не менее 200 мм, ширина каймы — $1/10$ стороны) — сзади механических транспортных средств, имеющих ошипованные шины;
- «Перевозка детей» — в виде квадрата желтого цвета с каймой красного цвета (ширина каймы — $1/10$ стороны), с черным изображением символа дорожного знака 1.23 (сторона квадрата опознавательного знака, расположенного спереди транспортного средства, должна быть не менее 250 мм, сзади — 400 мм);
- «Глухой водитель» — в виде желтого круга диаметром 160 мм с нанесенными внутри тремя черными кружками диаметром 40 мм, расположенными по углам воображаемого равностороннего треугольника, вершина которого обращена вниз, — спереди и сзади механических транспортных средств, управляемых глухонемыми или глухими водителями;
- «Учебное транспортное средство» — в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета, в который вписана буква «У» черного цвета (сторона не менее 200 мм, ширина каймы — $1/10$ стороны), — спереди и сзади механических транспортных средств, используемых для обучения вождению (допускается установка двустороннего знака на крыше легкового автомобиля);
- «Ограничение скорости» — в виде уменьшенного цветного изображения дорожного знака 3.24 с указанием разрешенной скорости (диаметр знака — не менее 160 мм, ширина каймы — $1/10$ диаметра) — на задней стороне кузова слева

у механических транспортных средств, осуществляющих организованные перевозки групп детей, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, а также в случаях, когда максимальная скорость транспортного средства по технической характеристике ниже определенной пунктами 10.3 и 10.4 Правил дорожного движения Российской Федерации;

- «Опасный груз», при осуществлении международных перевозок опасных грузов — в виде прямоугольника размером 400 × 300 мм, имеющего световозвращающее покрытие оранжевого цвета с каймой черного цвета шириной не более 15 мм, — спереди и сзади транспортных средств, на боковых сторонах цистерн, а также в установленных случаях — на боковых сторонах транспортных средств и контейнеров; на опознавательный знак наносятся обозначения, характеризующие опасные свойства перевозимого груза;
- «Опасный груз», при осуществлении иных перевозок опасных грузов, — в виде прямоугольника размером 690 × 300 мм, правая часть которого размером 400 × 300 мм окрашена в оранжевый, а левая — в белый цвет с каймой черного цвета шириной 15 мм, — спереди и сзади транспортных средств; на опознавательный знак наносятся обозначения, характеризующие опасные свойства перевозимого груза;
- «Крупногабаритный груз» — в виде щитка размером 400 × 400 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью;
- «Тихоходное транспортное средство» — в виде равнобедренного треугольника с флюоресцирующим покрытием красного цвета и со световозвращающей каймой желтого или красного цвета (длина стороны треугольника — от 350 до 365 мм, ширина каймы — от 45 до 48 мм) — сзади механических транспортных средств, для которых предпри-

ятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч;

- «Длинномерное транспортное средство» — в виде прямоугольника размером не менее 1200 × 200 мм желтого цвета с каймой красного цвета (ширина 40 мм), имеющего световозвращающую поверхность, — сзади транспортных средств, длина которых с грузом или без груза составляет более 20 м, и автопоездов с двумя и более прицепами. При невозможности размещения знака указанного размера допускается установка двух одинаковых знаков размером не менее 600 × 200 мм симметрично оси транспортного средства.

По желанию водителя могут быть установлены опознавательные знаки:

- «Врач» — в виде квадрата синего цвета (сторона 140 мм) с вписанным белым кругом (диаметр 125 мм), на который нанесен красный крест (высота 90 мм, ширина штриха 25 мм), — спереди и сзади автомобилей, управляемых водителями-врачами;
- «Инвалид» — в виде квадрата желтого цвета со стороной 150 мм и изображением символа дорожного знака 8.17 черного цвета — спереди и сзади механических транспортных средств, управляемых инвалидами I и II групп или перевозящих таких инвалидов;
- «Начинающий водитель» — в виде квадрата желтого цвета (сторона 150 мм) с изображением восклицательного знака черного цвета высотой 110 мм — сзади механических транспортных средств (за исключением тракторов, самоходных машин и мотоциклов), управляемых водителями, имеющими право на управление указанными транспортными средствами менее 2 лет.

На транспортных средствах может быть установлен опознавательный знак «Федеральная служба охраны Российской Федерации», являющийся условным опознавательным знаком, в виде одного или двух фонарей с огнями синего цвета, работающих в мигающем режиме, расположенных не выше фар

ближнего света в передней части транспортного средства, используемого для обеспечения безопасности лиц, подлежащих государственной охране.

9. Предупредительные устройства для обозначения гибких связующих звеньев при буксировке механических транспортных средств должны выполняться в виде флажков или щитков размером 200 × 200 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью. На гибкое связующее звено должно устанавливаться не менее двух предупредительных устройств.
10. Конструкция жесткого буксирующего устройства должна соответствовать требованиям ГОСТ 25907-89.
11. Запрещается эксплуатация:
 - автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов и других самоходных машин, если их техническое состояние и оборудование не отвечают требованиям Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств;
 - троллейбусов и трамваев при наличии хотя бы одной неисправности по соответствующим Правилам технической эксплуатации;
 - транспортных средств, не прошедших в установленном Правительством Российской Федерации порядке государственный технический осмотр;

ПРИМЕЧАНИЕ

Без прохождения государственного технического осмотра эксплуатация транспортного средства после регистрации в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или иных органах, определяемых Правительством Российской Федерации, допускается в течение 30 суток. В случае возникновения непредвиденных обстоятельств (болезнь, командировка и др.) этот срок продлевается при условии предъявления документов, подтверждающих указанные обстоятельства.

- транспортных средств, оборудованных без соответствующего разрешения опознавательным знаком «Федеральная служба охраны Российской Федерации», проблесковыми маячками и (или) специальными звуковыми сигналами, с нанесенными на наружные поверхности специальными цветографическими схемами, надписями и обозначениями, не соответствующими государственным стандартам Российской Федерации, без укрепленных на установленных местах регистрационных знаков, имеющих скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов или регистрационные знаки;
- транспортных средств, владельцы которых не застраховали свою гражданскую ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

12. Должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается:

- выпускать на линию транспортные средства с неисправностями, при которых эксплуатация запрещена, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие государственный технический осмотр;
- допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, не имеющих страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом, или лиц, не имеющих права управления транспортным средством данной категории;

- направлять для движения по дорогам с асфальто- и цементно-бетонным покрытием тракторы и другие самоходные машины на гусеничном ходу.
13. Должностные и иные лица, ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, обязаны:
- содержать дороги, железнодорожные переезды и другие дорожные сооружения в безопасном для движения состоянии в соответствии с требованиями стандартов, норм и правил;
 - информировать участников дорожного движения о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения с помощью соответствующих технических средств, информационных щитов и средств массовой информации;
 - принимать меры к своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения.
14. Должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения работ. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции и т. п., которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости — дополнительно красными или желтыми сигнальными огнями. По окончании работ на дороге должно быть обеспечено безопасное передвижение транспортных средств и пешеходов.
15. Соответствующие должностные и иные лица в случаях, предусмотренных действующим законодательством, в установленном порядке согласовывают:

- проекты организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах, оборудование дорог техническими средствами организации движения;
- проекты строительства, реконструкции и ремонта дорог, дорожных сооружений;
- установку в непосредственной близости от дороги киосков, транспарантов, плакатов, рекламных щитов и тому подобного, ухудшающих видимость или затрудняющих движение пешеходов;
- маршруты движения и расположение мест остановки маршрутных транспортных средств;
- проведение на дорогах массовых, спортивных и иных мероприятий;
- внесение изменений в конструкцию зарегистрированных транспортных средств, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения;
- перевозку тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;
- движение автопоездов общей длиной более 20 м или автопоездов с двумя и более прицепами;
- программы подготовки специалистов по безопасности дорожного движения, инструкторов по вождению и водителей;
- перечень дорог, на которых запрещается учебная езда;
- производство любых работ на дороге, создающих помехи движению транспортных средств или пешеходов.

ПРИМЕЧАНИЕ

В тексте настоящего документа использована специальная терминология, установленная Правилами дорожного движения Российской Федерации.

16. Проблесковые маячки желтого или оранжевого цвета устанавливаются на транспортных средствах:

- выполняющих работы по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств;
 - осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности;
 - осуществляющих сопровождение транспортных средств, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы.
17. Проблесковые маячки бело-лунного цвета и специальные звуковые сигналы могут устанавливаться на транспортных средствах организаций федеральной почтовой связи, имеющих на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне, и на транспортных средствах, перевозящих денежную выручку и (или) ценные грузы и имеющих специальные цветографические схемы, нанесенные на наружные поверхности в соответствии с государственным стандартом Российской Федерации, за исключением транспортных средств оперативных служб.
18. Выдача разрешений на оборудование соответствующих транспортных средств опознавательными знаками «Федеральная служба охраны Российской Федерации», проблесковыми маячками и (или) специальными звуковыми сигналами производится в порядке, установленном Министерством внутренних дел Российской Федерации.
19. Транспортные средства, не имеющие специальных цветографических схем, нанесенных на наружные поверхности в соответствии с государственными стандартами Российской Федерации, могут быть в установленных случаях оборудованы специальным звуковым сигналом и одним проблесковым маячком синего цвета высотой не более 230 мм и с диаметром основания корпуса не более 200 мм.
20. Проблесковые маячки всех цветов устанавливаются на крышу транспортного средства или над ней. Способы крепления

должны обеспечивать надежность установки на всех режимах движения транспортного средства. При этом должна быть обеспечена видимость светового сигнала на 360° в горизонтальной плоскости. Для транспортных средств Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Военной автомобильной инспекции, сопровождающих колонны транспортных средств, и грузовых автомобилей допускается уменьшение угла видимости проблескового маячка до 180° при условии видимости его со стороны передней части транспортного средства.

21. Сведения об оборудовании транспортных средств опознавательным знаком «Федеральная служба охраны Российской Федерации», проблесковыми маячками красного и (или) синего цветов и специальными звуковыми сигналами должны быть занесены в регистрационные документы на транспортные средства.

Глава 8



Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС

Данный перечень является Приложением к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (*текст Основных положений приведен в Главе 7*). Он устанавливает неисправности автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин и условия, при которых запрещается их эксплуатация. Методы проверки приведенных параметров регламентированы ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки».

1. Тормозные системы

1.1. Нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы не соответствуют ГОСТ Р 51709-2001.

1.2. Нарушена герметичность гидравлического тормозного привода.

1.3. Нарушение герметичности пневматического и пневмогидравлического тормозных приводов вызывает падение давления

воздуха при неработающем двигателе на 0,05 МПа и более за 15 минут после полного приведения их в действие. Утечка сжатого воздуха из колесных тормозных камер.

1.4. Не действует манометр пневматического или пневмогидравлического тормозных приводов.

1.5. Стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижное состояние:

- транспортных средств с полной нагрузкой — на уклоне до 16 % включительно;
- легковых автомобилей и автобусов в снаряженном состоянии — на уклоне до 23 % включительно;
- грузовых автомобилей и автопоездов в снаряженном состоянии — на уклоне до 31 % включительно.

2. Рулевое управление

2.1. Суммарный люфт в рулевом управлении превышает следующие значения:

- легковые автомобили и созданные на их базе грузовые автомобили и автобусы — суммарный люфт не более 10°;
- автобусы — суммарный люфт не более 20°;
- грузовые автомобили — суммарный люфт не более 25°.

2.2. Имеются не предусмотренные конструкцией перемещения деталей и узлов. Резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы установленным способом. Неработоспособно устройство фиксации положения рулевой колонки.

2.3. Неисправен или отсутствует предусмотренный конструкцией усилитель рулевого управления или рулевой демпфер (для мотоциклов).

3. Внешние световые приборы

3.1. Количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции транспортного средства.



ПРИМЕЧАНИЕ

На транспортных средствах, снятых с производства, допускается установка внешних световых приборов от транспортных средств других марок и моделей.

3.2. Регулировка фар не соответствует ГОСТ Р 51709-2001.

3.3. Не работают в установленном режиме или загрязнены внешние световые приборы и световозвращатели.

3.4. На световых приборах отсутствуют рассеиватели либо используются рассеиватели и лампы, не соответствующие типу данного светового прибора.

3.5. Установка проблесковых маячков, способы их крепления и видимость светового сигнала не соответствуют установленным требованиям.

3.6. На транспортном средстве установлены:

- спереди — световые приборы с огнями любого цвета, кроме белого, желтого или оранжевого, и световозвращающие приспособления любого цвета, кроме белого;
- сзади — фонари заднего хода и освещения государственного регистрационного знака с огнями любого цвета, кроме белого, и иные световые приборы с огнями любого цвета, кроме красного, желтого или оранжевого, а также световозвращающие приспособления любого цвета, кроме красного.



ПРИМЕЧАНИЕ

Положения настоящего пункта не распространяются на государственные регистрационные, отличительные и опознавательные знаки, установленные на транспортных средствах.

4. Стеклоочистители и стеклоомыватели ветрового стекла

4.1. Не работают в установленном режиме стеклоочистители.

4.2. Не работают предусмотренные конструкцией транспортного средства стеклоомыватели.

5. Колеса и шины

5.1. Шины легковых автомобилей имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм, грузовых автомобилей — 1 мм, автобусов — 2 мм, мотоциклов и мопедов — 0,8 мм.



ПРИМЕЧАНИЕ

Для прицепов устанавливаются нормы остаточной высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин транспортных средств — тягачей.

5.2. Шины имеют внешние повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины.

5.3. Отсутствует болт (гайка) крепления или есть трещины диска и ободьев колес, имеются видимые нарушения формы и размеров крепежных отверстий.

5.4. Шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели транспортного средства.

5.5. На одну ось транспортных средств установлены шины различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с различными рисунками протектора, ошипованные и неошипованные, морозостойкие и неморозостойкие, новые и восстановленные.

