

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
КИЇВСЬКИЙ ІНСТИТУТ НАЦІОНАЛЬНОЇ ГВАРДІЇ УКРАЇНИ

А. В. ГРАДЕЦЬКИЙ,  
С. П. КОЗИНЕЦЬ,  
С. І. АНДРУСЕНКО

**МАЙСТЕРНІСТЬ КЕРУВАННЯ  
ВІЙСЬКОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ТЕХНІКОЮ**

*Навчальний посібник*

Київ • 2024

УДК 656.05:623(07)

Г75

Авторський колектив:

**А. В. Градецький** – кандидат юридичних наук, доцент, начальник кафедри бойового та логістичного забезпечення Київського інституту Національної гвардії України;

**С. П. Козинець** – старший викладач кафедри бойового та логістичного забезпечення Київського інституту Національної гвардії України;

**С. І. Андрусенко** – викладач кафедри бойового та логістичного забезпечення Київського інституту Національної гвардії України.

Рецензенти:

**Д. Є. Гуртовий** – кандидат педагогічних наук, начальник служби координації підготовки в навчальних центрах відділу підготовки у військових навчальних закладах Департаменту професійної підготовки Головного управління Національної гвардії України;

**Р. С. Троцький** – кандидат педагогічних наук, начальник кафедри управління підрозділами Національної гвардії України Київського інституту Національної гвардії України.

*Рекомендовано до друку*

*Вченою радою Київського інституту Національної гвардії України*

*(протокол від 02.12.2024 р. № 5)*

**А. В. Градецький**

Г 75 Майстерність керування військовою автомобільною технікою: навч. посіб. / А. В. Градецький, С. П. Козинець, С. І. Андрусенко. – Київ: КІ НГУ, 2024. – 180 с.

**ISBN 978-617-8361-30-3**

У навчальному посібнику на підставі вимог ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012, відповідно до програми підготовки курсантів Київського інституту Національної гвардії України з навчальної дисципліни «Автомобільна техніка (в т. ч. автомобільна підготовка)» і досвіду навчання курсантів розглядаються завдання з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів категорії «В, С1, С».

Для курсантів Київського інституту Національної гвардії України.

УДК 656.05:623(07)

**ISBN 978-617-8361-30-3**

© А. В. Градецький, С. П. Козинець, С. І. Андрусенко, 2024

© КІ НГУ, 2024

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	4
<b>РОЗДІЛ 1</b>	
<b>БУДОВА ТА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВІЙСЬКОВОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТЕХНІКИ</b> .....	7
1.1 Історична довідка з автомобілебудування .....	7
1.2 Класифікація та позначення рухомого складу автомобільного транспорту .....	13
1.3 Стисла технічна характеристика вантажних автомобілів.....	18
1.4 Система технічного обслуговування і ремонту автомобіля .....	19
1.5 Види і методи проведення ремонту автомобілів .....	24
<b>РОЗДІЛ 2</b>	
<b>ОСНОВИ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ</b> .....	28
2.1 Загальні положення, терміни та визначення .....	31
2.2 Обов'язки учасників дорожнього руху.....	41
2.3 Додаткові вимоги до руху велосипедів, мопедів, гужового транспорту і прогону тварин .....	64
2.4 Засоби керування дорожнього руху .....	68
2.5 Порядок руху, зупинка і стоянка транспортних засобів .....	77
2.6 Проїзд перехресть, пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів .....	102
2.7 Особливі умови руху .....	111
2.8 Вимоги до технічного стану і обладнання транспортних засобів .....	132
<b>РОЗДІЛ 3</b>	
<b>ОСНОВИ КЕРУВАННЯ ВІЙСЬКОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ТЕХНІКОЮ І БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ</b> .....	140
3.1 Загальні поняття про діяльність водія з психологічної точки зору.....	140
3.2 Поле зору водія під час керування за різних умов .....	143
<b>РОЗДІЛ 4</b>	
<b>ВОДІННЯ ВІЙСЬКОВОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТЕХНІКИ</b> .....	155
4.1 Водіння військової автомобільної техніки.....	155
4.2 Вправи практичного водіння військової автомобільної техніки .....	157
<b>Список використаних джерел</b> .....	176

## ВСТУП

Військова автомобільна техніка є важливим елементом сучасних збройних сил, що забезпечує мобільність, логістичну підтримку та оперативність виконання бойових завдань. Від майстерності водіїв залежить ефективність виконання місій, збереження боєздатності підрозділів та безпека особового складу. Керування військовими автомобілями вимагає не лише високого рівня технічних знань і навичок, а й здатності діяти в умовах, що змінюються, на складних маршрутах і в екстримальних ситуаціях. Уміння керувати автомобілем безпечно – це насамперед уміння орієнтуватись у численних дорожніх ситуаціях: бачити й розуміти їх, приймати правильні рішення тощо. Саме це не завжди вдається більшості водіїв. Багато хто вважає, що відповідні уміння й навички виникають самі по собі, з практикою, варто тільки більше керувати автомобілем. На жаль, така думка не відповідає дійсності. Майстерність зростає тільки у того, хто керує автомобілем, знаючи й дотримуючись основних правил безпечного водіння. Такі правила і висвітлює навчальний посібник. Знання правил необхідні водію-початківцю для того, аби відразу правильно формувати весь комплекс необхідних навичок. Водій зі стажем, ознайомившись із цим посібником, зможе зіставити й доповнити своє розуміння й досвід поводження у різних дорожніх ситуаціях.

Автомобіль являє собою основний засіб кінцевого доставлення вантажів. Автомобільним транспортом перевозиться 80 % усіх вантажів (у тоннах) і 90 % пасажирів, що у 9–10 разів більше, ніж залізничним і водним транспортом загалом. Популярність автомобіля зумовлена цілою низкою властивостей, що відрізняють його від інших транспортних засобів, зокрема це такі:

- висока прохідність по дорогах і бездоріжжю;
- висока швидкість руху (для легкових автомобілів – 200, для вантажівок – 100 км/год);
- висока маневреність, яка забезпечує подачу вантажу безпосередньо до місця вантажно-розвантажувальних робіт;
- зручність у використанні пасажирами;
- простота керування та обслуговування;
- легкість пристосування під перевезення різних видів вантажів і монтаж спеціального обладнання.

Масове автомобілебудування сприяло насиченню армії машинами і докторинно змінило тактику дій військ. Піхоту змінили мотострілецькі війська,

зросла мобільність військ. Особливе значення воно набуло з появою ракетно-ядерної зброї.

Бій став дуже маневреним, зникла явно виражена лінія фронту, перемога значною мірою стала зумовлюватися швидкістю пересування.

Сучасний фронт має на озброєнні 100 тис. автомобілів, тобто у ньому розчинена ціла армія водіїв, кожний 6–7-й солдат за кермом.

Національна гвардія комплектується автомобільною технікою так само, як і Збройні Сили, тому насиченість наших військових частин автомобільною технікою перебуває приблизно на одному рівні.

Головне завдання офіцера Національної гвардії – організувати правильну експлуатацію автомобільної техніки в різних умовах, а це неможливо без якісної підготовки спеціалістів автомобільної служби військових частин. Отже, командир підрозділу повинен мати такий рівень спеціальної підготовки, який даватиме змогу навчати підлеглих.

Для виконання цих завдань необхідно володіти певною сукупністю спеціальних знань, в основу яких покладена будова автомобіля. Неможливо говорити про технічне обслуговування і ремонт автомобіля без знання її будови. Знання будови автомобілів забезпечує авторитет командира, сумлінну та ініціативну роботу підлеглих водіїв.

Спеціальні знання командира мають бути глибокими і ґрунтовними. Більшість водіїв люблять свою спеціальність, а вона заслуговує на це. Водіїв переважно привертають люди, здатні дати добру пораду, надати допомогу, навчити. Цією людиною повинен бути командир, оскільки тісний зв'язок із підлеглими – запорука успіху своєчасного виконання поставлених службово-бойових завдань.

З усієї сукупності знань з автомобільної спеціальності водій обізнаний лише у будові автомобіля. Тільки з цієї теми можлива розмова з водієм.

Отже:

– будова автомобіля становить найважливішу частину спеціальних знань, базовий предмет;

– знання будови – запорука успішної експлуатації ввіреного командиром-автомобілісту автотранспорту;

– знання будови автомобіля сприяє міцному контакту з підлеглими, успішній навчальній і виховній роботі з ними.

Цей посібник покликаний ознайомити військовослужбовців з основними принципами та методами керування різноманітними типами військової автомобільної техніки. Окрему увагу приділено питанням безпеки дорожнього руху, технічного обслуговування та діям у нестандартних ситуаціях, які можуть виникати під час виконання бойових завдань.

Кожний розділ посібника містить практичні поради, які допоможуть поліпшити навички водіння, підвищити ефективність використання техніки й забезпечити її безаварійну експлуатацію у будь-яких умовах.

Авторський колектив сподівається, що цей посібник стане корисним для підвищення професіоналізму і впевненості у керуванні військовою автомобільною технікою, сприятиме підвищенню рівня боєготовності та успішному виконанню бойових завдань. Наведені у посібнику рекомендації так само сприятимуть формуванню у офіцерів, щойно призначених на посаду, уміння приймати професійно грамотні, обґрунтовані рішення у реальних службових ситуаціях.

Автори висловлюють щиру вдячність рецензентам: Д. Є. Гуртовому, кандидату педагогічних наук, полковнику, начальнику служби координації підготовки в навчальних центрах відділу підготовки у військових навчальних закладах Департаменту професійної підготовки Головного управління Національної гвардії України, а також Р. С. Троцькому, кандидату педагогічних наук, полковнику, начальникові кафедри управління підрозділами Національної гвардії України Київського інституту Національної гвардії України.

## РОЗДІЛ 1 БУДОВА ТА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВІЙСЬКОВОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТЕХНІКИ

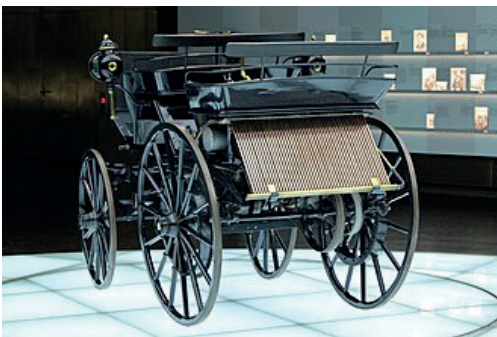
### 1.1 Історична довідка з автомобілебудування



Історія автомобіля – захопливий шлях від простих візків, що рухалися за допомогою пари, до складних, високотехнологічних машин сучасності. Однак прийнято вважати, що справжня історія автомобілебудування почалася з винаходу транспортного засобу, який працює на бензиновому двигуні. Перший автомобіль із двигуном внутрішнього згоряння сконструював німецький інженер

**К. Бенц**, який у 1885 р. створив триколісний «Benz Patent-Motorwagen» – перший у світі автомобіль, розроблений як єдине не просто як двигун, установлений на екіпаж.

Патент на винахід № 37435 від 29 січня 1886 р. офіційно закріпив за К. Бенцом статус винахідника першого автомобіля з бензиновим двигуном. Перший «Motorwagen» мав одноциліндровий чотиритактний двигун об'ємом 954 см<sup>3</sup> і потужністю всього 0,75 к. с. Його максимальна швидкість становила близько 16 км/год.



Попри отримання патенту, винахід К. Бенца залишався маловідомим. Справжній прорив стався завдяки його дружині, Б. Бенц. У 1888 р. вона (без відома чоловіка) разом із синами вирушила у подорож на «Motorwagen» із Мангейма до Пфорцхайма. Ця поїздка на відстань у 106 км стала першою міжміською мандрівкою на автомобілі, що довело його надій-

ність і практичність. Завдяки цій сміливій ініціативі винахід К. Бенца набув широкого визнання.

Інший німецький інженер **Г. Даймлер** практично одночасно з К. Бенцом працював над подібними розробками і у 1886 р. установив бензиновий двигун на чотириколісний екіпаж, що отримав назву «Daimler Motorkutsche».

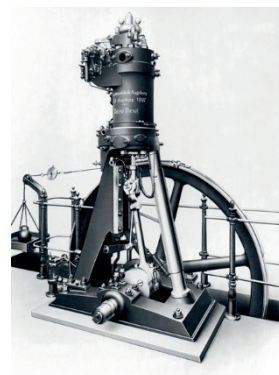
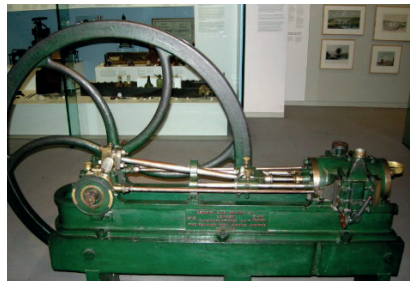
Хоча першим триколісний автомобіль створив К. Бенц, Г. Даймлер також вважається одним із «батьків» *Daimler Motorkutsche* автомобілебудування.

Перше серійне виробництво автомобілів було розпочато К. Бенцом у 1889 р. На початку ХХ ст. автомобілі залишалися дорогими й недоступними для більшості населення. Ситуація змінилася завдяки **Г. Форду** та його компанії Ford Motor Company. У 1908 р. Г. Форд представив Ford Model T, який став першим масовим автомобілем.



У 1913 р. Г. Форд упровадив конвеєрне виробництво, що значно знизило вартість автомобілів і зробило їх доступними для широкого загалу. Це був справжній переворот в історії автомобілебудування. Отже, історія автомобіля – це історія інженерного генія, наполегливості та інновацій, що змінили світ, зробивши його швидшим і мобільнішим. Історія автомобіля багата й на інші важливі події та винаходи.

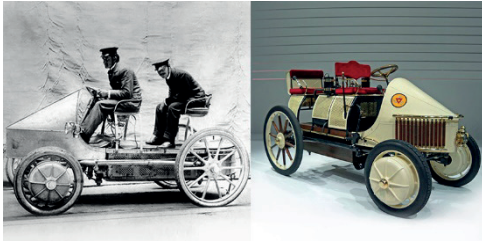
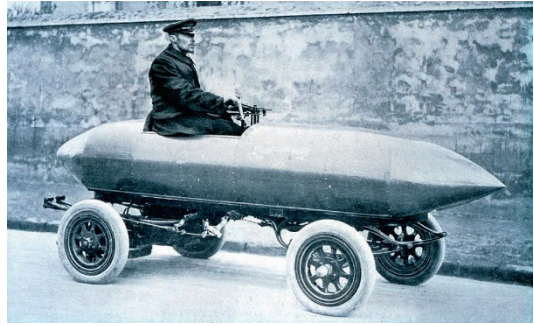
Ще до К. Бенца у 1860 р. французький механік **Е. Ленуар** створив перший серійно вироблюваний двотактний газовий двигун, що працював без стиснення. У 1876 р. **Н. Отто** винайшов і запатентував чотиритактний двигун, який значно підвищив ефективність. Цей принцип використовується у більшості сучасних автомобілів.



У 1897 р. **Р. Дізель** запатентував двигун із запалюванням від стиснення, який міг працювати на різних видах пального, зокрема на сирій нафті, і був економічнішим за бензинові аналоги. Мало хто знає, але на зорі автомобілебудування електромобілі були серйозними конкурентами бензинових машин. Перші прототипи електромобілів з'явилися ще у 1830-х роках. У 1881 р. **Г. Трове** створив триколісний електромобіль, а в 1899 р. електромобіль «La Jamais Contente» («Вічно невдоволена») став першим транспортним засобом, що досяг швидкості 100 км/год.

Електромобілі були безшумними, легкими в управлінні та не виділяли шкідливих викидів. Однак їх розвиток зупинився через обмежений запас ходу, довгий час заряджання і відкриття великих покладів нафти, що здешило бензин.

Автомобільні перегони відігравали ключову роль у популяризації машин. У 1894 р. у Франції відбулися перші у світі змагальні перегони за маршрутом Париж–Руан. Головним критерієм перемоги була не швидкість, а надійність. Перше місце розділили автомобілі з бензиновими двигунами Peugeot та Panhard-Levassor, що довело перевагу бензинових технологій над паровими. Із часом зовнішній вигляд і внутрішнє облаштування автомобілів також еволюціонували.



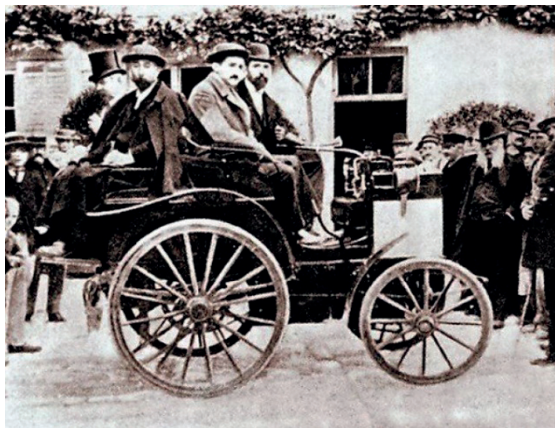
У 1930-х роках з'явилися такі елементи, як функціональний ящик для рукавичок (так званий бардачок), а дизайнери почали запозичувати ідеї з авіації, роблячи приладові панелі більш складними та інформативними. Дизайн поступово перейшов від кутових «коробочних» форм до більш округлих та аеродинамічних, що дало змогу досягти вищої швидкості та кращої керованості. Ці етапи розвитку від винаходу двигуна й боротьби за першість на спортивних змаганнях та еволюції дизайну зробили автомобіль не просто транспортним засобом, а невід'ємною частиною сучасної цивілізації.

Історія розвитку автомобілів в Україні – це шлях від одиничних експериментальних зразків до масового виробництва і, на жаль, занепаду в сучасних реаліях. Розглянемо ключові етапи цього процесу.

**Перші кроки (кінець XIX – початок XX ст.).** В Одесі у 1891 р. зареєстровано перший привезений із Франції автомобіль, власником якого був видавець В. Навроцький.

У вересні того самого року скандальний одеський журналіст і видавець популярної газети «Одеський листок» В. Навроцький при великому скупченні народу вперше проїхав Дерибасівською вулицею на диво-техніці – «самохідному» візку французької марки «Панар-Левассор». Для більшої безпеки попереду автомобіля Навроцького біг найманий хлопчисько з прапором, гучними викриками попереджаючи роззяв про небезпеку.

В автомобілі В. Навроцького було всього два місця, а замість керма був важіль, схожий на ті, що використовують у човнах.



У 1909 р. в Одесі інженер В. М. Стасюлевич на основі іноземної вантажівки сконструював перший на території сучасної України автобус.

У Харкові в 1931 р. на Автоскладальному заводі виготовлено вантажівку «Україна-4» – перший український автомобіль, зібраний цілком із вітчизняних деталей.



За перевищення швидкості (25 км/год) власник автомобіля отримав сувору догану від дільничного поліцейського. Таким чином Одеса стала й першим містом, де було виписано перший штраф.

Крім того, одні з перших перегонів було організовано також в Одесі. У 1907 р. вони стартували за підтримки торгового дому банкірів «Анатра».



Після Другої світової війни автомобільна промисловість в Україні почала активно розвиватись у межах планової економіки. Так, у 1944 р. **Дніпропетровський автомобільний завод (ДАЗ)** розпочав свою роботу й випустив вантажівки, автокрани та автомобілі-амфібії.





*Луцький автомобільний завод (ЛуМЗ)*, заснований у 1951 р. як ремонтне підприємство, згодом розпочав випуск спеціалізованої техніки, зокрема рефрижераторів.



*Кременчуцький автомобільний завод (КрАЗ)*, заснований у 1958 р. на базі заводу мостових конструкцій, спеціалізувався на випуску важких вантажівок. Першою вантажівкою став КрАЗ 222 «Дніпро».

Самоскид КрАЗ-222 «Дніпро» мав колісну формулу 6x4, вантажопідйомність його становила 10 т, а повна маса – 22,3 т. Шестициліндровий двотактний дизель робочим об'ємом 6,97 л розвивав 180 к. с. Максимальна швидкість машини з повним навантаженням становила 47 км/год. Контрольна витрата пального – 65 л на 100 км. Усього до липня 1964 р. було випущено 11 633 машин.



*Запорізький автомобільний завод (ЗАЗ)* – колишній завод «Комунар», що виготовляв сільськогосподарську техніку, у 1959 р. перепрофільовано на виробництво легкових автомобілів. Першою масовою моделлю став легендарний ЗАЗ-965 «Запорожець» («горбатий»).

Згодом його змінили моделі ЗАЗ-966, ЗАЗ-968. Із розпадом СРСР перед українським автовиробником постали нові виклики: перехід до ринкової економіки, втрата ринків збуту, конкуренцією з іноземними виробниками.



*ЗАЗ* продовжував випускати старі моделі, водночас намагаючись освоїти нові. У 1998 р. було створено спільне підприємство з Daewoo, що дало старт виробництву моделі *Daewoo Lanos*, яка стала одним із найпопулярніших автомобілів в Україні.

**КрАЗ** адаптувався до нових умов, випускаючи вантажівки для цивільних і військових потреб, зокрема самоскиди, тягачі та спецтехніку.

**ЛуАЗ** після розпаду СРСР втратив значну частину замовлень, згодом його було реорганізовано у підприємство «Богдан».



У 2000-х роках з'являються нові гравці та заводи, орієнтовані на великовузлове складання іноземних марок. Наприклад, Єврокар (виробництво Škoda, Volkswagen, SEAT), підприємства корпорації «Богдан» та «УкрАВТО».

ЗАЗ продовжує випускати автомобілі за ліцензією, зокрема Daewoo Sens, Chevrolet Aveo, ZAZ Lanos, а пізніше – китайські моделі ZAZ Forza та ZAZ Vida.

У 2010-х роках через політичну й економічну нестабільність, зниження попиту та конкуренцію з іноземними імпортерами вітчизняне виробництво автомобілів в Україні значно скоротилося. Багато заводів або зупинили виробництво, або перейшли на випуск автобусів, спецтехніки чи збирають автомобілі в обмежених обсягах.

Останні роки відзначені зростанням ринку електромобілів та появою невеликих компаній, що займаються їх розробленням і складанням.

Основні українські автомобільні заводи (історично та в сучасності):

**Запорізький автомобілебудівний завод (ЗАЗ)** – флагман легкового автомобілебудування;

**Кременчуцький автомобільний завод (КрАЗ)** – виробник важких вантажівок;

Луцький автомобільний завод (ЛуАЗ/Богдан) – спеціалізувався на позашляховиках, а зараз є частиною корпорації «Богдан», що виробляє автобуси.

**Єврокар** – здійснює великовузлове складання іномарок.

**Черкаський автобусний завод «Богдан»** та інші підприємства – виробляють автобуси, тролейбуси та спецтехніку.

Розглянуті основні історичні етапи розвитку вітчизняного автомобілебудування дають підстави зробити деякі висновки.

1. Немалий внесок у зародження і розвиток автомобілебудування зробили вітчизняні інженери та науковці.

2. Найновітніші інженерні думки не могли бути реалізовані в умовах відсутності промислової бази, характерної для Росії на початку століття.

3. Періоди війн і революцій несли технічний прогрес і загальний розлад, що зумовило відставання нашої промисловості від світового рівня.

4. Різкі стрибки у розвитку промисловості припадають на тривалі періоди мирного будівництва в умовах відновленого після розрухи господарства.

5. Кожному періоду характерні свої технічні риси, рішення відповідно до світового рівня виробництва.

6. Сучасний період, попри всі труднощі, увійде в історію вітчизняного автомобілебудування як період технічного й технологічного відновлення та інтеграції у світову економіку.

7. Для вивчення будови сучасного автомобіля необхідно володіти широкою сукупністю знань із різних галузей науки і техніки.

## **1.2 Класифікація та позначення рухомого складу автомобільного транспорту**

Для успішної самоосвіти і вмілого читання періодичного друку зі спеціальності інженер-автомобіліст повинен вільно орієнтуватись у типажі існуючих автомобілів, їх класифікації і позначеннях. Це дає змогу за групою цифр позначення автомобіля швидко уявити собі розмірність машини, її призначення, належність до певної, раніше відомої моделі.

Класифікацію пересувного складу автотранспорту запроваджено у 1959 р. ГОСТ 9314-59. Позначення автомобілів, які містять інформацію для широкого кола фахівців, уведено у 1966 р. галузевою нормаллю ОН-О25270-66.

Автомобілі, випуск яких розпочато після 1966 р., мають 4- або 5-значне позначення, наприклад, ВАЗ-21111, КамАЗ-5320 і т. ін.

Автомобілі, випуск яких розпочато раніше, позначаються згідно зі старою системою 1946 р. Наприклад, ЗИЛ-130-76, ГАЗ-66-11, Москвич-412. Це позначення являє собою лише умовний заводський номер моделі і жодної конкретної інформації не містить.

Поступово на зміну сучасним моделям автомобілів прийдуть нові з новим позначенням, а старе позначення саме по собі піде в минуле.

Важливою ознакою класифікації автомобілів є навантаження, що припадає на найбільш навантажений міст. Це пов'язано з носівною здатністю шляхів, якими можуть рухатись автомобілі, не завдаючи їм шкоди. Позадорожні автомобілі призначені для роботи тільки в кар'єрах, дорожні групи «А» – на магістральних шляхах, дорожні групи «Б» – на всіх видах автомобільних доріг. Отже, за навантаженням на вісь автомобілі поділяються на три великі групи.

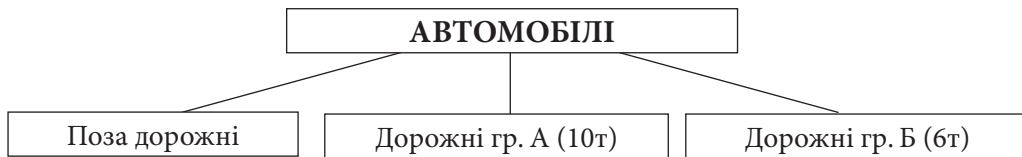


Рисунок 1.1 – Класифікація автомобілів

**Позадорожні автомобілі** мають навантаження на найбільш навантажену вісь більше ніж 10 тонн. Вони не призначені для руху по дорогах, оскільки руйнуватимуть дорожнє покриття. Як правило, до таких автомобілів відносять кар’єрні самоскиди, що доставляються у вигляді агрегатів залізницею, складаються і працюють у межах одного кар’єра. З відомих автомобілів це такі самоскиди, як БелАЗ, Komatsu, Caterpillar, Volvo, Terex, LGMG, Sany, Sinotruk, що мають вантажність від 40 до 200 тонн.

