

П. ХЫРАК



УЧЕБНИК
ПО ПРАВИЛАМ
ДВИЖЕНИЯ

XI
A-909 II

П. ХЫРАК

УЧЕБНИК
ПО ПРАВИЛАМ ДВИЖЕНИЯ
ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ
АВТОМОТОТРАНСПОРТА



ЭСТОНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ТАЛЛИН 1950

Утвержден
в качестве учебника для автошкол,
курсов и индивидуальной подготовки
Начальником Государственной автомобиль-
ной инспекции УМ МГБ ЭССР майором
милиции ЛУКАШЕВЫМ.



ARHIIVKOGU

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящая книга предназначена в качестве учебного пособия для лиц, подготовляющихся для получения водительских прав при автошколах, курсах, а также в индивидуальном порядке.

Недостаточно, разумеется, если обучающийся выучит хотя бы дословно, но механически наизусть все правила уличного движения. Для того чтобы на практике их правильно применять, он должен правильно понимать не только сущность этих правил, но и те явления, на основе которых они созданы.

Так как существующие правила уличного движения, являясь строго ограниченным сборником статей, не содержат почти никаких пояснительных разъяснений и комментариев, то обучающим и водителям нередко самим приходится вникать в смысл того или другого правила, устанавливать его отношения к другим требованиям правил движения.

Поэтому их часто неправильно понимают и делают неправильные выводы, на что указывают как результаты испытаний при квалификационной комиссии, так и многочисленные нарушения правил движения, являющиеся не в последнюю очередь результатом неправильного применения этих правил на практике.

Задача настоящей книги — познакомить водителя автотранспорта с правилами движения в систематизированном порядке, а также с другими знаниями (топография и пр.), требуемыми действующими программами уличного движения по подготовке шоферов и мотоциклистов.

Выпуская данный учебник, желаю со своей стороны водителскому составу сознательно повысить дисциплину уличного движения.

АВТОР

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Необходимость регулирования движения.

Бурный рост автотранспорта требует принятия ряда мер, обеспечивающих в эпоху мощного строительства социалистического хозяйства бесперебойную работу всех транспортных средств.

В пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства Эстонской ССР предусмотрено по автотранспорту:

Повысить перевозку грузов Главным управлением автотранспорта Эстонской ССР к 1950 году на 1,1 миллион тонн, а грузооборот на 33 миллиона тонно-километров, превысив этим уровень перевозок в четыре с половиной раза. Развить к 1950 году регулярное автобусное сообщение на 119 линиях, увеличив перевозку пассажиров в 12 раз по сравнению с 1945 годом.

К концу 1950 года увеличить число грузовых автомашин в три раза, а число автобусов в 8 раз по сравнению с 1945 годом. В течение пятилетки выстроить авторемонтные базы в городах Таллин и Тарту, а также гаражи с мастерскими в городах Пайде, Раквере и Вильянди.

Этот государственный план успешно выполняется и по отдельным видам перевыполняется. В частности, автобусный парк увеличился к 1950 г. в 12 раз.

Все шоссейные дороги приводятся в порядок, восстанавливаются мосты. Для оснащения механизацией дорожных работ УШОСДОР'ом МВД Эстонской ССР освоен новый тип автогрейдера, который прошел Государственные испытания и принят к производству.

Все эти лишь частично перечисленные планы показывают, какую важную роль играет автотранспорт в хозяйственной жизни нашей страны и как бесперебойно увеличивается

наличие автотранспорта, а вместе с тем и общая интенсивность уличного движения. Но дисциплина среди работников транспорта еще не на должной высоте, в силу чего на наших улицах имеют место аварии с человеческими жертвами, не говоря уже об авариях без тяжелых последствий.

В результате этих аварий гибнет самое ценное из всех ценностей — люди. Выходят из строя нужные для народного хозяйства автомашины.

Главными причинами этих аварий являются:

1. *Недисциплинированность водителей*, проявляющаяся в управлении транспортом в нетрезвом состоянии.

2. *Нарушение правил уличного движения*, в частности: превышение установленных скоростных норм, неправильное пользование проезжей частью улицы или дороги, неправильный обгон, игнорирование установленной очередности при пересечении перекрестков, неправильные повороты.

3. *Недостаточность навыков в управлении*: недостаточное владение техникой вождения, например: недооценивание необходимой дистанции безопасного торможения, неправильное торможение на скользкой дороге, недооценивание критических скоростей при езде по кривым и т. д.

4. *Технические неисправности автотранспорта*, прежде всего неисправности рулевого управления и тормозов.

Значение соблюдения правил уличного движения водительским составом и обеспечения безопасности движения огромно. С момента выезда из гаража водитель предоставлен самому себе и ему приходится решать целый ряд задач нередко сложных, а иногда и опасных в обстановке уличного движения.

Каждый неправильный прием может вызвать непоправимую катастрофу, поэтому неизбежно подчинение всех участников уличного движения, особенно водителей автотранспорта, строгому порядку и дисциплине.

Это достигается посредством регулирования движения.

II. Задачи регулирования движения и безопасность движения.

1. Задачей регулирования уличного движения является:

а) обеспечение бесперебойного движения по улицам и дорогам для всех видов транспорта;

б) поддержка строгой дисциплины и порядка движения на улицах и дорогах;

в) контроль за выполнением правил уличного движения всеми лицами, принимающими участие в уличном движении.

2. Безопасность движения требует строгой дисциплины и постоянного внимания от всех водителей транспорта и пешеходов.

3. Все лица, принимающие участие в уличном движении, обязаны точно выполнять правила уличного движения, подчиняться указаниям дорожно-сигнальных знаков, а также сигналам и распоряжениям работников милиции.

4. Каждый водитель транспорта и каждый пешеход должен всегда помнить основное правило при движении: «Все граждане обязаны при уличном движении вести себя так, чтобы не возникало опасности ни для них, ни для других участников движения», причем под «участниками движения» подразумеваются все находящиеся на улицах и дорогах водители транспорта, пешеходы, пассажиры, а также все объекты, находящиеся на улицах и дорогах.

Необходимо также помнить, что в случаях, не предусмотренных действующими Правилами движения, движение должно происходить так, чтобы не создавать помехи для окружающих и угрозы безопасности движения.

5. *Никто из лиц, пользующихся транспортом, в том числе руководители предприятий, организаций, командиры Советской армии и владельцы транспорта, не имеют права приказывать водителям, а водители не имеют права выполнять приказания и распоряжения, противоречащие правилам уличного движения и могущие повлечь за собой наезды, аварии, порчу и повреждение транспортных средств.*

6. *Указания сотрудников милиции об устранении препятствий движения обязательны для руководителей всех учреждений, предприятий, организаций и отдельных лиц.*

7. Выполнение задач регулирования уличного движения достигается:

а) точным соблюдением всеми гражданами правил уличного движения;

б) обеспечением улиц и дорог дорожными знаками и указателями, постройкой шлагбаумов, установкой на перекрестках улиц светофоров и милиционеров-регулирующих;

в) поддержанием улиц и дорог в состоянии, пригодном для движения.

8. Введение тех или иных ограничений и запрещений (запрещение проезда одному или всем видам транспорта, запре-

щение поворотов, ограничение скорости движения и проч.) при движении по улицам и дорогам производится органами милиции, с утверждением в каждом отдельном случае исполкома местного Совета депутатов трудящихся.

9. Дорожные знаки и указатели на улицах и дорогах устанавливаются по распоряжению или с разрешения органов милиции: в городах — исполкомами местных Советов депутатов трудящихся, на загородных дорогах — УШОСДОР'ом МВД ЭССР на основании инструкций, данных ГУШОСДОР'ом МВД СССР.

III. Органы регулирования уличного движения.

1. Организация регулирования движения на улицах и дорогах Эстонской ССР и контроль за выполнением правил движения водителями, пешеходами и лицами, пользующимися транспортом, возложены на соответствующий орган милиции — Государственную автомобильную инспекцию (ГАИ).

2. Государственная автомобильная инспекция и ее местные органы — районные госавтоинспектора — осуществляют контроль за техническим состоянием автотранспорта, ведут учет его, выдают на него документы и государственные номерные знаки, расследуют аварии с местным транспортом и налагают взыскания на лиц, нарушивших правила уличного движения. Государственная автомобильная инспекция разрабатывает и проводит в жизнь все необходимые мероприятия по организации и регулированию уличного движения, согласуя их с местными Советами депутатов трудящихся, проводит агитационно-пропагандистскую работу и квалификационные испытания водителей, инструкторов и преподавателей, выдает им соответствующие удостоверения.

3. Непосредственно регулирование движения на улицах и дорогах осуществляют милиционеры-регулирующие и инспектора, объединяемые в специализированное подразделение (РУД).

IV. Организация движения.

1. Основным положением, определяющим порядок передвижения на территории Эстонской ССР, являются «Правила движения по улицам и дорогам Эстонской ССР» (ПУД).

2. На основе «Правил движения» городские и уездные Советы депутатов трудящихся выносят решения (обязательные

постановления) о правилах движения по данному городу или району, отражая в них специфические особенности данной местности.

3. Правила движения, помимо общих требований и указаний, предусматривают *активное регулирование* движения при помощи милиционера-регулирущика и светофора, применяемые на перекрестках с интенсивным движением.

V. Обязанности граждан при движении.

1. Все пешеходы обязаны:

а) ходить только по тротуару, придерживаясь правой его стороны; при интенсивном движении и при наличии узких тротуаров до 1,5 метра пешеходы обязаны ходить только в одном направлении по правой стороне;

б) вне населенных пунктов, при отсутствии тротуаров или дорожек, во избежание наезда сзади идущего транспорта, — ходить по левому краю дороги (по обочине), лицом к идущему навстречу транспорту;

в) переходить улицу на перекрестках, в местах, обозначенных указателями «ПЕРЕХОД» или по пешеходным дорожкам, где они имеются.

При переходе улицы пешеходы обязаны внимательно следить за положением транспорта, в частности, совершающего поворот, и дожидаться каждый раз полной безопасности;

г) прежде чем начать переход улицы (дороги), необходимо посмотреть налево, а дойдя до середины — посмотреть направо;

д) переходить улицу (дорогу) под прямым углом;

е) на перекрестках, где движение регулируется, ожидать появления разрешающего сигнала светофора или знака милиционера и переходить улицу, когда поперечный поток транспорта прекратился. Внимательно следить за транспортом, который совершает поворот, и не пытаться переходить, когда поток транспорта готовится возобновить движение;

ж) при переходе улицы (дороги) предоставить преимущество проезда транспорту и, в случае необходимости, останавливаться для пропуска его;

з) при выходе, в случае необходимости, на мостовую (дорогу), занятую стоящим транспортом или каким-либо другим препятствием, затрудняющим видимость, соблюдать особую осторожность;

и) стоящий трамвай обходить спереди, автобус — сзади, так как это является менее опасным;

к) при переноске громоздких или пачкающих предметов, а также при следовании с тележками, санками и велосипедами, идти по мостовой с правой стороны у самого тротуара или по обочине дороги;

л) коляски и санки с детьми водить по тротуару или обочине дороги;

м) идя с собаками — держать их возле себя на короткой привязи.

2. Все граждане, пользующиеся транспортом, обязаны:

а) ожидать трамвай, троллейбус и автобус только на тротуаре (обочине дороги) против остановки или на специальной посадочной площадке;

б) при посадке в трамвай, троллейбус, автобус или автомобиль, а также при выходе из них — ожидать полной остановки, ни в коем случае не выходить и не входить на ходу;

в) при выходе из трамвая, идущего посередине улицы, посмотреть направо и, только убедившись в полной безопасности, переходить на тротуар под прямым углом.

3. Всем гражданам воспрещается:

а) пересекать дорогу перед близко идущим транспортом;

б) обращаться за справками к милиционеру, регулирующему уличное движение;

в) входить, выходить и открывать двери до полной остановки трамвая, троллейбуса, автобуса и автомобиля;

г) открывать дверцы автобусов и автомобилей, не убедившись предварительно, что это не препятствует движению другого транспорта или пешеходов;

д) ездить на подножках и наружных выступах транспорта;

е) входить и выходить с левой стороны транспорта;

ж) входить в трамвай, троллейбус и автобус через переднюю площадку, не имея на то соответствующего права (разрешения);

з) выходить из трамвая, троллейбуса и автобуса (если последний имеет две двери) через входную дверь;

и) провозить в трамваях, троллейбусах и автобусах опасные и взрывчатые вещества, а также провозить вещи, могущие загрязнить или портить одежду пассажиров;

к) устраивать на мостовых, дорогах и тротуарах игры и катанье на роллерах (самокатах), коньках, санках и лыжах. Ответственность за допущение в этих местах игры и катанья

детей несут родители или лица, на попечении которых дети находятся.

4. Все граждане обязаны предоставить право преимущественного прохода гражданам, идущим с детскими колясками, слепым и безногим инвалидам. Движение слепых на улицах допускается при наличии сопровождающего лица или при имении на рукаве специального отличительного знака — желтой повязки, шириной в 80 мм с синим кругом, диаметром в 60 мм. Этот знак обязывает водителей транспорта принимать особые меры предосторожности.

5. Милиционеры обязаны оказывать помощь детям, старикам, инвалидам, переходящим через улицу и, в случае необходимости, сопровождать их или прерывать движение транспорта.

6. Ручную уборку и поливку проезжей части улицы необходимо вести в направлении, противоположном движению транспорта, для предотвращения наезда сзади идущего транспорта.

7. Пешеходам разрешается передвижение по проезжей части улицы (дороги) в составе организованных шествий и колонн. При длинных колоннах необходимо оставлять промежутки в 50 м между колоннами для пропуска транспорта и пешеходов в поперечном направлении. С наступлением темноты или при густом тумане в голове колонны, с боков и в последнем ряду колонны должны иметься зажженные фонари с красным светом.

8. Следование детей в колонне допускается лишь в сопровождении взрослых по тротуару (обочине) по два человека в ряд. Переход улиц (дорог) детскими колоннами допускается только в местах перехода пешеходов.

9. Когда при переходе улицы (дороги) пешеход прошел более $\frac{2}{3}$ проезжей части, то водители транспорта должны объехать пешехода со стороны его спины.

VI. Основные обязанности водителей транспорта.

1. Все водители транспорта должны твердо знать и точно выполнять все пункты «Правил движения», а также правила технической эксплуатации транспорта данного вида, быть опрятными, вежливыми по отношению к пассажирам и работникам милиции, заботливо относиться к транспорту.

С точки зрения ПУД, время управления транспортом считается у водителей-профессионалов с момента, когда водитель

принимает транспорт, расписываясь в этом в путевом листе. Управление транспортом считается конченным с момента доставки транспорта в гараж или с момента передачи управления другому водителю, о чем сделана запись в путевом листе.

Временем управления у индивидуальных владельцев автотранспорта считается время вождения транспорта.

2. Водители автотранспорта

обязаны:

а) во время управления транспортом *иметь при себе удостоверение на право управления транспортом* данного типа, *талон технического паспорта* и надлежаще оформленный *путевой лист* (см. глава IX, раздел 5).

Водители транспорта общественного пользования (трамвая, троллейбуса, автобуса) обязаны иметь взамен путевого листа маршрутный лист; индивидуальные владельцы автотранспорта и водители машин, принадлежащих к войсковым частям, — технический паспорт и талон к техническому паспорту;

б) *вышеозначенные документы предъявлять работникам милиции по первому их требованию;*

в) *тщательно проверять техническое состояние транспорта, наличие и исправность инструментов как при выезде на работу, так и во время работы;*

Особое внимание при проверке автомашины должно быть обращено на следующее:

1) правильную регулировку и исправное действие ножного и ручного тормозов, целость тормозных тяг, отсутствие погнутости тяг и правильность крепления их подвески;

2) отсутствие чрезмерного люфта в рулевом управлении (должен находиться в пределах 10—20° и не превышать 36°), надежность крепления рулевой колонки, сочленений рулевых тяг (люфтация тяг не допускается), отсутствие погнутости тяг и наличие шплинтов;

3) правильную регулировку сцепления и отсутствие пробуксовывания сцепления, наличие свободного хода педали сцепления в пределах 25—45 см;

4) исправность рессор и амортизаторов, крепление стремянок, пальцев. Одинаковый прогиб рессор, расположенных на одной стороне. Разница в прогибе допускается не более 50 мм;

5) прочность крепления колес и наличие всех гаек и футорок колес. Отсутствие трещин на дисках колес или оборванных спиц;

6) исправность шин, нормальное давление воздуха в шинах. Крепление и исправность запасного колеса;

7) исправность платформы (кузова, запоров бортов и прочность крепления платформы);

8) исправность запоров дверей кабины и целость стекол кабины;

9) отсутствие течи из бензобака, бензопроводов, радиатора, шлангов радиатора и водяной помпы, отсутствие подтекания масла в местах соединения картеров;

- 10) исправное действие сигнала, света в фарах и заднем фонаре, правильную регулировку (установку) фар;
- 11) наличие и исправность глушителя;
- 12) надежное крепление и чистоту номерных знаков;
- 13) заправку автомобиля горючим, маслом и водой;
- 14) наличие необходимых в пути инструментов и запасных частей;
- 15) чистоту и смазку автомобиля.

г) *расписываться в путевом (маршрутном) листе о принятии транспорта в исправном состоянии, в соответствии с требованиями, содержащимися в главе IX, разделе 1, как при выезде на работу, так и при смене на линии;*

д) *перед каждым выездом на линию записывать в путевом листе предстоящий маршрут и время выезда, а по приезде на место назначения — время прибытия;*

е) *безоговорочно и немедленно выполнять указания дорожных знаков-указателей и распоряжения работников милиции, не полагаясь на указания других лиц; водитель должен твердо усвоить, что сигнал регулировщика — приказ для водителя;*

ж) *немедленно останавливать транспорт:*

1. *по требованию работников милиции, соблюдая при этом все правила остановки (см. глава IV, раздел 9);*

2. *по сигналу командиров воинских частей, руководителей шестий и колонн на поднятую руку или флажок;*

з) *бесплатно и безоговорочно предоставлять транспорт, находящийся в пути, в распоряжение работников милиции, по предъявлению ими служебного удостоверения, в следующих случаях:*

1. *для преследования скрывающихся от них лиц;*

2. *для доставления в лечебные учреждения при несчастных случаях на улице лиц, нуждающихся в скорой медицинской помощи (для этой цели не может быть использован автотранспорт, предназначенный для перевозки пищевых продуктов);*

3. *для следования к месту аварии, несчастного случая или стихийного бедствия.*

Шоферы грузовых автомобилей обязаны, кроме того, предоставлять негруженный автомобиль для доставки в отделение милиции граждан, находящихся в сильной степени опьянения. Работники милиции, пользовавшиеся транспортом, обязаны сделать об этом отметку в путевом листе, с указанием своей фамилии, должности и номера служебного удостоверения.

3. *При авариях и несчастных случаях водитель обязан:*

а) *немедленно остановить транспорт;*

б) *оказать помощь пострадавшим, если водитель в состоянии это сделать;*

в) по требованию пострадавшего или работника милиции предъявить документ, удостоверяющий личность;

г) сообщить о случившемся ближайшему постовому милиционеру, в отделение милиции или дежурному по Госавтоинспекции, а вне населенных пунктов — уполномоченному сельсовета;

Вышеуказанные требования водитель обязан выполнить даже в случаях, когда авария или несчастный случай произошли по его вине не непосредственно, а косвенно: например, из боковой улицы приближается к нерегулируемому перекрестку автомобиль А в тот момент, когда с поперечной, главной улицы приближается автомобиль Б, водитель которого из боязни, что машина А закроет ему путь, резко поворачивает руль, вследствие чего наезжает на столб, находящийся на обочине дороги. В данном случае водитель машины А вызвал аварию машины Б косвенно.

При авариях с человеческими жертвами, до прибытия на место происшествия представителя милиции и без его разрешения, водитель не имеет права отлучаться с места происшествия или трогать с места транспорт, причастный к аварии. Если положение этого транспорта делает невозможным движение остального транспорта, водитель должен в присутствии свидетелей точно зафиксировать положение транспорта (обстановку аварии), после чего отвести транспорт в сторону.

Если не представляется возможным немедленно вызвать скорую помощь, водитель обязан немедленно оказать пострадавшему первую помощь и, в случае надобности, зафиксировав предварительно обстоятельства аварии, безотлагательно доставить пострадавшего в ближайшее лечебное учреждение, сообщив там свою фамилию, адрес, номер машины, место и причины происшествия.

4. Водителям автотранспорта

воспрещается:

а) *выезжать на неисправном или на неопрятном транспорте (см. глава IX, раздел 1);*

б) *употреблять алкогольные напитки и управлять транспортом в состоянии хотя бы легкого опьянения (этот запрет является абсолютным для всех водителей автотранспорта, т. е. как для водителей профессионалов, так и для водителей-любителей — индивидуальных владельцев транспорта).*

в) *дремать и засыпать во время вождения.*

Дремота и сон за рулем являются гораздо чаще причиной возникновения аварий и катастроф, чем представляют себе водители.

Причиной утомления и сонливости во время управления могут быть: продолжительное движение без отдыха, употребление алкогольных напитков и отравление отработанными газами неполного сгорания, содержащими в себе окись углерода — угарный газ. Угарный газ — опасный

враг водителя; между тем водители зачастую с ним мало считаются и не принимают необходимых профилактических мер. Воздух, содержащий 0,5% окиси углерода, действует на человека смертоносно, если его вдыхать в течение 5—6 минут, в более малых дозах он отравляет медленно дыхательные органы, вызывая смерть от удушья.

Этот ядовитый газ может попасть в кабину при неисправностях глушителя, неплотных соединениях выхлопного коллектора и трещин его, при изношенной поршневой группе через сапун и т. д., а в машинах, работающих на твердом топливе, — при загрузке топлива и шуровке его, когда водитель производит загрузку или шуровку топлива со стороны движения воздуха.

Так как на свежем воздухе этот газ быстро улетучивается из организма человека, то водителю нужно при длинных рейсах периодически останавливать машину и устраивать кратковременный отдых на свежем воздухе, при продвижении же проветривать кабину путем открытия боковых стекол кабины или лобового стекла.

Другая причина дремоты за рулем суггестивного (внушительного) характера. Как бесспорно доказывает практика, опытный, с большим стажем водитель при длительной езде может попасть в некое состояние «сна с открытыми глазами», каковое состояние по своему существу сходно с состоянием гипноза. Длительное, непрерывное наблюдение за дорогой, которая кажется бесконечной, действует на водителя в суггестивном смысле утомляюще. Так как у опытного водителя все приемы вождения (поворачивание руля, подача газа, переключение передач и т. д.) происходят почти автоматически, без малейшего напряжения мысли, то он, в конце концов, может, при неблагоприятном случае, заснуть у руля с открытыми глазами, вследствие чего в большинстве случаев и получается катастрофа. Напротив, водитель с малыми навыками находится во время вождения в состоянии напряжения, следя за рулем, за подачей газа и т. д., так что у него такого состояния «сна с открытыми глазами» возникнуть не может.

Какова бы ни была причина дремоты у руля, необходимо при первых же признаках сонливости остановить немедленно машину, хотя бы на короткое время.

г) *выпускать руль из рук во время движения;*

д) *передать управление транспортом лицам, не имеющим удостоверения на право управления, или имеющим удостоверение, но не указанным в путевом (маршрутном) листе.*

Например, водитель не имеет права передавать управление машиной даже руководителю своего учреждения, хотя и имеющему соответствующее удостоверение на право управления, но не указанному в путевом листе.

При наличии путевого листа обязательна отметка в нем о передаче управления другому лицу, с указанием времени передачи.

Индивидуальные владельцы автомобилей и мотоциклов могут передавать руль лицам, имеющим удостоверение на право управления; если владелец не сопровождает свой транспорт, управляющий последним должен иметь, кроме талона на эксплуатацию, и заверенную доверенность от владельца автомобиля или мотоцикла о передаче транспорта;

е) *допускать проезд в кузове и кабине грузового транспорта пассажиров в количестве, превышающем установленное число мест; для водителя в кабине отводится 60 см по*

ширине и не менее 40 см для каждого пассажира, причем пассажиры не должны затруднять вождение машины.

В кузове необорудованного сидениями грузового автомобиля разрешается перевозить, независимо от его грузоподъемности, до 6 грузчиков и сопровождающих груз людей. Пассажиров разрешается перевозить в оборудованных сидениями кузова грузового автомобиля в зависимости от грузоподъемности и числа сидений (см. стр. 142).

В легковых автомобилях число взрослых пассажиров не должно превышать числа, установленного заводской инструкцией; рядом с водителем может находиться только один пассажир.

ж) *перевозить пассажиров на мотоциклах без прицепной коляски, при отсутствии дополнительного седла и подножек;*

з) *допускать езду на подножках, на бортах кузова и стоя в кузове грузового автомобиля;*

и) *использовать транспорт не по прямому назначению (т. е. по назначению, не указанному в путевом листе);*

к) *курить во время движения.*

Не говоря уж об опасности воспламенения паров бензина от горящей папиросы, табачный дым ухудшает видимость пути из кабины водителя. Кроме того, папироса, которую водитель держит в руке, может помешать ему во-вермя принять меры к предотвращению наезда или аварии: переключить передачу, дать звуковой сигнал, затянуть ручной тормоз или быстрым движением руля повернуть машину в сторону.

л) *управлять транспортом, будучи в неопрятном виде (небритым, в грязной или рваной одежде, в майках).*

5. *Воспрещается вождение автотранспорта водителям, у которых, вследствие утомления или из-за употребления алкогольных напитков или других опьяняющих веществ, значительно ослабела бдительность и самообладание.*

6. Водителям трамвая, троллейбуса и автобуса во время движения воспрещается, кроме вышеизложенного, еще:

а) разговаривать;

б) принимать пищу;

в) открывать двери до полной остановки;

г) перевозить пассажиров в кабине водителя;

д) начинать движение до сигнала кондуктора и закрытия входных и выходных дверей.

7. В случае, когда водитель отстранен в пути от управления транспортом работником милиции или администрацией, он передает управление лицу по указанию отстранившего, о чем делается отстранившим запись в путевом (маршрутном) листе.

8. Водители транспорта Министерства Вооруженных Сил СССР подчиняются «Правилам движения» наравне с водителями гражданского транспорта.

VII. Обязанности руководителей транспортных предприятий и владельцев автотранспорта.

1. Лица, ответственные за транспортное хозяйство, а также индивидуальные владельцы транспорта обязаны под личную ответственность:

а) содержать и выпускать в эксплуатацию транспорт в опрятном и технически исправном состоянии;

б) на каждый выпускаемый в эксплуатацию экипаж, за исключением индивидуального, выписывать путевой лист и выдавать талон к техническому паспорту, на транспорт общественного пользования — маршрутный лист;

в) следить за оформлением путевых листов согласно требованиям главы IX, раздела V;

г) не допускать к управлению транспортом лиц, не имеющих удостоверения на право управления транспортом (кроме велосипедов и ручных тележек), водителей, явившихся на работу или обнаруженных во время работы в состоянии опьянения, независимо от степени последнего, и водителей, у которых, вследствие утомления или употребления опьяняющих веществ, значительно ослабли бдительность и самообладание.

Вождение автотранспорта разрешается даже на территории предприятия только лицам, которые имеют удостоверение на право вождения транспорта данного типа, выданное Госавтоинспекцией. Это правило распространяется на все случаи вождения автотранспорта, в том числе и на опробование его после ремонта (за исключением учебной езды).

Продолжительность рабочего дня водителя не должна быть больше установленной законом нормы.

д) при посадке водителей на другой тип автомобиля предварительно необходимо ознакомить водителя с особенностями и приемами управления этого транспорта;

е) инструктировать водителей об особенностях вождения транспорта в случае гололедицы, тумана и других специфических условий, а также о работе с этилированным бензином;

Администрация предприятия, применяющего этилированный бензин, обязана обеспечить инструктаж рабочих о мерах предосторожности при работах с этилированным бензином, с тарой из-под него, при ремонте двигателей, работающих на этилированном бензине, а также вести систематическую разъяснительную работу по вопросам профилактики отравлений этилированным бензином.

Этилированный бензин отпускается исключительно для применения в качестве горючего для автомобильных двигателей. Применение этилированного бензина для каких бы то ни было других целей категорически запрещается.

Для повышения стойкости бензина против детонации к нему добавляются антидетонаторы (этиловая жидкость В—20, реже Р—9) в количестве до 1,5 см³ на один кг бензина, что повышает его октановое

число примерно на 15%. Этиловая жидкость — тетраэтилсвинец — является сильным ядом. Бензин или керосин, содержащий этиловую жидкость, также является ядовитым для человеческого организма — он проникает через кожу, вызывает головные боли и расстройство центральной нервной системы. При вдыхании паров этиловой жидкости происходит отравление организма свинцовыми соединениями.

С целью отличия этилированного бензина от неэтилированного, первый окрашивается в оранжевый цвет.

При попадании этилового бензина на руки, они должны быть вымыты чистым керосином, а затем водой (желательно теплой) с мылом.¹

ж) не допускать использования грузовых автомобилей для перевозки одиночных пассажиров (т. е. использовать грузовую автомашину в качестве легковой);

з) не допускать к управлению транспортом водителей, находящихся в неопрятном виде (небритых, в грязной или рваной одежде, майках);

и) обеспечивать систематическую работу по пропаганде правил движения транспорта.

2. В случае аварии лица, ответственные за транспорт, а также индивидуальные владельцы транспорта обязаны немедленно сообщить о случившемся дежурному по Госавтоинспекции или районному госавтоинспектору или в ближайшее отделение милиции.

При крупных авариях обязателен выезд на место происшествия одного из руководителей транспортных предприятий.

VIII. Ответственность за нарушение правил уличного движения.

1. Граждане за нарушение правил пешеходного движения и правил пользования общественным транспортом (трамваем, троллейбусом, автобусом) подвергаются штрафу на месте в размере до 25 руб., налагаемому работниками милиции.

2. Водители механического транспорта, виновные в нарушении правил уличного движения, подвергаются либо штрафу на месте в размере 25 рублей, налагаемому работниками милиции, либо административным взысканиям (в том числе и лишению водительских прав сроком от 15 дней до 6 месяцев или заменой талонов), или штрафу до 100 руб., налагаемым начальником Госавтоинспекции.

3. Руководители автохозяйств, индивидуальные вла-

¹ Правила техники безопасности при работе с этилированным бензином приведены в приложении № 6, стр. 226.

дельцы автотранспорта и другие лица, ответственные за состояние и эксплуатацию транспорта, в случае нарушения правил уличного движения, подвергаются административным взысканиям, — штрафу до 100 рублей, налагаемым начальником Госавтоинспекции.

4. Руководители предприятий, учреждений и организаций за нарушение правил уличного движения подвергаются штрафу в размере до 300 рублей, налагаемому начальником Управления милиции МГБ Эстонской ССР и г. Таллина.

5. В случаях, предусмотренных законом, виновные в нарушении правил уличного движения привлекаются к уголовной ответственности.

6. При возврате водительского удостоверения после его лишения от 3-х и свыше месяцев, водитель должен сдать испытание по правилам уличного движения и практической езде.

Вопросы для повторения.

1. Какие основные задачи регулирования движения?
2. Какие причины вызывают чаще всего аварии с автотранспортом?
3. Какова основная обязанность всех граждан, принимающих участие в движении?
4. Как должен поступить водитель в случаях, не предусмотренных правилами движения?
5. Как должен поступить водитель, если лицо, пользующееся его транспортом, дает указание, противоречащее правилам движения?
6. На какой орган возложены организация и регулирование уличного движения?
7. Каковы основные функции Госавтоинспекции?
8. Какими средствами осуществляется регулирование уличного движения?
9. Какие основные обязанности водителя автотранспорта во время вождения?
10. Каковы обязанности водителя при авариях и несчастных случаях и при авариях с человеческими жертвами?
11. В каких случаях транспорт должен быть предоставлен в распоряжение работников милиции? Как это оформляется?
12. Что воспрещается водителю во время управления автотранспортом?
13. Как оформляется передача управления автотранспортом другому водителю?
14. К чему обязывают «Правила движения» руководителей транспортных предприятий?
15. Какие взыскания могут быть наложены на нарушителей правил уличного движения?

ЭЛЕМЕНТЫ УЛИЦ И ДОРОГ

1. Улицы.

Улицей называется часть городской территории, расположенная между жилыми, промышленными, культурно-бытовыми или парковыми кварталами, где происходит движение.

2. Улицы разделяются на главные и побочные. *Главными* считаются улицы с трамвайным или троллейбусным движением, а также улицы с интенсивным движением, опубликованные местными городскими Советами депутатов трудящихся. В последнем случае на углу побочной улицы установлен знак «Ограничение скорости 5 км/час». Все остальные улицы, относительно главных улиц, считаются *побочными*. Побочные улицы характеризуются менее интенсивным на них движением по сравнению с главными.

3. *Магистральными* улицами считаются главные улицы, имеющие своим продолжением загородное шоссе или же соединяющие между собой общегородской и районные центры.

4. *Шириной* улицы называют расстояние между линиями ее застройки или ограды.

5. Улица разделяется на следующие основные элементы (рис. 1):

а) *тротуары*, предназначенные для передвижения пешеходов;

б) *проезжую часть*, которая служит для движения нерельсового транспорта. На улицах с двусторонним движением и с трамвайными путями, расположенными посередине улицы, проезжей частью для нерельсового транспорта в одном направлении считается расстояние от тротуара до посадочной площадки или ближайшего рельса трамвая; если пути проложены по одной стороне улицы — половина ширины улицы от тротуара до ближайшего к нему рельса трамвая; на улицах, где нет трамвайного движения, проезжей частью является расстояние от тротуара до осевой линии или до середины улицы;

в) *полотно трамвайных путей*, ширина которого определяется расстоянием между крайними рельсами. Иногда полотно трамвайных путей проложено с края улицы — так называемое обособленное полотно.

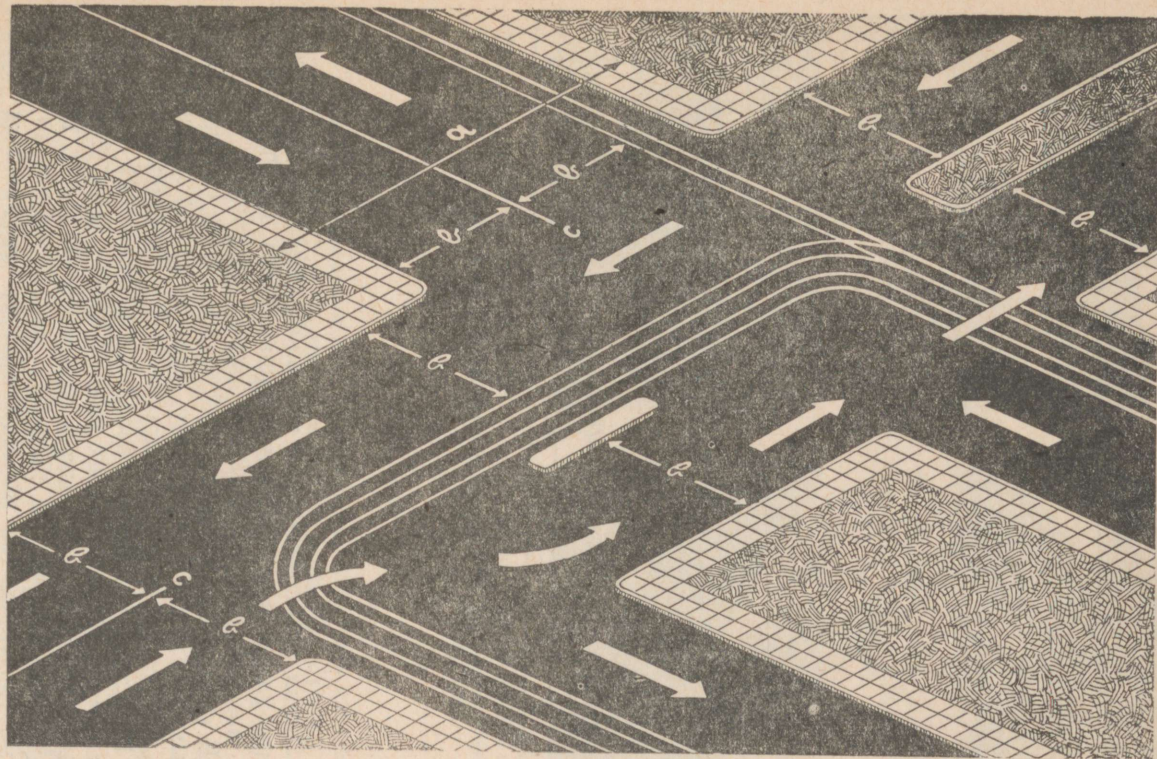


Рис. 1 Основные элементы улицы: a — ширина улицы, b — ширина проезжей части для каждого направления, c — осевая линия.

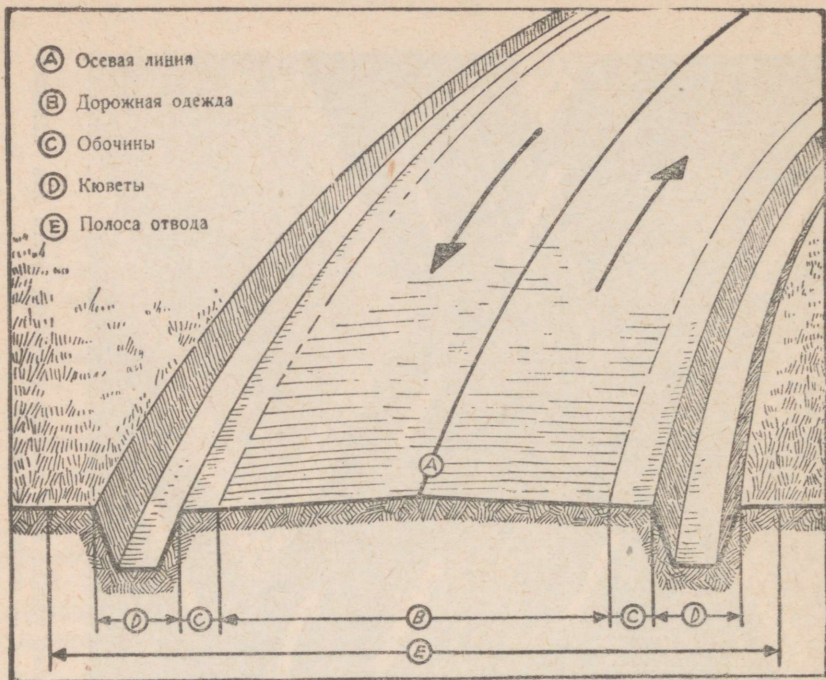


Рис. 2. Основные элементы дороги

6. Линия (действительная или воображаемая), идущая по середине улицы или дороги и делящая улицу (дорогу) на две части, называется *осевой линией улицы (дороги)*.

7. В случаях расположения посередине улицы (дороги) полос зеленых насаждений (например, бульвары), последние делят улицу на два проезда с односторонним движением.

8. В целях повышения безопасности движения на некоторых, главным образом, узких улицах может быть установлено движение транспорта только в одном направлении. На таких улицах проезжей частью является все пространство между бортами тротуаров (за вычетом полотна трамвайных путей, посадочных площадок и т. п., если таковые имеются).

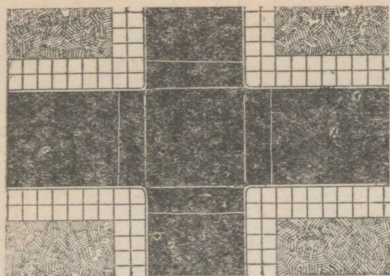


Рис. 3-а. Четырехсторонний прямоугольный перекресток.

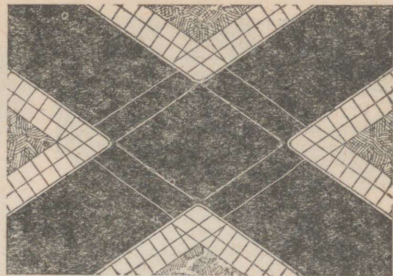


Рис. 3-б. Четырехсторонний остроугольный (X-образный) перекресток.

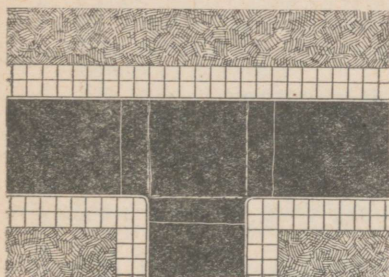


Рис. 3-в. Трехсторонний прямоугольный (Т-образный) перекресток.

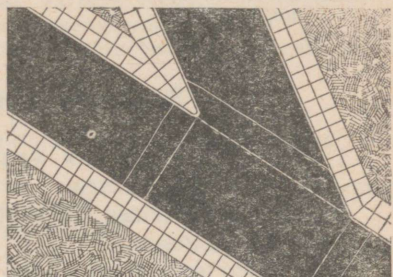


Рис. 3-г. Трехсторонний остроугольный (У-образный) перекресток.

2. Дороги.

1. Дорогой называется сооружение, предназначенное для сообщения между населенными пунктами средствами наземного передвижения.

2. Шоссейная дорога (рис. 2) занимает на местности полосу определенной ширины, называемую *полосой отвода*.

3. Движение транспорта производится, главным образом, вдоль замощенной *проезжей части*.

4. По обеим сторонам проезжей части имеются *обочины*, ограничиваемые внутренними бровками водосточных канав, называемых *кюветами*.

5. Воображаемая линия, идущая посередине проезжей части, так же как на улицах с двусторонним движением, называется *осевой линией дороги*.

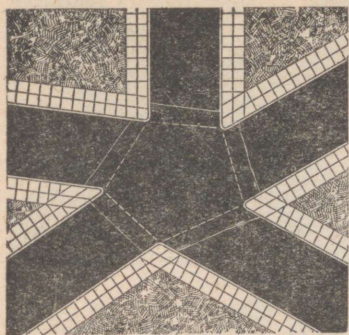


Рис. 3-д. Многосторонний перекресток.

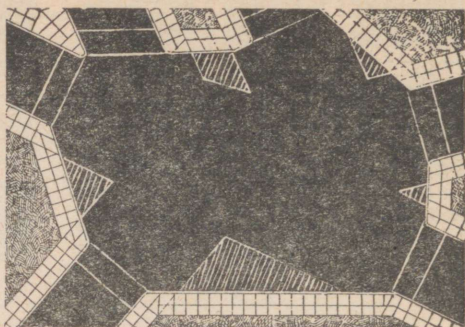


Рис. 3-е. Площадь.

3. Перекрестки и площади.

1. Место пересечения улиц или дорог в одной плоскости называется *перекрестком*.

Место пересечения магистральных улиц в одной плоскости называется *узловым*.

2. В зависимости от числа пересекающихся улиц (дорог) и угла пересечения различают перекрестки: четырехсторонние прямоугольные — крестообразные (рис. 3-а), четырехсторонние остроугольные — Х-образные (рис. 3-б), трехсторонние прямоугольные — Т-образные (рис. 3-в), трехсторонние остроугольные — V-образные (рис. 3-г), многосторонние (рис. 3-д) и площади (рис. 3-е).

Площадь представляет собой перекресток, отличающийся большими размерами занимаемой территории, выходящей за мысленно продолженные линии застройки. На рис. 3-е территория, выходящая за линии застройки, заштрихована.

3. Границы перекрестка определяются воображаемыми линиями, соединяющими по периметру углы зданий, выходящих на пересечение. В случаях трехсторонних перекрестков, две границы определяются линиями, мысленно проведенными от углов зданий перпендикулярно стороне, противоположной боковому проезду. На рис. 3 границы перекрестков совпадают с внешними линиями пешеходных переходов.

4. Участок улицы от одного перекрестка до следующего четырех- или многостороннего перекрестка (площади) с оживленным движением называется *кварталом*.

5. Обеспечение безопасности движения на перекрестках требует подчинения всего транспорта и пешеходов строгому порядку. Это достигается:

1. *активными* средствами регулирования, т. е. при помощи милиционера-регулирующего и светофора, — на перекрестках с интенсивным движением, и

2. *статическими* (пассивными) средствами регулирования, т. е. при помощи дорожных знаков, указателей и разметкой проезжей части улицы.

Вопросы для повторения.

1. Что называется улицей?
2. Как подразделяются улицы по их значению?
3. Какие улицы считаются главными? магистральными? побочными?
4. На какие основные элементы разделяется улица?
5. Как определяется ширина проезжей части улицы (дороги) для одного направления?
6. Что называется осевой линией улицы (дороги)?
7. Что называется дорогой?
8. На какие основные элементы разделяется шоссе́нная дорога?
9. Что называется перекрестком?
10. Каких типов бывают перекрестки?
11. Что называется границами перекрестка?
12. Какое пересечение называется площадью?
13. Как определить границы перекрестка?
14. Что называется кварталом?

РАСПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА

1. Трогание с места.

Начинать движение после стоянки (от тротуара или от линии «Стоп», а также с осевой линии в центре перекрестка) разрешается лишь при условии, что это не мешает другому движущемуся транспорту. Если нет впереди видимых препятствий, то следует воздерживаться от подачи звуковых сигналов, за исключением, когда это необходимо для предупреждения пешеходов. Не следует также при трогании с места подавать сигнал поворота, так как это задерживает движение в прямом направлении; вместо этого необходимо внимательно осматриваться, нет ли сзади движущихся экипажей.

2. Расположение транспорта при движении.

1. Движение транспортных средств установлено, как правило, *по одной, правой стороне улицы* (дороги), считая по направлению движения, как это показано стрелками на рис. 1 и 2.

2. *Основным направлением считается движение вдоль улицы по прямой.* Повороты и маневрирование разрешаются, поскольку это не мешает прямолинейному (встречному и сзади идущему) движению.

3. Параллельное движение нерельсового транспорта в одном направлении разрешается в один, два, три и четыре ряда, в зависимости от ширины проезжей части для данного направления.

Ширина одной полосы проезжей части зависит от вида движущихся по ней транспортных средств и от скорости их движения. В соответствии с габаритами экипажей и с учетом промежутков безопасности между экипажами, движущимися по смежным параллельным полосам, или между движущимся экипажем и неподвижными предметами (стоящим экипажем, бортом тротуара и т. п.). — Правилами движения расчетная ширина полосы проезжей части установлена в 3 метра. (Иногда на широких улицах наносятся разграничительные линии отдельных полос с целью ориентировки водителей.)

Таким образом, при ширине проезжей части для одного направления менее 6 м транспорт движется в один ряд; при

ширине от 6—9 м — в два ряда, при ширине от 9 до 12 м — в три ряда, при ширине более 12 м — в четыре ряда. Движение более чем в четыре ряда воспрещено.

Каждый из параллельных рядов отводится для транспорта определенного вида с учетом правил обгона и безопасности пешеходов, и, таким образом, каждая группа экипажей идет по своей полосе, не встречая помех со стороны других экипажей.

4. При движении в один ряд водители обязаны вести транспорт на расстоянии не более одного метра от тротуара (обочины), так как движение на более далеком расстоянии от тротуара может препятствовать транспорту, совершающему обгон, а также встречному транспорту.

Требование вести транспорт на расстоянии не более одного метра от тротуара, необходимо соблюдать при движении в городах и населенных пунктах.

За городом, где шоссе имеют уклоны в обе стороны для лучшего стока воды, допускается езда посередине дороги при условии, если не создается помех встречному и обгоняющему транспорту.

Идя все время по правой стороне, автомобиль получает наклон в одну сторону. Груз от тряски переместится несколько на правую сторону, поэтому нагрузка на правые и левые колеса и рессоры не будет равномерной и, следовательно, износ механизмов и отдельных деталей автомобиля и шин не будет одинаковым.

Однако, ведя автомобиль посередине шоссе, шофер должен твердо помнить, что он обязан съехать в правую сторону в двух случаях:

- 1) при появлении встречного транспорта,
- 2) когда услышит сзади звуковой сигнал обгоняющего его транспорта и если видит в зеркале заднего вида приближающийся транспорт.

Во время разъезда или обгона весь автомобиль должен находиться на правой стороне дороги и не переходить ни одной своей выступающей частью за осевую линию.

5. При движении в два ряда и более транспорт располагается таким образом, чтобы тихоходные экипажи двигались ближе к тротуару, а быстроходные — дальше от него. Типовым является следующее расположение транспорта, считая от осевой линии улицы (дороги): мотоциклы, легковые автомобили, автомобили типа «Пикап», автобусы, троллейбусы и грузовые автомобили; гужевого транспорт во всех случаях сле-

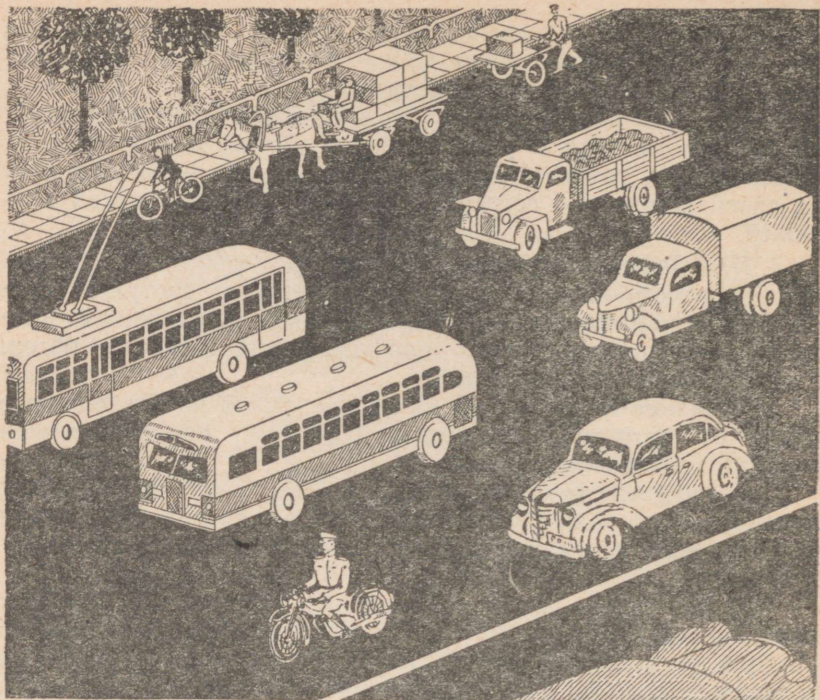


Рис. 4. Расположение транспорта при движении в несколько рядов.

дует в крайнем правом ряду, а ручные тележки и велосипеды — вплотную к тротуару.

Очевидно, что при таком расположении быстроходный транспорт может без затруднений пользоваться своим скоростным преимуществом, так что вопрос об обгоне фактически отпадает.

При приближении к перекресткам количество рядов сохраняется, но транспорт располагается не по типу, а по направлению дальнейшего движения (см. стр. 66).

6. По ПУД порядок расположения уточнен следующим образом: при движении в два ряда легковые автомобили и мотоциклы движутся во втором (т. е. в левом) ряду, а прочий транспорт в первом (т. е. в правом) ряду.

При движении в три ряда легковые автомобили и мотоциклы движутся в третьем и во втором (т. е. в левом и среднем) рядах, автобусы, троллейбусы — во втором и первом

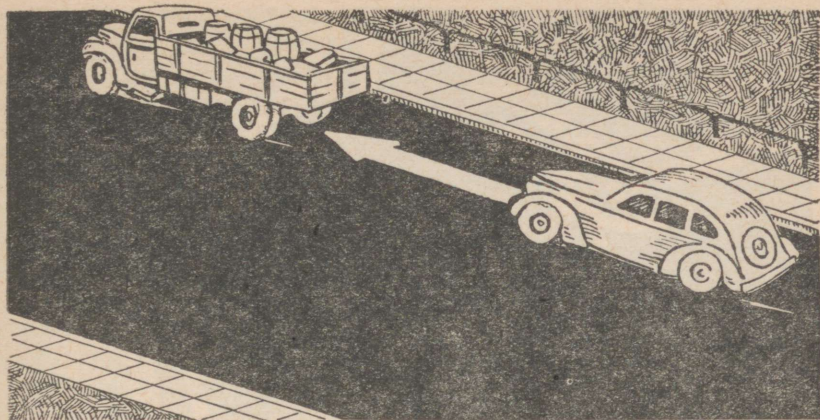


Рис. 5. Водители транспорта обязаны соблюдать дистанцию, обеспечивающую возможность своевременного торможения при внезапной остановке впереди идущего транспорта.

(т. е. в среднем и правом) рядах, прочий транспорт — в первом (правом) ряду.

При движении в четыре ряда легковые автомобили и мотоциклы движутся в четвертом и третьем рядах (считая справа), троллейбусы, автобусы и грузовые автомобили — во втором и первом рядах, прочий транспорт — в первом ряду.

7. Гужевой транспорт во всех случаях следует в крайнем правом (первом), а ручные тележки и велосипеды — вплотную к тротуару.

8. Водители транспорта обязаны соблюдать дистанцию, обеспечивающую возможность своевременного торможения при внезапной остановке или торможении впереди идущего транспорта (рис. 5).

Величина дистанции между транспортом, идущим один за другим, зависит от различных факторов — от типа машины, от типа и состояния тормозов, от покрытия и состояния дороги, от скорости движения, от состояния и размера шин и от опытности водителя, в частности, от скорости его реакции. Поэтому на практике почти невозможно пользоваться какими-нибудь установленными нормами, которые соответствовали бы всевозможным комбинациям вышеуказанных факторов.

В качестве практических норм безопасного расстояния между идущими один за другим автомобилями можно реко-

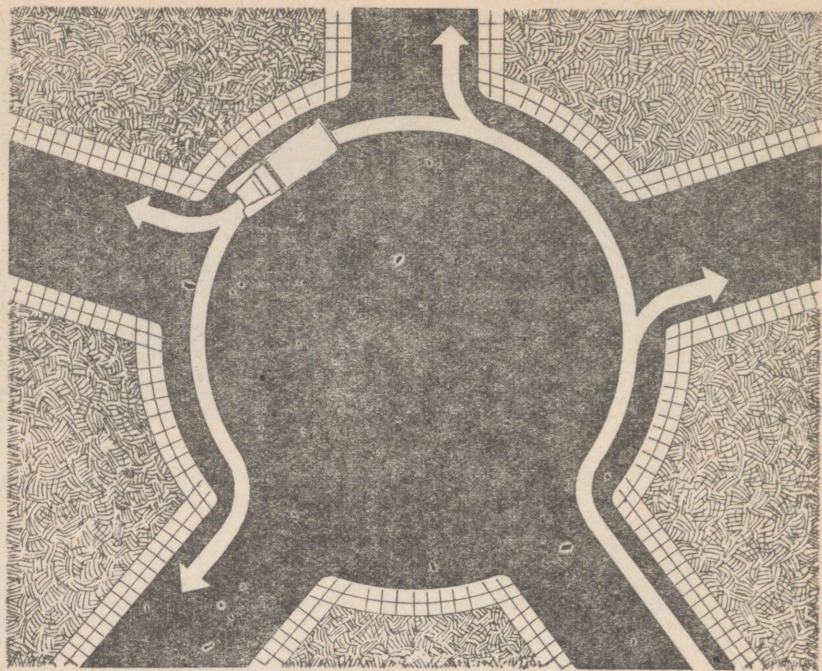


Рис. 6. объезд площади по кольцу.

мендовать водителям следующее легко запоминающееся правило безопасного движения: на прямом, горизонтальном и сухом пути расстояние до идущего впереди автомобиля в метрах должно быть не меньше показания спидометра, например, при езде со скоростью в 50 км/час водитель должен соблюдать интервал не менее 50 метров.

Фактически расстояния между движущимися автомобилями нередко бывают меньше, особенно когда водители рассчитывают на возможность свернуть в сторону при внезапно возникающей опасности наезда. Но необходимо учитывать, что это не всегда безопасно (например, при появлении встречного транспорта), поэтому такой образ действий надо считать недопустимым.

9. При остановках и стоянках необходимо оставлять впереди транспорта расстояние, обеспечивающее беспрепятствен-

ный самостоятельный выезд. С тем же нужно считаться при приближении и пересечении перекрестков, когда впереди идущий транспорт вынужден остановиться (красный сигнал; поворот налево с остановкой в центре перекрестка и т. п.), учитывая при этом, что у перекрестков и на перекрестках воспрещается двигаться задним ходом.

10. Во всех случаях, когда транспорт вынужден двигаться со скоростью, не превышающей 15 км/час, весь нерельсовый транспорт обязан придерживаться первого ряда, независимо от ширины проезжей части.

Это правило вытекает из запрета произвести обгон во всех случаях, когда скорость движения транспорта ограничена 15 км или менее в час (см. глава IV, раздел 4).

11. *Площади* объезжаются в соответствии с указаниями дорожных знаков или линий, нанесенных на проезжей части (см. глава V, раздел 8).

При отсутствии знаков и линий площади объезжаются с правой стороны по кольцу (рис. 6).

3. Встречные разъезды.

1. При встречных разъездах водители должны быть бдительными, на узких улицах и дорогах снижать скорость движения и сворачивать вправо настолько, чтобы была обеспечена полная безопасность. Для большей безопасности нужно снизить скорость движения при всех встречных разъездах, так как за встречным автомобилем может оказаться человек, перебегающий дорогу.

Значительную опасность представляют разъезды на пыльной дороге, когда за встречным транспортом остается густое облако пыли, ухудшающее видимость дороги на значительном расстоянии.

2. При приближении к крутому спуску, где встречный разъезд затруднен, а также при движении по такому спуску, водитель обязан уступить дорогу транспорту, поднимающемуся в гору, так как последнему затруднено трогание с места после остановки.

3. Если водитель встречного автомототранспорта при движении со светом не уменьшил света в фарах или если, несмотря на уменьшение света, все же чувствуется ослепление, нужно немедленно снизить скорость движения и, съехав на обочину, остановиться.

4. При встрече в узком проезде с другим экипажем и при невозможности или опасности разъезда, машина, которой это более доступно, должна уступить дорогу и дать задний ход.

Вопросы для повторения.

1. Какие меры предосторожности надо соблюдать, трогаясь с места?
2. Какое направление при движении считается основным?
3. Какое преимущество имеет транспорт, движущийся в прямом направлении?
4. Из какого расчета определяется число рядов для движения нерельсового транспорта?
5. Как располагается транспорт при движении в одном ряду? при движении в несколько рядов?
6. Как должен располагаться транспорт различных видов при проезжей части в 5, 7, 10, 14 м?
7. Какой транспорт должен двигаться в среднем ряду, если движение на проезде установлено в три ряда?
8. Какую дистанцию должен соблюдать водитель транспорта при следовании за впереди идущим транспортом?
9. В каком случае нерельсовый транспорт всех видов должен двигаться в первом ряду независимо от ширины проезжей части?
10. Как нужно проехать площадь?
11. Как нужно вести транспорт при встречных разъездах?
12. Если транспорт движется по крутому спуску, где встречный разъезд затруднен, водитель какого транспорта обязан уступить дорогу?
13. При невозможности разъезда в узком проезде, водитель какого транспорта обязан уступить дорогу?
14. Как нужно поступить при ослеплении фарами встречного транспорта?

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

1. Скорость движения.

1. Большая скорость движения является одним из преимуществ автотранспорта. Однако пользоваться скоростью нужно весьма осмотрительно, так как с увеличением скорости опасность для движущего транспорта и для окружающих в значительной мере возрастает.

Правилами уличного движения скорость движения транспортных средств установлена: 1) по месту движения — в городах или на загородных дорогах, 2) по характеру движения.