6. Двигатель

6.1. Содержание вредных веществ в отработавших газах и их дымность превышают величины, установленные ГОСТ Р 52033-2003 и ГОСТ Р 52160-2003.

6.2. Нарушена герметичность системы питания.

6.3. Неисправна система выпуска отработавших газов.

6.4. Нарушена герметичность системы вентиляции картера.

6.5. Допустимый уровень внешнего шума превышает величины, установленные ГОСТ Р 52231-2004.

7. Прочие элементы конструкции

7.1. Количество, расположение и класс зеркал заднего вида не соответствуют ГОСТ Р 51709-2001, отсутствуют стекла, предусмотренные конструкцией транспортного средства.

7.2. Не работает звуковой сигнал.

7.3. Установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя.



ПРИМЕЧАНИЕ

На верхней части ветрового стекла автомобилей и автобусов могут прикрепляться прозрачные цветные пленки. Разрешается применять тонированные стекла (кроме зеркальных), светопропускание которых соответствует ГОСТ 5727-88. Допускается применять шторки на окнах туристских автобусов, а также жалюзи и шторки на задних стеклах легковых автомобилей при наличии с обеих сторон наружных зеркал заднего вида.

7.4. Не работают предусмотренные конструкцией замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн и пробки топливных баков, механизм регулировки положения сиденья водителя, аварийный выключатель дверей и сигнал требования остановки на автобусе, приборы внутреннего освещения салона автобуса, аварийные выходы и устройства приведения их в действие, привод управления дверьми,

спидометр, тахограф, противоугонные устройства, устройства обогрева и обдува стекол.

7.5. Отсутствуют предусмотренные конструкцией заднее защитное устройство, грязезащитные фартуки и брызговики.

7.6. Неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача и прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи). Имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа.

7.7. Отсутствуют:

- на автобусе, легковом и грузовом автомобилях, колесных тракторах — медицинская аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки по ГОСТ Р 41.27-99;
- на грузовых автомобилях с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и автобусах с разрешенной максимальной массой свыше 5 т — противооткатные упоры (должно быть не менее двух);
- на мотоцикле с боковым прицепом — медицинская аптечка, знак аварийной остановки по ГОСТ Р 41.27-99.

7.8. Неправомерное оборудование транспортных средств опознавательным знаком «Федеральная служба охраны Российской Федерации», проблесковыми маячками и (или) специальными звуковыми сигналами либо наличие на наружных поверхностях транспортных средств специальных цветографических схем, надписей и обозначений, не соответствующих государственным стандартам Российской Федерации.

7.9. Отсутствуют ремни безопасности и подголовники сидений, если их установка предусмотрена конструкцией транспортного средства.

7.10. Ремни безопасности неработоспособны или имеют видимые надрывы на лямке.

7.11. Не работают держатель запасного колеса, лебедка и механизм подъема — опускания запасного колеса. Храповое устройство лебедки не фиксирует барабан с крепежным канатом.

7.12. На полуприцепе отсутствует или неисправно опорное устройство, фиксаторы транспортного положения опор, механизмы подъема и опускания опор.

7.13. Нарушена герметичность уплотнителей и соединений двигателя, коробки передач, бортовых редукторов, заднего моста, сцепления, аккумуляторной батареи, систем охлаждения и кондиционирования воздуха и дополнительно устанавливаемых на транспортное средство гидравлических устройств.

7.14. Технические параметры, указанные на наружной поверхности газовых баллонов автомобилей и автобусов, оснащенных газовой системой питания, не соответствуют данным технического паспорта, отсутствуют даты последнего и планируемого освидетельствования.

7.15. Государственный регистрационный знак транспортного средства или способ его установки не соответствует ГОСТ Р 50577-93.

7.16. На мотоциклах нет предусмотренных конструкцией дуг безопасности.

7.17. На мотоциклах и мопедах нет предусмотренных конструкцией подножек и поперечных рукояток для пассажиров на седле.

7.18. В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или иных органов, определяемых Правительством Российской Федерации.

Глава 9



Прохождение государственного технического осмотра

Каждое транспортное средство должно периодически проходить государственный технический осмотр. За эксплуатацию транспортного средства, не прошедшего технический осмотр в установленные законом сроки, налагается административная ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Порядок прохождения государственного технического осмотра регламентируется соответствующим правительственным Положением, а также Правилами, утвержденными Министерством внутренних дел Российской Федерации. Ниже приводится текст каждого из этих документов.

Положение о техническом осмотре

Положение о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации было утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880 и с тех пор претерпело ряд изменений.

Здесь приводится текст данного документа, актуальный на момент написания книги.

1. Настоящее Положение устанавливает порядок проведения государственного технического осмотра, которому в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» подлежат находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации зарегистрированные в установленном порядке автотранспортные средства и прицепы к ним (далее — транспортные средства). Государственный технический осмотр организуется и проводится Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — Госавтоинспекция).
2. При государственном техническом осмотре решаются основные задачи:
 - а) проверка соответствия технического состояния и оборудования транспортных средств требованиям нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также технических нормативов выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух;
 - б) контроль допуска водителей к участию в дорожном движении;
 - в) предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений, связанных с эксплуатацией транспортных средств;
 - г) выявление похищенных транспортных средств, а также транспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий;
 - д) государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения;
 - е) контроль за выполнением владельцами транспортных средств требования об обязательном страховании гражданской ответственности;

ж) формирование и ведение федеральной информационной базы данных о результатах проведения государственного технического осмотра.

3. Государственный технический осмотр транспортных средств проводится по месту регистрации (временной регистрации) транспортных средств.

4. Транспортные средства подлежат государственному техническому осмотру со следующей периодичностью:

а) легковые автомобили, используемые для перевозки пассажиров на коммерческой основе, автобусы и грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей, с числом мест для сидения более 8 (кроме места водителя), транспортные средства и прицепы к ним для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов — каждые 6 месяцев;

б) легковые и грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т, прицепы и полуприцепы с разрешенной максимальной массой до 3,5 т, а также мототранспортные средства (за исключением транспортных средств, указанных в подпунктах «а» и «г» настоящего пункта):

- зарегистрированные в установленном порядке в Госавтоинспекции и прошедшие первый государственный технический осмотр до 31 декабря года, следующего за годом изготовления транспортного средства, — через 36 месяцев;
- с года выпуска которых прошло не более 7 лет, включая год выпуска, — каждые 24 месяца;
- с года выпуска которых прошло более 7 лет, включая год выпуска, — каждые 12 месяцев;

в) грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т, прицепы и полуприцепы с разрешенной максимальной массой более 3,5 т (за исключением транспортных средств, указанных в подпункте 1 настоящего пункта) — каждые 12 месяцев;

г) транспортные средства, на которые в соответствии с законодательством Российской Федерации разрешена установка специальных сигналов, а также транспортные средства, предназначенные для обучения вождению (за исключением транспортных средств, указанных в подпункте 1 настоящего пункта), — каждые 12 месяцев.

Сроки, предусмотренные настоящим пунктом, исчисляются с даты проведения первого государственного технического осмотра.

5. Лица, владеющие, пользующиеся и (или) распоряжающиеся транспортными средствами на праве собственности или ином законном основании (далее — собственники или представители собственников), обязаны представлять транспортные средства на первый государственный технический осмотр в течение 30 суток после его государственной регистрации в Госавтоинспекции, а впоследствии — в конкретные год и месяц, которые устанавливаются Госавтоинспекцией в соответствии с периодичностью, предусмотренной пунктом 4 настоящего Положения, и с учетом местных особенностей (климатических условий, структуры парка транспортных средств, наличия подготовленного персонала, производственно-технической базы и др.).

В случае возникновения непредвиденных обстоятельств (болезнь, командировка и др.) срок представления транспортного средства на первый государственный технический осмотр продлевается при условии предъявления документов, подтверждающих указанные обстоятельства.

6. Для проведения государственного технического осмотра собственник (представитель собственника) обязан представить в Госавтоинспекцию транспортное средство и следующие документы:

а) документ, удостоверяющий личность;

б) водительское удостоверение с разрешающими отметками в нем на право управления транспортным средством, предъявленным на осмотр;

- в) медицинская справка установленной формы;
 - г) документ, подтверждающий право владения или пользования и (или) распоряжения транспортным средством;
 - д) свидетельство о регистрации транспортного средства или технический паспорт и (или) технический талон;
 - е) квитанции (платежные поручения) об уплате установленных налога с владельцев транспортных средств и платы за проведение государственного технического осмотра, в том числе с использованием средств технического диагностирования;
 - ж) страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом.
7. В случаях, предусмотренных нормативными правовыми актами Российской Федерации, проверка технического состояния транспортных средств при государственном техническом осмотре проводится с использованием средств технического диагностирования, имеющихся в Госавтоинспекции, а также у привлекаемых в установленном порядке юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.
 8. Организация и порядок проведения государственного технического осмотра транспортных средств, в том числе проверки с использованием средств технического диагностирования, определяются правилами проведения государственного технического осмотра транспортных средств Госавтоинспекцией, утверждаемыми Министерством внутренних дел Российской Федерации по согласованию с Министерством обороны Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации и Федеральной антимонопольной службой.
 9. Контроль за качеством работ по проверке технического состояния транспортных средств при государственном техническом осмотре, проводимых юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляют подразделения Государственной инспекции.

10. На транспортное средство, прошедшее государственный технический осмотр, Госавтоинспекция выдает талон о прохождении государственного технического осмотра, форма которого утверждается Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Внесение в регистрационные документы на транспортное средство изменений, связанных с изменением сведений о собственнике (представителе собственника) или заменой государственного регистрационного знака, и выдача в связи с этим нового талона производятся без проверки технического состояния транспортного средства.

Правила проведения технического осмотра

Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации были утверждены Приказом Министерства внутренних дел РФ от 15 марта 1999 г. № 190 и с тех пор претерпели ряд изменений. Здесь приводится текст данного документа, актуальный на момент написания книги.

Общие положения

1. Настоящие Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880 «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

2. Настоящие Правила определяют организацию и порядок проведения государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — Государственная инспекция).
3. Правила не применяются в отношении автотранспортных средств и прицепов к ним, принадлежащих дипломатическим и консульским представительствам, международным (межгосударственным) организациям, пользующимся привилегиями и иммунитетами в соответствии с нормами международного права и международными договорами Российской Федерации, а также сотрудникам этих представительств (организаций) и членам их семей.
4. При государственном техническом осмотре (далее — осмотр) автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в Государственной инспекции (далее — транспортные средства), на Государственную инспекцию возложено решение следующих основных задач:
 - 4.1. Проверка соответствия технического состояния и оборудования транспортных средств (далее — проверка технического состояния) требованиям нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения.
 - 4.2. Контроль допуска водителей к участию в дорожном движении.
 - 4.3. Предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений, связанных с эксплуатацией транспортных средств.
 - 4.4. Выявление похищенных транспортных средств, а также транспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий.
 - 4.5. Государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения.

5. Транспортные средства подлежат осмотру в соответствии с установленной периодичностью:

5.1. Легковые автомобили, используемые для перевозки пассажиров на коммерческой основе, автобусы и грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей, с количеством мест для сидения более 8 (кроме места водителя), специальные, специализированные транспортные средства и прицепы к ним для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов подлежат осмотру каждые 6 месяцев.

5.2. Транспортные средства, с года выпуска которых прошло не более 5 лет, включая год выпуска (за исключением транспортных средств, указанных в подпункте 5.1 настоящих Правил), подлежат осмотру каждые 24 месяца.

5.3. Транспортные средства, с года выпуска которых прошло более 5 лет, включая год выпуска, а также транспортные средства, год выпуска которых не установлен (за исключением транспортных средств, указанных в подпункте 5.1 настоящих Правил), подлежат осмотру каждые 12 месяцев.

5.4. Прицепы (за исключением прицепов, предназначенных для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, указанных в подпункте 5.1), год выпуска которых не совпадает с годом выпуска транспортного средства — тягача, могут представляться на осмотр в сроки, установленные для транспортного средства — тягача.

5.5. Сроки, предусмотренные настоящим пунктом, исчисляются с даты проведения первого государственного технического осмотра.

6. Лица, владеющие, пользующиеся и (или) распоряжающиеся транспортными средствами на праве собственности или ином законном основании (далее — собственники/представители собственников), обязаны представлять транспортные средства на первый государственный технический осмотр в течение 30 суток после его государственной регистрации в Государственной инспекции, а впоследствии — в конкретные год

и месяц, которые устанавливаются Государственной инспекцией в соответствии с периодичностью, предусмотренной пунктом 5 настоящих Правил, и с учетом местных особенностей (климатических условий, структуры парка транспортных средств, наличия подготовленного персонала, производственно-технической базы и др.).

В случае возникновения непредвиденных обстоятельств (болезнь, командировка и др.) срок представления транспортного средства на первый государственный технический осмотр продлевается при условии предъявления документов, подтверждающих указанные обстоятельства.

7. Конкретные год и месяц проведения следующего осмотра каждого транспортного средства назначаются Государственной инспекцией во время его очередного осмотра в соответствии с установленной периодичностью. При этом учитываются местные особенности (климатические условия, структура парка транспортных средств, наличие подготовленного персонала, производственно-технической базы, обеспечение равномерного распределения осмотра транспортных средств по месяцам года и т. д.).
8. Государственная инспекция с учетом мнений заинтересованных юридических лиц и иных организаций (далее — организации) в срок до 1 января каждого года составляет сводный график проведения осмотра по району (городу, району в городе) принадлежащих им транспортных средств.
9. Собственник (представитель собственника) вправе представить транспортное средство на осмотр ранее установленного Государственной инспекцией срока.



ПРИМЕЧАНИЕ

В этом случае решение по изменению срока представления транспортного средства на осмотр принимается главным государственным инспектором безопасности дорожного движения соответствующего подразделения Государственной инспекции или его заместителями по письменному заявлению собственника (представителя собственника) транспортного средства.