**Дорожні автомобілі групи «А»** мають навантаження на вісь від 6 до 10 тонн. Вони призначені для магістральних перевезень великих партій вантажів і можуть рухатися по дорогах із підсиленням покриттям, тобто республіканського й обласного значення, але не завжди по дорогах районного значення та під’їзних шляхах підприємств. До таких належать автомобілі марок МАЗ, КраЗ, КамАЗ з одним тяжним мостом.

**Дорожні автомобілі групи «Б»** мають навантаження на вісь до 6 тонн і можуть рухатися будь-якими дорогами. Це автомобілі марок КамАЗ, ЗІЛ, ГАЗ, КраЗ, MAN, IVECO, VOLVO, RENAULT тощо.

За призначенням усі автомобілі поділяються на дві великі групи: транспортні і спеціальні. Транспортні автомобілі призначені для виконання транспортної роботи, тобто для перевезення вантажів і пасажирів,

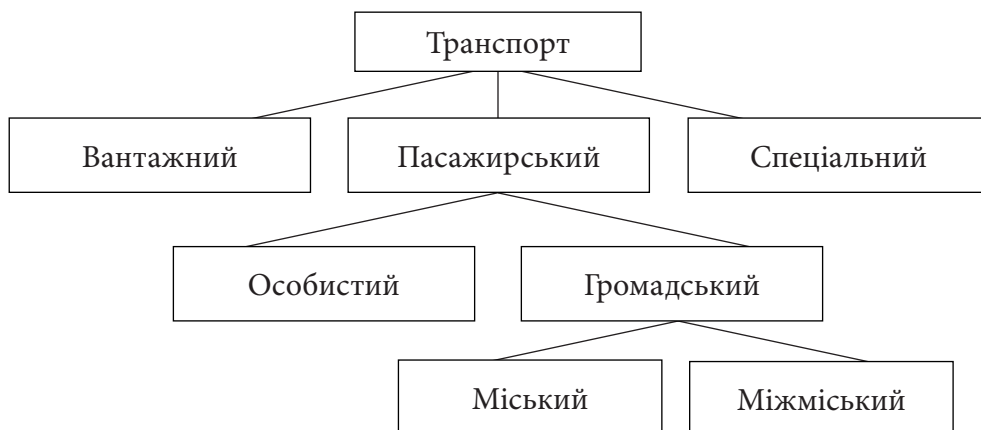


Рисунок 1.2 – Поділ автомобілів за призначенням

відповідно поділяючись на вантажні й пасажирські. Останні так само поділяються на автобуси і легкові автомобілі. Спеціальні автомобілі мають певне спеціальне обладнання, і транспортна робота для них не головна. До таких належать пожежні автомобілі, медичні, автокрани, радіостанції тощо.

Таблиця 1.1 – Поділ автомобілів за конструктивною схемою

Одиночні та автопоїзди	Одиночні, зчленовані та автобусні поїзди	Седан, купе, універсал, комбі, лімузин, кабриолет, ландо, хетчбек, фастбек
------------------------	--	--

Таблиця 1.2 – Поділ автомобілів за видом перевезень

Універсальні Спеціалізовані	Міські Приміські Міжміські	Особисті Службові Таксі Прокатні
--------------------------------	----------------------------------	---

**Універсальні вантажні автомобілі та автопоїзди** мають вантажну платформу під будь-який вантаж.

**Спеціалізовані** – обладнано під перевезення одного типу вантажу: самоскиди, цементовози, автоцистерни тощо.

**Автобуси** за видом перевезень також мають конструктивні особливості.

**Міські автобуси** – пристосовано під швидку посадку й висадку пасажирів, тобто мають низьку підлогу, багато широких дверей та мінімальну кількість місць для сидіння.

**Приміські автобуси** – пристосовано для руху путівцями, вони розраховані на невелику кількість пасажирів, мають 1–2 дверей, перевага віддана місцям для сидіння.

**Міжміські автобуси** – передбачено високу швидкість руху й максимальний комфорт для пасажирів у дальніх поїздках.

**Легкові автомобілі** за видом перевезень конструктивних відзнак не мають, окрім незначного обладнання на автомобілях-таксі.

Автомобілі поділяються на п'ять класів, при цьому для автобусів і легкових автомобілів ознаки класифікації являють собою ознаки їх позначення (перша цифра позначення).

У позначенні вантажних автомобілів перша цифра вказує на розмірність із повної маси відповідно.

## МАЙСТЕРНІСТЬ КЕРУВАННЯ ВІЙСЬКОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ТЕХНІКОЮ

Таблиця 1.4 – Позначення цифрами розмірності автомобілів

Позначення	1	2	3	4	5	6	7
Повна маса, т	1–1,2	1,2–2	2–8	8–14	14–20	20–40	більш40

Слід мати на увазі, що під повною масою автомобіля розуміють суму власної маси автомобіля у спорядженому стані та його вантажопідйомності.

*Для сідельних тягачів вантажопідйомністю вважається навантаження на опорно-зчпний пристрій (сідло).*

Таблиця 1.5 – Поділ автомобілів за розмірністю

Клас автомобіля	Вантажність, т	Габаритна довжина, м	Позначення	Робочий об'єм двигуна, л	Позначення
Особливо малий	до 0,5	менше 5	2	менше 1,2	1
Малий	0,5–2	6–7,5	3	1,2–1,8	2
Середній	2–5	8–9,5	4	1,8–3,5	3
Великий	5–15	10–12	5	більше 3,5	4
Особливо великий	більше 15	більше 16,5	6	Не передбачено	

Друга цифра у позначенні всіх автомобілів означає тип кузова або обладнання:

- 1 – легковий автомобіль;
- 2 – автобус;
- 3 – автомобіль із вантажною платформою;
- 4 – сідельний тягач;
- 5 – самоскид;
- 6 – цистерна;
- 7 – фургон;
- 8 – спеціальне обладнання.

Третя і четверта цифри позначають номер моделі, а п'ята – номер модифікації.

Позначення автомобіля зручніше читати з другої цифри, наприклад: ВАЗ-21352, марка ВАЗ – автомобіль Волзького автозаводу, 1 – легковий, 2 – із робочим об'ємом двигуна 1,2 – 1,8 л, номер моделі – 35, номер модифікації моделі – 2.

## Склад, призначення основних його груп та механізмів

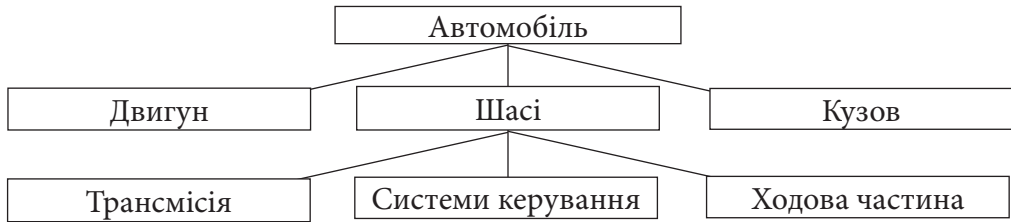
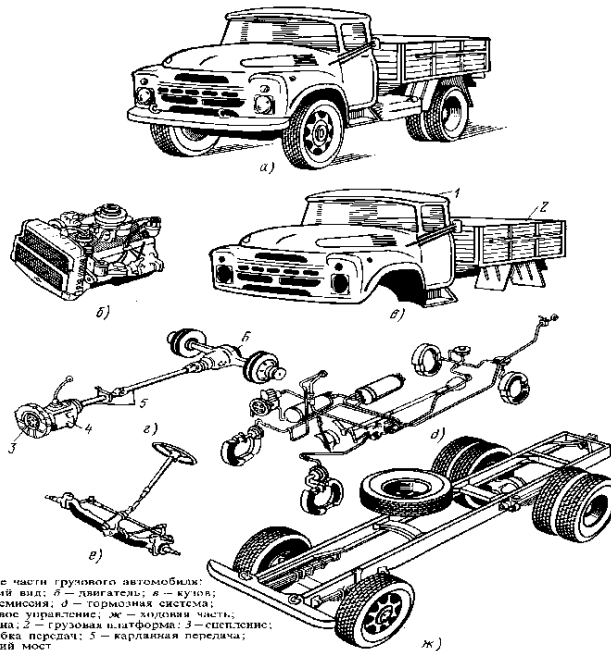


Рисунок 1.3 – Загальна будова вантажного автомобіля

У такій послідовності буде розглянуто будову систем, агрегатів та механізмів шасі й кузова базових моделей автомобілів.

Прийнято таку методичку вивчення будови агрегату (механізму): призначення, місце установки на автомобілі та кріплення, технічна характеристика, загальна будова та принцип дії, будова деталей (матеріал, спосіб виготовлення, установка та кріплення, елементи деталі і їх призначення), регулювання, змащення та ущільнення, робота на всіх режимах.



а – частини вантажного автомобіля;  
 ий вид; б – двигатель; в – кузов;  
 смісочия; д – тормозная система;  
 иис управлениия; ж – ходовая часть;  
 на, 2 – грузовая платформа; 3 – сцепление;  
 бка передач; 5 – карданная передача;  
 ий мост

Рисунок 1.4 – Загальна будова автомобіля:

а – загальний вигляд; б – двигун; в – кузов; г – трансмісія; д – гальмівні системи; е – кермове керування; ж – ходова частина; з – кабіна; 1 – вантажна платформа; 2 – зчеплення; 3 – коробка передач; 4 – карданна передача; 5 – задній міст

**1.3 Стисла технічна характеристика вантажних автомобілів**

Таблиця 1.6 – Короткі технічні характеристики автомобілів

Параметри	ГАЗ-66-11	ЗИЛ-131	Краз 5233 спецназ	Краз 6322	IVECO T-WAY AD190
Тип автомобіля	Багатоцільовий				
Колісна формула	4 x 4	6 x 6	4x4	6x6	4x4
Вантажність, кг	2000	3 500 / 5000	6000	10000	11460
Власна маса, кг	3640	6700	11200	12700	8041
Глибина броду з твердим покриттям, м	0.6	1.3	1.5	1.5	0.9
Потужність двигуна к/с	125	150	330-370	243(330)	430
на платформі (о/с)	21	24	18	30	30
Максимальна швидкість, км/год	90	80	85	80	110
Норма витрати пального влітку, л/100 км	31,5	51	35	39	32
Заправна місткість паливних баків, л	105 x 2	170 x 2	2x250	2x250	390
Запас ходу, км	660	660	1400	1400	1500
Максимальний кут підйому, град	30	20	60	60	60
Мінімальний радіус повороту, м	9,5	10,2	12.2	13.5	11.8
Розміри платформи: довжина, мм	3330	3600	4550	5000	4550
ширина, мм	2050	2322	2520	2520	2520
Кліренс, мм	315	330	290/400	290/400	400

**Питання для самоконтролю**

1. Загальна будова вантажних автомобілів.
2. Класифікація та позначення рухомого складу автомобільного транспорту.
3. Загальна будова автомобіля і його шасі.
4. Методика вивчення будови агрегату (механізму).

#### 1.4 Система технічного обслуговування і ремонту автомобіля

Головним управлінням Національної гвардії України постійно проводиться робота з оснащення сучасними видами автобронетанкової техніки. Підрозділи НГУ постачають новими зразками автомобілів багатозначного призначення і бронетанкової техніки, які забезпечують високу рухомість і маневреність під час автотехнічного забезпечення службово-бойових завдань і господарських потреб військових частин і об'єднань.

Конструктивна складність сучасних моделей машин і різноманітність завдань, які покладено на підрозділи НГУ, потребує постійного вдосконалення їх експлуатації. Ускладнення конструкції АБТ і підвищення напруженості роботи вузлів і агрегатів зумовлює жорсткіші вимоги щодо забезпечення надійності, безпеки руху, зниження витрат на утримання, технічне обслуговування й ремонт.

Вирішення цих завдань у процесі експлуатації АБТ потребує своєчасного запобігання можливим несправностям, виявлення й усунення яких неможливе шляхом зовнішнього огляду.

Важливим елементом розв'язання проблем управління технічним станом машин є вдосконалення технологічного процесу ТО і ремонту машин, зокрема технологічні прийоми, обладнання постів і робочих місць та використання засобів механізації і автоматизації процесів ТО в умовах ПТОР машин військової частини.

Одним із напрямів подальшого вдосконалення системи ТО і вирішення завдань підвищення ефективності використання АБТ є індивідуальний підхід до оцінювання технічного стану кожної машини. Це можливо тільки з запровадженням технічного діагностування перед кожним ТО, в ході і після його закінчення з метою контролю якості виконання робіт. Практика показує, що проведення попереднього і повного контролю технічного стану машин, її агрегатів і механізмів під час виконання робіт із ТО, дають змогу встановити дійсно необхідний обсяг робіт ТО і ремонту, скоротити час їх проведення і підвищити якість. Цим самим досягається головна мета – усунення недоліків у технічному стані машин, запобігання аварійному зносу (поломці) деталей, заощадження запасних частин та експлуатаційних матеріалів.

#### **Положення про технічне обслуговування і ремонт рухомого складу**

**Технічне обслуговування (ТО)** – це комплекс операцій (робіт) із підтримання працездатності або справності машин під час використання, зберігання і транспортування.

Перелік робіт має певне призначення, кожна з яких так само складається з операцій, які виконують у визначеній технологічній послідовності, що загалом становить технологічний процес.

**Операція технічного обслуговування** – це закінчена частина обслуговування агрегату (виробу) або групи агрегатів машин, вона являє сукупність прийомів, які виконуються на одному поточному місці одним чи групою виконавців установленими засобами технічного обслуговування.

**Технологічний процес ТО машин** – це визначена послідовність виконання робіт із найменшими витратами робочого часу і найбільшою працездатністю ремонтників.

Технічне обслуговування складається із суми технологічних операцій, які за своїм призначенням, характером та умовами виконання, обладнанням, інструментом, що використовуються, і кваліфікацією виконавців об'єднуються у визначені групи робіт, які в тому чи іншому обсязі входять до змісту робіт із контрольного огляду, щоденного технічного обслуговування, технічного обслуговування № 1, технічного обслуговування № 2, сезонного технічного обслуговування.

**Заходи з організації технічного обслуговування:**

- підготовка особового складу до проведення ТО машин;
- планування технічного обслуговування;
- створення необхідних умов для його виконання;
- обладнання приміщень;
- оснащення робочих місць пристроями, інструментами, діагностичним обладнанням;
- контроль виконання робіт із технічного обслуговування.

У кожній частині розробляється і затверджується найбільш раціональний процес технічного обслуговування машин, що ґрунтується на реальних можливостях і з урахуванням реальних умов.

**Система, види та періодичність технічного обслуговування автомобілів**

У НГУ запроваджена *планово-попереджувальна система технічного обслуговування*, яка передбачає обов'язкове виконання із заданою періодичністю встановленого комплексу робіт у процесі використання і зберігання машин.

У процесі експлуатації машин через знос і вплив різноманітних факторів їх агрегати зазнають зміни, які залежно від умов експлуатації зі зростанням пробігу або з часом поступово накопичуються, знижуючи надійність машини.

Знання і кількісна характеристика закономірностей зміни параметрів технічного стану вузлів, агрегатів і автомобіля загалом дають змогу керувати працездатністю і технічним станом автомобіля під час експлуатації, тобто підтримувати й відновлювати його працездатність.

Розглянуті роботи так само поділяються на дві великі групи:

- 1) технічне обслуговування;
- 2) ремонт.

Необхідність підтримання високого рівня працездатності потребує, аби запобігалось більшості відмов і несправностей, тобто працездатність виробу була відновлена до появи відмови чи несправності.

### **Цілі технічного обслуговування**

1. Утримання машин у постійній технічній справності.
2. Забезпечення безпеки руху.
3. Відповідність вимогам щодо використання у конкретних умовах експлуатації.

Періодичність і обсяг робіт із технічного обслуговування машин передбачено Положенням з технічного обслуговування і ремонту автомобільного транспорту, настановами по автомобільній службі, а також відповідними керівництвами та інструкціями з експлуатації для кожної конкретної марки машин.

ТО має забезпечувати безвідмовну роботу агрегатів і систем у межах установленної періодичності.

### ***Технічне обслуговування передбачає:***

- 1) заправлення машин ПММ і експлуатаційними матеріалами;
- 2) зовнішній догляд;
- 3) перевірку укомплектованості, стану агрегатів;
- 4) контрольні-діагностичні роботи;
- 5) кріпильні роботи;
- 6) регулювальні роботи;
- 7) мастильні роботи;
- 8) усунення виявлених недоліків.

Усі роботи виконуються, як правило, без розбирання агрегатів і зняття з автомобіля окремих вузлів.

### ***Технічне обслуговування машин проводиться:***

- під час підготовки машин до використання, у процесі використання за призначенням і після закінчення роботи;
- під час підготовки до зберігання, у процесі зберігання, а також під час підготовки до використання після зберігання;
- під час підготовки до транспортування, у процесі транспортування і підготовки до використання після транспортування.

Усі операції планово-попереджувальної системи ТО поділяються на обов'язкові, які виконуються примусово суворо за планом у повному обсязі, і ті, що виконуються за необхідності, коли в них виникає потреба.

Усі види ТО машин проводяться в обсязі, встановленому переліком операцій стосовно кожної марки машин. Згідно із заводською інструкцією або керівництвом із технічного обслуговування машин.

Забороняється скорочувати обсяг робіт і перелік установлених операцій із технічного обслуговування машин за рахунок якості обслуговування.

Операції технічного обслуговування проводяться з попереднім контролем або без нього. Основним методом виконання контрольних робіт є діагностика.

### ***Технічне обслуговування забезпечує:***

- 1) постійну технічну готовність;
- 2) безпеку руху;
- 3) установлені міжремонтні пробіги;
- 4) усунення причин, що викликають передчасний знос і несправності вузлів і агрегатів;
- 5) мінімальні витрати ПММ.

### ***Показники технічного обслуговування***

Технічне обслуговування спрямоване на забезпечення надійності роботи машин, їх вузлів, агрегатів і систем. Тому закономірності та кількісні показники теорії надійності повністю поширюються на ТО як виробничий процес, що має свою організацію і технологічну послідовність.

ТО являє собою систему, яка залежить від роду кількісних і якісних показників. Кожний із них залежить від низки факторів і, відповідно, є випадковою подією і змінюється у визначених межах.

Водночас змінними величинами у ТО є періодичність виконання запланованого обсягу робіт, необхідність у регульованих операціях, час виконання окремих операцій та інші фактори.

### ***Види і періодичність ТО машин***

Технічне обслуговування машин за періодичністю, переліком і трудомісткості робіт, що виконуються, поділяється на такі види.

1. Для машин повсякденного використання:

- контрольний огляд (КО);
- щоденне технічне обслуговування (ЩТО);
- технічне обслуговування № 1 (ТО № 1);
- технічне обслуговування № 2 (ТО № 2);
- сезонне технічне обслуговування (СО).

2. Для машин, які утримуються на короткочасному зберіганні:

- щомісячне ТО;
- піврічне ТО.

3. Для машин, які утримуються на довгостроковому зберіганні:

- щомісячне ТО;
- напіврічне ТО;
- щорічне ТО;
- регламентні роботи.

Розглянемо детальніше види ТО.

#### **Контрольний огляд**

Проводиться перед виходом із парку, на привалах, зупинках і після подолання водної перешкоди

Проводиться водієм протягом 10–15 хвилин.

Мета контрольного огляду – визначення технічного стану машини перед використанням.

Перевіряється наявність підтікань, кріплення вантажу, нагрів ступиць, протираються фари, лобове скло, задні ліхтарі та номерний знак.

Перед подоланням водної перешкоди і після її подолання виконуються такі роботи: закривається кран вентиляції картера; знімаються паси вентилятора; замість сапунів на коробці і тяжких мостах ставляться гвинти для створення тиску.

#### **Щоденне технічне обслуговування**

Проводиться водієм після повернення машини у парк або після закінчення транспортної роботи.

Мета – підготовка машини до подальшого використання.

Проводиться протягом однієї години на пункті ЩТО – для автомобільної техніки і 1,5 години – для гусеничної техніки.

#### **Технічне обслуговування № 1**

Проводиться через 1200–1600 км пробігу автомобіля, 800–1000 км пробігу гусеничних тягачів і транспортерів, 50–60 годин – роботи тракторів.

Для машин бойової і стройової груп, річні витрати моторесурсів яких становлять менше вказаних норм, ТО № 1 проводиться під час підготовки машин до літніх або зимових умов експлуатації незалежно від пробігу. ТО № 1 проводиться на ПТО фахівцями з обов'язковою участю водіїв, які виконують 70 % усіх робіт із ТО № 1.

#### **Технічне обслуговування № 2**

Проводиться для автомобільної техніки через 6–8 тис. км пробігу; для гусеничних тягачів і транспортерів – 2500-3000 км; для тракторів – 200-240 годин роботи.

Для машин, річна норма моторесурсів яких становить менше зазначених норм ТО № 2 проводиться під час їх підготовки до зимового періоду

експлуатації один раз на два роки незалежно від пробігу і під час постановки машин на довгострокове зберігання.

Під час ТО № 2 60 % робіт виконують водії і 40 % – фахівці ПТО.

Головним призначенням ТО № 1 і ТО № 2 є зниження інтенсивності зносу деталей, виявлення відмов та несправностей і запобігання їм шляхом своєчасного виконання робіт.

### ***Сезонне технічне обслуговування***

Проводиться двічі на рік під час підготовки машин до літніх або зимових умов експлуатації з метою забезпечення працездатності машин у наступному сезоні.

### **1.5 Види і методи проведення ремонту автомобілів**

Своєчасний і високоякісний ремонт машин є важливою умовою підтримання бойової готовності військових частин і підрозділів. Він забезпечується таким чином:

- постійний контроль за технічним станом машин і своєчасна постановка (відправлення) їх на ремонт;
- наявність добре оснащених, укомплектованих особовим складом ремонтних підрозділів, їхня постійна готовність до виконання завдань із ремонту машин;
- правильна організація ремонту, розширення й удосконалення виробничої бази, додержання технічних умов на ремонт машин і постійний контроль за їх виконанням;
- високий рівень підготовки фахівців і регулярне підвищення їхньої кваліфікації;
- своєчасне встановлення місць, де вийшли з ладу машини, швидке висування до них ремонтних засобів і розгортанням їх для роботи або швидке доставлення (відправлення) машин до ремонтних підрозділів;
- постійне вдосконалення технологічного процесу ремонту та механізації ремонтних робіт;
- створення запасів майна та своєчасне забезпечення ним ремонтних підрозділів;
- чітка взаємодія автомобільних служб військових частин з органами постачання щодо забезпечення майном.

Залежно від характеру несправностей (пошкоджень) і трудомісткості робіт щодо їх усунення для машин встановлено такі види ремонту: поточний, середній і капітальний; для агрегатів та причепів – поточний і капітальний.

***Поточний ремонт машин*** полягає в усуненні несправностей шляхом заміни або ремонту несправних деталей механізмів, приладів, а також у

виконанні необхідних регулювальних, кріпильних, зварювальних, слюсарно-механічних та інших ремонтних робіт.

Під час поточного ремонту машин допускається заміна її окремих агрегатів, зокрема одного основного (додаток 28), окрім кузова легкового автомобіля (автобуса), корпусу або рами машини, а для багатовісних автомобілів – також двигуна і гідромеханічної передачі.

Поточний ремонт проводиться за необхідності, яка виявлена у процесі технічного обслуговування або в разі виходу машини з ладу.

**Середній ремонт машини** передбачає заміну або капітальний ремонт не менше двох і не більше половини основних агрегатів машини, крім кузова легкового автомобіля (автобуса), корпусу або рами машини.

При цьому обов'язково перевіряється технічний стан і за необхідності проводиться поточний ремонт інших агрегатів, механізмів і приладів, а також регулювальні, зварювальні, слюсарно-механічні та інші ремонтні роботи й технічне обслуговування машин задля відновлення ресурсу всіх агрегатів і машини загалом до чергового капітального ремонту (або списання).

**Капітальний ремонт машини** полягає у її повному розбиранні, заміні або капітальному ремонті всіх агрегатів, механізмів, приладів і зношених деталей, збиранні та випробуванні згідно з технічними умовами на проведення капітального ремонту машин. Капітальний ремонт машини має забезпечувати відновлення міжремонтного ресурсу машини (агрегату) до наступного середнього ремонту відповідно до встановлених норм.

*У НГУ прийнята система ремонту машин, за якої капітальний ремонт планується згідно з установленими міжремонтними ресурсами, а фактична потреба в ремонті встановлюється залежно від технічного стану машин.*

Поточний ремонт агрегату передбачає його часткове розбирання, заміну або ремонт окремих зношених і пошкоджених механізмів, деталей, окрім базових, а також проведення необхідних регулювальних, кріпильних та інших ремонтних робіт.

Капітальний ремонт агрегату полягає в його повному розбиранні, заміні або ремонті всіх зношених і пошкоджених деталей, складанні та випробуванні відповідно до технічних умов на капітальний ремонт агрегатів.

Ремонт деталі передбачає усунення дефектів шляхом проведення слюсарних, ковальських, зварювальних, термічних, механічних, електричних та інших робіт, унаслідок виконання яких геометрична форма, розміри деталі та її механічні властивості приводяться відповідно до вимог технічних умов на ремонт деталей.

Основним методом ремонту машин є агрегатний метод, за яким несправні агрегати й механізми на машині, що ремонтується, замінюються новими або раніше відремонтованими.

Застосування агрегатного методу під час поточного ремонту доцільне у випадках, коли трудомісткість робіт з усунення несправності перевищує трудомісткість робіт зі знімання агрегату, який необхідно ремонтувати, і встановлення відремонтованого чи нового агрегату.