2. В городах и населенных пунктах максимальная скорость движения ограничена:

- а) для легковых автомобилей и мотоциклов 40 км/час;
- б) для трамваев, троллейбусов, автобусов и автомобилей типа «Пикап» — 35 км/час;
- в) для грузовых автомобилей — 30 км/час;
- г) для автомобилей с прицепами — 25 км/час;
- д) для велосипедов и механического транспорта на железных шинах и гусеницах — 15 км/час.

Населенными пунктами в данном случае считаются местечки и поселки городского типа.

3. На загородных дорогах, вне населенных пунктов, скорость движения ограничена:

- а) для грузовых автомобилей — 50 км/час;
- б) для автобусов — 60 км/час;
- в) для грузовых автомобилей при перевозке пассажиров — 30 км/час.

Для частного транспорта скорость движения не ограничена определенными нормами, но водитель должен регулировать скорость движения в зависимости от состояния и профиля дороги, от степени видимости так, чтобы была обеспечена полная безопасность движения, т. е. так, чтобы иметь возможность своевременно остановить транспорт при неожиданном появлении пешехода или какого-либо препятствия на дороге. Легковые автомобили и мотоциклы при обгоне на загородных дорогах не должны превышать скорость 60 км/час.

4. При неблагоприятных условиях пути и при осложнен-

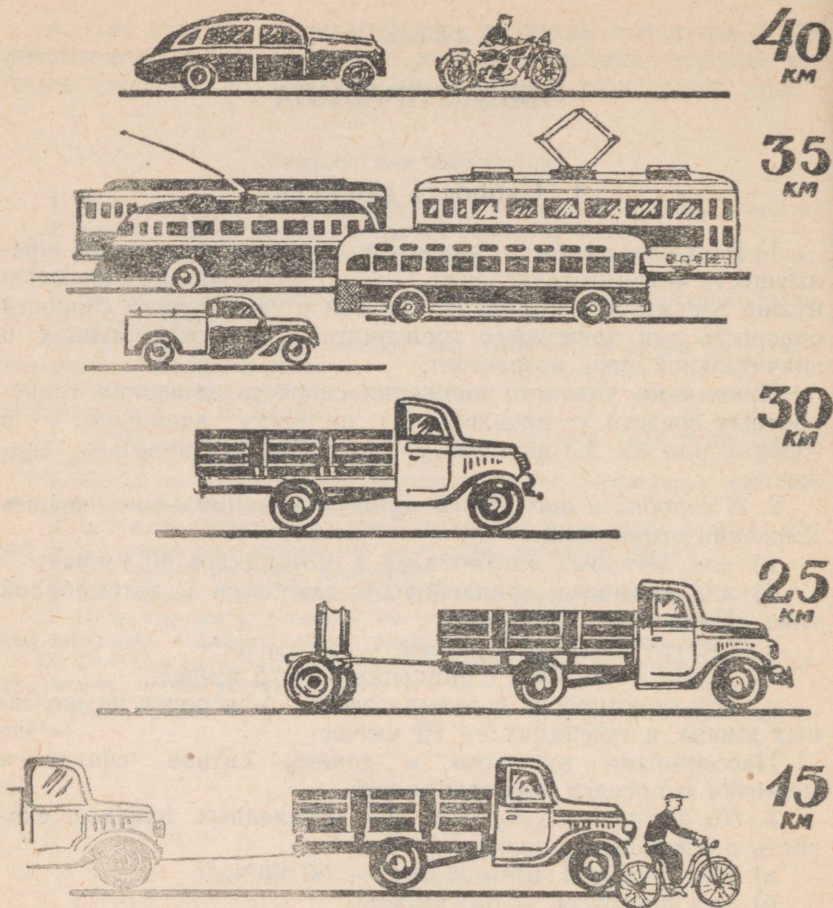


Рис. 7. Предельные скорости движения в городах и населенных пунктах.

ных условиях уличного движения. предельные скорости движения всех видов транспорта снижаются, а именно — они не должны превышать на улицах и дорогах:

15 км в час:

- а) при подъезде к нерегулируемым перекресткам улиц одинакового значения;
- б) при проезде мимо шествий, колонн и воинских частей;
- в) при буксировке на гибкой сцепке.

5 км в час:

- а) при повороте (на перекрестках) направо, налево и в обратном направлении;
- б) при осаживании транспорта назад;
- в) при выезде со двора и въезде с улицы на двор;
- г) при езде внутри двора;
- д) при выезде из побочной (боковой) улицы (с небольшим движением) на улицу (дорогу), где имеется трамвайное, троллейбусное или автобусное движение;
- е) при проезде мимо стоящего на остановке трамвая;
- ж) при подъезде к неохраняемому железнодорожному переезду.

5. Водитель имеет право ехать с указанной в пунктах 2, 3 и 4 предельной скоростью в том случае, если путь свободен, хорошо виден, отсутствуют знаки, ограничивающие скорость, и обеспечена полная безопасность движения. *Превышать предельные скорости даже кратковременно* (например, при обгоне) *воспрещается*.

Хотя указанные выше скорости являются предельными, но водитель несет ответственность также и в тех случаях, когда он ехал со скоростью ниже предельной, но все-таки слишком быстро для данной обстановки. Например, хотя предельная скорость движения при подъезде к нерегулируемым перекресткам улиц одинакового значения установлена в 15 км/час, это еще не дает водителю право проезжать все такие перекрестки с указанной скоростью.

Очевидно, что для движения через перекресток, скорость движения нужно выбирать в каждом отдельном случае из условий достаточной взаимной видимости транспорта, приближающегося к перекрестку по пересекающей улице. Кроме этого, нужно учитывать условия безопасности пешеходов, причем в этом отношении критерием служит дистанция безопасности торможения транспорта (см. стр. 42), в пределах которого можно остановить транспорт при появлении на проезжей части пешехода, переходящего перекресток не там и не тогда, когда это нужно.

Требование регулировать скорость движения действительно при всех обстоятельствах и распространяется на все виды транспорта, независимо от того, установлена ли предельная скорость для данного типа или нет, например, на легковые автомобили и мотоциклы при движении на загородных дорогах.

При дорожных происшествиях водитель не может оправдываться тем, что из-за скорости движения он не мог действовать иначе, чем он действовал.

Путь считается хорошо видимым, когда поле зрения водителя распространяется не только на проезжую часть дороги, а также на окружающую местность.

Наблюдение за дорогой будет правильным, если в пределах видимости ничто не ускользает от внимания водителя. Наблюдение за дорогой должно быть непрерывным, но не напряженным. Чем выше скорость движения, тем дальше вперед должен смотреть водитель. При ограниченном поле зрения скорость движения должна быть снижена.

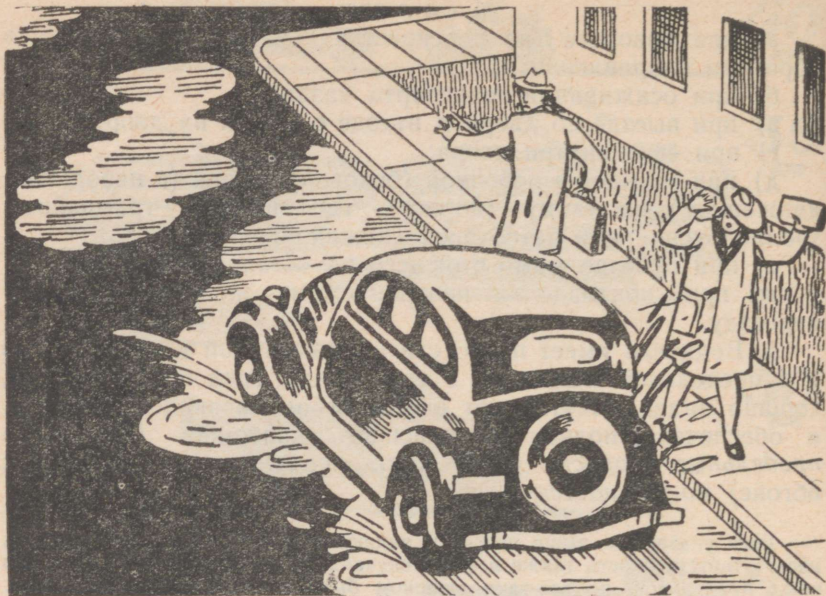


Рис. 8. При езде в ненастную погоду водители транспорта должны выбирать такую скорость, чтобы их экипаж не забрызгивал пешеходов, идущих по тротуарам.

6. Исполкомы городских и уездных Советов могут с согласия Госавтоинспекции установить для отдельных районов города, улиц и дорог, где этого требуют местные условия, меньшие предельные скорости движения, чем это предусмотрено «Правилами уличного движения».

Так, например, обязательным постановлением исполкома гор. Таллина ограничена скорость движения на центральных улицах всем видам транспорта до 25 км в час. (см. стр. 205).

7 Скорость движения транспорта не ограничена определенными нормами, но она должна быть снижена до предела, обеспечивающего полную безопасность движения, а в случае необходимости — своевременную остановку транспорта:

- а) при движении по скользкой дороге;
- б) при плохой видимости, например, при густом тумане;
- в) при узости проезжей части;
- г) при приближении к пешеходным переходам, к закруглениям дороги, к регулируемым перекресткам, к охраняемым железнодорожным переездам, к стоящим трамваям;

д) в зоне действия всех предупреждающих знаков, знаков «Подача звукового сигнала воспрещена» и «Осторожно, пешеходы»;

е) при возникновении технических неисправностей транспорта в пути.

8. При проезде мимо проходящих животных водитель обязан продвигаться медленно и на возможно большем от них расстоянии. Водитель должен остановить свой транспорт по сигналу лица, сопровождающего животных.

Учитывая основное правило ПУД, все граждане обязаны в уличном движении вести себя так, чтобы не угрожала никакая опасность ни им, ни другим во время движения; водитель автотранспорта обязан, например, при приближении к повозке с пугливой лошадью снизить скорость движения, должен, в случае необходимости, остановиться, заглушить двигатель и, помочь справиться с лошадью, если возчик не в силах это сделать один.

9. В городах и населенных пунктах при езде в ненастную погоду водители транспорта должны ехать с такой скоростью, чтобы их экипаж не забрызгивал пешеходов, идущих по тротуарам (рис. 8).

10. Во время гололедицы интервалы между трамвайными поездами во время движения должны быть не менее 120 метров; при подъезде к остановке или при возникновении препятствия на пути вагоновожатый обязан начать торможение за 90 метров до остановки или препятствия.

2. Торможение автотранспорта.

1. Управлять автотранспортом необходимо так, чтобы пользоваться тормозами как можно реже. Чтобы избежать излишнего торможения тормозами, надо своевременно «сбрасывать» газ, в результате чего машина теряет скорость, а двигатель не только перестает «тянуть», но и сам начинает тормозить. Если возникает необходимость применения тормозов, надо, как правило, ограничиваться постепенным торможением, которое заключается в следующем: выжимается педаль сцепления и затем несколькими последовательными нажатиями педали тормоза движение машины прекращается. Нажатия на педаль должны быть настолько короткими, чтобы колеса продолжали вращаться, а не заклинивались и не скользили бы по земле.

Экстренное торможение, при котором тормозная система

используется быстро и на полную мощность, надо применять только при неожиданном появлении препятствия.

Для экстренного торможения надо быстро, выключив сцепление, тормозить ножным, а, в случае необходимости, также ручным тормозом. Однако нужно понимать, что резкое торможение может вызвать скольжение машины и боковой занос, а в результате последнего даже опрокидывание машины. Скольжение, возникающее при заклинивании колес, снижает тормозной эффект и увеличивает тормозной путь, а следовательно, и время, необходимое для полной остановки машины. Вместе с тем, при скольжении возрастает риск бокового заноса. Особенно повышается опасность бокового заноса на скользкой дороге, на повороте, а также при неравномерном действии тормозов левых и правых колес.

При боковом заносе надо немедленно прекратить торможение и выровнять движение машины плавным движением руля *в сторону заноса*.

Если необходимость в экстренном торможении возникает на скользкой дороге, то тормозить нужно не выключая сцепления, что будет способствовать уменьшению опасности бокового заноса; сцепление выключается в последний момент, чтобы двигатель не заглох.

2. Как бы хорошо ни действовала тормозная система, заторможенный транспорт моментально остановиться не может, для этого требуется некоторое время и некоторое расстояние.

Расстояние (в метрах), которое проходит транспорт с момента торможения до полной его остановки, называется *тормозным путем*. Правильное соизмерение тормозного пути и свободного расстояния перед автомобилем является важнейшим условием безопасного вождения транспорта. Длина тормозного пути зависит от скорости движения транспорта, от типа и состояния тормозов (механические или гидравлические, количество действующих тормозов — на два или на все колеса, совершенно исправные или слабые и т. д.), от профиля, состояния и рода дороги (прямая или извилистая, горизонтальная или наклонная, асфальтированная или гравийная, сухая или мокрая и т. д.) и от состояния покрышек (новые или с изношенным протектором, давление воздуха в них и т. д.). Длина тормозного пути увеличивается пропорционально квадрату увеличения скорости, т. е. если увеличить скорость транспорта в 2 раза, то тормозной путь увеличится в 4 раза.

Кратчайший тормозной путь, при наличии тормозов на 4 колесах, можно вычислять по формуле:

$$S = \frac{v^2}{2g\mu} \text{ или упрощенно: } S \approx \frac{v^2}{2\mu}$$

- где S — тормозной путь в метрах;
 v — скорость движения транспорта в момент начала торможения в м/сек (для перевода величины скорости км/час в м/сек нужно значение скорости в км/час разделить на 3,6);
 g — ускорение силы тяжести, равное 9,81 м/сек²;
 μ — коэффициент сцепления покрышек с дорогой;

Максимально возможное замедление

$$j = \mu g.$$

Следовательно, при езде по дороге с высоким коэффициентом сцепления $\mu=0,7$, можно получить замедление до 7 м/сек² как предельную величину.

Необходимо учесть, что при замедлении в 3 м/сек. тело человека наклоняется вперед, если он не упирается ногами или не держится руками за что-нибудь. Вследствие большого замедления, достигаемого при резком торможении на сухой, шероховатой дороге, возникает опасность пассажирам, т. к. силой инерции они могут быть брошены вперед со своих сидений и получить серьезные повреждения или ушибы.

В нижеследующей таблице приведены кратчайшие тормозные пути при сухой и мокрой дороге с разного типа покрытиями.

Скорость движения		Шоссе щебёночное		Асфальтобетон		Каменный торец		Асфальт		Гололеда
км/час.	м/сек.	сухое $\mu=0,7$	мокрое $\mu=0,4$	сухой $\mu=0,65$	мокрый $\mu=0,35$	сухой $\mu=0,6$	мокрый $\mu=0,3$	сухой $\mu=0,5$	мокрый $\mu=0,2$	$\mu=0,1$
5	1,39	0,14	0,24	0,15	0,28	0,16	0,32	0,19	0,48	0,96
10	2,78	0,55	0,95	0,59	1,10	0,64	1,28	0,77	1,93	3,85
15	4,17	1,24	2,16	1,33	2,48	1,44	2,88	1,73	4,32	8,65
20	5,55	2,20	3,85	2,38	4,40	2,58	5,40	3,08	7,70	15,40
25	6,94	3,46	6,05	3,72	6,90	4,05	8,05	4,85	12,10	24,20
30	8,33	4,95	8,65	5,33	9,90	5,80	11,50	6,92	17,30	34,60
40	11,11	8,80	15,40	9,45	17,60	10,25	22,50	12,30	30,70	61,60
50	13,89	13,80	24,0	14,80	27,50	16,0	32,0	19,20	48,0	96,0
60	16,66	19,80	34,60	21,30	39,60	23,10	46,20	27,70	69,0	138,0
70	19,44	27,0	47,10	29,0	54,0	31,40	62,80	37,70	94,0	188,0
80	22,22	35,20	66,0	37,90	70,50	41,0	82,0	49,30	123,0	246,0
90	25,0	44,50	78,0	48,0	89,0	52,0	104,0	62,20	155,0	312,0

Примечание: В таблице величины коэффициента сцепления даны при дорогах среднего качества. При очень хорошем состоянии дорожного

покрытия величина μ может увеличиться на 0,1—0,2. Например, на хорошей цементно-бетонной дороге величина μ может достигать 0,9. Колебание величины зависит от состояния дорожного покрытия (новое или изношенное), от содержания вяжущего вещества (чем вяжущего больше, тем больше скользкость, т. е. тем меньше μ), от состояния поверхности покрытия (если поверхность обработана, коэффициент μ больше).

Проверка исправности тормозов производится при выезде из гаража на линию по величине тормозного пути.

Такая проверка осуществляется на ровной асфальтированной дороге, для чего перед контрольным участком автомобилю дается определенная скорость (например, 30 км/час.), и в момент въезда автомобиля на черту контрольного участка водитель начинает внезапное торможение.

Тормозную систему автомобиля можно считать исправной, когда тормозной путь при испытании на сухой, горизонтальной, асфальтированной дороге не превышает соответствующих норм, указанных в нижеследующей таблице:

Скорость движения км/час	Тормозной путь в метрах		Скорость движения км/час	Тормозной путь в метрах	
	тормоза на 4 колеса	тормоза на 2 колеса		тормоза на 4 колеса	тормоза на 2 колеса
10	1,0	1,5	60	34,0	55,0
20	4,0	6,0	70	47,0	75,0
30	9,0	14,0	80	61,0	99,0
40	15,0	25,0	90	78,0	125,0
50	24,0	38,5	100	96,0	154,0



Рис. 9. Следы при езде, торможении и заклинивании колес.

Данные, приведенные в предыдущей таблице, действительны только при ровной, горизонтальной дороге. При подъемах и спусках тормозной путь уменьшается или увеличивается.

вается в зависимости от крутизны подъема и спуска. Чтобы найти длину тормозного пути при подъемах и спусках, надо первоначально найти длину тормозного пути при горизонтальной дороге, а затем полученное число уменьшить или увеличить соответственно данным нижеследующей таблицы.

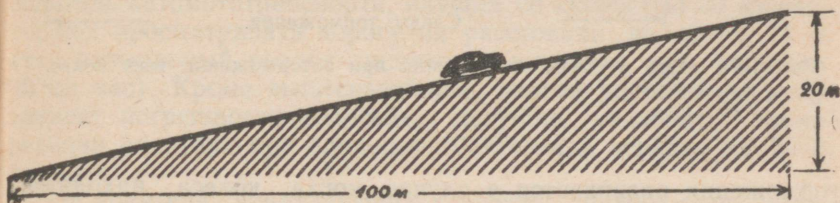


Рис. 10. Подъем или спуск в 20%.

Подъем в %	Уменьшение тормозного пути в %	Спуск в ‰	Увеличение тормозного пути в %
5	- 6	5	+ 8
10	-12	10	+16
20	-20	20	+40
30	-30	30	+70

От величины веса транспорта длина тормозного пути не зависит, если тормозная система исправна и по своей мощности соответствует весу транспорта, как это и должно быть. Но ввиду несовершенства тормозных систем многих типов автотранспорта и частого снижения в процессе эксплуатации эффективности их действия в реальных условиях иногда вес транспорта, чаще всего при механических тормозах, оказывает влияние на длину пути торможения в том смысле, что тормозная система не развивает достаточную мощность.

При подсчетах тормозного пути нельзя упустить из виду влияние ветра, которое может, соответственно его силе и направлению, уменьшить или увеличить длину тормозного пути нередко до 20% и даже больше.

Тормозную систему можно считать достаточно мощной, когда при затормаживании колеса заклиниваются. Из этого не следует, что заклинивание колес является наилучшим способом торможения. Напротив, при заклинивании колес эффективность торможения снижается до 30%, сравнительно с торможением с вращающимися колесами. Наибольшая мощность



Рис. 10-а. Путь и следы торможения при заторможении всех колес.

торможения развивается в случае, когда колеса находятся на границе заклинивания, но еще вращаются.

Путь торможения автомобиля с тормозами на все колеса короче следа торможения. Следовательно, для определения длины пути торможения нужно в данном случае из длины следа торможения вычесть длину базы автомобиля (рис. 10-а).

3. Каждому водителю автотранспорта необходимо знать минимальную дистанцию при различных скоростях и на различных дорогах, на которой он сможет остановить свой транспорт при внезапном появлении пешехода или какого-либо препятствия на дороге. Эта дистанция называется *дистанцией торможения* или *общей дистанцией безопасности*.

Она делится на две части: первая — путь, которую пройдет машина с момента появления препятствия перед глазами водителя до начала торможения, т. е. за время реакции водителя и срабатывания тормозной системы, вторая — путь торможения. Для первой части пути надо предусматривать промежуток времени, при нормальных обстоятельствах примерно в 1 секунду, из чего время реакции водителя, (которая зависит как от самообладания, так и от опытности водителя), равно 0,5—0,8 секунды и время срабатывания тормозной системы, равной, в зависимости от типа и состояния тормозной системы, 0,2—0,4 секунды.

На каком минимальном расстоянии от препятствия должна находиться машина, чтобы водитель успел ее своевременно остановить?

Поясним это на примере. Предположим, что автомобиль движется по ровной, сухой дороге со скоростью 30 км/час. Какова будет при этом дистанция торможения при самых благоприятных условиях?

За время реакции водителя и срабатывания тормозной системы (1 секунда), машина, двигаясь с прежней скоростью

30 км/час, пройдет путь, равный $(30:3,6) \cdot 8,3$ м. Тормозной путь при такой скорости на сухой, горизонтальной дороге равен минимально 5 м. Таким образом, дистанция торможения в этом случае будет: $8,3 \text{ м} + 5 \text{ м} = 13,3 \text{ м}$.

Следовательно, чтобы обеспечить безопасность движения, водитель автотранспорта, идущий со скоростью 30 км/час, должен просматривать дорогу на расстоянии не менее 14 м (так называемый предел видимости водителя при скорости 30 км/час). Кроме вышесказанного, нельзя упустить из виду элемент погрешности водителя, могущий увеличить время реакции водителя при сложных обстановках нередко на 2—3 секунды.

От водителя, управляющего быстро движущимся автотранспортом, иногда требуется такая быстрота действий, когда не остается времени даже на секундное размышление.

Тут опытному водителю приходят на помощь и облегчают его работу так называемые *инстинктивные действия*.

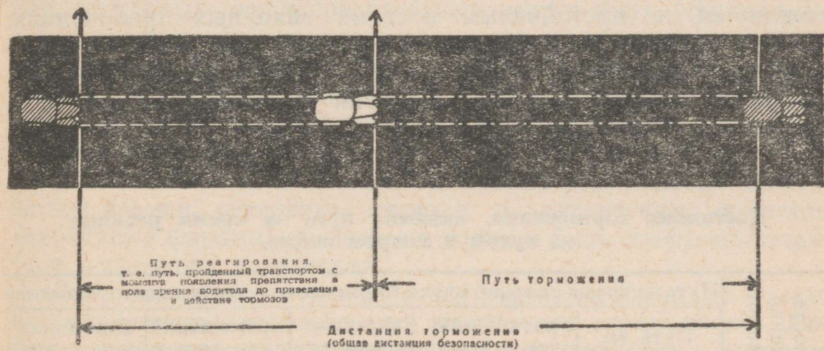


Рис. 11. Дистанция торможения состоит из пути реагирования и пути торможения.

Инстинктивным действием является бессознательное, автоматическое действие нервной реакции, вызванное внешним раздражением. Бегущий человек при спотыкании и падении протягивает вперед руки прежде, чем успеет сообразить, что с ним случилось. Так и водитель быстро идущей машины, если перед ним неожиданно появляется человек, резко поворачивает руль в сторону или нажимает на педаль тормозов, еще не успев подумать о том, что сделать для предотвращения наезда, его рука или нога уже сделала необходимое движение.

Такая реактивная деятельность нервной системы развивается и усиливается постепенно, по мере повышения опытности. Поэтому старый, опытный водитель меньше утомляется, чем водитель молодой, так как он во многих случаях будет действовать инстинктивно, с меньшей затратой энергии.

При этом реактивная нервная деятельность работает четко и с необходимой быстротой только у вполне нормального и здорового человека. У человека больного, переутомленного или такого, у которого нервная система чем-либо раздражена, реактивная деятельность нервной системы сильно замедляется и уже не имеет необходимой четкости. Например, у водителя, выпившего перед поездкой хотя бы одну рюмку водки, нервная деятельность уже значительно замедлена, хотя он чувствует себя совершенно трезвым.

Из этого следуют выводы: 1) никогда не пить алкогольных напитков перед работой или во время работы, даже в самых ничтожных количествах, и 2) стараться избегать всякого нервного возбуждения — не волноваться за рулем, быть со всеми вежливым, но настойчивым в своих законных требованиях.

При движении по скользкой дороге требуется гораздо большая дистанция торможения. Например, на мокром, скользком асфальте путь торможения увеличивается до 250%, сравнительно с сухим асфальтом. В общем, торможение на

Дистанция торможения, включая путь за время реакции на сухом и мокром шоссе.

Скорость движения транспорта	Путь за время реакции + путь торможения = дистанция торможения				
	Путь за время реакции в 1 сек.	Кратчайший путь торможения на сухом шоссе	Дистанция торможения на сухом шоссе	Кратчайший путь торможения на мокром шоссе	Дистанция торможения на мокром шоссе
км/час	м	м	м	м	м
10	2,70	0,55	3,25	0,96	3,66
15	4,10	1,24	5,34	2,16	6,26
20	5,50	2,20	7,70	3,85	9,35
25	6,90	3,46	10,36	6,05	12,95
30	8,30	4,95	13,25	8,65	16,95
40	11,10	8,80	19,90	15,40	26,50
50	13,80	13,80	27,60	24,00	37,80
60	16,70	19,80	36,50	34,60	51,30
70	19,40	27,00	46,40	47,10	66,50
80	22,20	35,20	57,40	61,60	83,80
90	24,90	44,50	69,40	78,00	102,90

скользкой дороге является опасным, так как это может вызвать занос машины. На скользкой дороге следует применять способ комбинированного торможения, заключающийся в том, что торможение осуществляется главным образом двигателем, а тормозами только притормаживают.

В вышеприведенной таблице приведены дистанции торможения на сухом и мокром гравийно-брусчатковом шоссе.

3. Предупредительные сигналы водителей.

1. Водители автотранспорта в процессе управления транспортом пользуются для предупреждения других водителей и пешеходов сигналами трех видов: *звуковым сигналом*, *световым сигналом «стоп»* и *сигналом поворота*.

2. Механический транспорт должен быть снабжен хорошо слышимым, но не резким *звуковым сигналом*. На автомобилях скорой медицинской помощи, оперативных автомобилях милиции, пожарных, горно-спасательных могут быть установлены с разрешения Госавтоинспекции, кроме обычных сигналов, *звуковые сигналы типа «сирена»*, которыми разрешается пользоваться только при выполнении оперативной работы. Пожарные автомобили могут быть оборудованы для подачи сигналов также колоколом.

В ночное время и при густом тумане разрешается пользоваться взамен звукового сигнала и *оптическим сигналом* (передними фарами), но этим не должны быть ослеплены водители встречного транспорта.

Водители обязаны пользоваться звуковым сигналом только для предупреждения опасности наезда или столкновения. Подача звукового сигнала обязательна при подезде к повороту на горных дорогах и в местах с ограниченной видимостью, при движении в густом тумане и перед началом обгона на загородных дорогах.

Подача звукового сигнала для других целей, например, для вызова пассажиров, для получения возможности быстрого передвижения и т. п., воспрещается.

В общем, подача звукового сигнала необходима в тех случаях, когда другими способами (например, осторожной ездой) нельзя предотвратить возникновения опасности для других участников движения.

Подача звукового сигнала не дает водителю преимущественного права проезда (за исключением сигнала типа «сирена») и не освобождает его от необходимости принимать все

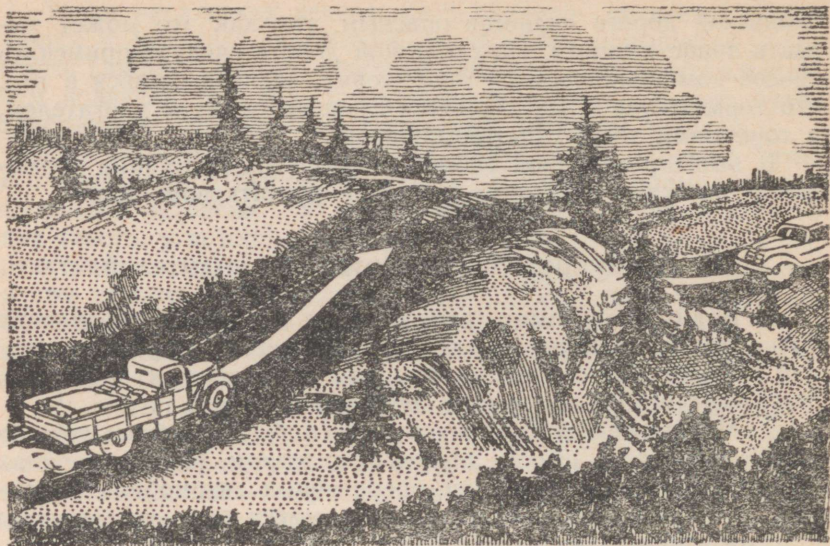


Рис. 12. Поле зрения водителя не должно быть меньше, чем необходимая для данной обстановки дистанция безопасного торможения.

меры предосторожности для предотвращения столкновения или наезда.

Умеренное и правильное пользование звуковым сигналом имеет достаточное значение как с точки предотвращения лишнего шума, так и с точки обеспечения безопасности уличного движения в наших городах и населенных пунктах.

Частое бесцельное пользование звуковым сигналом внедряет в лицах, участвующих в движении, особенно в пешеходах, взгляд, что водители автотранспорта обязаны предупреждать их всегда и во всех случаях. Полагаясь на это, они становятся менее бдительными и неосторожными, что в свою очередь понуждает водителей автотранспорта чаще подавать звуковые сигналы. Что при этом нередко злоупотребляют подачей такого сигнала, — вне сомнения. Нужно запомнить: чем осторожнее движется водитель транспорта, тем реже он принужден подавать звуковой сигнал.

Звуковой сигнал должен быть подан заблаговременно, особенно при скользком пути. При подаче звукового сигнала водитель должен считаться с возможностью, что его сигнал не будет услышан (например, по поводу встречного ветра или слабого слуха у пешехода и т. п.).

Звуковой сигнал нужно подавать прерывистыми, короткими сигналами, так как длительный сигнал может заглушить

звуковой сигнал, поданный в то же время другим водителем, находящимся вне поля зрения первого водителя.

При порче звукового сигнала в пути, в случае если устранить неисправность не удалось, можно продолжать путь со скоростью, обеспечивающей полную безопасность движения без подачи звукового сигнала.

3. Для предупреждения водителей сзади идущего транспорта о намерении сделать поворот, замедлить ход или остановиться водители нерельсового транспорта обязаны пользоваться *стоп-сигналом* и указателями поворотов, а при отсутствии или повреждении их выбрасывать руку или приоткрывать дверцу кабины со стороны рулевого управления.

Вышеуказанные сигналы призывают к особому вниманию водителей транспорта, движущегося сзади.

Сигнал поворота нужно подавать не менее, чем за 30 метров, а на дорогах вне населенных пунктов — не менее, чем за 50 метров до изменения направления в течение такого времени, чтобы он был замечен водителями, а при приближении к перекрестку — и регулировщиком.

Велосипедисты, водители гужевого транспорта и ручных тележек обязаны подавать сигнал поворота не менее, чем за 15 м до поворота.

Подача сигнала поворота обязательна всем водителям нерельсового транспорта во всех случаях, когда желают изменить первоначальное движение своего транспорта. Это означает, что подавать сигнал поворота необходимо не только при повороте на другую дорогу (в другую улицу), но и при езде на противоположную сторону этой же дороги (улицы).

Если же дорога (улица) сама имеет большой изгиб, то подавать сигнал поворота не требуется, так как из-за большого изгиба транспорт лишь постепенно меняет свое первоначальное направление.

Подача сигнала поворота обязательна при повороте налево и в обратную сторону. При повороте направо подачи сигнала от водителей автотранспорта не требуется, если у автомобиля отсутствуют указатели поворотов, хотя при возможности подавать этот сигнал рекомендуется это сделать для предостережения пешеходов, намеревающихся переходить улицу.

Сигнал поворота должен быть замечен водителями сзади идущего транспорта, он должен длиться до начала изменения поворота и должен быть прекращен своевременно, т. е. немедленно после изменения направления (совершения поворота).

Неподавание сигнала поворота, а также недостаточная или запоздавшая подача его подлежит штрафу.

4. При движении в ночное время, когда водитель встречного транспорта заблаговременно не уменьшает света в фарах, можно требовать этого переключением света в фарах своего транспорта несколько раз подряд. На этот знак водитель встречного транспорта обязан немедленно уменьшить свет в фарах своего транспорта для предотвращения ослепления.

4. Обгон.

1. Обгон нерельсового транспорта разрешается с левой стороны, а обгон движущегося посредине улицы или по ее левой стороне трамвая — с правой стороны.

Правила уличного движения (ПУД) регламентируют правила обгона транспорта, движущегося впереди в том же ряду, причем является необходимым выезд из занимаемого ряда в другой — соседний ряд.

В сущности, обгон производится нередко и без выезда из занимаемого ряда. Например, при движении в несколько рядов транспорт, занимающий средний ряд, имеет право двигаться с установленной для него скоростью, независимо от того, справа или слева от него находится обгоняемый транспорт.

Что касается требования совершать обгон нерельсового транспорта с левой стороны, то необходимо соблюдать это правило, когда обгон с левой стороны практически возможен. Если же водитель впереди идущего транспорта умышленно двигается по левой стороне или посредине проезжей части (например, велосипедисты и возчики на шоссе), так что обгон с левой стороны невозможен, то обгоняющий не обязан отказаться от обгона, а в виде исключения может сделать обгон и с правой стороны, но соблюдая при этом все требования безопасности движения.

Выезд для обгона за осевую линию, т. е. на левую сторону улицы, воспрещается при наличии встречного транспорта.

2. На загородных дорогах водитель перед началом обгона обязан подавать звуковой сигнал. Водитель обгоняемого транспорта, услышав сигнал, должен подать ответный сигнал и уступить дорогу обгоняющему транспорту.

Водитель обгоняемого транспорта не должен увеличивать скорость движения или какими-нибудь другими действиями препятствовать обгону.

На улицах городов подача звукового сигнала при обгоне необязательна, если водитель убежден, что обгон безопасен.

ПУД не содержат требования о снижении скорости для водителей обгоняемого транспорта, но они обязаны придерживаться правой стороны дороги.

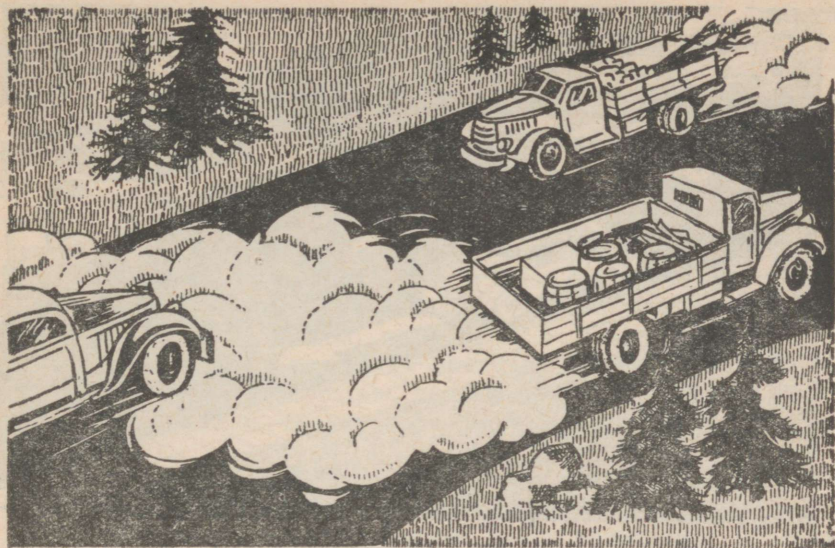


Рис. 13. При таком обгоне может произойти столкновение.

Все водители обязаны немедленно уступать дорогу автомобилям скорой медицинской помощи, пожарным, горноспасательным, оперативным автомобилям и мотоциклам милиции при подаче ими специального сигнала (сиреной или колоколом).

3. Обгон допускается только при хорошей видимости и с таким расчетом, чтобы во время обгона и после него не мешать движению встречного и обгоняемого транспорта, не заставлять других водителей круто сворачивать или замедлять ход.

Нельзя начать обгон слишком близко от обгоняемого, так как в этом случае дорога недостаточно видна. Начать обгон можно только после того, как водитель убедился, что участок дороги, необходимый для совершения обгона, совершенно свободен. Если впереди идущая машина оставляет за собой густое облако пыли, обгон необходимо совершать с большой осторожностью, ни в коем случае не занимая для этого левой стороны дороги, так как водители встречной и обгоняющей машин, не видя друг друга из-за пыли, могут столкнуться (рис. 13).

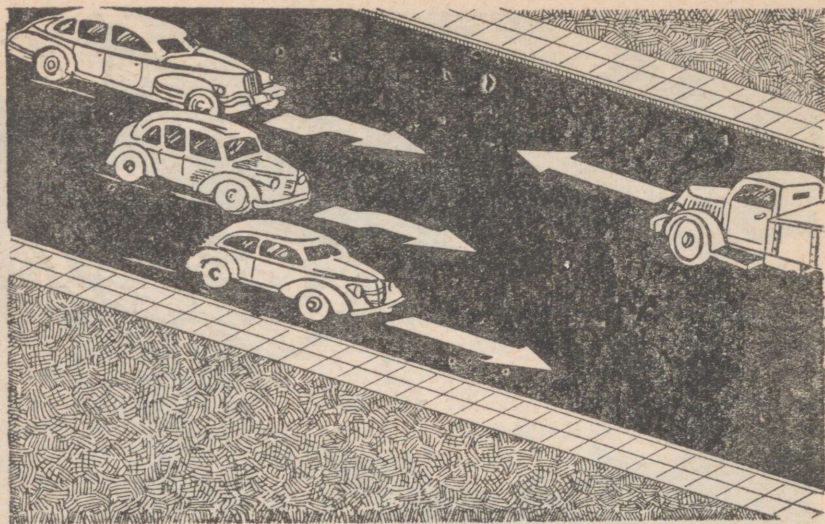


Рис. 14. Запрещается двойной обгон (обгон обгоняющего транспорта).

Недопустимо брать резко вправо, как только обгоняющая машина окажется впереди обгоняемой. В этом случае возможен наезд одной машины на другую. Можно также зацепить задним крылом за переднее крыло или фару обгоняемой машины.

Обгон разрешается там, где этого допускают ширина проезжей части и состояние дороги. Обгон должен быть закончен в промежутке между двумя перекрестками, так как обгон на перекрестках запрещен. При обгоне водитель должен считаться с возможным плохим состоянием дороги (например, мокрая дорога, гололедица, неровность дороги — бугры или впадины и т. п.).

Водитель, намеревающийся совершить обгон, должен до выезда из ряда убедиться, не хочет ли какой-либо другой, более быстроходный транспорт в свою очередь обгонять его.

4. При обгоне необходимо соблюдать достаточные для безопасного движения боковые промежутки между экипажами, так как необходимо учитывать возможность появления бокового заноса впереди идущей машины и других препятствий (выбоины и т. д.) .

Промежуток между экипажами во время обгона должен быть тем большим, чем выше скорость движения. Нормальным промежутком можно считать при скорости до 25 км/час — 0,75 м, до 50 км/час — 1 м, при скорости свыше 50 км/час — 1,5 м.

5. Обгон воспрещается:

а) с превышением установленной предельной или пониженной скорости движения, на загородных дорогах легковым автомобилям и мотоциклам со скоростью свыше 60 км в час;

б) на пешеходных переходах, в зоне действия всех предупреждающих знаков и в зоне действия знаков «Обгон воспрещается» и «Осторожно, пешеходы»;

в) во всех случаях, когда правила движения обязывают водителя ехать со скоростью, не превышающей 15 и 5 км в час; (включая и знаки, ограничивающие скорость движения в 15 и 5 км/час);

г) при подаче водителем движущегося впереди транспорта знака поворота или стоп-сигнала до момента, когда ясно определяется дальнейшее направление этого транспорта (практически до того, пока он не начнет выезжать за пределы проезжей части);

д) двойной обгон с выездом из занимаемого ряда (рис. 14).

Кроме вышеперечисленных случаев обгон воспрещается также на пересечениях улиц и дорог, на закруглениях (крутых кривых), на мостах и под мостами, на участках дороги с ограниченной видимостью и когда перед обгоном идет навстречу другой транспорт (при узкой проезжей части).

Определение дистанции пути обгона.

Длина пути, необходимая для совершения обгона, состоит из трех частей:

1. Путь выезда из занимаемого ряда, т. е. участок пути, который должна проехать обгоняющая машина для того, чтобы водитель его мог обозреть весь участок дороги, нужный для предстоящего обгона.

2. Путь параллельного следования — участок дороги, который проедет обгоняющая машина параллельно с обгоняемой машиной.

3. Путь опережения — участок дороги, который проедет обгоняющая машина после обгона, сворачивая направо для занятия своего первоначального ряда.

Пути выезда и опережения равны по своей величине и их длина зависит от скорости обгоняющей машины.

В нижеследующей таблице № 1 указана примерная длина путей выезда и опережения.

Скорость движения обгоняющей машины	Длина пути выезда и пути опережения
30 км	10 м
40 "	15 "
50 "	20 "
60 "	25 "

Длина пути обгона зависит от соотношения скоростей движения обеих машин и от длины машин.

В таблице № 2 указано в метрах расстояние, нужное для обгона на каждые 1 метр. По этой таблице можно найти дистанцию, необходимую для совершения обгона.

Таблица № 2.

Длина пути, нужная для обгона на 1 метр.

Скорость движения обгоняющей машины км/час.	Скорость движения обгоняемой машины км/час								
	15	20	25	30	35	40	45	50	55
20	4,00								
25	2,50	5,00							
30	2,00	3,00	6,00						
35	1,75	2,30	3,50	7,00					
40	1,60	2,00	2,70	4,00	8,00				
45	1,50	1,80	2,30	3,00	4,50	9,00			
50	1,40	1,66	2,00	2,50	3,30	5,00	10,00		
55	1,37	1,56	1,80	2,20	2,75	3,60	5,50	11,00	
60	1,32	1,50	1,70	2,00	2,40	3,00	4,00	6,00	12,00

Пример: Водитель автомобиля Б, идущий со скоростью 60 км/час, хочет обогнать автомобиль А, идущий со скоростью 50 км/час, при чем длина автомобиля А — 4 метра, а длина автомобиля Б — 6 метров. Какая дистанция нужна для совершения обгона?

Из таблицы 1 находим, что путь выезда 25 м.
 путь опережения 25 м.
 длина обеих машин 10 м.

Всего машина Б должна опередить машину А на 60 м.

Далше находим из таблицы 2, что для обгона на 1 метр автомобиль Б должен проехать 6 метров. Следовательно, для того, чтобы обогнать автомобиль А, автомобиль Б должен проехать

$$60 \times 6 \text{ м} = 360 \text{ метров.}$$

Значит, в данном случае путь обгона равняется 360 метрам, на каком расстоянии для обгоняющего дорога должна быть свободна и хорошо видима.

Величину пути, нужного для совершения безопасного обгона, можно найти и по формуле:

$$S = V + \frac{V \cdot v}{V - v}$$

где S = путь обгона в метрах,

V = скорость движения обгоняющего транспорта км/час.

v = скорость движения обгоняемого транспорта км/час.

В нижеследующей таблице приведены необходимые для безопасного обгона пути при разных скоростях движения.

км час.	Скорость движения обгоняющего									
	30	40	50	60	70	80	90	100	120	
20	90	80	85	90	100	106	115	125	145	Путь обгона в метрах
30		160	125	120	122	128	135	145	160	
40			250	180	165	160	162	167	180	
50				360	245	210	205	200	205	
60					490	320	270	250	240	
70						640	405	335	290	
80							810	500	360	
90								1000	480	
100									720	

5. Проезд трамвайных путей.

1. *Нерельсовому транспорту езда по трамвайным путям и ближе 1 м от его крайнего рельса, как правило, воспрещена.*

В виде исключения езда по трамвайным путям и ближе 1 метра от его крайнего рельса разрешается на расстоянии не менее 15 м от идущего впереди и 90 м от идущего сзади трамвая:

а) если ширина проезжей части улицы (дороги) для одного направления менее 3-х метров;

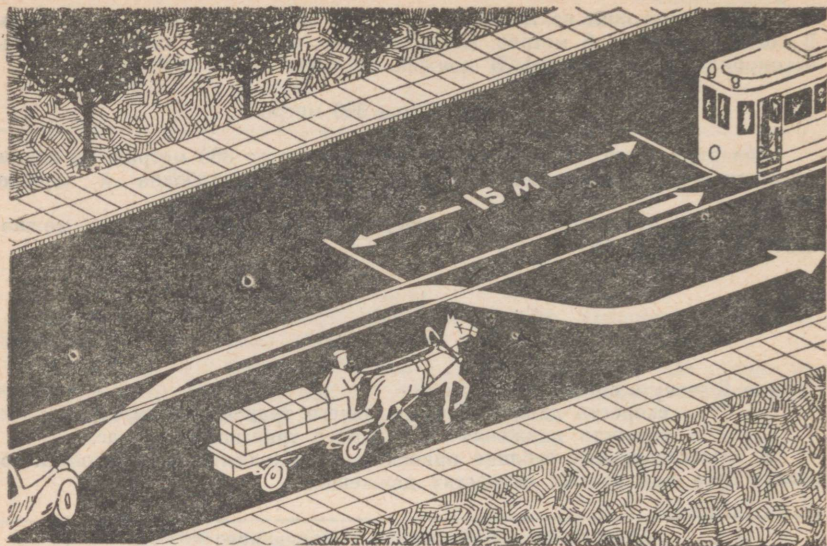


Рис. 15. Езда по полотну трамвайных путей разрешается на расстоянии не менее 15 м от идущего впереди трамвая.

б) при необходимости объезда препятствия и при обгоне, если ширина проезжей части улицы (дороги) для одного направления менее 6 метров, причем время движения по трамвайным путям должно быть сокращено до минимума (рис. 15).

2. Пересечение трамвайных путей разрешается на расстоянии не менее 90 метров от приближающихся справа и слева трамваев (рис. 16), а удаляющихся трамваев — на расстоянии, обеспечивающем видимость встречного транспорта (рис. 17).

Пересечение трамвайных путей впереди стоящего на остановке трамвая разрешается так, чтобы была обеспечена полная безопасность движения и чтобы не создавалось помехи для возобновления движения трамвая.

3. Водитель транспорта, остановившегося по неисправности на трамвайном пути во время темноты на неосвещенной улице, обязан принять меры к предупреждению другого транспорта.

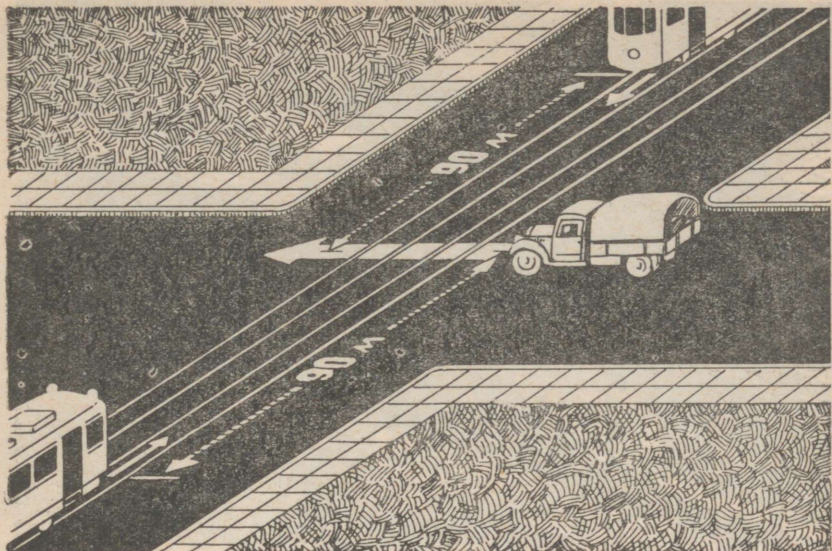


Рис. 16 Пересечение полотна трамвайных путей разрешается на расстоянии не менее 90 м от приближающихся справа и слева трамваев.

6. Проезд трамвайных остановок.

1. При приближении к стоящему на остановке трамваю, производящему посадку и высадку пассажиров, при наличии проезжей части улицы (для данного направления) менее 6 метров, водители нерельсового транспорта обязаны остановить свой транспорт на расстоянии 3-х метров до задней площадки последнего вагона трамвайного поезда (рис. 18).

Требование остановиться на расстоянии 3-х метров до задней площадки вагона предусматривается ПУД для того, чтобы в случае необходимости оперативные автомобили могли без задержки проехать трамвайные остановки.

Начинать движение можно только после возобновления движения трамвая, а при вынужденной его стоянке (напр. по технической неисправности) по прекращении входа и выхода пассажиров.

Если к моменту остановки трамвая транспорт поровнялся с одним из вагонов, то он должен продолжать движение со

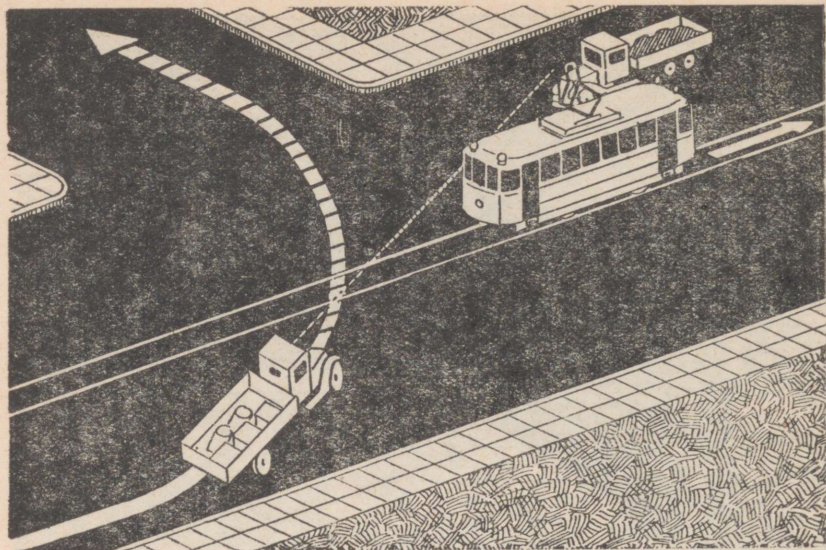


Рис. 17. Пересечение полотна трамвайных путей за удаляющимся трамваем разрешается на расстоянии, обеспечивающем видимость встречного транспорта.

скоростью, не превышающей 5 километров в час, при чем водитель обязан соблюдать особую осторожность.

2. Если на трамвайной остановке имеется посадочная площадка или если ширина проезжей части улицы для данного направления превышает 6 метров, а также во время выхода и входа пассажиров из трамвая при случайной остановке его на перегоне, водитель может продолжать движение, снижая скорость движения до 5 км в час.

Хотя в вышеуказанных случаях и разрешается безостановочный проезд трамвайной остановки, водитель при этом не освобождается от соблюдения особой осторожности, так как люди, спеша на трамвай, не всегда бывают бдительны, ввиду чего остановка иногда является необходимой.

Если на остановке трамвая нет, то скорость движения должна быть снижена до пределов, обеспечивающих безопасность движения.

Воспрещается обгонять трамвай, подъезжающий к остановке, на расстоянии 60 м от его остановки.

3. Автомобили пожарные, скорой медицинской и технической помощи и оперативные машины МВД-МГБ имеют право безостановочно проезжать мимо стоящих трамваев, при обяза-

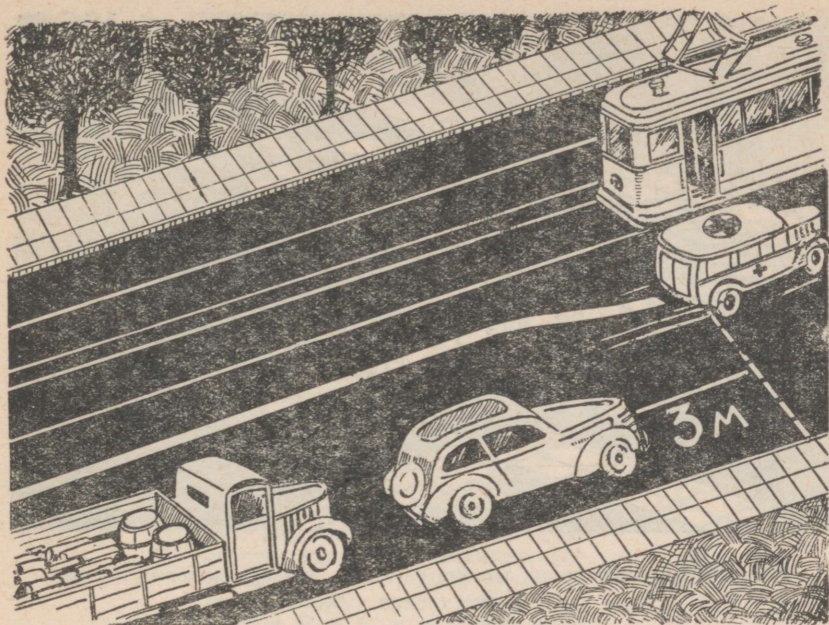


Рис. 18. При приближении к стоящему на остановке или подъезжающему к ней трамваю, если нет посадочной площадки или если ширина проезжей части улицы менее 6 метров, водитель нерельсового транспорта обязан остановить свой транспорт на расстоянии 3-х м от задней площадки последнего вагона трампеозда для беспрепятственного проезда оперативных машин.

тельной подаче звукового сигнала типа «сирена», снижая при этом скорость до пределов, обеспечивающих безопасность движения.

7. Движение на закруглениях.

1. При приближении к закруглениям улиц и дорог водители автотранспорта должны снизить скорость движения до пределов, обеспечивающих полную безопасность движения, и в случае необходимости, немедленно остановить транспорт.

При езде на закруглениях надо запомнить, что каждое тело при движении пытается сохранять свое состояние движения, т.е. свою скорость движения и направление движения. Причиной этого является так называемая *сила инерции*. При уско-

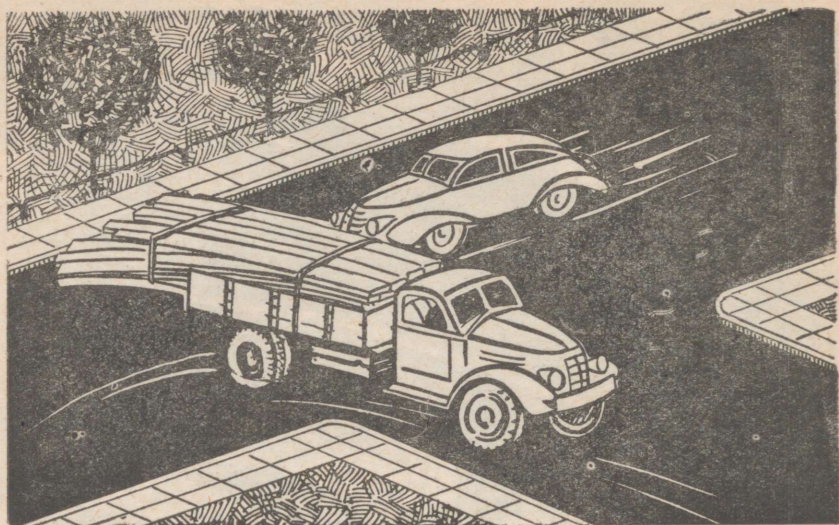


Рис. 19. Торможение на повороте может вызвать опасный занос.

рени движения сила инерции влияет противоположно направлению движения, препятствуя тем ускорению тела. При замедлении движения (при торможении) сила инерции влияет в одном направлении с направлением движения, влияя на тело ускоряюще, или, другими словами, препятствует замедлению движения тела. Следовательно, сила инерции действует всегда противоположно состоянию движения; поэтому силу инерции называют иногда *инерционным сопротивлением*.

При движении на закруглениях дороги автотранспорт постоянно изменяет направление своего движения, т. е. под влиянием сил, поворачивающих машину, она идет по кривой. Этому изменению направления движения оказывает сопротивление сила инерции, — она препятствует движению машины по кривой, направляя машину за кривую.

В случае, когда сила инерции превышает силу, поворачивающую машину, возникает боковой занос, и машина выбрасывается из кривой. При этом кажется, будто какая-то невидимая сила тянет машину к внешней бровке закругления; поэтому в таких случаях инерционное сопротивление называется *центробежной силой*. Центробежная сила тем больше, чем больше скорость движения, чем более скользка дорога и круче кривая.

Рис. 19-а (налево).

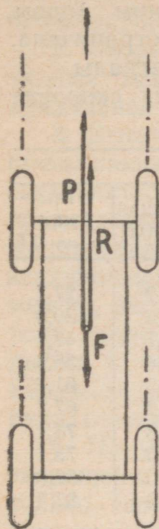


Рис. 19-а.

Силы, действующие на автомобиль при его движении в прямом направлении. P — ведущая сила двигателя, F — сила инерции, действующая при ускорении движения противоположно направлению движения, а при замедлении движения по направлению движения. R — сумма сил, равная при противоположных силах их разнице и действующая в направлении большей силы. При силах одного направления сумма сил действует в том же направлении и равняется сумме этих сил.

Рис. 19-б (направо).

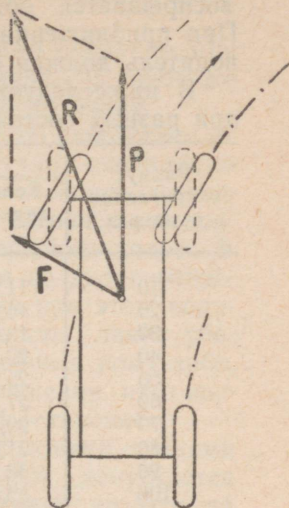


Рис. 19-б.

Силы, действующие на автомобиль при его движении по кривой. P — ведущая сила двигателя, F — сила инерции (центробежная сила), противодействующая изменению направления движения транспорта, пытающаяся выбрасывать его из кривой, R — сумма сил, действие которой направлено между силами P и F , и величину которой можно найти посредством сложения сил P и F при помощи параллелограмма сил.

У каждого типа дорожного покрытия и его состояния имеется предельная скорость, при которой возникает боковой занос. Эта скорость называется *критической скоростью*. Водитель транспорта при езде на закруглениях должен выбирать всегда скорость ниже критической. Скорость движения должна быть заблаговременно снижена. Торможение на закруглении, ввиду опасности заноса, недопустимо.

Критическая скорость выражается в формуле:

$$V^k = \sqrt{g\mu r}, \text{ или упрощенно: } V^k \approx \sqrt{10\mu r},$$

где V^k — критическая скорость м/сек.

μ — коэффициент сцепления

r — радиус закругления в метрах

2. Особую осторожность следует соблюдать при езде на закруглениях, когда дорога скользкая или с уклоном. Еще затруднительнее движение по горным дорогам, где из-за ограниченной видимости водитель не может видеть своевременно встречный транспорт. Ввиду этого на закруглениях дороги

воспрещается обгон, остановка и движение задним ходом. При приближении к закруглению, где видимость ограничена, водитель должен подавать отрывистые звуковые сигналы.

В нижеследующей таблице даны критические скорости при разных состояниях дорожного покрытия.