10. Осмотр транспортных средств проводится Государственной инспекцией по месту их регистрации (временной регистрации).

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Конкретное место осмотра назначается Государственной инспекцией. Оно может представлять собой станцию государственного технического осмотра транспортных средств Государственной инспекции, передвижной пункт государственного технического осмотра транспортных средств Государственной инспекции или специальную площадку на территории Государственной инспекции (далее — станции государственного технического осмотра), а также специализированную производственно-техническую базу юридического лица или индивидуального предпринимателя, в установленном порядке на конкурсной основе привлекаемого Государственной инспекцией к участию в проверке технического состояния с использованием средств технического диагностирования при осмотре транспортных средств (далее — пункты технического осмотра).

По решению главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения федерального (территориальных) органа управления Государственной инспекции или их заместителей допускается назначение конкретного места проведения осмотра транспортных средств без учета места регистрации (временной регистрации) транспортного средства.

11. До введения проверки технического состояния в местах, установленных пунктом 10 настоящих Правил, осмотр транспортных средств проводится в подразделениях Государственной инспекции с использованием имеющихся средств технического диагностирования.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

При этом допускается проведение осмотра транспортных средств организаций непосредственно на их территориях. По согласованию с организациями Государственная инспекция может использовать принадлежащие им средства технического диагностирования и привлекать к участию в проведении проверки технического состояния при осмотре должностных лиц и инженерно-технических работников организаций, ответственных за эксплуатацию и техническое состояние транспортных средств, представителей общественных формирований.

12. Осмотр транспортных средств, находящихся в собственности организаций и предназначенных для передачи Вооруженным силам Российской Федерации, организуется и проводится с непосредственным участием представителей военных комиссариатов на основании Положения о военно-транспортной обязанности, утвержденного указом Президента Российской Федерации от 2 октября 1998 г. № 1175.
13. Государственная инспекция через средства массовой информации разъясняет порядок представления транспортных средств на осмотр и требования настоящих Правил.
14. Действия должностных лиц Государственной инспекции при осмотре транспортных средств могут быть обжалованы в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Документы, предъявляемые при осмотре транспортных средств

15. Для осмотра собственник (представитель собственника) представляет транспортное средство и предъявляет следующие документы.

15.1. Документ, удостоверяющий личность. Основным документом, удостоверяющим личность гражданина Российской Федерации, является паспорт. При утрате паспорта предъявляется действующее временное удостоверение личности, выдаваемое органами внутренних дел по форме 2П. Военнослужащие могут предъявлять удостоверение личности и свидетельство о регистрации по месту жительства по форме 8, а также военный билет, беженцы и вынужденные переселенцы — удостоверение, выданное органом Федеральной миграционной службы Российской Федерации.

Иностранные граждане — сотрудники зарубежных средств массовой информации или организаций, аккредитованных при федеральных органах исполнительной власти, — предъявляют аккредитационные карточки и национальные паспорта, зарегистрированные в органах внутренних дел. Прочие

иностранные граждане и лица без гражданства — национальные паспорта или виды на жительство, зарегистрированные в органах внутренних дел.

15.2. Водительское удостоверение с разрешающими отметками в нем на право управления транспортным средством, представленным на осмотр.

Иностранные граждане или лица без гражданства, прибывшие в Российскую Федерацию на срок до 6 месяцев, при представлении на осмотр транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции, должны иметь международное или национальное водительское удостоверение, соответствующее требованиям Конвенции о дорожном движении, или другое национальное удостоверение с заверенным в установленном порядке его переводом, подтверждающее право на управление транспортными средствами соответствующих категорий.

Те же лица, прибывающие на жительство в Российскую Федерацию на срок 6 месяцев и более, должны иметь российское водительское удостоверение, выданное в установленном порядке.

15.3. Медицинскую справку установленной формы.

15.4. Документ, подтверждающий право владения (для собственника транспортного средства) или пользования и (или) распоряжения транспортным средством (для представителя собственника).

Документы, подтверждающие право пользования и (или) распоряжения транспортным средством, должны быть составлены в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.

15.5. Свидетельство о регистрации транспортного средства или технический паспорт транспортного средства и (или) технический талон транспортного средства.

15.6. Квитанции (платежные поручения) об уплате установленного налога с владельцев транспортных средств и платы за проведение осмотра, в том числе с использованием средств технического диагностирования.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

В случае, когда на осмотр представляются транспортные средства, указанные в подпункте 5.2 настоящих Правил либо не представлявшиеся на осмотр в предшествующие текущему году, собственник (представитель собственника) предъявляет квитанции (платежные поручения) об уплате налога с владельцев транспортных средств как за текущий, так и за предшествующий год, в котором осмотр не проводился.

15.7. Документы, выданные органами государственного надзора за связью в Российской Федерации, Генеральным штабом Вооруженных сил Российской Федерации или Федеральным агентством правительственной связи и информации при Президенте Российской Федерации и удостоверяющие право пользования радиоэлектронными средствами (высокочастотными устройствами) на территории Российской Федерации либо их принадлежность Министерству обороны Российской Федерации или Федеральному агентству правительственной связи при Президенте Российской Федерации, если транспортное средство оборудовано этими средствами (устройствами).

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Данное требование не распространяется на установленные на транспортных средствах радиоэлектронные средства, предназначенные для индивидуального приема программ теле- и радиовещания, изделия бытовой электроники, не содержащие радиоизлучающих устройств.

15.8. Регистрационные документы с соответствующей записью (штампом), сделанной Государственной инспекцией, на оборудование транспортного средства специальными световыми и звуковыми сигналами, если транспортное средство оборудовано этими сигналами.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Данное требование не распространяется на транспортные средства оперативных служб, перечисленных в приложении № 1 к Постановлению Правительства Российской Федерации от 4 января 2000 г. № 2 «Об упорядочении установки и использования на транспортных средствах специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков».

15.9. Договор рекламодателя (рекламораспространителя) с собственником (представителем собственника) транспортного средства, если на транспортное средство нанесена реклама.

16. В случае, когда собственником транспортного средства является лицо, признанное судом недееспособным в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации, транспортное средство на осмотр от имени такого лица представляет опекун.



ПРИМЕЧАНИЕ

Если собственником транспортного средства является лицо, признанное судом ограниченным в дееспособности в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации, транспортное средство представляется на осмотр этим лицом с письменного согласия попечителя.

17. В случае, когда собственником транспортного средства является лицо, не достигшее 14-летнего возраста, транспортное средство на осмотр от имени такого лица представляют только родители, усыновители или опекуны при предъявлении свидетельства о рождении данного лица.



ПРИМЕЧАНИЕ

Если собственником транспортного средства является лицо в возрасте от 14 до 18 лет, транспортное средство на осмотр в присутствии этого лица и с письменного согласия родителей, усыновителей или опекуна может представить представитель собственника.

18. Государственной инспекцией не принимаются документы, исполненные карандашом или имеющие подчистки либо приписки, зачеркнутые слова, а также неоговоренные исправления. Текст документов должен быть написан ясно и четко. Фамилии, имена и отчества граждан должны быть написаны полностью с указанием их места жительства, а наименования (фирменные наименования) юридических лиц — без сокращений и с точным указанием юридических адресов.

Копии представляемых документов, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации, не могут служить заменой подлинников.

Осмотр транспортных средств

19. В процессе осмотра транспортного средства производится проверка водительского удостоверения, документов, подтверждающих право владения или пользования и (или) распоряжения транспортным средством и регистрационных документов на транспортное средство, а также талона о прохождении государственного технического осмотра (далее — талон), выданного собственнику (представителю собственника) транспортного средства при предыдущем осмотре, если транспортное средство проходило осмотр в Государственной инспекции ранее.

В водительском удостоверении собственника (представителя собственника) проверяется наличие разрешающей отметки на право управления транспортным средством, представленным на осмотр.

По записям в талоне контролируется своевременность представления транспортного средства на осмотр.

Водительское удостоверение, документы, подтверждающие право владения или пользования и (или) распоряжения транспортным средством, и регистрационные документы на транспортное средство, а также транспортное средство и его номерные агрегаты в установленном МВД России порядке и с применением технических средств проверяются на подлинность и по соответствующим федеральным информационно-поисковым системам.

При этом осуществляется проверка соответствия марки, модели, модификации (типа), цвета, года выпуска, идентификационного номера транспортного средства (VIN), если он присвоен организацией-изготовителем, идентификационных (порядковых производственных) номеров шасси (рамы), кузова (коляски, прицепа), двигателя, государственного регистрационного знака данным, указанным в регистрационных документах.

20. При обнаружении признаков подделки водительского удостоверения и (или) документов, подтверждающих право вла-

дения или пользования и (или) распоряжения транспортным средством, и регистрационных документов на транспортное средство, государственных регистрационных знаков, изменения заводской маркировки транспортных средств, при несоответствии номеров агрегатов сведениям, указанным в представленных документах, а также при наличии достаточных оснований полагать, что транспортные средства (номерные агрегаты) или представленные документы находятся в розыске, документы и (или) транспортное средство задерживаются и производятся действия в установленном законодательством Российской Федерации порядке.



ПРИМЕЧАНИЕ

В случае обнаружения на зарегистрированном транспортном средстве изменений конструкции, подлежащих внесению и не внесенных в регистрационные документы, эксплуатация транспортного средства запрещается.

21. При осмотре транспортных средств в местах, назначаемых Государственной инспекцией согласно пунктам 10, 11 настоящих Правил, проводится проверка технического состояния с использованием средств технического диагностирования на соответствие требованиям нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм, устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации транспортных средств и предметов их дополнительного оборудования (далее — требования безопасности дорожного движения) — см. ниже Перечень документов, регламентирующих требования к транспортным средствам.
22. При проверке технического состояния транспортных средств применяются средства технического диагностирования, внесенные в Государственный реестр типа средств измерений, имеющие сертификаты соответствия, сертификаты об утверждении типа средств измерения, установленные документы о поверке и обеспечивающие проведение проверки технического состояния методами и с точностью, установленными соответствующими стандартами и техническими нормами.

23. При осмотре транспортных средств, подлежащих передаче Вооруженным силам Российской Федерации и поставленных на консервацию, проверяется их укомплектованность. При наличии причин, вызывающих сомнение в исправности транспортного средства, проверяются работоспособность двигателя и трансмиссии без снятия транспортного средства с подставок для разгрузки колес.
24. Транспортное средство, техническое состояние и оборудование которого не отвечают хотя бы одному из требований безопасности дорожного движения, считается неисправным, и его эксплуатация запрещается.

При проведении повторного осмотра такого транспортного средства в срок не позднее 20 дней с момента предыдущего осмотра производятся действия в соответствии с пунктами 15–20 настоящих Правил.

Проверка технического состояния в данном случае проводится только по тем показателям, которые при предыдущем осмотре не соответствовали требованиям безопасности дорожного движения.

При представлении транспортного средства на повторный осмотр в срок свыше 20 дней с момента предыдущего осмотра проверка технического состояния проводится в полном объеме и в порядке, установленном настоящими Правилами.

В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, эксплуатация транспортных средств запрещается со снятием государственных регистрационных знаков в установленном порядке.

Оформление результатов осмотра транспортных средств

25. По результатам проверки технического состояния оформляется диагностическая карта транспортного средства (далее — диагностическая карта) в трех экземплярах.

Первый экземпляр диагностической карты выдается собственнику (представителю собственника), второй — хранится

в подразделении Государственной инспекции по месту проведения осмотра транспортного средства, третий — на станции государственного технического осмотра или в пункте технического осмотра.

26. По результатам проверки технического состояния в случаях, предусмотренных пунктом 11 настоящих Правил, оформляются:

26.1. Акт технического осмотра транспортного средства (далее — акт) в двух экземплярах: для Государственной инспекции и собственника (представителя собственника) транспортного средства.

26.2. Акт государственного технического осмотра группы транспортных средств (далее — акт осмотра группы транспортных средств) в трех экземплярах: для Государственной инспекции, предприятия и военного комиссариата.

Администрация организации, транспортные средства которой подлежат передаче Вооруженным силам Российской Федерации, в недельный срок направляет копию акта осмотра группы транспортных средств в военный комиссариат города (района, района в городе).

27. На транспортное средство, прошедшее осмотр, заполняется талон. Талон выдается собственнику (представителю собственника) транспортного средства.

28. При утрате талона по письменному заявлению собственника (представителя собственника) Государственная инспекция по месту регистрации (временной регистрации) транспортного средства проводит проверку факта прохождения осмотра.

При подтверждении факта прохождения осмотра и выполнении положений, предусмотренных первым абзацем пункта 15, подпунктами 15.1, 15.2, 15.4, 15.5, 15.8 и 15.9, пунктами 18–20 настоящих Правил, оформляется и выдается дубликат талона. В этом случае проверка технического состояния не проводится и срок представления транспортного средства на очередной осмотр не изменяется. В графе «Особые отметки» талона производится отметка «Дубликат».

Дубликат талона выдается после оплаты собственником (представителем собственника) транспортного средства в установленном порядке сбора за его выдачу.

В случае неподтверждения факта прохождения осмотра он проводится в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами.

29. Внесение в регистрационные документы на транспортное средство изменений, связанных с изменением сведений о собственнике (представителе собственника) или заменой государственного регистрационного знака, и выдача в связи с этим нового талона производятся без проверки технического состояния транспортного средства.

Новый талон выдается после выполнения положений, предусмотренных абзацем первым пункта 15, подпунктами 15.1, 15.2, 15.4, 15.5, 15.8 и 15.9, пунктами 18–20 настоящих Правил и оплаты собственником (представителем собственника) транспортного средства установленного сбора за его выдачу. При этом ранее установленный срок представления транспортного средства на очередной осмотр не изменяется.