**Види діагностики та основні стенди й обладнання для їх проведення**

Діагностика машин – галузь знань, що охоплює теорію, методи й засоби визначення технічного стану об'єктів (Держстандарт 20911–89).

Технічна діагностика дає змогу:

- оцінити технічний стан механічних, гідравлічних, електронних та інших систем, агрегатів і вузлів об'єктів ВВТ без їхнього розбирання;
- постійно стежити за зміною технічного стану різних конструктивних елементів об'єктів;
- за результатами діагностування визначати дійсно необхідний і мінімально необхідний у цей момент часу обсяг робіт із технічного обслуговування або ремонту.

**Завдання діагностування машин:**

- визначення дійсного технічного стану об'єкта або його складової частини в цей момент;
- локалізація місця відмови; визначення необхідного обсягу технічного обслуговування, сил і засобів для їх проведення; контроль якості виконаного технічного обслуговування;
- прогнозування ресурсу справної роботи до чергового технічного обслуговування.

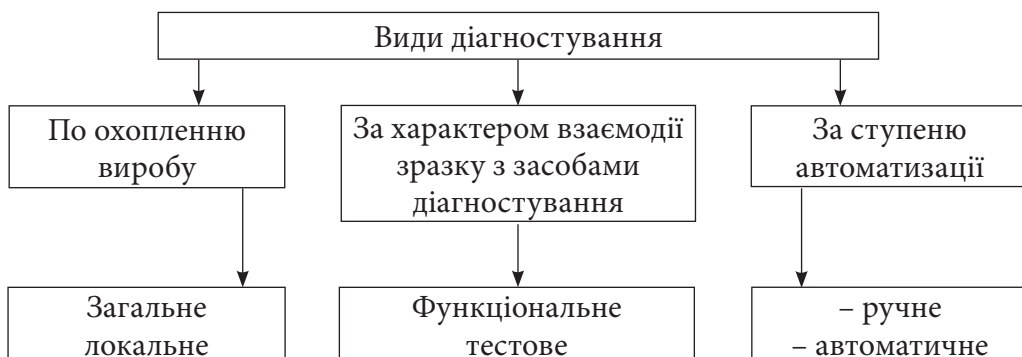


Рисунок 1.5 – Види діагностування автомобіля

**Питання для самоконтролю**

1. Система, види й періодичність технічного обслуговування автомобілів.
2. Види й методи проведення ремонту автомобілів.
3. Види діагностики.
4. Заходи безпеки під час технічного обслуговування автомобілів.

## **РОЗДІЛ 2**

### **ОСНОВИ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Автомобільний транспорт має велике значення для загальної транспортної системи нашої країни: на його долю припадає значна частина всіх вантажних перевезень у народному господарстві. Автомобіль широко використовується для підвезення вантажів до залізниць, річних і морських причалів, обслуговування промислових і торгових підприємств, колгоспів, перевезення мільйонів пасажирів. Сучасний автомобіль є результатом діяльності багатьох найковців, винахідників, інженерів, робітників багатьох країн. Наприкінці XIX ст. в усіх промислових країнах спостерігався прискорений розвиток техніки, зокрема і транспортних засобів. У 1886–1888 р. побудували свої перші автомобілі К. Бенц і Г. Даймлер.

Мета автомобільного транспорту – забезпечити безпечне перевезення вантажів і пасажирів у короткі терміни. Проте чим більша швидкість автомобіля, тим вища ймовірність і важчі наслідки дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Одночасно зі зростанням автомобільного парку і швидкості руху автомобілів постає серйозне завдання – забезпечення безпеки дорожнього руху.

Одна з особливостей роботи автомобіля полягає у неможливості його ізоляції від інших транспортних засобів і пішоходів. Це потребує розроблення заходів з організації дорожнього руху. В основу такої організації покладаються Правила дорожнього руху – документ, який визначає вимоги до учасників дорожнього руху, транспортних засобів, а також до керування рухом.

***Закон України «Про дорожній рух». ПДР як правова основа дорожнього руху***

Якщо порівняти ступінь аварійності на дорогах України з такими країнами, як США, Німеччина, Велика Британія, то за тяжкістю вона в багато разів перевищує аналогічні показники. У США, наприклад, із кожної тисячі постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах гине 13 чол., у Великій Британії – 17, Німеччині – 22, а в Україні – близько 180.

Кожні 10 хвилин в Україні трапляється дорожньо-транспортна пригода, кожну годину гине людина, кожну добу – двоє дітей. Двадцять дітей кожні 24 години отримують різної тяжкості травми. Серед причин високої аварійності в Україні є довгостроковий законодавчий вакуум у сфері дорожнього руху, неодноразова необґрунтована лібералізація заходів адміністративної дії на порушників Правил дорожнього руху. Складність підготовки законодавчої бази насамперед зумовлена відсутністю у країні спеціалізованого

органу, компетентних кадрів відповідного профілю. Раніше такі документи готували тільки союзні органи.

У таких умовах ініціативу вимушені були проявити співробітники Головного управління Державтоінспекції МВС України, які у відносно короткий термін підготували проєкт Закону України «Про дорожній рух», прийнятий Верховною Радою України 28.01.1993 р. і який набув чинності 17.07.1993 р. Це перший і єдиний у бувшому СРСР Закон, який обумовлює правові й соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя і здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху, а також охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автомобільного транспорту. Його прийняття дало змогу на необхідному державному рівні регламентувати проблеми державної реєстрації та обліку транспортних засобів, їх державного технічного огляду, допущення громадян до керування транспортними засобами. Паралельно провадилася робота над проєктом перших в Україні Правил дорожнього руху.

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» Правила дорожнього руху являють собою єдиний нормативний акт, який установлює порядок дорожнього руху на всій території України. Дія Правил поширюється не тільки на вулиці і дороги загального користування, а й на інші території, де можливий рух транспортних засобів.

Окремі положення Правил, пов'язані з перевезенням спеціальних вантажів, експлуатацією окремих видів транспортних засобів, їх рухом на закритих територіях та інше, можуть бути конкретизовані з урахуванням специфіки руху у зазначених умовах. Акти, які видаються в таких випадках, мають ґрунтуватися на вимогах Правил і не суперечити їм. У разі виникнення ситуацій, не передбачених Правилами, умови й порядок руху необхідно узгодити із ДПС.

### ***Загальна структура і основні вимоги правил дорожнього руху***

У Правилах дорожнього руху висвітлюються такі питання:

- загальні положення, терміни та визначення;
- обов'язки учасників руху;
- додаткові вимоги до руху велосипедів, мопедів, гужового транспорту і прогону тварин;
- засоби регулювання дорожнього руху;
- порядок руху, зупинка і стоянка транспортних засобів;
- проїзд перехресть, пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів;
- особливі умови руху;
- вимоги до технічного стану та обладнання транспортних засобів.

На дорогах нашої країни встановлено правосторонній рух транспортних засобів, тим самим визначено порядок їх зустрічного роз'їзду. Ліву половину проїзної частини дозволяється займати лише у виключних випадках, викликаних обгоном транспортних засобів із виїздом на смугу зустрічного руху, і на дорогах з одностороннім рухом. Усі транспортні засоби повинні рухатись якнайближче до правого краю проїзної частини.

Учасники дорожнього руху мусять знати і задля збереження свого життя і життя оточення неухильно дотримуватися вимог Правил, положень інших нормативних актів, виданих на їх основі, виконувати розпорядження працівників і регулювальників, що стосуються порядку руху транспорту і пішоходів чи проведення яких-небудь робіт на вулицях і дорогах, суворо керуватися вимогами сигналів світлофорів, дорожніх знаків, ліній дорожньої розмітки, дорожнього обладнання і бути взаємно ввічливими.

Усі учасники дорожнього руху, посадові особи транспортних, дорожніх, комунальних, будівельних та інших підприємств і організацій незалежно від форм власності і господарювання, що виконують на дорогах будь-яку роботу, а також будь-які інші особи, діяльність або поведінка яких можуть вплинути на встановлений порядок дорожнього руху, повинні діяти на вулицях і дорогах таким чином, щоб не створювати небезпеки і перешкод для дорожнього руху, виключити загрозу життю і здоров'ю громадян, не завдавати матеріальних збитків. Це означає, що всі повинні суворо дотримуватися Правил дорожнього руху, а в разі виконання на дорозі будівельних, ремонтних, прибиральних та інших робіт, керуванні самохідними машинами, що забруднюють проїзну частину, відповідні особи не повинні створювати загрозу безпеці руху або загрозу пошкодження дорожніх споруд, засобів регулювання і т. ін. Водночас особа, що створила або виявила небезпеку чи перешкоду для дорожнього руху, у випадку неможливості своєчасного їх усунення, зобов'язана попередити про них інших учасників дорожнього руху, належним чином позначивши це місце знаком аварійної зупинки, червоним миготливим ліхтарем тощо, а також сповістити орган поліції, власника дороги або уповноважену ним відповідну дорожню, залізничну, комунальну або іншу організацію.

Забороняється використовувати дороги за їх непрямым призначенням, зокрема для сушіння продукції, проведення масових заходів, і т. ін., а також самовільно встановлювати засоби регулювання дорожнього руху. У випадках об'єктивної необхідності дозвіл на виконання таких робіт або проведення заходів може бути надано власником дороги або вповноваженим ним органом і тільки за узгодженням з уповноваженим підрозділом МВС.

Особливий захист Правила дорожнього руху передбачають для найбільш уразливих осіб у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Тому водіям, пішоходам і пасажиром рекомендовано бути більш уважними до дітей, людей похилого віку і осіб з явними ознаками інвалідності. При цьому слід урахувувати, що їхні дії в умовах дорожнього руху неможливо передбачити, тому водії повинні виявляти особливу обережність і увагу, а пішоходи й пасажирів надавати цим особам необхідну допомогу.

Обмеження в дорожньому русі, крім передбачених Правилами дорожнього руху, можуть вводитися тільки відповідно до Закону України «Про дорожній рух», іншими законодавчими та нормативними актами, зокрема державними стандартами. Ці обмеження вводяться за допомогою технічних засобів регулювання дорожнього руху (дорожня розмітка, дорожні знаки, світлофори, дорожнє обладнання), а в разі необхідності – за допомогою регулювальників. Умови застосування технічних засобів регулювання дорожнього руху регламентуються державними стандартами. Установлення дорожніх знаків, світлофорів або нанесення ліній дорожньої розмітки мають бути узгоджені з патрульною поліцією, яка також має право рекомендувати в необхідних випадках відповідним організаціям установку технічних засобів регулювання дорожнього руху. Власники доріг або уповноважені ними органи (дорожні, комунальні та інші організації) і Державтоінспекція в невідкладних випадках можуть забороняти або обмежувати дорожній рух на окремих ділянках доріг, особливо коли користування ними загрожує безпеці дорожнього руху.

Особи, що допустили порушення ПДР, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством України. Залежно від характеру й наслідків порушення до винного можуть бути вжиті заходи суспільного впливу, дисциплінарної, адміністративної, цивільної або кримінальної відповідальності.

## 2.1 Загальні положення, терміни та визначення

У Правилах дорожнього руху наведено значення основних термінів, що дає змогу краще їх засвоїти.

**Автобус** – автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

**Автомагістраль** – автомобільна дорога, що:

– спеціально побудована і призначена для руху транспортних засобів, не призначена для в'їзду на прилеглу територію або виїзду з неї;

- має для кожного напрямку руху окремі проїзні частини, відокремлені одна від одної розділювальною смугою;
- не перетинає на одному рівні інші дороги, залізничні і трамвайні колії, пішохідні і велосипедні доріжки, шляхи проходу тварин, має огороження на узбіччях і розділювальні смуги та обгороджена сіткою;
- позначена дорожнім знаком 5.1;



**Автомобільна дорога, вулиця** – частина території, зокрема у населеному пункті, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів з усіма розташованими на ній спорудами (мости, естакади, шляхопроводи, підземні і надземні пішохідні переходи, тротуари і т. ін.). У подальшому замість терміна «Автомобільна дорога», як і у Правилах дорожнього руху, використовуватиметься термін «Дорога». Дорога як інженерна споруда складається з багатьох елементів, частину з яких уже названо, а також із проїзної частини, узбіч, кюветів та ін. Однак у Правилах дорожнього руху найчастіше згадуються елементи, що призначені тільки для здійснення руху, або ті, що покращують його умови: проїзна частина, узбіччя, тротуари і розділювальні смуги. Дорога може мати покриття або його не мати (грунтові, польові дороги, лісові просіки, тимчасові дороги тощо). На дорозі може не бути одного з елементів: тротуар, узбіччя, розділювальна смуга. Територія, яку займає дорога з усіма її елементами, називається смугою відведення.

**Безпечна дистанція** – відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка в разі його раптового гальмування або зупинки дасть змогу водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення будь-якого маневру.

Отже, під час вибору швидкості руху не можна виходити з того, що небезпеку чи перешкоду, яка виникла раптово, можна об'їхати справа чи зліва.

**Безпечна дистанція** залежить від швидкості руху цього транспортного засобу і того, що рухається попереду, технічного стану транспортного засобу (особливо від стану шин і гальмівної системи), часу реакції водія на перешкоду, що виникла під час руху, стану дорожнього покриття та багатьох інших факторів.

**Безпечний інтервал** – відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху.

*Безпечний інтервал* прямо залежить від швидкості руху: чим вища швидкість, тим більшим має бути інтервал.

*Безпечна швидкість* – швидкість, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом у конкретних дорожніх умовах.

*Буксирування* – транспортування механічним транспортним засобом іншого транспортного засобу, технічний стан якого не відповідає вимогам, поставленим до експлуатації транспортних составів, на жорсткому чи гнучкому зчепленні або способом часткового навантаження на платформу або спеціальне опорне пристосування.

*Велосипед* – транспортний засіб, окрім інвалідних візків, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка перебуває на ньому.

*Видимість у напрямку руху* – максимальна відстань, на якій із місця водія можна розпізнати межі між елементами дороги, що дає змогу водієві орієнтуватися під час керування транспортним засобом, зокрема для вибору безпечної швидкості.

Уміння правильно вибирати безпечну швидкість і режими керування залежно від видимості в напрямку руху (зокрема при освітленні шляху світлом фар) є одним із показників високої майстерності водія.

*Вимушена зупинка* – припинення руху транспортного засобу через його технічну несправність або небезпеку, що створюється вантажем, який перевозиться, станом водія або появою перешкоди на дорозі.

*Випередження* – рух транспортного засобу із швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, що рухається по суміжній смузі.

*Водій* – особа, яка керує механічним або немеханічним транспортним засобом; погонич тварин, який веде їх за повід, прирівнюється до водія. Водієм є також особа, яка навчає керуванню безпосередньо у транспортному засобі.

*Гальмовий шлях* – відстань, що проходить транспортний засіб під час екстреного гальмування з початку натиснення на педаль (рукоятку) до місця його зупинки. Час реакції водія на небезпеку або перешкоду, яка вимусила його екстренно гальмувати, при цьому не враховується.

*Головна дорога* – дорога з покриттям відносно ґрунтової або та, що позначається знаками 1.22, 1.23.1–1.23.4 і 2.3. Наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям не робить її за значенням однаковою з перехрещуваною.

Це положення стосується тих випадків, коли з метою виключення винесення бруду на дорогу з удосконавленим покриттям на підходах до неї перехрещуваної або такої, що примикає, ґрунтової дороги облаштовується тверде покриття протяжністю 50–200 м.

**Дати дорогу** – вимога до учасника дорожнього руху не продовжувати або не відновлювати рух, не здійснювати будь-яких маневрів, якщо це може примусити інших учасників дорожнього руху, які мають перевагу, змінити напрямок руху або швидкість.

**Дозволена максимальна маса** – маса спорядженого транспортного засобу з вантажем, водієм і пасажирями, що встановлена технічною характеристикою транспортного засобу як максимально допустима. **Дозволена максимальна маса автопоїзда** становить суму дозволеної максимально допустимої маси кожного транспортного засобу, що входить до складу автопоїзда.

Термін «Дозволена максимальна маса» стосується транспортних засобів, які не можна характеризувати параметром «вантажопідйомність»: автобуси, трамваї, тролейбуси, автокрани, тягачі та інший спеціалізований транспорт. Отже, Правила дорожнього руху містять єдиний основний параметр для характеристики транспортних засобів усіх видів і призначень. Його застосування під час вирішення питань організації дорожнього руху дає можливість створювати більш однорідні транспортні потоки за тягово-динамічними характеристиками, швидкісними режимами та маневреністю.

**Дорожньо-транспортна пригода** – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдано матеріальні збитки.

**Дорожні умови** – сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби й атмосферних явищ) стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення тощо), а також її ширину, величину схилів на підйомах і спусках, віражів і заокруглень, наявність або відсутність тротуарів, узбіч, штучного освітлення, дорожньої розмітки, огорожень, дорожніх знаків і світлофорів та їх технічний стан.

**Дорожня обстановка** – сукупність факторів, що характеризують дорожні умови, наявність перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивність і рівень організації дорожнього руху, які повинен ураховувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом.

**Житлова зона** – дворові території, а також частини населених пунктів, позначені дорожнім знаком 5.31.

Найбільше відповідають для організації руху за типом житлової зони житлові масиви, де нема автомагістралей і доріг, по яких можливий транзитний рух транспортних засобів.

**Залізничний переїзд** – перехрещення дороги із залізничними коліями на одному рівні.

Залізничні переїзди з урахуванням категорій транспортних магістралей, що перетинаються, можуть бути охоронювані і неохоронювані, регульовані й нерегульовані. До регульованих відносять переїзди, на яких рух автотранспорту регулюється приладами звукової сигналізації (автоматичні шлагбауми, світлофори) або черговим працівником залізниці. На нерегульованих переїздах можливість безпечного їх проїзду визначається самими водіями транспортних засобів згідно з відповідними вимогами Правил дорожнього руху.

**Зупинка** – припинення руху транспортного засобу для посадки (висадки) пасажирів або завантаження (розвантаження) вантажу, а також для виконання вимог цих Правил (наприклад, щоб дати дорогу іншому учасникові дорожнього руху, який має перевагу в русі).

**Колона транспортних засобів** – організована група з трьох і більше транспортних засобів, що спільно рухаються в одному напрямку безпосередньо один за одним із постійно ввімкненим ближнім світлом фар і позначені розпізнавальним знаком «Колона». Цим знаком не позначаються транспортні засоби, що рухаються у супроводі транспортних засобів з увімкненими спеціальними світловими і (або) звуковими сигналами.

**Колона пішоходів** – організована група людей, які рухаються проїзною частиною в одному напрямку.

**Край проїзної частини** – умовна чи позначена дорожньою розміткою лінія на проїзній частині в місці її прилягання до узбіччя, тротуару, газону, розділювальної смуги, смуги для руху трамваїв тощо.

**Маршрутні транспортні засоби** – автобуси, тролейбуси, трамваї та таксі, що рухаються за встановленими маршрутами і мають визначені зупинки.

Тролейбуси, трамваї, а також автобуси й маршрутні таксі, що рухаються за встановленими маршрутами, виділено в окрему групу, оскільки вони виконують масові пасажирські перевезення. Водії інших транспортних засобів повинні виявляти підвищену увагу під час взаємодії з маршрутними транспортними засобами, особливо в зоні їх зупинок. Так, водій у населеному пункті повинен дати дорогу автобусу чи тролейбусу, що розпочинає рух від зупинки, яка розташована у заїзному «кармані». Поза населеними пунктами це правило не діє.

**Механічний транспортний засіб** – транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й механізми (крім мопедів).

Ступінь небезпеки різноманітних транспортних засобів неоднаковий. Механічний транспортний засіб здатний розвинути значну кінетичну

енергію, тому цивільне законодавство відносить механічні транспортні засоби до джерел підвищеної небезпеки. До речі, до ДТП відносять тільки ті пригоди, в яких брали участь механічні транспортні засоби. Тому до водіїв і технічного стану цих засобів Правила висувають підвищені вимоги.

**Мопед** – двоколісний транспортний засіб, що має двигун із робочим об'ємом до 50 см<sup>3</sup>. Цей термін поширюється на велосипед із підвісним двигуном. Такі транспортні засоби не здатні розвинути велику кінетичну енергію, оскільки мають невелику масу і малопотужний двигун, тому належать до немеханічних транспортних засобів.

**Мотоцикл** – двоколісний механічний транспортний засіб із боковим причепом або без нього, що має двигун із робочим об'ємом 50 см<sup>3</sup> і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски та механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.

**Населений пункт** – забудована територія, в'їзди на яку і виїзди з якої позначаються дорожніми знаками 5.45, 5.46, 5.47, 5.48.

Якщо перед забудованою територією немає дорожніх знаків 5.45 і 5.46, то на неї не поширюються спеціальні вимоги Правил дорожнього руху, що встановлюють порядок режиму руху в населених пунктах.

**Небезпека для руху** – зміна дорожньої обстановки або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія зменшити швидкість або зупинитися.

Спостереження за дорогою і взаємодія учасників руху значно ускладнюються в умовах недостатньої видимості і в темну пору доби. Правила дають чітке визначення цих понять. На основі дослідів встановлено, що керування транспортним засобом стає небезпечним, коли видимість дороги менше 300 м, що можливо в умовах туману, дощу, снігопаду. Умови недостатньої видимості характерні для перехідного періоду від світлої до темної пори доби і навпаки, тобто в сутінках.

**Недостатня видимість** – видимість дороги в напрямку руху менше 300 м у сутінках, в умовах туману, дощу, снігопаду тощо.

**Обгін** – випередження одного або кількох транспортних засобів, пов'язане з виїздом із займаної смуги руху і наступним поверненням на неї. Обгін може бути як із виїздом на смугу зустрічного руху, так і без виїзду.

Перед початком обгону водій мусить переконатись у тому, що його маневр буде безпечним і не створить перешкод іншим учасникам дорожнього руху. Транспортні засоби дозволяється обганяти з лівого боку, тому водій повинен попередити світловим покажчиком лівого повороту про намір перестроїтися на ліву суміжну смугу. Відразу після перестроювання

показчик лівого повороту необхідно вимкнути. Таким чином водій виконає першу фазу обгону. Далі відбувається випередження транспортного засобу, який обганяють, і коли водій випередив його на відстань, яка дасть змогу повернутися без перешкод на раніше займану смугу, водій попереджає світловим показником правого повороту про повернення на раніше займану смугу і виконує перестроювання. Водієві транспортного засобу, який обганяють, забороняється перешкоджати обгону шляхом підвищення швидкості або іншими діями.

**Обмежена оглядовість** – видимість дороги у напрямку руху, яка обмежена геометричними параметрами дороги, придорожніми інженерними спорудами, насадженнями та іншими об'єктами, а також транспортними засобами.

**Оглядовість** – можливість бачити дорожню обстановку з місця водія. Добра оглядовість дає змогу правильно оцінювати дорожню обстановку, приймати і реалізовувати рішення щодо безпечного керування транспортним засобом.

**Пасажир** – особа, яка користується транспортним засобом і перебуває в ньому, але не причетна до керування ним.

**Перевага** – право на першочерговий рух стосовно інших учасників руху.

Першочергове право на рух надається транспортним засобам зі спеціальними світловими сигналами червоного або синього кольору, а також транспортним засобам, які вони супроводжують; транспортним засобам, що рухаються по головній дорозі. У житловій зоні пішоходи мають перевагу перед транспортними засобами, але не повинні створювати безпідставних перешкод для їх руху, також перевагу в русі мають пішоходи, які переходять проїзну частину на позначеному нерегульованому пішохідному переході.

**Перешкода для руху** – нерухомий об'єкт у межах смуги руху транспортного засобу або об'єкт, що рухається попутно або на зустріч у межах цієї смуги і змушує водія маневрувати, або зменшувати швидкість аж до зупинки транспортного засобу.

У разі виникнення перешкоди чи небезпеки для руху, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди.

**Перехрестя** – місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межою якого є уявні лінії між початком заокруглень проїзної частини кожної дороги. Не вважається перехрестям місце прилягання до дороги виїзду з прилеглої території.

На перехрестях перетинаються траєкторії руху транспортних засобів і пішоходів. Рух на території перехрестя відрізняється, як правило, найбільшою інтенсивністю, і не випадково на них трапляється багато ДТП. Тому проїзду перехрестя і дотриманню встановлених вимог щодо цього необхідно приділяти особливу увагу.

Розрізняють регульовані і нерегульовані перехрестя. На регульованих перехрестях черговість проїзду транспортних засобів визначається сигналами світлофора чи регулювальника. На нерегульованих перехрестях регулювальника немає, світлофор вимкнено або він працює в режимі жовтого миготливого сигналу. Нерегульовані перехрестя можуть утворюватися перехрещеннями рівнозначних чи нерівнозначних доріг.

**Пішохід** – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних візках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячий чи інвалідний візок.

Особи, що виконують на проїзній частині якусь роботу, зокрема ремонт проїзної частини або інших елементів дороги, встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, ремонт автомобіля, будівництво споруд, що розташовані безпосередньо біля дороги, пішоходами не є, оскільки зайняті виробничою діяльністю, але повинні виконувати вимоги Правил дорожнього руху, що їх стосуються, а також спеціальні правила техніки безпеки виконання робіт.

**Пішохідний перехід** – ділянка проїзної частини або інженерна споруда, призначена для руху пішоходів через дорогу. Пішохідні переходи можуть бути позначені знаками 5.35.1–5.37.2 і (або) дорожньою розміткою 1.14.1–1.14.3, світлофорами. За відсутності дорожньої розмітки межі пішохідного переходу визначаються відстанню між дорожніми знаками, а на перехресті – шириною тротуарів.

Там, де є підземні й надземні пішохідні переходи, позначені відповідними дорожніми знаками, переходи на одному рівні з проїзною частиною не облаштовуються і рух пішоходів через дорогу в цих місцях забороняється. У найбільш небезпечних для руху пішоходів місцях, а також на підходах до пішохідних переходів (надземних, підземних, наземних) можуть установлюватися пішохідні огорожі.