Радиус закругления в метрах	Состояние дороги					
	Гололедица $\mu = 0,1$	Скользкая $\mu = 0,2$	Мокрая $\mu = 0,3$	Обыкновен. $\mu = 0,4$	Хорошая $\mu = 0,5$	Отличная $\mu = 0,6$
10	11,2	16,0	19,6	22,7	25,2	27,7
20	16,0	22,7	27,7	31,9	35,6	39,0
30	19,6	27,7	33,8	39,0	43,7	47,7
40	22,7	31,9	39,0	45,0	50,4	55,3
50	25,2	35,6	43,7	50,4	56,3	61,7
60	27,7	39,0	47,7	55,3	61,7	67,7
70	29,9	42,3	51,7	59,4	66,8	73,1
80	31,9	45,0	55,3	63,7	71,3	78,1
90	33,8	47,7	58,5	67,7	75,6	82,8
100	35,6	50,4	61,7	71,3	79,9	87,3

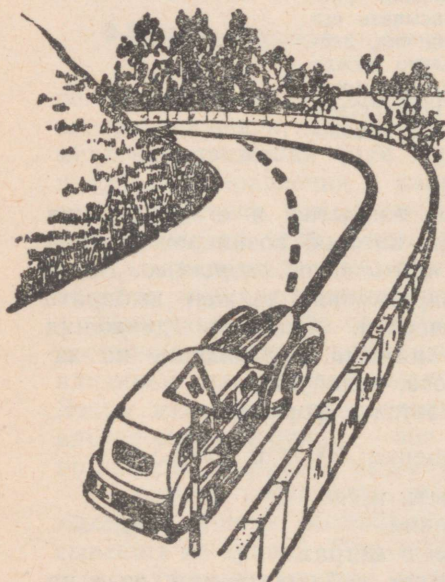


Рис. 20. При движении на закруглении со скрытым обзором необходимо держаться правой стороны дороги во избежание столкновения со встречной машиной.

3. На закруглениях надо держаться правой стороны. При повороте влево выезжать на левую сторону дороги, т.е. «срезывать» углы не разрешается, так как это может привести к столкновению со встречной машиной, особенно при скрытых обзорах пути (рис. 20).

8. Въезд в ворота и выезд из них

1. Порядок въезда в ворота передним или задним ходом ПУД точно не устанавливают. Руководствуясь основным принципом уличного движения — не создавать опасности для окружающих и не препятствовать движению транспорта в прямом направлении, — водитель должен выбирать в каждом

отдельном случае такое действие, которое является наиболее удобным и безопасным.

2. Скорость движения при въезде в ворота передним или задним ходом не должна превышать 5 км/час. С такой же предельной скоростью допускается движение по двору.

3. Выезжать из ворот разрешается также со скоростью, не превышающей 5 км/час. Перед выездом на улицу необходимо остановиться, и только убедившись, что путь свободен, можно продолжать движение. В целях повышения безопасности движения следует выезжать по возможности передним ходом. В исключительных случаях, когда развернуться во дворе невозможно, можно выезжать и задним ходом, но при этом водитель обязан проявить особенную осторожность, лично убедиться в том, что путь свободен, или поручить кому-либо, имеющему достаточные навыки в уличном движении, идти впереди машины и предупреждать водителя об остановке.

4. На улицы, где соответствующими дорожными знаками запрещены повороты налево, выезд из ворот допускается только вправо, чтобы предотвратить движение транспорта против установленного направления движения.

9. Остановка транспорта.

1. *Остановкой называется неподвижное состояние транспорта в продолжении не более 5 минут.*

Остановки могут быть *вынужденные и преднамеренные*. Остановка является вынужденной в случаях, когда водитель обязан или вынужден остановить свою машину, напр., для предотвращения аварии, столкновения или наезда, для пропуска транспорта, имеющего преимущество проезда, по сигналу милиционера-регулирующего или инспектора ГАИ, при запрещающем сигнале светофора, по технической неисправности и т. п. Остановка является преднамеренной, когда водитель остановит свой транспорт преднамеренно, например, для погрузки или выгрузки груза, для осмотра машины, при устранении неисправностей, для кратковременного ожидания пассажира и т. п.

3. *Преднамеренная остановка* транспорта не должна препятствовать движению. При преднамеренной остановке водители нерельсового транспорта обязаны ставить свои экипажи в один только ряд, по направлению движения, вплотную к тротуару так, чтобы части экипажа не заходили на тротуар, а за городом — на обочину дороги.

Так как остановка разрешается только по направлению движения, то при необходимости подъехать к дому, расположенному на левой стороне улицы с двухсторонним движением, водитель должен проехать место, намеченное для остановки, развернуться и, двигаясь в обратном направлении, подъехать к дому, который теперь окажется справа от водителя.

На улице с односторонним движением разрешается только остановиться у дома на левой стороне, не разворачиваясь, но подача сигнала поворота при этом обязательна.

В случае остановки транспорта, вследствие технической неисправности, водитель обязан принять меры к тому, чтобы транспорт был отведен в сторону и не мешал движению.

4. Для посадки и высадки пассажиров водители трамваев, троллейбусов и автобусов обязаны остановить свой транспорт в местах, где вывешен соответствующий указатель «ОСТА-НОВКА». На загородных дорогах водители автобусов могут останавливаться по требованию пассажиров и вне установленных остановок.

5. Преднамеренная, даже кратковременная, остановка транспорта воспрещается:

а) на перекрестках и ближе 15 метров от них (за исключением ожидания проезда, так как это является вынужденной остановкой);

б) на поворотах (закруглениях) улиц и дорог;

в) на пешеходных дорожках;

г) на мостах и под мостами (виадуками);

д) на участках дороги, где затруднена видимость;

е) против ворот домов и выездов со двора;

ж) в местах остановок трамвая, троллейбуса и автобуса;

з) ближе 15 метров от железнодорожных переездов;

и) в зоне действия дорожного знака «Остановка воспрещена».

10. Стоянка транспорта.

1. Стоянкой называется неподвижное состояние транспорта в продолжение более 5 минут без ограничения максимальной продолжительности.

Стоянкой считаются также такие остановки, при которых водитель оставляет свой транспорт даже на короткое время.

2. Преднамеренная стоянка всех видов транспорта разрешается только на тех улицах и площадях, где движение возможно не менее чем в 2 ряда, а также где выставлен дорожный знак «Место стоянки транспорта».

Стоянка транспорта на противоположных сторонах, друг против друга, разрешается при наличии свободной проезжей части между ними не менее 6 метров.

Стоянка на проезжей части разрешается в один ряд по направлению движения, вплотную к тротуару.

На площадях и специально отведенных для стоянки местах разрешается остановка транспорта «в елочку» под углом к тротуару так, чтобы каждому экипажу был бы обеспечен беспрепятственный выезд.

При стоянке в местах, специально отведенных для стоянки транспорта, где установлен знак «Место стоянки транспорта», включение света у транспорта не требуется.

3. Водители трамваев, троллейбусов и автобусов на конечных пунктах обязаны устанавливать свой транспорт в строгом порядке, не загромождая пути для движения остального транспорта и пешеходов.

4. На стоянках водитель обязан надежно затормозить машину; оставляя, в случае необходимости, машину, водитель обязан заглушить двигатель, взять с собой ключ от замка зажигания или пускового механизма и обеспечить охрану транспорта.

Охрану машин, принадлежащих учреждениям и предприятиям, нужно обеспечить личным надзором водителя или лица, назначенного водителем. При личных машинах считается охрана обеспеченной, когда дверцы машины заперты и все стекла кузова закрыты.

5. Грузовой транспорт и лошадей воспрещается оставлять на стоянке без присмотра или без привязи.

6. Стоящий транспорт или его части не должны заходить на тротуар.

7. Начинать движение после стоянки или остановки разрешается лишь при условии, что это не мешает движущемуся транспорту, идущему сзади.

8. *Преднамеренная стоянка транспорта всех видов воспрещается:*

а) *ближе 15 метров от бензоколонок, от трамвайных, троллейбусных и автобусных остановок;*

б) *на улицах и проездах с шириной проезжей части, допускающей движение только в один ряд;*

в) *в местах, где воспрещена остановка (т. е. на перекрестках, ближе 15 м от перекрестков и железнодорожных переездов; на закруглениях дороги (поворотах), на пешеходных дорожках, на мостах и под мостами, на участках дороги, где за-*

труднена видимость, против ворот домов и выездов со двора, в зоне действия дорожного знака «Остановка воспрещена»);

г) в зоне действия дорожного знака «Стоянка воспрещена».

Автомобилям пожарным, скорой медицинской и технической помощи и милиции, при выполнении оперативных заданий, разрешается остановка и стоянка на всех улицах, независимо от дорожных знаков, воспрещающих остановку или стоянку.

Вопросы для повторения.

1. Какая предельная скорость движения допускается для транспорта различных видов при движении в городах и населенных пунктах? на загородных дорогах?
2. При каких условиях допускается движение с установленной предельной скоростью?
3. При каких случаях скорость движения транспорта ограничена 15 км в час? 5 км/час?
4. При каких случаях скорость движения транспорта должна быть снижена до предела, обеспечивающего полную безопасность движения, а в случае необходимости — своевременную остановку транспорта?
5. С какой скоростью допускается езда в городах и населенных пунктах в ненастную погоду?
6. Что называется тормозным путем?
7. От чего зависит величина тормозного пути?
8. Как возрастает длина тормозного пути в отношении возрастания скорости движения?
9. Что называется дистанцией торможения (общей дистанцией безопасности)?
10. В каком взаимоотношении находится поле зрения водителя транспорта с дистанцией торможения?
11. Какие дистанции следует соблюдать при движении? на остановках и стоянках?
12. Какими сигналами пользуется водитель?
13. Как и когда должен водитель пользоваться звуковым сигналом в городе? на загородных дорогах?
14. В каких случаях пользование звуковым сигналом воспрещено?
15. На каком расстоянии до поворота должен быть подан сигнал поворота в городе? на загородных дорогах?
16. При каких условиях разрешается начинать обгон?
17. При каких сигналах, подаваемых впереди идущим транспортом, водителю сзади идущей машины запрещается начинать обгон?
18. В каких случаях обгон воспрещен?
19. При каких условиях нерельсовый транспорт может проезжать по полотну трамвайного пути?
20. На каком расстоянии разрешается пересечение полотна трамвайных путей, если трамвай приближается сбоку (справа или слева)? сзади? удаляется?
21. В каких случаях и на каком расстоянии водитель обязан остановить свой транспорт при подъезде к стоящему на остановке трамваю?
22. При каких условиях разрешается проезжать мимо стоящего трамвая без остановки?

23. В каких случаях воспрещается обгонять трамвай?
24. Какие автомобили могут во всех случаях безостановочно проезжать мимо стоящих трамваев?
25. Какие меры предосторожности необходимо соблюдать при движении на закруглениях улиц и дорог?
26. Какие меры предосторожности нужно соблюдать при въезде в ворота, при движении по двору и при выезде на улицу передним ходом? задним ходом?
27. В каких случаях нельзя выезжать из ворот налево?
28. Что называется остановкой транспорта?
29. Как нужно останавливать транспорт?
30. В каких случаях запрещается преднамеренная остановка транспорта?
31. Что называется стоянкой транспорта?
32. Какие условия нужно соблюдать при стоянке?
33. В каких случаях запрещается преднамеренная стоянка транспорта на проезжей части улицы (дороги)?

ДВИЖЕНИЕ НА ПЕРЕСЕЧЕНИЯХ.

1. Перестроение транспорта.

1. Так как на улицах и дорогах транспорт, движущийся в несколько рядов, располагается в зависимости от его типа и скорости движения (см. глава III, раздел 2), то при приближении к пересечениям улиц и дорог водители нерельсового механического транспорта, независимо от того, регулируется движение или нет, обязаны путем перестроения на ходу занять ряд, соответствующий направлению своего дальнейшего движения и шириной проезжей части, а именно:

а) при движении в два ряда транспорт, следующий направо, занимает место в первом (по движению правом ряду) от тротуара, а следующие прямо и налево — во втором (левом) ряду;

б) при движении в три и четыре ряда транспорт, следующий направо, занимает место в крайнем первом ряду, следующие налево — в крайнем левом ряду, идущие прямо — в среднем (средних) ряду;

в) если на перекрестке повороты налево запрещены и вынесены за его пределы, то крайний левый ряд занимает транспорт, следующий налево, а также транспорт, следующий в прямом направлении;

г) если на перекрестке повороты направо запрещены или невозможны (на Т-образном перекрестке), то крайний правый ряд занимает транспорт, следующий в прямом направлении.

2. Водители транспорта обязаны начинать перестроение на расстоянии не более 50 метров до перекрестка и закончить не менее 15 метров до перекрестка, соблюдая при этом все правила безопасного движения, особенно необходимость подачи сигнала поворота, при переходе из одного ряда в другой (рис. 21).

Перестроение необходимо для того, чтобы при пересечении перекрестков не возникали задержки и столкновения.

3. Водители транспорта, не успевшие своевременно занять место в ряду, соответствующее намеченному направлению движения, обязаны продолжать движение в направлении, соответствующем тому ряду, в котором они находятся. Троллейбусы,

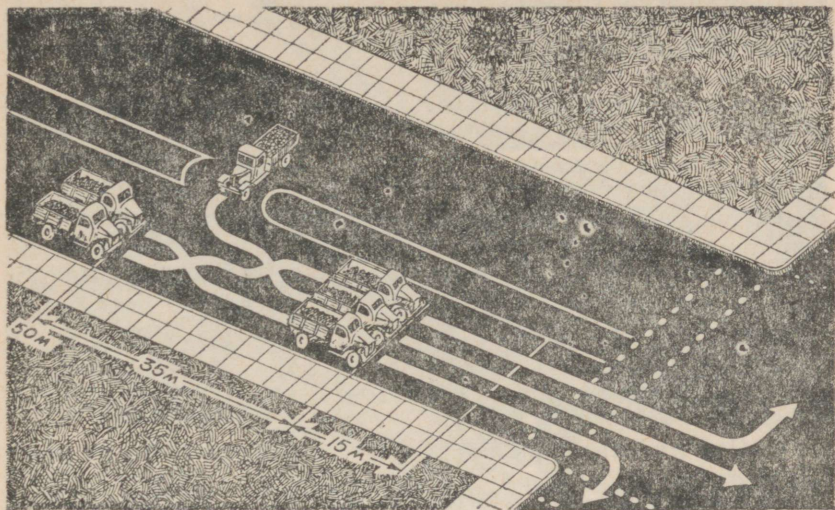


Рис. 21. Перестроение транспорта при движении в три ряда.

гулевой транспорт, велосипеды и ручные тележки не перестраиваются, а остаются при проезде пересечений в своем прежнем ряду.

2. Проезд регулируемых перекрестков.

1. При подъезде к регулируемому перекрестку на сигнал, встречающий дальнейшее движение, водитель *обязан остановить транспорт у линии «стоп»*.

2. При отсутствии линии «стоп» транспорт останавливается, не доезжая 2 метров до ближайшей пешеходной дорожки, а где нет линии «стоп» и не отмечена пешеходная дорожка, — не доезжая 2 метров до угла перекрестка.

3. Проезд регулируемых перекрестков производится в строгом соответствии со значениями сигналов светофора или милиционера-регулирущика. При повороте, кроме того, нужно соблюдать правила, приведенные в разделах 4 и 5 этой главы.

4. Водители автомобилей пожарных, скорой медицинской помощи и оперативных автомобилей, при выполнении оперативных заданий, имеют право пересекать перекрестки при наличии свободного пути независимо от сигнала светофора

или милиционера-регулирующего, т. е. вне всякой очереди. При приближении к перекрестку водители указанных автомобилей обязаны:

а) подавать специальные звуковые сигналы (типа «сирена»),

б) снижать скорость движения до пределов, обеспечивающих безопасность движения.

5. При повреждении (отказе функционировать) светофора или при временном отсутствии милиционера-регулирующего разъезд транспорта, приближающегося к перекрестку, производится так же, как на нерегулируемых перекрестках.

3. Проезд нерегулируемых перекрестков.

1. При приближении к перекрестку, где движение не регулируется, водители обязаны:

а) занять место в ряду соответственно с шириной проезжей части и направлением своего дальнейшего движения, так же как и на регулируемых перекрестках:

б) пропустить транспорт, вышедший на пересечение первым;

в) при одновременном приближении к перекрестку уступить дорогу транспорту, движущемуся по главным (магистральным) улицам и дорогам.

Водители транспорта, выезжающего из боковых улиц и дорог на главные, обязаны снизить скорость движения до 5 км в час. и продолжать движение только убедившись в безопасности проезда.

Примечание: Главными считаются улицы и дороги с трамвайным или троллейбусным движением, а также улицы с интенсивным движением, опубликованные местными Советами депутатов трудящихся. В последнем случае при выезде на главную улицу установлен дорожный знак «Ограничение скорости 5 км/час».

г) Если улицы или дороги равнозначные, уступить дорогу транспорту, движущемуся под уклон (ему труднее остановиться) или в подъем (ему после остановки затруднено трогание с места);

д) при всяком изменении направления движения (т. е. при поворотах, разворотах, перемене места в рядах и маневрировании) уступить дорогу транспорту, движущемуся в прямом направлении навстречу или сзади (например, трамваю).

2. При одновременном подъезде с двух и более сторон к нерегулируемому перекрестку равнозначных улиц (дорог),

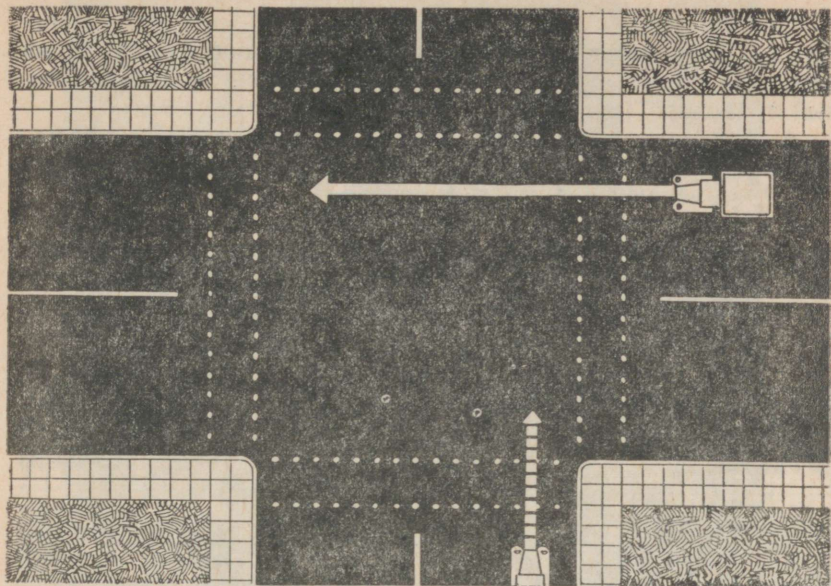


Рис. 22. При одновременном подъезде к перекрестку равнозначных улиц с двух сторон однородного транспорта правом преимущественного проезда пользуется транспорт, не имеющий помех с правой стороны.

правом преимущественного проезда пользуются в порядке очередности:

а) трамвай, б) троллейбусы, в) автобусы, г) легковые автомашины, д) автомобили типа «Пикап», е) мотоциклы, ж) грузовые автомобили, з) остальной механический транспорт (например, тягачи), и) гужевого транспорта, к) велосипеды, л) ручные тележки.

При проезде какого-либо транспорта через перекресток в одном направлении разрешается одновременное движение во встречном прямом направлении транспорта всех видов (рис. 23). Это правило нельзя применять, если транспорт заканчивает движение через перекресток.

3. При одновременном подъезде однородного транспорта с двух или трех сторон к перекрестку равнозначных улиц (дорог) правом преимущественного проезда пользуется транспорт, находящийся с правой стороны от водителя (т. е. не имеющий помехи с правой стороны) (рис. 22), а для трамваев — трампоезд с высшим № маршрута.

При подъезде к такому перекрестку однородного транспорта с трех сторон первым проезжает транспорт, не имеющий помехи с правой стороны; в то же время движется и встречный транспорт (рис. 23)

4. Указанная в пунктах 2 и 3 очередность проезда нерегулируемых перекрестков действует повсюду на территории СССР, за исключением г. Ленинграда.

В Ленинграде на нерегулируемых перекрестках, образованных улицами и дорогами одинакового значения, немеханический транспорт обязан уступать дорогу механическому транспорту, нерельсовый транспорт обязан уступать дорогу трамваю (рис. 22-а и 23-а).

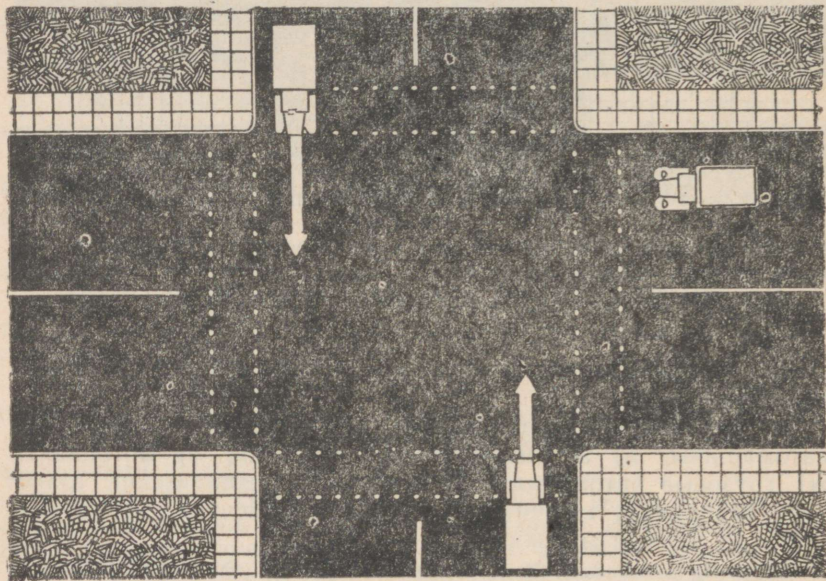


Рис. 23. При одновременном подъезде к перекрестку равнозначных улиц с трех сторон однородного транспорта начинает движение транспорт, не имеющий помехи с правой стороны; одновременно движется и встречный транспорт.

При одновременном приближении к нерегулируемому перекрестку улиц одинакового значения в двух или трех пересекающихся направлениях транспорта, имеющего равные права проезда, в первую очередь разрешается проезжать транс-

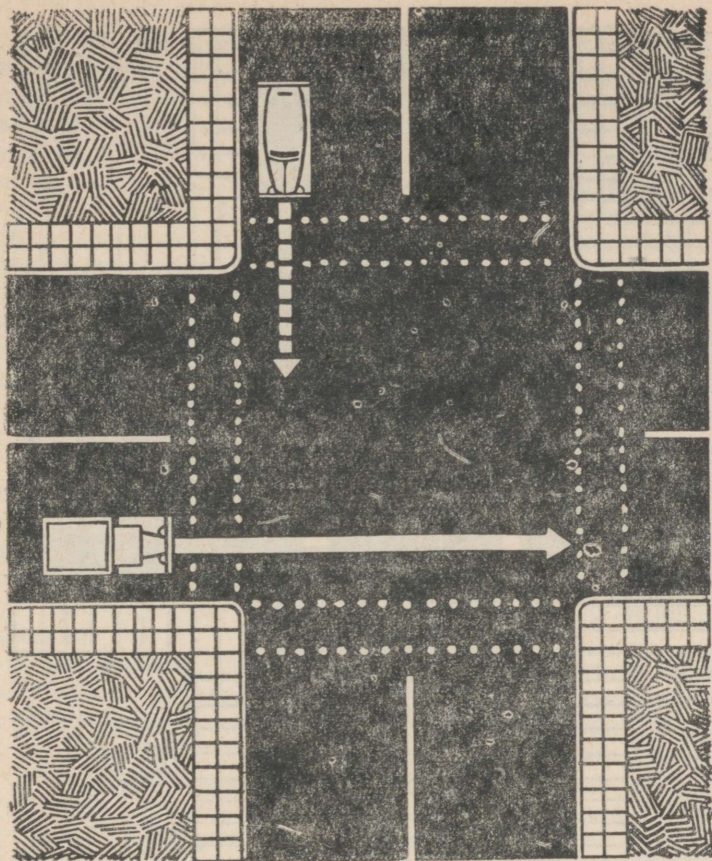


Рис. 22-а. Очередность проезда нерегулируемого перекрестка при подъезде нерельсового механического транспорта с двух направлений по ленинградским правилам.

порту, не имеющему помехи справа, а для трамваев — поезду с высшим номером маршрута.

5. Автомобили пожарные, скорой медицинской помощи, оперативные автомобили и воинские автоколонны пересекают все нерегулируемые перекрестки вне всякой очереди. При приближении к перекрестку шоферы указанных автомобилей обязаны подавать специальные звуковые сигналы типа «сирена» (если эти имеются) и снижать скорость до пределов, обеспечивающих безопасность движения.

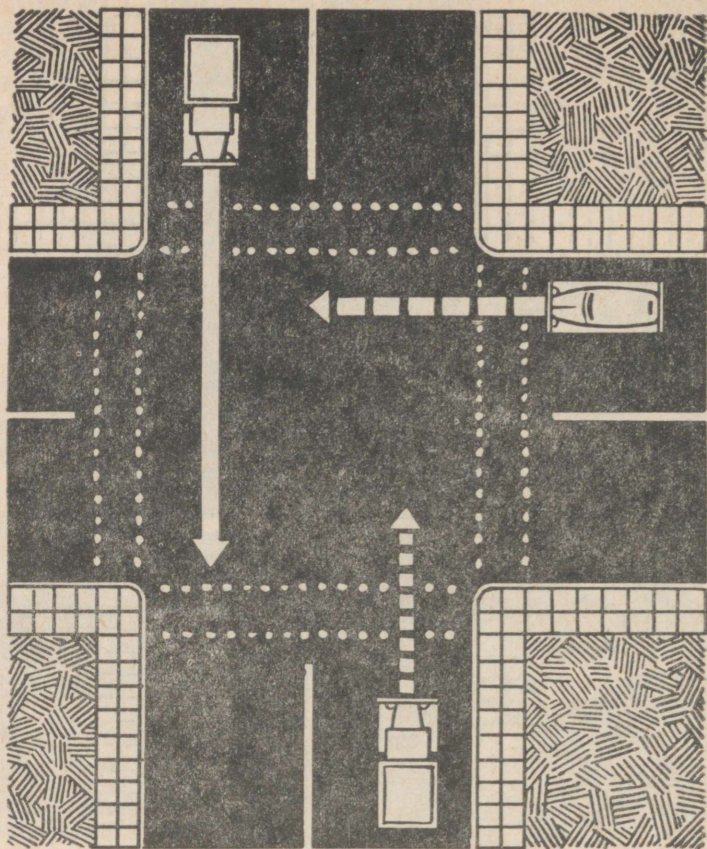


Рис. 23-а. Очередность проезда нерегулируемого перекрестка при подъезде нерельсового механического транспорта с трех направлений по ленинградским правилам.

Вышеуказанным автомобилям, следующим по оперативным заданиям, разрешается проезд по улицам, огражденным дорожными знаками «Проезд воспрещен», в случае, если на этих улицах не установлено встречное движение в одном направлении.

6. Перекрестки, на которых установлены светофоры-мигалки, дающие пульсирующий желтый сигнал (см. главу VI, раздел 10), считаются нерегулируемыми перекрестками.

7. При движении нужно считать правилом — приближаться к опасным местам тихим ходом, а удаляться оттуда возможно быстрее. При пересечении закрытого обзору перекрестка водитель всегда должен считаться с возможностью столкновения или наезда. Поэтому при подъезде к такому перекрестку необходимо снижать скорость движения так, чтобы на расстоянии 10—15 метров от угла перекрестка машина имела бы минимальную скорость (не свыше 15 км/час) для того, чтобы в случае подъезда сбоку другого транспорта с большей скоростью была бы возможность своевременно остановиться или безопасно принять в сторону. После того как водитель твердо убедился, что проезд свободен, нужно, не задерживаясь, покинуть перекресток, освобождая его для другого транспорта.

От соблюдения должной предосторожности и мер безопасности при пересечении перекрестков не освобождает водителя установленная Правилами движения очередность проезда. Нужно учитывать, что абсолютного преимущества при проезде перекрестков, действующего при всех обстоятельствах, не существует, так что и при пользовании преимуществом проезда нужно, как всегда, соблюдать основное правило движения — вести транспорт так, чтобы не создавать угрозы безопасности движения.

Следовательно, водитель транспорта, имеющий преимущество проезда, увидев, что другой транспорт подъезжает к границе перекрестка раньше его, не должен путем увеличения скорости движения попытаться опередить его на пересечении.

Сущность установленной очередности проезда заключается в том, что водитель транспорта, который обязан пропускать транспорт, пользующийся преимуществом проезда, может начать проезд через перекресток по окончании потока в пересекающих направлениях.

4. Повороты направо.

1. Поворот нерельсового транспорта направо производится при зеленом и красном сигналах светофора и соответствующих положениях милиционера-регулировщика. Кроме того, на улицах, где трамвайные линии расположены посередине проезжей части, разрешается правый поворот по желтому сигналу светофора при следовании одновременно с трамваем, поворачивающим попутно направо или же под прикрытием трамвая, поворачивающего налево во встречном направлении.

2. При повороте направо водители транспорта обязаны, независимо от того, регулируется или не регулируется движение на перекрестке:

а) подать знак поворота (при автомобилях, у которых руль находится слева, это не требуется);

б) снизить скорость движения;

в) занять место в крайнем правом ряду;

г) огибать угол со скоростью до 5 км в час, не препятствуя при этом движению транспорта движущегося слева в поперечном направлении и внимательно наблюдая за переходящими улицу пешеходами.

3. При повороте направо водителям нерельсового транспорта воспрещается объезд слева транспорта, выстроившегося у перекрестка для проезда последнего.

4. Трамвай совершает правый поворот, как правило, при положении милиционера-регулирующего с вытянутой правой рукой, а также, как исключение, на желтый сигнал светофора. Трамвай может совершать правый поворот при любом желтом (т. е. как при «комбинированном», так и при переходном) сигнале светофора, как только путь его следования освободился от остального транспорта. При положении милиционера-регулирующего с поднятой вверх правой рукой трамвай на пересечение не выезжает, так как при таком положении регулировщика происходит освобождение пересечения от остального транспорта.

5. Повороты налево и в обратном направлении.

1. Поворот налево и в обратном направлении (т. е. на 180°) производится на регулируемом перекрестке по зеленому сигналу светофора или соответствующему положению милиционера-регулирующего.

2. При повороте налево и в обратном направлении водители нерельсового транспорта обязаны:

а) подать сигнал поворота;

б) снизить скорость движения;

в) занять место в крайнем левом ряду (за исключением троллейбусов, а также гужевого транспорта, велосипедов и ручных тележек);

г) не срезая угла, выехать на середину перекрестка, где остановиться с таким расчетом, чтобы не мешать прямолинейному движению транспорта, а именно:

1. автотранспорт останавливается не ближе 1 метра от ближайшего рабочего трамвайного рельса, а при отсутствии рельсов — от осевой линии, идущей в направлении его движения (рельсы и ось улицы, идущие в поперечном направлении при этом в расчет не принимаются);

2. гужевой транспорт, велосипеды и ручные тележки останавливаются в крайнем правом ряду;

д) совершить поворот налево или в обратном направлении со скоростью до 5 км/час, независимо от сигнала светофора или положения милиционера-регулирущика, но лишь после того, как прекратится движение в прямом (встречном и сзади) направлении.

Если движения в прямом направлении нет, то остановка в центре перекрестка не является обязательной, но двигаться в период поворота можно лишь со скоростью не более 5 км/час и так, чтобы центр перекрестка оставался с левой стороны транспорта.

3. Во время левого поворота автотранспорта следующие сзади машины могут объехать его только с правой стороны.

4. Поворот для следования в обратном направлении разрешается в любом месте улицы (дороги), на площадях и на перекрестках как регулируемых, так и нерегулируемых, с соблюдением всех правил, установленных для поворота налево, так как поворот в обратном направлении в начальной стадии рассматривается как поворот налево. Следовательно, и все ограничения, установленные для поворота налево, полностью распространяются и на поворот в обратном направлении. При следовании в обратном направлении на узких улицах необходимо для пропуска транспорта, следующего в прямом направлении, остановиться около тротуара, соблюдая при этом все правила остановки. На широких улицах, где разрешено движение в несколько рядов для одного направления, автомобиль перед поворотом должен быть направлен к осевой линии с соблюдением всех правил, установленных для поворота налево.

6. Развороты.

1. В отличие от поворота в обратном направлении под разворотом понимается поворот автомобиля на 180° с маневрированием передним и задним ходом. Разворот применяется в тех случаях, когда в узких проездах требуется повернуть автомобиль для следования в обратном направлении.

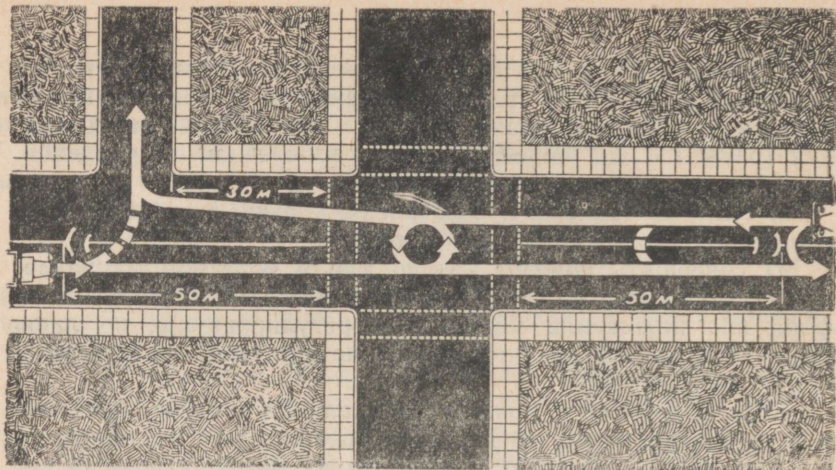


Рис. 24. Схема поворотов транспорта на проезжах, где происходит трамвайное или троллейбусное движение.

Маневрирование на проезжей части мешает движению другого транспорта, поэтому разворот должен выполняться быстро, но не поспешно. Ускорение разворота достигается: наиболее полным использованием ширины проезжей части, сокращением пути движения автомобиля за счет поворачивания колес в противоположную сторону перед остановкой в крайних положениях, использованием боковых проездов и ворот. При разворотах должны обязательно соблюдаться все меры предосторожности (повышенная внимательность, своевременная сигнализация, снижение скорости движения и т. д.).

2. Осаживание автомобиля задним ходом для разворота запрещено на всех перекрестках и ближе 10 м от них, а также на поворотах улиц и дорог. Осаживание автомобиля задним ходом при развороте недопустимо также в местах, где установлены знаки «Остановка воспрещена», в местах остановок трамвая, троллейбуса и автобуса, на мостах, под мостами.

3. На улицах с трамвайным и троллейбусным движением разворот разрешается:

- а) без осаживания транспорта задним ходом;
- б) вне перекрестка не ближе линий поворота, а при отсутствии этих линий, не ближе 50 м до или после перекрестка. (рис. 24).

4. Автомобильям скорой медицинской помощи, пожарным и милиции, следующим по оперативным заданиям, разрешается

производить повороты и развороты, независимо от знаков, встречающих таковые, за исключением площадей и улиц, на которых установлено одностороннее движение.

Схемы разезда автомобилей на нерегулируемых перекрестках равнозначных улиц при однорядном движении.

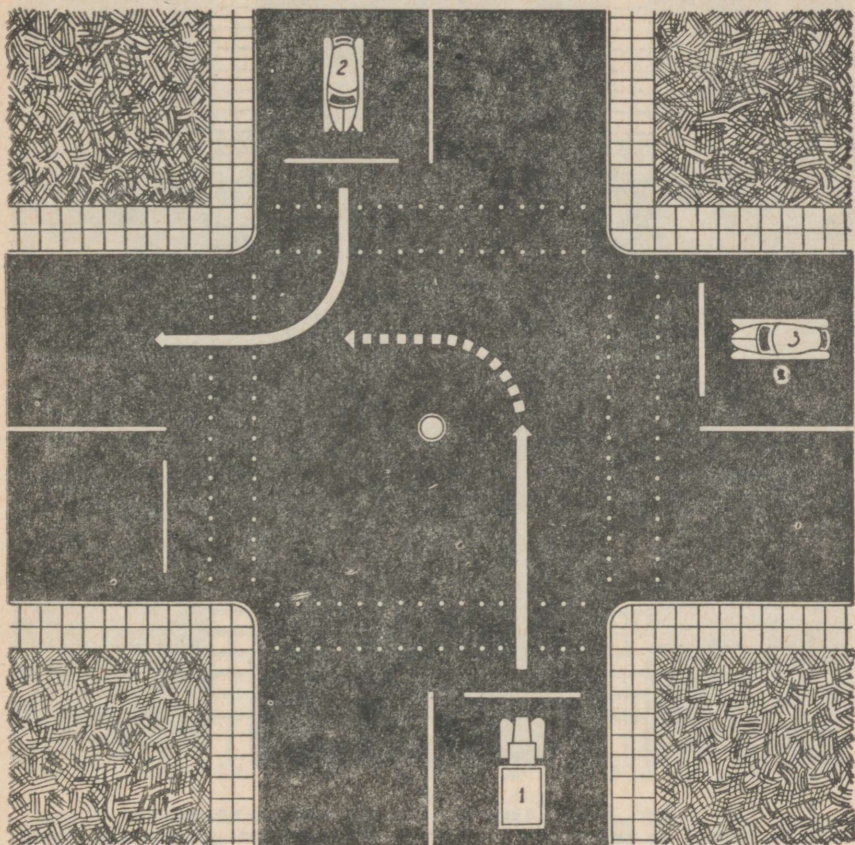


Рис. 25-а. Схема 1. Грузовая 1 и легковая 3 — налево, легковая 2 — направо. Автомобиль 2, не имеющий транспорта с правой стороны, начинает движение. Автомобиль 1 выезжает на перекресток одновременно с автомобилем 2, как идущий во встречном направлении. Автомобиль 3 начинает движение после того, как автомобили 1 и 2 закончили движение на перекрестке.

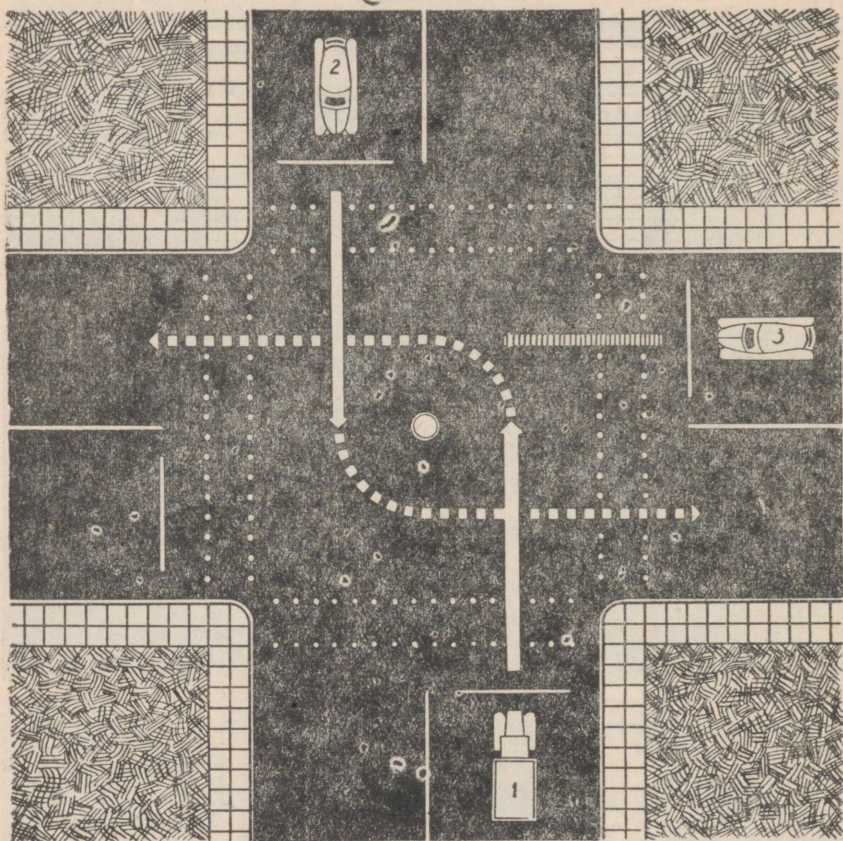


Рис. 25-б. Схема II. Все автомобили налево.

Автомобиль 2, не имеющий транспорта с правой стороны, начинает движение. Автомобиль 1 выезжает на перекресток одновременно с автомобилем 2, как идущий во встречном направлении.

Автомобиль 3 начинает движение после того, как автомобили 1 и 2 закончили движение на перекрестке.

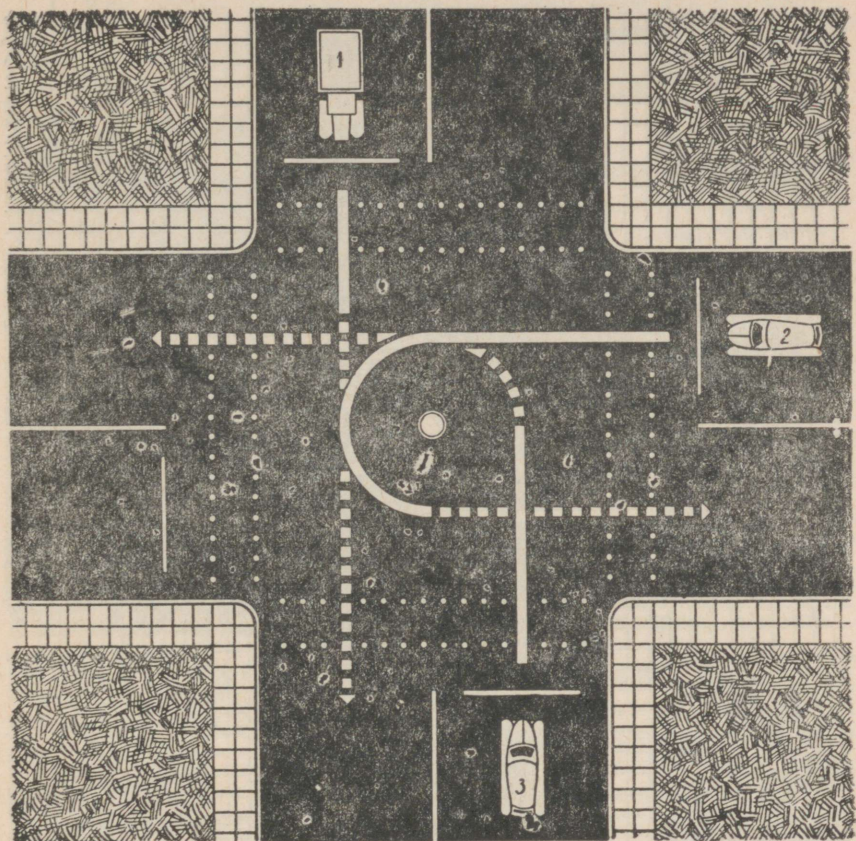


Рис. 25-в. Схема III. Грузовая 1 — прямо, легковая 2 — разворот, легковая 3 — налево.

Первым выезжает на перекресток автомобиль 2, так как у него справа транспорт классом ниже, и беспрепятственно заканчивает разворот. Автомобиль 3 выезжает на перекресток после того, как автомобиль 2 освободил перед ним проезд, шириной не менее 3 м. Выехав на центр перекрестка, автомобиль 3 останавливается и, пропустив встречный автомобиль 1, заканчивает поворот налево.

Автомобиль 1 начинает движение тогда, когда автомобиль 2 закончил свой поворот на перекрестке.

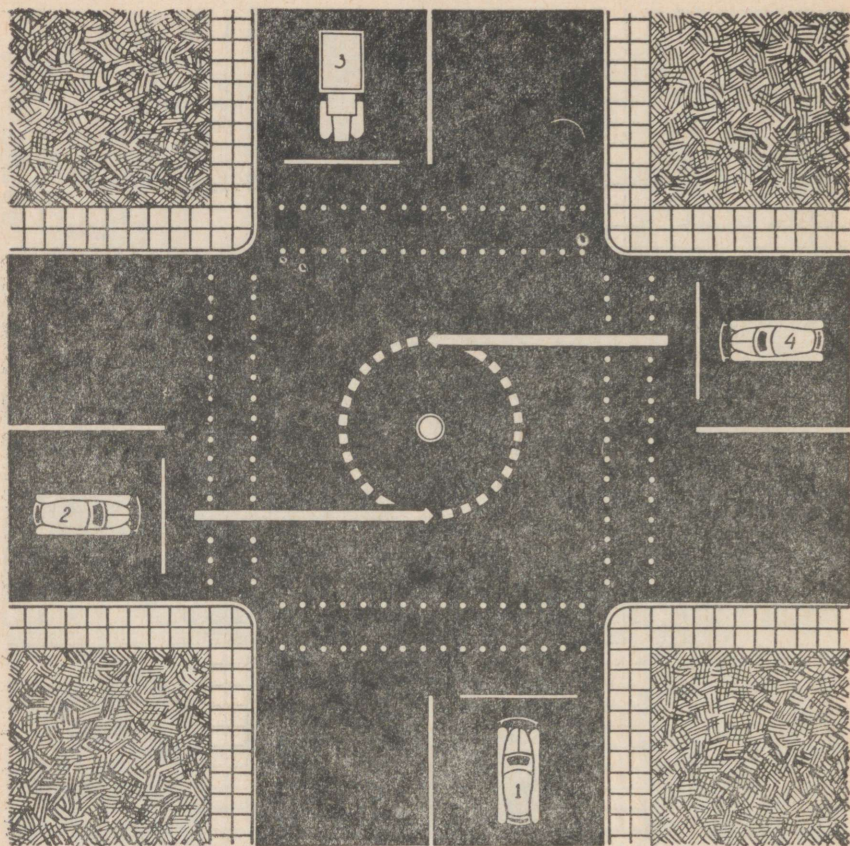


Рис. 25-г. Схема IV. Легковая 1 и грузовая 3 — прямо, легковые 2 и 4 — разворот.

Первым начинает движение автомобиль 4, у которого справа транспорт классом ниже. Одновременно с ним начинает движение автомобиль 2, идущий во встречном направлении.

Автомобили 4 и 2 беспрепятственно заканчивают разворот, после чего начинают движение автомобили 1 и 3.

7. Проезд площадей.

1. Как общее правило, движение через площадь производится правой стороной по дуге, т. е. против хода часовой стрелки (рис. 6). Основным преимуществом такого порядка

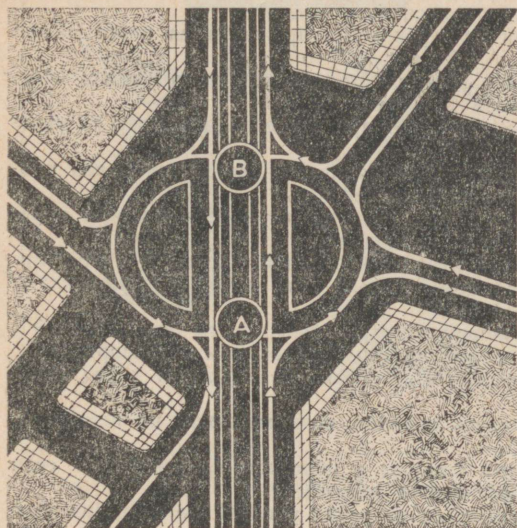


Рис. 26.. Схема движения на площади с трамвайными путями в прямом направлении.

движения, называемого кольцевым, является отсутствие пересечений транспортных потоков под прямым углом, что могло бы вызывать задержки и пробки при проезде площадей. При движении на площадях с кольцевым порядком движения транспорт располагается в два ряда.

2. При пересечении площадей с трамвайными путями в прямом направлении, кроме кольцевого движения по площади, обычно допускается движение нерельсового транспорта в прямом направлении (рис. 26).

На такой площади обычно регулируется движение в точках А и В. Прямое пересечение площади разрешено иногда и при отсутствии трамвайных путей. О возможности пересекать площадь в прямом направлении водитель узнает по установленным перед площадью указательным знакам «Разрешено движение» или по линиям направления движения, нанесенным на мостовой.

3. Шириной проезжей части на площадях с кольцевым движением считается расстояние от кромки тротуара до кольцевой линии, нанесенной посередине площади. Если линии отсутствуют, транспорт при движении по площади в объезд располагается в два ряда. В случае пересечения площади в

прямом направлении шириной проезжей части считается расстояние от полотна трамвайных путей до прямой линии, отделяющей сегмент.

Вопросы для повторения.

1. Как располагается нерельсовый транспорт до пересечения перекрестка при движении в несколько рядов?
2. На каком расстоянии от перекрестка производится перестроение транспорта?
3. Как должны поступать водители транспорта, не успевшие своевременно перестроиться?
4. Где нужно остановить транспорт при запрещении выезда на перекресток?
5. По каким признакам определяется преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков?
6. Как должны разехаться три экипажа на нерегулируемом перекрестке, если улицы равнозначные?
7. Какой транспорт имеет право внеочередного проезда нерегулируемых перекрестков? Как водители этих машин предупреждают о своем приближении?
8. Как производится поворот направо нерельсовым транспортом?
9. Как производится поворот налево нерельсовым транспортом?
10. В каком месте на перекрестке нужно остановиться перед поворотом налево?
11. Когда можно заканчивать поворот, если движение на перекрестке регулируется?
12. Где и как производить поворот в обратном направлении, если поворот налево на перекрестке запрещен?
13. Как нужно разворачиваться на узких улицах? на широких улицах?
14. В каких местах воспрещено поворачивать транспорт для следования в обратном направлении?
15. Какой общий порядок движения транспорта установлен на площадях?
16. В каких случаях можно проезжать площадь в прямом направлении?

Глава VI.

СРЕДСТВА И СПОСОБЫ АКТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ.

1. Светофоры.

1. Светофорами называются специальные приборы для подачи оптических (зрительных) сигналов водителям и пешеходам, разрешающих или воспрещающих временно движение по определенному направлению на перекрестке или площади со значительным движением транспорта.

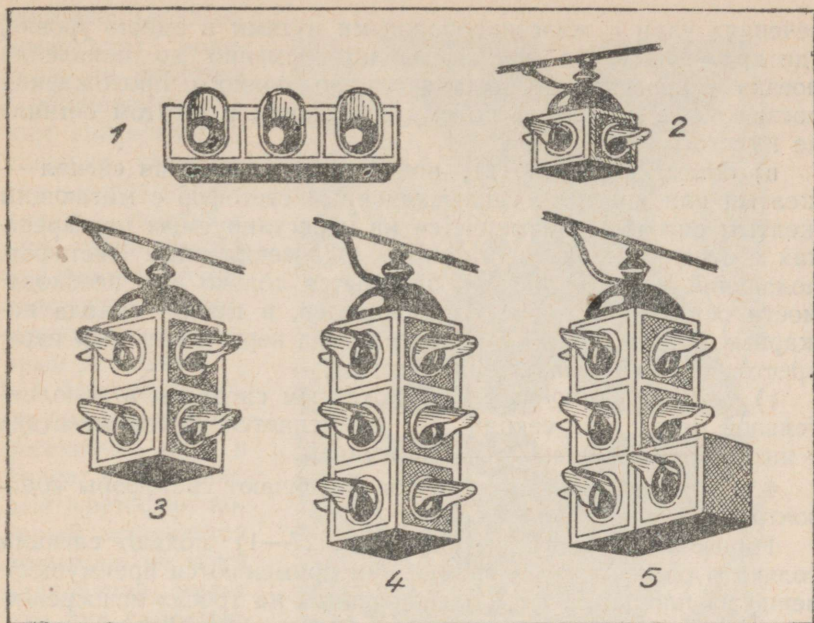


Рис. 27. Типы светофоров.

Светофор представляет собой металлическую (или пластмассовую) коробку с круглыми отверстиями, в которые вставлены цветные линзы в установленном порядке; каждая линза защищена сверху козырьком от солнечных лучей. Внутри коробки помещаются электрические лампы по одной против каждой линзы, сзади каждой лампы имеется рефлектор. Снаружи корпус светофора окрашивается обычно алюминиевой краской.

2. В СССР применяются почти исключительно так называемые *точечные светофоры*, дающие водителям и пешеходам указания световыми сигналами различного цвета.

3. По числу используемых цветов-сигналов различают светофоры (рис. 27):

а) *трехсекционный* (1 и 4), подающий сигналы трех цветов — зеленого, желтого и красного (наиболее распространенный тип светофора);

б) *двухсекционный* (3), подающий сигналы двух цветов — зеленого и красного (применяются преимущественно на пере-

сечениях улиц с железнодорожными путями в одном уровне, где красный сигнал дается заблаговременно до появления поезда у переезда и сохраняется до полного прохождения поезда через переезд, а потому надобности в желтом сигнале не имеется;

в) *односекционный* (2), подающий только один сигнал — желтый или красный. Односекционный светофор с мигающим желтым сигналом применяется на нерегулируемых перекрестках с ограниченной видимостью. Односекционный светофор, подающий красный сигнал, загорается только при необходимости остановить транспорт (например, в местах выезда пожарных команд, при выезде трамвая на нерегулируемый перекресток с ограниченной видимостью);

г) *четырёхсекционный* (5), с желтым сигналом в дополнительной четвертой секции — применяется на перекрестках с интенсивным пешеходным движением.

4. По расположению сигналов различают светофоры *горизонтальные* и *вертикальные*.

Горизонтальные светофоры (рис. 27—1) подают сигналы только в одном направлении и они применяются преимущественно на площадях, где подвешиваются на тросах непосредственно над проезжей частью.

Вертикальные светофоры (рис. 27 — 3, 4, 5) могут подавать сигналы в одном, двух, трех или четырех направлениях (односторонние, двухсторонние, трехсторонние и четырехсторонние светофоры).

Способы установки вертикальных светофоров весьма разнообразны. Четырёхсторонние светофоры в большинстве случаев подвешивают на тросах над центром перекрестка (центральные светофоры). Трёхсторонние и двухсторонние светофоры устанавливают обычно на специальных колонках на углах тротуаров (угловые светофоры). Односторонние светофоры подвешивают на тросах, устанавливают на колонках или укрепляют на кронштейнах на стене здания.

Угловые светофоры применяются, как правило, на широких улицах, где светофор, помещенный в центре перекрестка, не в достаточной степени может быть виден водителям и пешеходам. Для узких улиц применяются светофоры центрального расположения.

5. На трех- и четырехсторонних перекрестках все светофоры, независимо от количества их и способа установки (в центре перекрестка или на углах), должны рассматриваться водителями как один светофор. Другими словами, проехав первый

светофор (если их несколько), водители, не считаясь с обращенными к ним сигналами остальных светофоров, могут заканчивать пересечение перекрестка или поворот, руководствуясь соответствующими правилами движения.

6. На площадях, на бульварах и пересечениях пяти и более улиц каждый светофор, который встречается водителю на пути следования, имеет для них самостоятельное значение (так называемые «входные» и «выходные светофоры»).

7. Переключение сигналов в светофоре происходит так, что в каждом направлении включен только один светящийся сигнал, а остальные на этой стороне выключены.

В большинстве светофоров одноименные сигналы обращены по оси одной улицы, причем сигналы про-

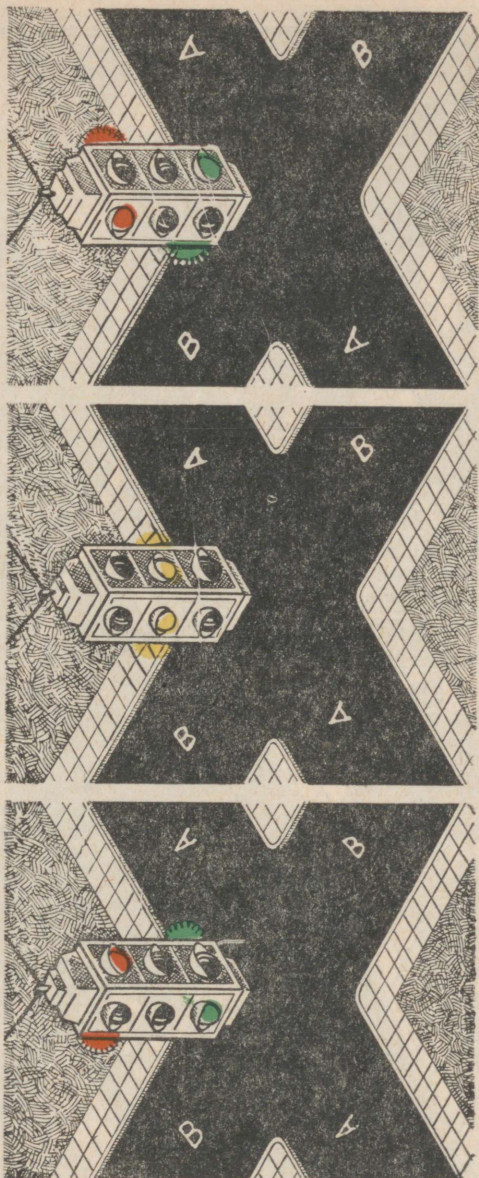


Рис. 28. Смена сигналов в светофоре.

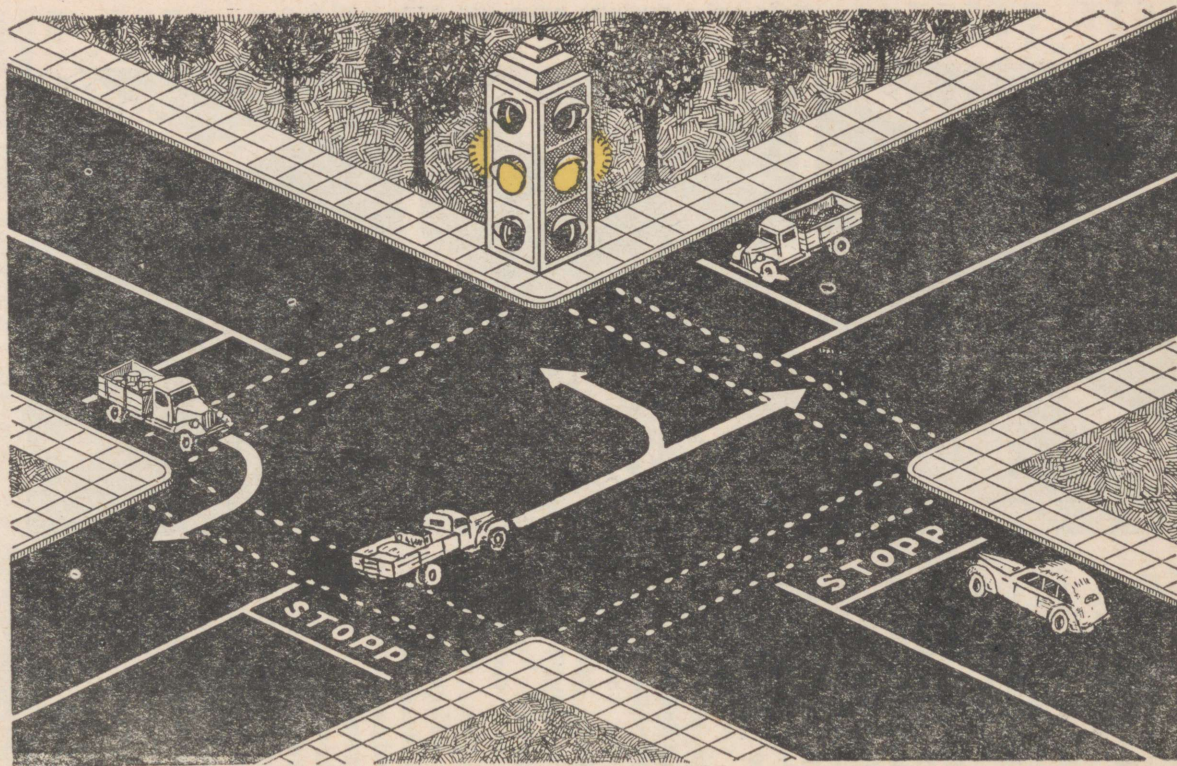


Рис. 29. Схема движения при желтом сигнале светофора.