Осмотр транспортных средств по месту временной регистрации

30. При проведении осмотра транспортных средств, прибывших из другого субъекта Российской Федерации и состоящих на временной регистрации, замена талона на новый в период действия талона, выданного по месту постоянной регистрации транспортного средства, производится без проверки технического состояния и оборудования транспортного средства.

При этом новый талон выдается взамен полученного ранее по месту постоянной регистрации транспортного средства после выполнения положений, предусмотренных абзацем первым пункта 15, подпунктами 15.1, 15.2, 15.4, 15.5, 15.8 и 15.9, пунктами 18–20 настоящих Правил и оплаты собственником (представителем собственника) установленного сбора за выдачу талона.

В талоне делается запись о временной регистрации транспортного средства. Ранее установленный по месту постоянной регистрации срок представления транспортного средства на очередной осмотр при этом не изменяется.

31. В случае если на момент оформления временной регистрации транспортного средства действующий талон отсутствует, осмотр проводится в порядке, предусмотренном настоящими Правилами.
32. При убытии транспортного средства к месту постоянной регистрации талон, выданный по месту временной регистрации, сдается в подразделение Государственной инспекции, его выдавшее. Собственнику (представителю собственника) выдается акт технического осмотра транспортного средства с указанием срока действия сданного талона.

Государственная инспекция по месту постоянной регистрации транспортного средства выдает новый талон без проверки технического состояния на срок, указанный в акте технического осмотра транспортного средства, после выполнения действий, предусмотренных первым абзацем пункта 15, подпунктами 15.1, 15.2, 15.4, 15.5, 15.8 и 15.9, пунктами 18–20 настоящих Правил и оплаты собственником (представителем собственника) в установленном порядке сбора за выдачу талона.

33. В случае если срок действия талона, выданного по месту временной регистрации, истек, осмотр транспортного средства по месту постоянной регистрации проводится в порядке, установленном настоящими Правилами.

Учет результатов осмотра транспортных средств

34. По результатам осмотра подразделения Государственной инспекции ведут государственный учет наличия транспортных средств, вносят соответствующие записи в карточки учета транспортных средств и заполняют реестр сведений о наличии

и техническом состоянии транспортных средств, в котором также указываются сведения о выдаче собственнику (представителю собственника) транспортного средства талона.

35. Сведения о результатах осмотра по месту временной регистрации транспортного средства ежемесячно направляются в подразделение Государственной инспекции по месту постоянной регистрации транспортного средства.
36. Порядок учета показателей осмотра, форма и состав сведений, указываемых в карточке учета транспортного средства и реестре сведений о наличии и техническом состоянии транспортных средств, а также порядок заполнения и оформления указанных документов, их учета и хранения устанавливаются МВД России.
37. Талоны и акты технического осмотра транспортных средств относятся к специальной продукции, порядок их изготовления, хранения и расходования устанавливается МВД России.
38. Квитанции (платежные поручения) о плате за проведение осмотра в течение двух лет хранятся в подразделении Государственной инспекции по месту проведения осмотра.
39. Сотрудникам Государственной инспекции запрещается передавать кому-либо сведения, которые стали им известны в связи с проведением осмотра, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Глава 10



Правила обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев

Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств были утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 мая 2003 г. № 263, и с тех пор претерпели ряд изменений. Ниже приводится текст Правил, актуальный на момент написания книги.

Общие положения

1. Настоящие Правила определяют типовые условия, в соответствии с которыми заключается договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее — договор обязательного страхования).
2. При осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее именуется — обязательное страхование) страховщик обязуется за обусловленную договором обязательного страхования плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного настоящими Правилами события (страхового случая) осуществить страховую выплату потерпевшему (третьему лицу)

в целях возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевшего, в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

3. Обязательному страхованию в соответствии с настоящими Правилами не подлежит риск гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

а) максимальная конструктивная скорость которых составляет не более 20 км/ч;

б) на которые по их техническим характеристикам не распространяются положения законодательства Российской Федерации о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации;

в) которые находятся в распоряжении Вооруженных сил Российской Федерации, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности Вооруженных сил Российской Федерации;

г) которые зарегистрированы в иностранных государствах, если гражданская ответственность владельцев таких транспортных средств застрахована в рамках международных систем обязательного страхования, участником которых является Российская Федерация;

д) в части, касающейся принадлежащих гражданам прицепов к легковым автомобилям.

4. В настоящих Правилах используются следующие понятия.

- *Транспортное средство* — устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Транспортным средством также является прицеп (полуприцеп и прицеп-ропуск), не оборудованный двигателем и предназначенный для движения в составе с механическим транспортным средством. Транспортное средство допускается к участию в дорожном движении в соответствии с законодательством Российской Федерации.

- *Использование транспортного средства* — эксплуатация транспортного средства, связанная с его участием в движении в пределах дорог (дорожном движении), кроме железных дорог, а также на прилегающих к ним и предназначенных для движения транспортных средств территориях (дворы, жилые массивы, стоянки транспортных средств, заправочные станции и др.). Эксплуатация оборудования, установленного на транспортном средстве и непосредственно не связанного с участием транспортного средства в дорожном движении, не является использованием транспортного средства.
- *Ограниченное использование транспортных средств, находящихся в собственности или во владении граждан* — управление транспортными средствами, находящимися в собственности или во владении граждан, только указанными страхователем водителями и (или) сезонное использование транспортных средств в течение 3 и более месяцев в календарном году.
- *Ограниченное использование транспортных средств, находящихся в собственности или во владении юридических лиц* — сезонное использование транспортных средств, находящихся в собственности или во владении юридических лиц (снегоуборочные, сельскохозяйственные, поливочные и другие специальные транспортные средства), в течение 6 и более месяцев в календарном году.
- *Владелец транспортного средства* — собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче ему транспортного средства и др.). Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством при исполнении своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства.

- *Водитель* — лицо, которое управляет транспортным средством (использует транспортное средство) на праве владения, пользования, распоряжения, риск ответственности которого застрахован по договору обязательного страхования. Это лицо в том числе осуществляет управление транспортным средством на основании трудового договора (контракта) или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства, риск ответственности которого застрахован в соответствии с договором обязательного страхования. При обучении управлению транспортным средством водителем считается обучающее лицо.
- *Потерпевший* — лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом, в том числе пешеход, водитель транспортного средства, которым причинен вред, и пассажир транспортного средства — участник дорожно-транспортного происшествия.
- *Место жительства (место нахождения) потерпевшего* — определенное в соответствии с гражданским законодательством место жительства гражданина (место нахождения юридического лица), признаваемого потерпевшим.
- *Страхователь* — лицо, заключившее со страховщиком договор обязательного страхования.
- *Страховщик* — страховая организация, которая вправе осуществлять обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств на условиях и в порядке, установленных Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и настоящими Правилами в соответствии с разрешением (лицензией), выданным федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью.
- *Представитель страховщика* — обособленное подразделение страховщика (филиал) в субъекте Российской Федерации, выполняющее в предусмотренных гражданским

законодательством Российской Федерации пределах полномочия страховщика по рассмотрению требований потерпевших о страховых выплатах и их осуществлению, или другой страховщик, выполняющий указанные полномочия за счет заключившего договор обязательного страхования страховщика на основании договора со страховщиком.

- *Профессиональное объединение страховщиков* — некоммерческая организация, действующая в установленном порядке в целях обеспечения взаимодействия страховщиков и разработки правил профессиональной деятельности.
- *Страховой полис обязательного страхования* — документ установленного образца, удостоверяющий осуществление обязательного страхования.
- *Страховые тарифы* — ценовые ставки, установленные в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», применяемые страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования и состоящие из базовых ставок и коэффициентов.
- *Страховая сумма* — определенная Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» денежная сумма в валюте Российской Федерации, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред.
- *Страховая премия* — денежная сумма в валюте Российской Федерации, которую страхователь обязан уплатить страховщику в соответствии с договором обязательного страхования.
- *Страховая выплата* — денежная сумма, которую в соответствии с договором обязательного страхования страховщик обязан выплатить потерпевшим в счет возмещения

вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при наступлении страхового случая. При причинении вреда имуществу страховщик с согласия потерпевшего вправе заменить страховую выплату компенсацией ущерба в натуральной форме, организовать ремонт или замену пострадавшего имущества в пределах страховой суммы.

- *Акт о страховом случае* — документ, составляемый страховщиком после подачи потерпевшим заявления о страховой выплате, фиксирующий причины и обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, являющегося страховым случаем, его последствия, характер и размер понесенного ущерба, размер подлежащей выплате страховой суммы и подтверждающий решение страховщика об осуществлении страховой выплаты или прямого возмещения убытков.
- *Компенсационные выплаты* — платежи, которые осуществляются в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в случае, если страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена.
- *Независимая экспертиза* — экспертиза, проводимая в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков в связи с повреждением имущества. При повреждении транспортного средства в целях выяснения обстоятельств наступления страхового случая, установления повреждения транспортного средства, технологии, методов и стоимости ремонта проводится независимая техническая экспертиза транспортного средства в соответствии с правилами, установленными Правительством Российской Федерации.
- *Прямое возмещение убытков* — возмещение вреда имуществу потерпевшего страховщиком, заключившим с потерпевшим — владельцем транспортного средства договор обязательного страхования.

Объект обязательного страхования, страховой случай

5. *Объектом обязательного страхования* являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации.
6. *Дорожно-транспортным происшествием* является событие, произошедшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. Положения настоящих Правил, регламентирующие поведение участников дорожно-транспортного происшествия, применяются также в случаях причинения вреда потерпевшим при использовании транспортного средства на прилегающих к дорогам территориях.
7. *Страховым случаем* признается наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату.
8. В соответствии с настоящими Правилами не возмещается вред, причиненный вследствие:
 - а) непреодолимой силы либо умысла потерпевшего;
 - б) воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;
 - в) военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий;
 - г) гражданской войны, народных волнений или забастовок.
- 8.1. Вред, причиненный имуществу, принадлежащему лицу, ответственному за причиненный вред, не возмещается.

9. Не относится к страховым случаям наступление гражданской ответственности владельцев транспортных средств вследствие:
- а) причинения вреда при использовании транспортного средства, не указанного в договоре обязательного страхования;
 - б) причинения морального вреда или возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды;
 - в) причинения вреда при использовании транспортных средств в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных для этого местах;
 - г) загрязнения окружающей природной среды;
 - д) причинения вреда в результате воздействия перевозимого груза, если риск такой ответственности подлежит обязательному страхованию в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования;
 - е) причинения вреда жизни или здоровью работников при исполнении ими трудовых обязанностей, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования или обязательного социального страхования;
 - ж) возникновения обязанности по возмещению работодателю убытков, вызванных причинением вреда работнику;
 - з) причинения водителем вреда управляемому им транспортному средству и прицепу к нему, перевозимому в них грузу, установленному на них оборудованию и иному имуществу;
 - и) причинения вреда при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке;
 - к) утратил силу;
 - л) повреждения или уничтожения антикварных и других уникальных предметов, зданий и сооружений, имеющих историко-культурное значение, изделий из драгоценных металлов и драгоценных и полудрагоценных камней, наличных денег, ценных бумаг, предметов религиозного культа, а также произведений науки, литературы и искусства, других объектов интеллектуальной собственности;

м) возникновения обязанности владельца транспортного средства возместить вред в части, превышающей размер ответственности, предусмотренный Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и главой 59 Гражданского кодекса Российской Федерации (в случае если более высокий размер ответственности установлен федеральным законом или договором).

Страховая сумма, страховая премия и порядок ее уплаты

10. Страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, составляет:

- в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, — не более 160 тыс. рублей;
- в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, — не более 160 тыс. рублей;
- в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, — не более 120 тыс. рублей;
- страховая премия определяется в соответствии со страховыми тарифами, установленными Правительством Российской Федерации.

Изменение Правительством Российской Федерации страховых тарифов в течение срока действия договора обязательного страхования не влечет за собой изменения страховой премии, оплаченной страхователем по действовавшим на момент уплаты страховым тарифам.

11. Расчет страховой премии по договору обязательного страхования осуществляется страховщиком исходя из сведений, сообщенных страхователем в письменном заявлении о заключении договора обязательного страхования.

При изменении условий договора обязательного страхования в течение срока его действия, а также в иных предусмотренных настоящими Правилами случаях страховая премия может быть скорректирована после начала действия договора обязательного страхования в сторону ее уменьшения или увеличения в зависимости от изменившихся сведений, сообщенных страхователем страховщику.

Страхователь вправе потребовать от страховщика письменный расчет страховой премии, подлежащей уплате. Страховщик обязан представить такой расчет в течение 3 рабочих дней со дня получения соответствующего письменного заявления от страхователя.

12. Страховая премия по договору обязательного страхования уплачивается страхователем страховщику наличными деньгами или по безналичному расчету при заключении договора обязательного страхования.

Датой уплаты страховой премии считается или день уплаты страховой премии наличными деньгами страховщику, или день перечисления страховой премии на расчетный счет страховщика.

Срок действия, порядок заключения и изменения договора обязательного страхования

13. Договор обязательного страхования заключается на 1 год, за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом. Договор обязательного страхования заключается в отношении владельца транспортного средства, лиц, указанных им в договоре обязательного страхования, или в отношении неограниченного числа лиц, допущенных владельцем к управлению транспортным средством в соответствии с договором обязательного страхования, а также иных лиц, использующих транспортное средство на законном основании.

Владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договор обязательного страхования на весь срок временного использования таких транспортных средств, но не менее чем на 5 дней.

При приобретении транспортного средства (покупке, наследовании, принятии в дар и т. д.) его владелец вправе заключить договор обязательного страхования на срок следования к месту регистрации транспортного средства. При регистрации транспортного средства его владелец должен предъявить сотруднику регистрирующего органа страховой полис обязательного страхования, подтверждающий заключение договора обязательного страхования сроком на 1 год.

14. Владелец транспортного средства имеет право на свободный выбор страховщика, осуществляющего обязательное страхование.