**Прилегла територія** – територія, що прилягає до краю проїзної частини і не призначена для наскрізного проїзду, а лише для в'їзду у двори, на стоянки, автозаправні станції, будівельні майданчики тощо або для виїзду з них.

Виїжджаючи на дорогу із дворів, місць стоянки, автозаправних станцій та інших прилеглих територій, водій повинен дати дорогу транспортним засобам і пішоходам, що рухаються по ній, а з'їжджаючи з дороги – пішоходам і велосипедистам, напрямок руху яких він перетинає.

**Причіп** – транспортний засіб, призначений для руху у з'єднанні з механічним транспортним засобом. До цього виду транспортного засобу належать напівпричепи і причепи-розпуски.

Розрізняються причепи і напівпричепи тільки способом зчеплення з механічним транспортним засобом. Причепи зазвичай мають жорстку конструкцію зчеплення, що забезпечує буксированому транспортному засобу повторення траєкторії руху транспортного засобу, що буксирує, окрім незначних відхилень під час руху на заокругленнях доріг (причіп зміщується до осі повороту). Напівпричепи зчіплюються з механічним транспортним засобом таким чином, аби їхня передня частина опиралася на цей транспортний засіб, останній несе на собі значну частину маси напівпричепи і вантажу.

**Проїзна частина** – елемент дороги, призначений для руху транспортних засобів.

Дорога може мати декілька суміжних проїзних частин, у таких випадках вони розмежовуються розділювальною смугою. Межею проїзної частини є узбіччя, тротуар або розділювальна смуга. Якщо їх немає, то межею вважається край проїзної частини, а на ґрунтових або тимчасових дорогах – край накатаної смуги. Межею проїзної частини можуть бути повздовжні лінії 1.1 і 1.2 горизонтальної розмітки.

Трамвайні колії являють собою елемент дороги. Коли їх розташовано ліворуч на одному рівні з проїзною частиною, вони можуть використовуватися для руху нерейкових транспортних засобів під час виконання обгону або об'їзду транспортних засобів, перешкод, якщо ширина проїзної частини менше ширини транспортного засобу з урахуванням безпечних інтервалів. Однак трамвайні колії не розглядаються Правилами як проїзна частина дороги для нерейкових транспортних засобів. Трамвайна колія незалежно від розташування на проїзній частині (посередині чи по краях) є її межею.

**Регулювальник** – працівник поліції, військової автоінспекції, дорожньо-експлуатаційної служби, черговий на залізничному переїзді, паромній переправі, дружинник, які мають відповідне посвідчення та екіпірування (форменний одяг або розпізнавальний знак, нарукавна пов'язка, жезл, диск із червоним сигналом або світловідбивачем, червоний ліхтар чи прапорець) і регулюють дорожній рух. Сигнали регулювальника обов'язкові для виконання учасниками дорожнього руху, яких вони стосуються.

**Рейковий транспортний засіб** – трамвай і платформи зі спеціальним обладнанням, що рухаються по трамвайних коліях. Усі інші транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, вважаються нерейковими. Цей термін не охоплює залізничний рухомий склад, порядок руху якого Правилами не регламентується.

**Розділювальна смуга** – конструктивно виділений елемент проїзної частини, який розділяє суміжні проїзні частини і не призначений для руху або стоянки транспортних засобів. Розділювальна смуга може бути позначена суцільною лінією дорожньої розмітки.

**Стоянка** – припинення руху транспортного засобу з інших причин, аніж необхідність виконання вимог цих Правил дорожнього руху, або на час більший, аніж це потрібно для посадки (висадки) пасажирів, завантаження (розвантаження) вантажу.

**Темна пора доби** – частина доби від закінчення вечірніх до початку ранкових сутінків.

У темну пору доби значно ускладнюється керування транспортними засобами. Під час руху в темну пору доби в умовах недостатньої видимості незалежно від ступеня освітлення дороги, а також у тунелях на механічному транспортному засобі має вмикатися ближнє або дальнє світло фар. При Зустрічній роз'їзд створює загрозу засліплення водія зустрічним транспортним засобом, тому водій повинен чітко усвідомлювати свої дії у такому випадку: увімкнути аварійну світлову сигналізацію і, не змінюючи смуги руху, знизити швидкість або зупинитися. Рухаючись у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості, водій повинен вибирати швидкість руху з таким розрахунком, аби він мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги. Стоянка на дорозі в темну пору доби поза населеними пунктами дуже небезпечна, тому має бути лише на майданчиках для стоянки або за межами дороги.

**Транспортний засіб** – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також устатовленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Цей термін охоплює автомобілі, трамваї, тролейбуси, трактори, самохідні машини й механізми, причепи, мотоколяски, мотоцикли, мопеди, велосипеди, гужові вози та інші пристрої, окрім інвалідних візків.

**Тротуар** – елемент дороги, призначений для руху пішоходів, який прилягає до проїзної частини або відокремлений від неї газоном.

**Учасник дорожнього руху** – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин.

## 2.2 Обов'язки учасників дорожнього руху

### *Водій механічного транспортного засобу повинен мати при собі:*


а) посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії (п. 2.1. ПДР).

#### *Коментар*

1. На особу, яка керує транспортним засобом, не маючи відповідного на те права (водіння без «прав»), накладається штраф у розмірі 3400 грн.

Якщо ж водій має право на управління, але не має при собі документів (забув удома), то штраф становитиме 425 грн.

б) реєстраційний документ на транспортний засіб (для транспортних засобів Збройних Сил, Національної Гвардії, Держприкордонслужби, Держспецтрансслужби, Держспецзв'язку, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, Національної поліції, Служби безпеки, Управління державної охорони – технічний талон);

в) у разі встановлення на транспортних засобах пробліскових маячків та (або) спеціальних звукових сигнальних пристроїв – дозвіл, виданий уповноваженим органом МВС, а в разі встановлення пробліскового маячка оранжевого кольору на великогабаритних та великовагових транспортних засобах – дозвіл, виданий уповноваженим підрозділом Національної поліції, крім випадків установаження пробліскових маячків оранжевого кольору на сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, на механічних транспортних засобах дорожньо-експлуатаційної служби, на транспортних засобах спеціального, спеціалізованого призначення та на транспортних засобах із розпізнавальним знаком  «Діти»;

#### *Коментар*

Установка пробліскових маячків та (або) спеціальних звукових сигналів без спеціального дозволу тягне за собою штраф у розмірі 8500 грн з конфіскацією цих пристроїв (ст. 122 ч.5 КпАП).

г) на маршрутних транспортних засобах – схему маршруту та розклад руху; на великовагових і великогабаритних транспортних засобах та транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, – документацію відповідно до вимог, установлених законами України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух» та «Про перевезення небезпечних вантажів»;


г) чинний страховий поліс (страховий сертифікат «Зелена картка») про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів або чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або

паперовому носії), відомості про який підтверджуються інформацією, що міститься в єдиній централізованій базі даних, оператором якої є Моторне (транспортне) страхове бюро України. Водії, які відповідно до законодавства звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на території України, повинні мати при собі відповідні підтверджуючі документи (посвідчення).

**Коментар**

Згідно із законодавством вимога щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності не застосовується до учасників бойових дій, інвалідів першої групи, які особисто керують належними їм транспортними засобами, а також до осіб, які керують автомобілем, що належить інваліду першої групи у його присутності.

Зауважимо, якщо власник транспортного засобу звільняється від вимоги обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (не зобов'язаний купувати страховий поліс), то ця пільга не поширюється на інших осіб, яким водій передає управління.

д) у разі встановлення на транспортному засобі розпізнавального знака  «Водій з інвалідністю» – документ, що підтверджує інвалідність водія або пасажирів (крім водіїв із явними ознаками інвалідності або водіїв, які перевозять пасажирів із явними ознаками інвалідності).

Власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, можуть передавати керування транспортним засобом іншій особі, що має при собі посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії.

Власник транспортного засобу може передавати такий засіб у користування іншій особі, що має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, передавши їй реєстраційний документ на цей транспортний засіб.

**Коментар**

Передача керування особі, яка не має посвідчення водія відповідної категорії, тягне за собою штраф у розмірі 3400 грн (ст. 126 ч.2 КУпАП).

Для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний:

– перед виїздом перевірити та забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу;

**Коментар**

Комплектність транспортного засобу передбачає наявність медичної аптечки (згідно з ДСТУ 3961-2000, зі змінами від 01.09.2013 р.), вогнегасника

(зверніть увагу, він потребує обслуговування згідно з інформацією на етикетці) і знака аварійної зупинки.

На вантажних автомобілях із дозволеною максимальною масою понад 3,5 т і в автобусах із дозволеною максимальною масою понад 5 т мають бути як мінімум два противідкотні упори.

– бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі;

– на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголовники, ремені безпеки), користуватися ними та не перевозити пасажирів, не пристебнутих ремнями безпеки. Дозволяється не пристібатися в населених пунктах водіям і пасажиром з інвалідністю, фізіологічні особливості яких унеможливають користування ремнями безпеки, водіям і пасажиром оперативних та спеціальних транспортних засобів (пункт змінено 11.11.2020);

### *Коментар*

Загроза безпеки дорожнього руху може мати різні прояви. Загрозу для навколишніх становить водій, що керує під впливом алкоголю, наркотичних засобів, лікарських препаратів, що перебуває у стані втоми, сильного психологічного збудження, водій з агресивним стилем водіння або який не має достатньої теоретичної або практичної підготовки.

– повідомляти дорожньо-експлуатаційним організаціям або уповноваженим підрозділам Національної поліції про виявлені факти створення перешкод для дорожнього руху;

– не вчиняти дій, унаслідок яких може бути пошкоджено автомобільні дороги та їх складові, а також завдано шкоди користувачам.

На вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також подати для перевірки документи, зазначені в пункті.

### *Коментар*

Зверніть увагу, ви не зобов'язані передавати поліцейському документи для перевірки. Пред'явити документи для перевірки ви можете, не випускаючи їх з рук, дати можливість перевірити номери агрегатів і комплектність транспортного засобу; дати можливість оглянути транспортний засіб відповідно до законодавства за наявності на те законних підстав, зокрема провести з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірку технічного стану транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю.

*Коментар*

Огляд транспортного засобу може здійснюватися лише у разі, якщо особа вчинила адміністративне правопорушення. Огляд має здійснюватися обов'язково у присутності двох понятих. Про результати огляду робиться запис у відповідному протоколі.

У місці здійснення габаритно-вагового контролю на вимогу працівника пункту габаритно-вагового контролю або поліцейського водій вантажного автомобіля (зокрема механічного транспортного засобу) повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також передати для перевірки документи, зазначені у підпунктах «а», «б» і «г» пункту 2.1 Правил дорожнього руху; надати транспортний засіб і причіп (за наявності) для вагового та/або габаритного контролю відповідно до встановленої процедури.

У разі виявлення під час здійснення габаритно-вагового контролю невідповідності фактичних вагових та/або габаритних параметрів установленим нормам і правилам рух такого транспортного засобу та/або причепа забороняється до отримання в установленому порядку дозволу на проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, про що складається відповідний акт.

На ділянках доріг у межах прикордонної смуги та контрольованого прикордонного району на вимогу уповноваженої особи Держприкордонслужби водій повинен зупинитися з дотриманням вимог ПДР, а також:

- пред'явити для перевірки документи, зазначені у підпункті «б» пункту 2.1;
- дати можливість оглянути транспортний засіб і перевірити номери його агрегатів.

Водій повинен на вимогу поліцейського пройти в установленому порядку медичний огляд з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

*Коментар*

Огляд на стан сп'яніння може проводитися поліцейським на місці вчинення правопорушення або у медичному закладі, що входить до спеціально затвердженого переліку.

Огляд на стан сп'яніння у медичному закладі проводиться в разі відмови водія від огляду поліцейським, а також незгоди з результатами огляду поліцейським, якщо у водія є ознаки перебування під впливом лікарських або наркотичних препаратів, а також якщо водій став учасником ДТП, в якому є постраждалі.



*Коментар*

Вживання алкоголю – причина № 3 усіх ДТП в Україні. Наслідком вживання алкоголю є некритичне ставлення до власного стану, переоцінювання власних можливостей, недооцінювання небезпеки, уповільнення реакції, підвищення часу реакції.

Дозволений рівень алкоголю в крові водія в Україні не має перевищувати 0,2 проміле. Проміле позначається символом (%) і означає тисячну частку. Розраховується як співвідношення грамів чистого спирту у випитому напої до маси рідини у тілі людини у кілограмах. Розрахунок для жінки вагою 60 кг, після вживання 100 мл горілки (40 % етанолового спирту) становить 0,87 проміле.

б) керувати транспортним засобом у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції та увагу;

в) керувати транспортним засобом, не зареєстрованим в уповноваженому органі МВС, або таким, що не пройшов відомчу реєстрацію в разі, якщо законом встановлена обов'язковість її проведення, а також без номерного знака або з номерним знаком, що:

- не належить цьому засобу;
- не відповідає вимогам стандартів;
- закріплений не в установленому для цього місці;
- закритий іншими предметами чи забруднений, що не дає змоги чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 м;
- неосвітлений (у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості) чи перевернутий.

*Коментар*

Перше порушення вимоги щодо реєстрації та номерного знака тягне за собою покарання у вигляді штрафу розміром 170 грн, а повторне порушення протягом року – штраф у розмірі 255 грн або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

Оплатне вилучення передбачає примусовий продаж транспортного засобу в порядку, встановленому законом. Суми, виторговані від реалізації передаються колишньому власникові з відрахуванням витрат, пов'язаних із проведенням виконавчих дій (ст. 311-312 КУпАП).


г) передавати керування транспортним засобом особам, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, у хворобливому стані;

г) передавати керування транспортним засобом особам, які не мають при собі посвідчення на право керування ним, якщо це не стосується навчання водіння відповідно до вимог розділу 24 ПДР;

д) під час руху транспортного засобу користуватися засобами зв'язку, тримаючи їх у руці (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання).

#### **Коментар**

Користування телефоном або іншим пристроєм зв'язку, тримаючи його у руці під час руху є небезпечним, оскільки водій може втратити контроль як над дорожньою обстановкою, так і над автомобілем. Таке правопорушення передбачає штраф у розмірі 425 грн.

е) користуватися розпізнавальним знаком  «Водій з інвалідністю» за відсутності у водія чи пасажирів документів, що підтверджують інвалідність (окрім водіїв з явними ознаками інвалідності або водіїв, які перевозять пасажирів із явними ознаками інвалідності).

У разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди водій зобов'язаний:

а) негайно зупинити транспортний засіб і залишатися на місці пригоди.

#### **Коментар**

Залишатися на місці пригоди – не означає залишатись в автомобілі або біля автомобіля! Водій повинен подбати про власну безпеку і переконатись у тому, що інші транспортні засоби не виконають наїзд на нього ззаду.

б) увімкнути аварійну сигналізацію і встановити знак аварійної зупинки відповідно до вимог пункту 9.10 цих ПДР;

#### **Коментар**

Знак аварійної зупинки (або миготливий червоний ліхтар) устаноується на проїзній частині на відстані щонайменше 20 м у населених пунктах і 40 м – за їх межами у випадку ДТП, а також під час вимушеної зупинки у місцях з обмеженою оглядовістю дороги менше ніж 100 м хоча б в одному напрямку.

в) не переміщувати транспортний засіб і предмети, що мають причетність до пригоди;

г) вжити можливих заходів для надання домедичної допомоги постраждалим, викликати бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги, а в разі неможливості вжити зазначених заходів звернутися по допомогу до присутніх і відправити постраждалих до закладу охорони здоров'я.

#### **Коментар**

Якщо у ДТП є постраждалі, необхідно визначити тяжкість їхнього стану і потребу у негайній невідкладній долікарській допомозі. Такими станами є: масивна кровотеча, зупинка серця, зупинка дихання, втрата свідомості.

г) у разі неможливості виконати дії, перелічені в підпункті «г» пункту 2.10 цих ПДР, відвезти потерпілого до найближчого лікувального закладу своїм транспортним засобом, попередньо зафіксувавши розташування слідів пригоди, а також положення транспортного засобу після його зупинки; у лікувальному закладі повідомити своє прізвище та номерний знак транспортного засобу (з пред'явленням посвідчення водія або іншого документа, який посвідчує особу, реєстраційного документа на транспортний засіб) і повернутися на місце пригоди;

***Коментар***

Перша допомога при масивній кровотечі, зупинці серця, зупинці дихання, втраті свідомості надається негайно. Якщо потерпілий має переломи, необхідно виконати іммобілізацію і лише після цього здійснювати транспортування.

д) повідомити про дорожньо-транспортну пригоду орган чи уповноважений підрозділ Національної поліції, записати прізвища та адреси очевидців, чекати прибуття поліцейських;

е) вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, огороження їх та організувати об'їзд місця пригоди;

е) до проведення медичного огляду не вживати без призначення медичного працівника алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, які входять до офіційно затвердженого складу аптечки).

***Коментар***

Якщо є потерпілі, які отримали тілесні ушкодження середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження в результаті ДТП, або якщо є загиблі, то вживання алкоголю після ДТП, але до проведення медичного огляду водія є обтяжувальною обставиною в кримінальному провадженні.

Якщо немає постраждалих, то вживання водієм алкоголю до проведення медичного огляду є адміністративним правопорушенням, яке карається штрафом у розмірі 34 000 грн, або адміністративним арештом на строк п'ятнадцять діб, із позбавленням права керування транспортними засобами строком на три роки.

Якщо внаслідок дорожньо-транспортної пригоди немає потерпілих і не завдано матеріальної шкоди третім особам, а транспортні засоби можуть безпечно рухатися, водії (за наявності взаємної згоди в оцінці обставин скоєного) можуть прибути до найближчого поста або до органу Національної поліції для оформлення відповідних матеріалів, попередньо склавши схему пригоди та поставивши підписи під нею.

Третіми особами вважаються інші учасники дорожнього руху, які через обставини виявилися причетними до дорожньо-транспортної пригоди.

У разі настання дорожньо-транспортної пригоди за участю транспортних засобів, зазначених у чинному договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, за умови експлуатації таких транспортних засобів особами, відповідальність яких застрахована, відсутності травмованих (загиблих) людей, а також за умови досягнення згоди водіїв таких транспортних засобів щодо обставин скоєння дорожньо-транспортної пригоди, за відсутності у них ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та у разі складення такими водіями спільного повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду відповідно до встановленого Моторним (транспортним) страховим бюро зразка. У такому випадку водії згаданих транспортних засобів після складення ними зазначеного в цьому пункті повідомлення звільняються від обов'язків, передбачених підпунктами «д» – «є» пункту 2.10 ПДР.

### *Коментар*

Водії можуть скористатися бланком оформлення дорожньо-транспортної пригоди (Європротоколом) за перелічених вище умов. Якщо водії скористались Європротоколом, то вони:

- звільняються від обов'язку інформувати відповідний підрозділ Національної поліції України про настання ДТП;
- звільняються від адміністративної відповідальності, передбаченої за спричинення ДТП.

Слід мати на увазі, що у випадку оформлення дорожньо-транспортної пригоди за допомогою Європротоколу, розмір страхової виплати за шкоду, заподіяну майну іншого водія, не може перевищувати 50 000 грн.

Власник транспортного засобу має право:

- а) довіряти в установленому порядку розпорядження транспортним засобом іншій особі;
- б) на відшкодування витрат у разі надання транспортного засобу поліцейським та працівникам органу охорони здоров'я згідно з пунктом 2.7 ПДР;
- в) на відшкодування збитків, завданих унаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки дорожнього руху;
- г) на безпечні та зручні умови для руху;
- г) запитувати оперативну інформацію про дорожні умови та напрямки руху.

Право на керування транспортними засобами особам може бути надано:

- мототранспортними засобами та мотоколясками (категорії А1, А) – із 16-річного віку;

– автомобілями, колісними тракторами, самохідними машинами, сільськогосподарською технікою, іншими механізмами, які експлуатуються на вулично-дорожній мережі, всіх типів (категорії B1, B, C1, C), за винятком автобусів, трамваїв і тролейбусів, – з 18-річного віку;

– автомобілями з причепами або напівпричепами (категорії BE, C1E, CE), а також тими, що призначені для перевезення великовагових і небезпечних вантажів, – з 19-річного віку;

– автобусами, трамваями та тролейбусами (категорії D1, D, D1E, DE, T) – з 21-річного віку.

### *Коментар*

Посвідчення водія видається за умови відсутності медичних протипоказань (наявності медичної довідки), підготовки за затвердженою програмою, здачі іспитів у територіальних сервісних центрах МВС (ТСЦ). Зверніть увагу, посвідчення водія однієї категорії не надає водієві права на керування транспортними засобами іншої категорії.

### **Транспортні засоби належать до таких категорій:**

**A1** – мопеди, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт;

**A** – мотоцикли, у тому числі з боковим причепом, та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше або електродвигун потужністю 4 кВт і більше (змінено 11.11.2020);

**B1** – квадроцикли та трицикли, мотоколяски та інші триколісні (чотириколісні) мототранспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кілограмів (змінено 11.11.2020);

**B** – автомобілі, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кілограмів (7700 фунтів), а кількість сидячих місць, крім сидіння водія, – восьми, состав транспортних засобів з тягачем категорії B та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

**C1** – призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких становить від 3500 до 7500 кілограмів (від 7700 до 16500 фунтів), состав транспортних засобів з тягачем категорії C1 та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

**C** – призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких перевищує 7500 кілограмів (16500 фунтів), состав транспортних засобів з тягачем категорії C та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

**D1** – призначені для перевезення пасажирів автобуси, у яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, не перевищує 16, состав транспортних

засобів з тягачем категорії D1 та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

**D** – призначені для перевезення пасажирів автобуси, у яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, понад 16, состав транспортних засобів з тягачем категорії D та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

**BE, C1E, CE, D1E, DE** – состави транспортних засобів з тягачем категорій B, C1, C, D1 або D та причепом, повна маса якого перевищує 750 кілограмів;

**T** – трамваї та тролейбуси.

### *Коментар*

За наявності посвідчення водія відкриття додаткових нижчих категорій здійснюється після надання до ТСЦ МВС довідки про проходження 20-годинного курсу навчання керування відповідним транспортним засобом.

Водій має право:

а) керувати транспортним засобом і перевозити пасажирів або вантажі дорогами, вулицями чи іншими місцями, де їх рух не заборонено, в установленому порядку відповідно до вимог цих Правил;

б) виключено на підставі постанови КМУ № 1029 від 26.09.2011;

в) знати причину зупинки, перевірки та огляду транспортного засобу посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом, а також її прізвисько і посаду;

### *Коментар*

Причини зупинки визначені у ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію». Поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі якщо:

1. Водій порушив Правила дорожнього руху.

2. Є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу.

3. Є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом, чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення.

4. Транспортний засіб перебуває в розшуку.

5. Необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути.

6. Необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод.

7. Уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху.

8. Спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху.

9. У разі порушення порядку використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

10. Необхідно здійснити перевірку щодо порушення строків тимчасового ввезення та/або перевірку щодо порушення митного режиму транзиту (для авто, зареєстрованих в інших країнах).

Поліцейський зобов'язаний поінформувати водія про конкретну причину зупинення транспортного засобу з детальним описом підстави зупинки.

г) вимагати від особи, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом та зупинила транспортний засіб, пред'явлення посвідчення її особи;

г) отримувати необхідну допомогу від посадових осіб та організацій, що беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху;

д) оскаржити дії поліцейського в разі порушення ним законодавства;



### *Коментар*

Оскаржити дії поліцейського ви можете до вищого органу або суду.

е) відступати від вимог законодавства в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян.

Водій таксі має право:

а) рухатися на дорозі зі смугою для маршрутних транспортних засобів, позначеною дорожнім знаком 5.8  або 5.11 

б) здійснювати посадку та висадку пасажирів у межах смуги для маршрутних транспортних засобів, позначеної дорожнім знаком 5.8  або 5.11 , з урахуванням положень пунктів 15.1 та 15.2 цих Правил.

### **Рух транспортних засобів зі спеціальними сигналами**

Водії оперативних транспортних засобів, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від вимог розділів 8 (крім сигналів регулювальника), 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 26, 27 та пункту 28.1 цих Правил за умови увімкнення пробліскового маячка синього або червоного кольору і спеціального звукового сигналу та забезпечення безпеки дорожнього руху. За відсутності необхідності додаткового привертання уваги учасників дорожнього руху спеціальний звуковий сигнал може бути вимкнений.

### Коментар

Виконуючи невідкладне службове завдання водії спеціальних транспортних засобів не повинні своїми діями створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків. При взаємному перестроюванні, проїзді перехресть такі транспортні засоби мають перевагу руху, при цьому вони повинні вмикати покажчики повороту відповідного напрямку. Увімкнений проблісковий маячок не дозволяє відступати від правил проїзду залізничних переїздів та сигналів регулювальника.

Найвищий пріоритет має проблісковий маячок червоного кольору, наступний – синього. Проблісковий маячок оранжевого кольору не надає переваги в русі.



У разі наближення транспортного засобу з увімкненим синім проблісковим маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом водії інших транспортних засобів, які можуть створювати йому перешкоду для руху, зобов'язані дати йому дорогу і забезпечити безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу (і супроводжуваних ним транспортних засобів).

#### *Розглянемо приклад*

Пожежний автомобіль наближається до перехрестя по другорядній дорозі, але включений проблісковий маячок синього кольору надає перевагу руху. Усі інші транспортні засоби повинні дати дорогу і забезпечити безперешкодний проїзд незалежно від напрямку його подальшого руху.



На транспортних засобах, які рухаються в супроводжуваній колоні, повинне бути увімкнено ближнє світло фар.

Якщо на такому транспортному засобі увімкнено пробліскові маячки синього і червоного або лише червоного кольору, водії інших транспортних засобів зобов'язані зупинитися біля правого краю проїзної частини (на правому узбіччі). На дорозі з розділювальною смугою цю вимогу зобов'язані виконати водії транспортних засобів, що рухаються в попутному напрямку.