тивоположных значений направлены под прямым углом один к другому. Из рис. 28 видно, что в то время как по оси улицы А—А направлены *зеленые* сигналы, по оси поперечной улицы В—В направлены *красные* сигналы, и наоборот (т. н. «простые» сигналы).

8. *Желтый* сигнал светофора, включаемый перед каждой сменой основных (зеленого и красного) сигналов, включается одновременно во всех четырех направлениях.

9. На некоторых перекрестках, где трамвайные пути поворачивают налево или направо, подаются так называемые «комбинированные» сигналы, состоящие в том, что в ту сторону, откуда трамвай совершает поворот налево, направляется *зеленый* сигнал, в сторону трамвая, совершающего правый поворот — *желтый* сигнал, а в остальных двух направлениях — *красные* сигналы, как это показано на рис. 33.

10. Управление светофорами (переключение сигналов) осуществляется вручную или автоматически.

При ручном управлении сигналы переключает милиционер-регулировщик поворотом рукоятки коммутатора (переключателя).

При автоматическом управлении смена сигналов производится: 1) при помощи специальных приборов, установленных на центральной станции, с которой светофоры связаны проводами или 2) при помощи индивидуальных автоматов, обслуживающих только один перекресток.

Автоматически управляемые светофоры применяются на таких пересечениях, где движение транспорта во всех направлениях более или менее равномерное.

11. Независимо от типа конструкции, расположения и способа управления, *сигналы светофора имеют следующие значения:*

а) *зеленый сигнал* — разрешает нерельсовому транспорту *выезжать на перекресток для движения прямо, направо, налево и в обратном направлении, а пешеходам переходить улицу.*

Трамвай по этому сигналу может следовать прямо или налево. Трамваю, пересекающему перекресток в прямом направлении, подают *зеленый* сигнал, в то же время подают *зеленый* сигнал и во встречном направлении (т. н. «простые» сигналы), см. рис. 31. Трамваю, пересекающему перекресток поворотом налево, подают также *зеленый* сигнал, но во встречном направлении на это время запрещается выезд транспорта

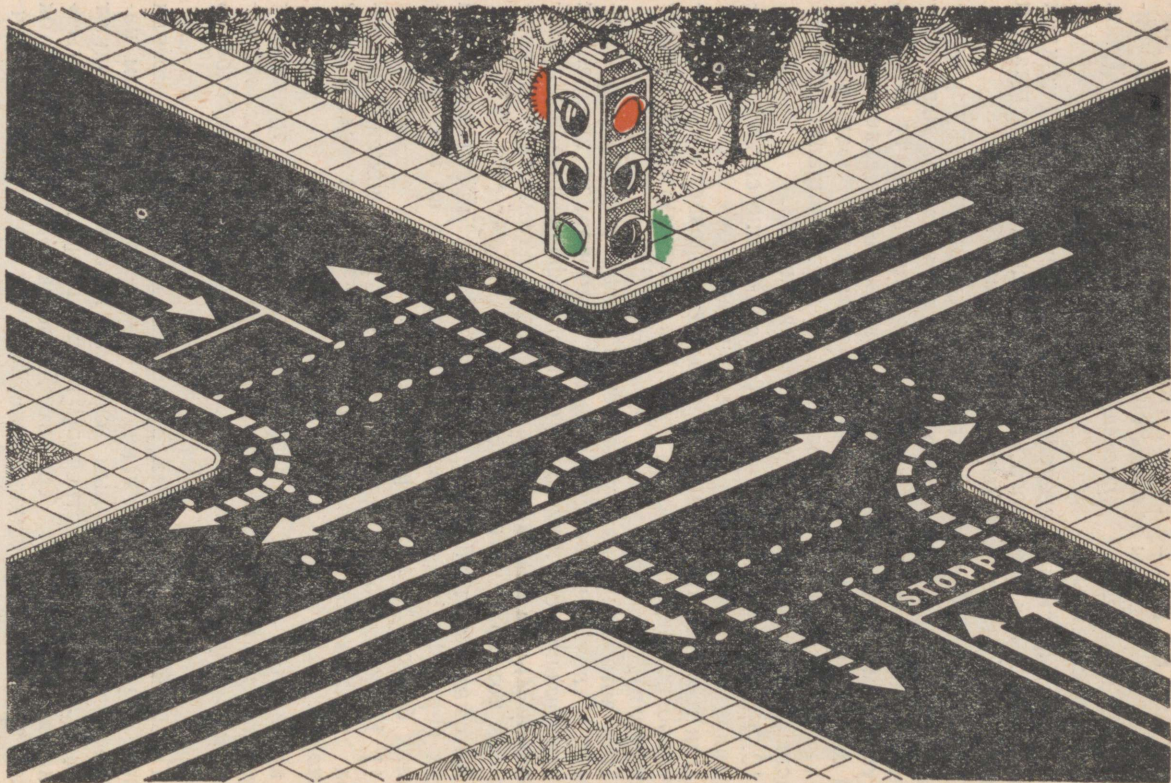


Рис. 30. Схема направлений движения рельсового транспорта на четырехстороннем перекрестке при обычном расположении сигналов светофора (зеленые—красные).

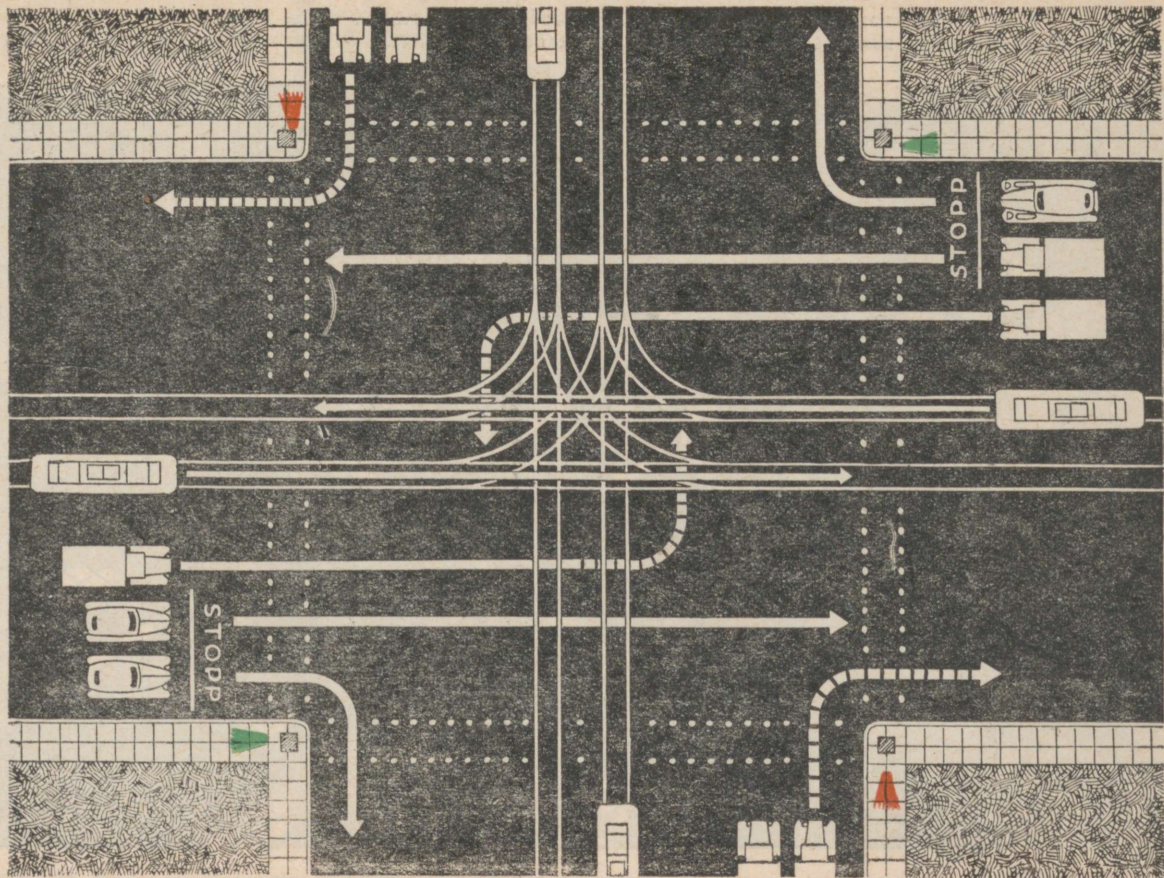


Рис. 31. Схема направлений движения транспорта, включая трамвай, на четырехстороннем перекрестке при обычном расположении сигналов светофора.

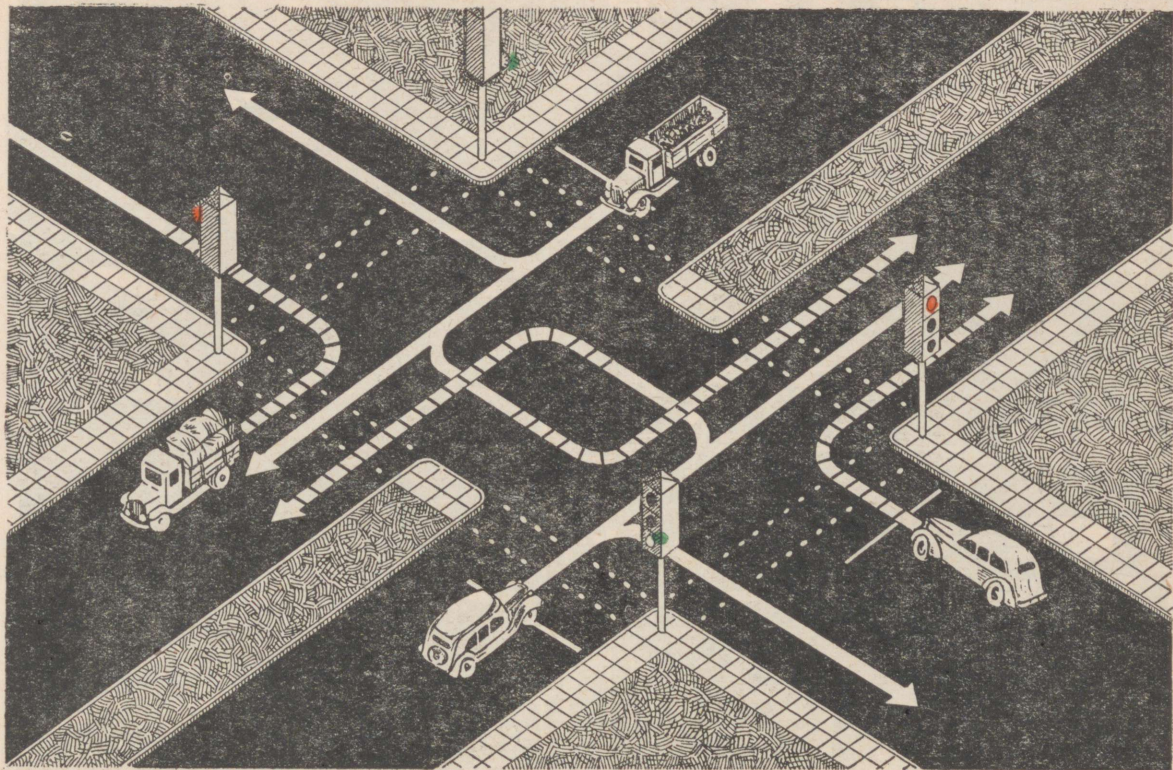


Рис. 32. Схема направлений движения транспорта на перекрестке, где зеленая полоса разделяет проезжую часть улицы на два проезда с односторонним движением.

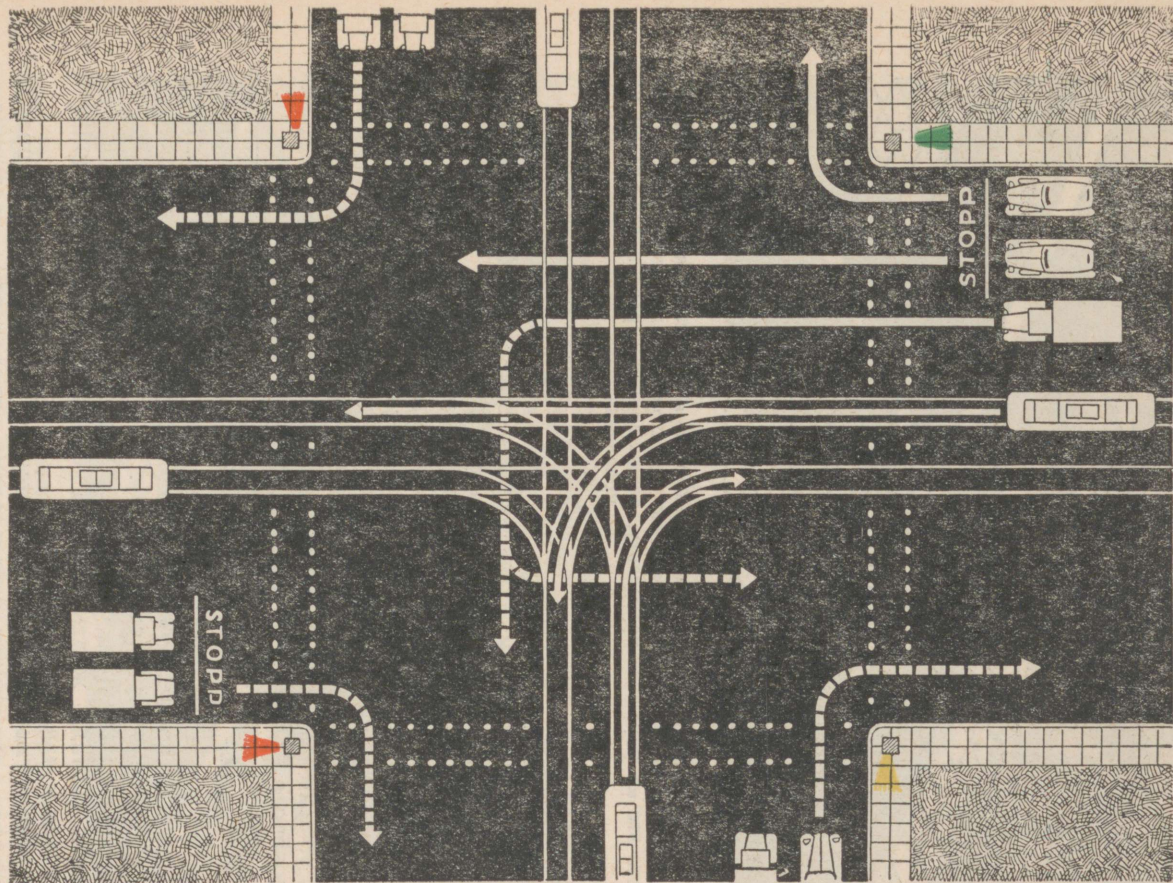


Рис. 33. Схема направления движения транспорта на четырехстороннем перекрестке при комбинированных сигналах светофора.

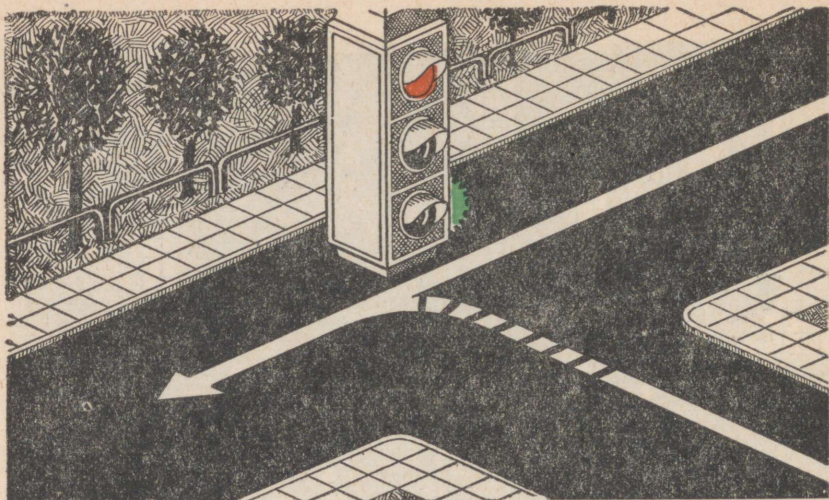


Рис. 34. При красном сигнале светофора разрешается поворот налево в проезд, по которому установлено одностороннее движение при условии, что это не мешает транспорту, движущемуся справа в поперечном направлении.

красным сигналом (так называемые «комбинированные» сигналы, см. пункт 9 этого раздела и рис. 33).

Повороты налево и в обратном направлении допускаются при условии, что отсутствуют знаки, запрещающие левый поворот (т. е. указательные знаки: «Разрешено движение только в прямом направлении», «Разрешено движение только прямо и направо», «Разрешено движение только направо», с точным соблюдением всех правил, предусмотренных для поворота налево (см. главу V, раздел 5).

б) *Желтый сигнал* — воспрещает транспорту выезжать на перекресток, а пешеходам переходить улицу. Транспорт и пешеходы, застигнутые желтым сигналом на пешеходном переходе или на перекрестке, продолжают движение и освобождают перекресток (см. рис. 29).

Для транспорта, стоящего у перекрестка в ожидании перемены сигнала, желтый сигнал означает: «Внимание, приготовиться к началу движения!»

Как исключение, разрешается по желтому сигналу правый поворот трамваю и нерельсовому транспорту, следующему

одновременно с трамваем, совершающим правый поворот, и левый поворот во встречном направлении (на зеленый сигнал), т. е. под прикрытием трамвая. В случаях, когда трамвай не совершает поворота или уже проехал, а также в случаях, когда трамвайные пути проложены по одной стороне проезжей части улицы, по направлению движения нерельсового транспорта, выезжать на перекресток нерельсовому транспорту воспрещается.

Трамвай совершает поворот направо при так называемых «комбинированных» сигналах, когда перекресток, в особенности трамвайные пути, свободны от остального транспорта, а не при переходном сигнале (желтый сигнал во всех направлениях), так как в это время происходит освобождение перекрестка от остального транспорта.

Мигающий желтый сигнал (только на нерегулируемых перекрестках улиц одинакового значения) — разрешает транспорту выезжать на перекресток, а пешеходам переходить улицу, но предупреждает водителей и пешеходов о необходимости соблюдения особой осторожности.

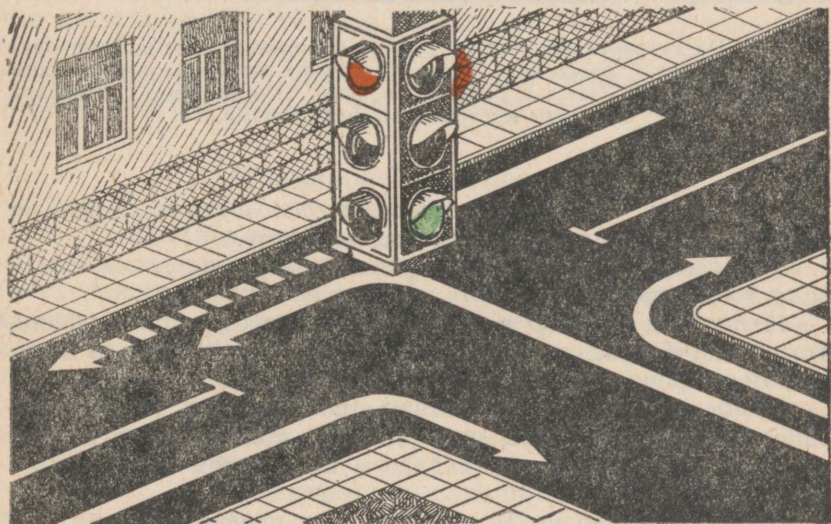


Рис. 35. При красном сигнале светофора разрешается проезд прямо на Т-образном перекрестке при условии, что это не мешает транспорту, поворачивающему налево из бокового проезда.

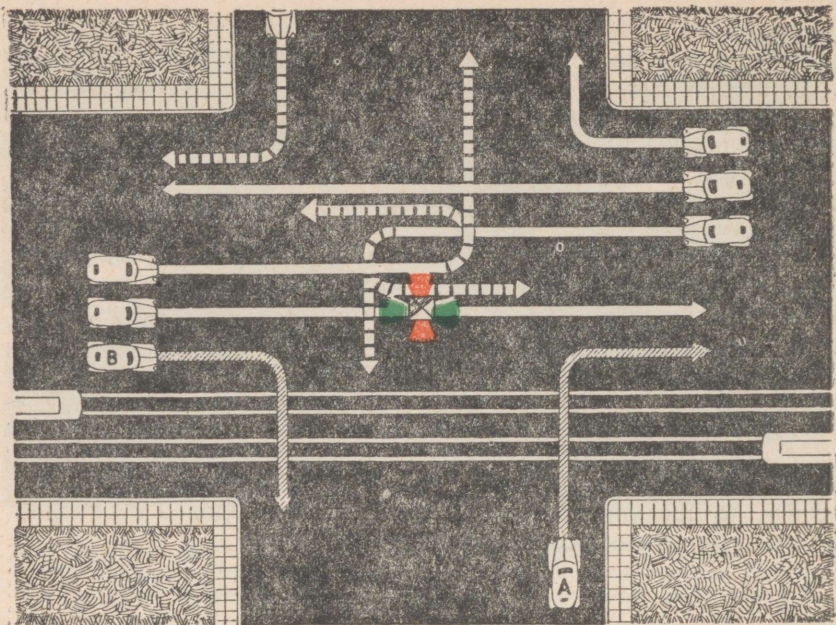


Рис. 36. На пересечениях, где по одному из проездов трамвайные пути двух направлений проложены с одной стороны, повороты нерельсового транспорта производятся в особом порядке. Запрещенные повороты показаны заштрихованными линиями.

в) Красный сигнал — воспрещает транспорту выезжать на перекресток, а пешеходам переходить улицу.

Как исключение из этого правила разрешается нерельсовому транспорту:

1) поворот направо в прилегающий проезд при условии, что это не помешает транспорту, движущемуся слева в поперечном направлении (см. рис. 30, 31, 32, 33);

2) поворот налево в проезды, по которым установлено одностороннее движение, при условии, что это не помешает транспорту, движущемуся справа в поперечном направлении (рис. 34);

3) проезд прямо на Т- и У-образных перекрестках по стороне, противоположной боковому проезду, при условии, что это не помешает транспорту, поворачивающему налево из бокового проезда (рис. 35).

12. При наличии на нерегулируемом перекрестке трамвайного движения по одной из пересекающих улиц, в целях преимущественного проезда трамвая и безопасности пересечения перекрестка, применяется мигающий светофор особого типа, огни которого загораются автоматически при приближении трамвая и дают зеленый сигнал в направлении движения трамвая, а красный — в пересекающем направлении. Пересечение перекрестка по красному сигналу мигающего трамвайного светофора запрещено. В остальном (при отсутствии сигналов) проезд перекрестка производится по правилам пересечения нерегулируемого перекрестка.

13. В виде исключения из вышеприведенных правил производятся повороты нерельсового транспорта на таких пересечениях, где по одному из проездов трамвайные пути двух направлений проложены с одной стороны. На рисунке 36 видно, что автомобиль А не может поворачивать направо при красном сигнале, так как он вынужден предварительно пересечь трамвайные пути под прямым углом, причем опасность столкновения с трамваями двух направлений крайне велика. Поэтому поворот автомобиля А направо разрешается только при зеленом сигнале светофора, в то время как поворот направо автомобиля В разрешается только при красном сигнале, так как при зеленом сигнале это недопустимо, ввиду пересечения трамвайных путей под прямым углом непосредственно после поворота в направлении красного сигнала. По другую сторону проезда повороты производятся нормально.

2. Милиционер-регулировщик.

1. Милиционер-регулировщик регулирует движение изменением положения своего корпуса и движением правой руки. Регулирование движения знаками милиционера-регулировщика является наиболее гибким способом регулирования и применяется на наиболее сложных перекрестках с интенсивным движением. Для лучшей видимости сигналов милиционера-регулировщика при регулировании уличного движения пользуются жезлом, окрашенным в белый и черный цвет.

2. Начинать движение от границы перекрестка можно только после разрешающего сигнала милиционера-регулировщика.

3. Сигналы, подаваемые милиционером-регулировщиком, имеют следующие значения:

а) положение милиционера-регулировщика правым или

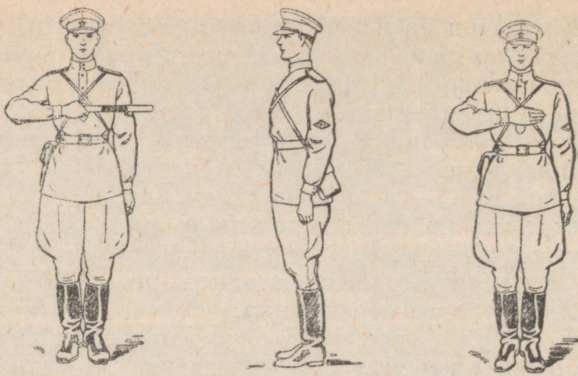


Рис. 37. Положение милиционера-регулировщика, разрешающее движение через перекресток со стороны его правого и левого плеча, (соответствующее зеленому сигналу светофора).

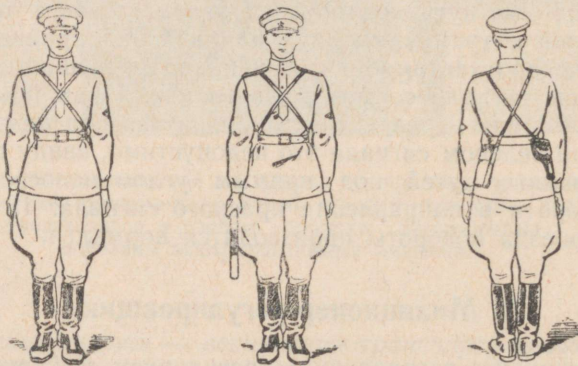


Рис. 38. Положение милиционера-регулировщика, запрещающее движение через перекресток и соответствующее красному сигналу светофора.

левым боком к транспорту и пешеходам с вытянутой вдоль груди правой рукой — разрешает нерельсовому транспорту выезжать на перекресток для следования прямо, направо, налево и в обратном направлении, а пешеходам переходить улицу (рис. 37). Этот сигнал разрешает трамваю только прямолинейное движение. При этом сигнал правый и левый бок милиционера-регулировщика соответствуют зеленому сигналу светофора.

Милиционер-регулировщик может опустить руку и это означает, что движение через перекресток продолжается в том

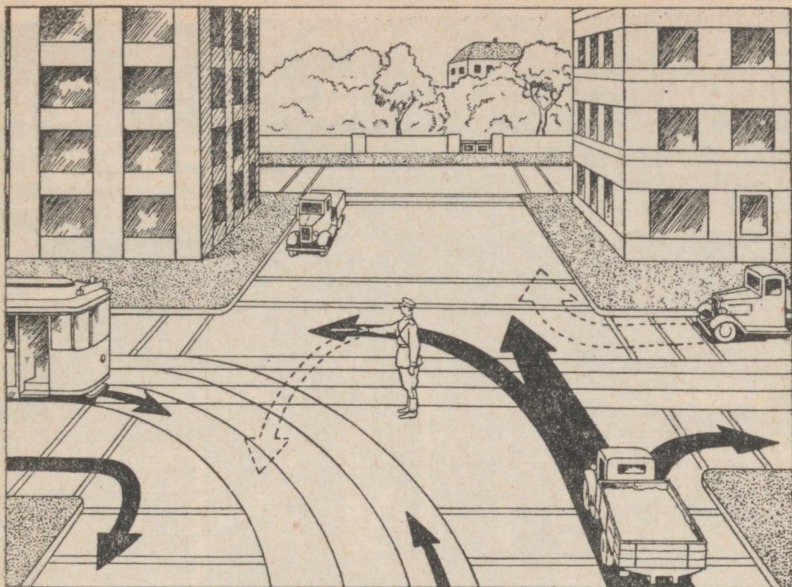


Рис. 39. Схема направлений движения транспорта при положении милиционера-регулирующего с вытянутой вперед правой рукой при однорядном движении.

же направлении, т. е. разрешается беспрепятственное движение лишь для транспорта, находящегося в движении (приближающегося к перекрестку). Остановившиеся же у перекрестка транспорт и пешеходы могут начинать движение через перекресток не сразу после поворота милиционера-регулирующего, а лишь после его разрешающего сигнала:

б) положение милиционера-регулирующего грудью или спиной к транспорту или пешеходам с вытянутой вдоль груди правой рукой или опущенными руками — соответствует красному сигналу светофора (рис. 38);

в) положение милиционера-регулирующего с вытянутой вперед правой рукой разрешает нерельсовому транспорту, находящемуся слева от милиционера, выезжать на перекресток для следования прямо, направо, налево и в обратном направлении; находящемуся со стороны груди — для следования направо; находящемуся со стороны его спины — разрешается поворот направо после прохода транспорта с левой стороны.

Транспорту, находящемуся справа от милиционера, выезд

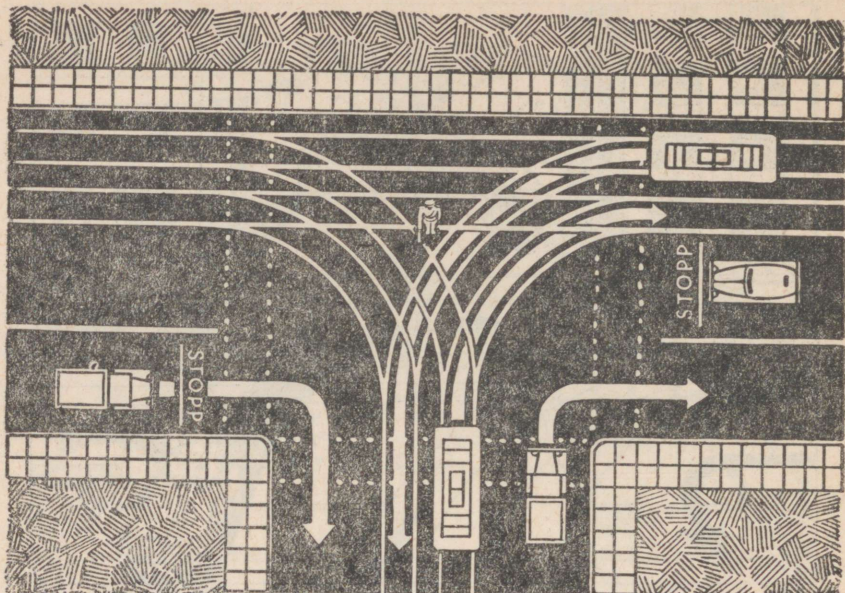


Рис. 39-а. Схема направлений движения транспорта на Т-образном перекрестке, где трамвайные пути расположены с одной стороны проезжей части, при положении милиционера-регулирующего с вытянутой вперед правой рукой.

на перекресток запрещен. (В некоторых крупных городах СССР разрешается транспорту, находящемуся справа от милиционера, поворот направо как исключение, если это не мешает транспорту, идущему слева).

Для трамвая, следующего слева от милиционера-регулирующего, разрешается только левый поворот, а со стороны его груди — только правый поворот (рис. 39, 40, 41).

Это положение милиционера-регулирующего соответствует приблизительно комбинированным сигналам светофора. Разница при этом происходит от того, что комбинированные сигналы даются только для совершения поворотов трамваями, но вышеописанное положение милиционер-регулирующий принимает, кроме того, для разрешения беспрепятственного поворота налево нерельсовому транспорту даже в тех случаях, когда трамвайного движения нет.

На Т- и У-образных перекрестках нерельсовый транспорт,

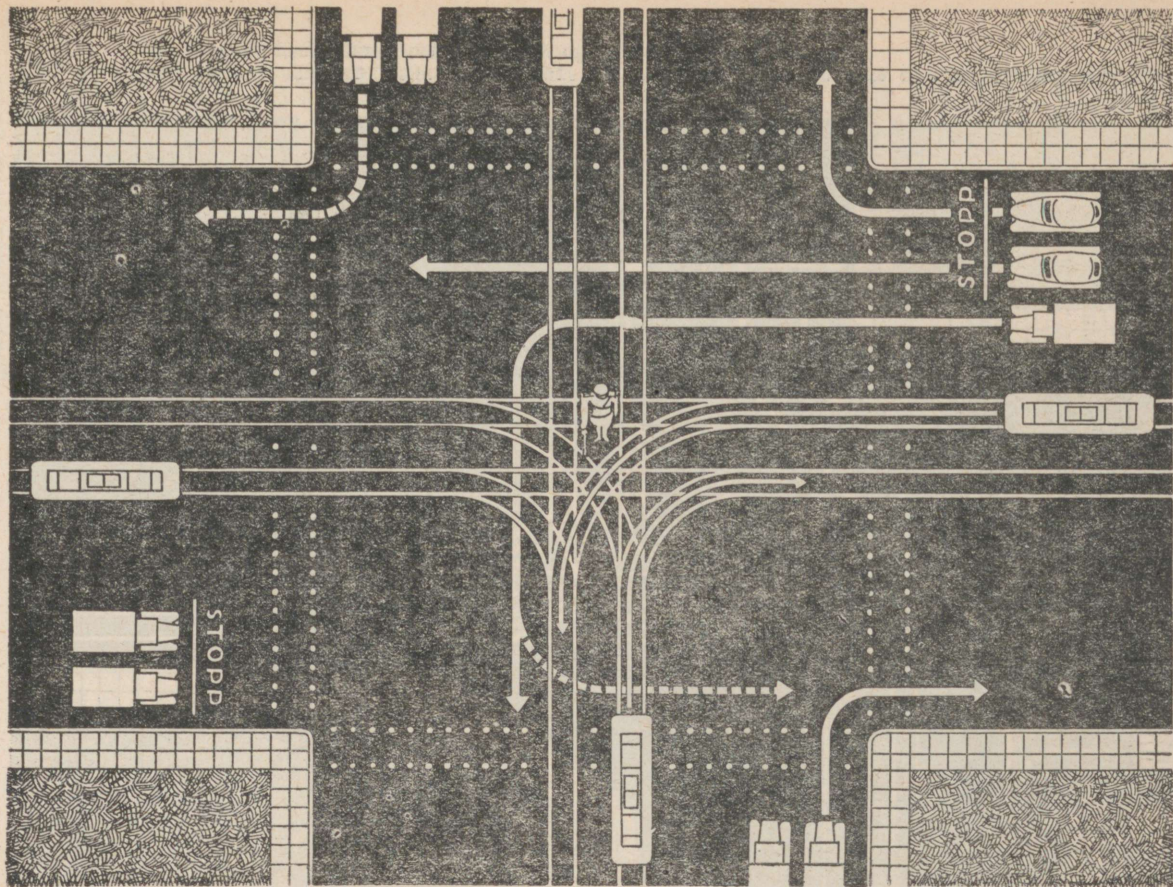


Рис. 40. Схема направлений движения транспорта при положении милиционера-регулирующего с вытянутой вперед правой рукой при наличии транспорта в несколько рядов.

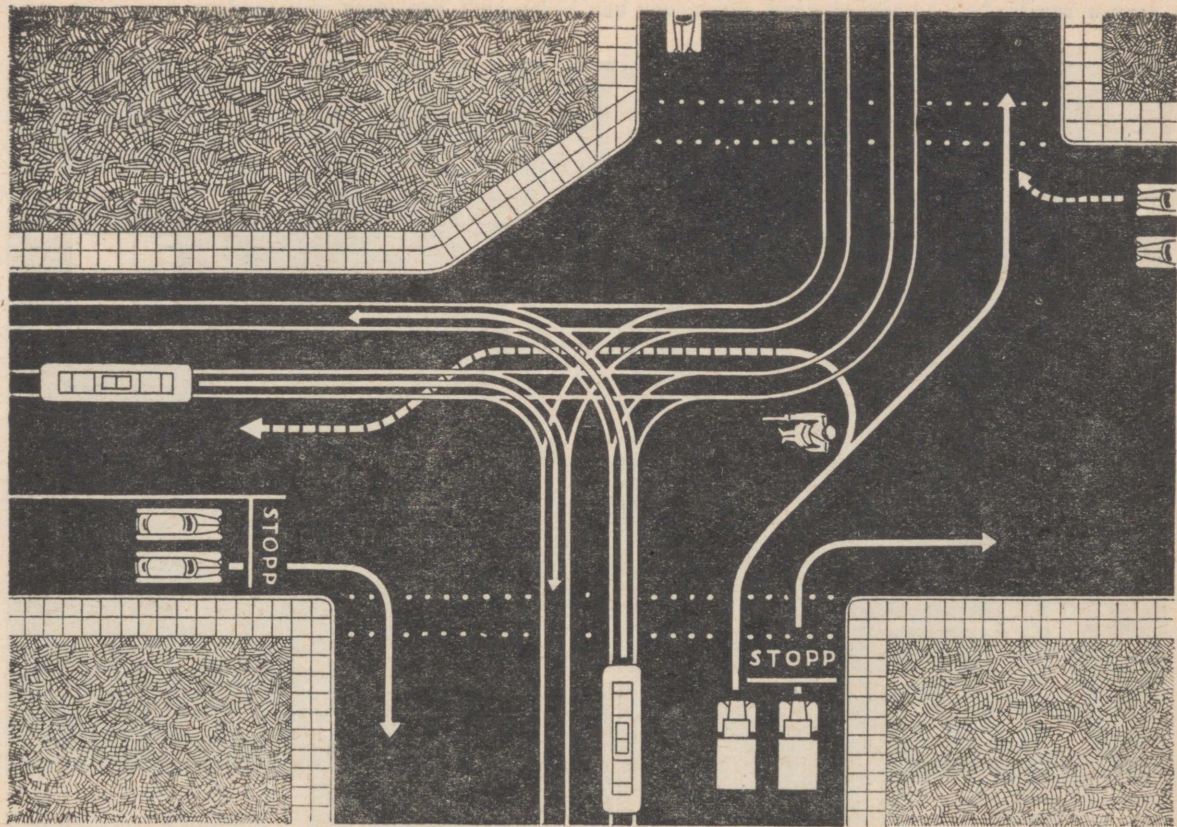


Рис. 41. Схема направлений движения транспорта на смещенном перекрестке при положении милиционера-регулирущика с вытянутой вперед правой рукой.

находящийся по стороне, противоположащей боковому проезду, к которому регулировщик обращен спиной, может следовать прямо, соответственно с исключением для красного сигнала светофора, т. е. после прохода транспорта, поворачивающего налево из бокового проезда.

На регулируемых Т- и У-образных перекрестках, где трамвайные пути расположены с одной стороны проезжей части, движение нерельсового транспорта прямо и поворот налево при положении регулировщика, стоящего с вытянутой вперед правой рукой, — воспрещается (рис. 38 — а);

г) положение милиционера-регулировщика с поднятой вверх правой рукой воспрещает транспорту выезжать на перекресток, а пешеходам начинать переход улицы (рис. 42).

Транспорт и пешеходы, застигнутые этим сигналом на пешеходном переходе или на перекрестке, продолжают движение и освобождают перекресток.

Это положение регулировщика соответствует переходному желтому сигналу светофора, но применяется только в исключительных случаях, например, для преимущественного пропуска оперативной машины. При этом надо учитывать, что сигналы светофора чередуются непрерывно, а при переходе регулировщика с одного положения на другое требуются некоторые промежутки времени, которые в сущности и соответствуют переходным желтым сигналам. Поэтому при переходе с одного положения на следующее для регулировщика не всегда необходимо поднимать правую руку.

4. Кроме перечисленных выше жестов, милиционер-регулировщик может в исключительных случаях применять и другие, вполне понятные для водителей и пешеходов жесты. Например, на перекрестке, где из-за узости проезжей части затруднен автомобилю поворот налево сзади регулировщика, может регулировщик это допустить спереди себя, подавая для этого знак левой рукой.

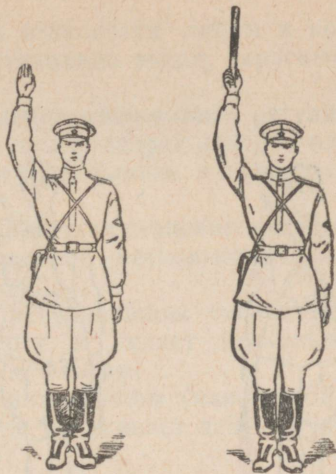
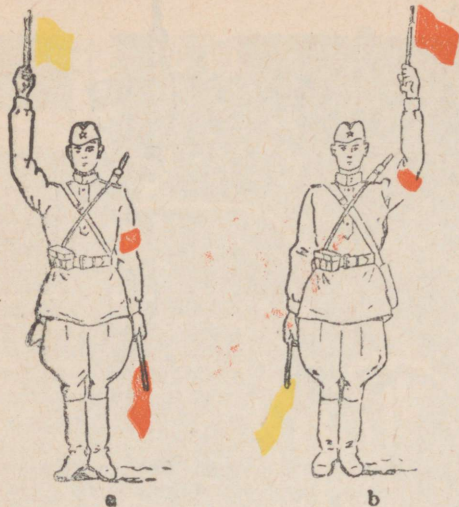
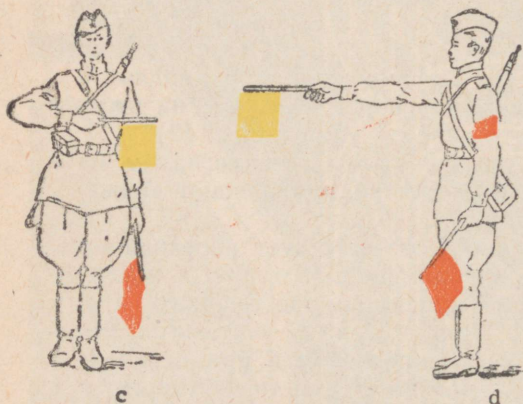


Рис. 42. Положение милиционера-регулировщика, соответствующее желтому, (переходному) сигналу светофора.



а

б



с

д

Рис. 43. Сигналы военного регулировщика цветными флагами.

5. Если в местах, где движение регулируется светофором, находится также милиционер-регулировщик, водители транспорта и пешеходы обязаны подчиняться только жестам милиционера-регулировщика, хотя бы они и не соответствовали сигналу светофора.

3. Сигналы военного регулировщика.

1. Военный регулировщик подает сигналы регулирования днем цветными флагами, а ночью сигнальным фонарем.

2. Подачу сигналов регулирования днем регулировщик осуществляет поворотом корпуса и движением рук с флажками.

3. Для подачи сигналов ночью применяют двухцветный фонарь с белым и красным стеклом.

Для обозначения своего местонахождения, указания направления и для сигнала «Внимание» регулировщик пользуется белым светом фонаря. Сигналы «Стоить» и предупреждения об опасности регулировщик подает красным светом.

4. Для регулирования движения днем пользуются двумя флагами — красным и желтым. Красный флаг регулировщик держит всегда в левой руке, желтый — в правой. Флаги из одной руки в другую не переключаются.

5. Дневные сигналы подаются следующим образом:

а) «Внимание» — регулировщик становится лицом к колонне, желтый флаг поднимает вертикально вверх, красный опускает вниз (рис. 43-а);

б) «Путь свободен» — из положения «Внимание» регулировщик быстро опускает флаг вниз, затем делает поворот налево и вытягивает правую руку с желтым флагом в направлении движения (рис. 43-в и г);

в) «Ускорить движение» — регулировщик становится боком к движущемуся автотранспорту и делает несколько резких взмахов вверх и вниз желтым флагом;

г) «Замедлить движение» — регулировщик становится боком к движущемуся автотранспорту и делает несколько резких взмахов вверх и вниз красным флагом;

д) «Стоп» — регулировщик становится лицом (или спиной) к останавливаемому автотранспорту и вытягивает левую руку с красным флагом вверх (рис. 43-б);

Вопросы для повторения.

1. Какие светофоры применяются для регулирования движения?
2. Какие бывают светофоры по расположению сигналов? В чем особенность значения нескольких светофоров, установленных на площадях и бульварах?
3. Как меняются сигналы в светофоре?
4. Какое значение имеют зеленый, желтый, красный сигналы светофора?
5. Что означает мигающий желтый сигнал?
6. В каких случаях возможно движение при красном сигнале светофора и в каких направлениях?
7. Какое значение имеет положение милиционера-регулировщика боком к водителю? грудью или спиной?
8. Что означает поднятая вверх рука милиционера-регулировщика? Какому сигналу светофора соответствует этот сигнал милиционера-регулировщика?
9. В каких направлениях разрешено движение через перекресток при вытянутой правой руке милиционера-регулировщика?
10. Какая разница в условиях поворота транспорта направо при зеленом и красном сигналах светофора?
11. В каком случае транспорту запрещен поворот направо при красном сигнале светофора?
12. Какая разница в правилах поворота налево (в обратном направлении) при зеленом сигнале светофора и при регулировании движения милиционером-регулировщиком?
13. При каком сигнале светофора можно повернуть направо, если после поворота придется пересечь полотно трамвайных путей, проложенное на правой стороне улицы?
14. При каком сигнале светофора можно повернуть направо, если перед поворотом придется пересечь полотно трамвайных путей, проложенное на одной стороне проезда?

ДОРОЖНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ И УКАЗАТЕЛИ.**1. Общие положения.**

1. Дорожными сигнальными знаками называются условные обозначения, устанавливаемые на дорогах и переездах автомобильного и гужевого движения. Знаки служат для ориентировки водителей транспорта в условиях и особенностях пути и для обеспечения правильности и безопасности движения. Дорожные знаки являются статическим средством регулирования движения.

2. Как на улицах и дорогах Эстонской ССР, так и по всей территории СССР установленные дорожные сигнальные знаки являются едиными и их стандарты утверждены Общесоюзным комитетом стандартов с 1 ноября 1945 года.

В соответствии с характером действия знаки подразделяются на три группы:

- | | |
|------------------------------|-----------|
| а) предупреждающие | 4 знака |
| б) запрещающие | 15 знаков |
| в) указательные | 8 знаков |

Каждой группе присвоена определенная форма, обеспечивающая распознавание на далеком расстоянии группы, к которой отнесен знак. Обратная сторона знака (если он не двухсторонний) окрашивается в серый цвет.

3. Знаки устанавливаются:

а) на столбах или на кронштейнах высотой 1,8—2 метра, считая от поверхности земли до нижнего края знака;

б) подвешиваются на натянутых поперек дороги или улицы тросах. В случае подвески знаков над дорогой или улицей они не должны выступать за установленные для дороги или улицы габаритные пределы (напр., вывешенный посередине улицы знак не должен находиться ниже 4 метров).

4. Для улучшения ночной видимости знаков они оборудуются светоотражательными стеклами (катафотами), особенно на дорогах 1 и 2 класса.

На главных улицах городов могут быть установлены световые знаки.

5. Дорожные знаки устанавливаются по указанию Госавтоинспекции в городах местными исполкомами Совета депутатов трудящихся, на загородных дорогах — УШОСДОР'ом МВД ЭССР.

6. Действие указаний всех дорожных сигнальных знаков начинается от места установки знака по ходу движения транспорта.

2. Знаки предупреждающие.

Знаки предупреждающие имеют форму равностороннего треугольника (длина сторон 700 ± 20 мм.), окрашенного в желтый цвет с черной каймой, шириной в 30 ± 5 мм. На желтом поле знака нанесено черное силуэтное изображение, соответствующее значению знака.

Знаки эти предупреждают водителя о приближении к опасному месту на дороге. Каждый из предупреждающих знаков обязывает водителя повысить внимание и постепенно снижать скорость движения с таким расчетом, чтобы при проезде опасного места была обеспечена возможность немедленно остановить транспорт. Зона действия предупреждающих знаков распространяется от знака до конца опасного места. Конец опасного места никакими знаками не отмечается, и после проезда этого места водитель транспорта может ехать с установленной для данной дороги скоростью.

В зоне действия предупреждающих знаков воспрещен обгон с выездом из занимаемого ряда.

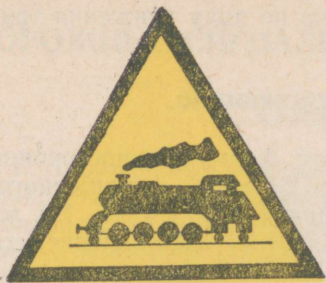
Знаки предупреждающие, за исключением «Железнодорожный переезд», устанавливаются по одному знаку на расстоянии 120—180 м от опасного места. При установке знака в исключительных случаях на расстоянии менее 120 метров на столбе под знаком укрепляется доска размером 30×20 см., окрашенная в белый цвет, на которой указывается расстояние до опасного места.

1. «Железнодорожный переезд»

Знак «Железнодорожный переезд» с изображением паровоза устанавливается перед переездами через полотно железной дороги.

С каждой стороны переезда на загородных дорогах ставится по два знака с правой стороны: первый — на расстоянии 120—180 метров, второй — на расстоянии 40—60 метров до ближайшего рельса. В черте города, при необходимости, устанавливается по одному знаку с каждой стороны переезда на расстоянии 40—60 метров до переезда.

Если за одним переездом следует другой на расстоянии менее 120 метров, то перед вторым переездом устанавливается



1. «Железнодорожный переезд».



2. «Перекресток».

один знак, под которым укрепляют щиток с числом, показывающим расстояние до переезда в метрах.

Знаки «Железнодорожный переезд» устанавливаются как перед охраняемыми, так и неохраняемыми переездами. Охраняемыми переездами считаются переезды, оборудованные шлагбаумами, между тем как переезды, не оборудованные шлагбаумами, даже при наличии там световой или звуковой сигнализации, считаются неохраняемыми переездами.

При подъезде к неохраняемому переезду водитель обязан снизить скорость движения до 5 км/час и при переезде с ограниченной видимостью — остановиться. При подъезде к охраняемому переезду скорость движения должна быть снижена до предела, обеспечивающего полную безопасность движения.

Проезд всех железнодорожных переездов разрешается в один ряд, причем водители, предварительно убедившись в полной безопасности, должны включить одну из низших передач. Переключить передачи и выключать сцепление при пересечении железнодорожных переездов воспрещается.

Преднамеренная остановка и стоянка транспорта ближе 15 метров от железнодорожного полотна воспрещается.

2. Перекресток».

Знак «Перекресток» — с изображением двух пересекающихся под прямым углом полос — устанавливается перед пересечениями и ответвлениями загородных дорог на расстоянии 120—180 метров до перекрестка, если место пересечения дорог не обеспечено видимостью на расстоянии 120 метров.



3. «Крутая кривая или обратные кривые».



4. «Прочие опасности».

При проезде перекрестков водитель должен строго соблюдать условия очередности проезда, скорость движения и другие правила, касающиеся проезда перекрестков.

3. «Крутая кривая или обратные кривые».

Знак «Крутая кривая или обратные кривые» — с изображением зигзага — устанавливается перед крутыми поворотами и двойными закруглениями загородных дорог на расстоянии 120—180 метров до поворота или закругления.

В гористой местности, при ряде последовательных обратных кривых и серпантин, знак устанавливается только перед первой кривой и зоной действия не более 2000 м. Если протяженность последовательных обратных кривых и серпантин превышает 2000 м, то знаки повторяются, но не чаще чем через каждые 2000 м.

В этих случаях под знаком прикрепляется дощечка с указанием числа метров зоны действия знака.

Водитель автотранспорта должен помнить, что движение на поворотах с повышенной скоростью может вызвать занос, а на закрытых поворотах — наезд на препятствие при внезапном появлении последнего.

4. «Прочие опасности».

Знак «Прочие опасности» — с изображением восклицательного знака для предупреждения об опасности, не предусмотренной другими предупреждающими знаками (например: крутой уклон, ремонт дороги или моста, неровность дороги

и т. д.) — устанавливается на загородных дорогах на расстоянии 120—180 метров до опасного места, а в городе — непосредственно у опасного места.

Знак требует осторожного движения с пониженными скоростями.

3. Знаки встречающие.

Встречающие знаки применяются преимущественно в тех случаях, когда необходимо установить какое-либо ограничение, не предусмотренное общими правилами движения и имеющее местное значение.

Знаки встречающие имеют форму круга, окрашенного, кроме знака «Въезд воспрещен», в желтый цвет с окаймлением красной полосой. Диаметр знака — 700 ± 20 мм; ширина каймы 80 ± 5 мм.

На желтом поле знаков наносится символическое черное изображение.

Зона действия встречающих знаков распространяется, как правило, на квартал, перед которым установлен знак, на загородных дорогах — на 1 км.

При установке встречающих знаков в глубине квартала (площади) зона их действия распространяется до ближайшего перекрестка (площади).

Зона действия (в метрах) знаков «Остановка воспрещена» и «Стоянка воспрещена» может быть указана цифрой в нижней части желтого поля.

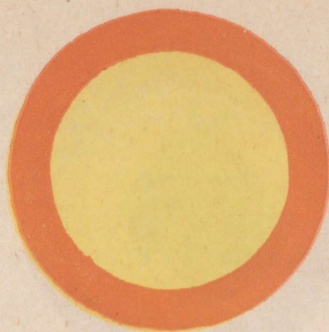
Знаки, встречающие сквозной проезд какого-либо транспорта, а также знаки «Остановка воспрещена» и «Стоянка воспрещена» действуют, как правило, с 7 часов утра до 24 часов ночи.

В случае, когда вышеперечисленные знаки распространяют свое действие на другой промежуток времени, под знаком прикрепляется щиток с указанием времени действия данного знака.

Автомобили, снабженные сигналами типа «сирена», при выполнении ими оперативных заданий и механизмы, выполняющие уборочные или ремонтные работы на проезжей части, в местах выполнения ими работ пользуются правом проезда, поворотов, остановки и стоянки, независимо от установленных знаков, при условии, что скорость движения снижается до предела, обеспечивающего полную безопасность движения.



1. «Въезд воспрещен».



2. «Проезд воспрещен».

1. «Въезд воспрещен».

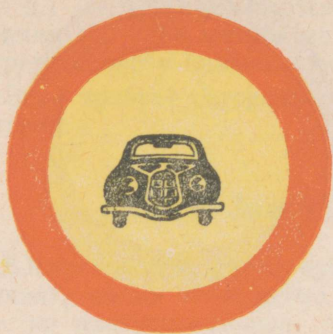
Знак «Въезд воспрещен» — круг красного цвета с горизонтальной желтой полосой (шириной в 160 мм) — устанавливается в местах, где воспрещен въезд всех видов транспорта, включая велосипеды и ручные тележки в направлении, огражденном данным знаком.

Знак не распространяет своего действия на движение трамваев и троллейбусов.

Этот знак служит, главным образом, для обозначения улиц с односторонним движением, для чего с одной стороны улицы вывешивается этот знак, вследствие чего с противоположного конца улицы, где нет данного знака, возможен въезд. Против установленного направления движения воспрещается движение всем видам транспорта, включая и оперативные машины.

При въезде в улицу, огражденную этим знаком, при одностороннем движении, из прилегающих улиц в зоне действия данного знака, должны быть установлены указательные знаки: «Разрешено движение только прямо и направо» или «Разрешено движение только прямо и налево» по ходу движения в разрешенном направлении.

Если данный знак установлен в начале и в конце проезда, то такой проезд закрыт для движения всему транспорту. В этом случае разрешается местный подъезд автотранспорту, следующему по оперативным заданиям, а остальному транспорту — с разрешения Госавтоинспекции.



3. «Проезд автомобилям воспрещен».



4. «Проезд грузовому транспорту воспрещен».

2. «Проезд воспрещен».

Знак «Проезд воспрещен» — круг желтого цвета с красной каймой — устанавливается в местах, где воспрещено сквозное движение транспорта всех видов, за исключением оперативных машин и маршрутного транспорта общественного пользования (трамвай, троллейбус, автобус).

Знак не препятствует проезду ручных тележек и проходу граждан, ведущих рядом велосипед.

При необходимости достичь пункта, расположенного за местом установки знака, въезд разрешается из ближайшего переулка (проезда), а при отсутствии таковых — с ближайшего к нужному пункту конца проезда, но так, чтобы движение происходило в пределах одного квартала. Скорость движения при этом должна быть снижена (15 км/час).

3. «Проезд автомобилям воспрещен».

Знак «Проезд автомобилям воспрещен» — с изображением легкового автомобиля — устанавливается в местах, где воспрещено сквозное движение (проезда) автомобилей всех типов, за исключением оперативных автомобилей и маршрутных автобусов, и распространяет свое действие на все тягачи, тракторы и самодвижущиеся дорожные машины.

Местный подъезд разрешается всем автомобилям с ближайшего к месту назначения проезда, но так, чтобы движение происходило в пределах одного квартала.



5. «Движение мотоциклов
воспрещено».



6. «Проезд гужевого транспорту
воспрещен».

4. «Проезд грузовому транспорту воспрещен».

Знак «Проезд грузовому транспорту воспрещен» — с изображением легкового автомобиля, под которым нанесена цифра, указывающая грузоподъемность в тоннах и буква «Т» (тонн) — устанавливается в местах, где воспрещено сквозное движение (проезд) грузовому транспорту.

Знак воспрещает проезд автомобилям, грузоподъемность которых по стандарту равна или больше указанной на знаке, (независимо от того, следуют ли они с грузом или без груза), а также тягачам, тракторам, самодвижущимся дорожным машинам и гужегрузовому транспорту.

Действие знака не распространяется на грузовые автомобили, перевозящие людей в соответствии с установленными для этих перевозок правилами, на продуктовые автомобили со специальным кузовом, на грузовые такси, на почтовые автомобили и грузовые автомобили, следующие по оперативным заданиям.

Местный подъезд разрешается всему грузовому транспорту с ближайшего к месту назначения проезда, но так, чтобы движение происходило в пределах одного квартала.



7. «Движение велосипедов воспрещено».



8. «Проезд двум видам транспорта (автомобилям и мотоциклам) воспрещен».

5. «Проезд мотоциклам воспрещен».

Знак «Проезд мотоциклам воспрещен» — с изображением мотоцикла — устанавливается в местах, где воспрещен проезд на мотоциклах всех типов, включая веломотоциклы.

Местный подъезд на мотоциклах разрешается с ближайшего проезда, но так, чтобы движение происходило в пределах одного квартала.

6. «Проезд гужевому транспорту воспрещен».

Знак «Проезд гужевому транспорту воспрещен» — с изображением головы лошади — устанавливается в местах, где воспрещен проезд всякого рода гужевого транспорта и верховая езда.

Местный подъезд разрешается с ближайшего к месту назначения проезда, но так, чтобы движение происходило в пределах одного квартала.

7. «Движение велосипедов воспрещено».

Знак «Движение велосипедов воспрещено» — с изображением велосипеда — устанавливается в местах, где воспрещена езда на велосипедах.

При необходимости достичь пункта, расположенного за знаком, необходимо сойти с велосипеда и вести его рядом.



9. «Ограничение скорости»



10. «Остановка воспрещена»

8. «Проезд двум видам транспорта (автомобилям и мотоциклам) воспрещен».