Страховщик не вправе отказать в заключении договора обязательного страхования владельцу транспортного средства, обратившемуся к нему с заявлением о заключении договора обязательного страхования и представившему документы в соответствии с настоящими Правилами.

15. Для заключения договора обязательного страхования страхователь представляет страховщику следующие документы:

- а) заявление о заключении договора обязательного страхования по форме согласно приложению № 1;
- б) документ, удостоверяющий личность (если страхователем является физическое лицо);
- в) свидетельство о государственной регистрации юридического лица (если страхователем является юридическое лицо);
- г) документ о регистрации транспортного средства, выданный органом, осуществляющим регистрацию транспортного средства (паспорт транспортного средства, свидетельство о регистрации транспортного средства, технический паспорт, технический талон или аналогичный документ);

д) водительское удостоверение или копия водительского удостоверения лица, допущенного к управлению транспортным средством (если договор обязательного страхования будет предусматривать допуск к управлению транспортным средством определенных лиц).

15.1. За представление заведомо ложных сведений и (или) недействительных документов страхователь несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

16. По соглашению сторон страхователь вправе представить копии документов, необходимых для заключения договора обязательного страхования.

Страхователь несет ответственность за полноту и достоверность сведений и документов, представляемых страховщику.

17. Страхователь при заполнении заявления о заключении договора обязательного страхования не заполняет строку «Государственный регистрационный знак», если к моменту заключения договора обязательного страхования транспортное средство, владельцем которого он является, не прошло государственную регистрацию в установленном порядке. После государственной регистрации транспортного средства и получения государственного регистрационного знака страхователь обязан сообщить номер государственного регистрационного знака в течение 3 рабочих дней страховщику, который на основании полученных данных вносит соответствующую запись в бланк страхового полиса обязательного страхования.
18. При заключении договора обязательного страхования владелец транспортного средства, зарегистрированного в иностранном государстве и временно используемого на территории Российской Федерации, представляет документы, предусмотренные подпунктами «б», «г» и «д» пункта 15 настоящих Правил.
19. При заключении договора обязательного страхования страховщик вправе провести осмотр транспортного средства по месту жительства страхователя (по месту нахождения юридического лица), если иное не вытекает из соглашения сторон.

20. Вместе с заявлением о заключении договора обязательного страхования страхователь представляет страховщику сведения о количестве и характере наступивших страховых случаев, об осуществленных и о предстоящих страховых выплатах, сроке страхования, рассматриваемых и неурегулированных требованиях потерпевших, касающихся страховых выплат, и иные сведения о страховании в период действия договора обязательного страхования, представленные страховщиком, с которым был заключен последний договор обязательного страхования, в порядке, предусмотренном пунктом 35 настоящих Правил (далее — сведения о страховании).

Сведения о страховании не представляются лицом, ежегодно перезаключающим договор обязательного страхования у одного страховщика.

При заключении договора обязательного страхования, предусматривающего управление транспортным средством только указанными страхователем водителями (ограниченное использование), страхователь представляет страховщику сведения о страховании в отношении каждого указанного им водителя.

При заключении договора обязательного страхования без ограничения лиц, допущенных к управлению транспортным средством, страхователь представляет страховщику сведения о страховании в отношении собственника транспортного средства.

21. Владельцы транспортных средств вправе заключать договор обязательного страхования, предусматривающий ограниченное использование транспортных средств, находящихся в их собственности или во владении. Ограниченным использованием транспортных средств, находящихся в собственности или во владении граждан, признается управление транспортными средствами, находящимися в собственности или во владении граждан, только указанными страхователем водителями и (или) сезонное использование трансфертных средств в течение 3 и более месяцев в календарном году. Ограниченным использованием транспортных средств, находя-

щихся в собственности или во владении юридических лиц, признается сезонное использование транспортных средств, находящихся в собственности или во владении юридических лиц (снегоуборочные, сельскохозяйственные, поливочные и другие специальные транспортные средства), в течение 6 и более месяцев в календарном году. Период использования транспортного средства в течение календарного года, а также водители, допущенные гражданами к управлению транспортным средством, указываются в заявлении о заключении договора обязательного страхования.

22. В период действия договора обязательного страхования страхователь обязан незамедлительно сообщать в письменной форме страховщику об изменении сведений, указанных в заявлении о заключении договора обязательного страхования.

Если в договоре обязательного страхования указывается ограниченное использование транспортного средства, то страхователь обязан сообщать в письменной форме страховщику до передачи управления транспортным средством водителю, не указанному в страховом полисе обязательного страхования, о появлении у него права на управление данным транспортным средством, а также об изменении периода использования транспортного средства по сравнению с указанным в договоре обязательного страхования периодом.

23. При получении от страхователя заявления об изменении сведений, указанных в заявлении о заключении договора обязательного страхования и (или) представленных при заключении договора обязательного страхования, страховщик вправе потребовать от страхователя уплаты при необходимости дополнительной страховой премии соразмерно увеличению степени риска и внести изменения в страховой полис обязательного страхования исходя из страховых тарифов по обязательному страхованию.

Изменения в страховой полис обязательного страхования вносятся путем внесения соответствующей записи в раздел "Особые отметки" с указанием даты и времени внесения изменений и заверения изменений подписью представителя

страховщика и печатью страховщика или путем выдачи переоформленного (нового) страхового полиса обязательного страхования в течение 2 рабочих дней с даты возвращения страхователем ранее выданного страхового полиса. Возвращенный страхователем страховой полис обязательного страхования хранится у страховщика вместе со 2 экземпляром переоформленного страхового полиса. На первоначальном и переоформленном страховых полисах обязательного страхования делается отметка о переоформлении с указанием даты переоформления и номеров первоначального и переоформленного страховых полисов обязательного страхования.

24. Документом, удостоверяющим осуществление обязательного страхования, является страховой полис обязательного страхования, оформляемый страховщиком по форме согласно приложению № 2.

Бланк страхового полиса обязательного страхования имеет единую форму на всей территории Российской Федерации и является документом строгой отчетности.

В страховом полисе обязательного страхования указывается эксплуатируемое транспортное средство или прицеп, за исключением принадлежащим гражданам прицепов к легковым автомобилям.

Одновременно со страховым полисом страхователю бесплатно выдаются перечень представителей страховщика в субъектах Российской Федерации, текст настоящих Правил, 2 бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии по форме, утверждаемой Министерством внутренних дел Российской Федерации по согласованию с Министерством финансов Российской Федерации.

В дальнейшем бланки извещений о дорожно-транспортном происшествии выдаются страховщиком бесплатно по требованию лица, ответственность которого застрахована по договору обязательного страхования.

Страховой полис обязательного страхования выдается страхователю непосредственно при уплате им страховой премии

наличными деньгами, а в случае ее уплаты по безналичному расчету — не позднее рабочего дня, следующего за днем перечисления на расчетный счет страховщика страховой премии.

При утрате страхового полиса обязательного страхования страхователь имеет право на получение его дубликата бесплатно.

25. Постановление Правительства РФ от 28.08.2006 г. № 525 (утратило силу с 1 октября 2006 г.).
26. Владельцы транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения, обязаны информировать пассажиров об их правах и обязанностях, вытекающих из договора обязательного страхования, в соответствии с требованиями, установленными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.
27. Водитель транспортного средства, участвующий в дорожном движении, обязан иметь страховой полис обязательного страхования.

Порядок продления срока действия договора обязательного страхования

28. Продление договора обязательного страхования осуществляется путем заключения договора обязательного страхования по истечении срока его действия на новый срок со страховщиком, с которым был заключен предыдущий договор страхования, в порядке, предусмотренном разделом IV настоящих Правил.

В случае отказа страхователя от продления договора обязательного страхования страховщик представляет сведения о страховании в соответствии с пунктом 35 настоящих Правил.

29. Пункт Правил утратил силу.
30. Пункт Правил утратил силу.
31. Пункт Правил утратил силу.
32. Пункт Правил утратил силу.

Досрочное прекращение действия договора обязательного страхования

33. Действие договора обязательного страхования досрочно прекращается в следующих случаях:

- а) смерть гражданина — страхователя или собственника;
- б) ликвидация юридического лица-страхователя;
- в) ликвидация страховщика;
- г) гибель (утрата) транспортного средства, указанного в страховом полисе обязательного страхования;
- д) иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

33.1. Страхователь вправе досрочно прекратить действие договора обязательного страхования в следующих случаях:

- а) отзыв лицензии страховщика в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;
- б) замена собственника транспортного средства;
- в) иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

33.2. Страховщик вправе досрочно прекратить действие договора обязательного страхования:

- а) в случае выявления ложных или неполных сведений, представленных страхователем при заключении договора обязательного страхования, имеющих существенное значение для определения степени страхового риска;
- б) иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

33.3. Досрочное прекращение действия договора обязательного страхования не влечет за собой освобождение страховщика от обязанности по осуществлению страховых выплат по произошедшим в течение срока действия договора обязательного страхования страховым случаям.

34. В случае досрочного прекращения действия договора обязательного страхования по одному из оснований, предусмотренных подпунктом «б» пункта 33, подпунктом «в» пункта 33.1 и подпунктом «а» пункта 33.2 настоящих Правил, часть страховой премии по договору обязательного страхования страхователю не возвращается. В остальных случаях страховщик возвращает страхователю часть страховой премии за неистекший срок действия договора обязательного страхования.

Исчисление неистекшего срока действия договора (периода использования транспортного средства) начинается со дня, следующего за датой досрочного прекращения действия договора обязательного страхования.

В случаях досрочного прекращения действия договора обязательного страхования, предусмотренных пунктом 33 настоящих Правил, датой досрочного прекращения действия договора обязательного страхования считается дата события, которое явилось основанием для его досрочного прекращения и возникновение которого подтверждено документами соответствующих государственных и иных органов.

В случаях досрочного прекращения действия договора обязательного страхования, предусмотренных пунктом 33.1 настоящих Правил, датой досрочного прекращения действия договора обязательного страхования считается дата получения страховщиком письменного заявления страхователя о досрочном прекращении действия договора обязательного страхования.

В случаях досрочного прекращения действия договора обязательного страхования, предусмотренных пунктом 33.2 настоящих Правил, датой досрочного прекращения действия договора обязательного страхования считается дата получения страхователем письменного уведомления страховщика.

Часть страховой премии возвращается страхователю (его законным представителям, наследникам) в течение 14 календарных дней с даты, следующей за датой получения страховщи-

ком сведений о случаях, предусмотренных подпунктами 1, 3, 4 и 5 пункта 33 настоящих Правил, или заявления страхователя о досрочном прекращении договора обязательного страхования по одному из оснований, предусмотренных пунктом 33.1 настоящих Правил, или в течение 14 календарных дней с даты, следующей за датой получения страхователем письменного уведомления страховщика о досрочном прекращении действия договора обязательного страхования по основанию, предусмотренному подпунктом 2 пункта 33.2 настоящих Правил.

35. При досрочном прекращении или по окончании действия договора обязательного страхования страховщик предоставляет страхователю сведения о страховании по форме согласно приложению № 4. Сведения о страховании предоставляются страховщиком бесплатно в письменной форме в 5-дневный срок с даты соответствующего обращения страхователя.

Сведения о страховании предоставляются страхователем страховщику при осуществлении обязательного страхования в последующие периоды и учитываются страховщиком при расчете страховой премии по договору обязательного страхования.

36. Договор обязательного страхования может быть признан судом недействительным с момента его заключения в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

Действия лиц при наступлении страхового случая

37. При наступлении страхового случая (дорожно-транспортного происшествия) водители-участники этого происшествия должны принять меры и исполнить обязанности, предусмотренные Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, а также принять необходимые в сложившихся

обстоятельствах меры с целью уменьшения возможных убытков от происшествия, записать фамилии и адреса очевидцев и указать их в извещении о дорожно-транспортном происшествии, принять меры по оформлению документов о происшествии в соответствии с настоящими Правилами.

38. Водитель-участник дорожно-транспортного происшествия обязан сообщить другим участникам дорожно-транспортного происшествия, намеренным предъявить требование о возмещении вреда, сведения о договоре обязательного страхования, в том числе номер страхового полиса обязательного страхования, а также наименование, адрес и телефон страховщика.

Участники дорожно-транспортного происшествия должны уведомить своих страховщиков о наступлении страхового случая.

39. Для решения вопроса об осуществлении страховой выплаты страховщик принимает документы о дорожно-транспортном происшествии, оформленные сотрудниками милиции, прибывшими на место происшествия по сообщению его участников, либо оформленные (при отсутствии в случае дорожно-транспортного происшествия потерпевших, жизни и здоровья которых причинен вред, а также при взаимном согласии водителей в оценке обстоятельств случившегося) сотрудниками милиции на ближайшем посту дорожно-патрульной службы или в органе милиции в соответствии с пунктом 2.6 Правил дорожного движения Российской Федерации.

40. Оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может осуществляться в присутствии страховщика (представителя страховщика) для определения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и причиненного ущерба (повреждений) по сообщению страхователя или потерпевшего. Для этого водитель — участник дорожно-транспортного происшествия, намеренный предъявить требование о страховой выплате, вправе сообщить страховщику или его представителю любым доступным способом (например, по указанным в страховом полисе обязательного страхования телефонам) о месте и времени дорожно-транспортного

происшествия, а также об обстоятельствах, его повлекших, для принятия страховщиком решения о необходимости выезда на место дорожно-транспортного происшествия.

41. Водители транспортных средств, причастные к дорожно-транспортному происшествию, обязаны заполнить бланки извещений о дорожно-транспортном происшествии, выданные страховщиками, независимо от оформления документов прибывшими на место дорожно-транспортного происшествия сотрудниками милиции.

При отсутствии разногласий в обстоятельствах причинения вреда и дорожно-транспортного происшествия, характере и перечне видимых повреждений транспортных средств, незначительном ущербе допускается совместное заполнение 2 водителями одного бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии.

Водители ставят в известность страхователей о дорожно-транспортном происшествии и заполнении бланков таких извещений.