*Розглянемо приклади*

Автомобіль поліції рухається з увімкненими синім та червоним проблісковими маячками. Червоний проблісковий маячок зобов'язує водія автомобіля зупинитись біля правого краю проїзної частини.



Правила не зобов'язують водія зупиняти транспортний засіб, щоб надати перевагу транспортному засобу з увімкненим пробліском маячком синього кольору. Водій повинен прийняти рішення щодо способу забезпечення безперешкодного проїзду з урахуванням дорожньої обстановки.



Якщо під час супроводження колони транспортних засобів на транспортному засобі, що рухається попереду колони, увімкнено пробліскові маячки синього і червоного або лише червоного кольору, колону повинен замикати транспортний засіб з увімкненим зеленим або синім і зеленим проблісковими маячками, після проїзду якого скасовуються обмеження на рух інших транспортних засобів.

Забороняється здійснювати обгін і випередження транспортних засобів з увімкненими проблісковими маячками синього і червоного або лише червоного кольору та зеленого або синього і зеленого кольору і супроводжуваних ними транспортних засобів (колони), а також рухатися по суміжних смугах зі швидкістю колони або займати місце в колоні.

#### *Розглянемо приклади*

Хоча зелений проблісковий маячок скасовує обмеження на рух інших транспортних засобів, водієві білого автомобіля забороняється рухатися по суміжній смузі зі швидкістю колони або займати місце в колоні.



## МАЙСТЕРНІСТЬ КЕРУВАННЯ ВІЙСЬКОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ТЕХНІКОЮ

У наступному випадку, виконуючи обгін супроводжувальної колони, водій зеленого автомобіля також порушує Правила.







Наближаючись до нерухомого транспортного засобу з увімкненим проблисковим маячком синього кольору та спеціальним звуковим сигналом (або без увімкненого спеціального звукового сигналу), що стоїть на узбіччі (біля проїзної частини) або на проїзній частині, водій повинен знизити швидкість до 40 км/год та в разі подання регулювальником відповідного сигналу зупинитися. Продовжувати рух можна лише з дозволу регулювальника.

*Розглянемо приклад*

Оскільки на автомобілі поліції включено синій проблисковий маячок, водій білого автомобіля повинен знизити швидкість руху до 40 км/год

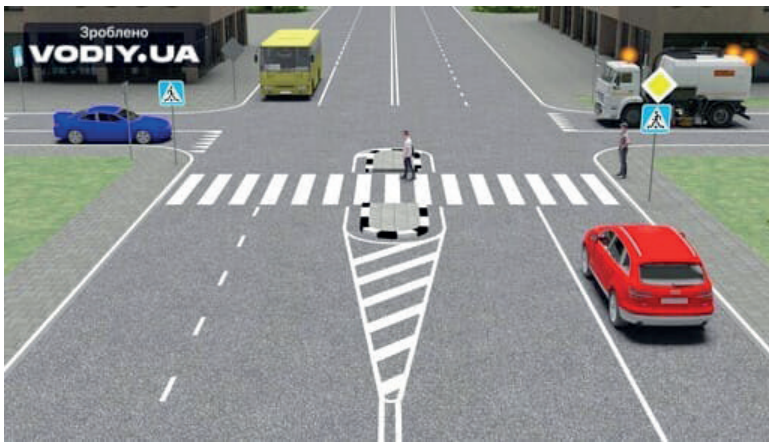


Увімкнення проблискового маячка оранжевого кольору на транспортних засобах із розпізнавальним знаком  «Діти» на механічних транспортних засобах дорожньо-експлуатаційної служби під час виконання

робіт на дорозі, на транспортних засобах спеціального, спеціалізованого призначення, на великогабаритних та великовагових транспортних засобах, на сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, на транспортних засобах реагування суб'єктів охоронної діяльності не дає їм переваги в русі, а служить для привернення уваги та попередження про небезпеку. При цьому водіям транспортних засобів дорожньо-експлуатаційної служби під час виконання роботи на дорозі дозволяється відступати від вимог дорожніх знаків (крім знаків пріоритету та знаків 3.21 , 3.22 , 3.23 ), дорожньої розмітки, а також пунктів 11.2, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.12, 11.13, підпунктів «б», «в», «г» пункту 26.2 цих Правил за умови забезпечення безпеки дорожнього руху. Водії інших транспортних засобів не повинні перешкоджати їхній роботі.

*Розглянемо приклад*

Увімкнення пробліскового маячка оранжевого кольору не надає автомобілю дорожньої служби переваги у русі під час проїзду цього перехрестя (правила проїзду перехресть розглянемо у розділі 16 ПДР).



### **Обов'язки та права пішоходів**

Пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку.

Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому – по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху.

### *Коментар*

Понад 43 % осіб, що гинуть у ДТП, є пішоходами й велосипедистами. Тротуари, велосипедні доріжки та узбіччя не призначені для руху автомобілів, а тому рух по них пішоходів є безпечнішим, аніж по проїзній частині.

Якщо ж немає узбіччя чи тротуару, рухатись по проїзній частині пішоходам потрібно з особливою обережністю, а водіям – дотримуватися безпечного інтервалу.

Пішоходи, які переносять громіздкі предмети, або особи, які пересуваються в кріслах колісних без двигуна, ведуть мотоцикл, велосипед чи мопед, везуть санки, візок тощо, якщо їх рух тротуарами, пішохідними чи велосипедними доріжками або узбіччями створює перешкоди для інших учасників руху, можуть рухатися по краю проїзної частини в один ряд.

За межами населених пунктів пішоходи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини, повинні йти назустріч руху транспортних засобів.

Особи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини в кріслах колісних без двигуна, ведуть мотоцикл, мопед або велосипед, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів.

У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні використовувати світлоповертальні елементи (стрічку, наклейку, жилет тощо) або бути в одязі, який має світлоповертальні елементи (змінено 11.11.2020).

### *Коментар*

Наявність світловідбивних елементів на одязі значно підвищує безпеку дорожнього руху, оскільки таких пішоходів водій здатен помітити на значно більшій відстані, а отже, вчасно зменшити швидкість, збільшити бічний інтервал або зупинитися.

Рух організованих груп людей по дорозі дозволяється тільки в напрямку руху транспортних засобів колоною не більш як по чотири особи в ряду за умови, що колона не займає більш ніж половину ширини проїзної частини одного напрямку руху. Попереду і позаду колони на відстані 10–15 м з лівого боку повинні бути супровідники з червоними прапорцями, а у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – із засвіченими ліхтарями: спереду – білого кольору, позаду – червоного.

### *Коментар*

Рух організованих груп людей не має наражати на небезпеку їх самих та інших учасників дорожнього руху. Супровідники та особи, що рухаються по проїзній частині повинні добре себе виділити за допомогою яскравих елементів одягу зі смужками зі світловідбивного матеріалу.

Організовані групи дітей дозволяється водити тільки по тротуарах і пішохідних доріжках, а коли їх немає – по узбіччю дороги у напрямку руху транспортних засобів колоною, але тільки у світлу пору доби та лише в супроводі дорослих.

Пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, у тому числі підземних і надземних, а у разі їх відсутності – на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч.

Якщо в зоні видимості немає переходу або перехрестя, а дорога має не більше трьох смуг руху для обох його напрямків, дозволяється переходити її під прямим кутом до краю проїзної частини в місцях, де дорогу добре видно в обидва боки, і лише після того, як пішохід упевниться у відсутності небезпеки.

У місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора.

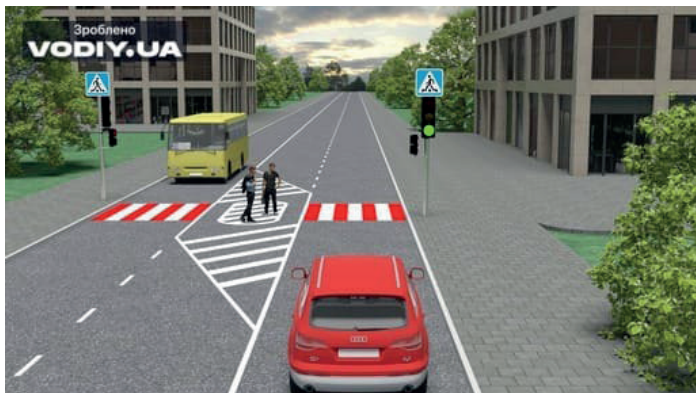
#### *Коментар*

Незнання ПДР, зокрема сигналів регулювальника, не звільняє пішоходів від відповідальності.

У таких місцях пішоходи, які не встигли закінчити перехід проїзної частини дороги одного напрямку, повинні перебувати на островці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, а у разі їх відсутності – на середині проїзної частини та можуть продовжити перехід лише тоді, коли це буде дозволено відповідним сигналом світлофора чи регулювальника та переконаються в безпеці подальшого руху.

#### *Коментар*

Островки безпеки обдаштовуються конструктивно або за допомогою розмітки для створення захисного простору для пішоходів, які не встигли перейти дорогу і вимушено зупинилися в очікуванні дозвільного сигналу світлофора.



Перед виходом на проїзну частину з-за транспортних засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, що обмежують оглядовість, пішоходи повинні впевнитись у відсутності транспортних засобів, що наближаються.

### *Коментар*

Раптова поява пішохода на проїзній частині з-за об'єктів, що затуляють оглядовість, може призвести до того, що автомобіль не встигне загальмувати. Слід брати до уваги таку статистику. При швидкості автомобіля, що на момент зіткнення становить 30 км/год – гинуть приблизно 5 % пішоходів, 50 км/год – смертність сягає 45 %, 65 км/год – гине до 85 % пішоходів.

Чекати транспортний засіб пішоходи повинні на тротуарах, посадкових майданчиках, а якщо вони відсутні – на узбіччі, не створюючи перешкод для дорожнього руху.

На трамвайних зупинках, не обладнаних посадковими майданчиками, пішоходам дозволяється виходити на проїзну частину лише з боку дверей і тільки після зупинки трамвая.

Після висадки з трамвая необхідно залишити проїзну частину не затримуючись.

### *Коментар*

Виходити на проїзну частину дозволяється, лише упевнившись, що це буде безпечно. Правила вимагають у водія автомобіля зупинитись і продовжити рух лише після того, як у трамвая зачиняться двері, а пішоходи залишать проїзну частину.



У разі наближення транспортного засобу з увімкненим проблисковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом пішоходи повинні утриматися від переходу проїзної частини або негайно залишити її.

**Пішоходам забороняється:**

г) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху

б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;

*Коментар*

Будь-який автомобіль має гальмовий та зупинний шлях і водій може не встигнути запобігти зіткненню при раптовій появі пішохода на проїзній частини.

Пішоходи повинні упевнитись у відсутності небезпеки на кожній смугі проїзної частини, навіть якщо вони переходять дорогу по пішохідному переходу.

в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;

г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири та більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;

г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;

д) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки та відпочинку.

У разі причетності пішохода до дорожньо-транспортної пригоди він повинен надати можливу допомогу потерпілим, записати прізвища та адреси очевидців, повідомити орган чи уповноважений підрозділ Національної поліції про пригоду, необхідні дані про себе і перебувати на місці до прибуття поліцейських.

*Коментар*

За ненадання допомоги потерпілим пішохід може бути притягнений до кримінальної відповідальності за ст. 136 «Ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані, при можливості надати таку допомогу або неповідомлення про такий стан належним установам чи особам» Кримінального кодексу України. Залежно від наслідків та віку потерпілого покарання може бути у вигляді штрафу (від 3400 грн до 17000 грн), громадських робіт, арешту (на строк до шести місяців), обмеженні волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленні волі на строк від двох до п'яти років.

**Пішохід має право:**

а) на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними переходами, а також регульованими переходами за наявності на те відповідного сигналу регулювальника чи світлофора;

**Коментар**

Навіть маючи перевагу у русі, пішоходи повинні переконатись у тому, що виходити на проїзну частину безпечно. Слід пам'ятати про «сліпу зону» великогабаритного транспорту, а також бути особливо обережними та уважними у темну пору доби.

б) вимагати від органів виконавчої влади, власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів створення умов для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Особи, які рухаються в кріслах колісних, мають право:

а) рухатися по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках зі швидкістю пішохода;

б) рухатися по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю (*пункт додано Постановою КМУ від 02.12.2020 № 1192*).

Особи, які рухаються в кріслах колісних зі швидкістю пішохода по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках, мають право на переважне перетинання проїзної частини дороги по позначених пішохідних переходах. Під час руху вони повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються обов'язків пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу (*пункт додано Постановою КМУ від 02.12.2020 № 1192*).

Особи, які рухаються в кріслах колісних по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів по правій крайній смузі, поворот ліворуч та розворот дозволяються на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку і без трамвайної колії посередині. Під час руху вони повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються обов'язків велосипедистів і не суперечать вимогам цього розділу (*пункт додано Постановою КМУ від 02.12.2020 № 1192*).

Особи, які рухаються в кріслах колісних, зобов'язані:

а) використовувати технічно справні та належним чином обладнані крісла колісні;

б) не перевозити вантажі, що заважають керуванню;

в) не буксирувати причепа;

г) не перевозити пасажирів (*пункт додано Постановою КМУ від 02.12.2020 № 1192*).

Крісла колісні повинні бути обладнані світловідбивними пристроями, а під час руху в темний час доби по краю проїзної частини дороги, вулиці чи

узбіччю – зовнішніми світловими приладами (*пункт додано Постановою КМУ від 02.12.2020 № 1192*).

### **Обов'язки та права пасажирів**

Посадку (висадку) дозволяється здійснювати пасажиром після зупинки транспортного засобу лише з посадкового майданчика, а в разі відсутності такого майданчика – з тротуару чи узбіччя, а якщо це неможливо, то з крайньої смуги проїзної частини (але не з боку суміжної смуги для руху), за умови, що це буде безпечно та не створить перешкод іншим учасникам руху.

Пасажири, користуючись транспортним засобом, повинні:

а) сидіти або стояти (якщо це передбачено конструкцією транспортного засобу) в призначених для цього місцях, тримаючись за поручень або інше пристосування;

б) під час пересування на транспортному засобі користуватися засобами пасивної безпеки (підголовниками, ременями безпеки, де їх установка передбачена конструкцією) (крім пасажирів з інвалідністю, фізіологічні особливості яких унеможливають користування ременями безпеки), а на мотоциклі та мопеді – в застібнутому мотошоломі;

в) не забруднювати проїзну частину та смугу відведення автомобільних доріг

г) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;

ґ) у разі зупинки чи стоянки транспортних засобів на їх вимогу в місцях, де дозволено зупинку, стоянку чи паркування лише водіям, які перевозять пасажирів з інвалідністю, на вимогу поліцейського пред'явити документи, що підтверджують інвалідність (крім пасажирів з явними ознаками інвалідності).

Пасажирам забороняється:

а) під час руху відвертати увагу водія від керування транспортним засобом та заважати йому в цьому;

б) відчиняти двері транспортного засобу, не переконавшись, що він зупинився біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на узбіччі;

в) перешкоджати зачиненню дверей та використовувати для їзди підніжки та виступи транспортних засобів;

г) під час руху стояти в кузові вантажного автомобіля, сидіти на бортах або в необладнаному для сидіння місці.

У разі дорожньо-транспортної пригоди пасажир, причетний до пригоди транспортного засобу, повинен надати можливу допомогу потерпілим, повідомити про пригоду орган чи уповноважений підрозділ Національної поліції та перебувати на місці до прибуття поліцейських.

Пасажи́р під час користування транспортним засобом має право на:

- а) безпечне перевезення себе і багажу;
- б) відшкодування завданих збитків;
- г) отримання своєчасної та точної інформації про умови та порядок руху.

### **2.3 Додаткові вимоги до руху велосипедів, мопедів, гужового транспорту і прогону тварин**

#### **Вимоги до велосипедистів**

Рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється особам, які досягли 14-річного віку.

#### *Коментар*

Як учасник дорожнього руху велосипедист не повинен створювати аварійних або небезпечних ситуацій, уміти критично оцінювати дорожню обстановку. Саме тому для руху по дорозі встановлено вікові обмеження. Зверніть увагу, що складовими дороги є не лише проїзна частина, а й тротуар та узбіччя.

Найбільш безпечно – рухатися по велосипедних доріжках та велосипедних смугах.

Велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами: спереду – білого кольору, по боках – оранжевого, позаду – червоного.

Для руху в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості на велосипеді повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара).

#### *Коментар*

Велосипедист повинен вжити заходів для того, щоб бути добре помітним під час руху і попередити про небезпеку інших учасників дорожнього руху за допомогою звукового сигналу.

Велосипедисти, рухаючись групами, повинні їхати один за одним, щоб не заважати іншим учасникам дорожнього руху.

#### *Коментар*

Група – це два і більше велосипедистів. Ураховуючи той факт, що у більшості випадків швидкість велосипедиста є меншою, ніж автомобіля, тримаючись ближче до правого краю проїзної частини, вони зменшують ризик удару ззаду, дотичного зіткнення під час виконання випередження іншими транспортними засобами.

Колона велосипедистів, що рухається по проїзній частині, повинна бути розділена на групи (до 10 велосипедистів у групі) з дистанцією руху між групами 80–100 м.


Велосипедист може перевозити лише такі вантажі, які не заважають керувати велосипедом і не створюють перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

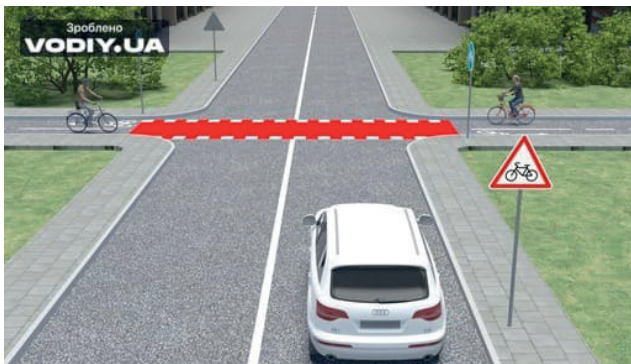
Якщо велосипедна доріжка перетинає дорогу поза перехрестям, велосипедисти зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються по дорозі.

Велосипедисти повинні переїжджати проїзну частину по велосипедному переїзді, а у разі його відсутності – відповідно до вимог цих Правил.

У місцях, де рух регулюється, велосипедисти повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора.

#### *Розглянемо приклади*

Велосипедисти збираються виїхати на велосипедний переїзд. Водій автомобіля має перевагу руху. Знак 1.34  попереджає вас про характер небезпеки. Водій повинен вжити заходів для того, щоб уникнути наїзду на велосипедистів у випадку, якщо вони виїдуть на проїзну частину, не надавши перевагу в русі автомобілю.



Якщо ж велосипедний переїзд знаходиться у межах перехрестя, то велосипедист має перевагу руху перед попутним автомобілем (п. 16.2 ПДР).



**Велосипедисту забороняється:**

а) керувати велосипедом з несправним гальмом, звуковим сигналом, а в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – з вимкненим ліхтарем (фарою) чи без світлоповертачів;

б) рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по проїзній частині, коли поряд облаштовано велосипедну доріжку;

в) рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих);

**Коментар**

Рухаючись по тротуару, велосипедист здатен травмувати навколишніх. Ця небезпека є тим більшою, чим вища його швидкість та більша маса.

У випадках, визначених у п. 4.1 ПДР, пішоходи також можуть рухатися по велосипедних доріжках. У такому разі велосипедисти повинні бути особливо обережними та уважними, щоб уникнути наїзду на пішоходів.

г) під час руху триматися за інший транспортний засіб;

г) їздити, не тримаючись за руль, та знімати ноги з педалей (підніжок);

д) перевозити пасажирів на велосипеді (за винятком дітей до 7 років, які перевозяться на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками);

е) буксирувати велосипеди;

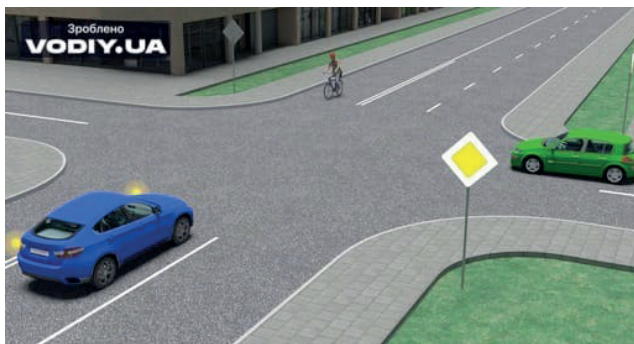
є) буксирувати причеп, не передбачений для експлуатації з велосипедом.

Велосипедисти повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються водіїв або пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу.

**Коментар**

На велосипедистів, що рухаються по проїзній частині поширюються ті ж спмі правила, що й на водіїв механічних транспортних засобів.

У нашому прикладі велосипедист, рухаючись по проїзній частині, повинен керуватися правилами проїзду нерегульованих перехресть. Керуючись цими правилами (розглянемо у розд. 16 ПДР), він проїде перехрестя першим.



Зауважте, що більшість дорожніх знаків поширюють свою вимогу на велосипедистів. Крім того, знак 3.8  поширює свою дію виключно на велосипедистів.



В інших розділах ПДР прописані вимоги щодо розташування велосипедиста на проїзній частині (розд. 11 ПДР), заборона руху по автомагістралях і дорогах для автомобілів (розд. 27), вимоги щодо подання попереджувальних сигналів (розд. 9 ПДР).

#### **Вимоги до осіб, які керують гужовим транспортом, та погоничів тварин**

Керувати гужовим транспортом та переганяти тварин по дорозі дозволяється особам, не молодшим 14-річного віку.

Гужовий віз (сани) повинен бути обладнаний світлоповертачами: спереду білого кольору, ззаду – червоного.

Для руху в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості на гужовому транспорті необхідно увімкнути ліхтарі: спереду – білого кольору, ззаду – червоного кольору, що встановлюються з лівого боку воза (саней).

У разі виїзду на дорогу з прилеглої території або з другорядної дороги в місцях з обмеженою оглядовістю водій воза (саней) повинен вести тварину за вуздечку, повід.

Перевозити людей гужовим транспортом дозволяється за наявності умов, які б виключали можливість перебування пасажирів за боковими та заднім габаритами транспортного засобу.

Переганяти стадо тварин по дорозі дозволяється лише у світлу пору доби, при цьому залучається така кількість погоничів, щоб можна було направляти тварин якомога ближче до правого краю дороги та не створювати небезпеку та перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

Особам, що керують гужовим транспортом, і погоничам тварин забороняється:

а) рухатися по автомобільних дорогах державного значення (за можливості рухатися автомобільними дорогами місцевого значення);

б) використовувати вози, не обладнані світлоповертачами, без ліхтарів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості;

в) залишати на смузї відведення дороги тварин без нагляду та випасати їх;

г) вести тварин по дорогах з удосконаленим покриттям, якщо поруч є інші дороги;

д) переганяти тварин по дорогах у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості;

е) переганяти тварин через залізничні колії та дороги з удосконаленим покриттям поза спеціально відведеними місцями.

Особи, які керують гужовим транспортом, і погоничі тварин зобов'язані виконувати вимоги інших пунктів цих Правил, що стосуються водіїв і пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу.

## **2.4 Засоби керування дорожнього руху**

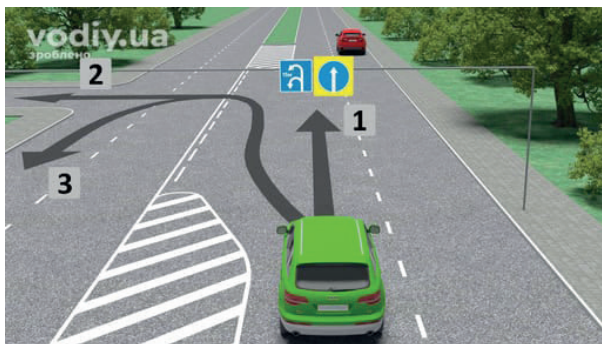
### **Регулювання дорожнього руху**

Регулювання дорожнього руху здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальниками.

Дорожні знаки мають перевагу перед дорожньою розміткою і можуть бути постійними, тимчасовими та зі змінною інформацією.

Тимчасові дорожні знаки розміщуються на переносних пристроях, дорожньому обладнанні або закріплюються на щиті з фоном жовтого кольору і мають перевагу перед постійними дорожніми знаками. *Розглянемо приклад.*

Постійний дорожній знак 5.30 5.30 «Зона для розвороту» дозволяє виконати розворот (напрямок «3»), забороняє поворот ліворуч (напрямок «2») і не забороняє продовжити рух прямо. Але тимчасовий дорожній знак 4.1 4.1 «Рух прямо» має перевагу щодо постійного дорожнього знака і дозволяє продовжити рух тільки прямо. Тому водій може продовжити рух тільки у напрямку «1».



Дорожні знаки застосовуються відповідно до ПДР і повинні відповідати вимогам Державного стандарту.

### *Коментар*

Форма, колір, розмір та інші технічні характеристики дорожніх знаків визначені Державним стандартом (ДСТУ 4100:2021). ДСТУ встановлює також правила застосування дорожніх знаків.

Дорожні знаки повинні розміщуватися таким чином, щоб їх було добре видно учасникам дорожнього руху як у світлу, так і в темну пору доби. При цьому дорожні знаки не повинні бути закриті повністю або частково від учасників дорожнього руху будь-якими перешкодами.

Дорожні знаки повинні бути видимими на відстані не менш як 100 м за напрямком руху та розміщеними не вище 6 м над рівнем проїзної частини.

Дорожні знаки встановлюються обабіч дороги на тому її боці, що відповідає напрямку руху. Для поліпшення сприйняття дорожніх знаків вони можуть бути розміщені над проїзною частиною. Якщо дорога має більше ніж одну смугу для руху в одному напрямку, установлений обабіч дороги відповідного напрямку дорожній знак дублюється на розділювальній смузі, над проїзною частиною або на протилежному боці дороги (у разі, коли для руху в зустрічному напрямку є не більше ніж дві смуги).