Знак «Проезд двум видам транспорта (автомобилям и мотоциклам) воспрещен» — с горизонтальной красной полосой шириной в 50 мм, делящей желтое поле на два равных сегмента, на которых изображены соответствующие виды транспорта (мотоциклиста и автомобиля, автомобиля и головы лошади и т. д.) — устанавливается в местах, где воспрещен проезд двум видам транспорта, изображенным на знаке.

Местный подъезд разрешается с ближайшего к месту назначения проезда, но так, чтобы движение происходило в пределах одного квартала.

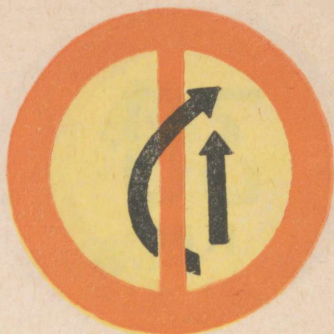
9. «Ограничение скорости».

Знак «Ограничение скорости» — с указанием предельно допустимой скорости движения в километрах в час — устанавливается в местах, где воспрещается движение со скоростью, превышающей указанную на знаке.

Зона действия этого знака в черте города — на расстояние квартала, на загородных дорогах — 1 километр, а при установке перед населенным пунктом — на весь населенный пункт, если впереди нет знака, устанавливающего иную скорость. При установке знака перед дорожным сооружением (например, мостом) — на это сооружение. В случае установки знака в глубине проезда или населенного пункта, зона дей-



11. «Стоянка воспрещена»



12. «Обгон воспрещен».

ствия его определяется по особенностям окружающей обстановки (стесненная проезжая часть, уклон, ограниченная видимость и т. д.).

Знак не препятствует обгону в пределах указанной на знаке скорости.

В случае, когда скорость движения ограничена 15 км/час или ниже, обгон воспрещается, и транспорт должен двигаться в первом (правом) ряду.

10. «Остановка воспрещена».

Знак «Остановка воспрещена» — с красной полосой шириной в 50 мм, нанесенной под углом 45° — устанавливается в местах, где воспрещена даже кратковременная преднамеренная остановка транспорта.

На знаке может быть указана, в нижней части желтого поля, зона его действия в метрах. При отсутствии указания зоны действия знак действует до ближайшего перекрестка, а за городом — на 1 километр.

Знак, помещенный посередине (над осью) проезда, распространяет свое действие на обе стороны; знак, помещенный с правой стороны по ходу движения, — лишь на одну правую сторону.

Если знак установлен с правой стороны, то водители транспорта, следующего в противоположном направлении, предупреждаются о воспрещении остановки таким же изображением на оборотной стороне знака. Таким образом исключается возможность остановки транспорта в зоне запрещения непосредственно после разворота.



13. «Подача звукового сигнала воспрещена».



14. «Ограничение высоты».

11. «Стоянка воспрещена».

Знак «Стоянка воспрещена» — с изображением буквы «Р», поверх которой под углом 45° нанесена красная полоска, — устанавливается в местах, где воспрещается стоянка транспорта. Допускается кратковременная остановка для посадки и высадки пассажиров или же для приема и сдачи груза в том случае, если погрузка и выгрузка груза не может быть произведена во дворе.

На знаке может быть указана в нижней части желтого поля цифрой (в метрах) зона его действия, при отсутствии указания зоны действия знак действует до ближайшего перекрестка, а на загородных дорогах — на 1 км.

12. «Обгон воспрещен».

Знак «Обгон воспрещен» — с красной вертикальной полосой и изображением двух стрелок: левой — кривой, правой —



15. «Ограничение веса»!

прямой, направленных остриями вверх, — устанавливается в местах, где воспрещен обгон впереди идущего транспорта и движение транспорта в каждом направлении происходит в один ряд.

Зона действия знака распространяется до ближайшего пересечения главных улиц (т. е. на квартал), на загородных дорогах — на 1 км.

13. «Подача звукового сигнала воспрещена».

Знак «Подача звукового сигнала воспрещена» — с изображением автомобильного сигнального рожка, поверх которого под углом 45° нанесена красная полоса, — устанавливается в местах, где необходимо избежать лишнего шума, например, возле больниц, санаторий, научно-исследовательских учреждений и т. д.

Зона действия знака в черте города — на расстоянии квартала (т. е. от знака до ближайшего пересечения главных улиц), на загородных дорогах — 1 км. Если знак установлен у площади, то зона действия его распространяется на данную площадь.

В зоне действия знака водитель обязан принять меры предосторожности и снизить скорость до пределов, обеспечивающих полную безопасность движения без подачи звукового сигнала.

14. «Ограничение высоты».

Знак «Ограничение высоты» — с черным сегментом сверху желтого поля и с нанесенными на желтом поле цифрой с буквой «М» (метров), указывающей допустимую для проезда высоту транспорта, считая от уровня проезжей части дороги, — устанавливается в местах, где воспрещается движение транспорта, высота которого, с грузом или без груза, превышает указанную на знаке.

Зона действия распространяется на дорожное сооружение (мост, туннель и т. д.), перед которым знак установлен.

За городом ставится по два знака: один из них на некотором расстоянии до препятствия, а другой — непосредственно у препятствия.

В зоне действия этого знака обгон впереди идущего транспорта воспрещается.

15. «Ограничение веса».

Знак «Ограничение веса» — с черным сегментом внизу желтого поля и с нанесенным на желтом поле цифрой с буквой «Т» (тонн), указывающий допустимый вес транспорта в тоннах брутто, — устанавливается в местах, где воспрещено движение транспорту, общий вес которого превышает указанный на знаке, например, перед мостами, а также перед участками дорог, где необходимо ограничить движение тяжеловесному транспорту.

Зона действия знака распространяется на дорожное сооружение (мост, эстакада), перед которым установлен знак, или на участок дороги до ближайшего пересечения или слияния дорог.

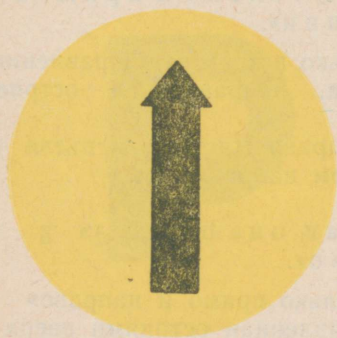
Этот знак воспрещает обгон в случае, когда он установлен перед мостом и виадуком.

4. Знаки указательные.

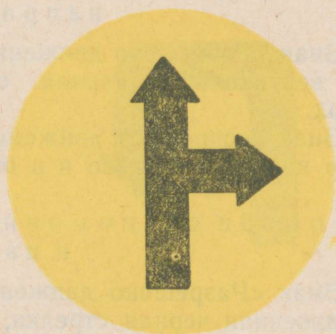
Знаки указательные служат для ориентировки водителей в отношении движения и стоянки транспорта. Цвет знаков — желтый и черный.

Пять знаков — указатели направления — представляют собой круг желтого цвета диаметром в 700 ± 20 мм с черной стрелкой, указывающей разрешенное направление движения. Эти знаки устанавливают разрешенное направление движения транспорта; движение в направлениях, не указанных стрелкой, воспрещается.

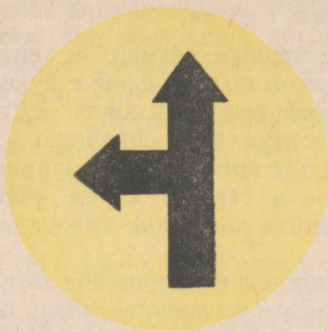
Знаки устанавливаются в местах пересечений дорог и улиц,



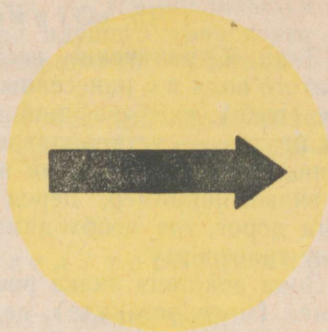
1. «Разрешено движение только в прямом направлении».



2. «Разрешено движение только прямо и направо».



3. «Разрешено движение только прямо и налево».



4. «Разрешено движение только направо».

а также в местах примыкания улиц к площадям. Знак, установленный перед перекрестком, распространяет свое действие на данный перекресток; знак, установленный в начале или глубине проезда, распространяет свое действие до ближайшего перекрестка (площади) или до иного, расположенного ранее перекрестка пункта, где установлен знак с иным направлением стрел.

Три знака — «Осторожно, пешеходы», «Место стоянки транспорта» и «Место поворота транспорта для движения в обратном направлении» — представляют собой квадрат желтого цвета со стороной в 700 ± 20 мм с соответствующим условным изображением.

1. «Разрешено движение только в прямом направлении».

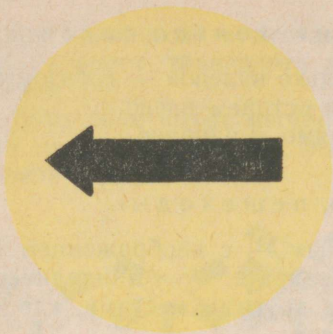
Знак «Разрешено движение только в прямом направлении» — вертикальная черная стрелка, направленная острием вверх.

Знак воспрещает движение направо (исключая въезд во двор направо), налево и в обратном направлении.

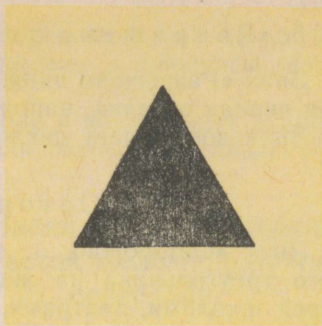
2. «Разрешено движение только прямо и направо».

Знак «Разрешено движение только прямо и направо» — раздвоенная черная стрелка, направленная остриями вверх и вправо.

Знак воспрещает движение налево и в обратном направлении.



5. «Разрешено движение только налево».



6. «Осторожно, пешеходы».

3. «Разрешено движение только прямо и налево».

Знак «Разрешено движение только прямо и налево» — раздвоенная черная стрелка, направленная остриями вверх и налево.

Знак воспрещает движение направо (исключая въезд во двор направо).

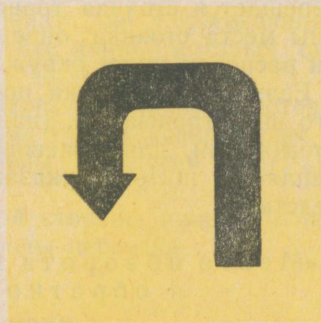
4. «Разрешено движение только направо».

Знак «Разрешено движение только направо» — горизонтальная черная стрелка, направленная острием вправо.

Знак воспрещает движение прямо, налево и в обратном направлении.



7. «Место стоянки транспорта».



8. «Место поворота транспорта для движения в обратном направлении».

5. «Разрешено движение только налево».

Знак «Разрешено движение только налево» — горизонтальная черная стрелка, направленная острием влево.

Знак воспрещает движение прямо и направо.

6. «Осторожно, пешеходы».

Знак «Осторожно, пешеходы» — с изображением черного треугольника на желтом квадрате — устанавливается перед школами, театрами, кино и другими местами, где временами скопляется много пешеходов.

Знак обязывает водителя снизить скорость движения до предела, обеспечивающего в случае необходимости (в зоне действия знака) немедленную остановку транспорта.

Зона действия знака распространяется на протяжении места возможного скопления пешеходов. В этой зоне, при наличии там пешеходов, воспрещается обгон впереди идущего транспорта и осаживание механического транспорта.

7. «Место стоянки транспорта».

Знак «Место стоянки транспорта» — с изображением буквы «Р» — устанавливается в местах, отведенных для стоянки транспорта без ограничения времени. Знак может быть двухсторонним.

Место, отведенное для стоянки транспорта, отмечается обычно на мостовой белыми линиями, в пределах которых и разрешается стоянка транспорта. При отсутствии линии границы места стоянки определяются конфигурацией местности или расположением окружающих зданий.

Если место стоянки предназначено только для определенного вида транспорта, (например, для легковых, для грузовых автомобилей, для гужевого транспорта), то под знаком прикрепляется щиток с указанием вида и числа транспортных средств.

8. «Место поворота транспорта для движения в обратном направлении».

Знак «Место поворота транспорта для движения в обратном направлении» — с изображением черной стрелки, изогнутой в виде подковы острием вниз, — устанавливается на площадях и за перекрестками (при запрещении на перекрестках

левых поворотов) в местах, где разрешается (но не обязательно) поворот транспорта для движения в обратном направлении.

Этот знак имеет местное значение и не отменяет запрещения левых поворотов за знаком, если таковое установлено для данной улицы.

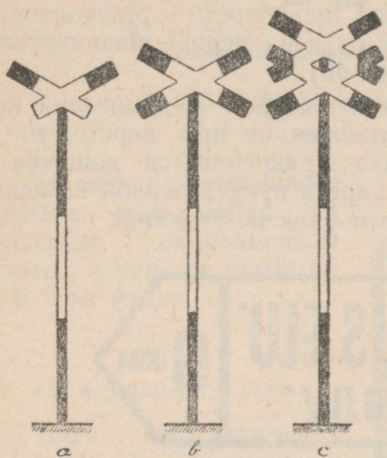


Рис. 44. Предупреждающие знаки в местах железнодорожных переездов и переходов.

5. Знаки, предупреждающие в местах железнодорожных переездов.

Независимо от дорожных сигнальных знаков «Железнодорожный переезд», Управлением железных дорог устанавливаются для предупреждения водителей транспорта и пешеходов крестообразные предупреждающие знаки, имеющие следующие виды:

а) у переезда охраняемого (со шлагбаумом) — прикрепленные к столбику две пересекающиеся под тупым углом белые доски, верхние концы которых окрашены в черный цвет (рис. 44-а);

б) у переезда неохраняемого (без шлагбаума) через одно полотно — прикрепленные к столбику две пересекающиеся под тупым углом белые доски, все концы которых окрашены в черный цвет (рис. 44-в);

в) у переезда неохраняемого через несколько полотен — четыре попарно пересекающиеся под тупым углом белые доски, все концы которых окрашены в черный цвет (рис. 44-с).

Знаки устанавливаются с правой стороны проезжей части дороги — один знак с каждой стороны переезда.

6. Путьевые знаки.

Путьевые знаки служат для различного рода обозначений, не носящих характера запрещения или предупреждения, и имеют целью ориентировать водителей и пассажиров в пути.



«Пункт первой медицинской помощи».

Знак «Пункт первой медицинской помощи» в виде красного креста или красного полумесяца на прямоугольном щите ставится у больниц, амбулаторий и т. п., где в случае надобности проезжающим может быть оказана первая медицинская помощь (рис. 45).

Если пункт первой медицинской помощи расположен не при дороге, то к столбу знака прикрепляется дощечка с указанием адреса пункта первой помощи. В городе этот знак не ставится.

Рис. 45. Пункт первой медицинской помощи.



Рис. 45-а. «Ответвление дороги».

«Ответвление дороги».

Знак «Ответвление дороги» ставится на пересечениях и ответвлениях дорог и указывает, к какому населенному пункту ведет пересекающая или ответвляющаяся дорога и расстояние до него в километрах (рис. 45-а).

При необходимости указать несколько населенных пунктов в одном направлении на столбе укрепляется один под другим соответствующее количество знаков. Названия населенных пунктов указываются на местном национальном языке и тут же внизу, более мелким шрифтом, на русском языке.

«Название населенного пункта».

Знак «Название населенного пункта» ставится на дороге при въездах в населенные пункты (рис. 45-б).



Рис. 45-б. «Название населенного пункта».

Название населенного пункта указывается на местном национальном языке, а там же внизу на русском языке.

Знак
«Маршрутный».

Знак «Маршрутный» ставится на выездах из союзных, республиканских, краевых и областных центров (рис. 45-в).

7. Ограждения мест работ.

Ограждениями мест работ называются переносные барьеры, снабженные дорожным сигнальным знаком «Въезд воспрещен», а в ночное время освещенные фонарями (рис. 46). Эти ограждения предупреждают пешеходов и водителей об опасности и невозможности прохода и въезда по ограж-



Рис. 45-в. «Знак маршрутный».

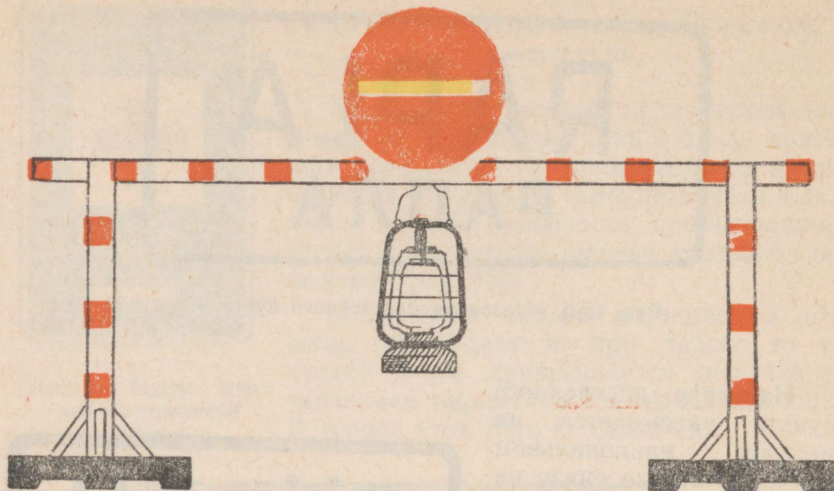


Рис. 46. Ограждения мест работ на проезжей части дороги.

денной территории. На ограждении обязательно вывешивается доска с надписью о направлении временного объезда.

Ограждения мест работ ставятся на расстоянии не более 10 м от поворота на объезд.

8. Указатели и линии безопасности.

Кроме дорожных знаков, единых для всей территории СССР, в целях большого обеспечения безопасности движения и его упорядочения, а также облегчения ориентировки водителей и пешеходов применяются разнообразные *указатели*.

С этой же целью на проезжей части наиболее оживленных улиц и дорог наносятся *линии безопасности*.

Указатели.

В отличие от дорожных знаков указатели не представляют собой условных обозначений, а содержат прямые указания, написанные на щите на языке преобладающей в данной местности национальности и на русском языке.

Наиболее распространенные указатели следующие:

- а) пешеходный переход («Переход», «Пешеходы»);
- б) выезд автомобилей («Берегись автомобиля»);
- в) запрещение проезда по трамвайным путям;
- г) безостановочный проезд мимо трамвайных остановок,

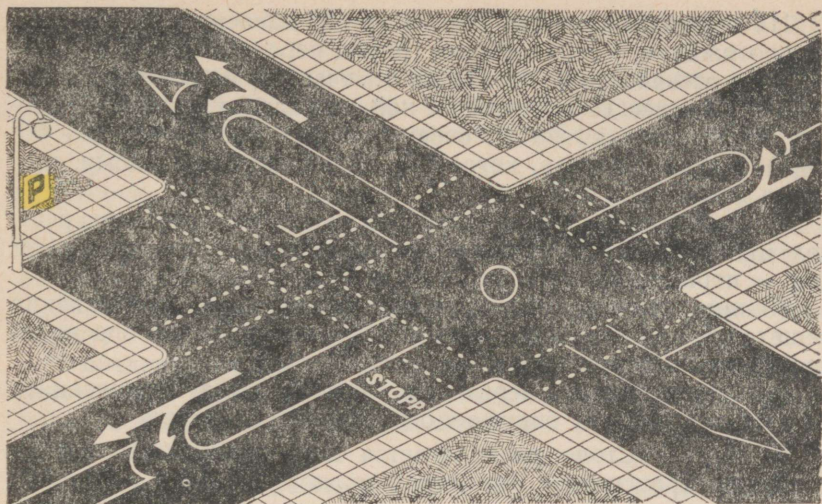


Рис. 47. Линии безопасности.

несмотря на отсутствие посадочной площадки и узкую проезжую часть («Остановка транспорта не обязательна»);

д) щиты остановок трамвая, троллейбуса, автобуса.

Линии безопасности.

1. *Линии безопасности* обозначаются сплошными или пунктирными линиями или квадратами, наносимыми на мостовой белой краской, металлическими кнопками, вставками цветного камня и т. п.

Выполнение указаний, обуславливаемых соответствующими линиями, обязательно для водителей транспорта и пешеходов.

Если на месте, где нанесены линии, установлены дорожные сигнальные знаки, водители должны следовать предписаниям знаков, хотя бы эти предписания не соответствовали значению линий.

2. *Осевая линия* наносится вдоль середины проезжей части, если там нет трамвайного пути. В последнем случае осевая линия не наносится.

Осевая линия разделяет проезжую часть улицы (дороги) на две стороны проезда, каждая из которых предназначена для движения транспорта только в одном направлении.

На некоторых улицах осевая линия наносится не на всем их протяжении, а лишь вблизи границ перекрестка.

Хотя осевая линия не всегда отмечается, но все-таки водитель обязан всегда считаться с ней, так как на улицах и дорогах допускается выезд за осевую линию (например, для обгона) только в случае, когда это не мешает остальному, особенно встречному транспорту.

3. *Линии пешеходного перехода* отмечаются на перекрестках и площадях параллельно их границам, а вне перекрестков — перпендикулярно тротуарам.

Линии пешеходного перехода служат для ограждения пешеходов при переходе проезжей части улицы от опасности наезда на них транспорта.

На пешеходных переходах воспрещается производить обгон с выездом из занимаемого ряда и остановку.

4. *Линия «Стоп»* располагается перпендикулярно потоку движения транспорта. Эта линия является местом остановки транспорта до выезда на перекресток при сигналах светофора или милиционера-регулирующего, запрещающих дальнейшее движение. Если нанесенная линия «Стоп» не пересекает путь транспорту в одном каком-либо или нескольких рядах, то это означает возможность дальнейшего движения транспорта, в соответствии с исключениями из общего значения сигналов светофора или милиционера-регулирующего. Например, если линия «Стоп» нанесена по всей ширине проезжей части, то можно повернуть транспорт направо только при зеленом сигнале светофора. Над линией «Стоп» обычно наносится надпись «STOPP» («СТОП»).

5. *Центр перекрестка* отмечается белой краской в форме круга или кругообразным возвышением, которое является рабочим местом милиционера-регулирующего. Белый круг (или возвышение) объезжается нерельсовым транспортом с правой стороны.

6. *Линии площадки для стоянки транспорта* наносятся на проезжей части и они определяют границы площадки. При отсутствии этих линий на месте стоянки транспорта водители транспорта обязаны устанавливать свой транспорт в строгом порядке, не загромождая пути для движения остального транспорта и пешеходов.

В месте стоянки транспорта установлен знак «Место стоянки транспорта» (с изображением буквы «Р» на желтом квадрате) и, в случае надобности, и дополнительные надписи с указанием типа или числа транспортных единиц, для кото-

рых отведена данная стоянка, например, «легковые», «5 грузовых и 2 легковых» и т. п.

На площадке для стоянки транспорта разрешается стоянка без ограничения времени, но с соблюдением всех соответствующих требований (см. «Стоянка транспорта» стр. 62).

7. *Линии резервной зоны* ограждают на проезжей части территорию, имеющую форму:

а) на улицах и дорогах — широкой полосы, расположенной посреди улицы и ограниченной двумя параллельными линиями (взамен одной осевой линии);

б) на площадях — многоугольной фигуры, круга или сегмента.

В пределах резервной зоны запрещено всякое движение транспорта и пешеходов, а также остановка и стоянка транспорта, за исключением случаев, когда это разрешено соответствующими знаками.

8. Продолжение резервной зоны на пешеходном переходе образует *зону безопасности*, отмечаемую поперек перехода широкими белыми линиями; в этой зоне могут пешеходы ожидать дальнейшего движения.

9. *Линии посадочной площадки* отмечают зону, выделенную на проезжей части для пассажиров, ожидающих трамвая (если площадка не возвышается над уровнем дорожного покрытия). Проезд транспорта по этой зоне воспрещен.

10. *Тротуарная линия* наносится на проезжей части параллельно кромке тротуара, отмечая дополнительную зону для движения пешеходов, когда расширение тротуара нецелесообразно.

Проезд транспорта по зоне, отделенной тротуарной линией, воспрещен, но для остановки транспорт должен подъезжать вплотную к кромке тротуара.

11. *Линии поворота* наносятся в местах разрыва осевой линии или резервной зоны и указывают водителю место, где транспорту разрешается поворачивать для следования в обратном направлении, соответственно изгибу линии.

12. *Разграничительные линии* наносятся вдоль проезда:

а) в зоне перестроения транспорта перед перекрестком, где они отмечают ряды, выделенные для движения прямо и для поворотов;

б) на протяжении улицы или ее участка с целью обозначения рядов, выделенных для движения различного транспорта.

13. *Направляющие стрелы* указывают направления движе-

ния, установленные на площадях, улицах и дорогах. Эти стрелы имеют значение знаков «Разрешено движение...», но в отличие от них действуют лишь в местах, где они нанесены.

14. Если на месте, где нанесены линии безопасности, установлены дорожные сигнальные знаки, водители должны следовать указаниям знаков, хотя бы эти указания не соответствовали значению линий.

Вопросы для повторения.

1. Для чего служат дорожные знаки?
2. На какие группы подразделяются дорожные знаки?
3. Какое значение имеют знаки предупреждающие? знаки запрещающие? знаки указательные?
4. На каком расстоянии от места опасности устанавливаются предупреждающие знаки? К чему они обязывают водителя?
5. Сколько знаков и на каком расстоянии устанавливается перед железнодорожным переездом на загородных дорогах? В населенных пунктах?
6. Какова зона действия знака «Въезд воспрещен»? Как подъехать к пункту, расположенному за местом установки этого знака?
7. Какие знаки воспрещают сквозное движение автомобилей? мотоциклов?
8. Какова зона действия знаков, воспрещающих сквозное движение транспорта?
9. Как подъехать к пункту, расположенному в зоне действия знака, воспрещающего сквозное движение?
10. Каково значение знака «Ограничение скорости»? Какова зона действия этого знака?
11. Какое различие между действием знаков «Остановка воспрещена» и «Стоянка воспрещена»? На какие части проезжей части распространяется действие этих знаков при расположении их над серединой и правой стороной улицы? Какое значение имеют цифры на этих знаках?
12. Какое различие между значением знаков «Ограничение веса» и «Проезд грузовых автомобилей воспрещен» с обозначением «4 т»?
13. Какие знаки относятся к группе указательных дорожно-сигнальных знаков? Что означает каждый из них?
14. Какова зона действия знаков «Разрешено движение»?
15. В каких местах устанавливается знак «Осторожно, пешеходы» и к чему обязывает этот знак водителей транспорта?
16. Что воспрещается водителям механического транспорта в зоне действия знака «Осторожно, пешеходы»?
17. Какова зона действия знака «Место стоянки транспорта»?
18. В каких случаях устанавливается знак «Место поворота транспорта для движения в обратном направлении»? В каком направлении разрешено движение транспорта в зоне действия этого знака?
19. В зоне действия каких дорожных знаков запрещен обгон впереди идущего транспорта?
20. Какие применяются указатели?
21. Какие применяются линии безопасности?

22. Каково значение линии «Стоп» в различных условиях расположения ее по ширине проезжей части?
23. При каком сигнале светофора можно повернуть нерельсовый транспорт направо, если линия «Стоп» нанесена по всей ширине проезжей части?
24. При каком сигнале милиционера-регулирущика можно повернуть транспорт налево в проезд с односторонним движением, если линия «Стоп» нанесена по всей ширине проезжей части?
25. Какое значение для водителя имеет обозначение белой краской центра перекрестка?
26. Как обозначаются линии резервной зоны на проезжей части улицы? Какие ограничения для транспорта установлены в этой зоне?
27. Какое значение имеют линии поворота?

Глава VIII.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА.

1. Проезд железнодорожных переездов.

1. В целях повышения безопасности движения все пересечения городских улиц железнодорожными путями (как широкой, так и узкой колеи) должны быть, как правило, оборудованы предупредительной световой сигнализацией и предупреждающими устройствами (шлагбаумами). Пересечения загородных дорог железнодорожными путями ограждаются и оборудуются сигнализацией в зависимости от интенсивности движения и от условий местности.

Ограждающие устройства окрашиваются в черный и белый цвета.

Типы сигнализации и ограждающих устройств устанавливаются Управлением железных дорог с согласия Госавтоинспекции.

2. Подъезды к железнодорожным переездам имеют с обеих сторон ограждение в виде столбов высотой в 1 м, окрашенных в черный и белый цвета.

3. Шлагбаум должен быть закрыт только на время, необходимое для безопасного прохождения поезда или другого железнодорожного состава (паровоза, дрезины и т. п.). Запрещено останавливать железнодорожные составы в местах пересечения железных дорог с улицами и дорогами, а также производить маневры на железнодорожных путях с выездом

на пересечение с улицами, имеющими трамвайное, троллейбусное и автобусное движение.

4. Водитель транспорта при подъезде к железнодорожному переезду обязан:

а) постепенно снизить скорость движения при неохраняемом переезде до 5 км/час, а при охраняемом переезде — так, чтобы обеспечить полную безопасность движения, и, в случае необходимости, своевременно остановить транспорт;

б) следовать через переезд в один ряд со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, предварительно убедившись в полной безопасности движения и включив одну из низших передач. Чтобы убедиться в безопасности проезда, водитель должен остановить свой транспорт до переезда. Не останавливаясь, можно переезжать только такие охраняемые переезды, где, кроме открытого шлагбаума, имеется светофор с обращенным к водителю зеленым сигналом. Во избежание прекращения работы двигателя и остановки автомобиля переключать передачи и выключать сцепление при пересечении железнодорожных путей воспрещается.

Обгон транспорта в зоне действия знака «Железнодорожный переезд», а также преднамеренная остановка и стоянка транспорта ближе 15 м от переезда и на самом переезде, включая междупутье, воспрещается.

При остановке механического транспорта у переезда необходимо переключить дальний свет в фарах на ближний или на подфарники.

5. Аварии на железнодорожных пересечениях являются по своим последствиям особенно тяжелыми. Поэтому ни при каких обстоятельствах нельзя нарушать вышеизложенные правила переезда железнодорожных путей.

Железнодорожные переезды бывают охраняемые и неохраняемые. Охраняемые переезды оборудованы шлагбаумами, световой или звуковой сигнализацией и хорошо освещены. На таких переездах ведется круглосуточное дежурство сторожей, которые обязаны охранять переезд, содержать его в порядке и пропускать потоки транспорта. Для пропуска поезда железнодорожный сторож заблаговременно закрывает шлагбаумы и прекращает движение поперечного потока транспорта.

На неохраняемых переездах нет шлагбаума, и они, как правило, не освещаются. При движении через неохраняемый переезд шофер обязан быть особенно осторожным. При переездах с ограниченной видимостью обязательно надо остановить машину не доезжая 5 метров до переезда, осмотреться направо

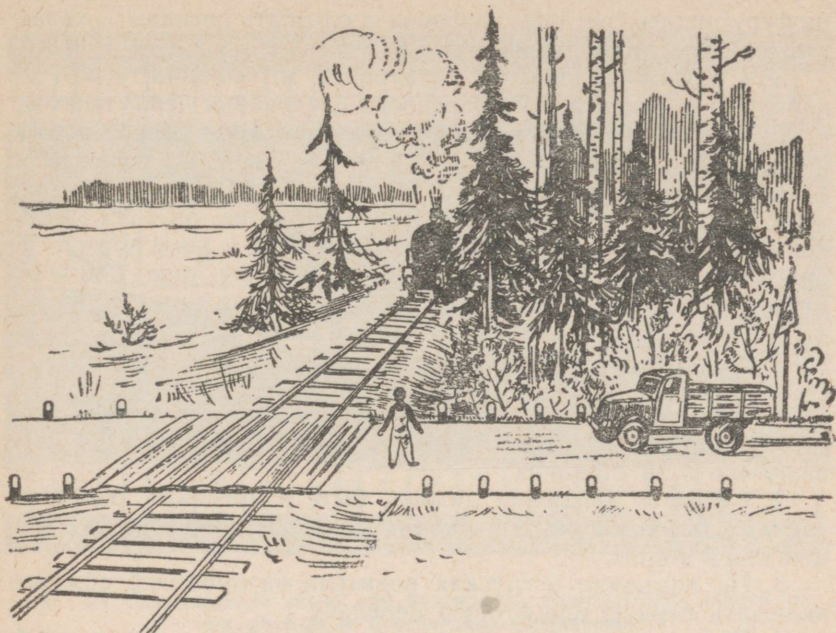


Рис. 48. Подъезжая к неохраняемому железнодорожному переезду со скрытым обзором нужно остановить машину и, лишь убедившись в полной безопасности, начать переезд.

и налево и, лишь убедившись в полной безопасности, начать переезд. (Рис. 48).

Настил неохраняемого переезда не всегда содержится в должном порядке, часть настила может оказаться поломанной. Иногда рельсы высоко выступают над настилем и оказывают большое сопротивление вращению колес. Поэтому железнодорожный переезд нужно всегда проезжать на низшей передаче, так как при движении машины на повышенной передаче, вследствие встречаемого сопротивления в виде плохого настила или выступающих рельсов, может заглохнуть двигатель на самом переезде.

Опасность столкновения с поездом сильно увеличивается при переезде через неохраняемый железнодорожный переезд ночью, в туман и непогоду — метель, дождь и пр. Видимость в этих условиях очень плохая. Снегопад и дождь сокращают поле зрения шофера; закрытые стекла кабины, шум двигателя, стук бортов кузова, дребезжание кабины — все это мешает

шоферу видеть свет фар паровоза и слышать сигналы и характерный шум приближающегося поезда.

Это обязывает шофера остановить автомобиль, выйти из кабины и убедиться в безопасности следования через переезд.

Если впереди идет машина, надо остановиться и ждать, пока она не пройдет.

Если шофер заметил приближающийся поезд лишь после того, как выехал на железнодорожное полотно, он должен спокойно продолжать начатый переезд и ни в коем случае не прибавлять резко газ, так как от чрезмерного газа двигатель может заглохнуть.

2. Движение при густом тумане.

1. При густом тумане механический транспорт должен двигаться с включенным освещением. Освещение должно быть включено и на стоянках.

2. Скорость движения должна быть в пределах, обеспечивающих безопасность движения, гужевого транспорт должен двигаться шагом.

3. На подъемах и спусках водители автомобилей обязаны включать первую или вторую передачу.

4. Шествия колонн и воинских частей должны двигаться по тротуару или обочине дороги. Лица, идущие сбоку со стороны проезжей части в первом и последнем рядах колонны, должны держать зажженный фонарь или факел.

5. При густом тумане воспрещается обгонять транспорт, ездить по трамвайным путям, буксировать транспорт, перевозить взрывчатые и другие опасные грузы и обучать управлению транспортом.

3. Движение в гололедицу.

1. В заморозки после оттепели, особенно осенью и весной, улицы и дороги покрываются тонким слоем льда. Движение по такой дороге становится очень опасным. Машина теряет управление, возникает боковое скольжение, вызываемое разностью сцепления колес с дорогой. При остановке путь торможения сильно увеличивается, а само торможение вызывает занос машины. При заносе автомобиля часто происходят боковые удары задних колес о бровку дороги, тротуар или другие препятствия, и возникает угроза опрокидывания. Занос может произойти не только от резкого торможения, но и от ряда других причин, а именно: от неравномерного давления воздуха

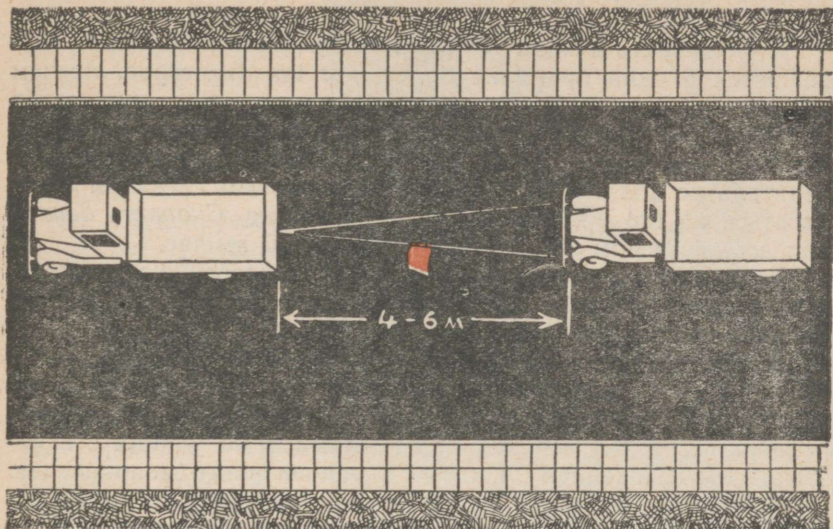


Рис. 49. Связывающее звено при буксировке должно быть длиной от 4-х до 6-ти м и отчетливо обозначено.

в шинах, разного состояния протектора покрышки, наклона дороги, крутого поворота руля, резкого нажима на педаль акселератора и т. д.

2. При движении на обледенелой и скользкой дороге водители автотранспорта обязаны:

а) двигаться равномерной, пониженной скоростью, не увеличивая и не снижая резко скорости движения;

б) выдерживать достаточные дистанции торможения при следовании один за другим;

в) при остановке торможение осуществлять главным образом двигателем, а ножным или ручным тормозом только притормаживать;

г) при необходимости тормозить плавно, не выключая сцепления;

д) оповещать звуковым сигналом пешеходов, пересекающих путь, на достаточной большой дистанции. Нельзя пугать пешехода внезапным сигналом на близком расстоянии от него; торопясь сойти с дороги, пешеход может невольно сделать резкое движение, поскользнуться и упасть перед самой машиной.

4. Движение задним ходом.

1. Осаживать механический транспорт назад на улицах разрешается в один прием не более чем на 15 метров, причем водитель обязан предварительно установить, что путь сзади свободен — лично или через другое лицо, должным образом для этого проинструктированное. При осаживании водитель не должен злоупотреблять звуковым сигналом и полагаться на его предупреждающее действие. *Скорость движения задним ходом* не должна превышать 5 км/час.

Вблизи от жилых домов следует быть особенно внимательным к детям, которые часто играют сзади автомобиля и даже цепляются за него.

2. *Встречается осаживать транспорт* на перекрестках и ближе 10 м от них, на закруглениях улиц и дорог при видимости сзади менее 60 м, пешеходных переходах, железнодорожных переездах, мостах, под мостами и на улицах с односторонним движением против установленного направления.

3. Нельзя осаживать транспорт, проехавший внешнюю линию пешеходного перехода, даже в том случае, если в светофоре появился красный сигнал.

5. Буксировка.

1. Буксировкой называется передвижение одной или нескольких машин другой, т. е. ведущей машиной посредством связывающего звена.

Буксировка осуществляется двумя способами: при помощи гибкого связывающего звена — троса или цепи (длиной от 4—6 м и при помощи жесткого звена — металлической штанги (длиной обычно до 2 м).

2. Буксировка разрешается при соблюдении следующих условий:

а) буксируемым транспортом должно управлять лицо, которое имеет соответствующее водительское удостоверение, например, при буксировке автомобиля может им управлять только шофер;

б) буксируемый механический транспорт должен иметь *действующее рулевое управление*, а с наступлением темноты — *освещение спереди и сзади*.

3. При применении гибкого буксира допускается буксировка только одной транспортной единицы. При этом:

а) связывающее звено должно иметь длину не менее 4 м

и не более 6 м и быть отчетливо обозначено, во избежание наезда других машин на буксир, днем — флажком, а с наступлением темноты — освещено;

б) буксируемый транспорт должен иметь действующие тормоза.

4. Машину с неисправным рулевым управлением буксировать на буксире воспрещается. При перевозке машины, у которой неисправно рулевое управление, поломана передняя ось или колеса, передняя часть буксируемой автомашины укрепляется на кузове буксирующей. Такой способ передвижения не считается буксировкой.

5. Скорость движения при буксировке на жестком соединении не должна превышать 25 км/час, а на гибком — 15 км/час.

6. При буксировке неисправного автомобиля водитель должен избегать улиц с трамвайным и троллейбусным движением.

7. Воспрещается буксировка во время густого тумана. За нарушение правил буксировки несут ответственность все водители буксирного поезда.

Буксирный трос следует укреплять за оба крюка буксируемого автомобиля, чтобы не вызвать вредных напряжений в раме автомобиля.

Накидывать трос на крюк нужно так, чтобы при ослаблении натяжения он не соскакивал с крюка.

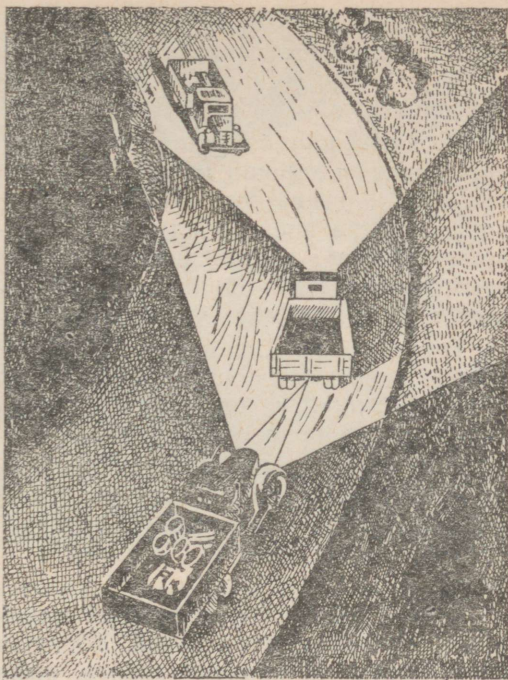


Рис. 50. Буксируемый транспорт должен иметь с наступлением темноты освещение спереди и сзади.

Если автомобиль не имеет буксирных крюков, трос следует привязывать за крайние поперечины (траверсы).

Груз с буксируемой машины должен быть перенесен на буксирующую.

Главным при буксировке является внимательное, чуткое управление и хорошо налаженная сигнализация между водителями. Водитель буксируемой машины должен неустанно наблюдать за впереди идущим автомобилем, заранее предвидеть, что будет делать шофер в тот или иной момент, и в соответствии с этим принимать меры, чтобы буксирный трос всегда был натянут.

Трогание с места буксирующей машины производится на низшей передаче, с постепенным натягиванием буксирного троса. К моменту окончания натяжения троса сцепление должно быть полностью включено.

При переключении передач нельзя допускать резкого замедления и ускорения движения. Следует избегать переключения передач на подъемах. На спусках движение должно быть особенно равномерным, тормозить преимущественно двигателем.

Если водителю буксирующей машины нужно сделать остановку, он подает знак рукой. Убедившись, что сигнал принят, он съезжает на обочину дороги, выключает передачу и двигается по инерции, пока скорость не снизится до скорости пешехода, после чего плавно тормозит.

На поворотах нужно соблюдать правило: чем круче поворот, тем дальше от внутреннего края дороги нужно направлять буксирующую машину, чтобы избежать стягивания буксируемой машины с дороги. Для этого приходится выводить буксирующую машину при узкой проезжей части на левую сторону дороги, но предварительно надо убедиться в отсутствии встречного и сзади идущего транспорта.

Водитель буксируемой машины обязан внимательно наблюдать за сигналами водителя буксирующей машины, все время поддерживая трос в натянутом состоянии. Если при накате трос ослабевает, следует очень плавно притормаживать, отпуская педаль тормоза, когда трос станет выпрямляться; резкое торможение является одной из главных причин обрыва троса.

В случае обрыва троса водитель буксируемой машины должен подавать прерывистые звуковые сигналы, продолжая движение вперед по инерции, пока машина не остановится.

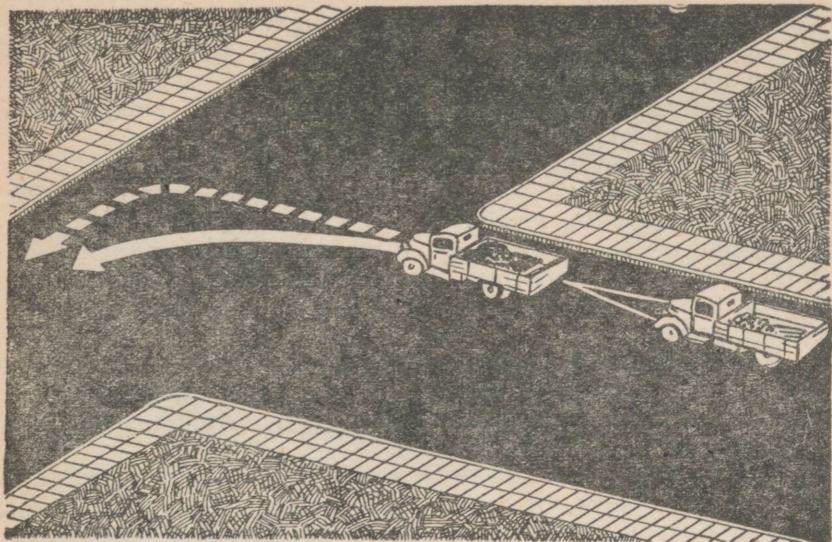


Рис. 51. Путь буксирующего автомобиля (пунктирная линия) при движении на поворотах.

6. Заправка автотранспорта топливом.

1. Подъезжая для заправки к автозаправочным станциям и бензораздаточным колонкам, водитель обязан:

а) устанавливать свой транспорт в очередь в направлении общего движения так, чтобы не препятствовать движению идущего мимо транспорта;

б) оставлять дистанцию между машиной, производящей заправку и следующей за ней не менее 6 м, а между прочими машинами, находящимися в очереди, не менее 1 м. Интервал в 6 м предусматривается для того, чтобы оперативные машины и маршрутные автобусы могли бы подъехать для заправки вне очереди, а интервал не менее 1 м для того, чтобы стоящий в очереди транспорт мог, в случае надобности, выехать из ряда;

в) при заправке выключить двигатель.

Мотоциклы подводятся для заправки вручную, их двигатели выключаются и включаются на расстоянии не менее чем 15 м от заправочной станции.

2. Автомобили пожарные, скорой медицинской помощи,

аварийные, оперативные машины милиции и маршрутные автобусы могут подъезжать для заправки вне очереди, но в направлении движения очереди.

3. Водителям транспорта, заправляемого и ожидающего заправки, воспрещается:

- а) уходить от своего транспорта;
- б) курить на заправочных станциях и в радиусе 15 м от них;
- в) регулировать, разбирать и производить другие исправления двигателя в радиусе 15 м от заправочной станции;
- г) переводить двигатель на работу с одного топлива на другое (с газа на бензин и обратно) в радиусе 15 м от заправочной станции.

Для заправки бензином автомобилей с газогенераторными установками нужно подъезжать к автозаправочным станциям и отъезжать после заправки на бензине, заблаговременно переводя двигатель с газа на бензин.

4. Если при пуске двигателя в радиусе 15 м от заправочной станции возникнут «выстрелы» или «чихание», то двигатель должен быть немедленно заглушен, а машину следует откатить при неработающем двигателе в безопасную зону.

5. При заправке газобалонных автомобилей необходимо соблюдать дополнительно следующие правила:

- а) воспрещается подъезжать к месту заправки при наличии условного знака или надписи о прекращении заправки газом;
- б) шофер обязан знать и строго соблюдать правила внутреннего распорядка газонаполнительной станции;
- в) перед заправкой горючим, штуцер газовой установки автомобиля должен быть тщательно очищен от масла, влаги и грязи.

6. На территории нефтебаз и складов заправка топливом, как правило, запрещается.

На территорию складов жидкого топлива въезд газогенераторных автомобилей не допускается.

7. Предельные габариты и вес транспорта.

1. Движение по улицам и дорогам разрешается беспрепятственно механическому транспорту, ширина которого с грузом или без груза не превышает 2,6 м, а высота 4 м (считая от поверхности дороги); перевозимый груз не должен выступать за задний борт транспорта более чем на 2 м и при этом не должен касаться дороги.

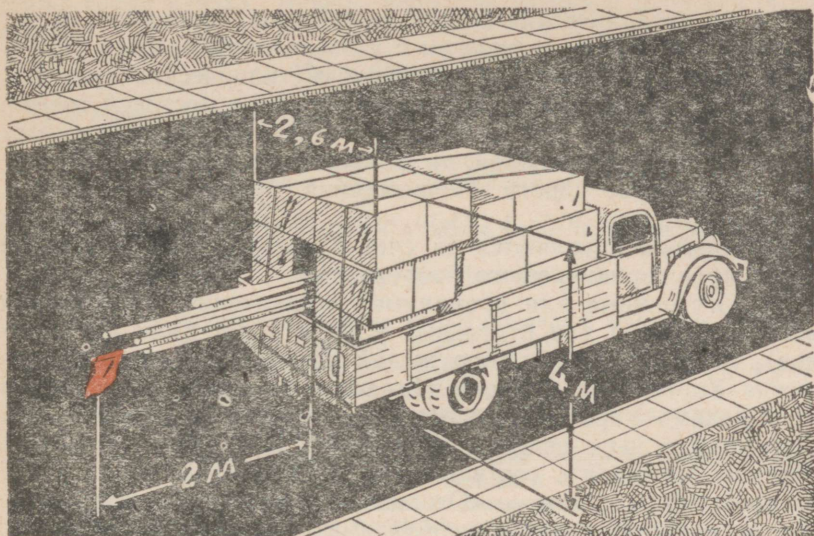


Рис. 52. Предельные габариты автомобиля.

2. Для движения транспорта, габариты которого превышают указанные выше размеры, требуется специальное разрешение Госавтоинспекции, причем транспорт, ширина которого превышает 2,6 м, должен быть снабжен габаритными огнями белого или желтого цвета спереди и красного цвета сзади.

3. При перевозке длиномерных грузов, когда груз выступает за задний борт, конец груза, для предупреждения сзади следующих водителей, должен быть означен днем ясно различаемым флажком, а при темноте — красным фонарем.

Шофер должен принять меры, чтобы выступающий сзади груз, а также открытый задний борт не закрывали бы государственного номерного знака и стоп-сигнала.

4. Груз не должен выступать с левой стороны транспорта более 8 сантиметров (опасность при разъезде со встречными машинами, особенно на узких дорогах и на закруглениях).

5. Воспрещается без разрешения Госавтоинспекции движение транспорта:

а) с железными шинами, давление которых на дорожное полотно превышает 150 кг на сантиметр ширины следа шины;

б) на пневматиках, давление на ось которого превышает 7,5 тонны;

в) на металлических шинах, снабженных шпорами или выступами, по улицам и дорогам с усовершенствованным покрытием (асфальт, бетон и т. п.). Края металлических шин должны быть закруглены, а соприкасающаяся с мостовой поверхность шин, равно как и наружная поверхность движущихся лент гусеничных экипажей, не должна иметь неровностей, портящих покрытие дороги. Повреждения, причиненные улицам, дорогам, мостам и т. д. из-за несоблюдения вышеуказанных требований, исправляются за счет владельцев или водителей транспорта, причинившего повреждения.

6. Постоянные или временные ограничения габаритов и веса транспорта для отдельных улиц и дорог (или их участков), мостов и других сооружений устанавливаются с разрешения Управления милиции (Госавтоинспекции) строительными отделами Управления шоссейных дорог и Исполнительных комитетов, в чьем ведении эти объекты находятся. Последние обязаны выставлять соответствующие дорожные знаки (т. е. воспрещающие знаки — «Ограничение высоты» и «Ограничение веса») и надписи, в необходимых случаях освещая эти знаки и надписи.

8. Погрузка и укладка грузов.

1. Погрузка и выгрузка грузов должны производиться во дворах и лишь при отсутствии сообщения со двором — на улице, но без помехи движению.

2. Груз должен быть прочно укреплен и уложен так, чтобы при движении он не мог сместиться и упасть, а также так, чтобы он не производил шума при перевозке. Тара или покрытие должны устранять возможность образования пыли, сора и распространения дурного запаха.

Кроме того, груз должен быть равномерно распределен по всему кузову; неравномерное распределение груза при движении на поворотах или по неровной дороге способствует опрокидыванию транспорта.

3. Вместе с грузом или тарой можно перевозить только грузчиков и проводников груза, причем фамилии их должны быть указаны в путевом листе или в соответствующем наряде.

Укладка грузов в кузов должна предусматривать оставление удобных и безопасных мест для грузчиков, расположенных ближе к кабине шофера. Не разрешается оставлять места для грузчиков между грузом, между грузом и кабиной, а

также сзади кузова путем неполной загрузки площади пола кузова.

Подразделение грузов.

Все перевозимые автотранспортом грузы подразделяются: а) по весу на три категории:

I категория — грузы весом в одном месте менее 80 кг., а также сыпучие грузы, мелкоштучные и перевозимые навалом;

II категория — грузы весом в одном месте от 80 до 500 кг.

III " — грузы " " " " более 500 кг.

б) по опасности при погрузке, транспортировке и выгрузке на 7 групп:

1 группа — грузы малоопасные (стройматериалы, продукты питания, предметы широкого потребления);

2 группа — грузы опасные, как-то: бензин, керосин, лигроин, нефть, горючие химикаты, медикаменты;

3 группа — грузы опасные, — пылящие и горящие, как-то: цемент, известь, битум, асфальт;

4 группа — грузы опасные — обжигающие жидкости, как-то: кислоты, каустик, жидкие химикаты.

5 группа — баллоны со сжатыми и сжиженными газами;

6 группа — грузы опасные по своим габаритным размерам;

7 группа — грузы особой опасности (взрывчатые вещества, отравляющие газы).

в) по размерам — на габаритные, негабаритные (громоздкие) и длинномерные. Габаритными называются грузы, внешние размеры которых допускают их погрузку в кузова нормальных размеров (цемент в бочках, мясо и т. д.). К негабаритным относятся грузы, выходящие по своим размерам за пределы кузова. Длинномерными называются грузы, длина которых превышает 4,5 м.

г) по их состоянию, определяющему вид погрузочно-разгрузочных работ, — на штучные, навалочные, насыпные и наливные;

д) по упаковке — на тарные (катные, ящичные и мешковые) и бестарные.

4. С пассажирским багажом или с домашними вещами допускается проезд их владельцев или лиц, сопровождающих багаж. В этих случаях для сопровождающих лиц должно быть оставлено в кузове удобное и безопасное место и сидение.

9. Перевозка людей на грузовых автомобилях.

1. Перевозка в кузове грузового автомобиля более 6 человек (например, экскурсий, массовок, доставка к месту работы и т. п.) допускается при соблюдении следующих специальных правил:

а) автомобиль должен быть в полной технической исправности и чисто вымыт; бортовые крючки должны быть за-

креплены специальными чеками или вязальной проволокой; кузов должен быть оборудован сидениями, надежно прикрепленными к кузову; сидения должны быть не менее, чем на 15 см ниже уровня бортов; крайнее сидение должно иметь прочную спинку. Не допускается езда сидя на бортах кузова и стоя в кузове. Сидения должны быть изготовлены из прочных, выструганных досок толщиной в 4—5 см, шириной в 20—25 см.;

б) в путевом листе должна быть отметка, «годен для перевозки пассажиров» за подписью начальника гаража или его заместителя и лица, ответственного за поездку; в графе «перевозимый груз» должна быть отметка о количестве перевозимых пассажиров;

в) управлять автомобилем должен шофер первого или второго класса, а при отсутствии таковых в данном автохозяйстве — шофер третьего класса со стажем бесперерывной работы не менее 2-х лет;

г) число людей в кузове автомобиля не должно превышать: для автомобилей грузоподъемностью 1,5—2 тонны — 16 человек; для автомобилей грузоподъемностью 2,5—3 тонны — 20 человек; для автомобилей грузоподъемностью 3,5 тонны — 25 человек; для автомобилей грузоподъемностью 4—5 тонн — 30 человек;

д) на каждый грузовой автомобиль, перевозящий людей, должно быть выделено лицо, ответственное, наряду с водителем, за соблюдение всех указанных выше правил перевозки; ответственное лицо должно находиться на заднем сидении в кузове автомобиля;

е) перевозка детей в кузове грузовых автомобилей допускается только в сопровождении взрослых в количестве, обеспечивающем необходимый надзор за детьми;

ж) скорость движения не должна превышать как на улицах городов, так и на загородных дорогах 30 км/час.

2. Грузовой автотранспорт, используемый для перевозки рабочих и служащих, а также их семей за пределы городов и уездных центров Эстонской ССР для экскурсии и отдыха, может быть допущен для перевозки пассажиров только после проверки Госавтоинспекцией технического состояния автомобилей, их оборудования и проверки опыта и стажа водителей.

Лица, допустившие выезд автомашин без соответствующей проверки и разрешения Госавтоинспекции, привлекаются к административной ответственности, а автомобили возвращают в гараж.

3. Движение грузовых автомобилей, перевозящих людей с соблюдением условий, указанных выше, и грузотакси с пассажирами, разрешается и по проездам, закрытым для движения грузового транспорта, т. е. где установлен воспрещающий знак: «Проезд грузовому транспорту воспрещен».

4. Для посадки и высадки пассажиров водитель должен подъезжать вплотную к тротуару (обочине). Посадка разрешается только с правой стороны или сзади грузового автомобиля после его полной остановки.

Перевозка людей в кузове самосвала воспрещается.

10. Учебная езда.

1. Практическое обучение управлению автотранспортом в школьно-курсовой сети должно производиться под руководством инструктора, который обязан находиться рядом с обучаемым и иметь при себе удостоверение на право управления транспортом данного вида и удостоверение на право преподавания вождения, выданное Госавтоинспекцией.

2. Учебные автомобили школ и курсов должны быть оборудованы добавочными педалями сцепления и тормоза, вторым стеклочистителем для инструктора и должны иметь, спереди и сзади машины, надпись «Учебная» буквами высотой не менее 100 мм или щитки с такой же надписью. С наступлением темноты эти надписи должны обязательно освещаться.

3. Перевозка в учебном автомобиле во время занятия лиц, не имеющих отношения к обучению, воспрещается. Во время учебной езды в кузове грузового автомобиля не должно находиться более 5-ти человек обучающихся.

4. Внешкольное индивидуальное обучение на автомобилях допускается под руководством шофера любого класса со стажем не менее 2 лет.

Практическую езду при индивидуальной подготовке можно производить на автомобилях любого типа, за исключением пожарных, скорой медицинской помощи и автобусов.

Автомобили, используемые для индивидуальной подготовки, могут быть не оборудованы добавочными педалями сцепления и тормоза и вторым стеклочистителем, а также надписью «Учебная».

Обучаемый должен иметь при себе справку (выдержку из приказа начальника) автохозяйства о прикреплении для обучения к данному шоферу и его автомобилю, а фамилия обучаемого должна быть вписана в путевой лист.

Индивидуальное ученичество шоферов в автохозяйствах производится в соответствии правил, приведенных в приложении № 2 (стр. 206).

5. Первоначальное обучение управлению мотоциклом и индивидуальным автомобилем должно производиться на закрытых площадках (стадионы и другие огражденные земельные участки) и на отдельных участках улиц, список которых устанавливается Управлением милиции (Госавтоинспекцией). Выезд на проезды с движением транспорта может быть допущен лишь после приобретения обучающимся достаточных навыков в управлении транспортом.

6. В случае аварии или нарушения правил движения обучающимся, ответственность несет инструктор или (при индивидуальном ученичестве) обучающий.

7. Учебная езда воспрещается: а) во время густого тумана или сильного снегопада, б) на грузовых автомобилях во время перевозки ими пассажиров или опасных грузов.

11. Перевозка опасных грузов.

1. Перевозка взрывчатых, ядовитых и других опасных грузов, а также тары из-под них, если эта тара не подвергалась специальной очистке или обезвреживанию, должна производиться в соответствии с требованиями, установленными инструкцией Министерства Внутренних Дел «О порядке перевозки сильнодействующих ядовитых веществ гужевым и автотранспортом» и Правилами техники безопасности для автотранспортных предприятий Главного управления автотранспортом.