При участии в дорожно-транспортном происшествии более 2 транспортных средств и наличии у водителей разногласий в оценке случившегося, а также при невозможности совместного заполнения водителями одного бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии (по состоянию здоровья, в случае гибели водителя, в связи с отказом одного из них от совместного заполнения бланка или по иным причинам) допускается заполнение каждым водителем своего бланка извещения с указанием причины невозможности совместного заполнения извещения о дорожно-транспортном происшествии. В случае гибели водителя извещение о дорожно-транспортном происшествии в отношении данного транспортного средства другими лицами не заполняется.

При причинении вреда жизни или здоровью пассажиров, находящихся в транспортных средствах, в извещении о дорожно-транспортном происшествии указывается наличие пострадавших пассажиров. В случае если участники дорожно-транспортного происшествия располагают сведениями о по-

страдавших пассажирах (фамилии, имена, отчества), они должны представить эти сведения страховщику. Сведения о пострадавших пассажирах предоставляются страховщику органами милиции на основании его письменного запроса.

В случае причинения вреда потерпевшим водитель должен сообщить об этом страховщику в порядке и в сроки, которые установлены настоящими Правилами.

42. Заполненные водителями-участниками дорожно-транспортного происшествия извещения о дорожно-транспортном происшествии, оформленные в соответствии с пунктом 41 настоящих Правил, должны быть в кратчайший срок, но не позднее 15 рабочих дней после дорожно-транспортного происшествия вручены или направлены любым способом, обеспечивающим подтверждение отправки, страховщику или представителю страховщика в субъекте Российской Федерации по месту жительства (месту нахождения) потерпевшего либо в субъекте Российской Федерации, на территории которого произошло дорожно-транспортное происшествие. Водитель, являющийся потерпевшим, представляет страховщику свой бланк извещения о дорожно-транспортном происшествии или единый заполненный совместно с другими участниками дорожно-транспортного происшествия бланк извещения одновременно с подачей заявления о страховой выплате. Извещение о дорожно-транспортном происшествии может быть передано по факсимильной связи с одновременным направлением его оригинала заказным письмом по указанному в страховом полисе обязательного страхования адресу страховщика или представителя страховщика.

43. Потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан при первой возможности уведомить страховщика о наступлении страхового случая.

Потерпевшие, включая пассажиров транспортных средств, предъявляют страховщику требование о страховой выплате в сроки, установленные пунктом 42 настоящих Правил.

Заявление о страховой выплате потерпевший направляет страховщику, или представителю страховщика по месту жительства (месту нахождения) потерпевшего, или представителю страховщика в субъекте Российской Федерации, на территории которого произошло дорожно-транспортное происшествие.

44. Потерпевший на момент подачи заявления о страховой выплате прилагает к заявлению:

а) справку о дорожно-транспортном происшествии, выданную органом милиции, отвечающим за безопасность дорожного движения, по форме, утверждаемой Министерством внутренних дел Российской Федерации по согласованию с Министерством финансов Российской Федерации;

б) извещение о дорожно-транспортном происшествии.

Копии протокола об административном правонарушении, постановление по делу об административном правонарушении или определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении должны представляться потерпевшим только в тех случаях, когда составление таких документов предусмотрено законодательством Российской Федерации. Потерпевший получает указанные документы в органах милиции и представляет их страховщику.

Кроме того, потерпевший в зависимости от вида причиненного вреда представляет страховщику документы, предусмотренные пунктами 51, 53–56 и (или) 61 настоящих Правил.

45. При причинении вреда имуществу потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан представить поврежденное имущество или его остатки для проведения осмотра и (или) организации независимой экспертизы (оценки) в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков, а страховщик — провести осмотр поврежденного имущества и (или) организовать независимую экспертизу (оценку).

Страховщик проводит осмотр поврежденного имущества и (или) организует независимую экспертизу (оценку) путем

выдачи направления на экспертизу (оценку) в срок не более 5 рабочих дней с даты получения от потерпевшего заявления о страховой выплате и документов, предусмотренных пунктом 44 настоящих Правил, если иной срок не согласован страховщиком с потерпевшим.

Страховщик обязан согласовать с потерпевшим время и место проведения осмотра и (или) организации независимой экспертизы поврежденного имущества с учетом графика работы страховщика, эксперта и указанного в настоящем пункте срока проведения осмотра поврежденного имущества, а потерпевший в согласованное со страховщиком время обязан представить поврежденное имущество.

Если характер повреждений или особенности поврежденного имущества исключают его представление для осмотра и (или) организацию его независимой экспертизы (оценки) по месту нахождения страховщика и (или) эксперта (например, повреждения транспортного средства, исключаящие его участие в дорожном движении), осмотр и (или) независимая экспертиза (оценка) проводятся по месту нахождения поврежденного имущества в установленный настоящим пунктом срок.

В случае если по результатам проведенного страховщиком осмотра поврежденного имущества страховщик и потерпевший достигли согласия о размере страховой выплаты и не настаивают на организации независимой экспертизы (оценки) поврежденного имущества, такая экспертиза (оценка) может не проводиться.

В случае если после проведенного страховщиком осмотра поврежденного имущества страховщик и потерпевший не достигли согласия о размере страховой выплаты, страховщик обязан организовать независимую экспертизу (оценку), а потерпевший — предоставить поврежденное имущество для проведения независимой экспертизы (оценки).

46. Если страховщик в установленный пунктом 45 настоящих Правил срок не провел осмотр поврежденного имущества и (или) не организовал независимую экспертизу (оценку),

то потерпевший имеет право самостоятельно обратиться с просьбой об организации такой экспертизы, не представляя поврежденное имущество страховщику для осмотра.

При решении вопроса о страховой выплате страховщик использует результаты этой независимой экспертизы.

47. В целях выяснения при повреждении транспортных средств обстоятельств причиненного вреда, установления характера повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов, стоимости его ремонта, а также действительной стоимости транспортного средства на дату дорожно-транспортного происшествия проводится независимая техническая экспертиза транспортного средства в соответствии с правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации.

48. Если осмотр и (или) независимая экспертиза (оценка) представленного потерпевшим поврежденного имущества или его остатков не позволяют достоверно установить наличие страхового случая и размер убытков, подлежащих возмещению по договору обязательного страхования, для выяснения указанных обстоятельств страховщик вправе провести осмотр транспортного средства страхователя, при использовании которого потерпевшему был причинен вред, и (или) организовать независимую экспертизу этого транспортного средства, а страхователь обязан представить это транспортное средство по требованию страховщика для организации независимой экспертизы.

При этом страховщик обязан провести осмотр транспортного средства и (или) организовать независимую экспертизу (оценку) и оплатить расходы по ее проведению в соответствии с пунктом 45 настоящих Правил.

Результаты осмотра и (или) независимой экспертизы (оценки) оформляются в письменном виде и подписываются страховщиком (его представителем), экспертом (при проведении независимой экспертизы) и владельцем транспортного средства.

Определение размера страховой выплаты при причинении вреда жизни и здоровью потерпевших

49. Размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в целях возмещения вреда, причиненного его здоровью, рассчитывается страховщиком в соответствии с главой 59 Гражданского кодекса Российской Федерации.

При причинении вреда здоровью потерпевшего возмещению подлежат утраченный потерпевшим заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь на день причинения ему вреда, а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение.

Размер страховой выплаты за причинение вреда жизни потерпевшего составляет:

- 135 тыс. рублей — лицам, имеющим в соответствии с гражданским законодательством право на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца);
- не более 25 тыс. рублей — на возмещение расходов на погребение лицам, понесшим эти расходы.

50. Для получения страховой выплаты в связи с причинением вреда здоровью потерпевшего кроме документов, предусмотренных пунктом 44 настоящих Правил, к заявлению о страховой выплате прилагаются документы, предусмотренные пунктами 51, 55—56 настоящих Правил, а в связи с причинением вреда жизни потерпевшего — документы, предусмотренные пунктами 53 и 54 настоящих Правил.

51. При предъявлении потерпевшим требования о возмещении утраченного им заработка (дохода) в связи со страховым случаем, повлекшим утрату профессиональной трудоспособности, а при отсутствии профессиональной трудоспособности — повлекшим утрату общей трудоспособности, представляются:
- а) заключение соответствующего медицинского учреждения с указанием характера полученных потерпевшим травм и увечий, диагноза, периода нетрудоспособности;
 - б) выданное в установленном законодательством Российской Федерации порядке заключение медицинской экспертизы о степени утраты профессиональной трудоспособности, а при отсутствии профессиональной трудоспособности — о степени утраты общей трудоспособности;
 - в) справка или иной документ о среднем месячном заработке (доходе), стипендии, пенсии, пособиях, которые потерпевший имел на день причинения вреда его здоровью;
 - г) иные документы, подтверждающие доходы потерпевшего, которые учитываются при определении размера утраченного заработка (дохода).
52. Размер подлежащего возмещению утраченного потерпевшим заработка (дохода) определяется в процентах к его среднему месячному заработку (доходу) до увечья или иного повреждения здоровья либо до утраты им трудоспособности, соответствующих степени утраты потерпевшим профессиональной трудоспособности, а при отсутствии профессиональной трудоспособности — степени утраты общей трудоспособности.
53. Лица, имеющие право в соответствии с гражданским законодательством на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца), представляют страховщику:
- а) заявление, содержащее сведения о членах семьи умершего потерпевшего, с указанием лиц, находившихся на его иждивении и имеющих право на получение от него содержания;
 - б) копию свидетельства о смерти;

в) утратил силу;

г) свидетельство о рождении ребенка (детей), если на момент наступления страхового случая на иждивении погибшего находились несовершеннолетние дети;

д) справку, подтверждающую установление инвалидности, если на дату наступления страхового случая на иждивении погибшего находились инвалиды;

е) справку образовательного учреждения о том, что член семьи погибшего, имеющий право на получение возмещения вреда, обучается в этом образовательном учреждении, если на момент наступления страхового случая на иждивении погибшего находились лица, обучающиеся в образовательном учреждении;

ж) заключение (справка медицинского учреждения, органа социального обеспечения) о необходимости постороннего ухода, если на момент наступления страхового случая на иждивении погибшего находились лица, которые нуждались в постороннем уходе;

з) справку органа социального обеспечения (медицинского учреждения, органа местного самоуправления, службы занятости) о том, что один из родителей, супруг либо другой член семьи погибшего не работает и занят уходом за его родственниками, если на момент наступления страхового случая на иждивении погибшего находились неработающие члены семьи, занятые уходом за его родственниками.

Страховая выплата лицам, имеющим право в соответствии с гражданским законодательством на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца), осуществляется в равных долях исходя из общей суммы в размере 135 тыс. рублей. Размер долей определяется страховщиком по состоянию на день принятия решения об осуществлении страховой выплаты исходя из количества заявлений о выплате, поданных лицами, имеющими право на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца), до истечения срока, предусмотренного пунктом 70 настоящих Правил.

В случае если страховщик в установленный настоящими Правилами срок произвел страховую выплату лицу (лицам), имеющему право на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца), иные лица, имеющие право на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца) и не заявившие страховщику свои требования до принятия им решения о страховой выплате, имеют право обратиться с требованием о возмещении вреда непосредственно к причинителю вреда в порядке, предусмотренном гражданским законодательством.

В случае если при жизни потерпевшему была произведена страховая выплата за причинение вреда здоровью, она удерживается из размера страховой выплаты по возмещению вреда в связи со смертью потерпевшего (кормильца).

54. Лица, понесшие необходимые расходы на погребение погибшего, при предъявлении требования о возмещении вреда представляют:

- а) копию свидетельства о смерти;
- б) документы, подтверждающие произведенные необходимые расходы на погребение.

Расходы на погребение возмещаются в размере не более 25 тыс. рублей.

55. Потерпевший при предъявлении требования о возмещении дополнительно понесенных им расходов, вызванных повреждением здоровья в результате наступления страхового случая, а также расходов на лечение и приобретение лекарств, на бесплатное получение которых потерпевший не имеет права (в том числе сверх базовой программы обязательного медицинского страхования), представляет:

- а) выписку из истории болезни, выданную лечебным учреждением;
- б) документы, подтверждающие оплату услуг лечебного учреждения;
- в) документы, подтверждающие оплату приобретенных лекарств.

56. Потерпевший при предъявлении требования о возмещении дополнительно понесенных им расходов, вызванных повреждением здоровья в результате наступления страхового случая (кроме расходов на лечение и приобретение лекарств), представляет выданное в установленном законодательством Российской Федерации порядке медицинское заключение, заключение медико-социальной или судебно-медицинской экспертизы о необходимости дополнительного питания, протезирования, постороннего ухода, санаторно-курортного лечения, специальных транспортных средств, а также:

а) при предъявлении требования о возмещении расходов на дополнительное питание:

- справку органов местного самоуправления или других уполномоченных органов о сложившихся в данном регионе ценах на продукты, входящие в суточный продуктовый набор дополнительного питания;
- справку медицинского учреждения о составе необходимого для потерпевшего суточного продуктового набора дополнительного питания;
- документы, подтверждающие оплату приобретенных продуктов из продовольственного набора дополнительного питания.

Расходы на дополнительное питание включаются в страховую выплату в размере не выше 3 % страховой суммы;

б) при предъявлении требования о возмещении расходов на протезирование — документы, подтверждающие оплату услуг по протезированию;

в) при предъявлении требования о возмещении расходов на посторонний уход — документы, подтверждающие оплату услуг по постороннему уходу.