Дорожні знаки розміщуються таким чином, щоб інформацію, яку вони передають, могли сприймати саме ті учасники руху, для яких вона призначена.

Сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків і є обов'язковими для виконання.








Сигнали світлофорів, крім жовтого миготливого, мають перевагу перед дорожніми знаками пріоритету.

Водії та пішоходи повинні виконувати додаткові вимоги регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофорів, вимогам дорожніх знаків і розмітки.

### *Розглянемо приклади*



Дорожні знаки поділяються на групи:

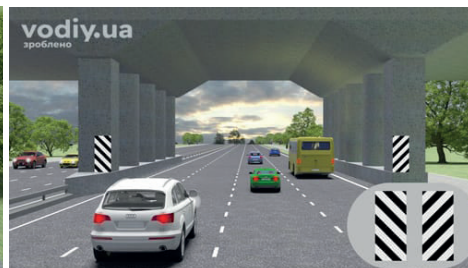
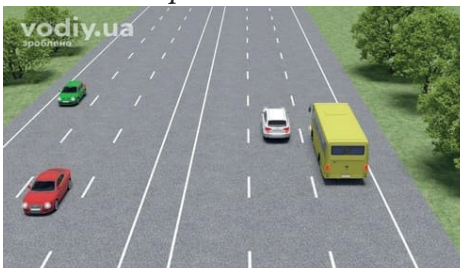
- а)  попереджувальні знаки. Інформують водіїв про наближення до небезпечної ділянки дороги та характер небезпеки. Під час руху по цій ділянці необхідно взяти заходів для безпечного проїзду;
- б)  знаки пріоритету. Встановлюють черговість проїзду перехресть, перехрещень проїзних частин або вузьких ділянок дороги;
- в)  заборонні знаки. Запроваджують або скасовують певні обмеження в русі;
- г)  наказові знаки. Показують обов'язкові напрямки руху або дозволяють деяким категоріям учасників рух по проїзній частині чи окремих її ділянках, а також запроваджують або скасовують деякі обмеження;
- г)  інформаційно-вказівні знаки. Запроваджують або скасовують певний режим руху, а також інформують учасників дорожнього руху про розташування населених пунктів, різних об'єктів, територій, де діють спеціальні правила;
- д)  знаки сервісу. Інформують учасників дорожнього руху про розташування об'єктів обслуговування;
- е)  таблички до дорожніх знаків. Уточнюють або обмежують дію знаків, разом з якими вони встановлені.

Дорожня розмітка поділяється на горизонтальну та вертикальну і використовується окремо або разом із дорожніми знаками, вимоги яких вона підкреслює або уточнює.

*Горизонтальна дорожня розмітка* встановлює певний режим і порядок руху. Наноситься на проїзній частині або по верху бордюра у вигляді ліній, стрілок, написів, символів тощо фарбою чи іншими матеріалами відповідного кольору згідно з пунктом 34.1 ПДР.

*Вертикальна розмітка* у вигляді смуг білого і чорного, червоного і білого та жовтого і червоного кольору на дорожніх спорудах та елементах обладнання доріг призначена для зорового орієнтування.

*Розглянемо приклади*



Дорожня розмітка застосовується відповідно до цих Правил і повинна відповідати вимогам Державного стандарту.

Дорожня розмітка повинна бути видимою учасникам дорожнього руху як у світлу, так і в темну пору доби на відстані, що забезпечує безпеку руху. На ділянках доріг, на яких є труднощі для видимості учасниками дорожнього руху дорожньої розмітки (сніг, бруд тощо) або дорожня розмітка не може бути відновленою, встановлюються відповідні за змістом дорожні знаки.

Дорожнє обладнання застосовується як допоміжний засіб регулювання дорожнього руху.

До нього належать:

а) огороження і світлове сигнальне обладнання в місцях будівництва, реконструкції та ремонту доріг;

б) попереджувальні світлові круглі тумби, що встановлюються на розділювальних смугах або острівцях безпеки;

в) напрямні стовпчики, що призначені для забезпечення видимості зовнішнього краю узбіччя і небезпечних перешкод в умовах недостатньої видимості. Позначаються вертикальною розміткою і повинні бути обладнані світлоповертачами: праворуч – червоного кольору, ліворуч – білого;

г) опуклі дзеркала для розширення оглядовості водіям транспортних засобів, які проїжджають перехрестя чи інше небезпечне місце з недостатньою оглядовістю;

г) дорожні огороження на мостах, шляхопроводах, естакадах, насипах та інших небезпечних ділянках доріг;

д) пішохідні огороження в небезпечних для переходу проїзної частини місцях;

е) вставки розмічувальні дорожні для поліпшення зорового орієнтування водіїв на проїзній частині;

є) пристрої примусового зниження швидкості транспортних засобів;

ж) шумові смуги для підвищення уваги учасників дорожнього руху на небезпечних ділянках доріг

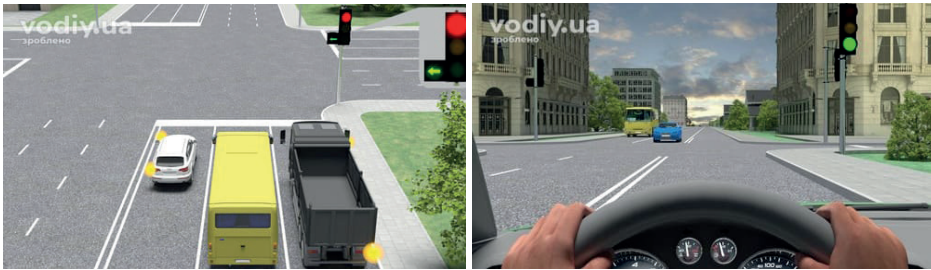
Світлофори призначені для регулювання руху транспортних засобів і пішоходів, мають світлові сигнали зеленого, жовтого, червоного і біло-місячного кольорів, які розташовані вертикально чи горизонтально. Сигнали світлофора можуть бути з нанесеною суцільною чи контурною стрілкою (стрілками), із силуетом пішохода, Х-подібні.

На рівні червоного сигналу світлофора із вертикальним розташуванням сигналів може встановлюватися табличка білого кольору із нанесеною на ній стрілкою зеленого кольору.

У світлофорах з вертикальним розташуванням сигналів сигнал червоного кольору – зверху, зеленого – знизу, а з горизонтальним: червоного – ліворуч, зеленого – праворуч.

Світлофори з вертикальним розташуванням сигналів можуть мати одну або дві додаткові секції з сигналами у вигляді зеленої стрілки (стрілок), що розташовуються на рівні сигналу зеленого кольору.

*Розглянемо приклади*



Сигнали світлофора мають такі значення:

а) зелений дозволяє рух;

б) зелений у вигляді стрілки (стрілок) на чорному фоні дозволяє рух у зазначеному напрямку (напрямах). Таке саме значення має сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій секції світлофора. Сигнал у вигляді стрілки, що дозволяє поворот ліворуч, дозволяє й розворот, якщо він не заборонений дорожніми знаками. Сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій (додаткових) секції, увімкнений разом із зеленим сигналом світлофора, інформує водія про те, що він має перевагу в зазначеному стрілкою (стрілками) напрямку (напрямах) руху перед транспортними засобами, що рухаються з інших напрямків;

в) зелений миготливий дозволяє рух, але інформує про те, що незабаром буде ввімкнено сигнал, який забороняє рух. Для інформування водіїв про час (у секундах), що залишився до кінця горіння сигналу зеленого кольору, можуть застосовуватися цифрові табло;

г) чорна контурна стрілка (стрілки), нанесена на основний зелений сигнал, інформує водіїв про наявність додаткової секції світлофора і вказує інші дозволені напрямки руху, ніж сигнал додаткової секції;

г) жовтий забороняє рух і попереджає про наступну зміну сигналів;

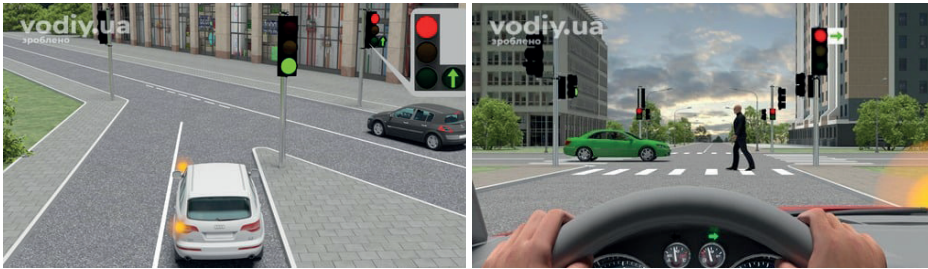
д) жовтий миготливий сигнал або два жовті миготливі сигнали дозволяють рух і інформують про наявність небезпечного нерегульованого перехрестя або пішохідного переходу;

е) червоний сигнал, у тому числі миготливий, або два червоні миготливі сигнали забороняють рух;

Сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій (додаткових) секції разом з жовтим або червоним сигналом світлофора інформує водія про те, що рух дозволяється у вказаному напрямку за умови безперешкодного пропуску транспортних засобів, які рухаються з інших напрямків.

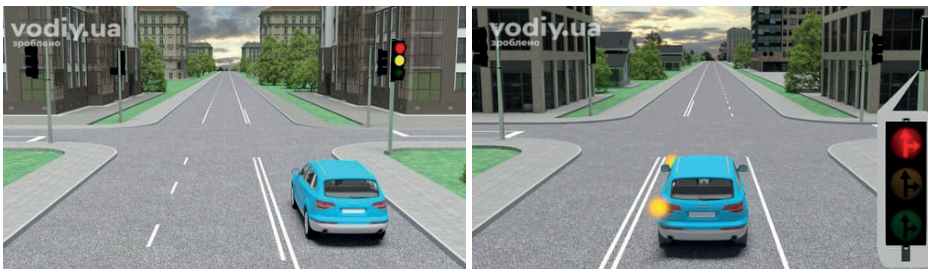
Стрілка зеленого кольору на табличці, встановленій на рівні червоного сигналу світлофора з вертикальним розташуванням сигналів, дозволяє рух у зазначеному напрямку при ввімкненому червоному сигналі світлофора з крайньої правої смуги руху (або крайньої лівої смуги руху на дорогах з одностороннім рухом) за умови надання переваги в русі іншим його учасникам, які рухаються з інших напрямків на сигнал світлофора, що дозволяє рух;

*Розглянемо приклади*



є) поєднання червоного і жовтого сигналів забороняє рух і інформує про наступне вмикання зеленого сигналу;

ж) чорні контурні стрілки на червоному і жовтому сигналах не змінюють значення цих сигналів та інформують про дозволені напрямки руху при зеленому сигналі;

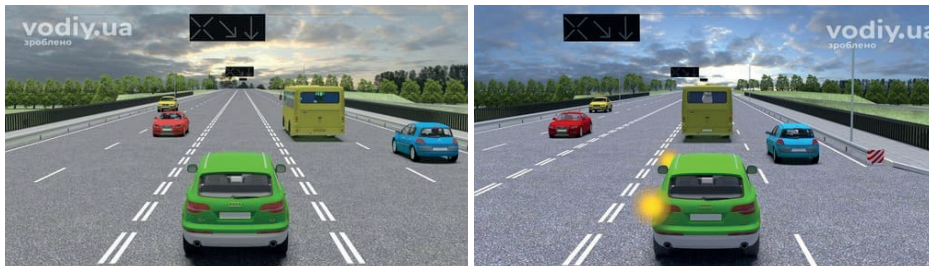



з) вимкнений сигнал додаткової секції забороняє рух у напрямку, вказаному її стрілкою (стрілками).


Для регулювання руху транспортних засобів на вулицях, дорогах або по смугах проїзної частини, напрямком руху на яких може змінюватися на протилежний, застосовуються реверсивні світлофори з червоним Х-подібним

сигналом і зеленим сигналом у вигляді стрілки, спрямованої вниз. Ці сигнали забороняють або дозволяють рух по смузі, над якою вони розташовані.

*Розглянемо приклади*



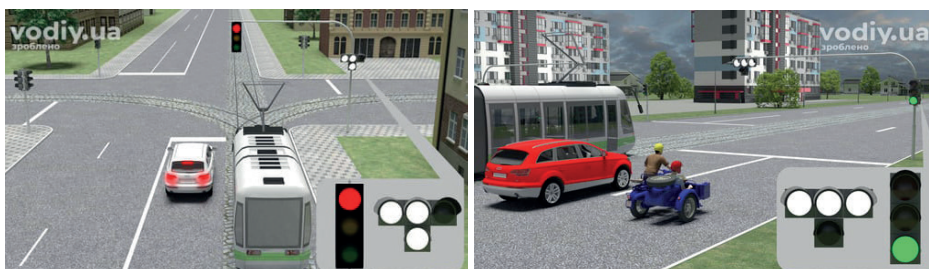
Основні сигнали реверсивного світлофора можуть бути доповнені жовтим сигналом у вигляді стрілки, нахиленої по діагоналі вниз праворуч, увімкнення якого забороняє рух по смузі, позначеній з обох боків дорожньою розміткою 1.9 , і інформує про зміну сигналу реверсивного світлофора та необхідність перестроювання на смугу руху праворуч.

При вимкнених сигналах реверсивного світлофора, що розташований над смугою, позначеною з обох боків дорожньою розміткою 1.9 , в'їзд на цю смугу заборонено.

Для регулювання руху трамваїв можуть застосовуватися світлофори з чотирма сигналами біло-місячного кольору, розташованими у вигляді літери «Т».

Рух дозволяється лише в разі ввімкнення одночасно нижнього сигналу та одного або кількох верхніх, з яких лівий дозволяє рух ліворуч, середній – прямо, правий – праворуч.

*Розглянемо приклади*



Якщо ввімкнено лише три верхні сигнали – рух заборонено.

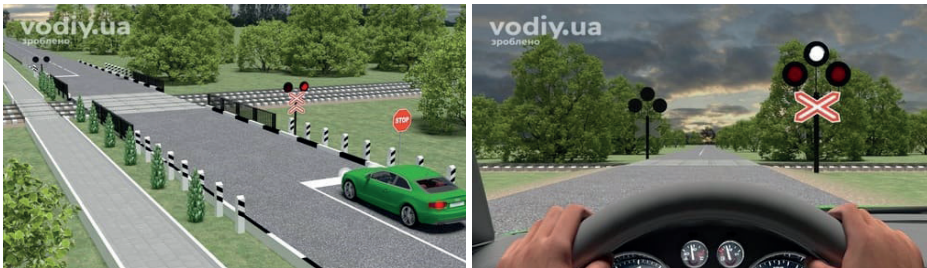
У разі вимкнення чи несправності трамвайних світлофорів водії трамваїв повинні керуватися вимогами світлофорів зі світловими сигналами червоного, жовтого і зеленого кольорів.

Для регулювання руху на залізничних переїздах використовуються світлофори з двома червоними сигналами або одним біло-місячним і двома червоними, які мають такі значення:

а) миготливі червоні сигнали забороняють рух транспортних засобів через переїзд;

б) миготливий біло-місячний сигнал показує, що сигналізація справна і не забороняє руху транспортних засобів.

*Розглянемо приклади*



На залізничних переїздах одночасно із заборонним сигналом світлофора може бути ввімкнено звуковий сигнал, який додатково інформує учасників дорожнього руху про заборону руху через переїзд.

Якщо сигнал світлофора має вигляд силуету пішохода, його дія поширюється лише на пішоходів, при цьому зелений сигнал дозволяє рух, червоний – забороняє.

Для пішоходів з порушенням зору може бути ввімкнено звуковий сигнал, який дозволяє рух пішоходів.

Сигнали регулювальника. Сигналами регулювальника є положення його корпуса, а також жести руками, в тому числі з жезлом або диском з червоним світлоповертачем, які мають такі значення:

а) руки витягнуті в сторони, опущені або права рука зігнута перед грудьми:

- злівого і правого боків – дозволено рух трамвая прямо, нерейковим транспортним засобам – прямо і праворуч; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною та перед грудьми регулювальника;

- з боку грудей і спини – рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено;

*Розглянемо приклади*

б) права рука витягнута вперед:– з лівого боку – дозволено рух трамвая ліворуч, нерейковим транспортним засобам – у всіх напрямках;

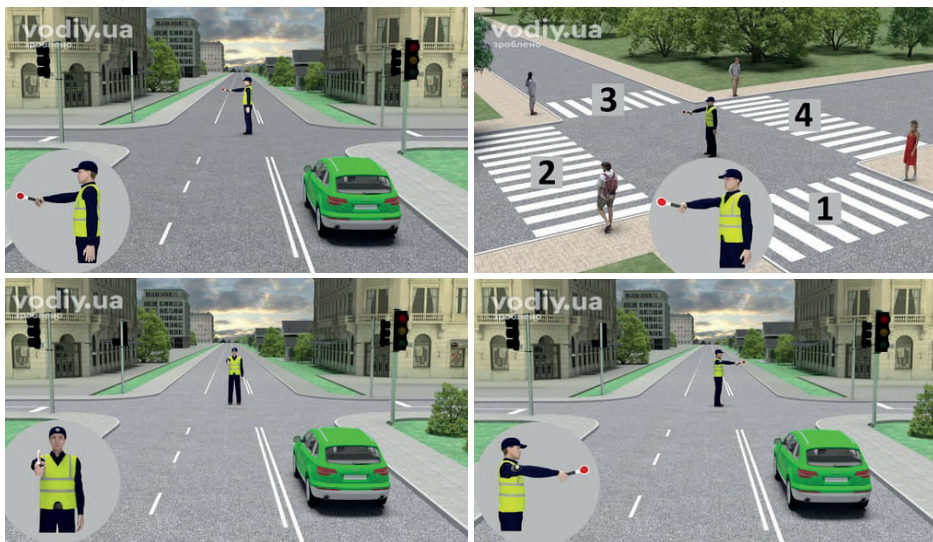
- пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника;



– з боку грудей – усім транспортним засобам дозволено рух лише праворуч;

– з правого боку та спини – рух усіх транспортних засобів заборонено; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника;

*Розглянемо приклади*



в) рука піднята вгору: рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено в усіх напрямках.

Жезл використовується поліцейськими та працівниками підрозділів військової інспекції безпеки дорожнього руху тільки для регулювання дорожнього руху.



Для привертання уваги учасників дорожнього руху використовується сигнал, поданий свистком.

Регулювальник може подавати інші сигнали, зрозумілі водіям і пішоходам.

Вимога про зупинку транспортного засобу подається поліцейським за допомогою:

- а) сигнального диска з червоним сигналом чи світлоповертачем або руки, що вказує на відповідний транспортний засіб та подальше місце його зупинки;
- б) увімкненого пробліскового маячка синього і червоного або лише червоного кольору та (або) спеціального звукового сигналу;
- в) гучномовного пристрою;
- г) спеціального табло, на якому зазначається вимога про зупинку транспортного засобу.

Водій повинен зупинити транспортний засіб у вказаному місці з дотриманням правил зупинки.

У разі подання світлофором (крім реверсивного) або регулювальником сигналу, що забороняє рух, водії повинні зупинитися перед дорожньою розміткою 1.12  (стоп-лінія), дорожнім знаком 5.69 , якщо їх немає – не ближче 10 м до найближчої рейки перед залізничним переїздом, перед світлофором, пішохідним переходом, а якщо і вони відсутні та в усіх інших випадках – перед перехрещуваною проїзною частиною, не створюючи перешкод для руху пішоходів.

Водіям, які в разі ввімкнення жовтого сигналу або підняття регулювальником руки вгору не можуть зупинити транспортний засіб у місці, передбаченому пунктом 8.10 цих Правил, не вдаючись до екстреного гальмування, дозволяється рухатися далі за умови забезпечення безпеки дорожнього руху.

Забороняється самовільно встановлювати, знімати, пошкоджувати чи закривати дорожні знаки, технічні засоби організації дорожнього руху (втручатись у їх роботу), розташовувати плакати, афіші, рекламні носії та встановлювати пристрої, які можуть бути прийняті за знаки та інші пристрої регулювання дорожнього руху або можуть погіршити їх видимість чи ефективність, осліпити учасників дорожнього руху, відволікти їхню увагу і поставити під загрозу безпеку дорожнього руху.

## 2.5 Порядок руху, зупинка і стоянка транспортних засобів

### Попереджувальні сигнали

Попереджувальними сигналами є:

- сигнали, що подаються світловими покажчиками повороту або рукою;
- б) звукові сигнали;
- в) перемикання світла фар;
- г) увімкнення ближнього світла фар у світлу пору доби;

г) увімкнення аварійної сигналізації, сигналів гальмування, ліхтаря заднього ходу, розпізнавального знака автопоїзда «Розпізнавальний знак автопоїзда»;

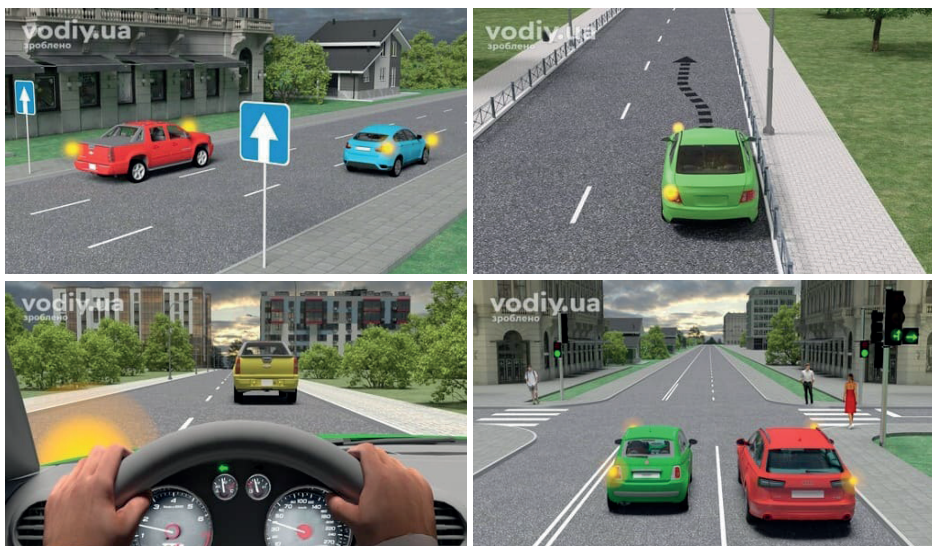
д) увімкнення пробліскового маячка оранжевого кольору.

Водій повинен подавати сигнали світловими покажчиками повороту відповідного напрямку:

перед початком руху і зупинкою;

б) перед перестроюванням, поворотом або розворотом.

*Розглянемо приклади*



У разі відсутності або несправності світлових покажчиків повороту сигнали початку руху від правого краю проїзної частини, зупинки зліва, повороту ліворуч, розвороту або перестроювання на смугу руху ліворуч подаються лівою рукою, витягнутою вбік, або правою рукою, витягнутою вбік і зігнутою у лікті під прямим кутом угору.

Сигнали початку руху від лівого краю проїзної частини, зупинки справа, повороту праворуч, перестроювання на смугу руху праворуч подаються правою рукою, витягнутою вбік, або лівою рукою, витягнутою вбік і зігнутою у лікті під прямим кутом угору.

У разі відсутності або несправності сигналів гальмування такий сигнал подається лівою або правою рукою, піднятою вгору.

*Розглянемо приклади*

Подавати сигнал покажчиками повороту або рукою належить завчасно до початку маневру (з урахуванням швидкості руху), але не менш як

за 50–100 м у населених пунктах і за 150–200 м поза ними, і припиняти негайно після його закінчення (подавання сигналу рукою слід закінчити безпосередньо перед початком виконання маневру). Сигнал забороняється подавати, якщо він може бути не зрозумілим для інших учасників руху.



Подавання попереджувального сигналу не дає водієві переваги і не звільняє його від вжиття запобіжних заходів.

#### *Коментар*

Перед початком необхідно подивитись у дзеркала заднього виду і переконатись у тому, що смуга, на яку ви маєте намір виїхати, вільна від інших транспортних засобів на достатній відстані.

Подавати звукові сигнали у населених пунктах забороняється, крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді (ДТП).

#### *Коментар*

Зверніть увагу, експлуатація транспортного засобу з несправним звуковим сигналом забороняється (п. 31.4.7 «б»). Якщо буде визнано, що ДТП трапилося з вашої вини через несправний звуковий сигнал або через іншу технічну несправність, ви втратите право на відшкодування страховою компанією завданих вами збитків за договором цивільно-правової відповідальності (страховому полісу).

Для привертання уваги водія транспортного засобу, який обганяється, можна застосовувати перемикання світла фар, а поза населеними пунктами – і звуковий сигнал.

Забороняється користуватися дальнім світлом фар як попереджувальним сигналом в умовах, коли це може призвести до засліплення інших водіїв, у тому числі через дзеркало заднього виду.

Під час руху механічних транспортних засобів у світлу пору доби з метою позначення транспортного засобу, що рухається, ближнє світло фар повинно бути увімкнене:

- а) у колоні;

б) на маршрутних транспортних засобах, що рухаються по смузі, позначеній дорожнім знаком 5.8 «Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів» назустріч загальному потоку транспортних засобів;

в) на автобусах (мікроавтобусах), що здійснюють перевезення організованих груп дітей;

г) на великовагових, великогабаритних транспортних засобах, сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, та транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів;

***Коментар***

Великоваговий транспортний засіб – це транспортний засіб, у якого хоча б один з вагових параметрів перевищує встановлені на території України допустиму максимальну масу чи осьове навантаження.

Великогабаритний транспортний засіб – це транспортний засіб, у якого хоча б один з габаритних параметрів перевищує встановлені на території України допустимі параметри (ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт»). Максимальна маса, вагове навантаження і габаритні параметри визначені у п. 22.5 ПДР.

г) на транспортному засобі, що буксирує;

д) у тунелях.

На всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами повинні бути ввімкнені денні ходові вогні, а в разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу – ближнє світло фар.

***Коментар***

Денні ходові вогні мають бути передбачені виробником цього транспортного засобу. Якщо вони встановлені як допоміжне обладнання, але не передбачені конструкцією – водій повинен увімкнути ближнє світло фар.