Для перевозки опасных грузов (взрывчатые вещества и ядовитые газы) в каждом отдельном случае требуется специальное разрешение Управления милиции МВД Эстонской ССР.

2. К перевозке легковоспламеняющихся и опасных грузов допускается только вполне исправный транспорт, снабженный противопожарными и обезвреживающими средствами и приспособлениями в соответствии со свойствами перевозимого груза.

Механический транспорт должен быть снабжен двумя исправными пенообразующими огнетушителями и другими приспособлениями для тушения пожара (песочницы с песком).

Глушитель должен быть выведен в сторону или вперед под радиатором с таким расчетом, чтобы выхлопная труба не проходила под кузовом.

В особо исключительных случаях, когда транспорт систематически не выполняет перевозок легковоспламеняющихся и других опасных грузов, глушитель может быть оставлен в обычном положении, но при этом должен быть снабжен предохранительным кожухом и приспособлением, направляющим отработанные газы вниз к земле.

Начальники гаражей или заменяющие их лица, а также водители обязаны перед каждым рейсом проверять техническое состояние, противопожарные и обезвреживающие приспособления транспорта, предназначенного для перевозки легковоспламеняющихся и опасных грузов (ядовитые вещества, сжатые газы и т. д.).

Исправность и пригодность транспорта и перевозка указанных грузов должна быть подтверждена особой записью в путевом листе за подписью руководителя хозяйства.

3. Перевозка легковоспламеняющихся грузов (горючие жидкости, сено, хлопок, бумажная макулатура и т. п.) на газогенераторных автомобилях воспрещается.

4. Транспорт, перевозящий легковоспламеняющиеся и горючие жидкости, должен иметь заземление и с боков и сзади надписи «Огнеопасно» буквами высотой не менее 200 мм или щитки с такой же надписью и приспособление, предупреждающее самопроизвольное открывание кранов.

Краны у бензоцистерн должны плотно закрываться и иметь приспособление, предотвращающее случайное открывание крана в пути.

Механический транспорт (за исключением цистерн) должен быть, кроме того, оборудован, помимо фар, двумя электрическими белыми фонарями спереди и одним дополнительным красным электрическим фонарем на заднем борту кузова, которые должны зажигаться с наступлением темноты и при плохой видимости.

5. К управлению транспортом, перевозящим легковоспламеняющийся и опасный груз, допускаются только опытные водители (имеющие стаж не менее одного года), хорошо знающие дорогу. Водители обязаны получить в пунктах приема и сдачи таких грузов указания о порядке их перевозки, погрузки и выгрузки и точно соблюдать эти указания.

Опасный груз, кроме того, должен сопровождаться в пути представителем владельца груза, хорошо знающим свойства груза и умеющим обращаться с ним.

6. Перевозимый груз должен быть хорошо уложен, упакован, увязан и укрыт с тем, чтобы не давать течи и не сме-

щаться во время движения. Опасный груз должен быть уложен на мягком основании. При погрузке и выгрузке груза не должны применяться подъемные крюки и металлический инструмент.

7. Воспрещается перевозка пассажиров и каких бы то ни было грузов, кроме указанных в путевом листе, заполненном в путевке приема грузов, а также баков с запасным топливом.

8. Если вследствие повреждения тары в пути легковоспламеняющееся или опасное вещество попадает на дорогу, водитель обязан немедленно остановиться, предупредить окружающих об опасности и принять меры к обезвреживанию. Одновременно он обязан дать знать о случившемся ближайшему постовому милиционеру или дворнику.

9. Скорость движения механического транспорта при перевозке опасных грузов определяется соответствующими инструкциями.

10. Водителям транспорта всех видов при перевозке легковоспламеняющихся и опасных грузов воспрещается:

а) зажигать огонь и курить в непосредственной близости от транспорта;

б) резко трогать с места;

в) производить обгон механического транспорта;

г) резко тормозить;

д) ездить с выключенным сцеплением и при нейтральном положении скоростей;

е) отлучаться на стоянках и остановках;

ж) ставить груженный транспорт в гараж.

11. Воспрещается заправка горючим автомобилей, груженных легковоспламеняющимися и другими опасными грузами. При перевозке на дальнее расстояние заправка в пути может производиться, но только при заглушенном двигателе.

Вопросы для повторения.

1. Какими приспособлениями оборудуются железнодорожные переезды?
2. Как следует проезжать железнодорожный переезд — охраняемый? неохраняемый?
3. Что воспрещается водителю автотранспорта при пересечении железнодорожных путей?
4. Как следует двигаться при густом тумане?
5. Что воспрещается при густом тумане?
6. Какие меры предосторожности нужно принять при движении задним ходом?
7. Где запрещено осаживание транспорта?
8. Как следует вести автотранспорт в гололедицу?

9. Как осуществляется буксировка транспорта?
10. С какими неисправностями буксировка не допускается?
11. Какие правила нужно соблюдать при заправке автомототранспорта на автозаправочных станциях?
12. Что запрещено при заправке автомототранспорта на автозаправочных станциях?
13. Какой высоты и ширины не должен превышать автомобиль с грузом или без груза?
14. Насколько может выступать перевозимый груз — с левой стороны? за задний борт?
15. Какие меры нужно принять при перевозке длинномерных грузов, выступающих сзади за борт?
16. Какое установлено ограничение веса?
17. Как следует производить погрузку и выгрузку груза?
18. Какие требования предъявляются при перевозке людей в кузове грузового автомобиля?
19. Каким преимуществом пользуется грузовой автомобиль, перевозящий пассажиров?
20. Какие требования нужно соблюдать при учебной езде?
21. Какие основные требования предъявляются при перевозке опасных грузов?
22. Что воспрещается водителю при перевозке опасных грузов?

Глава IX.

ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ АВТОМОТОТРАНСПОРТА.

1. Общее техническое состояние автомототранспорта.

1. Автомототранспорт, выпускаемый в эксплуатацию, должен находиться в полной технической исправности и иметь опрятный вид.

Технические условия, которым должен удовлетворять исправный автомототранспорт, определяются правилами технической эксплуатации автомототранспорта.

Правила движения содержат перечень лишь таких технических требований, несоблюдение которых может создать угрозу для окружающих или пользующихся транспортом.

Аварии часто являются следствием неисправности машины. Поэтому водитель, желающий вполне застраховать себя от аварии, должен позаботиться об этом еще до выезда из гаража, помня, что вполне исправная машина — одно из важнейших условий безаварийной езды.

2. Не допускаются к движению автомобили, автобусы и мотоциклы со следующими неисправностями:

а) с люфтом руля более 36° и с туго натянутым рулевым управлением;

б) с недостаточно укрепленными рулевой колонкой, картером рулевого механизма и штурвалом;

в) с увеличенным люфтом в соединении рулевых тяг;

г) с увеличенным люфтом в шаровом соединении упорной вилки (для машин «ГАЗ» и «Форд»);

д) с погнутыми передними осями;

е) с неукрепленными кронштейнами рессор или поврежденными рессорами;

ж) с увеличенным люфтом подшипников передних колес,

з) с неисправными и неотрегулированными тормозами или хотя бы с одним из них;

и) с увеличенным люфтом во втулках шкворней поворотных цапф и неисправностями в креплениях последних;

к) с неисправностями в креплении колес и дисков колес;

л) с ненормальным развалом и сходимостью передних колес;

м) с неисправным и недостаточным освещением при движении после наступления темноты;

н) с неисправным стоп-сигналом или звуковым сигналом;

о) с неисправными запорами бортов и дверей;

п) без спидометра или с неисправным спидометром на всех автомобилях отечественного производства (за исключением ЗИС 101 и ЯГ);

р) без действующего стеклочистителя при движении в дождливую и снежную погоду;

с) с ненадлежащим давлением воздуха в шинах и с шинами, не соответствующими размерами обода (нормы внутреннего давления для шин автомобилей см. стр 220, 224).

т) с неисправным сцепным прибором при работе с прицепом. Прицепной крюк должен предохраняться от разъединения надёжным запором. Двухосные прицепы, оборудованные тормозами, должны иметь их в исправном состоянии;

у) с течью воды стружкой;

ф) с течью бензина и масла, а также с негерметической газовой установкой газобаллонных автомобилей;

х) без глушителя и с неисправным глушителем;

ц) с густым дымом из глушителя;

ч) без зеркала заднего вида;

ш) без колпаков колес — все легковые и другие автомобили, для которых установка колпаков предусмотрена заводской конструкцией;

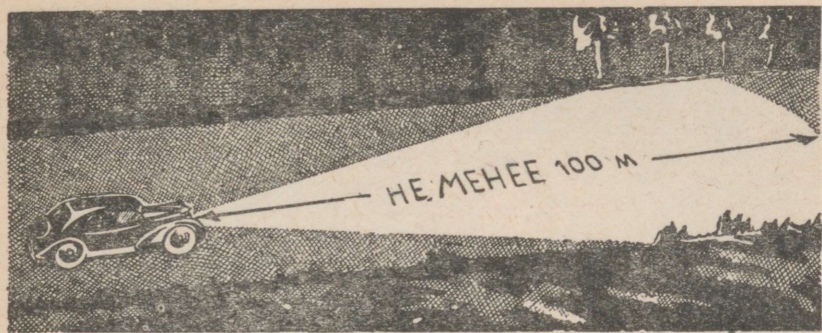


Рис. 53. Передние фонари при дальнем свете должны освещать дорогу спереди не менее чем на 100 метров.

щ) автобусы и троллейбусы без лобовых и бортовых маршрутных указателей, с неисправным внутренним освещением и неисправными сидениями.

3. При возникновении указанных выше технических неисправностей в пути, водитель должен их по возможности немедленно устранить. Если же устранение неисправностей на месте невозможно, водитель должен сделать отметку о неисправности в путевой лист, доставить груз или пассажиров по назначению, а затем вернуться в гараж.

В случаях, если возникшие неисправности могут угрожать безопасности движения, скорость движения должна быть снижена, и водитель должен соблюдать крайнюю осторожность.

При неисправностях рулевого управления и переднего моста продолжать движение даже в гараж воспрещается.

4. Весь автотранспорт должен быть снабжен стандартными аптечками для оказания первой медицинской помощи. Трамвай, троллейбусы, автобусы и грузовые автомобили снабжаются, кроме того, еще и огнетушителями.

2. Освещение автотранспорта.

1. Каждый автомобиль, автобус, троллейбус и тягач должен быть снабжен двумя передними фонарями (фарами), одним задним фонарем и стоп-сигналом, каждый двухосный прицеп — задним фонарем и стоп-сигналом, тракторы и дорожные машины должны быть снабжены не менее, чем одним передним и одним задним фонарем. Каждый мотоцикл должен

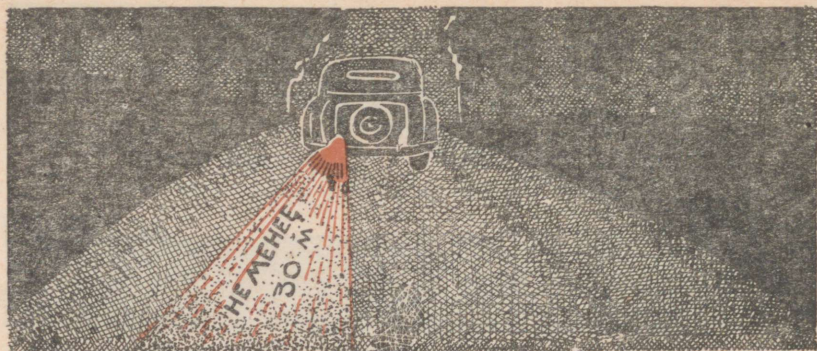


Рис. 54. Стоп-сигнал должен быть виден на расстоянии не менее 30 метров.

быть оборудован одной передней фарой и одним задним фонарем.

2. Передние фонари (фары) должны иметь белый или желтый свет и освещать дорогу не менее чем на 100 м у транспорта, максимальная скорость которых превышает 30 км/час (дальний свет), и не менее чем на 30 м у транспорта, максимальная скорость которых не превышает 30 км/час (ближний свет) (рис. 53).

Задний фонарь должен иметь красный свет и освещать номерной знак так, чтобы буквы и цифры были ясно видны на расстоянии не менее 20 м.

Стоп-сигнал должен иметь красный свет и быть виден на расстоянии не менее 30 м (рис. 54).

3. Если ширина автомобиля или прицепа (с грузом или без груза) превышает 2,6 м, то спереди и сзади автомобиля устанавливается по два габаритных световых указателя, из них передние белого или желтого цвета, а задние — красного цвета.

4. На грузовых автомобилях с опрокидывающимся кузовом, цистерной или постоянно работающих с одноосным прицепом, а также на тягачах задний фонарь со стоп-сигналом укрепляется в верхнем левом углу задней стороны кабины водителя с таким расчетом, чтобы обеспечить видимость цифр и букв номерного знака и стоп-сигнала груженого автомобиля на указанных выше расстояниях.

5. Маршрутные автобусы и троллейбусы должны иметь

лобовые и бортовые маршрутные указатели и исправное внутреннее освещение.

6. На автомобилях пожарных, скорой медицинской помощи и других специальных машинах могут быть установлены с разрешения Управления милиции (Госавтоинспекции) дополнительные световые указатели с соответствующими обозначениями (например, Красного креста).

3. Пользование освещением.

1. Освещение — минимум одна (левая) фара и задний фонарь — должно быть включено с наступлением темноты или при плохой видимости (например, при тумане).

При движении по освещенным улицам, когда люди и транспорт четко различаются на расстоянии 150 и более метров, а также на перекрестках водитель обязан переключить фары на свет ближнего действия или включить подфарники, во избежание ослепления пешеходов и водителей других экипажей.

При стоянке после наступления темноты на неосвещенных улицах и дорогах шофер обязан включить подфарники или свет ближнего действия спереди автомобиля и красный свет сзади.

Подфарники или свет ближнего действия нужно включить и при остановке у железнодорожного переезда и при высадке пассажиров или выгрузке-погрузке груза.

Правилами движения не уточнены понятия «ночное время» и «темнота». Так как эти понятия не связаны непосредственно с временем суток или с календарным временем, то под этим надо подразумевать такое состояние, когда отсутствует нормальная видимость, т. е. когда водитель не может четко различать людей и транспорты на расстоянии 150 и более метров. В сущности, и неправильно связать понятие «темнота» с какими-нибудь временными пределами, например, час до восхода и захода солнца, так как и в пределах этого времени может из-за какого-либо природного явления быть столь темно, что для безопасности движения необходимо включить освещение. Следовательно, здравый смысл водителя должен решать, когда нужно включить освещение.

2. При встрече с другим транспортом водитель обязан заблаговременно, на расстоянии не менее 150 м от встречного транспорта, переключить фары на свет ближнего действия, включить подфарники или даже выключить свет, чтобы не ослеплять водителя встречного транспорта, снизив при этом скорость движения до предела, обеспечивающего безопасность движения, и держась возможно правее.

Дальний свет можно опять включить, когда кабины шофе-

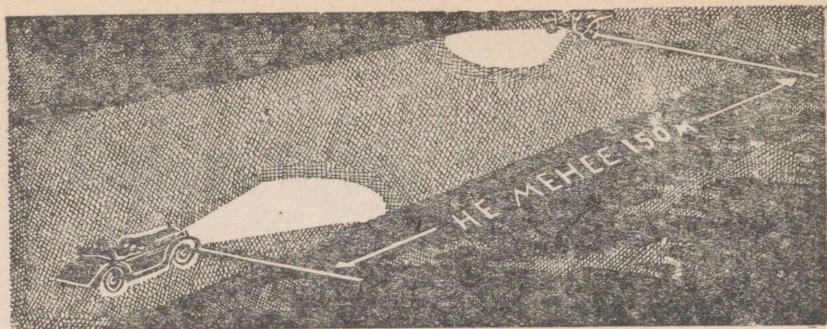


Рис. 55. При встречном разъезде водители обязаны переключить дальний свет на ближний на расстоянии не менее 150 м от встречного транспорта, снизить скорость и держаться возможно правее.

ров окажутся на одной линии. Ни в коем случае нельзя включать свет раньше, так как ослепляющее действие фар окажется более сильным, чем до включения.

Опасности, связанные с ослеплением, тем больше, чем больше скорость движения и чем внезапнее возникает ослепление, например, при выезде на кривую, когда яркий свет встречной машины резко бросается в глаза.

Ослепленный светом водитель машины теряет ориентировку, и в это время может произойти авария.

При некоторой опытности можно защитить себя от опасности ослепления. Ослепление происходит ведь только тогда, когда смотришь в яркий свет встречной машины. Следовательно, когда появляется встречная машина с сильным светом, нужно избегать смотреть в этот свет. Для этого надо переключить свет в фарах своей машины, направить свой взор примерно на расстояние 10 м вперед, держаться возможно правее и снизить скорость. Таким образом можно предотвратить ослепление, хотя поле зрения и очень ограничится.

В случае, когда невозможно переключить дальний свет на ближний или на подфарники, нужно выключить свет в фарах и остановить машину у кромки тротуара или на обочине и дожидаться разъезда с встречным транспортом.

Переключать дальний свет на ближний следует не только при встрече с автотранспортом, но и при встрече с мотоциклом, велосипедом, гужевым транспортом, а также при встрече с колоннами и шествиями. Кроме того, следует уменьшить свет в фарах во всех случаях, когда этого требует безопасность движения (например, при проезде мимо проходящих животных).

При движении в ночное время следует строго соблюдать требование ПУД о том, чтобы скорость движения транспорта,

фары которого освещают путь впереди менее чем на 100 м, не должна превышать 30 км/час или, другими словами, путь впереди должен освещаться во всех случаях не менее чем на необходимую дистанцию безопасного торможения (рис. 56).

Предельные скорости движения при езде в ночное время Правилами уличного движения в общем, сравнительно с ездой в дневное время, не ограничены, но водитель сам должен быть при набирании скорости очень осторожным. Нужно помнить, что движение ночью во многих отношениях труднее, чем днем, особенно при езде по мокрой дороге. Мокрый асфальт отражает свет, темная часть дороги его поглощает, и перед глазами водителя мелькают темные пятна, провалы в освещенности пути, дистанция видимости сильно сокращается, в то время как дистанция безопасного торможения сильно увеличивается. Капли дождя, оседая и растекаясь на стекле, преломляют свет фар встречных машин и дорожных фонарей, что также содействует потере видимости и быстро утомляет зрение водителя.

Ночью обгон впереди идущих машин сильно осложняется: сигналы шофера обгоняемой машины рукой или дверцей, указывающие на решение его совершить поворот, не видны на достаточном расстоянии. Если водитель, начавший обгон, и увидит их, то обычно с опозданием, и только ловкость, хладнокровие и опытность водителя спасают его в таком случае от аварии.

Отсюда вывод: ночью, особенно в непогоду, нужно двигаться очень осторожно, на пониженных скоростях. Соблюдать большую дистанцию между впереди идущим транспортом, чем в дневное время. Водитель должен очень внимательно следить за сигналами, в особенности за стоп-сигналом, подаваемыми водителями впереди идущего транспорта. Заметив стоп-сигнал, водитель машины, следующей позади, должен в свою очередь сбавить скорость и внимательно следить за дальнейшим поведением находящейся впереди машины. Надо возможно воздерживаться от обгона впереди идущей машины. Если же обгон является необходимым, то нужно это производить так, чтобы не было ни малейшего риска, и только после того, как передняя машина ответила на сигнал обгона и уступила дорогу, приняв вправо.

Особенно опасным является движение ночью на повышенных скоростях на закруглениях и поворотах, так как фары освещают путь только прямолинейно. При поворотах направо



Рис. 56. При езде в ночное время достаточная видимость дороги должна быть больше, чем необходимая дистанция безопасного торможения.

или налево путь впереди машины остается на некоторое время неосвещенным, вследствие чего водитель может не увидеть, или же увидеть с опозданием возможное препятствие, из-за чего опять может произойти авария или наезд.

4. Номерные знаки и надписи на транспорте.

1. Эксплоатация автомототранспорта допускается только при наличии на нем государственных номерных знаков, выданных Госавтоинспекцией. Номерные знаки должны быть четко различаемы на расстоянии не менее 20 метров. Задний номерной знак должен быть различаем и в ночное время на том же расстоянии.

В связи с этим требованием водитель обязан при езде в ненастную погоду и при снегопаде периодически проверять чистоту номерных знаков и, в случае необходимости, очистить их от грязи или снега, что особенно требуется при въезде в город и населенный пункт.

Воспрещается переставлять номерные знаки с одного экипажа на другой.

Все автомобили и автобусы должны быть снабжены двумя номерными знаками: один спереди, другой сзади на левой стороне.

На грузовых автомобилях с опрокидывающимся кузовом (самосвалы), с цистерной или постоянно работающим с одноосным прицепом, а также на тягачах задний номерной знак прикрепляется в левом верхнем углу задней стороны кабины водителя.

Все прицепы и мотоциклы снабжаются одним номерным знаком — сзади.

Автомобили, доставляемые самоходом с автомобильных заводов к месту назначения, должны быть снабжены специальным номерным знаком с надписью «Транзит».

2. Номерные знаки должны быть прочно укреплены на предназначенных для этой цели кронштейнах, причем, при установке знаков болтами, головки последних должны быть окрашены в цвет знака.

Воспрещается сгибать или каким-либо другим способом изменять размеры и форму номерного знака, обводить знаки какой-либо каймой, наносить дополнительные обозначения, заключать знаки в отдельные рамки или закрывать знаки целлулоидом и другим, даже вполне прозрачным материалом.

3. Все грузовые автомобили, включая тип «Фургон», должны быть снабжены надписью букв и цифр государственного номерного знака, установленного для данного автомобиля. Надпись должна быть сделана белой краской посередине заднего борта или стенки и иметь следующие размеры: высоту не менее 200 мм, ширину каждой цифры и буквы не менее 130 мм, толщину штриха не менее 30 мм.

Гаражные номера автомобилей и автобусов разрешается надписывать на дверцах кабины или на ветровом стекле цифрами высотой не более 100 мм.

Надпись «Техническая помощь» на бортах автомобиля делается только с письменного разрешения Госавтоинспекции.

Надписи рекламного характера и названия предприятий могут быть нанесены на боковых бортах и стенках кузова.

Почтовые грузовые автомобили должны иметь на трех бортах отличительные белые полосы по диагонали толщиной в 5 см, обозначение государственного номерного знака на заднем борту кузова и на дверцах кабины надпись «Почта».

Почтовые легковые автомобили должны иметь на передних дверцах отличительный знак — эмблему связи.

Трамваи, троллейбусы и автобусы общественного пользования должны иметь надпись инвентарных номеров, цвет, форма и размер которых устанавливается местным исполкомом по согласованию с Госавтоинспекцией.

Отличительные и номерные знаки на военном автотранспорте устанавливаются особыми инструкциями Министерства Вооруженных Сил Союза ССР.

5. Путевые листы.

1. Путевой лист является первичным документом учета работы автотранспорта, водителя, грузчиков и расхода эксплуатационных материалов на автотранспорт.

Путевые листы на все виды транспорта должны быть стан-

дартными, по утвержденной форме, и иметь штамп или печать учреждения или предприятия, которому принадлежит транспорт, с указанием адреса и номера телефона автохозяйства.

Путевые листы выписываются на все виды автомобильного и мотоциклетного транспорта, выпускаемого в эксплуатацию, за исключением транспорта общественного пользования, а также транспорта, принадлежащего отдельным лицам.

На транспорт общественного пользования (трамвай, троллейбус, автобус) выписываются маршрутные листы.

В каждом путевом (маршрутном) листе делается отметка о том, что транспорт исправен, за подписью лица, ответственного за выпуск транспорта, и водителя.

2. В каждый путевой (маршрутный) лист заносятся: фамилия водителя, государственный номерной знак транспорта, а для транспорта общественного пользования — инвентарный номер, время выезда на работу и время возвращения с работы.

В случаях перевозки на грузовых автомобилях людей, опасных и легковоспламеняющихся грузов, а также при учебной езде, в путевом листе должна быть сделана соответствующая отметка (см. глава VIII, разделы 9, 10, 11).

В путевые листы грузовых автомобилей должны заноситься, кроме того, следующие записи:

а) название предприятия или фамилия клиента, для которого производится перевозка груза;

б) адрес места назначения грузов, наименование грузов, их вес или количество;

в) время прибытия на место погрузки и выезда с него.

В путевые листы легковых автомобилей должны заноситься записи каждого маршрута, время выезда и прибытия.

При каждой поездке записи оформляются подписями лиц, отпускающих и принимающих груз или пассажиров.

По окончании работы в путевом листе должна быть сделана запись о времени окончания за подписью представителя клиента.

Все записи в путевом листе должны быть сделаны чернилами или химическим карандашом четко и своевременно. Подчистка в записях не допускается. Сделанные, в случае необходимости, поправки должны быть заверены подписью лица, делавшего поправку.

3. При следовании грузовых автомобилей за город без груза на трактах Таллин—Тарту, Таллин—Пярну, Таллин—Вильянди, Таллин—Раквере и Таллин—Хапсалу, в путевом

листе должна быть сделана отметка Эстонской республиканской транспортно-эксплуатационной конторой Главного управления автотранспорта.

Без указанной отметки выезд грузовых автомобилей порожняком за город по вышеуказанным трактам запрещается.

При осуществлении порожних пробегов нужно руководствоваться нижеприведенным Постановлением Совета Министров Эстонской ССР от 12 IX 46 г. за № 738 и инструкцией, изданной на основании этого постановления Главным управлением автотранспорта, согласованной с Госавтоинспекцией.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

СОВЕТА МИНИСТРОВ ЭСТОНСКОЙ ССР

об усилении использования порожних пробегов грузового транспорта.

В целях усиления использования порожних пробегов грузового автомобильного транспорта в соответствии с постановлением Совета Министров Союза ССР от 1 июня 1946 года № 1148 и Совнаркома СССР от 4 марта 1943 года № 235 «Об использовании порожних пробегов грузового автотранспорта» Совет Министров Эстонской ССР

постановляет:

1. Возложить на Главное управление автотранспорта при Совете Министров Эстонской ССР, горисполкомы и уездные исполкомы Советов депутатов трудящихся загрузку автомашин, следующих без груза по трактам:

- а) Таллин — Тарту;
- б) Таллин — Пярну;
- в) Таллин — Вильянди;
- г) Таллин — Раквере;
- д) Таллин — Хапсалу.

2. Возложить на Главное управление автотранспорта руководство осуществления использования порожних пробегов грузового автотранспорта, независимо от его ведомственной подчиненности.

3. Обязать Главное управление автотранспорта при Совете Министров Эстонской ССР организовать на перечисленных в пункте 1 трактах диспетчерские контрольные посты, которым предоставить право направлять и возвращать порожние автомашины к пунктам погрузки, если эти пункты расположены от постов на расстоянии не более 10 км в одном направлении.

4. Запретить всем предприятиям, хозяйственным организациям и ведомствам Эстонской ССР отправлять грузовые автомашины без груза по трактам, перечисленным в пункте 1.

5. Обязать руководителей предприятий, хозяйственных организаций и ведомств Эстонской ССР предоставлять весь порожний автотранспорт для загрузки автотранспортным базам.

6. Установить, что руководители автохозяйств предприятий, хозорганизаций и ведомств Эстонской ССР сообщают автотранспортным базам накануне дня отправления, не менее чем за 4 часа до выхода автомашин на линию, направление незагруженных машин.

В случае отсутствия груза контрольные посты обязаны пропустить автомашину по тракту с отметкой автотранспортных баз на путевом листе об отсутствии попутного груза.

7. Обязать городские и уездные исполкомы Советов депутатов трудящихся опубликовать через местную печать условия использования порожних пробегов грузового автотранспорта и заботиться о своевременном выявлении подлежащих транспортированию по вышеназванным трактам грузов, ставя эксплуатационные отделы автотранспортных баз об этом в известность.

8. Установить, что 50% взимаемого тарифа за попутные грузовые перевозки поступают в распоряжение автохозяйств, на машинах которых производится перевозка грузов, а 50% — автотранспортным базам, занимающимся организацией перевозок грузов в попутном направлении.

9. В целях стимулирования использования порожних пробегов автотранспорта разрешить предприятиям, хозяйственным организациям и ведомствам Эстонской ССР:

а) производить доплату шоферам к их основному заработку за использование порожних пробегов при работе на автомашинах до 20 коп. за каждый тонно-километр на дорогах внутри городов и до 10 коп. на остальных трактах;

б) установить ежемесячную доплату начальникам автобаз, гаражей, транспортных отделов и контор к их основному заработку до 20% от тех сумм, которые получают автобазы и гаражи за использование порожних пробегов после выплаты надбавки шоферам, установленной в пункте 9 лит. «а».

10. Разрешить Главному управлению автотранспорта при Совете Министров Эстонской ССР премировать в размере до 50% месячного заработка работников автотранспортных баз, контрольных постов и др., отличившихся на работе по загрузке автомашин, следующих без груза по трактам, перечисленным в пункте 1.

Выдачу премий и доплату шоферам и руководителям автохозяйств производить за счет средств, получаемых автохозяйствами и автотранспортными базами за перевозки грузов.

11. Обязать Уполномоченного Министерства Связи СССР при Совете Министров Эстонской ССР обеспечить по требованию Главного управления автотранспорта при Совете Министров Эстонской ССР нормальную телефонную связь автотранспортных баз с диспетчерско-контрольными постами.

12. Обязать Управление милиции Министерства Внутренних Дел Эстонской ССР установить на диспетчерско-контрольных постах ежедневное дежурство работников милиции.

13. Разрешить Главному управлению автотранспорта при Совете Министров Эстонской ССР расходовать 30% накоплений от сумм, получаемых от использования порожних пробегов грузовых автомашин, на строительство, оборудование и улучшение перевалочных баз, складов и автомобильных станций.

14. Обязать Управление милиции Министерства Внутренних Дел Эстонской ССР лишать права управления автомобилем сроком до трех месяцев шоферов, уклоняющихся от загрузки порожних автомашин, идущих в попутном направлении, а лиц, ведающих использованием авто-

машин (заведующих гаражами, начальников эксплуатации и т. д.), привлечь к административной ответственности.

15. Обязать Главное управление автотранспорта при Совете Министров Эстонской ССР издать инструкции, регулирующие работу и обязанности между автохозяйствами предприятий, хозяйственных организаций и ведомств Эстонской ССР — с одной и автотранспортных баз с другой стороны.

16. Настоящее постановление вступает в силу с 1 октября 1946 года.

Н. ПУУСЕПП

Зам. председателя Совета Министров Эстонской ССР

А. БОРКМАН

Управляющий делами Совета Министров Эстонской ССР

Таллин, 12 сентября 1946 года

№ 738.

ПРАВИЛА

использования порожних пробегов грузового автотранспорта на территории Эстонской ССР.

1. Использование порожних пробегов грузового автотранспорта на территории Эстонской ССР производится в соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР № 235 от 4 марта 1943 года, Совета Министров Союза ССР № 1148 от 1 июня 1946 года и Совета Министров Эстонской ССР № 738 от 12 сентября 1946 года.

2. Организацию использования порожних пробегов грузового автотранспорта на территории Эстонской ССР осуществляет Главное управление автомобильного транспорта при Совете Министров Эстонской ССР через Республиканскую транспортно-экспедиционную контору «Эставтотэк», сеть ее агентов и диспетчерско-контрольных постов.

3. Использование порожних пробегов грузового автотранспорта (автупорожняка) для перевозки попутных грузов производится по маршруту порожнего следования автомобиля, указанного в путевом листе, независимо от принадлежности (ведомственности) автупорожняка.

4. Владельцам автотранспорта (независимо от ведомственности) запрещается отправлять грузовые автомобили в рейс в порожнем состоянии.

5. Владельцы автотранспорта о невозможности загрузить автотранспорт в попутном направлении грузом обязаны накануне дня отправления, но не позднее чем за 4 часа до выхода порожней автомашины в рейс, известить транспортно-экспедиционную контору для получения направления под загрузку или разрешения на следование в порожнем состоянии.

В извещении (письменно или по телефону) сообщается маршрут следования автомашины, время выезда, марка и тоннаж автомашины, а также наличие такелажа (брезенты, веревки, канаты и т. п.) и грузчиков.

6. При выезде автомобиля без груза со станции железной дороги, пристани и других пунктов, имеющих диспетчерско-контрольные посты, шофер автомобиля обязан явиться на пост и получить от него наряд под

погрузку для перевозки в попутном направлении или разрешение на следование в незагруженном состоянии.

7. В случае отправления автомобиля в рейс без груза и без предварительного об этом уведомления «Эставтотэк», диспетчерско-контрольные посты (ДКП) задерживают этот автомобиль и при наличии попутного груза возвращают его под погрузку.

Распоряжение диспетчера-контролера о загрузке порожнего автомобиля является для шофера обязательным.

Примечание: При исполнении служебных обязанностей диспетчер-контролер носит на рукаве красную повязку с надписью «Эставтотэк».

8. Диспетчерам-контролерам предоставляется право задерживать и возвращать порожние автомобили к пунктам погрузки до 10 км в одном направлении.

9. При отсутствии попутного груза диспетчер-контролер ставит на путевом листе шофера автомобиля штамп «в направлении таком-то попутного груза нет» за своей подписью, с указанием № ДКП, числа, месяца, года.

10. Все владельцы автотранспорта, систематически направляющие на тракты, ст. жел. дороги, пристани порожние автомобили, независимо от их количества, обязаны заключить с транспортно-экспедиционной конторой «Эставтотэк» договор, подробно регламентирующий взаимные обязательства и ответственность сторон по загрузке их машин при следовании порожняком и порядок расчетов за произведенные услуги.

11. Ценные грузы, а также требующие особой предосторожности, перевозятся при сопровождающем представителе грузовладельца за их ответственностью.

12. При наличии на автопорожняке грузчиков погрузо-разгрузочные работы производятся силами этих грузчиков с оплатой «Эставтотэком» машиновладельцам по установленным тарифам за счет грузовладельца.

13. Погрузка грузов на автомашины и разгрузка производится по согласию грузовладельца с «Эставтотэком».

14. Массовые малоценные грузы, с согласия грузовладельца, принимаются к перевозке шофером автомашины, согласно выданному ему наряду. Груз шофер обязан сдать в пункте назначения под расписку грузополучателя на наряде, с приложением штампа или печати. Указанный наряд передается шофером в гараж, которому принадлежит автомобиль, и служит основанием для оплаты «Эставтотэком» владельцу автомобиля причитающихся сумм за перевозки.

15. От загрузки при следовании порожняком освобождаются следующие автомобили:

- а) санитарные,
- б) пожарные,
- в) технической помощи,
- г) специально-оборудованные мастерские, фургоны, зарядные станции, краны и прочие грузовые специальные автомобили,
- д) грузовые таксомоторы с надписями на бортах и кабинах,
- е) учебные автомобили автошкол и курсов, при езде с курсантами,
- ж) аварийные, с присвоенными им знаками,
- з) оперативные автомобили органов милиции, МВД и МГБ.

16. Автомобили, следующие из капитального ремонта самоходом, загружаются на 60% их грузоподъемности.

17. На трактах, где нет или недостаточно организовано автобусное движение, и в случаях, когда нет возможности использовать порожний

автомобиль для перевозки грузов в попутном направлении, порожние автомобили используются для перевозки пассажиров.

18. Перевозка пассажиров производится по установленным тарифам по проездным билетам образца Главного управления автомобильного транспорта при Совете Министров Эстонской ССР.

19. Перевозка пассажиров на грузовых автомашинах допускается при том условии, если автомашина управляется шофером 1 и 2 класса или шоферами 3 класса со стажем не менее 2-х лет.

20. К перевозке пассажиров допускаются автомобили в полной технической исправности, имеющие об этом отметку автохозяйства в путевом листе, причем пол и борта кузова автомобиля должны быть исправны, болтовые шарниры и запоры надежно закреплены и завязаны, кузов автомобиля очищен от мусора и пыли.

21. Количество пассажиров на грузовых автомобилях, необорудованных для этой цели, независимо от их грузоподъемности, не должно превышать шести человек, а на оборудованных скамейками автомашинах, согласно количеству оборудованных мест, но не более чем:

при грузоподъемности автомашины в 1,5 — 2 т — 16 чел.

” ” ” 2,5 — 3 ” — 20 ”

” ” ” 3,5 ” — 25 ”

” ” ” 4 — 5 ” — 30 ”

22. Каждый пассажир имеет право возить с собой не более двух мест багажа, общим весом не более 70 кг.

23. Скорость движения автомобиля при перевозке пассажиров не должна превышать скорость, предусмотренную существующими правилами уличного движения.

24. Не разрешается перевозка пассажиров на грузовых автомобилях, в условиях, не гарантирующих безопасности этих перевозок (сильный туман, гололедица, сильный снегопад и т. п.).

25. Шофер порожнего автомобиля обязан остановить его по знаку диспетчера-контролера, не доезжая 30 метров до поста или установленного шлагбаума.

Знаки подаются: днем — красным флагом, ночью — красным фонарем.

26. По требованию диспетчера-контролера шофер обязан предъявить ему путевой лист, талон технического паспорта и все перевозочные документы.

27. При отказе шофера выполнять требования диспетчера-контролера о загрузке автомашины, последний составляет акт, который передается органам милиции для привлечения виновных к ответственности.

28. О простое автомобиля, происшедшего по вине шофера, вследствие его отказа от загрузки автопорожняка, составляется акт и делается отметка в путевом листе о причинах простоя. Акт передается в органы милиции для привлечения к ответственности согласно пункта 30 настоящих правил.

29. Владельцы автомобиля обязаны:

а) заполнять полностью и разборчиво чернилами все графы путевого листа. Все исправления должны быть оговорены и заверены подписью диспетчера или соответствующего должностного лица, с наложением штампа или печати;

б) маршруты следования автомобиля должны быть заполнены точно. Запрещается заполнять путевой лист с неопределенными указаниями маршрута как-то: по городу, по заданию, в распоряжение и т. п.;

в) на каждый маршрут или рейс выдается только один путевой лист,

г) в случае невозможности заблаговременно известить Эставтотэк

с выходе порожней автомашины в рейс, обязывать шофера заезжать на ближайший диспетчерско-контрольный пункт, о чем делать отметку в путевом листе;

д) из полученных от Эставтотэка сумм за использование порожних пробегов автотранспорта производить доплату шоферам, начальникам автобаз, гаражей и транспортных отделов контор и работникам эксплуатации — в порядке и размерах, установленных постановлением Совета Народных Комиссаров СССР № 235 от 4 марта 1943 года.

30. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 1148 от 1 июня 1946 года:

а) владельцы автомашин привлекаются к административной ответственности за несообщение и несвоевременное извещение Эставтотэка о выходе порожнего автомобиля в рейс и отсутствие в путевом листе определенного указания маршрута следования автомобиля;

б) шоферы автомобилей лишаются прав управления автомобилем до 3-х месяцев за:

— отказ от заезда на диспетчерско-контрольный пункт за получением направления под погрузку при порожнем пробеге автомобиля,

— отказ от загрузки порожнего автомобиля по распоряжению диспетчера-контролера и

— объезд диспетчерско-контрольного поста и неостановку автомобиля по требованию и сигналу диспетчера-контролера.

31. Органы Эставтотэка имеют право производить проверку в автобазах и гаражах организаций, занимающихся перевозкой попутных грузов, относительно выполнения постановлений Правительства об использовании порожних пробегов грузового автотранспорта.

32. Жалобы на действия работников Эставтотэка заносятся в книгу жалоб, которая находится на каждом диспетчерско-контрольном пункте (ДКП). Занесение жалобы не освобождает владельца машины или шофера от выполнения распоряжения диспетчера-контролера о загрузке порожней машины.

33. При загрузке порожних пробегов сохраняются и действуют условия, предусмотренные правилами применения тарифов на грузовом автотранспорте, утвержденными Советом Министров Эстонской ССР от 29 марта 1946 года № 238 (Ведомости Эст. ССР № 32 от 25. 6. 46.)

34. Расчеты между Эставтотэком и грузовладельцами при наличии заключенных между ними договоров на определенный срок, производятся в порядке плановых платежей, на основании положения «О порядке внутригородских расчетов за товары и услуги», утвержденного Правлением Госбанка СССР.

По разовым заказам оплата производится заказчиком одновременно с предъявлением заказа.

Уточненный счет предъявляется клиенту Эставтотэком в 3-х дневный срок после счета от владельца автомашины.

35. Расчеты между Эставтотэком и владельцами машин производятся по предъявлении последними счетов, в размерах 50% взимаемого за перевозки тарифа, предусмотренного постановлением Совета Министров Эстонской ССР от 12 сентября 1946 года за № 738 (Ведомости Эстонской ССР № 50 от 9. 10. 1946 года).

Владельцы автомашин обязаны предъявлять счета Эставтотэку в течение трех суток, считая со дня возвращения автомашины, на основании тарифов, установленных в «Ведомостях Эстонской ССР» № 32 от 1946 г. и № 14 — 1947 г.

При запаздывании счетов владелец автомашины получает только 50% с суммы счета перевозки, предъявленного Эставтотэком клиенту.

Вопросы для повторения.

1. С какими техническими неисправностями автомобили (мотоциклы) не допускаются к движению?
2. Что должен сделать водитель при возникновении технических неисправностей в пути?
3. С какими техническими неисправностями автомобиль (мотоцикл) не может продолжать движение и ехать даже в гараж?
4. Какими осветительными приборами должны быть оборудованы автомобили (мотоциклы)?
5. На какое расстояние должны освещать дорогу фары?
6. В каких случаях и какое освещение должно быть включено на автомобиле (мотоцикле) во время движения? при стоянках после наступления темноты?
7. Какие установлены правила пользования светом при встречных разъездах?
8. В каких случаях и для чего водитель во время движения обязан переключить фары на свет ближнего действия или включать подфарники?
9. Как должны устанавливаться номерные знаки на автомобилях (мотоциклах)?
10. В чем заключаются обязанности водителя по уходу за состоянием номерных знаков?
11. Где и какие должны быть надписи на грузовых автомобилях?
12. Какие записи производит водитель в путевом листе в гараже и на линии?

Глава X.

ПРАВИЛА ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ В КОЛОННЕ

1. Порядок движения автоколонны.

Автомобильные колонны, как правило, двигаются по заранее составленному графику, который необходимо строго выдерживать. Нарушение графика движения несколькими транспортными единицами может вызвать замешательство в движении всей колонны.

В голове колонны двигаться легче и поэтому туда ставят менее опытных шоферов, которые двигаются в непосредственной близости за головной машиной.

Скорость движения головной машины должна быть на 5—10 км выше заданной по графику движения. Например, колонне приказано в течение 5 часов проехать расстояние в 100 км, следовательно, задана средняя скорость 20 км/час. Но это не значит, что колонна должна двигаться с указанной скоростью. Двигаясь так, она опоздала бы значительно с прибытием в пункт назначения. Чтобы выдержать заданную ско-

рость, головная машина должна идти со скоростью 25—30 км/час.

Нормальная скорость движения автоколонны днем 30 км/час; ночью, в зависимости от состояния дороги, погоды и пр., скорость движения может снижаться до 10 км/час.

Через каждые 2 часа движения делаются остановки, так называемые малые привалы на 15—20 минут, и, при продолжительности марша свыше 6—8 часов, большой привал на 2—3 часа. Во время привалов организуются осмотр и заправка автомобилей, крепление грузов, подтягивание хвостов эшелона и отдых личного состава. Остановка колонны не должна мешать движению на дороге.

В зимнее время необходимо принимать меры против обмороживания людей, перевозимых на грузовых автомобилях.

2. Порядок движения автомобиля в составе автоколонны.

Управление автомобилем в составе автоколонны требует от каждого шофера большой точности, особой внимательности, дисциплинированности и большого физического напряжения.

Вести автомобиль в составе колонны труднее, чем при одиночном движении: нужно все время внимательно следить за сигналами, подаваемыми с впереди идущего автомобиля, строго выдерживать установленную между машинами дистанцию и равняться в затылок. Внезапные остановки, выезды в сторону и несоблюдение установленной дистанции ведут к авариям или создают на дороге «пробки», затрудняя встречное движение.

Очень ответственным моментом является трогание с места при вытягивании колонны. Если шофер опоздает тронуться своевременно, то он отстанет от впереди идущей машины, задержит выступление машин, находящихся сзади, и разорвет всю колонну, что приведет к нарушению графика движения. Чтобы избежать этого, необходимо внимательно следить за соседней машиной, идущей сбоку или за впереди стоящей машиной. Перед троганием с места двигатель должен работать на малых оборотах. Как только тронется передняя машина или идущая сбоку выйдет на 5 м вперед, нужно тотчас же трогаться с места.

Установленную между автомобилями дистанцию шофер набирает уже во время движения.

Остановка автомобиля и выход из колонны без крайней




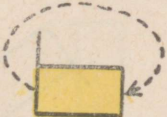
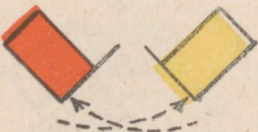
Команда	Сигнализация флагами	Сигнализация светом
Внимание!	 <p data-bbox="404 261 683 315">Желтый флаг поднять вертикально</p>	
К автомобилям!	 <p data-bbox="347 477 740 562">Красный и желтый флаги поднять горизонтально вправо и влево.</p>	
По автомобилям!	 <p data-bbox="347 731 740 816">Красный и желтый флаги поднять горизонтально и резко опустить</p>	
Пустить двигатель!	 <p data-bbox="347 993 740 1047">Желтый флаг вращать перед собой</p>	
Заглушить двигатель!	 <p data-bbox="347 1255 740 1332">Красным и желтым флагами, опущенными вниз, размахивать накрест перед собой</p>	

Рис. 57. Таблица сигналов, применяемых в воинских автоколоннах.


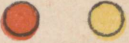

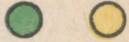


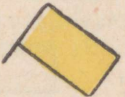
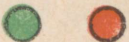


<p>В походную колонну!</p>	 <p>Желтый флаг опускать и поднимать вертикально</p>	
<p>Препятствие!</p>	 <p>Желтый флаг поднять вправо и размахивать вверх и вниз</p>	
<p>Авария!</p>	 <p>Красный флаг поднять вправо под углом 45°</p>	
<p>Уменьшить дистанцию!</p>	 <p>Желтый флаг поднять вправо под углом 45°</p>	
<p>Увеличить дистанцию!</p>	 <p>Желтый и красный флаги поднять вправо под углом 45°</p>	

Рис. 57. — Продолжение


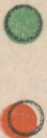
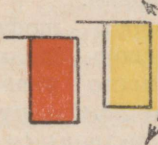





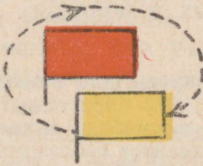

<p>Уменьшить скорость!</p>	 <p>Желтый и красный флаги поднять вправо горизонтально</p>	
<p>Увеличить скорости!</p>	 <p>Желтый и красный флаги поднять вправо горизонтально и размахивать вверх и вниз</p>	
<p>Направо!</p>	 <p>Красный флаг держать неподвижно вправо</p>	
<p>Налево!</p>	 <p>Желтый флаг держать неподвижно вправо</p>	
<p>Стой!</p>	 <p>Красный и желтый флаги поднять и вращать над головой</p>	

Рис. 57. — Продолжение

нужды не разрешается. Если же это является неизбежным, например, из-за поломки или аварии, то необходимо выбрасыванием руки (вверх) предупредить шофера автомобиля, идущего сзади, и, свернув как можно больше вправо, остановиться на обочине. После этого нужно выяснить причину неисправности и немедленно приступить к устранению ее. Шофер автомобиля, двигавшегося позади остановившегося, должен на первом же привале сообщить своему командиру место, время, номер остановившегося автомобиля, а при осведомленности, и причину остановки.

Устранив неисправность, шофер обязан продолжать движение вперед, догнать свою колонну и пристроиться ей в хвост. Становиться на свое место разрешается только на остановках. Обгонять попутно двигающуюся колонну категорически запрещается; нужно пристроиться к ней и следовать так до первого привала, во время которого можно совершить обгон.

На подъемах и спусках дистанция между автомобилями должна быть увеличена не менее чем вдвое. На очень крутые уклоны можно въезжать не ранее, чем идущий впереди автомобиль достигнет вершины холма или конца спуска. Встречное движение при этом не допускается.

3. Сигнализация при управлении автоколонной.

При управлении автомобильной колонной команды могут передаваться голосом от шофера к шоферу, но если необходимо, чтобы команда была принята одновременно всеми шоферами, прибегают к передаче команд соответствующими условными сигналами, подаваемыми днем с помощью желтого и красного флагов, а ночью со светосигнальными средствами (двухцветными фонарями).

На рис. 57 приведено описание наиболее употребительных сигналов, применяемых в воинских автоколоннах.

Вопросы для повторения.

1. Как нужно вести автомобиль в составе автомобильной колонны?
2. Какие дистанции должны соблюдаться между автомобилями при движении в составе колонны в зависимости от скорости движения колонны?
3. Каковы дистанции, которые надо соблюдать при движении в колонне днем? ночью? на подъемах? спусках?

НАЧАЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ ПО ТОПОГРАФИИ.

1. Топографическая карта.

1. Профессия шофера требует от него постоянного передвижения с одного района в другой. Ему нужно уметь обращаться с картой, компасом и ориентироваться на незнакомой местности, чтобы не сбиться с пути и выбрать необходимый маршрут. Изучением этих вопросов занимается наука, именуемая топографией.

2. Характер местности бывает различный. В одних районах местность ровная, в других, наоборот, имеются долины и горы; на одном участке пути встречаются густые леса, на другом — одиночные деревья, на третьем — их нет совсем.

Изображение, характеризующее неровности местности — возвышения и углубления, называется *рельефом местности*. Все то, что находится на земной поверхности, вне зависимости от того, создано ли оно природой (леса, реки, озера, болота) или руками человека (дороги, мосты, деревни и пр.), называется *местными предметами*.

Как рельеф местности, так и местные предметы, можно при помощи условных знаков в уменьшенном виде изобразить на бумаге (на карте). Таким способом можно нанести на карту район, область, государство и даже всю поверхность земного шара. Чтобы читать карту, надо изучить условные знаки. Зная их и имея соответствующую карту, можно всегда узнать, какова местность в интересующем нас районе, какие имеются там дороги, как ближе и удобнее проехать к нужному пункту.

Следовательно, *картой* называется чертеж, изображающий на бумаге в уменьшенном виде большой участок местности с учетом кривизны земной поверхности. Чертеж небольшого участка местности, выполненный без учета кривизны земной поверхности, называется *планом*.

Для военных целей составляются специальные карты с подробным обозначением неровностей местности, населенных пунктов, дорог, мостов и даже отдельных деревьев. Такие карты называются *топографическими*.

Условные знаки местных предметов для всех карт применяются одинаковые по своему начертанию. Важнейшие условные знаки изображены на рис. 58.

1. Дороги.

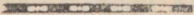



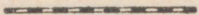

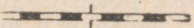
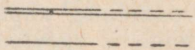
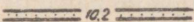
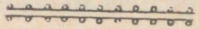
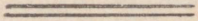
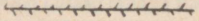
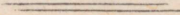
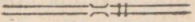
 <p>Двухколейные железные дороги</p>	 <p>Гравийные и грунтовые улучшенные дороги</p>
 <p>Однколейные железные дороги</p>	 <p>Грунтовые дороги</p>
 <p>Узкоколейные железные дороги</p>	 <p>Полевые и лесные дороги</p>
 <p>Железнодорожный переезд</p>	 <p>Части дорог, неудобные для движения</p>
 <p>Автомобильные (10,2 — ширина проезжей части в метрах)</p>	 <p>Шоссе с обсадками</p>
 <p>Усовершенствованные шоссе (асфальтированное, гудронированное и бетонированное)</p>	 <p>Дороги с изгородями по обе стороны</p>
 <p>Шоссе, мостовые</p>	 <p>Крутые подъемы и спуски (более 10°)</p>

Рис. 58. Условные топографические знаки.

2. Почва и ее покров.



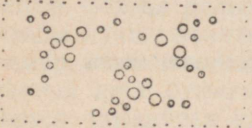
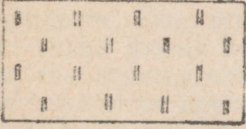


	<p>Хвойный лес</p>
	<p>Лиственный лес</p>
	<p>Кустарник</p>
	<p>Луг</p>
	<p>Болото труднопроходимое (0,8 — глубина болота в метрах)</p>
	<p>Болото проходимое</p>

Рис. 58. — Продолжение.

3. Воды и сооружения при них.

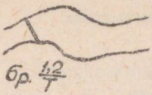
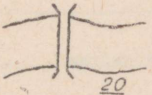
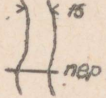
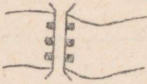
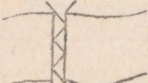
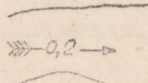


 <p>бр $\frac{4}{7}$</p>	<p>Броды (в числителе — глубина в метрах, в знаменателе — качество дна: Т — твердое, В — вязкое, К — каменистое)</p>
 <p>$\frac{20}{10}$</p>	<p>Мосты деревянные (в числителе — длина в метрах, в знаменателе — допустимая нагрузка в тоннах)</p>
 <p>к ш пер</p>	<p>Ширина реки в метрах Перевозы</p>
	<p>Каменные и железобетонные мосты</p>
	<p>Железные мосты</p>
 <p>0,2</p>	<p>Скорость и направление течения (м/сек)</p>
	<p>Пороги</p>
	<p>Водопады</p>

Рис. 58. — Продолжение.

Изобразить рельеф местности на карте несколько труднее, чем местные предметы, так как на земной поверхности всегда много неровностей, различных по своим очертаниям, высоте и крутизне скатов. Для изображения рельефа местности применяется так называемый *метод горизонталей*. Метод этот заключается в том, что неровности местности изображаются на карте замкнутыми линиями — *горизонталями* — соединяющими точки местности, находящиеся на одинаковой высоте от уровня моря. Горизонтالي получаются от воображаемого сечения неровностей местности — возвышений и углублений — горизонтальными плоскостями. Таким образом, все точки, расположенные на одной горизонтали, имеют одинаковую высоту — ту же, что и сама горизонталь. Горизонтали проводятся через определенное целое число метров по высоте. Разность высот двух смежных горизонталей, взятых на одном скате, называется высотой сечения. Высота сечения обычно указывается на нижнем обрезе карты. Горизонтали и определяемые ими основные формы рельефа местности изображены на рис. 59.

Чтобы лучше понять, как образуются горизонтали, слепим, например, из глины модель какого-нибудь холма. Поставим ее на чистый лист бумаги и обведем карандашом. На бумаге останется замкнутая кривая линия. Это и есть горизонталь. Затем разрежем всю модель на несколько равных по высоте горизонтальных слоев и обведем поочередно каждый слой карандашом. Получится несколько горизонталей, по которой будет видна форма холма и крутизна его скатов. Чем выше холм, тем горизонталей будет больше, а расстояние между ними зависит от крутизны скатов — чем круче скат, тем меньше будет разность горизонталей.

Направление ската всегда перпендикулярно к горизонталям. Чтобы показать, в какую сторону местность понижается, на некоторых горизонталях ставятся черточки — *бергштрихи*. Они всегда указывают направление вниз по скату.

Обрывы, скалы, овраги и другие формы рельефа, резко выделяющиеся на местности своей крутизной, на картах обозначаются не горизонталями, а особыми условными знаками.

2. Масштаб карты.

Местность на картах изображается в уменьшенном виде. Масштаб показывает, во сколько раз уменьшены на карте действительные расстояния и линии местности. Таким образом, масштабом карты называется степень уменьшения линии

местности при изображении их на карте. На картах масштаб дается в двух видах: численный и линейный.

Численный масштаб. Если какой-то участок местности на карте изображен в тысячу раз меньшим, чем в действительности, тогда на карте ставят число $1:1000$ (или $\frac{1}{1000}$). Число

$1:1000$ (или любое другое, например $1:10000$, $1:25000$) является численным масштабом, показывающим, что одному сантиметру, отложенному на карте, на местности соответствует 1000 см.

Полезно запомнить правило: если в знаменателе численного масштаба зачеркнуть два последних нуля, то оставшееся число покажет, сколько метров содержится в 1 см карты.

Линейный масштаб представляет собою прямую линию или полосу (рис. 59), разделенную черточками на равные части. Первый (левый) отрезок называется основанием масштаба и иногда для увеличения точности измерения делится на десять частей.

С правой стороны основания стоит цифра 0 ; это означает, что отсюда надо вести счет вправо и влево. Правее нуля поставлены числа $1, 2, 3, 4$ и 5 , показывающие, скольким единицам длины (километрам) на местности соответствуют участок масштаба, отмеренный от нуля. Число 1000 слева означает, что величина основания масштаба, будучи отложена на карте, соответствует 1000 метрам на местности. Над или под масштабом пишется надпись, поясняющая, чему он

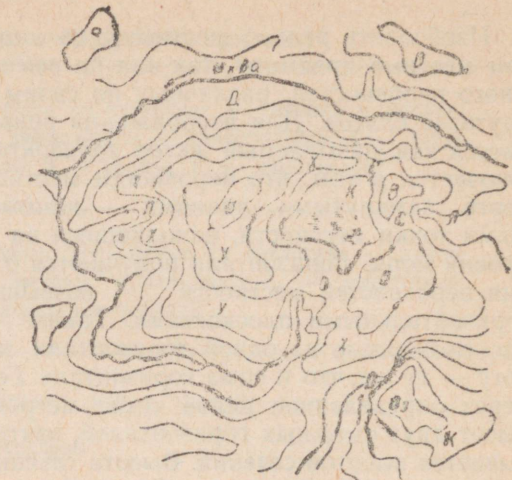


Рис. 59. Изображение рельефа методом горизонталей.

В — вершина; Д — долина; К — котловина; Л — лощина; О — обрыв; С — седловина; У — уступ; Х — хребет.

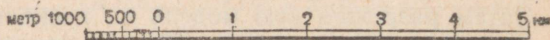


Рис. 60. Линейный масштаб.

соответствует, например, 1 см — 1 км или (1:100000). Линейный масштаб, так же как и численный, бывает разной величины, например 1 см — 250 м, 1 см — 1 км, 2 см — 1 км. Все масштабы ставятся на нижнем обрезе карты.

При помощи линейного масштаба расстояния определять удобнее, чем численным масштабом. Для этого достаточно взять циркуль, развести его ножки на величину одного или нескольких делений масштаба, а затем «шагать» циркулем по намеченному направлению, ведя счет «шагам». Если, например, «шагов» получилось 10, а расстояние между ножками циркуля равнялось двум большим делениям масштаба, показанного на рис. 60, то определяемое расстояние составляет 20 км.

Если циркуля нет, можно взять полоску бумаги и, приложив ее к карте, отметить черточками расстояние между нужными точками на карте; затем приложить отмеченный отрезок к линейному масштабу так, чтобы его правая черточка совпала с черточкой деления правее нуля, таким образом, мы получаем расстояние в километрах (например, 4 км) или в сотнях метров (например, 400 м), а от левой черточки высчитываем части километра или сотни метров (например, в первом случае 200 м, а во втором — 35 м). Так находим искомое расстояние (которое в первом случае равняется 4200 м, во втором — 435 м).

Если требуется определить расстояние между двумя пунктами по ломаной линии, например, по дороге, то определяется отдельно каждое расстояние между поворотами дороги и затем берется их сумма.

3. Ориентирование.