Расходы на посторонний уход включаются в сумму страховой выплаты в размере не выше 10 % от страховой суммы;

г) при предъявлении требования о возмещении расходов на санаторно-курортное лечение:

- выписку из истории болезни, выданную учреждением, в котором осуществлялось санаторно-курортное лечение;
- копию санаторно-курортной путевки или иной документ, подтверждающий получение санаторно-курортного лечения, заверенный в установленном порядке;
- документы, подтверждающие оплату путевки на санаторно-курортное лечение;

д) при предъявлении требования о возмещении расходов на приобретение специальных транспортных средств:

- копию паспорта транспортного средства или свидетельство о его регистрации;
- документы, подтверждающие оплату приобретенного специального транспортного средства;
- договор, в соответствии с которым приобретено специальное транспортное средство;

е) при предъявлении потерпевшим требования о возмещении расходов, связанных с подготовкой к другой профессии:

- счет на оплату профессионального обучения (переобучения);
- копию договора с организацией, осуществляющей профессиональное обучение (переобучение);
- документ, подтверждающий оплату профессионального обучения (переобучения).

57. Страховая выплата по каждому страховому случаю не может превышать установленную величину страховой суммы. Страховщик по согласованию с потерпевшим вправе произвести частичную страховую выплату на основании документов о предоставлении услуг, необходимость в оказании которых была вызвана страховым случаем, и об их оплате либо оплатить эти услуги непосредственно оказавшему их медицинскому учреждению.

58. Выплата страховой суммы за вред, причиненный жизни или здоровью потерпевшего, производится независимо от сумм,

причитающихся ему по социальному обеспечению и договорам обязательного и добровольного личного страхования.

59. Органы государственного социального страхования и социального обеспечения, а также страховые медицинские организации не вправе предъявлять регрессные требования к страховщику, осуществляющему обязательное страхование.

Определение размера страховой выплаты при причинении вреда имуществу потерпевшего

60. При причинении вреда имуществу потерпевшего в соответствии с настоящими Правилами возмещению в пределах страховой суммы подлежат:

а) в случае полной гибели имущества потерпевшего — действительная стоимость имущества на день наступления страхового случая, в случае повреждения имущества — расходы, необходимые для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до момента наступления страхового случая;

б) иные расходы, произведенные потерпевшим в связи с причиненным вредом (эвакуация транспортного средства с места дорожно-транспортного происшествия, хранение поврежденного транспортного средства, доставка пострадавших в лечебное учреждение и т. д.).

61. При причинении вреда имуществу потерпевшего (транспортным средствам, зданиям, сооружениям, постройкам, иному имуществу физических, юридических лиц) кроме документов, предусмотренных пунктом 44 настоящих Правил, потерпевший представляет:

а) документы, подтверждающие право собственности потерпевшего на поврежденное имущество либо право на страховую выплату при повреждении имущества, находящегося в собственности другого лица;

б) заключение независимой экспертизы о размере причиненного вреда, если проводилась независимая экспертиза, или заключение независимой технической экспертизы об обстоятельствах и размере вреда, причиненного транспортному средству, если такая экспертиза организована самостоятельно потерпевшим (если экспертиза организована страховщиком, заключения экспертов находятся у него);

в) документы, подтверждающие оплату услуг независимого эксперта, если экспертиза проводилась и оплата произведена потерпевшим;

г) документы, подтверждающие оказание и оплату услуг по эвакуации поврежденного имущества, если потерпевший требует возмещения соответствующих расходов (подлежат возмещению расходы по эвакуации транспортного средства от места дорожно-транспортного происшествия до места его ремонта или хранения);

д) документы, подтверждающие оказание и оплату услуг по хранению поврежденного имущества, если потерпевший требует возмещения соответствующих расходов.

Возмещаются расходы на хранение со дня дорожно-транспортного происшествия до дня проведения страховщиком осмотра или независимой экспертизы;

е) иные документы, которые потерпевший вправе представить в обоснование своего требования о возмещении причиненного ему вреда, в том числе сметы и счета, подтверждающие стоимость ремонта поврежденного имущества.

62. Потерпевший представляет страховщику оригиналы документов, предусмотренных пунктом 61 настоящих Правил, либо их копии, заверенные нотариально, или выдавшим документы лицом (органом), или страховщиком.

Для подтверждения оплаты приобретенных товаров, выполненных работ и (или) оказанных услуг страховщику представляются оригиналы документов.

63. Размер страховой выплаты в случае причинения вреда имуществу потерпевшего определяется:

а) в случае полной гибели имущества потерпевшего — в размере действительной стоимости имущества на день наступления страхового случая. Под полной гибелью понимаются случаи, если ремонт поврежденного имущества невозможен либо стоимость ремонта поврежденного имущества равна его стоимости или превышает его стоимость на дату наступления страхового случая;

б) в случае повреждения имущества потерпевшего — в размере расходов, необходимых для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая (восстановительных расходов).



ВНИМАНИЕ

Абзац первый подпункта «б» пункта решением 63 Верховного Суда РФ от 24.07.2007 г. ГКПИ07-658 признан недействующим в части, исключающей величину утраты товарной стоимости из состава страховой выплаты в случае повреждения имущества потерпевшего.

Восстановительные расходы оплачиваются исходя из средних сложившихся в соответствующем регионе цен.

При определении размера восстановительных расходов учитывается износ частей, узлов, агрегатов и деталей, используемых при восстановительных работах.

64. В расходы по восстановлению поврежденного имущества включаются:

- расходы на материалы и запасные части, необходимые для ремонта (восстановления);
- расходы на оплату работ по ремонту;
- если поврежденное имущество не является транспортным средством — расходы по доставке материалов и запасных частей к месту ремонта, расходы по доставке имущества к месту ремонта и обратно, расходы по доставке ремонтных бригад к месту ремонта и обратно.

К восстановительным расходам не относятся дополнительные расходы, вызванные улучшением и модернизацией имущества, и расходы, вызванные временным или вспомогательным ремонтом либо восстановлением.

65. По согласованию с потерпевшим страховщик в счет страховой выплаты вправе организовать и оплатить ремонт поврежденного имущества.

Ответственность за качество ремонта перед потерпевшим несет лицо, осуществившее ремонт.

В случае если страховая выплата будет выплачена нескольким потерпевшим и сумма их требований, предъявленных страховщику на день первой страховой выплаты по возмещению вреда, причиненного имуществу по данному страховому случаю, превышает установленную пунктом 10 настоящих Правил страховую сумму, страховые выплаты производятся пропорционально отношению этой страховой суммы к сумме указанных требований потерпевших (с учетом ограничения размера страховой выплаты в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего). Страховая выплата по каждому страховому случаю не может превышать величины установленной страховой суммы.

Осуществление страховой выплаты

66. В случае если по факту дорожно-транспортного происшествия было возбуждено уголовное дело, потерпевший представляет страховщику документы следственных и (или) судебных органов о возбуждении, приостановлении или об отказе в возбуждении уголовного дела либо вступившее в законную силу решение суда.
67. Страховщик вправе самостоятельно запрашивать компетентные органы и организации о предоставлении документов, предусмотренных пунктами 51, 53–56, 61 и 66. Страховщик вправе запрашивать предоставление только документов, необходимых для решения вопроса о страховой выплате с учетом характера ущерба, причиненного конкретному потерпевшему. Страховщик вправе принять решение о страховой

выплате в случае непредставления каких-либо из указанных в настоящих Правилах документов, если их отсутствие существенно не повлияет на определение размера страховой выплаты.

Документы и заключения, необходимые для решения вопроса о выплате страховых сумм по договору обязательного страхования, предоставляются по запросам страховщика бесплатно, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

68. Пункт Правил утратил силу.
69. Страхователь принимает разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры в целях уменьшения убытков. Расходы, произведенные в целях уменьшения убытков (предоставление транспортного средства для доставки потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии в лечебное учреждение, участие в ликвидации последствий дорожно-транспортного происшествия и т. д.), возмещаются страховщиком, даже если соответствующие меры оказались безуспешными. Степень участия страхователя в уменьшении вреда, причиненного транспортным средством, и размер возмещения затрат определяются соглашением со страховщиком, а при отсутствии согласия сторон — судом.
70. Страховщик рассматривает заявление потерпевшего о страховой выплате и предусмотренные пунктами 44, 51, 53—56 и 61 настоящих Правил документы в течение 30 дней с даты их получения.

В течение указанного срока страховщик обязан составить акт о страховом случае, на основании его принять решение об осуществлении страховой выплаты потерпевшему, осуществить страховую выплату либо направить в письменном виде извещение о полном или частичном отказе в страховой выплате с указанием причин отказа. Неотъемлемыми частями акта о страховом случае являются заключение независимой экспертизы (оценки), если она проводилась, и (или) акт осмотра поврежденного имущества.

При неисполнении данной обязанности страховщик за каждый день просрочки уплачивает потерпевшему неустойку

(пени) в размере одной семьдесят пятой ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, действующей на день, когда страховщик должен был исполнить эту обязанность, от установленной страховой суммы по виду возмещения вреда каждому потерпевшему.

Сумма неустойки (пени), подлежащей выплате потерпевшему, не может превышать размер страховой суммы по виду возмещения вреда каждому потерпевшему.

71. В акте о страховом случае на основании имеющихся документов (заключений, калькуляций, счетов и т. д.) производится расчет страховой выплаты и указывается ее размер. Копия акта о страховом случае передается страховщиком потерпевшему по его письменному требованию не позднее 3 дней с даты получения страховщиком такого требования (при получении требования после составления акта о страховом случае) или не позднее 3 дней с даты составления акта о страховом случае (при получении требования до составления акта о страховом случае).
72. Потерпевший вправе потребовать у страховщика произвести часть страховой выплаты, соответствующую фактически определенной части указанного вреда, до полного определения размера подлежащего возмещению вреда.
73. В случае возникновения разногласий между страховщиком и потерпевшим относительно размера вреда, подлежащего возмещению по договору обязательного страхования, страховщик в любом случае обязан произвести страховую выплату в неоспариваемой им части.
74. Если страховая выплата, отказ в страховой выплате или изменение ее размера зависят от результатов производства по уголовному или гражданскому делу либо делу об административном правонарушении, срок страховой выплаты может быть продлен до окончания указанного производства и вступления в силу решения суда.
75. Страховая выплата производится путем наличного или безналичного расчета.

Право предъявления регрессного требования страховщика

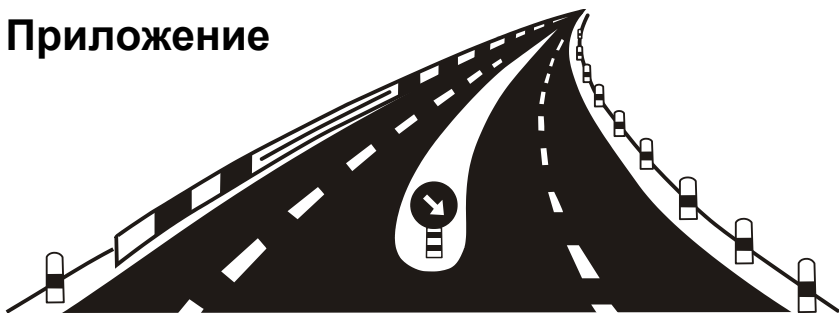
76. Страховщик имеет право предъявить к причинившему вред лицу регрессные требования в размере произведенной страховщиком страховой выплаты, а также расходов, понесенных при рассмотрении страхового случая, если:

- а) вред жизни или здоровью потерпевшего был причинен вследствие умысла указанного лица;
- б) вред был причинен указанным лицом при управлении транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного);
- в) указанное лицо не имело право управлять транспортным средством, при использовании которого им был причинен вред;
- г) указанное лицо скрылось с места дорожно-транспортного происшествия;
- д) указанное лицо не включено в число водителей, допущенных к управлению этим транспортным средством, если в договоре обязательного страхования предусмотрено использование транспортного средства только водителями, указанными в страховом полисе обязательного страхования;
- е) страховой случай наступил при использовании указанным лицом транспортного средства в период, не предусмотренный договором обязательного страхования, если в договоре обязательного страхования предусмотрено использование транспортного средства в определенный период.

Порядок разрешения споров

77. Споры, вытекающие из договора обязательного страхования, разрешаются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Приложение



Правила сдачи экзаменов в ГИБДД (с изменениями 2009 г.)

Приведенные ниже Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений действуют в Российской Федерации на момент написания книги (с учетом изменений, внесенных в 2009 году).

Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают порядок сдачи гражданами квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами (далее — экзамены) и выдачи водительских удостоверений подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — Государственная инспекция).
2. На территории Российской Федерации выдаются национальные и международные водительские удостоверения. Международные водительские удостоверения выдаются на основании национальных водительских удостоверений и действительны только при управлении транспортными средствами, участвующими в международном дорожном движении.

3. Образцы водительских удостоверений разрабатываются и утверждаются Министерством внутренних дел Российской Федерации.
4. Водительские удостоверения с разрешающими отметками в графах «А», «В», «С», «D» и «Е» подтверждают наличие права на управление транспортными средствами соответствующих категорий:
 - 1) категория «А» — мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами;
 - 2) категория «В» — автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест, помимо сиденья водителя, не превышает 8;
 - 3) категория «С» — автомобилями, за исключением относящихся к категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов;
 - 4) категория «D» — автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя;
 - 5) категория «Е» — составами транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям «В», «С» или «D», которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят ни в одну из этих категорий.
5. Водительское удостоверение с разрешающей отметкой «трамвай» подтверждает право на управление только трамваями, с отметкой «троллейбус» — только троллейбусами.
6. Для управления сочлененным автобусом требуются разрешающие отметки в графах «D» и «Е» водительского удостоверения.
7. Водители, имеющие право на управление транспортными средствами категории «В», «С» или «D», могут управлять ими также при наличии прицепа, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов.

8. Если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает массы снаряженного автомобиля, относящегося к категории «В», а разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов, при управлении им достаточно разрешающей отметки в графе «В» водительского удостоверения.
9. Водителям транспортных средств категорий «А» или «В» предоставляется право на управление мотоциклами.
10. К сдаче экзаменов допускаются лица:

- 1) прошедшие медицинское освидетельствование и имеющие медицинскую справку установленного образца о годности к управлению транспортными средствами соответствующих категорий (далее — медицинская справка);

- 2) прошедшие подготовку или переподготовку на получение права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и получившие документ о прохождении подготовки (переподготовки) в образовательных учреждениях независимо от их организационно-правовой формы и подчиненности, имеющих лицензию на осуществление образовательной деятельности (далее — образовательное учреждение).