В умовах недостатньої видимості на механічних транспортних засобах можна увімкнути дальнє світло фар або додатково протитуманні фари за умови, що це не буде засліплювати інших водіїв.

Аварійна світлова сигналізація повинна бути ввімкнена:

у разі вимушеної зупинки на дорозі;

б) у разі зупинки на вимогу поліцейського або внаслідок засліплення водія світлом фар;

***Розглянемо приклади***

в) на механічному транспортному засобі, що рухається з технічними несправностями, якщо такий рух не заборонено цими Правилами;

г) на механічному транспортному засобі, що буксирується;



*Розглянемо приклади*



г) на механічному транспортному засобі, позначеному розпізнавальним знаком «Діти» що перевозить організовану групу дітей, під час їх посадки чи висадки;

д) на всіх механічних транспортних засобах колони під час їх зупинки на дорозі;

е) у разі скоєння дорожньо-транспортної пригоди (ДТП).

Разом з увімкненням аварійної світлової сигналізації слід установити знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар на відстані, що забезпечує безпеку дорожнього руху, але не ближче 20 м до транспортного засобу в населених пунктах і 40 м поза ними, у разі:

а) скоєння дорожньо-транспортної пригоди (ДТП);

б) вимушеної зупинки в місцях з обмеженою оглядовістю дороги хоча б в одному напрямку менше 100 м.

Якщо транспортний засіб не обладнано аварійною світловою сигналізацією або вона несправна, треба встановити знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар:

а) ззаду на транспортному засобі, зазначеному в пункті 9.9 («в», «г», «г») цих Правил;

б) з боку гіршої видимості для інших учасників дорожнього руху у випадку, зазначеному в підпункті «б» пункту 9.10 цих Правил.

Миготливе червоне світло, випромінюване ліхтарем, який застосовується відповідно до вимог пунктів 9.10 і 9.11 цих Правил, повинно бути добре видно як удень за сонячної погоди, так і в умовах недостатньої видимості.

### **Початок руху та зміна його напрямку**

Перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху.

Вийжджаючи на дорогу з житлової зони, дворів, місць стоянки, автозаправних станцій та інших прилеглих територій, водій повинен перед проїзною частиною чи тротуаром дати дорогу пішоходам і транспортним засобам, що рухаються по ній, а з'їжджаючи з дороги – велосипедистам і пішоходам, напрямком руху яких він перетинає.

*Розглянемо приклади*



У разі перестроювання водій повинен дати дорогу транспортним засобам, що рухаються в попутному напрямку по тій смузі, на яку він має намір перестроїтися.

За одночасного перестроювання транспортних засобів, що рухаються в одному напрямку, водій, який знаходиться ліворуч, повинен дати дорогу транспортному засобу, що знаходиться праворуч.

*Розглянемо приклади*

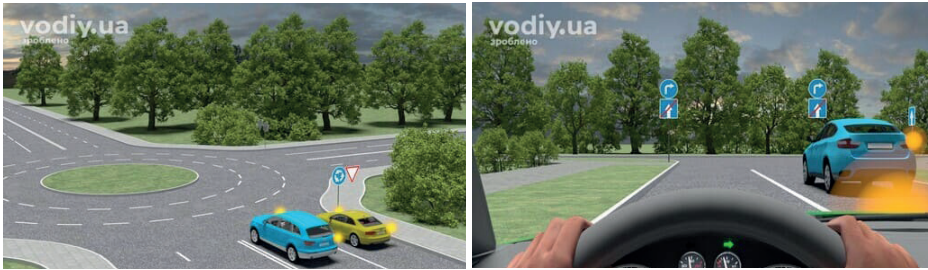


Перед поворотом праворуч та ліворуч, у тому числі в напрямку головної дороги, або розворотом водій повинен завчасно зайняти відповідне крайнє положення на проїзній частині, призначеній для руху в цьому напрямку,

крім випадків, коли здійснюється поворот у разі в'їзду на перехрестя, де організовано круговий рух.

Напрямок руху визначено дорожніми знаками чи дорожньою розміткою або рух можливий лише в одному напрямку, установленому конфігурацією проїзної частини, дорожніми знаками чи розміткою.

*Розглянемо приклади*



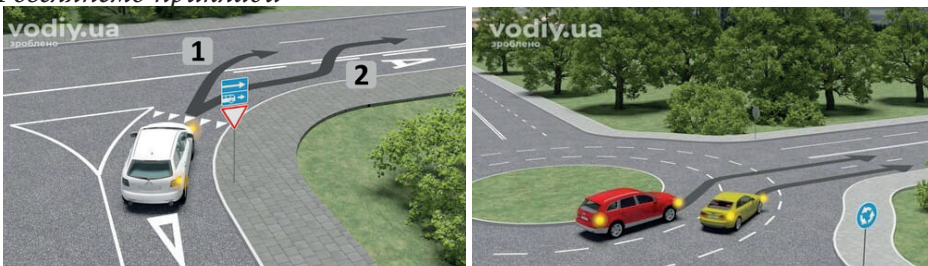
Водій, що виконує поворот ліворуч або розворот поза перехрестям з відповідного крайнього положення на проїзній частині даного напрямку, повинен дати дорогу зустрічним транспортним засобам, а при виконанні цих маневрів не з крайнього лівого положення на проїзній частині – і попутним транспортним засобам. Водій, що виконує поворот ліворуч, повинен дати дорогу попутним транспортним засобам, які рухаються попереду нього і виконують розворот.

За наявності трамвайної колії посередині проїзної частини водій нерейкового транспортного засобу, що виконує поворот ліворуч або розворот поза перехрестям, повинен дати дорогу трамваю.

Поворот необхідно виконувати так, щоб при виїзді з перехрещення проїзних частин транспортний засіб не опинився на смузі зустрічного руху, а у разі повороту праворуч слід рухатися ближче до правого краю проїзної частини.

Виїзд з перехрестя, де організовано круговий рух, може здійснюватися з будь-якої смуги, якщо напрямок руху не визначено дорожніми знаками чи розміткою і це не створить перешкод транспортним засобам, що рухаються в попутному напрямку праворуч.

*Розглянемо приклади*



## МАЙСТЕРНІСТЬ КЕРУВАННЯ ВІЙСЬКОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ТЕХНІКОЮ

Якщо транспортний засіб через свої габарити або інші причини не може виконати поворот чи розворот з відповідного крайнього положення, дозволяється відступити від вимог пункту 10.4 цих Правил, якщо це не суперечить вимогам заборонних чи наказових дорожніх знаків, дорожньої розмітки та не створить небезпеки чи перешкод іншим учасникам руху. У разі потреби, для забезпечення безпеки дорожнього руху, слід звернутися за допомогою до інших осіб.

Розворот забороняється:

- а) на залізничних переїздах;
- б) на мостах, шляхопроводах, естакадах і під ними;

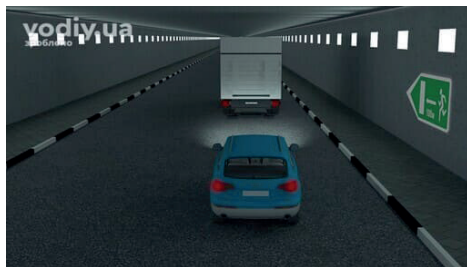
*Розглянемо приклади*



в) у тунелях;

г) за видимості дороги менше 100 м хоча б в одному напрямку;

*Розглянемо приклади*

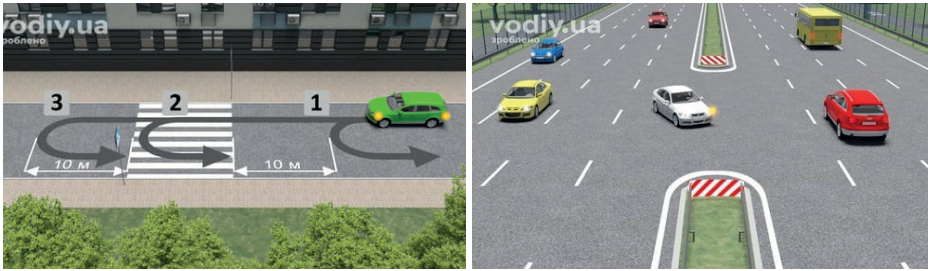


г) на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, крім випадку дозволеного розвороту на перехресті;

д) на автомагістралях, а також на дорогах для автомобілів, за винятком перехресть і місць, позначених дорожніми знаками 5.29 «Місце для розвороту» та 5.30 «Зона для розвороту».

*Розглянемо приклади*

Якщо в місці з'їзду з дороги є смуга гальмування, водій, який має намір повернути на іншу дорогу, повинен своєчасно перестроїтися на цю смугу і знижувати швидкість тільки на ній.



Якщо в місці в'їзду на дорогу є смуга розгону, водій має рухатися по ній і вливатися в транспортний потік, даючи дорогу транспортним засобам, що рухаються цією дорогою.

*Розглянемо приклади*



Під час руху транспортного засобу заднім ходом водій не повинен створювати небезпеки чи перешкод іншим учасникам руху. Для забезпечення безпеки руху він у разі потреби повинен звернутися за допомогою до інших осіб.

*Коментар*

Автомобіль за своєю конструкцією створений для руху вперед. Рухаючись заднім ходом, водій має значно гіршу оглядовість через дзеркала заднього виду, а також «мертві зони», у яких можуть перебувати інші учасники дорожнього руху або бути перешкоди. Якщо неможливо уникнути руху заднім ходом, то найбільш безпечно звернутися по допомогу до інших осіб, які будуть направляти транспортний засіб, перебуваючи за його межами.

Забороняється рух транспортних засобів заднім ходом на автомагістралях, дорогах для автомобілів, залізничних переїздах, пішохідних переходах, перехрестях, мостах, шляхопроводах, естакадах, у тунелях, на в'їздах і виїздах з них, а також на ділянках доріг з обмеженою оглядовістю чи недостатньою видимістю.

*Розглянемо приклади*

Дозволяється рух заднім ходом на дорогах з одностороннім рухом за умови дотримання вимог пункту 10.9 ПДР та неможливості під'їхати до об'єкта іншим чином.



У разі коли траєкторії руху транспортних засобів перетинаються, а черговість проїзду не обумовлена цими Правилами, дати дорогу повинен водій, до якого транспортний засіб наближається з правого боку.

### **Розташування транспортних засобів на дорозі**

Кількість смуг на проїзній частині для руху нерейкових транспортних засобів визначається дорожньою розміткою або дорожніми знаками 5.16 «Напрямки руху по смугах», 5.17.1 «Напрямок руху по смугах», 5.17.2 «Напрямок руху по смугах», а за їх відсутності – самими водіями з урахуванням ширини проїзної частини відповідного напрямку руху, габаритів транспортних засобів і безпечних інтервалів між ними.

На дорогах, які мають дві або більше смуг для руху в одному напрямку, нерейкові транспортні засоби повинні рухатися якнайближче до правого краю проїзної частини, крім випадків, коли виконується випередження, об'їзд або перестроювання перед поворотом ліворуч чи розворотом.

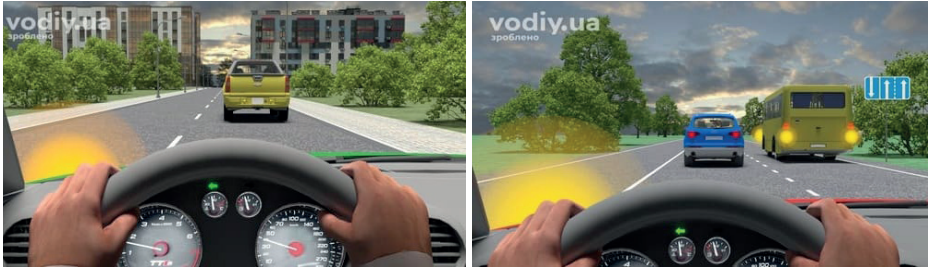
### *Розглянемо приклади*



На дорогах із двостороннім рухом, які мають по одній смузі для руху в кожному напрямку, за відсутності суцільної лінії дорожньої розмітки чи відповідних дорожніх знаків виїзд на смугу зустрічного руху можливий лише для обгону та об'їзду перешкоди або зупинки чи стоянки біля лівого краю проїзної частини в населених пунктах у дозволених випадках, при цьому водії зустрічного напрямку мають перевагу.

На дорогах з двостороннім рухом, які мають щонайменше дві смуги для руху в одному напрямку, забороняється виїжджати на призначений для зустрічного руху бік дороги.

*Розглянемо приклади*



На дорогах, які мають дві або більше смуги для руху в одному напрямку, виїзд на крайню ліву смугу для руху в цьому ж напрямку дозволяється, якщо праві зайняті, а також для повороту ліворуч, розвороту або для зупинки чи стоянки на лівому боці дороги з одностороннім рухом у населених пунктах, коли це не суперечить правилам зупинки (стоянки).

На дорогах, які мають три або більше смуги для руху в одному напрямку, вантажним автомобілям з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т, тракторам, самохідним машинам і механізмам дозволяється виїжджати на крайню ліву смугу лише для повороту ліворуч та розвороту, а у населених пунктах на дорогах з одностороннім рухом, крім цього, – для зупинки зліва, в дозволених випадках, з метою завантаження чи розвантаження.

*Розглянемо приклади*



Транспортні засоби, швидкість руху яких не повинна перевищувати 40 км/год або які з технічних причин не можуть розвивати таку швидкість, повинні рухатися якнайближче до правого краю проїзної частини, крім випадків, коли виконується обгін, об'їзд або перестроювання перед поворотом ліворуч чи розворотом.

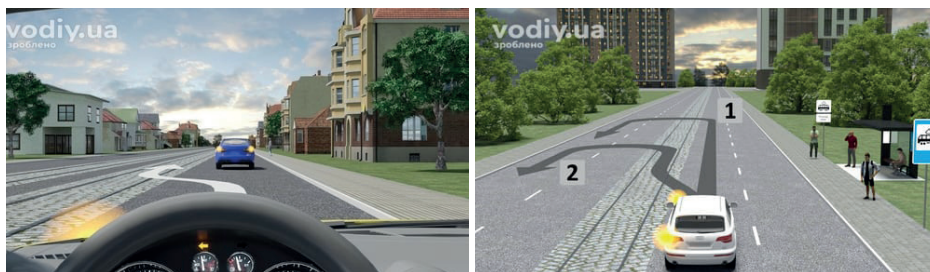
По трамвайній колії попутного напрямку, розташованій на одному рівні з проїзною частиною для нерейкових транспортних засобів, дозволяється

рух за умови, що це не заборонено дорожніми знаками чи дорожньою розміткою, а також під час випередження, об'їзду, коли ширина проїзної частини недостатня для виконання об'їзду, без виїзду на трамвайну колію.

На перехресті дозволяється виїжджати на трамвайну колію попутного напрямку в тих самих випадках, але за умови відсутності перед перехрестям дорожніх знаків 5.16 «Напрямки руху по смугах», 5.17.1 «Напрямок руху по смугах», 5.17.2 «Напрямок руху по смугах», 5.18 «Напрямок руху по смузі», 5.19.1 «Використання смуги руху», 5.19.2 «Використання смуги руху», 5.19.3 «Використання смуги руху».

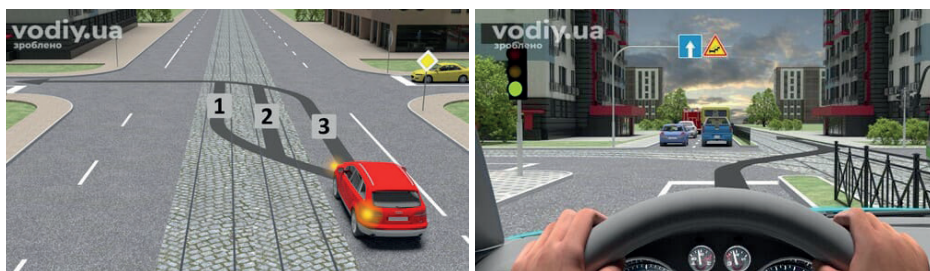
Поворот ліворуч або розворот повинні виконуватися з трамвайної колії попутного напрямку, розташованої на одному рівні з проїзною частиною для нерейкових транспортних засобів, якщо інший порядок руху не передбачено дорожніми знаками 5.16 «Напрямки руху по смугах», 5.18 «Напрямок руху по смузі» або розміткою 1.18.

*Розглянемо приклади*



В усіх випадках не повинно створюватися перешкод для руху трамвая. Забороняється виїжджати на трамвайну колію зустрічного напрямку, відокремлені від проїзної частини трамвайної колії та розділювальну смугу.

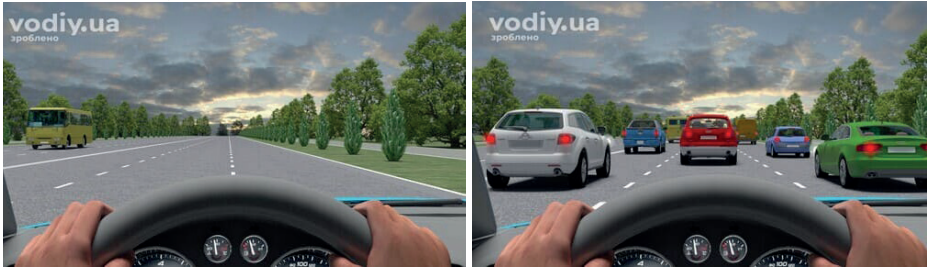
*Розглянемо приклади*



На дорогах, проїзна частина яких поділена на смуги руху лініями дорожньої розмітки, забороняється рухатися, займаючи одночасно дві смуги. Наїжджати на переривчасті лінії розмітки дозволяється лише під час перестроювання.

При інтенсивному русі змінювати смугу дозволяється лише для об'їзду перешкоди, повороту, розвороту або зупинки.

### *Розглянемо приклади*



Водій, який здійснює поворот на дорогу, що має смугу для реверсивного руху, може перестроюватися на неї тільки після проїзду реверсивного світлофора з сигналом, що дозволяє рух, і якщо це не суперечить пунктам 11.2, 11.5 та 11.6 цих Правил.

Забороняється рух транспортних засобів по тротуарах і пішохідних доріжках, крім випадків, коли вони застосовуються для виконання робіт або обслуговування торговельних та інших підприємств, розташованих безпосередньо біля цих тротуарів або доріжок, за відсутності інших під'їздів і за умови виконання вимог пунктів 26.1, 26.2 та 26.3 цих Правил.

Рух по проїзній частині на велосипедах, мопедах, гужових возах (санях) і вершникам дозволяється лише в один ряд по правій крайній смузі якомога правіше, за винятком випадків, коли виконується об'їзд. Поворот ліворуч та розворот дозволяється на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку і без трамвайної колії посередині. Дозволяється рух по узбіччю, якщо це не створить перешкод пішоходам.

### **Швидкість руху**

Під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху водій повинен враховувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним.

### *Коментар*

Перевищення безпечної швидкості – причина № 1 усіх ДТП. Кожне третє ДТП в Україні трапляється саме через перевищення безпечної швидкості. Слід пам'ятати, що при збільшенні швидкості вдвічі, гальмівний шлях автомобіля збільшується приблизно у чотири рази.

У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги.

У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди.

### Коментар

Навіть якщо водій не бачить небезпеку, він повинен уміти передбачити потенційну небезпеку. Це особливо актуально у зоні небезпечних поворотів, перехресть з обмеженою оглядовістю, наближаючись до пішохідних переходів, інших небезпечних ділянок, позначених відповідними дорожніми знаками.

У населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється зі швидкістю не більше 50 км/год.

У житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год.

### Розглянемо приклади

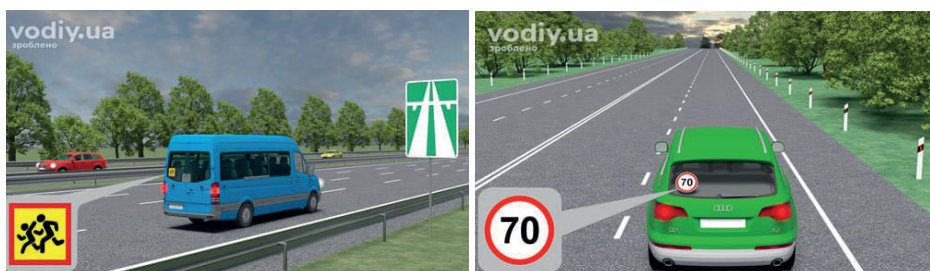


Поза населеними пунктами на всіх дорогах та на дорогах, що проходять через населені пункти, позначені знаком 5.51 «Початок населеного пункту», дозволяється рух зі швидкістю:

а) автобусам (мікроавтобусам), що здійснюють перевезення організованих груп дітей, легковим автомобілям з причепом і мотоциклам – не більше 80 км/год;

б) транспортним засобам, якими керують водії зі стажем до 2 років, – не більше 70 км/год;

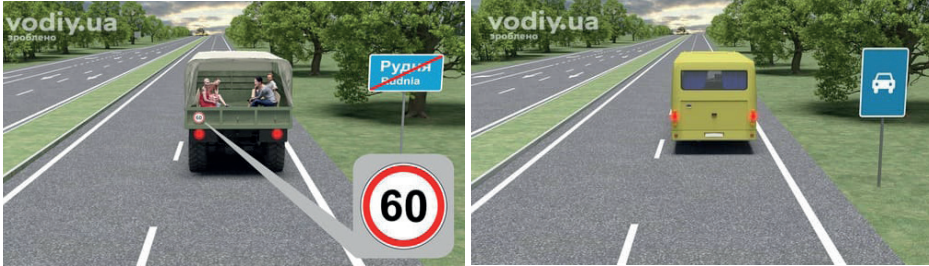
### Розглянемо приклади



в) вантажним автомобілям, що перевозять людей у кузові, та мопедам, – не більше 60 км/год;

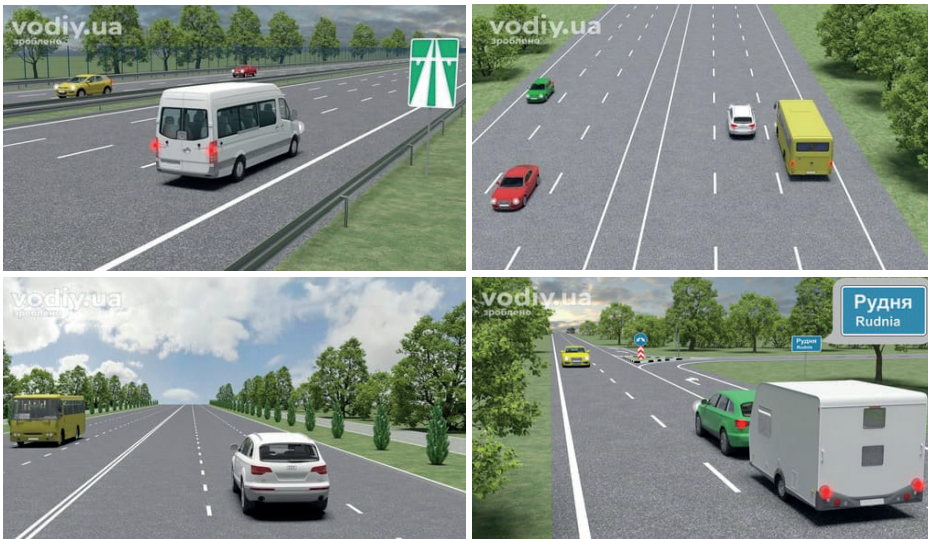
г) автобусам (за винятком мікроавтобусів) – не більше 90 км/год;

*Розглянемо приклади*



г) іншим транспортним засобам: на автомобільній дорозі, що позначена дорожнім знаком 5.1 «Автомобільна магістраль» – не більше 130 км/год; на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою – не більше 110 км/год, на інших автомобільних дорогах – не більше 90 км/год.

*Розглянемо приклади*



Під час буксирування швидкість не повинна перевищувати 50 км/год.

На ділянках доріг, де створені дорожні умови, що дають можливість рухатися з вищою швидкістю, за погодженням з уповноваженим підрозділом Національної поліції рішенням власників доріг або органів, яким передано право на утримання таких доріг, дозволена швидкість руху може бути збільшена шляхом встановлення відповідних дорожніх знаків.

*Коментар*

Розглянемо місто Київ. На певних ділянках Набережного шосе, Столичного шосе та інших дорогах рішенням Київської Міської Ради за погодженням з Національною Поліцією з 1 квітня по 1 листопада максимальну дозволену швидкість руху підвищено до 80 км/год. При цьому на початку таких ділянок встановлюється дорожній знак 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» **50** (з написом «80»). Наприкінці зони підвищення (або обмеження) швидкості встановлюється дорожній знак 3.30 «Кінець обмеження максимальної швидкості» (з написом «80») або 3.32 «Кінець зони обмеження максимальної швидкості», після проїзду яких водії повинні продовжити рух зі швидкістю 50 км/год.

**Водієві забороняється:**

- а) перевищувати максимальну швидкість, визначену технічною характеристикою даного транспортного засобу;
- б) перевищувати максимальну швидкість, зазначену в пунктах 12.4, 12.5, 12.6 та 12.7, на ділянці дороги, де встановлено дорожні знаки 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості» або на транспортному засобі, на якому встановлено розпізнавальний знак відповідно до підпункту «й» пункту 30.3 цих Правил;
- в) перешкоджати іншим транспортним засобам, рухаючись без потреби з дуже малою швидкістю;

*Коментар*

На водія можуть накласти адміністративне стягнення не лише за перевищення дозвальної максимальної швидкості, а й за рух з дуже малою швидкістю, якщо це створює перешкоди для руху інших транспортних засобів. Це порушення підпадає під ст. 125 Кодексу України про адміністративні правопорушення і передбачає попередження. Водії зі стажем до двох років, які отримали понад два адміністративні стягнення, повинні повторно скласти теоретичний і практичний іспити, після чого отримають нове посвідчення водія з терміном дії два роки.

- г) різко гальмувати (крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді).

*Коментар*

Якщо це правопорушення стане причиною ДТП, то на винуватця чекає штраф у розмірі 1445 грн або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року. Винуватець також несе цивільно-правову відповідальність, тобто повинен відшкодувати завдані збитки.