Водитель должен уметь не только читать карту, т. е. находить на ней необходимые ему пути и пункты, но уметь пользоваться картой во всякой обстановке, т. е. разыскивать эти пути и пункты на местности и отдавать себе отчет в том, где он в данную минуту находится и что его окружает.

Определение стран света (стороны горизонта — север, восток, юг, запад) и своего местоположения в отношении окружающих местных предметов называется *ориентированием*.

Стороны горизонта можно находить при помощи компаса, часов, звезд и местных предметов. Достаточно узнать, где находится одна сторона горизонта, чтобы по ней найти все осталь-

ные. Наиболее удобно и быстро страны света определяются по компасу. Для этого необходимо отпустить рычажок компаса, прижимающий стрелку к стеклу: успокоившись, стрелка своим темносиним или вороненым острием покажет на север. Встав лицом к северу, мы всегда будем иметь юг позади, запад — слева, а восток — справа. Следует помнить, что при пользовании компасом необходимо отходить на некоторое расстояние (15—20 м) от автомобиля, потому что большие массы стали и железа притягивают магнитную стрелку компаса и изменяют ее истинное направление.

При отсутствии компаса можно приблизительно ориентироваться по странам света одним из следующих способов.

По солнцу. В полдень, в 13 часов, солнце находится на юге, утром, в 7 часов — на востоке, вечером, в 19 часов — на западе.

По солнцу и часам. Держа перед собой часы, поворачиваем их в горизонтальной плоскости так, чтобы часовая стрелка была направлена на солнце. Прямая, делящая пополам угол между часовой стрелкой и цифрой 1 на циферблате, будет определять направление север — юг, причем до 19 часов юг будет находиться по сторону солнца (рис. 61), а после 19 часов в противоположном направлении (минутная стрелка в определении не участвует). Нужно помнить, что в СССР часовая стрелка переведена на 1 час вперед; значит, полдень по нашему времени будет в 13 часов, т. е. в 1 час дня.

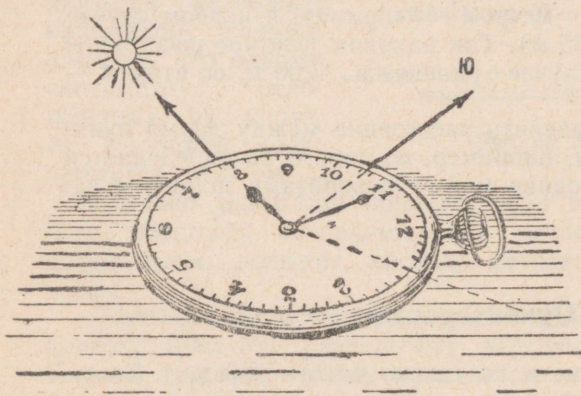


Рис. 61. Определение стран света по Солнцу при помощи часов.

По Полярной звезде. В звездную ночь можно определить страны света по Полярной звезде, которая всегда находится в направлении на север. Чтобы найти на небосклоне эту звезду, надо: 1) отыскать созвездие Большой Медведицы; оно представляется в виде огромного ковша из семи ярких, широко

расставленных звезд; 2) мысленно продолжать прямую, проходящую через две крайние звезды Большой Медведицы, как показано на рис. 62, на расстояние, равное пятикратному расстоянию между ними. В конце этой прямой легко найти Полярную звезду.

По некоторым признакам можно также, хотя и довольно грубо, определить страны света, например, кольцевые слои годовых приростов древесины на пнях спиленных деревьев шире с южной стороны и уже с северной (рис. 63). На деревьях, растущих в одиночку, ветви и листья бывают гуще с южной стороны; северная сторона



Рис. 62. Определение стран света по Полярной звезде.

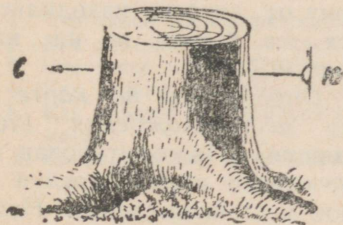


Рис. 63. Определение стран света по слоям годовых приростов древесины.

больших камней и кора отдельных стоящих деревьев обрастает мхом.

Ориентирование карты. На любой карте сверху всегда север, внизу юг, справа — восток, слева — запад. Чтобы правильно пользоваться картой, нужно ориентировать карту, то-есть придать ей такое положение, при котором верхняя (северная) сторона была бы обращена к северу.

Карта ориентируется по компасу или по линиям местности. Ориентирование карты по компасу производится следующим образом:

1. Накладывают компас на карту так, чтобы диаметр С—Ю компаса совпал с западной или восточной рамкой карты, а буква С была обращена к северной рамке карты (рис. 64).

2. Освободив стрелку компаса, вращают карту вместе с компасом до тех пор, пока северный конец стрелки не установится против буквы С. В таком положении карта будет ориентирована.

Для ориентирования карты по местности нужно найти на местности хорошо видимый участок дороги, придать карте горизонтальное положение и поворачивать ее до тех пор, пока направление дороги на карте не совпадет с направлением дороги на местности. При этом следует обращать внимание на то, чтобы местные предметы, расположенные на мест-

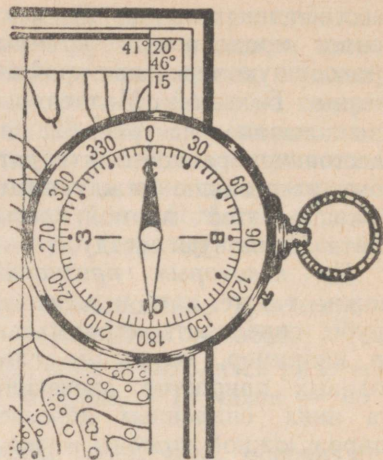


Рис. 65. Ориентирование карты по местности.

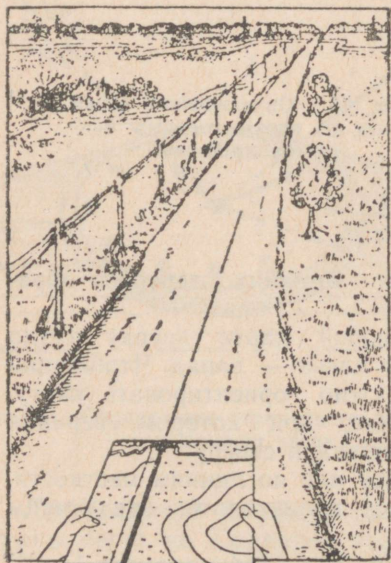


Рис. 64. Ориентирование карты по компасу.

ности по правую и левую сторону от дороги, находились с тех же сторон и на карте (рис. 65).

Определение по карте своего местонахождения (точки стояния). Проориентировав карту, можно определить на ней свое местонахождение. Например, нужно проверить, по правильной ли дороге мы едем. Остановившись у перекрестка дорог или у любого местного предмета, который должен быть на карте, ориентируем карту. За тем находим на карте местный предмет, у которого мы остановились (так называемый ориентир); это и есть наша точка стояния. Теперь смотрим на карте, куда идут дороги от этого места, проверяя, таким образом, правильно ли мы едем.

Ориентироваться можно и по спидометру. Для этого следует на исходной точке наметить на карте маршрут движения и записать отсчет спидометра. Чтобы ориентироваться в какой-либо точке пути, надо определить по спидометру пройденное расстояние и отложить это расстояние на карте по намеченному маршруту. Получив таким путем свое приблизительное местоположение и сравнив карту с местностью, нетрудно уже точно найти свое место на маршруте.

Ориентирование по спидометру неизбежно при движении ночью и в районах, бедных ориентирами.

При отсутствии спидометра надо отметить время начала движения; зная к тому же среднюю скорость машины, не трудно определить свое местоположение по времени нахождения в пути.

Особенно важно определить свое местоположение в местах разветвления дорог при езде по незнакомой местности.

При выборе маршрута по карте следует учитывать тип дороги, предпочитая более совершенные по устройству дороги, даже если маршрут будет длиннее.

Вопросы для повторения.

1. Что такое топографическая карта?
2. Как обозначаются на карте рельеф местности? местные предметы?
3. Что такое масштаб карты и как им пользоваться?
4. Как можно ориентироваться на местности?
5. Как следует ориентировать карту по компасу? по местным предметам?
6. Как определить свое местоположение?
7. Как проверить правильность следования по заданному маршруту?

Глава XII.

ДВИЖЕНИЕ В УСЛОВИЯХ МПВО

1. Угрожаемое положение.

О введении угрожаемого положения (УП) население оповещается по радио и путем опубликования обязательных постановлений Исп. Комитетов СДТ.

С введением УП водители автотранспорта обязаны:

- а) оборудовать транспорт светомаскировочными приспособлениями

соблениями для фар и стоп-сигнала в соответствии с инструкцией МПВО;

б) иметь при себе противогаз и индивидуальные пакеты санитарной и противохимической защиты, а также резиновые сапоги или бахилы и уметь ими пользоваться; на грузовых автомобилях должны иметься приспособления для покрытия кузова;

в) уметь производить первичную дегазацию транспорта. Водители, находящиеся на работе вне пределов автохозяйств, обязаны немедленно заехать в гараж (парк) для получения светомаскировочных приспособлений.

При движении в период УП после наступления темноты все осветительные приборы должны быть замаскированы, причем скорость движения снижается.

С наступлением темноты, после введения угрожаемого положения, пользоваться фарами и стоп-сигналом без светомаскировочных приспособлений даже на короткое время категорически воспрещается.

2. Воздушная тревога.

1. Сигнал воздушной тревоги (ВТ) подается прерывистыми сигналами электросирен и частыми короткими гудками фабрик, заводов, паровозов, пароходов и повторяется по радиотрансляционной сети словами «Воздушная тревога».

2. Услышав сигнал ВТ, водитель автотранспорта, не имеющий специального пропуска, обязан:

а) съехать с главных улиц в переулки и остановиться, согласно указанию милиции, соблюдая при этом все правила остановки;

б) в городах и населенных пунктах немедленно разгрузить машину от пассажиров, направив последних в ближайшее укрытие;

в) перевести противогаз на положение «наготове»;

г) поднять складной верх легкового автомобиля, закрыть все стекла кузова, покрыть груз брезентом и укрыться;

д) категорически запрещается остановка любого вида транспорта на перекрестках улиц, мостах, узких проездах, у подъездов, в воротах и т. п.

Автотранспорт, не имеющий специальных пропусков, по требованию штаба МПВО может быть привлечен милицией и офицерами МПВО к использованию для целей МПВО с выдачей разовых разрешений на проезд.

Водитель автотранспорта, имеющий пропуск на беспрепятственный проезд после сигнала ВТ, обязан:

- а) выставить пропуск на переднее лобовое стекло;
- б) перевести противогаз в положение «наготове»;
- в) поднять верх легкового автомобиля и закрыть боковые стекла;
- г) проверить, плотно ли груз покрыт брезентом;
- д) немедленно ехать по маршруту, указанному в пропуске.

3. Во время движения водители обязаны внимательно следить за знаками ограждения зараженных мест и мест разрушения, объезжать эти места, согласно указаниям постов милиции и МПВО. Накапливаться у границ очагов поражения и ждать там окончания работ по ликвидации поражения воспрещается.

4. Об отбое ВТ объявляется по радиотрансляционной сети словами: «Граждане, отбой воздушной тревоги».

После сигнала «отбой ВТ» транспорт, не принимающий участия в ликвидации последствий воздушного налета, может продолжать прерванное движение в соответствии с требованиями, установленными для периода УП.

5. Автотранспорт, приписанный к формированиям МПВО, немедленно является на сборные пункты.

3. Химическая тревога.

1. Сигнал химической тревоги (ХТ) подается постами наблюдения на участках, подвергшихся химической опасности, ударами в гонг, колокол, обрезок рельса и т. п.

2. Если сигнал ХТ достигнет транспорт в пути или стоянке, водитель обязан немедленно перевести противогаз в боевое положение, остановить транспорт и действовать по указаниям милиции и органов МПВО. Водитель должен поступать также, если без сигнала ХТ почувствует признаки отравляющих веществ (ОВ). Обнаружив место поражения на загородной дороге, водитель обязан сообщить об этом органам милиции или МПВО ближайшего населенного пункта.

В случае заражения ОВ груза на транспорте, этот груз сдается водителем на специальный пункт по указанию органов МПВО, милиции или Госсанинспекции. Транспорт, подвергшийся поражению ОВ, направляется на стационарную дегазационную площадку, а водитель после дегазации его транспорта направляется в ближайший обмывочный пункт.

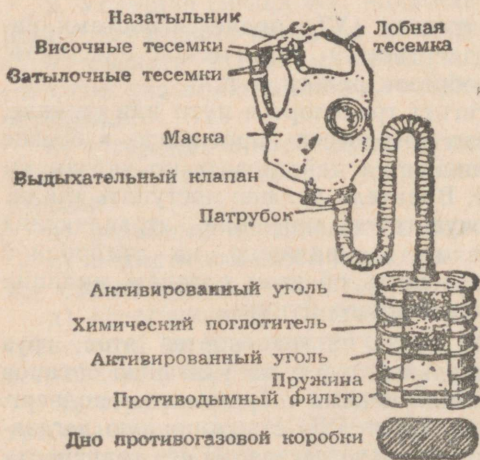
4. Противогаз.

Основным индивидуальным средством защиты от действия газа ОВ является противогаз. Противогаз является надежным средством защиты и позволяет продолжать управление машиной и в стравленной атмосфере, но для этого требуется тренировка и отличное знание водителем противогаза, умение быстро и правильно применять его и хранить. Продолжительность сохранения защитных свойств противогаза зависит от характера ОВ и от степени концентрации его в воздухе, — чем больше ОВ содержит воздух, тем быстрее перестает противогаз действовать.

Основными частями противогаза являются (рис. 66):

а) противогазовая коробка, в которой на решетчатых пластинах расположены: слой активированного угля, химический поглотитель и противодымный фильтр. В дне коробки или в нижней части шлема (маски) выдыхательный клапан, пропускающий воздух через фильтр во внутрь и препятствующий обратному выходу его из противогаза;

б) шлем или маска с тесемками, плотно прилегающая к голове и защищающая лицо от отравляющего наружного воздуха. Стеклоочистители обеспечивают достаточное поле зрения. В нижней части шлема (маски) размещен выдыхательный клапан, который не пропускает наружного воздуха во внутрь маски;



в) гофрированная гибкая трубка, герметически соединяющая между собой шлем (маску) с коробкой противогаза так, чтобы не стеснять движений головы;

г) сумка, в которой постоянно хранится коробка противогаза и где имеется карман для укладки шлема (маски).

При выдыхании воздух проходит через противодымный фильтр, слой активированного угля и химический по-

Рис. 66. Противогаз.

глутитель, находящиеся в противогазовой коробке. Вдыхательный клапан открывается силой входящего воздуха, выдыхательный клапан при вдохе закрыт. Воздух, очищенный от ОВ в противогазовой коробке, через гофрированную трубку попадает под маску и дальше в органы дыхания человека.

При выдыхании воздух из-под маски гонится к вдыхательному клапану и через него выходит наружу. Так при каждом вдыхании и выдыхании употребленный воздух заменяется очищенным.

Противогаз нужно хранить бережно, так как надежную защиту дает только вполне исправный противогаз. Противогаз необходимо беречь от резких ударов и толчков, а также от влияний низких и высоких температур.

Вопросы для повторения.

1. Как оповещается население об угрожаемом положении?
2. Что должны иметь при себе водители транспорта в период УП?
3. Как подается сигнал ВТ, отбой ВТ?
4. Что должны сделать по сигналу ВТ водители, не имеющие специальных пропусков? имеющие пропуска?
5. Что воспрещается водителям в период ВТ?
6. Как подается сигнал ХТ?
7. Как должен поступать водитель по сигналу ХТ?
8. Как происходит движение после отбоя ХТ?

Глава XIII

ПВХО АВТОМОТОТРАНСПОРТА ПРИ ДВИЖЕНИИ.

1. Маскировка транспорта

Скрыть совершенно дневное движение автомашин от воздушного противника невозможно. Даже движение по лесной дороге не гарантирует от обнаружения с воздуха. Поэтому при движении на походе задачей маскировки является не скрытие самого факта движения автоколонны по дорогам, а сокрытие типов машин и перевозимого груза.

Движущиеся и расположенные на месте люди и транспорт, представляя собой хорошую цель для противника, опознаются с воздуха по их очертаниям, блеску стеклянных и металлических предметов, например, ветровых стекол, никелированных деталей автомобиля, по очертаниям отбрасываемой тени, по тлеющей папиросе, по свету фар и т. д. Чтобы не быть обнаруженным, нужно эти демаскирующие признаки устранить.

В связи с тем, что автомобили имеют резко выраженные формы, они сильно выделяются на местности. Для их маскировки необходимо скрыть или изменить их форму и приспособить их цвет под окраску местности. Это достигается окраской в пестрые и неправильные по своей форме пятна и полосы.

Цвет пятен летом зеленовато-желтый или бурый, а зимой белый или темный. На углы и резко выступающие грани обычно накладываются пятна темного цвета. Такая окраска, искажающая очертание предметов, называется камуфляжем.

Иногда весь автомобиль окрашивается в защитную окраску, летом в темнозеленую, а зимой в белый цвет.

Для временной маскировки расположенных на месте автомобилей под окружающую обстановку применяют специальные маскировочные сетки с нашитыми на них лоскутами материи (зеленого и коричневого цвета), а зимой накрывают автомобиль белым полотном.

На остановках нужно для маскировки автомобилей использовать отдельные деревья, рощи, лес. Машина ставится под деревья так, чтобы кроны закрывали ее от наблюдения с воздуха. Если же деревьев поблизости нет или они не дают надежного укрытия, нужно ставить машину в тень от построек или других местных предметов. При этом тень машины не должна выходить за пределы тени, отбрасываемой предметом, у которого она остановилась. На продолжительных остановках следует учитывать, что тени предметов не остаются на одном месте, а двигаются по ходу часовой стрелки по мере того, как перемещается солнце.

Если машина из-за отсутствия укрытий останавливается на совершенно открытом месте, то ее нужно замаскировать под фон окружающей местности. Для этого прежде всего закрывают все детали, дающие отблеск: фары, стекла, радиатор, затем ветками или травой маскируют углы кузова, чтобы исказить очертания машины. Если есть время, нужно таким же образом укрыть и крышу кабины.

Ночью нужно соблюдать правила светомаскировки: не ходить около машины с огнем, не ставить ее в полосу лунного света, не курить в местах, открытых для наблюдения с воздуха.

После остановки на ночлег шофер должен осматривать машину, устранять неисправность и заправлять ее, чтобы она была готова к выходу в любое время, когда это требуется.

На случай выезда по тревоге ночью шофер обязан поставить автомобиль так, чтобы можно было вывести его с места, не прибегая к маневрированию, еще засветло наме-

тить и изучить путь выезда своего автомобиля от стоянки до дороги и обозначить этот путь вехами или другими хорошо видимыми шоферу предметами.

2. Меры ПВО при движении.

Для того чтобы сбросить бомбы, самолет должен идти по прямой. Поэтому при нападении авиации противника на отдельный автомобиль или автомобильную колонну, которая следует по дороге без боковых канав, проходящей по местности, позволяющей двигаться вне дороги, нужно быстро съехать в сторону и продолжать движение зигзагами.

Если с дороги съехать нельзя, нужно увеличить дистанцию между автомобилями до 100 метров, чтобы одна бомба не поразила несколько машин. С этой целью головной автомобиль должен увеличить скорость, а за ним постепенно берут увеличенную дистанцию все остальные автомобили.

Если о приближении авиации противника стало известно заранее, подается сигнал «воздушная тревога». Автомобили останавливаются на обочине дороги с заглушенными двигателями на дистанции 100 м один от другого. Шоферы и все лица, находящиеся в автомобилях, переводят противогазы в положение «наготове», соскакивают, отбегают от колонны и распрядоточиваются, маскируясь на местности.

Ночью шофер должен уметь двигаться без света, так как в зоне действия авиации противника автомобиль, идущий с зажженными фарами, является мишенью и может быть уничтожен.

Чтобы лучше видеть задний борт переднего автомобиля, нужно закрасить задний поперечный брус или нижнюю доску кузова белой или фосфоресцирующей краской; для этой же цели можно использовать куски гнилого дерева, обладающие свойством светиться ночью, подобно светлячкам.

Если ночь очень темная, помощник шофера или кто-нибудь из едущих на автомобиле ложится на переднее крыло и следит за дорогой, передавая свои наблюдения шоферу. Скорость движения в этом случае должна быть в пределах 5—10 км/час.

При движении без света дистанции между автомобилями сокращаются до 10—15 м, чтобы не терять из виду впереди идущий автомобиль и видеть, как он преодолевает встречающиеся на пути препятствия. Если передний автомобиль забуксовал или стал двигаться с трудом, надо выйти из кабины и осмотреть дорогу, чтобы самому не застрять на этом месте.

В особенно темные ночи на трудных для движения дорогах выставляются проводники. Проводник садится на головной автомобиль и ведет колонну до конца трудного участка.

3. Проезд участков, пораженных ОВ.

С целью задержать движение, противник может заражать участки дорог стойкими отравляющими веществами. Границы зоны заражения обозначают днем желтыми флажками или табличками, с обозначениями УЗ (участок заражения). Ночью ставят указки со светящейся поверхностью или фонари, у которых одна сторона окрашена в красный, а другая в желтый цвет.

Путь обхода или объезда обозначают направляющими стрелами.

Встретив на своем пути участок заражения, шофер должен остановить автомобиль, а все в нем сидящие — надеть противогазы и защитные накидки. Затем нужно найти объезд и воспользоваться им. Если объезда или прохода через УЗ нет, автомобили преодолевают его, двигаясь со скоростью 10—12 км/час на таких дистанциях, чтобы пыль впереди идущего автомобиля не попадала на задний автомобиль, так как в этой пыли содержится ОВ.

4. Дегазация автомобиля.

После химического нападения авиации или преодоления участка заражения шофером тотчас же производится предварительная дегазация, заключающаяся в том, что при помощи керосина и ветоши удаляются капли ОВ, а сухая пыль осторожно снимается и доступные воздуху внутренние части автомобиля, а также кабина хорошо проветриваются.

Керосин и ветошь, которой производилась дегазация, становятся опасными, поэтому их нужно сжигать или закопать в землю.

Полная дегазация производится при первой же остановке на дегазационной площадке или станции дегазации транспорта силами экипажа. Все работы по дегазации производятся в противогазе, защитном переднике, защитных чулках и резиновых перчатках.

Вопросы для повторения.

1. Как маскируется автокломна при движении по дорогам?
2. Как замаскировать автомобиль на привалах?
3. Как должен поступить шофер движущегося одиночного автомобиля при налете вражеской авиации?
4. Как должен поступить шофер при налете вражеской авиации на движущуюся автоколонну?
5. Как обозначается участок, зараженный ОВ? Как нужно преодолеть такой участок?
6. Чем и как производится предварительная дегазация автомобиля?

Глава XIV

ДОРОЖНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

1. Классификация дорожных происшествий.

К дорожным происшествиям на местном транспорте относятся: *аварии, наезды на людей и несчастные случаи.*

К *авариям* относятся такие происшествия с транспортом (столкновения, наезды на неподвижные предметы, опрокидывание и падение транспорта), которые повлекли за собой смерть или увечье людей, независимо от степени ранения, а также случаи, когда в результате происшествия транспортные средства:

- а) совершенно вышли из строя;
- б) потребовали капитального ремонта или замены одного из агрегатов;
- в) получили незначительные повреждения, но происшествие явилось результатом грубого нарушения правил движения, создавшего угрозу общественной безопасности.

Крупную аварию, сопровождающуюся значительным повреждением одной или нескольких транспортных единиц и связанную с человеческими жертвами (убитыми, тяжело ранеными) называют *катастрофой.*

К авариям относятся также повреждения транспорта, вызванные нарушением правил эксплуатации (размораживание радиатора, аккумуляторной батареи и т. д.).

Естественный износ механизмов, не повлекший за собой дополнительных повреждений транспорта, к авариям не относится.

К *наездам на людей* относятся такие происшествия, при которых транспорт, наезжая на людей, причиняет смерть или увечье, независимо от степени ранения, а также независимо от вины водителя транспорта или потерпевшего.

К несчастным случаям относятся такие происшествия, когда не по вине водителя и без повреждения транспорта были убиты или ранены люди, независимо от степени ранения (вход и выход во время движения транспорта, падение из движущегося транспорта по собственной неосторожности и т. п.).

2. От чего происходят дорожные происшествия.

Из данных о дорожных происшествиях на территории Эстонской ССР видно, что хотя количество дорожных происшествий на 1000 единиц автотранспорта с каждым годом уменьшается, оно до настоящего времени еще находится на высоком уровне.

Из общего числа дорожных происшествий явились авариями 73%, наездами на людей — 23% и несчастными случаями — 4%.

Далее оказывается, что из всех дорожных происшествий произошло по вине водителей автотранспорта 80%, по вине пешеходов 16%, по другим причинам 4%.

Из вышеприведенного следует, что главную ответственность при предотвращении дорожных происшествий и в обеспечении безопасности уличного движения несут водители автотранспорта.

Изучение причин дорожных происшествий, происшедших по вине водителей, показывает, что причинами их возникновения были:

1. несоблюдение установленных предельных скоростей движения — 38,5%.

2. вождение транспорта в нетрезвом состоянии — 28,0%;

3. неправильное пользование пути (езда по левой стороне дороги, неправильный проезд перекрестков, неправильный обгон) — 25,0%;

4. технические неисправности транспорта — 4,5%;

5. прочие причины (необорудованная машина для перевозки пассажиров, неопытность водителя и т. п.) — 5,0%.

Таким образом, оказывается, что почти все происшествия, возникшие по вине водителей, происходили так или иначе из-за несоблюдения правил движения.

Водитель, который всегда и при всех обстоятельствах точно выполняет все правила движения и содержит в исправности свою машину, почти полностью гарантирован от происшествий, во всяком случае — возникающих по его вине.

Наибольший % дорожных происшествий происходит из-за превышения безопасных скоростных норм. Не считаясь с требованиями правил движения об ограничении скоростей, движения при проезде перекрестков, при поворотах, при перевозке пассажиров на грузовых автомобилях и т. д., а также с дорожными знаками, ограничивающими скорость, многие водители едут даже при неблагоприятных условиях пути с большой скоростью, из-за чего происходят аварии. Нередко водители при ускорении скорости движения не считаются с состоянием покрытия дороги, с ограниченной видимостью и, в связи с этим, с соблюдением необходимой дистанции безопасного торможения.

Вторая основная причина возникновения дорожных происшествий — управление транспортом в нетрезвом состоянии. Есть у нас еще много водителей, которые не сознают полностью опасностей, связанных с вождением машины в нетрезвом состоянии, и тяжелых последствий, ответственность за которые падает на них.

При езде на автотранспорте каждый оборот колеса создает новую обстановку, иногда очень опасную, и водитель постоянно должен быть наготове, чтобы с честью выйти из самого сложного положения. Каждый неправильный прием в управлении может вызвать катастрофу. Употребление алкоголя вызывает у водителя ослабление самообладания, понижение ответственности и переоценивание своих способностей. Транспорт, управляемый пьяным водителем, является столь же опасным, как заряженное оружие в руках умалишенного.

Каждый водитель обязан в корне пресечь свое желание принять какую бы то ни было дозу алкоголя перед работой или во время работы, помня, что алкоголь — злейший враг водителя.

Как показывают данные специальных исследований, относительный показатель опасности движения для нетрезвых водителей в 50 раз выше, чем для трезвых.

Особую категорию дорожных происшествий представляют происшествия с детьми (детский травматизм). Хотя из них большая часть возникает из-за неосторожности самих детей, откуда следует, что домашнее и школьное воспитание уделяет вопросам безопасного движения еще мало внимания, можно было бы их предотвратить при большей бдительности и осторожности со стороны водителей. Главное в жизни детей — игра, причем они легко забывают все остальное, прежде всего

опасность, окружающую их на улице. Поэтому каждый водитель, видя на улице играющих детей, должен быть вдвойне осторожным. Бегающий или играющий на улице ребенок является для водителя живым предупреждающим знаком, увидев который он обязан принять все меры предосторожности.

3. Как поступать при дорожных происшествиях.

ПУД налагает на всех водителей в случае дорожных происшествий конкретные обязанности, выполнение которых является делом чести каждого порядочного водителя. Рассмотрим здесь подробнее, как должен поступать водитель при дорожных происшествиях.

1. Немедленно остановиться.

Даже тогда, когда за водителем нет ни малейшей вины в возникновении аварии, он должен при дорожном происшествии немедленно остановить свой транспорт и вступить в контакт с другим водителем, причастным к данному происшествию. Водитель, который после аварии или наезда скрывается с места происшествия, делается виновным уже этим поступком, не говоря о прочей вине. Водитель может быть привлечен к ответственности и наказан даже в случае, если будет установлено, что, судя по всем обстоятельствам, он должен был заметить происшествие, но не остановился.

Отговорки водителя, будто он был убежден, что номер его машины был замечен или даже записан участником или очевидцем, не освобождает его от обвинения в бегстве с места происшествия.

До прибытия на место происшествия сотрудника милиции (аварийного инспектора) нужно соблюдать следующее:

а) водитель, причастный к происшествию, может отлучиться от своей машины только на короткое время по вынужденным причинам;

б) если вследствие аварии транспортное средство загорается, то водитель должен заблаговременно предупредить других водителей транспорта, приближающихся к месту аварии, а при темноте зажечь фонарь (по возможности с красным светом).

2. Немедленно сообщить о происшествии милиции.

О дорожном происшествии необходимо немедленно сообщить, лично, по телефону или через проезжающих, ближайшему постовому милиционеру, в отделение милиции, дежурному по Госавтоинспекции или за городом, при невозможности оповестить милицию, — представителю местного исполкома или сельсовета. В случае необходимости в экстренной медицинской помощи, нужно сообщить и об этом.

О происшествии, при котором люди не пострадали и машина получила только незначительные царапины, сообщение милиции необязательно.

Если же при происшествии кто-либо пострадал или возник хозяйственный ущерб, необходимо, во всяком случае, не позднее момента возвращения транспорта в гараж, сообщить о случившемся милиции (дежурному по Госавтоинспекции).

3. Оказать помощь пострадавшему.

Если при дорожном происшествии пострадали люди, нужно в первую очередь оказать им помощь.

Каждый участник дорожного происшествия, обязан, насколько позволяет его собственное состояние, оказать помощь пострадавшему. Если по близости имеется врач, нужно его немедленно вызвать. Если же врача по близости нет, то надо вызвать его по телефону, или через проезжающих, или же при сообщении о происшествии милиции, заодно попросить выслать и скорую помощь.

При дорожных происшествиях с человеческими жертвами обязан оказать необходимую помощь любой гражданин, будь он виновен или нет в возникновении несчастья, будь он только любопытным очевидцем или случайным прохожим. Если, например, случайно проезжающий шофер отказывается довезти до ближайшей больницы или медицинского пункта раненого при аварии человека, то такой водитель навлекает на себя вину перед общественностью. Всякие предлоги, например, что предстоит выполнение срочных служебных обязанностей, что обивка автомобиля может запачкаться кровью раненого, и т. д., не освобождают шофера от обязанностей оказать помощь пострадавшему; выдвигание таких предлогов указывает лишь на отсутствие социальной ответственности и нежелание оказать помощь. Если причастный к происшествию водитель

умышленно оставляет пострадавшего в беспомощном состоянии, его привлекают к уголовной ответственности.

4. Зафиксировать обстановку происшествия.

В интересах объективности проводимого следствия водитель должен обеспечить на месте происшествия доказательный материал, в который входят все обстоятельства, связанные с возникновением и исходом происшествия, включая следы на месте происшествия и поименное выявление участников и свидетелей. При этом нужно отметить, что недостаточно выбирать из ряда очевидцев одного или двух, давших водителю самые благоприятные показания.

Наоборот, нужно выявлять по возможности всех свидетелей, которые действительно что-нибудь знают о происшествии. Надо записать фамилию, имя, отчество, адрес и место работы этих свидетелей.

При выявлении хода происшествия показания свидетелей не всегда являются вполне достоверными, по крайней мере не во всех деталях. В тот короткий промежуток времени, в течение которого происходит авария, обычно имеет место целый ряд явлений. Никто не в состоянии воспринимать и запомнить ряд явлений, одновременно происходящих в течение доли секунды. Поэтому показания свидетелей часто расходятся, даже если каждый из них и старается высказывать одну правду.

Тем более ценным являются всякого рода следы, оставшиеся на месте происшествия, как объективные «немые свидетели». Поэтому каждый водитель, потерпевший аварию, должен, поскольку возможно, систематически осматривать место происшествия, чтобы выявить все следы, связанные с аварией. Целесообразно также составление схематического плана с места происшествия, заверенного подписями по меньшей мере двух свидетелей.

Первая помощь при несчастных случаях на транспорте.

Правильное и своевременное оказание первой помощи пострадавшему при несчастных случаях на транспорте имеет громадное значение для дальнейшего хода лечения. Этим мы предупреждаем различные осложнения раны (инфекции), значительно укорачиваем сроки лечения, восстанавливаем трудоспособность человека и уменьшаем инвалидность. Поэтому всем водителям транспорта необходимо приобрести

соответствующие знания, во-первых, как предупреждать несчастные случаи, или избегать их, а во-вторых, каким образом умело и правильно на месте несчастия оказать первую помощь пострадавшему и отправить его в ближайшее лечебное заведение (медпункт).

Медицинская помощь начинается уже с того момента, когда пострадавшего поднимают из-под автомобиля, трамвая и пр. Оказание первой помощи на месте нужно производить с самой большой сознательностью, чтобы не увеличить страдания больного и его повреждения.

Повреждения могут быть закрытые, незадевающие кожных покровов (кожа, слизистая оболочка). Сюда относятся повреждения мягких частей тела, ушибы, разрывы и повреждения внутренних органов (почки, печень, кишечник), повреждения костей (переломы) и в связи с ними другие расстройства суставов (вывихи).

Кроме этого, могут быть повреждения кожи. Тогда имеем дело с открытыми ранами, которые при дорожных происшествиях бывают обычно с рваными, ущемленными и размозженными краями.

Ниже приведены правила подачи первой помощи на месте в момент несчастного случая. В более тяжелых и сомнительных случаях необходимо доставить пострадавшего, после подачи первой помощи, к врачу.

Раны.

При перевязке ран главное требование — соблюдение чистоты. Прежде чем приступить к перевязке ран, оказывающий помощь должен засучить рукава, вычистить ногти, вымыть и ополоснуть руки чистым бензином, если под рукой нет чистой воды и мыла. Руки не вытирать, а дать им высохнуть на воздухе. До перевязки ран дать немного вытечь крови из раны. Этим удаляется из раны грязь, которая могла туда попасть в момент ранения.

Царапины и маленькие раны.

1. Дать крови истечь из раны.
2. Окружность раны очистить ватой от большой грязи. Свежую рану не трогать и не чистить. Если грязь незначительна, тогда и окрестность раны не подвергать чистке.
3. Мелкие раны и прилегающие к ним места необходимо помазать йодом и потом покрывать рану обеззараженным материалом.

Мелкие раны.

1. Дать крови истечь из раны.
2. Окружность раны очистить ватой от большой грязи. Рану не трогать и не чистить. Если грязь незначительна, то окрестность раны не подвергать чистке.
3. Рану и вокруг нее смазать иодом.
4. Рану перевязать.

Большие раны.

1. При большом кровотечении сперва остановить кровотечение (см. рис. 67).

2. Освободить место раны от одежды.

3. Делаящий перевязку должен чистить свои руки.

4. Окружность раны очистить от большой грязи. Если нет значительной грязи, то чистку не производить. Ни в коем случае рану не трогать. Из раны извлекать грязь или инородные тела только тогда, когда это возможно делать, не дотрагиваясь до самой раны.

5. Сухая повязка раны.

Если кровотечение кончилось и одежда присохла к ране, не снимать одежду, а оставить рану в том же состоянии до прибытия на медпункт, где можно сделать перевязку по всем правилам. При перевозке больного в больницу или домой перевязать рану (место раны) поверх одежды.

При глубоких ранах груди во избежание притока воздуха в грудную полость немедленно сжимать рану обеззараженной марлей или чистой материей и потом наложить повязку.

Порезы перевязать так, чтобы края раны были как можно более сближены.

Перевязка ран.

1. *Покров раны:* рану покрывать сухой, обеззараженной, вчетверо сложенной марлей (или наложенными друг на друга кусками марли) так, чтобы она перекрывала рану. При накладывании марли держать ее за края, чтобы не дотрагиваться до того места, которое должно приттись на рану.

2. *Подушки:* на первые слои марли положить вату или лигнин. Толщина такой подушки зависит от изобилия кровотечения. Чем сильнее кровотечение, тем толще подушка. Назна-

чение такой подушечки состоит в том, что она способствует равномерному нажиманию на рану и всасыванию крови.

3. *Перевязка*: подушечку забинтовать бинтом, платком, материей и т. п. Если просачивается кровь, не снимать первичную повязку, а сверху положить новую подушечку и снова забинтовать.

Остановка кровотечения.

Незначительное кровотечение и венозное (или капиллярное) кровотечение (кровь темного цвета и течет из раны непрерывной равномерной струей) прекращаются само-собой под давящей перевязкой. При артериальном кровотечении (кровь алая, яркокрасная и брызжет из раны вверх прерывистой струей) нужно немедленно остановить кровотечение. Для этого прижать пальцем или пальцами поврежденную артерию выше раны и в направлении сердца держать до тех пор, пока не раздобудут жгут (резиновый или матерчатый) или любой другой подходящий предмет (платок, пояс, подтяжки, резиновая кишка и т. д.), который можно использовать как стягивающую повязку, чтобы на более продолжительное время остановить кровотечение.

При наложении стягивающей повязки из растягивающегося материала следует сперва вытягивать эту вещь, наложить ее в несколько оборотов (витков), так как однократная повязка не дает хорошего результата. Употребляя для повязки платок, свободно завязать его крепким узлом, затем вставлять под него небольшую, но крепкую палочку, которую постепенно закручивать до тех пор, пока кровотечение не остановится.

Закручивать следует не очень туго, но и не слишком слабо и следить, чтобы складки кожи не попали бы в закрутку. Тонкую веревку или проволоку не употреблять.

Жгут накладывают только на плечо и на бедро, на голень и на предплечье жгут не накладывается.

Остановка кровотечения жгутом и закруткой не должно продолжаться более 2—3 часов. По истечении этого срока необходимо распускать жгут на короткое время до появления вновь крови в ране. Остановить артериальное кровотечение легко, так как в некоторых частях тела артерии находятся неглубоко, под кожей, близко к кости. Именно в таких местах они могут быть прижаты к кости пальцами, чем и останавливается кровотечение. Поэтому и необходимо знать, где находятся эти места для прижатия артерий (см. рис. 67).

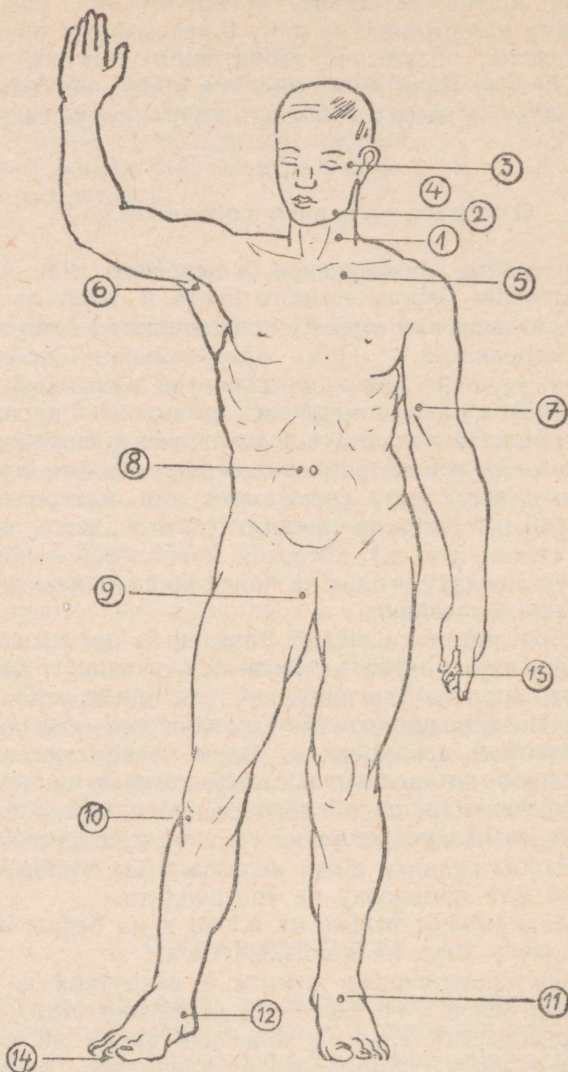


Рис. 67. Места для прижатия пальцами при артериальном кровотечении. 1. Общая сонная артерия. 2. Челюстная артерия. 3. Височная артерия. 4. Затылочная артерия. 5. Подключичная артерия. 6. Подмышечная артерия. 7. Плечевая артерия. 8. Брюшная аорта. 9. Бедренная артерия. 10. Подколенная артерия. 11. Передняя артерия голени. 12. Задняя артерия голени. 13 и 14. Артерии пальцев.

Перелом костей.

Переломы бывают:

1. Простые, закрытые — при них кожа не повреждена и раны нет.

2. Открытые переломы, когда на месте перелома кожа повреждена и костные отломки могут торчать из раны.

Если при закрытом переломе немедленно не будет правильно оказана первая помощь, не будет обеспечена неподвижность отломков и правильное их положение, то острый конец кости может проколоть кожу изнутри, и закрытый перелом станет открытым. Точно также может быть поврежден крупный кровеносный сосуд или нерв.

Открытый перелом много опаснее (загрязнение, инфекция) закрытого перелома. Поэтому необходимо обеспечить покой поврежденного места тела при перевозке или переноске пострадавшего, предупредить повреждение нервов, кровеносных сосудов, разможнение мышц концами сломанной кости. Для облегчения дальнейшего лечения следует накладывать неподвижные повязки. Неподвижной называется такая повязка, при которой используется шина, к которой привязывается поврежденная часть тела. Если нет готовых, специальных шин, то можно использовать в качестве шин имеющийся под рукой подходящий материал, например, дощечки, палки, картон, фанера, пучки соломы и прочее, к которому плотно и крепко привязать поврежденную часть тела. Лишь тогда можно транспортировать пострадавшего. Перед наложением шины нужно ее обернуть мягким материалом, например: ватой, паклей, чистой ветошью, полотенцем, травой, соломой.

Следить, чтобы концы шин не повредили тела и не причиняли боли. Когда шины готовы и приложены к пострадавшей части тела, их прочно прикрепить бинтом, косынками, полотенцем, ремнем и т. д. При открытом переломе сперва, по мере надобности, остановить кровотечение и перевязать рану (см. перевязка ран), потом наложить шину. По длине шина должна захватывать по крайней мере оба сустава, ближайšie к месту перелома (верхний и нижний концы сломанной кости), а завязывают ее с концов. При наложении шины на конечности, оставить пальцы руки и ноги свободными, чтобы по их окраске узнать, не слишком ли туго наложена повязка.

Перелом костей руки.

При переломе костей руки лучше всего употреблять шину-желобок, которую можно легко и быстро изготовить из картона. Надо взять кусок картона средней толщины, длиной от подмышки до конца пальцев, шириной приблизительно 17—18 см., на месте локтя сделать надрез, смочить картон, опустив в воду, согнуть в желобок, изнутри выложить ватой или другим мягким материалом и наложить эту шину на руку, согнув ее в локтевом суставе под прямым углом. Такая шина очень практична, она очень удобна при переломе костей предплечья, как и плечевых костей. Когда на месте нет картона, можно употребить дощечку или, еще лучше, уложить руку между двумя дощечками и перевязать. При переломе костей руки накладывать шину по тыльной и ладонной поверхности, по возможности так, чтобы рука была в вытяжном положении, захватывая только ладонь и оставляя пальцы свободными. Потом подвешивать руку на косынку или полотенце или просто прикрепить ее к одежде булавкой, чтобы поврежденной руке дать покой и неподвижное положение. При перевязке бинтом начинать перевязку с пальцев в направлении к телу, чтобы кровь не накапливалась в пальцах.

Перелом костей ноги.

При переломе костей ноги (нижних конечностей) один из оказывающих помощь охватывает правой рукой пятку, а левой — подъем стопы и, осторожно вытягивая, но не поднимая ноги, выпрямляет ее, стараясь придать ей правильное положение. Когда шины готовы, прикладывать надо их к наружной и внутренней стороне ноги так, чтобы наружная шина доходила до подмышки, а внутренняя — до паха (до промежности). Очень удобно и практично употреблять и при этом переломе шину-желобок из крепкого картона, из фанеры. Шину, и особенно ее верхние концы, обертывать мягким материалом (полотенце, вата, одежда и т. п.) во избежание давления шины на кожу. Нижние концы шины должны немного выступать за подошву, что способствует полной неподвижности поврежденной ноги. Наружную шину прикреплять к ноге и к туловищу. Бинты, по возможности, проводить под впадинами тела (поясница, колени). Если для шины употребить дощечки, то ширина их должна быть равна ширине ноги, приблизительно 8—9 см., длина — как указано выше. Все забинтовать, начи-

ная с пяток по направлению к телу, чтобы не было накопления крови в пальцах.

Если под рукой нет материала для шин, можно в качестве шины использовать здоровую ногу и к ней прибинтовать поврежденную.

• Перелом ребр.

При переломе ребр следует туго обмотать грудную клетку бинтом (полотенцем, платком и др.), чтобы грудная клетка при дыхании как можно меньше двигалась. Советовать больному не дышать глубоко, много не говорить и задерживать кашель, сколько возможно. Больному легче лежать на больном боку, так как при этом бок прижат и меньше двигается при дыхании.

Перелом ключицы.

Под подмышку положить сверток ваты или материи, сделать перевязку, обхватив плечо и грудную клетку, потом на косянке подвесить руку, согнутую в локтевом суставе под прямым углом.

Переломы позвоночника и таза.

С помощью 3—4 человек приподнять больного с исключительной заботливостью и осторожностью, положить его на носилки или ровную доску, привязать к доске и немедленно отправить в больницу.

Признаки перелома костей.

Распознать перелом обычно удается легко, другой раз это точно знает сам больной, вообще же можно определить его по наружным признакам. Поврежденная конечность имеет неестественный вид и неестественное положение (сильная припухлость, перегибы, смещения, а иногда и укорочения). Но бывают случаи, когда врач не может установить наличие перелома без помощи рентгенолога. Оказывающему первую помощь необязательно знать в таких трудных случаях место и состояние перелома или вообще есть ли перелом. Если пострадавший испытывает боль и не может двигать поврежденной частью тела, а прикосновение к месту повреждения вызывает резкую боль, ему все же следует накладывать шину. Этим избегается ухудшение повреждения до прихода врача.

Ушибы.

Самое частое повреждение при несчастных случаях на транспорте — это ушибы (контузия), вызванные ударом части машины или выпадением из машины. Ушибом называется такое повреждение тела, когда целостность кожи не нарушена и нет наружного кровотечения, но повреждены небольшие кровеносные сосуды под кожей. Кровь просачивается в ткани, появляется припухлость, расстройство движения и синевато-красное окрашивание кожи (синяк, кровоподтек). Пострадавший жалуется на боль, которая увеличивается при движении, в спокойном же состоянии уменьшается. Резкость боли зависит от места и размера ушиба. При ушибе головы, грудной клетки и живота иногда могут пострадать и внутренние органы. Признаками внутренних повреждений является головная боль, тошнота, рвота, обмороки, шок. В таких случаях необходима срочная врачебная помощь. Здесь первая помощь заключается в том, чтобы уменьшить боль и принять меры против кровоизлияния. Ушибленной части тела надо придать приподнятое положение и обеспечить полный покой. Руку подвешивают на косынке, при ушибе ноги запрещают ходить. Больной лежит с приподнятой ногой. На место ушиба прикладывают резиновый пузырь или бутылку со льдом, снегом, холодной водой, холодные примочки. Если есть ссадины, примочку не класть, а смазать их настойкой йода, перевязать ушиб так же, как и рану, а сверху накладывать пузырь со льдом или снегом.

Растяжение сустава и разрывы связок.

При растяжении суставов концы костей поврежденного сустава разъехались при спотыкании или падении, разорвались суставные сумки и связки, которые их соединяют, и растянулись сухожилия, которые окружают сустав. Хотя кости тут же стали на место, но разрывы связок и растяжение сухожилий остались. На месте повреждения является опухоль, при нажиме пальцем остается след в виде ямки, окраска синяя, движения отзываются болью в суставе и очень стеснены. Первая помощь состоит в том, что пострадавшую конечность больного укладывают так, чтобы он лежал неподвижно и спокойно. Далее следует применять охлаждение в виде прикладывания льда или смоченного в холодной воде полотенца или платка к поврежденному месту. Поврежденную ногу приподнять, руку подвесить на косынке и отправить больного в больницу к врачу.

При вывихах концы костей, составляющие поврежденный сустав, разъединились, разорвав при этом сумочно-связочный аппарат. Чаще всего вывих в плечевом суставе происходит при падении с упором на ладонь вытянутой руки; вывих нижней челюсти бывает от слишком широкого раскрытия рта при зевоте, при раскусывании большого ореха и т. п. Признаками вывиха являются: резкая боль в суставе, припухлость, кровоподтек, невозможность движения и изменение формы сустава. Оказывая первую помощь пострадавшему, ни в коем случае нельзя вывих вправлять. Если произошло повреждение кожи, необходимо, прежде всего, перевязать рану, не изменяя неправильного положения конечности, для транспортировки наложить повязку или шину и удобно уложить больного до отправки в лечебное учреждение. Вывихи чаще всего бывают в плечевом суставе, в тазобедренном, в суставах нижней челюсти и пальцев руки.

Бессознательное состояние.

Причины бессознательного состояния у пострадавших при дорожных происшествиях могут быть разные: обморок, повреждение мозга, ушибы нервов и др., вызванные падением, ударом, ранением, ушибом и т. п. Когда пострадавший в бессознательном состоянии, то присутствующий тут же человек должен заметить и запомнить позу пострадавшего, а также и окружающую обстановку, чтобы иметь точные данные в случае судебного следствия. Потом больного перенести в лежачем положении с улицы в помещение, чтобы дать ему покой, и где скопление людей его не будет тревожить, когда он опять придет в сознание. Осторожно исследовать, нет ли перелома костей и ран и поступать в таком случае, как указано выше (см. переломы и раны). Судорожно закрытый рот открыть клинообразной палочкой — не спереди, а на месте коренных зубов. Открыть рот необходимо, чтобы производить искусственное дыхание. Вливать жидкость в рот не рекомендуется, она может попасть в дыхательное горло. Необходимо расстегнуть узкую давящую одежду, особенно вокруг шеи и груди. Когда появляется рвота, больного немедленно поворачивать набок, чтобы рвота не попала в дыхательное горло. Когда больной бледен, опустить его голову ниже; когда его лицо красно, — приподнять его голову выше. Поднести к носу

бутылку с нашатырным спиртом и согреть тело грелками. Когда больной пришел в сознание, дать ему 20—30 капель эфирной настойки или коньяку, вина или кофе. Не перевозить больного, так как он нуждается в полном покое. Дело врача определить, разрешает ли данное состояние больного его перевозку и каким способом это делать.

Обморок.

Обморок вызывается внезапно наступающим малокровием мозга. Причиной обморока может быть физическое или умственное напряжение, усталость, сильное волнение, голод, большая радость, боли, потеря крови, тесная одежда и др., но при несчастных случаях на транспорте главной причиной обморока является потеря крови. При обмороке лицо больного бледное, белое, — в голове мало крови. Оказывая больному помощь, нужно оставить его в лежачем положении для лучшего притока крови к мозгу, голову опускать ниже, ноги приподнять, расстегнуть воротник, пояс, одежду, обрызгать лицо и грудь холодной водой, поднести к носу вату, смоченную нашатырным спиртом или эфирной настойкой, щекотать подошву или подъязычку. Если, несмотря на все старания, больной в течение 1—2 минут не приходит в сознание и не дышит, ему непременно надо делать искусственное дыхание. Когда больной проявит признаки возвращения сознания, заставить его глубоко дышать, не позволяя поднимать голову, дать валерьяновых капель (10—12 капель с водой), крепкий кофе, чай или вино. Встать на ноги может больной только тогда, когда он вполне очнулся. Если обморок случится в месте скопления людей, больного надо в лежачем положении немедленно вынести из толпы.

Ожоги.

При ожогах облить обожженное место смесью (1:1) из хлорной воды и льняного масла (олифа), обеззараженный перевязочный материал смочить той же смесью, наложить на рану, покрывая все это еще и ватой (обожженных необходимо обогревать), и забинтовывать. Если нет под рукой вышеупомянутой смеси, то можно смазать обожженное место жиром, маслом (несоленным), сметаной, борным вазелином, присыпать место пищевой содой, крахмалом или очищенным и вымытым тертым картофелем, пудрой или тальком. Эти средства защищают концы нервов от действия воздуха, которым и вызы-

вается боль. Пострадавшего следует напоить горячим чаем, кофе или молоком, покрывать его теплым одеялом или пальто, но так, чтобы эти вещи не давили на обожженное место тела. Часто также боль успокаивается, если приподнять обожженную часть тела.

Когда при ожогах появляются пузыри, их нельзя ни вскрывать, ни прокалывать. Вскрывать пузыри разрешается только после предварительной очистки кожи вокруг пузырей обеззараженным инструментом (ножницы или нож).

Если необходимо обнажать обожженную часть тела, то одежду при этом нужно разрезать так, чтобы не повредить кожи и не разодрать образовавшихся пузырей. Если белье и одежда плотно пристали к обгоревшей коже, то отдирать их нельзя, а надо обрезать материю по краям ожогов, оставив приставшие к телу куски на месте.

Если на человеке горит одежда, то необходимо потушить горящую одежду. Для этого пострадавший не должен бежать, а немедленно лечь на землю, на пол и кататься по земле. Если одежда горит только с одной стороны, следует лечь на этот бок, чтобы, прижав к земле горящую часть одежды, погасить таким образом пламя. Если можно, надо на пострадавшего набросить какую-нибудь одежду (одеяло, ковер, пальто, подушку, а кроме того, облить эти вещи и самого пострадавшего водой, чтобы пылающая одежда не продолжала жечь тело. Только после этого освободить тело от одежды вышеуказанным способом.

Кислоту аккумулятора смыть с кожи водой и мылом или раствором пищевой соды.

Чтобы предохранить руки от ожогов этилированным бензином, необходимо сперва помыть их керосином, а потом теплой водой с мылом.

О порядке уличного движения в городе Таллине.

В соответствии с правилами уличного движения, утвержденных Советом Министров Эстонской ССР, Исполнительным Комитетом Совета депутатов трудящихся города Таллина в целях повышения безопасности движения обязательным решением вынесены нижеследующие дополнительные требования по уличному движению в городе Таллине.

1. Улицы с односторонним движением.

Разрешается движение всем видам транспорта только в одном направлении по следующим улицам:

а) по ул. Виру, начиная от Сталини вяльяк до ул. Вене, по ул. Кинга, по ул. Ваксали, начиная с ул. Ноорусе до ул. Пикк, по ул. Пикк, начиная с ул. Ваксали до ул. Кинга, и по ул. Ванатуру каэл — в направлении к Ратуше;

б) по ул. Мунди и Э. Вильде, по ул. Суур-Карья, начиная с ул. Вяйке-Карья до ул. Вана Пости — в направлении от Ратуши;

в) по ул. Хобусе — в направлении от ул. Пикк к ул. Лай, по ул. Ноорусе — в направлении к ул. Ваксали, по ул. Ратаскаэву — в направлении к Выйду вяльяк, по ул. Ратаскаэву — в направлении к Выйду вяльяк, по ул. Мюйри-вахе, начиная с ул. Харью до ул. Суур-Карья — в направлении к ул. Суур-Карья, по ул. Вана Пости — в направлении к ул. Харью, по ул. Тоомкооли — в направлении к Лосси платьс, по ул. Қаллаку — в направлении к Рааматукогу платьс, по площади Лосси платьс, начиная с ул. Тоомпеа до ул. Пиккъялг (в части, находящейся за собором) — в направлении к замку, по ул. Валли, начиная с ул. Пярну маантеэ до ул. Виру — в направлении к ул. Виру, по Ленини аллеэ, начиная с ул. Креукси до ул. Маакри — в направлении к Тарту маантеэ, по Ленини аллеэ, начиная с улицы Маакри до ул. Креукси, в направлении к улице Креукси, по улице Айявилья — в направлении от ул. Нарва маантеэ в направлении к ул. Кару, по ул. Пронкси — в направлении к улице Нарва маантеэ, по ул. Компасси — в направлении к ул. Рауа.

2. Улицы, закрытые для сквозного движения.

1. Запрещен проезд всем видам транспорта по улицам: Айда, Аптеэги, Ваксали пыйк, Лаборатоориуми, Пагари, Сауна, Вана, Вооримехе, Мюйривахе, начиная с ул. Суур-Карья до ул. Вене, Разкоя (за Ратушей), Сулевимяги, Вяйке-Карья и Пиккъялг.

2. Запрещен проезд всем видам грузового транспорта (грузовым автомобилям и гужевому транспорту) по ул. Ленини аллеэ, Пярну маантеэ, начиная с Выйду вяльяк до ул. Виру, Нарва маантеэ, начиная с ул. Садама до Сталини вяльяк, Вейценберги, Койдула, начиная с ул. Рохелине Аас до ул. Мяэкалда.

3. Запрещен проезд всем видам грузового транспорта с 8.00 до 20.00 часов:

а) по улицам, находящимся внутри линии: Ленини пуйестеэ, Выйду вяльяк, Суворови пуйестеэ, Тоомпуйестеэ, Раннамяэ теэ, Мерепуйестеэ и Сталини вяльяк, за исключением случаев, когда место назначения находится внутри означенной линии;

б) по ул. Тарту маантеэ, начиная с Сталини вяльяк до ул. Одра.

3. Подразделение улиц.

а) Магистральными улицами считаются: ул. Нарва маантеэ, Тарту маантеэ, Пярну маантеэ, Палдиски маантеэ, ул. Калинина, Вабадусе пуйестеэ.

б) Главными улицами считаются: Ленини аллеэ, ул. Виру, В. Кингиссепа, Мяннику теэ, Тоомпуйестеэ, Садама, Мерепуйестеэ, Пирита теэ, Тээстусе, Соо, Раннамяэ теэ, Теллискиви, Вейценберги, А. Матрсова.

4. Скорость движения.

Скорость движения всех видов механического транспорта не должна превышать:

а) 25 км/час на улицах, находящихся внутри круга: Ленини пуйестеэ, Выйду вяльяк, Суворови пуйестеэ, Тоомпуйестеэ, Раннамяэ теэ, Мерепуйестеэ и Сталини вяльяк;

б) 15 км/час — на улице Виру, начиная с улицы Мюйривахе до ул. Вене и по улице Суур-Карья, начиная с улицы Вяйке-Карья до Мюйривахе.

5. Ответственность за нарушение правил.

Виновные за нарушение вышеуказанных правил подвергаются в административном порядке предупреждению или денежному штрафу в размере от 5 до 100 рублей.

Административная комиссия имеет право наказывать виновных в нарушении обязательного решения предупреждением или денежным штрафом от 25 до 100 рублей.

Начальники отделений милиции имеют право самостоятельно наказывать виновных своим постановлением, предупреждением или денежным штрафом от 15 до 50 рублей.