Подготовка водителей на получение права на управление транспортными средствами категорий «А» и «В» может также осуществляться в индивидуальном порядке путем прохождения подготовки в объеме соответствующих программ у специалистов, прошедших аттестацию и имеющих соответствующую лицензию, или самостоятельно.

Подготовка водителей транспортных средств осуществляется на основе примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий, утвержденных Министерством образования и науки Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации и федеральным органом управления Государственной инспекции;

- 3) достигшие возраста: 16 лет — для категории «А»; 18 лет — для категорий «В» и «С»; 20 лет — для категории «D», а также для управления трамваями и троллейбусами;
- 4) имеющие стаж управления транспортным средством категории «В», «С» или «D» не менее 12 месяцев — для категории «Е».
11. К экзаменам на получение права на управление транспортными средствами категорий «В» и «С» допускаются также лица, достигшие семнадцатилетнего возраста и прошедшие соответствующую подготовку в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального образования, если такая подготовка предусмотрена образовательными программами, специализированных юношеских автомобильных школах, а также в иных организациях, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств по направлениям военных комиссариатов.
12. Прием экзаменов у граждан, выдача и замена водительских удостоверений осуществляется Государственной инспекцией на территории того субъекта Российской Федерации, где гражданин зарегистрирован по месту жительства или по месту пребывания.
13. Прием экзаменов, выдача и замена водительских удостоверений гражданам Российской Федерации, не зарегистрированным по месту жительства или по месту пребывания, осуществляется Государственной инспекцией по месту их фактического проживания.

Требования к экзаменатору

14. Прием экзаменов осуществляется сотрудником Государственной инспекции не моложе 23 лет (далее — экзаменатор). На экзамене могут присутствовать представители образовательных учреждений, занимающихся подготовкой водителей, автотранспортных предприятий, военных комиссариатов, воинских частей, других организаций.

15. Экзаменатор должен иметь:

- высшее или среднее специальное образование;
- водительское удостоверение на право управления транспортными средствами тех категорий, по которым будет проводиться практический экзамен, за исключением категории «D», для которой достаточно наличие водительского удостоверения с разрешающей отметкой в графе «С»;
- стаж управления транспортным средством не менее 3 лет.

Допуск к сдаче экзаменов

16. Лицо, желающее получить право на управление транспортными средствами соответствующих категорий (далее — кандидат в водители), представляет в Государственную инспекцию:

- 1) заявление;
- 2) паспорт или иной документ, удостоверяющий личность;
- 3) документ, подтверждающий регистрацию кандидата в водители по месту жительства или по месту пребывания (при наличии регистрации);
- 4) медицинскую справку;
- 5) документ о прохождении обучения (за исключением лиц, получивших подготовку в индивидуальном порядке);
- 6) водительское удостоверение (если ранее выдавалось);
- 7) фотографию (за исключением случаев автоматизированного изготовления водительских удостоверений в Государственной инспекции);
- 8) квитанцию (платежное поручение) об оплате сдачи экзаменов.

17. В случае отказа кандидата в водители от сдачи экзаменов деньги, внесенные за сдачу экзаменов, подлежат возврату в установленном порядке.

18. После рассмотрения представленных документов кандидату в водители назначается место, дата и время сдачи экзаменов.

Порядок сдачи экзаменов

19. У кандидатов в водители, желающих получить право на управление транспортными средствами категорий «А», «В», «С» или «D», проверяются теоретические знания и навыки управления транспортными средствами соответствующих категорий, категории «Е» — только навыки управления, а трамваями и троллейбусами — только теоретические знания.
20. Экзамены сдаются в соответствии с методикой, утверждаемой Главным управлением Государственной инспекции.
21. Экзамены сдаются в такой последовательности: сначала теоретический, затем — практический. Кандидат в водители, не сдавший теоретический экзамен, к практическому экзамену не допускается. Повторный экзамен, как теоретический, так и практический, назначается не ранее чем через 7 дней со дня проведения предыдущего.
22. Положительная оценка, полученная на теоретическом экзамене, считается действительной в течение 3 месяцев.
23. Теоретический экзамен может приниматься:
 - путем письменного опроса по экзаменационным билетам, утверждаемым Главным управлением Государственной инспекции;
 - при помощи экзаменационных аппаратов или персональных электронно-вычислительных машин по программам, соответствующим требованиям, утверждаемым Главным управлением Государственной инспекции.
24. Практический экзамен принимается в два этапа: первый — на закрытой для движения других транспортных средств площадке или автодроме; второй — на испытательном маршруте в условиях реального дорожного движения. Практический экзамен на получение права на управление транспортным средством категории «А» проводится только на закрытой площадке или автодроме.

25. Практический экзамен проводится на транспортном средстве той категории, на право управления которой сдается экзамен:
- 1) «А» — на мотоциклах;
 - 2) «В» — на автомобилях, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает 8, способных по своим техническим характеристикам развивать скорость по крайней мере 100 километров в час;
 - 3) «С» — на грузовых автомобилях с разрешенной максимальной массой свыше 7000 килограммов;
 - 4) «D» — на автобусах, вместимость которых не менее 28 сидячих мест и длина не менее 7 метров;
 - 5) «Е» — на составах транспортных средств, тягачом у которых является транспортное средство следующей категории: «В» — с прицепом, разрешенная максимальная масса которого по крайней мере 1000 килограммов, а разрешенная максимальная масса состава транспортных средств превышает 3500 килограммов; «С» — с полуприцепом или прицепом, имеющим не менее двух осей с расстоянием между ними более одного метра; «D» — на сочлененном автобусе.
26. При приеме экзаменов у отдельных категорий граждан, в сельской местности или отдаленных районах по решению главного государственного инспектора безопасности дорожного движения по субъекту Российской Федерации может быть установлен порядок использования иных транспортных средств (мотоциклов с боковым прицепом, автобусов вместимостью не менее 20 сидячих мест и длиной не менее 6,5 метра, грузовых автомобилей, относящихся к категории «С», с разрешенной максимальной массой менее 7000 килограммов).
27. Практический экзамен принимается, как правило, на транспортном средстве, предоставляемом образовательным учреждением, которое осуществляет подготовку кандидата в водители.

28. Автомобили, используемые при проведении практического экзамена, должны быть обозначены опознавательными знаками «Учебное транспортное средство» и оборудованы дополнительными педалями сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, а также зеркалом заднего вида для экзаменатора.
29. Об отказе в допуске к экзаменам Государственная инспекция обязана сообщить кандидату в водители в письменной форме с указанием причин отказа. Причины отказа, а также результаты экзаменов могут быть обжалованы кандидатом в водители в административном или судебном порядке.

Содержание экзаменов

30. При проведении теоретического экзамена проверяются знания:
- 1) Правил дорожного движения Российской Федерации;
 - 2) Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;
 - 3) законодательства Российской Федерации в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения, а также уголовной, административной и иной ответственности водителей транспортных средств;
 - 4) технических аспектов безопасного управления транспортным средством;
 - 5) факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий;
 - 6) элементов конструкции транспортного средства, состояние которых влияет на безопасность дорожного движения;
 - 7) методов оказания доврачебной медицинской помощи лицам, пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии.
31. При проведении практического экзамена проверяется соблюдение кандидатом в водители требований Правил дорожного движения Российской Федерации при управлении транспорт-

ным средством в условиях реального дорожного движения, умение оценить дорожную ситуацию, своевременно и правильно реагировать на нее, а также выполнять следующие маневры и действия:

- 1) трогание с места на подъеме;
- 2) разворот при ограниченной ширине проезжей части при однократном включении передачи заднего хода;
- 3) движение и маневрирование задним ходом;
- 4) торможение и остановка при движении на различных скоростях, включая экстренную остановку;
- 5) управление на малой скорости (для транспортных средств категории «А»).

Выдача водительских удостоверений

32. Кандидату в водители, сдавшему экзамены, после представления документа об оплате изготовления и (или) выдачи водительского удостоверения оформляется и выдается под расписку соответствующее водительское удостоверение. Кандидату в водители, сдавшему экзамены в порядке, установленном пунктом 11 настоящих Правил, водительское удостоверение заполняется (изготавливается) и выдается по достижении им восемнадцатилетнего возраста.
33. При выдаче водительского удостоверения на право управления транспортными средствами другой категории ранее выданное удостоверение изымается, а разрешающие отметки и записи из него переносятся в новое.
34. В графе водительского удостоверения «Особые отметки» проставляются разрешающие отметки на право управления трамваем, троллейбусом, а также другие необходимые данные (водительский стаж, группа крови и др.).
35. Водительские удостоверения выдаются на 10 лет за исключением случаев, предусмотренных пунктом 45 настоящих Правил, по истечении которого они считаются недействительными.

Замена водительских удостоверений осуществляется в порядке, установленном пунктами 38–40 настоящих Правил.

36. Водительские удостоверения, выданные до введения в действие настоящих Правил, действительны до истечения указанного в них срока. Если срок действия водительского удостоверения не указан, оно действительно в течение 10 лет со дня выдачи. Водительские удостоверения, выданные до 1 июля 1990 г., действительны до 1 июля 2000 г.
37. Международное водительское удостоверение выдается без сдачи экзаменов на 3 года, но не более срока действия национального водительского удостоверения.

Замена водительских удостоверений

38. Для замены водительского удостоверения, выдачи водительского удостоверения взамен утраченного (похищенного) в Государственную инспекцию представляются документы, указанные в пункте 16 настоящих Правил (кроме документа об оплате сдачи экзаменов), а также документ об оплате изготовления и (или) выдачи нового водительского удостоверения.
39. Замена водительских удостоверений, в том числе водительских удостоверений с отличительным знаком «SU» (СССР), выданных в бывших республиках СССР до 1 января 1992 г., и национальных водительских удостоверений государств — участников СНГ, выданных взамен указанных, если это подтверждается соответствующими документами, а также выдача водительских удостоверений взамен утраченных (похищенных) и временных разрешений в случае, предусмотренном пунктом 41 настоящих Правил, производится без сдачи экзаменов.
40. Замена международных или национальных водительских удостоверений, полученных гражданами Российской Федерации в других государствах, производится после сдачи теоретического экзамена при представлении документов, указанных в пункте 16 настоящих Правил (кроме документа

о прохождении обучения), заверенной в установленном порядке копии водительского удостоверения, а также документа об оплате изготовления и (или) выдачи водительского удостоверения.

41. В случае проведения соответствующих проверок (при представлении документов, вызывающих сомнение в их подлинности, при наличии оснований полагать, что водитель лишен права управления транспортными средствами, и др.) заявителю может выдаваться на срок до 2 месяцев временное разрешение на право управления транспортными средствами соответствующих категорий.
42. Возврат водительских удостоверений лицам, срок лишения которых права управления транспортными средствами истек, производится в установленном порядке после представления ими медицинской справки.
43. Водительское удостоверение, взамен которого выдано новое, считается недействительным и подлежит сдаче в Государственную инспекцию, которая, по желанию владельца, возвращает ему после аннулирования указанное удостоверение. Международные и национальные водительские удостоверения других государств (далее — иностранные национальные водительские удостоверения), на основании которых выданы новые удостоверения, возвращаются их владельцам.

Выдача и замена водительских удостоверений лицам, временно пребывающим на территории РФ

44. В Российской Федерации лица, временно пребывающие на ее территории, имеют право управлять транспортными средствами при наличии международного или иностранного национального водительского удостоверения, соответствующего требованиям Конвенции о дорожном движении 1968 года, записи в котором произведены или продублированы буквами латинского алфавита. Иностранные национальные водитель-

ские удостоверения, не соответствующие требованиям указанной Конвенции, должны иметь заверенный в установленном порядке перевод на русский язык. Иностранцами национальными водительскими удостоверениями считаются также водительские удостоверения с отличительным знаком «SU» (СССР), выданные в республиках бывшего СССР. Указанные лица при управлении транспортными средствами могут иметь российские водительские удостоверения, полученные в порядке, установленном настоящими Правилами.

45. Лицам, временно пребывающим на территории Российской Федерации и не имеющим иностранных национальных водительских удостоверений, выдача российских водительских удостоверений производится на общих основаниях на срок действия регистрации их документов на право временного пребывания в Российской Федерации.
46. Лицам, временно пребывающим на территории Российской Федерации, замена иностранных национальных водительских удостоверений на российские водительские удостоверения, а также выдача российских водительских удостоверений взамен утраченных (похищенных) иностранных национальных водительских удостоверений не производится, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации.
47. Сотрудникам дипломатических представительств и консульских учреждений иностранных государств в Российской Федерации и членам их семей, сотрудникам международных организаций и их представительств, аккредитованных при Министерстве иностранных дел Российской Федерации, и членам их семей, имеющим дипломатические, консульские, служебные карточки или удостоверения, выданные Министерством иностранных дел Российской Федерации, по их желанию выдаются российские водительские удостоверения при наличии у этих лиц действительных иностранных национальных водительских удостоверений. Выдача российских водительских удостоверений указанным лицам осуществляется без прохождения ими медицинского освидетельствования

и сдачи экзаменов. При отсутствии у этих лиц иностранных национальных водительских удостоверений российские водительские удостоверения выдаются им на общих основаниях.

48. Иностранное национальное водительское удостоверение лица, переехавшего на постоянное жительство в Российскую Федерацию, на территории Российской Федерации считается недействительным по истечении 60 дней с даты получения в органах внутренних дел Российской Федерации разрешения на постоянное проживание в Российской Федерации или с даты въезда на территорию Российской Федерации, если разрешение на постоянное проживание было получено в дипломатическом представительстве либо консульском учреждении Российской Федерации в иностранном государстве. Замена такого удостоверения осуществляется в порядке, предусмотренном пунктом 40 настоящих Правил.