Работники милиции и лица особо уполномоченные Исполнительным Комитетом СДТ гор. Таллин функциями надзора имеют право назначать на месте нарушителям порядка денежный штраф от 5 до 25 рублей.

В случае отказа от уплаты штрафа на месте, составляется протокол, который препровождается начальнику отделения милиции. Последний имеет право повысить штраф не более чем в два раза.

Приложение № 2.

Об индивидуальном ученичестве шоферов.

1. Руководителям предприятий и учреждений разрешается производить подготовку шоферов в индивидуальном порядке непосредственно во всех автохозяйствах.

Индивидуальное ученичество шоферов осуществляется в процессе работы обучающихся в качестве помощников шоферов. Срок обучения устанавливается не более 3 месяцев.

Обучение шоферов в автохозяйствах в порядке индивидуального ученичества возлагается на шоферов любого класса, имеющих достаточные практические навыки.

Индивидуальное ученичество проводится: 50% времени в условиях эксплуатации автомобиля, а остальное время — в условиях несложных гаражных ремонтов.

2. На индивидуальное обучение профессии шофера принимаются лица не моложе 17 лет.

3. Лица, обучающиеся в порядке индивидуального ученичества в условиях эксплуатации автомобиля, используются как помощники шофера, а при ремонте автомобиля используются в качестве ремонтных рабочих для приобретения навыков и приемов по ремонту.

4. Лицам, обучающимся профессии шофера в индивидуальном порядке, выплачивается во время учения по 150 рублей в месяц. Руководители автохозяйств имеют право, начиная со второго месяца обучения, повышать указанную оплату до 200 рублей, в зависимости от успеваемости обучающегося.

5. Шофера-наставники оплачиваются за период обучения, но не более трех месяцев, в размере 100 рублей в месяцы одновременно 100 рублей после сдачи обучающимися испытания на право управления автомашиной, при условии окончания обучения в установленный срок или досрочно.

6. Разрешается повышение на 5% нормы расхода горючего для автомашин, работающих с учениками.

7. На шофера-наставника возлагается обучение прикрепленного ученика: правилам профилактического ухода за автомобилем в условиях эксплуатации, управлению автомобилем в различных дорожных условиях; умению определять и устранять неисправности в работе автомобиля, производить несложные работы в дорожных и гаражных условиях.

8. При обучении в эксплуатационных условиях шофер-наставник несет полную ответственность за все дорожные нарушения и происшествия, совершенные прикрепленным к нему помощником шофера.

9. Все обучающиеся в порядке индивидуального ученичества оформляются автохозяйствами соответствующим приказом. При работе автомашины на линии фамилия обучающегося помощника шофера в обязательном порядке указывается в путевом листе.

10. Ответственность за качество обучения возлагается на руководителей автохозяйства.

11. В помощь обучающимся в порядке индивидуального ученичества автохозяйства организуют консультации: по вопросам устройства автомобиля и ухода за ним, по ремонту и устранению неисправностей, по правилам уличного движения и технике вождения автомобилей.

12. На получение прав управления автомобилями каждый обучающийся держит испытания при квалификационных комиссиях Госавтоинспекции на общих основаниях.

ПОРЯДОК ИСПЫТАНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОТОТРАНСПОРТА

1. Порядок допуска к испытаниям на получение права управления автомобилем в Квалификационной комиссии ГАИ.

1. К испытаниям на получение права управления автомобилем допускаются лица, достигшие возраста 17 лет 6 месяцев, мотоциклом — 16-летнего возраста.

2. Лица, желающие получить права шофера III класса, права шофера-любителя или водителя мотоцикла, предъявляют Квалификационной комиссии паспорт и следующие документы:

а) заявление-анкету (бланк заявления выдается в Квалификационной комиссии);

б) справку стандартной формы медучреждения об отсутствии медицинских противопоказаний, могущих препятствовать безопасному вождению автомобиля или мотоцикла;

в) справку руководителя школы, авто-мотоклуба или хозяйства об управлении машиной не менее 24 часов для шоферов-профессионалов с последующим стажированием, или не менее 50 часов без последующего стажирования, 30 часов для шоферов-любителей и 15 часов для мотоциклистов. За дачу фиктивных справок виновные привлекаются к судебной ответственности.

г) 2 фотокарточки паспортного образца.

д) квитанцию Госбанка об уплате государственного сбора на сумму 15 рублей, военнослужащие с представлением справки — 7,5 рублей.

3. Лица, имеющие собственные автомобили и мотоциклы, от представления справок о часах езды освобождаются, представляя технический паспорт авто-мотомашины. Также освобождаются от представления справок лица, подготовившиеся в индивидуальном порядке на стажера, автолюбителя и мотоциклиста.

4. Лица, желающие получить права шофера II класса, должны иметь квалификацию шофера III класса не менее 1 года; желающие получить права шофера I класса — квалификацию шофера II класса или III класса не менее 2 лет.

От них требуется предъявление паспорта и шоферского

удостоверения II или III класса и дополнительно представленные следующих документов:

а) заявление-анкета (форма 17) или заявление произвольной формы;

б) квитанция Госбанка об уплате государственного сбора на сумму 15 рублей, военнослужащие с представлением справки — 7 руб. 50 коп;

в) две фотокарточки.

5. Шофер-любитель допускается к испытаниям на получение прав шофера-профессионала и получает удостоверение III класса в том случае, если квалификацию шофера-любителя он имеет не менее 1 года. При этом требуется предъявить паспорт и удостоверение шофера-любителя и представить следующие документы:

а) заявление;

б) справку медучреждения об отсутствии медицинских противопоказаний, могущих шоферу-профессионалу препятствовать в безопасности вождения автомобиля;

в) квитанцию Госбанка об уплате сбора;

г) две фотокарточки.

6. Квалификационная комиссия в отношении любого водителя имеет право при наличии сомнений в знаниях и навыках подвергнуть его испытанию по правилам уличного движения и вождению (экспертиза).

II. Порядок производства испытаний.

1. Испытания на получение права управления автотранспортом проводятся в объеме утвержденных для этой цели программ.

2. Испытания по всему объему программы проводятся в течение одного дня.

Испытания проводятся в следующем порядке:

а) устройство и работа автомобиля или мотоцикла;

б) правила движения;

в) вождение автомобиля или мотоцикла.

3. Результаты испытаний по каждому разделу программы определяются оценками: отлично, хорошо, посредственно, плохо и очень плохо.

4. Лицам, получившим при испытаниях оценки «плохо» и «очень плохо» назначаются повторные испытания:

по правилам движения через — 5 дней;

по устройству и работе — мотоцикла через 10 дней;
— автомобиля . . . через 15 дней;

Водители, привлеченные на экспертизу по правилам движения и не выдержавшие испытания, назначаются на повторные испытания через 3 дня.

5. Оценки «отлично», «хорошо» и «посредственно», полученные испытуемым по одному или нескольким разделам программы испытаний, сохраняют свою силу и не подлежат передаче при повторных испытаниях в течение 30 дней со дня их получения.

6. Количество повторных испытаний не может быть ограничено.

7. Лицу, сдавшему установленные испытания, удостоверение выдается Квалификационной комиссией не позднее, чем на следующий рабочий день.

8. При подаче испытуемым жалобы на неправильную оценку его знаний, Квалификационная комиссия, при наличии уважительных к этому причин, производит вторичную проверку в другом составе, назначаемом начальником ГАИ.

III. Документы, выдаваемые Квалификационной комиссией ГАИ водителям автотранспорта.

1. Удостоверения, выдаваемые Квалификационной комиссией Госавтоинспекции водителям автотранспорта, действительны на всей территории СССР.

2. Удостоверения водителей имеют следующее значение:

а) удостоверение шофера I класса дает право работать на автомобилях всех типов. Шофер I класса является шофером-механиком;

б) удостоверение шофера II класса дает право управлять автомобилями всех типов;

в) удостоверение шофера III класса дает право управлять автомобилями, кроме автобусов коммунального пользования, автомобилей скорой медицинской помощи и пожарных;

г) удостоверение стажера дает право управлять под руководством шофера-наставника автомобилями, кроме автобусов, санитарных, пожарных, такси и машин грузовых, предназначенных для перевозки пассажиров;

д) удостоверение шофера-любителя дает право управлять автомобилями без права занимать профессию шофера, т. е. работать в качестве шофера по найму;

е) удостоверение мотоциклиста дает право управлять мотоциклами всех марок.

2. Вместе с удостоверением шофера и мотоциклиста выдается вкладной талон № 1. Талон служит распиской в том случае, когда удостоверение водителя временно отбирается за грубые нарушения правил движения. Отобравший удостоверение водителя работник милиции обязан четко заполнить обратную сторону талона.

Примечание: К управлению газогенераторными автомашинами допускаются шоферы всех классов, имеющие в удостоверении шофера специальный штамп «имеет право управлять газогенераторными автомобилями», или штамп «Программа 1947 года».

Приложение № 4.

ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ И ИСПЫТАНИЙ ПО ПРАВИЛАМ ДВИЖЕНИЯ.

А) Для подготовки шоферов третьего класса, шоферов-любителей и мотоциклистов.

З а н я т и е 1. Введение. Обязанности водителя транспорта.

Рост транспортных средств и необходимость регулирования движения в городах и на дорогах.

Аварии как следствие нарушения трудовой дисциплины на транспорте и преступных действий водителя. Последствия аварий и несчастных случаев с людьми. Предупредительные меры борьбы с авариями.

Функции органов регулирования движения. Роль шоферов в обеспечении безопасности движения. Общие положения об обязанностях граждан и правах милиции в обеспечении порядка движения. Обязанности водителей перед выездом из гаража и в пути. Обязанности при авариях и несчастных случаях с людьми. Предоставление транспорта в распоряжение работников милиции.

Ответственность за нарушение правил движения и совершенные аварии.

З а н я т и е 2. Элементы улицы и дороги.

Средства регулирования.

Элементы улицы: общая ширина, тротуары, проезжая часть, полотно трамвайных путей, посадочные площадки, зоны, элементы дороги: полоса отвода, обрезы, кюветы, обочины, про-

езжая часть. Ось улицы (дороги) и ширина проезжей части — общей и для каждого направления.

Определение перекрестков и их виды. Площадь как частный случай перекрестка. Граница перекрестка.

Необходимость применения регулирования движения. В каких случаях применяется регулирование движения милиционером, с помощью светофоров, дорожными знаками, указателями и линиями безопасности.

З а н я т и е 3. Скорость движения и расположение транспорта.

Правила трогания с места. Значение соблюдения установленной скорости. Скоростной режим на дорогах и в населенных пунктах для различных транспортных средств. Скоростные ограничения.

Правила при движении в один ряд. Правила безопасности при разъездах. Расположение транспорта при движении по улицам и дорогам различной ширины.

З а н я т и е 4. Правила обгона. Маневрирование. Остановки и стоянки.

Предупредительные сигналы и знаки водителя.

Правила обгона транспорта при многорядном движении и с выездом из занимаемого ряда; различие в правилах обгона и в степени опасности.

Проезд по трамвайным путям и мимо трамвайных остановок.

Движение на закруглениях дорог. Въезд в ворота и выезд из них.

Правила остановки и стоянки транспорта на улицах и дорогах в различной обстановке; случаи запрещения остановки и стоянки.

З а н я т и е 5 (упражнения). Общие правила движения по улицам и дорогам.

Задачи на расположение транспорта при движении по улицам различной ширины. Схема обгона. Порядок движения по трамвайным путям. Остановка и стоянка транспорта.

З а н я т и е 6. Движение на перекрестках.

Порядок перестроения транспорта в рядах при приближении к перекрестку. Преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков.

Общие правила поворотов на перекрестках и вне их. Правила движения на площадях.

З а н я т и е 7 (упражнения). Схемы движения на перекрестках.

Задачи на перестроение транспорта и преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков.

Схемы поворотов и движения на площадях.

З а н я т и е 8. Регулирование движения светофором и регулировщиком.

Понятие о классификации светофоров по числу сигналов, их расположению, по числу обслуживаемых направлений, по способу установки и по способу управления.

Значение сигналов и допускаемые при них направления движения на перекрестках и площадях.

Положения корпуса и жесты милиционера-регулировщика. Особенности регулирования движения милиционером в сравнении со светофором. Значение жестов милиционера в местах, где движение регулируется светофором.

Сигналы военного регулировщика.

З а н я т и е 9 (упражнения). Схемы движения на регулируемых перекрестках.

Задачи на движение транспорта через перекрестки различных форм при регулировании движения светофором и милиционером.

З а н я т и е 10. Знаки предупреждающие.

Определение дорожных знаков и их значение в общей системе регулирования движения.

Классификация дорожных знаков.

Знаки предупреждающие, их значение, способы установки и зона действия.

З а н я т и е 11. Знаки воспрещающие.

Воспрещающие знаки, ограничивающие право проезда отдельных видов транспорта, их значение, способы установки и зона действия.

Воспрещающие знаки, содержащие общие ограничения, их значение, способы установки и зона действия.

З а н я т и е 12. Знаки указательные, указатели и линии безопасности.

Указательные знаки, обязательные для исполнения («Разрешено движение»), их значение, способы установки и зона действия.

Указательные знаки, ориентирующие водителя, их значение, способы установки и зона действия.

Указатели, применяемые для дополнительных ограничений и для ориентировки водителей. Указки и маяки на военных дорогах.

Линии безопасности, их значение и расположение на проезжей части улиц и площадей. Необходимость для водителя мысленного воображения некоторых линий безопасности, не нанесенных на улице или дороге.

З а н я т и е 13 (упражнения). Схемы движения транспорта.

Задачи на движение и маневрирование транспорта по улицам, дорогам и их пересечениям с применением разнообразных средств регулирования.

З а н я т и е 14. Специальные правила.

Проезд железнодорожных переездов. Движение задним ходом. Движение в тумане и в гололедицу. Порядок буксировки транспорта. Заправка автомобилей топливом на автозаправочных станциях и нефтебазах.

Предельные габариты и ограничение веса груженых автомобилей. Порядок погрузки и выгрузки грузов. Укладка и увязка грузов. Правила перевозки людей на грузовых автомобилях. Общие сведения о перевозке опасных грузов.

З а н я т и е 15. Требования к техническому состоянию автомобиля.

Неисправности, с которыми не допускается эксплуатация автомобиля. Неисправности автомобиля, при которых водителю разрешается доехать до гаража.

Освещение автомобиля и правила пользования светом. Номерные знаки и надписи на бортах.

З а н я т и е 16. Правила вождения автомобиля в колонне. Элементы топографии.

Порядок следования автомобиля в составе автомобильной колонны. Построение колонны, соблюдение дистанции, скорость движения, обгоны, остановки, выход из колонны, передача сигналов по эшелону.

Понятие о плане местности и топографической карте. Основные топографические обозначения на планах и картах: рельеф, местные предметы (дороги, мосты, леса, болота, реки, населенные пункты).

Понятие об ориентировании на местности, определение маршрута по карте.

З а н я т и е 17. Движение автотранспорта в условиях ПВХО.

Обязанности водителя при объявлении угрожаемого положения в населенном пункте. Движение после наступления темноты с замаскированным светом. Обязанности водителя по сигналам воздушной и химической тревоги. Устройство противобоеза.

Признаки, демаскирующие автомобили и людей на местности днем и ночью. Меры маскировки автомобиля и людей при расположении на стоянках и в движении. Обязанности шофера при налете вражеской авиации на автомобильную колонну или одиночный автомобиль, находящийся в движении. Порядок преодоления зараженного участка.

З а н я т и е 18 (упражнения). Повторение и проверка знаний по разделу «Правила движения».

Б) Для подготовки шоферов второго класса.

Т е м а 1. Правила движения специального транспорта (2 часа).

Обязанности водителей автобусов и ограничения, установленные для них. Расположение автобусов при движении по улицам и дорогам различной ширины и при приближении к перекресткам. Правила остановки и стоянки автобусов на промежуточных и конечных остановочных пунктах.

Исключительные права водителей специальных автомобилей, пожарных и скорой помощи. Пользование сигналом типа «сирена». Применение указательных транспарантов и других отличительных знаков на специальных автомобилях. Расположение специальных автомобилей при движении по улицам и дорогам различной ширины и при приближении к перекресткам. Порядок движения специальных автомобилей на нерегулируемых перекрестках, в местах трамвайных остановок и при обгонах.

Тема 2. Правила перевозки на грузовых автомобилях людей и опасных грузов (2 часа).

Правила перевозки людей в кузове грузового автомобиля. Требования к водителю, перевозящему людей в кузове грузового автомобиля. Технические требования к грузовому автомобилю, предназначенному для перевозки людей. Установленная вместимость кузовов грузовых автомобилей. Совместная перевозка людей и грузов. Меры защиты людей от холода и обмороживания.

Правила перевозки опасных грузов (взрывчатых, легковоспламеняющихся и др.) Требования к водителю, перевозящему опасные грузы, и ограничения при их перевозке. Технические требования к транспорту, перевозящему опасные грузы, и дополнительное оборудование такого транспорта. Правила погрузки и укладки опасных грузов.

Тема 3. Регулирование движения (4 часа).

Средства регулирования: сигналы светофора, их общее значение и исключения, указания милиционера-регулирущика, сигналы водителя; дорожные сигнальные знаки, указатели, линии безопасности.

Тема 4. Движение транспорта (4 часа).

Расположение транспорта на улицах и дорогах различной ширины и при приближении к пересечениям различных типов (перекрестки, площади, железные дороги, переезды), выезд из ворот; порядок проезда нерегулируемых и регулируемых перекрестков и движение на площадях; правила поворотов и разворотов; осаживание транспорта. Скорость движения, правила обгона. Проезд мимо трамвайных остановок.

Движение при густом тумане. Буксировка. Перевозка негабаритных грузов.

Тема 5. Требования к автомобилям и автохозяйствам (4 часа).

Обязанности водителей транспорта и руководителей транспортных предприятий. Технические требования, предъявляемые к автомобилям, выпускаемым в эксплуатацию (техническое состояние механизмов, сигнальные приборы, освещение, номерные знаки и надписи). Порядок заправки автомобилей топливом.

В) Для подготовки шоферов первого класса.

Тема 1. Регулирование движения (4 часа).

Необходимость регулирования движения. Средства регулирования: сигналы светофора, их значение, указания милиционера-регулирущика, сигналы шофера; дорожные сигнальные знаки, указатели, линии безопасности.

Тема 2. Движение транспорта (4 часа).

Расположение транспорта на улицах и дорогах различной ширины и в случае приближения к пересечениям различных типов (перекрестки, площади, железнодорожные переезды); выезд из ворот; порядок проезда нерегулируемых и регулируемых перекрестков и движение на площадях, правила поворотов и разворотов; осаживание транспорта. Скорости движения, правила обгона. Проезд мимо трамвайных остановок. Перевозка грузов. Правила перевозки специальных грузов. Правила перевозки людей на грузовых автомобилях. Движение при густом тумане. Буксировка.

Правила движения специального транспорта.

Тема 3. Требования к автомобилям и автохозяйствам (4 часа).

Обязанности шоферов и руководителей транспортных предприятий. Технические требования, предъявляемые к автомобилям, выпускаемым в эксплуатацию (техническое состояние механизмов, сигнальные приборы, освещение, номерные знаки и надписи). Порядок заправки автомобилей топливом.

Тема 4. Проверка знаний по темам 1—3 (4 часа).

Решение задач по всему объему правил движения с попутной проверкой и оценкой знаний учащихся.

Обоснования действующих правил.

**КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕ
ГРУЗОВЫЕ**

Таблица 1

№ п/п	Наименование параметров	Единица измерения	ГАЗ-АА ГАЗ-ММ	ГАЗ-42
1	2	3	4	5
1	Год выпуска		1932— 1938	1939
2	Тип		Г р у	
3	Вес без груза	кг	1810	2050
4	Грузоподъёмность	т	1,5	1,2
5	Число осей: всего/ведущих		2/1	2/1
6	База	мм	3340	3340
7	Колея: передних колёс	”	1405	1405
	задних колёс	”	1600	1600
8	Радиус поворота	м	7,5	7,5
9	Клиренс (просвет)	мм	200	200
10	Габаритные размеры: длина	”	5335	5335
	ширина	”	2040	2040
	высота	”	1970	1970
11	Размеры платформы (внутренние): длина	”	2450	2025
	ширина	”	1870	1870
	высота	”	500	500
12	Двигатель: тип		Бенз. четы- рех- тактный	Газов. четы- рех- тактный
	число цилиндров		4	4
	порядок работы цилиндров		1—2	4—3
	диаметр цилиндра	мм	98,43	98,43
	рабочий объём	л	3,28	3,28
	степень сжатия		4,2/4,6	6,5
	максимальная мощность	л.с.	42/50	30
	число оборотов в минуту при максимальной мощности	об/мин	2600/ 2800	2400
13	Сцепление		Однодисковое, сухое	
14	Коробка перемены передач		Четырёхско- ростная	
15	Тип главной передачи		Пара кониче- ских шестерён со спиральным зубом	

ЗИС-5	ЗИС-21	ЯГ-6	ГАЗ-ААА	ЗИС-6	ЗИС-32	ГАЗ-63	ГАЗ-51	ЗИС-150	ЯАЗ-200	МАЗ-205
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1933	1939	1936	1935	1933	1941	1946	1946	1946	1947	1947
з о в о й					Грузовой повышенной проходимости	Г р у з о в о й				Грузовой-самосвал
3100	3700	4930	2475	4230	3680	3280	2810	3900	6500	6700
3,0	2,5	5,0	2,0	4,0	3,0	2,0	2,5	3,5	5—7	5
2/1	2/1	2/1	3/2	3/2	2/2	2/2	2/1	2/1	2/1	2/1
3810	3810	4200	3200	3900	3810	3300	3300	4000	4520	3800
1545	1545	1780	1405	1545	1550	1600	1585	1700	1950	1950
1675	1675	1860	1600	1675	1720	1600	1650	1740	1920	1920
8,6	8,6	8,5	7,8	9,0	9,1	9,0	7,6	8,0	9,2	8,5
250	245	300	230	275	260	275	245	265	300	300
6060	6090	6500	5335	6060	6060	5670	5670	6720	7620	6065
2235	2260	2500	2040	2235	2215	2280	2280	2385	2650	2640
2160	2260	2550	1970	2160	2330	2185	2130	2175	2430	2440
3085	3085	3780	2450	3085	3085	3080	3080	3540	4500	3000
2085	2085	2330	1870	2085	2085	2070	2070	2250	2480	2000
590	590	600	500	590	590	890	600	600	600	785
Бенз. четырёхтактный	Газов. четырёхтактный	Бензиновый четырёхтактный							Двухтактный дизель	
6	6	6	4	6	6	6	6	6	4	4
1—5—3—6—2—4	1—5—3—6—2—4	1—5—3—6—2—4	1—2—4—3	1—5—3—6—2—4	1—5—3—6—2—4	1—5—3—6—2—4	1—5—3—6—2—4	1—5—3—6—2—4	1—3—4—2	1—3—4—2
101,6	101,6	101,6	98,43	101,6	101,6	82,0	82,0	101,6	108,0	108,0
5,55	5,55	5,55	3,28	5,55	5,55	3,48	3,48	5,55	4,65	4,65
4,6	7,0	4,6	4,6	4,6	4,6	6,2	6,2	6,0	16,0	16,0
73	45	73	50	73	73	70	70	90	110	110
2300	2400	2300	2800	2300	2300	2800	2800	2700	2000	2000
Двухдисковое, сухое			Однорисковое, сухое	Двухдисковое, сухое		Однорисковое, сухое, полувцентробежное		Двухдисковое, сухое	Однорисковое, сухое	
Четырёхскоростная						Пятискоростная				
Двойная пара конических шестерён со спиральным зубом и пара цилиндрических шестерён			Червячная пара		Пара конических и пара цилиндрических шестерён		Две конические шестерни со спиральным зубом		Пара конических и пара цилиндрических шестерён	

ЗИС-5	ЗИС-21	ЯГ-6	ГАЗ-ААА	ЗИС-6	ЗИС-32	ГАЗ-63	ГАЗ-51	ЗИС-150	ЯАЗ-200	МАЗ-205
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Колодочный на все колеса	Колодочный на задние колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса
Механический	Механический с вакуумным усилителем	Механический	Механический с вакуумным усилителем	Механический	Механический	Гидравлический	Гидравлический	Пневматический	Пневматический	Пневматический
Колодочный на задние колеса	Колодочный на трансмиссию									
Механический										
34×7 (9,00—20) ¹ 5,00(3,25) ² 5,75(4,00) ²	34×7 (9,00—20) ¹ 5,00(3,25) ² 5,75(4,00) ²	40×8 (9,75—24) ¹ 5,00(4,00) ² 6,50(5,50) ²	6,50—20 2,50 3,25 100 1,0 по 1,5	34×7 (9,00—20) ¹ 5,00(3,25) ² 5,75(4,00) ²	36×8 5,00 115 8,0 2,5 по 3,0	9,75—18 3,00 4,00 195 2,5 3,0 5,5 3,0 7,0 14,5	7,5—20 3,00 3,50 105 — 3,0 — — 7,0 14,5	9,00—20 3,50 4,50 150 — 4,0 — — 8,0 21,0	12,00— 20 4,25 5,50 — 13,5 — — 15,5 46,0	12,00— 20 4,25 4,50 — 13,5 — — 15,5 46,0
1,2—1,5 20—25 25 20/2 60 10 34	1,2—1,5 20—25 25 20/2 45 10 —	1,2—1,5 20—25 25 30/2 40 10 43,5	1,3—1,4 20—25 25 16/2 65 10 25	1,2—1,5 20—25 25 24/2 55 10 41	1,2—1,5 20—25 25 20/2 65 10 38	2,0—4,0 35—45 8—15 20/2 65 8 29	2,0—4,0 35—45 8—15 20/2 70 8 26,5	1,8—2,0 20—25 15—20 30/3 65 8 38	1,8—2,0 34—42 15—20 30/3 65 10 —	1,8—2,0 34—42 15—20 —/3 65 10 —

¹ В скобках указаны размеры заменяющих шин.

² В скобках указаны давления в заменяющих шинах.

БИЛИ И АВТОБУСЫ

ЗИС-101	ЗИС-110	„Москвич“	ГАЗ-03-30	ЗИС-16	ЗИС-154	ЗИС-155
7	8	9	10	11	12	13
1936	1946	1946	1933	1938	1947	1948
В о й			А в т о б у с			
6	7	4	16	26	34	28
2/1	2/1	2/1	2/1	2/1	2/1	2/1
3605	3760	2340	3340	4970	5460	4090
1500	1520	1105	1405	1545	2070	2076
1550	1600	1168	1600	1710	1812	1740
7,7	7,5	6,0	7,5	11,2	11,0	8,3
190	210	194	200	270	290	265
5750	6000	3855	5300	8525	9500	8260
1890	1960	1375	2100	2400	2500	2500
1870	1730	1545	2530	2800	2940	2940
Лимузин, 4-дверный	Лимузин или фазтон 4-дверный	Седан или кабриолет, 4-дверный	З а к р ы т ы й		Закрытый, вагонного типа	
2550	2450	845	2270	5100	8000	6200
ч е т ы р ё х т а к т н ы й					Дизель, 2-тактный	Бензиновый 4-тактный
8	8	4	4	6	4	6
1-6-2-5-8-3-7-4	8-3-7-4	1-3-4-2	1-2-4-3	1-5-3-6-2-4	1-3-4-2	1-5-3-6-2-4
85,0	90,0	67,5	98,43	101,6	108,0	101,6
5,75	6,0	1,07	3,28	5,55	4,65	5,55
5,5	6,85	5,8	4,6	5,7	16,0	6,0
110	140	23	50	88	110	95
3200	3600	3400	2800	2700	2000	2700
Двухдисковое, сухое	Одностороннее, сухое полуцентробежное с демпфером		Одностороннее, сухое	Двухдисковое, сухое	Привод электрический	Двухдисковое, сухое
3-скоростная	3-скоростная с синхронизатором		4-скоростная		—	5-скоростная
Две конических шестерни со спиральными зубом	Гипоидная	Пара конических шестерён		Пара конических и пара цилиндрических шестерён		
Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса		Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	Колодочный на все колеса	
Механический с вакуумным усилителем	Гидравлический		Механический	Механический с вакуумным усилителем	Пневматический	

ЗИС-101	ЗИС-110	„Москвич“	ГАЗ-03-30	ЗИС-16	ЗИС-154	ЗИС-155
7	8	9	10	11	12	13
Колодочный на все колеса	Колодочный на задние колеса		Ленточный на задние колеса	Колодочный на задние колеса	Колодочный на трансмиссию	
М е х а н и ч е с к и й						
7,5—17	7,5—16	4,5—16 (5,0—16) ¹	6,5—20	36×8 (9,00—20) ¹	10,5—20	9,00—20
2,25	2,25	2,00(1,75) ²	2,50	5,00(3,50) ²	6,00	4,60
2,75	2,50	2,30(2,00) ²	3,25	5,50 4,50) ²	4,50	4,60
80	80	31	40	110	270	1,50
2,0	1,3	0,4	2,75	8,0	—	7,0
3,0	3,4	0,9	3,25	5,5	6,0	4,0
12,0	7,1	2,7	4,7	7,0	15,5	8,0
22,0	18,5	6,0	12,0	32,0	46,0	32,0
2,5—3,0	2,5—3,0	2,0—3,5	1,3—1,4	1,2—1,5	1,8—2,0	1,8—2,0
20—25	40—45	18—24	20—25	20—25	нет	20—25
25	6—13	6—12	25	25	10	15—20
115	140	90	65	65	65	65
7	7	5	10	10	13	10
25,5	27,0	9	27	37	—	—

О технике безопасности при эксплуатации и ремонте автомобилей, работающих на этилированном автомобильном бензине.

Этилированный бензин обладает ядовитыми свойствами и может вызвать тяжелые отравления при попадании на кожу, при вдыхании его паров, а также при случайном его заглатывании.

Этилированный бензин предназначен для применения в качестве топлива для карбюраторных автомобильных и мотоциклетных двигателей.

Случаи особо тяжелых отравлений этилированным бензином имели место при применении его не по назначению: для освещения (в смеси с керосином), в качестве горючего для керосинок и примусов и для других целей.

Поэтому применение этилированного бензина для бытовых целей и в качестве растворителя воспрещается. Хранение, перевозка и применение его в качестве топлива для автомобильных и мотоциклетных двигателей разрешается только при соблюдении мер предосторожности, указанных ниже:

1. Этилированный бензин должен иметь оранжевый цвет. Применение неокрашенного в этот цвет, а также недостаточного окрашенного этилированного бензина воспрещается.

2. В автотранспортных и авторемонтных предприятиях этилированный бензин может применяться только как топливо для двигателей. Применение этого бензина для каких-либо других целей, например, для промывки деталей вместо растворителя и пр., запрещается.

3. В автотранспортных хозяйствах, применяющих этилированный бензин, должен быть установлен такой порядок хранения, перевозки и расходования, который исключал бы возможность использования этилированного бензина не по назначению.

4. Автотранспортные хозяйства, применяющие этилированный бензин, должны иметь отдельные емкости для хранения и отдельные бензопроводы и бензонасосы для этилированного и неэтилированного бензина.

5. Перевозка этилированного бензина разрешается только на платформах грузовых автомобилей. Перевозка его в кузовах легковых автомобилей, в кузовах автобусов и в кабинах автомобилей всех типов запрещается.

6. Воспрещается перевозка этилированного бензина на

автомобилях совместно с другими грузами, а также совместная перевозка с ним на грузовых автомобилях людей, исключая сопровождающих лиц, находящихся в кабине автомобиля.

7. Хранение и перевозка этилированного бензина допускается только во вполне исправной таре с плотно закрывающимися металлическими пробками на кожаных прокладках.

8. На таре с этилированным бензином должны быть крупные надписи несмываемой краской: «Этилированный бензин. Ядовит, годен только как топливо для двигателей».

9. Почва, полы, оборудование, тара и прочие предметы в случае попадания на них этилированного бензина должны быть немедленно обезврежены, для чего применяются дегазаторы: дихлорамин (1,5-процентный раствор в бензине), хлорная известь (в виде кашицы или хлорной воды), а для металлических предметов — растворитель (керосин или неэтилированный бензин).

10. Во всех случаях, когда при техническом обслуживании или ремонте автомобилей производится ремонт деталей и агрегатов, соприкасавшихся с этилированным бензином, вследствие чего на них (или в них) могут оказаться ядовитые свинцовые отложения, эти детали должны подвергаться обезвреживанию промывкой керосином. К этим деталям относятся: бензонасос, отстойник, карбюратор, свечи, бензофильтры, бензопровод, выхлопные патрубки, поршни, поршневые пальцы, компрессионные маслосъемные кольца, клапаны, головка блока и пр.

11. Двигатель перед разборкой должен обтираться снаружи кистью или ветошью, обильно смоченной керосином.

После разборки двигателя детали его, перечисленные в п. 10, необходимо продержать 10—20 минут в керосине. Чистку и промывку деталей разрешается производить только в резиновых перчатках.

12. При попадании этилированного бензина на руки они должны быть вымыты керосином, а затем теплой водой с мылом.

13. В случае попадания этилированного бензина в глаза, необходимо немедленно обратиться в ближайшее медицинское учреждение.

14. На автомобиле при отправлении на линию должно находиться 0,5 л керосина для мытья рук и дегазации одежды шофера в случае загрязнения этилированным бензином.

15. Приготовление этилированного бензина, т. е. смешение бензина с этиловой жидкостью, в автотранспортных хозяйствах

и автопредприятиях (авторемонтных заводах и мастерских), а также на бензинозаправочных станциях и станциях обслуживания автомобилей воспрещается.

16. Администрация автохозяйств, авторемонтных заводов и мастерских и заправочных станций обязана обеспечить тщательный инструктаж всего состава соприкасающихся с этилированным бензином о мерах предосторожности и обращении с ним при техническом обслуживании, ремонте, заправке, хранении и перевозке, соответственно инструкции, высланной по линии ведомства или министерства.

17. Воспрещается допуск к работе с этилированным бензином лиц, предварительно не проинструктированных.

Приложение № 7.

Езда на велосипедах.

1. Езда на велосипедах по улицам и дорогам разрешается Правилами движения лицам не моложе 13 лет.

Велосипед должен быть оборудован:

- а) тормозом;
- б) сигналом (звонок или рожок);
- в) передним фонарем и отражателем сзади на случай езды в темноте;

г) номерным знаком, укрепленным сзади под седлом.

2. Велосипедист обязан держаться правой стороны улицы или дороги на расстоянии не более одного метра от тротуара или обочины. Скорость движения в пределах города и населенного пункта не должна превышать 15 километров в час.

3. В местах большого скопления пешеходов, при выезде из ворот, а также при выезде на улицы и дороги с усиленным движением, или на улицы и дороги, где проложен трамвайный путь, велосипедист должен сойти с велосипеда и может продолжать движение только убедившись в полной безопасности.

4. Велосипедистам воспрещается:

- а) ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам парков, садов и бульваров;
- б) ездить по трамвайным путям;
- в) ездить по улицам в перегонку;
- г) ездить по-двое и более в ряд;
- д) обучаться езде на улицах и площадях с интенсивным движением транспорта;

- е) ездить, не держась за руль;
- ж) цепляться за другой транспорт и ездить на слишком близком расстоянии от движущегося впереди быстроходного механического транспорта;
- з) ездить на одноместном велосипеде вдвоем за исключением перевозки детей до 9-летнего возраста при наличии оборудования велосипеда специальным сидением;
- и) возить какие-либо предметы, могущие помешать управлению велосипедом или нанести повреждения другим лицам;
- к) ездить по улицам, где это запрещено соответствующими дорожными знаками.

При групповой езде велосипедисты должны ехать в один ряд друг за другом с промежутком не менее 2-х метров.

5. Военские части и организованные колонны следуют на велосипедах по улицам и дорогам не более, чем по 4 в ряд с соблюдением всех правил движения, установленных для организованных шествий.

Приложение № 8.

Движение гужевого транспорта и ручных тележек.

1. Водители гужтранспорта обязаны:
 - а) содержать транспорт в опрятном и исправном состоянии;
 - б) соблюдать установленные габариты подвод с грузом;
 - в) не ездить на санях без подрезов по улицам и дорогам с автомобильным движением;
 - г) во время гололедицы применять подковы с шипами;
 - д) не оставлять транспорта на улицах и дорогах без присмотра или без привязи;
 - е) во время движения держать вожжи в руках и сидеть с правой стороны по движению экипажа или итти с правой стороны;
 - ж) при движении по улице (дороге) занимать всегда крайний правый ряд у тротуара (обочины);
 - з) ездить с грузом только шагом;
 - и) оставлять между подводами интервалы в 1 метр, а при следовании обозами, кроме того, оставлять интервалы в 6 м, через каждые 3 подводы.

Конный грузовой транспорт на пневматиках должен быть снабжен тормозами;

к) иметь на легковых конных экипажах один номерной знак сзади, а на грузовых — на лицевой стороне дуги слева или, при запряжке без дуги, — с левой стороны сидения.

Кроме того, грузовые конные экипажи должны иметь надпись с наименованием владельца, его адреса и номера телефона. Надпись делается на дуге или на металлической пластинке, прикрепляемой с левой стороны телеги или саней.

2. Движение ручных тележек разрешается по правой стороне улицы, вплотную к тротуару. Каждая ручная тележка должна иметь номерной знак, укрепляемый с левой стороны по движению.

Номерные знаки выдаются финансовым отделом местного исполкома СДТ.

Приложение № 9.

Правила по учету автомотопарка.

1. Регистрация и учет.

1. Все учреждения предприятия и организации, а также и отдельные лица обязаны регистрировать в Госавтоинспекции принадлежащие им автомобили, тягачи, транспортные тракторы на резиновом ходу, автомобильные прицепы, полуприцепы и мотоциклы в течение 48 часов с момента их получения, несмотря на их техническое состояние.

2. Регистрация машин производится при личной явке ответственного представителя владельца машины, снабженного доверенностью, уполномочивающей на оформление учета и получения технического паспорта и государственных номерных знаков.

3. Регистрация автомомашин, прибывающих с автозаводов, а также прицепов и выдача номерных знаков и технических паспортов производится при наличии следующих документов:

а) заявления владельца о приеме на учет с указанием министерства, в которое входит данное учреждение, адреса и телефона учреждения и гаража, доверенности на получение номерных знаков и технического паспорта;

б) приемо-сдаточного акта завода на каждую машину в отдельности;

- в) заводского паспорта автомомашин;
- г) квитанции Госбанка об уплате сборов за регистрацию машины.

4. Автомашины и прицепы, прибывающие с автомобильных заводов СССР, регистрируются без производства технического осмотра. Все другие машины и прицепы принимаются на учет при наличии акта технического осмотра, который составляется госавтоинспектором одновременно с оформлением учета машины.

5. На каждый зарегистрированный автомобиль, тягач, транспортный трактор на резиновом ходу и мотоцикл выдаются владельцу технический паспорт и государственные номерные знаки, на каждый прицеп — по одному номерному знаку.

II. Снятие с учета и перерегистрация.

6. Снятие машины с учета производится в случаях:
а) переброски машины из одного района в другой район или в другую республику на срок более 3 месяцев;

б) выбраковки машины.

7. При переброске машины на постоянную работу на срок более 3 месяцев в другой район или в другую республику снятие с учета производится на основании письменного заявления владельца машины с представлением технического паспорта для отметок. Машина следует к месту нового назначения без номерных знаков, которые сдаются в Госавтоинспекцию.

8. В случае временной переброски машины для работы на срок менее 3 месяцев в другой район или в другую республику владельцы машины обязаны сообщить об этом Госавтоинспекции, где машина состоит на учете, с указанием места, куда машина выбывает и на какой срок, а также сообщить по окончании командировки о возвращении машины.

Технический паспорт машины, направленной в другую республику, должен быть при машине у шофера или у ответственного лица, сопровождающего машину. Технический паспорт машины, направленной в другой район ЭССР, должен быть сдан Госавтоинспекции.

9. Снятие машины с учета при выбраковке производится на основании письменного заявления владельца с приложением технического паспорта, государственных номерных знаков, квитанции об уплате сборов за технический осмотр и акта выбраковки, утвержденного Госавтоинспекцией.

10. Перерегистрация машин производится в следующих случаях:

- а) перемены владельца, вследствие продажи или передачи машины;
- б) перемены адреса владельца машины или адреса гаража;
- в) переоборудования машины из одного типа в другой, например, легковой в грузовую, грузовой в цистерну или автобус, присоединения коляски к одиночному мотоциклу и т. д.

Примечание: Переоборудование машин разрешается только с согласия Госавтоинспекции.

III. Технические паспорта автомотомашин.

11. Технический паспорт автомотомашин выдается на весь срок работы машины и действителен до момента снятия ее с учета, вследствие выбраковки и списания машины.

12. Технический паспорт должен предъявляться в случаях:

- а) вызова Госавтоинспекцией автомотомашин на годовые и полугодовые технические осмотры;
- б) изменения владельца при передаче или при продаже машины;
- в) изменения адреса гаража-стоянки и владельца;
- г) выдачи нового номерного знака;
- д) приема и снятия машины с учета;
- е) переоборудования, переделки, выбраковки машины;
- ж) обследования автохозяйств госавтоинспекторами и другими должностными лицами милиции.

13. Руководители автохозяйств и владельцы машин обязаны следить за своевременным внесением в технический паспорт сведений:

- а) о капитальных ремонтах, немедленно после выхода машины из ремонта;
- б) не позже 10 января, 10 апреля, 10 июля, 10 октября о километраже, пройденном машиной за каждый квартал.

14. Владельцу паспорта категорически запрещается делать в техническом паспорте какие-либо поправки, изменения и подчистки.

15. Технический паспорт хранится в автохозяйстве на правах документов строгой отчетности.

16. Руководители автохозяйств и владельцы машин обязаны в течение 48 часов предъявить в Госавтоинспекцию

письменное заявление во всех случаях передачи машины другому владельцу, изменения адреса гаража-стоянки и владельца, переброски машины на постоянную работу (свыше 3 месяцев) в другой район или в другую республику, утери номерного знака и утери технического паспорта.

IV. Государственные сборы.

За регистрацию и технические осмотры автотранспорта установлены государственные сборы в следующих размерах:

Регистрация и выдача технического паспорта: автомобилей и тягачей — 10 руб.; мотоциклов и прицепов — 5 руб.

Перерегистрация без выдачи технического паспорта: автомобилей и тягачей — 5 руб., мотоциклов и прицепов — 3 руб.

Выдача государственных номерных знаков: на автомобили и тягачи — 15 руб., на мотоциклы и прицепы — 10 руб.

Выдача дубликатов технических паспортов и гос. номерных знаков — 45 руб.

Технический осмотр — годовой: автомобилей и тягачей — 15 руб., мотоциклов и прицепов — 10 руб.

Технический осмотр — полугодовой: автомобилей и тягачей — 5 руб., мотоциклов и прицепов — 3 руб.

Технический осмотр при выбраковке: автомобилей и тягачей — 50 руб. мотоциклов и прицепов — 35 руб.

Место для штампа

ПУТЕВОЙ ЛИСТ № 1532

Приложение № 10

Утверждено постановлением Совета Министров СССР № 3181 от 23 августа 1948 г.

Организация:

Таллинская Автотранспортная база № 1.

Марка автомобиля:

Зис 150

Дата:

04 авг. 1950 г.

Смена

Таб. № 10

Адрес:

А. Тислери 31, г. Таллин

Госавтоинспекции

№ РР 54-47

Шофер: Ийли

Таб. № 121

№ расч. счета 182001

в отделении Госбанка

г. Таллин

Гаражный № 35

Грузчик: Киви

Таб. № 122

Прицеп №

одноосный,

двухосный

Грузч. Каллас

Таб. № 128

Стажер: Каазик

Таб. № 91

Автомобиль технически исправен, выезд разрешаю:

Механик: Альвее
(подпись)

Автомобиль в технически исправном состоянии принял:

Шофер: Ийли
(подпись)

З а д а н и е ш о ф е р у

В чье распоряжение	Откуда	Куда	Расстояние	Число ездов с грузом	Наименование груза	Кол. груза (вес, штук)	
<u>Гортрест дорог и мостов</u>	<u>Тислери 31</u>	<u>Всеренни 53</u>	<u>Карьер</u>	<u>5</u>	<u>1</u>	<u>Гравии</u>	<u>24</u>
							<u>Карьер</u>

Диспетчер Пялло

Опоздания, простои в пути, заезды в гараж и прочие отметки шофера

		Ч. мин.	Показание спидометра в км
Время выезда из гаража	<u>8.00</u>		
Возвращение в гараж	<u>16.30</u>		
Подпись диспетчера при выезде автомобиля	<u>Пялло</u> (подпись)		
Подпись диспетчера при возвращении автомобиля	<u>Реммел</u> (подпись)		
Выдача горючего	л	Подпись	Отмет. о состоянии автомобиля при возвр. в гараж
Замер остатка при выезде	<u>19</u>	<u>Пялло</u>	При сдаче автомобиля обнаруж.
Выдано			
1. <u>бензин</u>	<u>60</u>	<u>Майдра</u>	
2. <u>автол</u>	<u>2</u>	<u>Майдра</u>	
3.			
Замер остатка при возвращ.	<u>34</u>	<u>Калде</u>	

Автомобиль сдал (шофер): Ийли

Автомобиль принял (механик): Калде

Выполнение задания

№№ ездов	Грузо-владелец	Откуда	Куда	Отправление					Прибытие			Пробег км		Сделано т/км						
				Наименование груза	Всего тонн	В т. ч. на при-цепах	Простой под груз. ч. м.	Время от-правлен. ч. м.	Подпись грузо-отпрати-теля	Время прибы-тия ч. м.	Простой под раз-грузкой ч. м.	Подпись грузопо-лучателя	С грузом	Без груза	Всего	В т. ч. на при-цепах				
Гор-трест дорог и мостов	Тислери Вееренни Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу	Тислери Вееренни Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер	Вееренни Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу Карьер Раудалу	Травии	4		0.20	8.00	Лепп	8.05	0.10	Аас	5	1	20					
								8.25	Лепп	8.30							9.00	9		
								8.40		9.00							9			
								9.15	Лепп	9.35							0.10	Аас	9	36
								9.45		10.05							9			
								10.20	Лепп	10.40							0.20	Аас	9	36
								11.00		11.20							9			
								11.40	Лепп	12.00							0.15	Аас	9	36
								12.15		12.35							9			
								12.50	Лепп	13.10							0.15	Аас	9	36
								13.25		13.45							9			
								14.00	Лспп	14.20							0.20	Аас	9	36
								14.40		15.00							9			
15.20	Лепп	16.00	0.15	Аас	9	36														
16.15		16.25	7																	

Подпись шофера:

Иши

Результаты работы

Результаты работы													Расчет зарплат.	Шо-феру	Груз-чику					
Часы, мин.			В том числе					Пробег км	Перевоз. т. груза	Сделано т/км	Расход горюч. кг/л			За пробег	За тоннаж	За первый пол. плана	Прочие { a) b)			
В наряде	В де-жени	В про-стое	Под по-грузк. и разгрузк.	По тех-нич. не-исправ-	Число ездов с грузом	Общий	В т. ч. с грузом				Всего	В т. ч. на при-цепах	Всего					В т. ч. на при-цепах	По норме	Факти-чески
8.25	4.25	4.00	5.36 ¹	1.16 ²	—	—	7	121	59	28	—	236	—	45,9	45,0	0,9	—	Всего		

235

1) Погрузки и разгрузки по нормам

2) Экономия времени погрузки — разгрузки

Подпись: *Реммел*

Таксировщик:

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Правила уличного движения по улицам и дорогам Эстонской ССР, 1949 года.
2. Типовые правила уличного движения.
3. Поляков А. А. Организация и регулирование городского движения, 1941 г.
4. Писарев С. Г. Городской транспорт, 1948 года.
5. Карягин А. В. и Соловьев Г. М. Учебник шофера третьего класса, 1948 года и 1941 года.
6. Перечинский А. М. и др. Вождение автомобилей и автомобильных колонн 1940 г.
7. Назаренко А. Г. Правила движения автомобилей и автомобильных колонн, 1946 г.
8. Осипов И. И. Работа шофера в условиях сельскохозяйственных перевозок, 1947 года.
9. Певзнер С. Р. Руководство для инструкторов учебной езды на автомобиле, 1948 года.
10. Крузе И. Л. Автомобильные тормоза, 1947 года.
11. Герасимов Ф. Я. Справочник по военной топографии, 1946 г.
12. Сборник контрольных вопросов по программам подготовки шоферов третьего, второго и первого классов, 1949 г.
13. Kõbelev P. Ole valmis õhu-gaasikaitseks, 1945.
14. Rava A. J. Jõuvankrijuhi käsiraamat, 1939.

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

Авария 6, 13, 14, 18, 187, и сл.
Автоколонна 163—168
Алкоголь 14, 16, 44, 189

Бензораздаточная колонна 137
Буксировка 134—136

Вес транспорта 139—140
Воздушная тревога 180—181
Взыскания, см. Ответственность
Вопросы для повторения 19, 25,
32, 64, 82, 103, 128, 146, 163,
168, 179, 183, 187

Время реакции водителя 42
Встречные раз'езды 31
Вынужденная остановка 61
В'езд и выезд из ворот 60—61

Габариты транспорта 138—140
Главные улицы 20, 68
Гололедица см. Движение в голо-
ледицу
Горизонтали 173
Государственная автомобильная
инспекция (ГАИ) 8
Границы перекрестка 24
Гужевого транспорт см. Движение
гужевого транспорта

Движение автоколонны 163—164
" автомобиля в составе
автоколонны 164—168
" в условиях МПВО
179—181
" задним ходом 134
" в гололедицу 132—133
" гужевого транспорта
229
" на закруглениях 57—60
" на пересечениях 66—81
" при густом тумане 132

Движение ручных тележек
229

Двойной обгон 50, 51

Дегазация 186

Дети 11

Детский травматизм 189

Дистанция при движении 29

" при остановке 30

" торможения 42

Документы водителя 12

Дороги 23

Дорожные происшествия 187—192

Дорожные сигнальные знаки
104—121

Дремота см. Сон за рулем

Езда на велосипедах 228

" по трамвайным путям 53

Железнодорожные переезды
129—132

Желтый сигнал светофора 87,
92—93

Животные 37

Заклинивание колес 41

Замедление 39

Занос 38, 45

Заправка топливом 137—138

Звуковой сигнал 45, 46, 48, 60,
133

Зеленый сигнал светофора 87

Знаки дорожные см. Дорожные
сигнальные знаки

Знаки, предупреждающие в ме-
стах железнодорожных пере-
ездов 121

Изменение направления движения
68

Инвалиды 11

Индивидуальное ученичество
206—207
Индивидуальные владельцы транспорта 12, 14, 15, 17
Инерционное сопротивление см.
Сила инерции
Инстинктивные действия водителя
43
Испытания водителей 208—210
Камуфляж 184
Катастрофа 187
Квартал 24
Колонны и шествия 11
Критическая скорость 59
Красный сигнал светофора 94—95
Курение 16, 146, 184
Кюветы 23
Линейный масштаб см. Масштаб карты
Линии безопасности 125—126
„ пешеходного перехода 126
„ площадки для стоянки транспорта 126
„ поворота 127
„ посадочной площадки 127
„ резервной зоны 127
Линия «стоп» 67, 126
Лишение водительских прав см.
Ответственность за нарушение правил движения
Магистральные улицы см. Улицы
Маневрирование 76
Маршрутный лист см. Путевой лист
Маскировка 183—184
Масштаб карты 173—175
Местные предметы 169
Наблюдение за дорогой 35
Надписи на транспорте 155
Наезды на людей 187
Несчастный случай 187
Нефтебазы 138
Номерные знаки 154—155
Ночное время 151, 153
Обгон 48—53
Общая дистанция безопасности 42
Объезд 75
Обязанности водителей транспорта
11, 16

Обязанности руководителей транспортных предприятий
17
Ограждения мест работ на проезжей части 124—125
Оперативные автомобили 45, 49, 56, 71, 77, 108, 137
Определение стран света 175—176
„ своего местонахождения 178
Ориентирование 175—178
Осаживание см. Движение задним ходом
Освещение транспорта 149—151
Осевая линия 22, 23, 125
Ослепление фарами 31, 152
Основное правило при движении 7
Остановка транспорта 61—62
Ответственность за нарушение правил движения 18—19
Очередность проезда нерегулируемых перекрестков 69
Пассажиры 15, 16
ПВХО при движении 183—186
Первая помощь 192—203
Перевозка грузов 140—141
„ людей 141—143
„ опасных грузов 144—146
Передача управления транспортом
15
Перестроение транспорта 66
Пешеходы 5, 10, 11
Перекресток 24
Переключение света в фарах 48, 151—152
Поле зрения 35
Полоса отвода 23
Пользование светом 48, 151—154
Порожные пробеги 157—162
Порядок уличного движения в гор. Таллине 204—205
Площадь 24
Преднамеренная остановка см. Остановка транспорта
Повороты 73—75
Проезд железнодорожных переездов 129—132
Проезд нерегулируемых перекрестков 68
„ площадей 81
„ регулируемых перекрестков 67—68

Проезд трамвайных остановок
55—57
„ трамвайных путей 53—54
„ участков, пораженных ОБ
186
Предоставление транспорта ра-
ботникам милиции 13
Проезжая часть 20, 26
Проверка исправности тормозов
40
Программы подготовки по прави-
лам движения 211—217
Противогаз 182
Путевой лист 12, 13, 155—157
Путевые знаки 121
Путь обгона 51—53
„ реакции 42—43
„ торможения 38—39
Развороты 75—76
Разграничительные линии 127
Расположение транспорта при
движении 26 и сл.
Регистрация автотранспорта
230—232
Рельеф местности 169
Ручные тележки 229
Светофоры 72, 82—95
Сигнал воздушной тревоги 180
„ поворота 45, 47
„ «стоп» 45, 47, 150
„ типа «сирена» 45, 71
„ химической тревоги 181
Сигналы военного регулировщика
102
„ милиционера-регулиров-
щика 95—102
„ светофора 72, 87—95
Сила инерции 57 и сл.
Скорость движения 33—36, 153
Слепые 11

Сон за рулем 14, 15
Средства регулирования 25
«Срезывание» угла 60
«Стоп» линия см. Линия «стоп»
Стоянка транспорта 62—64

Технические характеристики авто-
мобилей 218—225
Техническое состояние транспорта
12, 147—149
Топографическая карта 169, 174
Торможение 37
Трогание с места 26
Тротуарная линия 127
Тротуары 20
Туман см. Движение при густом
тумане

Угрожаемое положение 178—179
Указатели 124
Улицы 20
Управление транспортом 12
Условные топографические знаки
169—172
Утомление 16
Учебная езда 143—144

Химическая тревога 181

Центробежная сила 58
Центр перекрестка 126

Численный масштаб см. Масштаб
карты
Элементы дороги 22, 23
„ улицы 20

Экзамены см. Испытания водите-
лей
Этилированный бензин 17—18
226—228

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	3
Глава I. Общие положения	
1. Необходимость регулирования движения	5
2. Задачи регулирования уличного движения	6
3. Органы регулирования движения	8
4. Организация движения	8
5. Обязанности граждан при движении	9
6. Основные обязанности водителей транспорта	11
7. Обязанности руководителей транспортных предприятий	17
8. Ответственность при нарушении ПУД	18
Глава II. Элементы улиц и дорог	
1. Улицы	20
2. Дороги	23
3. Перекрестки и площади	24
Глава III. Расположение транспорта	
1. Трогание с места	26
2. Расположение транспорта при движении	26
3. Встречные разъезды	31
Глава IV. Общие правила	
1. Скорость движения	33
2. Торможение автотранспорта	37
3. Предупредительные сигналы водителей	45
4. Обгон	48
5. Проезд по трамвайным путям	53
6. Проезд трамвайных остановок	55
7. Движение на закруглениях	57
8. Въезд в ворота и выезд из них	60
9. Остановка транспорта	61
10. Стоянка транспорта	62
Глава V. Движение на пересечениях	
1. Перестроение транспорта	66
2. Проезд регулируемого перекрестка	67
3. Проезд нерегулируемого перекрестка	68
4. Повороты направо	73

5. Повороты налево и в обратном направлении	74
6. Развороты	75
7. Проезд площадей	81

Глава VI. Средства и способы активного регулирования движения

1. Светофоры	82
2. Милиционер-регулирующий	95
3. Сигналы военного регулировщика	102

Глава VII. Дорожные знаки

1. Общие положения	104
2. Знаки предупреждающие	105
3. Знаки запрещающие	108
4. Знаки указательные	117
5. Знаки железнодорожных пересечений	121
6. Путьевые знаки	121
7. Ограждение мест работ	123
8. Указатели и линии безопасности	124

Глава VIII. Специальные правила

1. Проезд железнодорожных переездов	129
2. Движение при густом тумане	132
3. Движение в гололедицу	132
4. Движение задним ходом	134
5. Буксировка	134
6. Заправка автотранспорта топливом	137
7. Предельные габариты и вес транспорта	138
8. Погрузка и укладка грузов	140
9. Перевозка людей на грузовых автомобилях	141
10. Учебная езда	143
11. Перевозка легковоспламеняющихся, взрывчатых и других опасных грузов	144

Глава IX. Требования к техническому состоянию автотранспорта

1. Требования к общему состоянию транспорта	147
2. Освещение автотранспорта	149
3. Пользование освещением	151
4. Номерные знаки и надписи на транспорте	154
5. Путьевые листы	155

Глава X. Правила вождения автомобиля в колонне

1. Порядок движения автоколонны	163
2. Порядок движения автомобиля в составе автоколонны	164
3. Сигнализация при управлении автоколонной	168

Глава XI. Начальные сведения по топографии

1. Топографическая карта	169
2. Масштаб карты	173
3. Ориентирование	175

Глава XII. Движение в условиях МПВО

1. Угрожаемое положение	179
2. Воздушная тревога	180
3. Химическая тревога	181
4. Противогаз	182

Глава XIII. ПВХО автотранспорта при движении

1. Маскировка транспорта	183
2. Меры ПВО при движении	185
3. Проезд участков, пораженных ОВ	186
4. Дегазация автомобиля	186

Глава XIV. Дорожные происшествия и первая помощь

1. Классификация дорожных происшествий	187
2. Отчего происходят дорожные происшествия	188
3. Как поступать при дорожных происшествиях	190
4. Первая помощь при несчастных случаях на транспорте	192

Приложения:

1. О порядке уличного движения в городе Таллине	204
2. Об индивидуальном ученичестве шоферов	206
3. Порядок испытания водителей автотранспорта	208
4. Учебные программы по правилам движения	211
5. Краткие технические характеристики автомобилей	218
6. О технике безопасности при работе с этилированным бензином	226
7. Езда на велосипедах	228
8. Движение гужевого транспорта и ручных тележек	229
9. Правила по учету автотранспорта	230
10. Путевой лист	234

Ответственный редактор
С. Лукашев

Технический редактор
К. Эйнберг

Сдано в набор 28 III 1950. Под-
писано к печати 13 XI 1950.
Тираж 3000. Формат бумаги
61×86, ¹/₁₆. Печатных листов
15,25. По формату 60×92 пе-
чатных листов 14,49, учетно-
издат. листов 14,37. МВ-09458.

Типография «Юхисэлу».
Таллин, ул. Пикк, 42.
Заказ № 403/1966.

Цена руб. 8.—

XI

A-909_{II}



TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00647362 5