Додаткові обмеження дозвальної швидкості руху можуть вводитися тимчасово і постійно. При цьому разом зі знаками обмеження швидкості

руху 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» та 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості» обов'язково додатково встановлюються відповідні дорожні знаки, які попереджають про характер небезпеки та/або наближення до відповідного об'єкта.

У разі коли дорожні знаки обмеження швидкості руху 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» та/або 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості» встановлені з порушенням визначених цими Правилами вимог щодо їх введення чи з порушенням вимог національних стандартів або залишені після усунення обставин, за яких їх було встановлено, водій не може бути притягнений до відповідальності згідно із законодавством за перевищення встановлених обмежень швидкості руху.

Обмеження дозволеної швидкості руху (дорожні знаки 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» та/або 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості» на жовтому фоні) вводяться тимчасово виключно:

- а) у місцях виконання дорожніх робіт;
- б) у місцях проведення масових або спеціальних заходів;
- в) у випадках, пов'язаних зі стихійними (погодними) явищами.

Обмеження дозволеної швидкості руху вводяться постійно виключно:

- а) на небезпечних ділянках доріг та вулиць (небезпечні повороти, ділянки з обмеженою видимістю, місця звуження дороги тощо);
- б) у місцях розміщення наземних нерегульованих пішохідних переходів;
- в) у місцях розташування дорожніх станцій патрульної поліції;
- г) на ділянках доріг (вулиць), прилеглих до території дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів, дитячих оздоровчих таборів.

#### **Дистанція, інтервал, зустрічний роз'їзд**

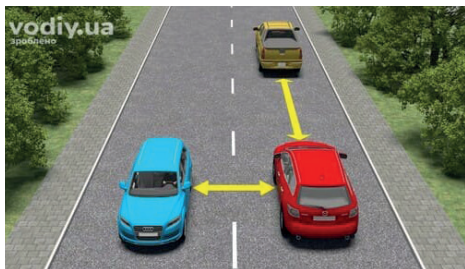
Водій залежно від швидкості руху, дорожньої обстановки, особливостей вантажу, що перевозиться, і стану транспортного засобу повинен дотримувати безпечної дистанції та безпечного інтервалу.

На дорогах поза населеними пунктами водії транспортних засобів, швидкість яких не перевищує 40 км/год, повинні дотримувати такої дистанції, щоб транспортні засоби, які виконують обгін, мали змогу безперешкодно повернутися на раніше займану смугу руху.

#### *Розглянемо приклади*

Ця вимога не діє, якщо водій тихохідного транспортного засобу подає попереджувальні сигнали про виконання обгону чи об'їзду.

Під час обгону, випередження, об'їзду перешкоди чи зустрічного роз'їзду необхідно дотримувати безпечного інтервалу, щоб не створювати небезпеки для дорожнього руху.



Якщо зустрічний роз'їзд утруднений, водій, на смузі руху якого є перешкода чи габарити транспортного засобу, яким він керує, заважають зустрічному руху, повинен дати дорогу.

На ділянках доріг, позначених знаками 1.6 «Крутий підйом» і 1.7 «Крутий спуск» за наявності перешкоди дати дорогу повинен водій транспортного засобу, що рухається на спуск.

### **Обгін**

Здійснювати обгін нерейкових транспортних засобів дозволяється лише ліворуч.

\* (Примітка: п. 14.1 видалено з Правил дорожнього руху постановою КМ № 111 від 11.02.2013)

Перед початком обгону водій повинен переконатися в тому, що:

а) жоден з водіїв транспортних засобів, які рухаються за ним і яким може бути створено перешкоду, не розпочав обгону;

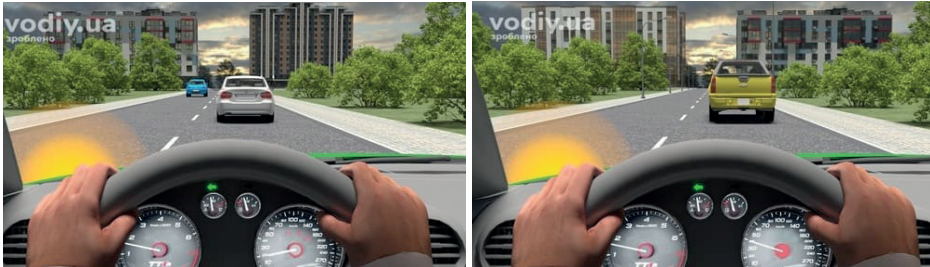
б) водій транспортного засобу, який рухається попереду по тій самій смузі, не подав сигналу про намір повороту (перестроювання) ліворуч;

*Розглянемо приклади*



в) смуга зустрічного руху, на яку він буде виїжджати, вільна від транспортних засобів на достатній для обгону відстані;

г) після обгону зможе, не створюючи перешкоди транспортному засобу, якого він обганяє, повернутися на займану смугу.

*Розглянемо приклади*

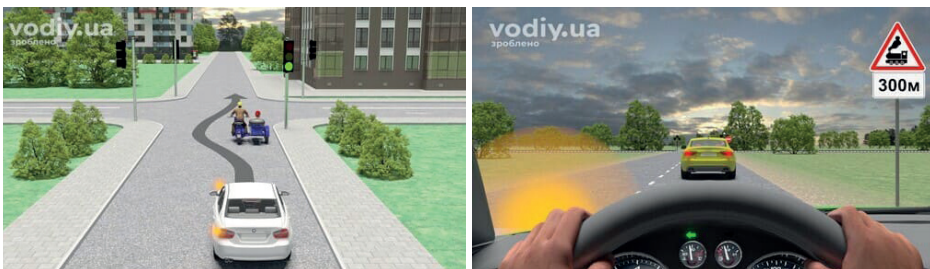
Водієві транспортного засобу, якого обганяють, забороняється перешкоджати обгону шляхом підвищення швидкості руху або іншими діями.

Якщо на дорозі за межами населеного пункту дорожня обстановка не дозволяє зробити обгін сільськогосподарської техніки, ширина якої перевищує 2,6 м, тихохідного або великогабаритного транспортного засобу, його водій повинен рухатися якомога правіше, а у разі потреби – зупинитися на узбіччі та пропустити транспортні засоби, що рухаються за ним.

Водій транспортного засобу, який виконує обгін, може залишитися на смузі зустрічного руху, якщо після повернення на раніше займану смугу йому доведеться знову розпочати обгін, за умови, що він не створить небезпеки зустрічним транспортним засобам, а також не перешкоджатиме транспортним засобам, які рухаються за ним з вищою швидкістю.

Обгін заборонено:

- а) на перехресті;
- б) на залізничних переїздах і ближче ніж за 100 м перед ними;

*Розглянемо приклади*

в) ближче ніж за 50 м перед пішохідним переходом у населеному пункті та 100 м – поза населеним пунктом;

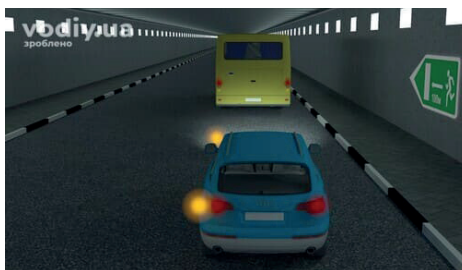
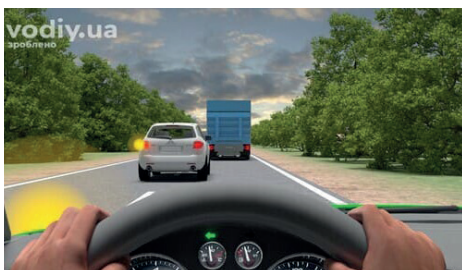
г) у кінці підйому, на мостах, естакадах, шляхопроводах, крутих поворотах та інших ділянках доріг з обмеженою оглядовістю чи в умовах недостатньої видимості;

*Розглянемо приклади*



- г) транспортного засобу, який здійснює обгін або об'їзд;
- д) у тунелях;

*Розглянемо приклади*



- е) на дорогах, що мають дві та більше смуги для руху в одному напрямку;
- є) колони транспортних засобів, позаду якої рухається транспортний засіб з увімкненим проблісковим маячком (крім оранжевого).

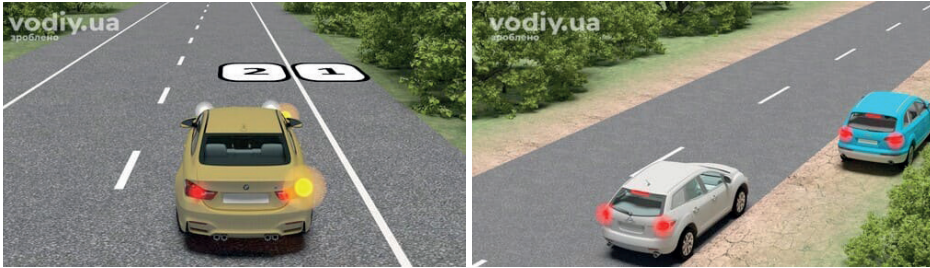
*Розглянемо приклади*



### Зупинка та стоянка

Зупинка і стоянка транспортних засобів на дорозі повинні здійснюватися у спеціально відведених місцях чи на узбіччі.

*Розглянемо приклади*



За відсутності спеціально відведених місць чи узбіччя або коли зупинка чи стоянка там неможливі, вони дозволяються біля правого краю проїзної частини (якомога правіше, щоб не перешкоджати іншим учасникам дорожнього руху).

У населених пунктах зупинка і стоянка транспортних засобів дозволяються на лівому боці дороги, що має по одній смузі для руху в кожному напрямку (без трамвайних колій посередині) і не розділена розміткою 1.1 (вузька суцільна лінія), а також на лівому боці дороги з одностороннім рухом.

*Розглянемо приклади*



Якщо дорога має бульвар або розділювальну смугу, зупинка і стоянка транспортних засобів біля них забороняються.

Транспортні засоби не дозволяється ставити на проїзній частині у два і більше ряди. Велосипеди, мопеди та мотоцикли без бокового причепа дозволяється ставити на проїзній частині не більше ніж у два ряди.

*Розглянемо приклади*

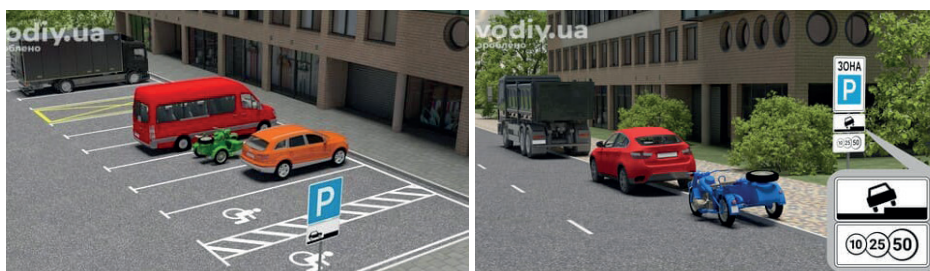
Ставити транспортні засоби під кутом до краю проїзної частини дозволяється в місцях, де це не буде перешкоджати руху інших транспортних засобів.



Біля тротуарів або інших місць із пішохідним рухом ставити транспортні засоби під кутом дозволяється лише передньою частиною, а на підйомах – тільки задньою частиною.

Стоянка всіх транспортних засобів у місцях, позначених дорожніми знаками 5.42.1 «Місце для стоянки» 5.42.2 «Місце для стоянки», 5.43 «Зона стоянки», встановленими з табличкою 7.6.1 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку», дозволяється на проїзній частині вздовж тротуару, а встановленими з однією з табличок 7.6.2 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку», 7.6.3 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку», 7.6.4 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку», 7.6.5 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку», 7.6.6 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку» – легкових автомобілів і мотоциклів тільки так, як показано на табличці.

*Розглянемо приклади*



На спусках і підйомах, де спосіб поставлення не регламентується засобами регулювання руху, транспортні засоби необхідно ставити під кутом до краю проїзної частини так, щоб не створювати перешкод іншим учасникам дорожнього руху і виключити можливість для самовільного руху цих засобів.

На таких ділянках допускається ставити транспортний засіб уздовж краю проїзної частини, повернувши керовані колеса таким чином, щоб виключалась можливість самовільного руху транспортного засобу.

На трамвайній колії попутного напрямку, розташованій ліворуч на одному рівні з проїзною частиною для руху нерейкових транспортних засобів, дозволяється зупинка лише для виконання вимог цих Правил, а на розташованих біля правого краю проїзної частини – лише для посадки (висадки) пасажирів чи виконання вимог цих Правил.

У цих випадках не повинно створюватись перешкод для руху трамваїв.

Зупинка забороняється:

на залізничних переїздах;

б) на трамвайних коліях (крім випадків, обумовлених пунктом 15.8 ПДР);

в) на естакадах, мостах, шляхопроводах і під ними, а також у тунелях;

*Розглянемо приклади*

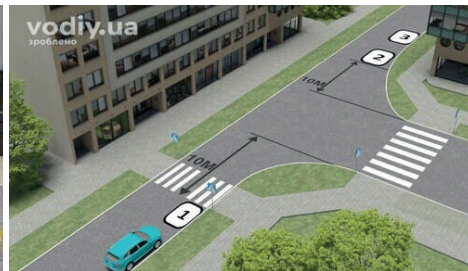


г) на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, крім випадків надання переваги в русі;

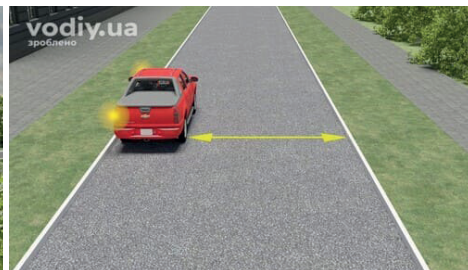
г) на перехрестях та ближче 10 м від краю перехрещуваної проїзної частини за відсутності на них пішохідного переходу, за винятком зупинки для надання переваги в русі та зупинки проти бокового проїзду на Т-подібних перехрестях, де є суцільна лінія розмітки або розділювальна смуга;

*Розглянемо приклад*

д) у місцях, де відстань між суцільною лінією розмітки, розділювальною смугою чи протилежним краєм проїзної частини та транспортним засобом, що зупинився, менше ніж 3 м;



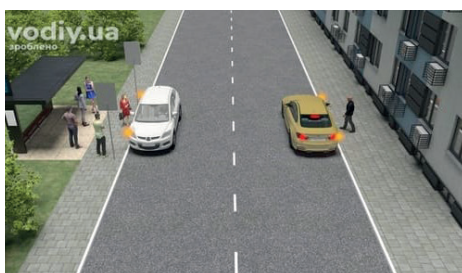
*Розглянемо приклади*



е) ближче 30 м від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а коли їх немає – ближче 30 м від дорожнього знака такої зупинки з обох боків;

є) ближче 10 м від позначеного місця виконання дорожніх робіт і в зоні їх виконання, де це створить перешкоди технологічним транспортним засобам, що працюють;

*Розглянемо приклади*

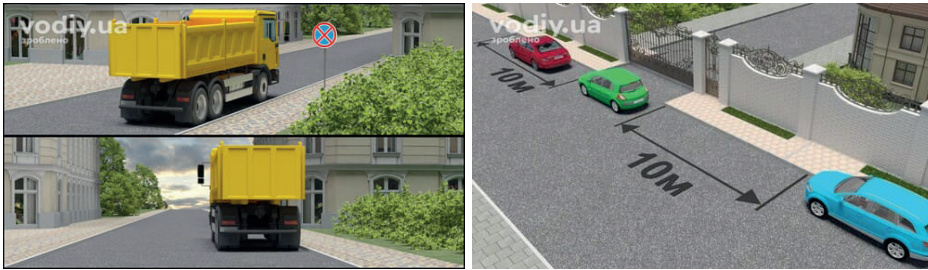


ж) у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився;

з) у місцях, де транспортний засіб закриває від інших водіїв сигнали світлофора або дорожні знаки;

й) ближче 10 м від виїздів з прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду.

## Розглянемо приклади



Стоянка забороняється:

а) у місцях, де заборонена зупинка;

**Коментар**

Пригадаємо, що згідно з визначенням у п. 1.10 ПДР стоянкою називається зупинка, яка триває більше ніж 5 хвилин. Важливо! Стоянкою не вважається зупинка, яка триває більше 5 хвилин, якщо це пов'язано із посадкою/висадкою пасажирів або завантаженням/розвантаженням вантажу.

б) на тротуарах (крім місць, позначених відповідними дорожніми знаками, встановленими з табличками);

в) на тротуарах, за винятком легкових автомобілів та мотоциклів, які можуть бути поставлені на краю тротуарів, де для руху пішоходів залишається щонайменше 2 м;

г) ближче 50 м від залізничних переїздів;

г) поза населеними пунктами в зоні небезпечних поворотів і випуклих переломів поздовжнього профілю дороги з видимістю або оглядовістю менше ніж 100 м хоча б в одному напрямку руху;

д) у місцях, де транспортний засіб, що стоїть, зробить неможливим рух інших транспортних засобів або створить перешкоду для руху пішоходів;

е) ближче 5 м від контейнерних майданчиків та/або контейнерів для збирання побутових відходів, місце розміщення або облаштування яких відповідає вимогам законодавства;

є) на газонах.

У темну пору доби і в умовах недостатньої видимості стоянка поза населеними пунктами дозволяється лише на майданчиках для стоянки або за межами дороги.

Водій не повинен залишати транспортний засіб, не вживши всіх заходів, щоб не допустити його самовільного руху, проникнення до нього і (або) незаконного заволодіння ним.

### Коментар

Якщо автомобілем неправомірно заволоділи через недбалість його власника і потім цей транспортний засіб спричинив шкоду майну або життю та здоров'ю третіх осіб, то власник також буде нести матеріальну відповідальність за завдані збитки. Зокрема, у ст. 1187 «Цивільного кодексу України» зазначається: «Якщо неправомірному заволодінню іншою особою транспортним засобом... сприяла недбалість його власника (володільця), шкода, завдана діяльністю щодо його використання, зберігання або утримання, відшкодовується ними спільно, у частці, яка визначається за рішенням суду з урахуванням обставин, що мають істотне значення».

Забороняється відчиняти двері транспортного засобу, залишати їх відчиненими та виходити з транспортного засобу, якщо це загрожує безпеці та створює перешкоди іншим учасникам дорожнього руху.

У разі вимушеної зупинки в місці, де зупинку заборонено, водій повинен вжити всіх заходів, щоб прибрати транспортний засіб, а за неможливості це зробити – діяти згідно з вимогами пунктів 9.9, 9.10, 9.11 цих Правил.

На проїзній частині забороняється встановлення предметів, що перешкоджають проїзду чи паркуванню транспортних засобів, за винятком випадків:

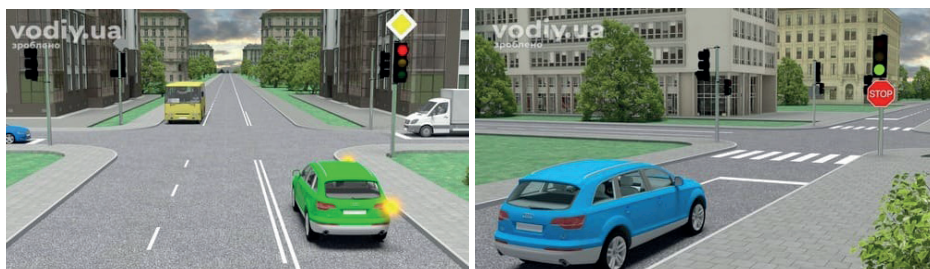
- оформлення дорожньо-транспортної пригоди;
- виконання дорожніх робіт або робіт, пов'язаних із зайняттям проїзної частини;
- обмеження або заборони руху транспортних засобів та пішоходів у випадках, передбачених законодавством.

## 2.6 Проїзд перехресть, пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів

### Проїзд перехресть

Перехрестя, де черговість проїзду визначається сигналами світлофора чи регулювальника, вважається регульованим. На такому перехресті знаки пріоритету не діють.

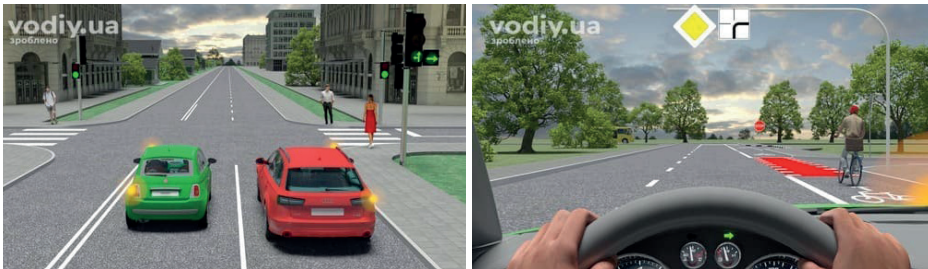
*Розглянемо приклади*



У разі вимкнення світлофора або його роботи в режимі миготіння сигналу жовтого кольору та відсутності регулювальника перехрестя вважається нерегульованим і водії повинні керуватись правилами проїзду нерегульованих перехресть та установленими на перехресті відповідними дорожніми знаками.

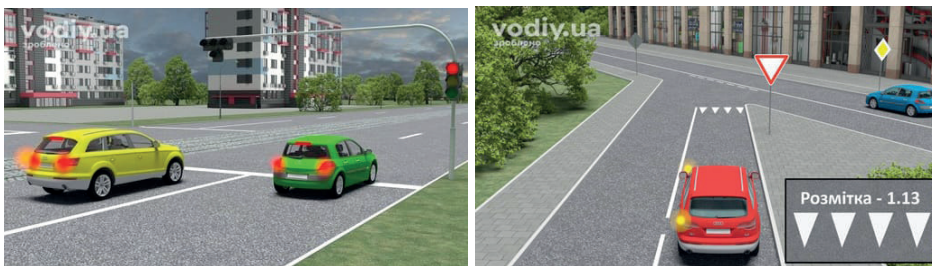
На регульованих і нерегульованих перехрестях водій, повертаючи праворуч або ліворуч, повинен дати дорогу пішоходам, які переходять проїзну частину, на яку він повертає, а також велосипедистам, які рухаються прямо в попутному напрямку.

*Розглянемо приклади*



У разі необхідності надання переваги в русі транспортним засобам, які рухаються перехрещуваною дорогою, водій повинен зупинити транспортний засіб перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінією) або 1.13, світлофором так, щоб бачити його сигнали, а якщо вони відсутні – перед краєм перехрещуваної проїзної частини, не створюючи перешкод для руху пішоходів.

*Розглянемо приклади*



Забороняється виїжджати на будь-яке перехрестя, у тому числі при сигналі світлофора, що дозволяє рух, якщо утворився затор, який змусить водія зупинитися на перехресті, що створить перешкоду для руху інших транспортних засобів і пішоходів.

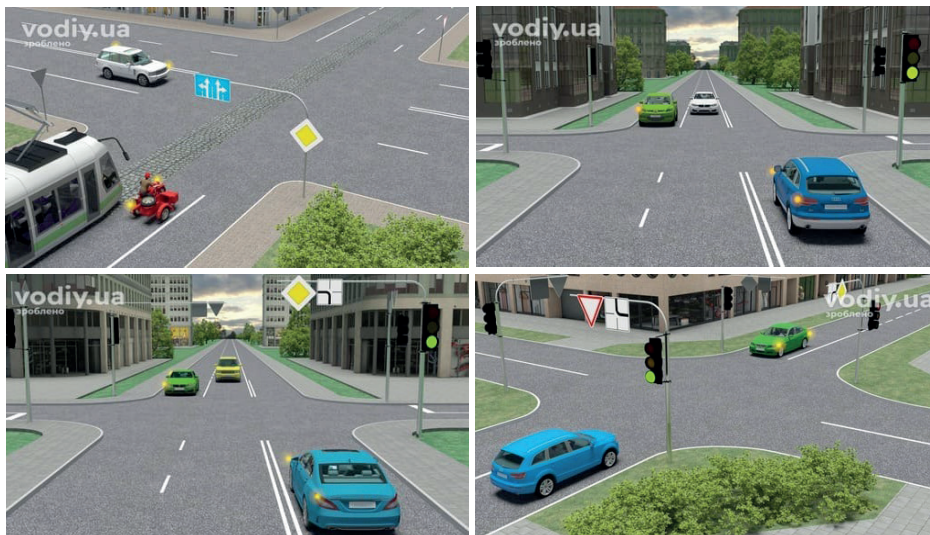
У разі подання сигналу регулювальником або ввімкнення сигналу світлофора, що дозволяє рух, водій зобов'язаний дати дорогу транспортним

засобам, що завершують рух через перехрестя, а також пішоходам, які закінчують перехід.

Повертаючи ліворуч або розвертаючись при зеленому сигналі основного світлофора, водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу трамваю попутного напрямку, а також транспортним засобам, що рухаються в зустрічному напрямку прямо або повертають праворуч.

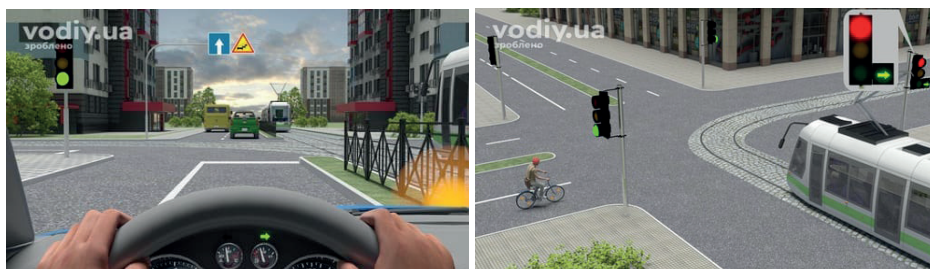
Цим правилом повинні керуватися між собою і водії трамваїв.

*Розглянемо приклади*



Якщо сигнал регулювальника або зелений сигнал світлофора дозволяють одночасно рух трамвая і нерейкових транспортних засобів, трамваю надається перевага незалежно від напрямку його руху.

*Розглянемо приклади*

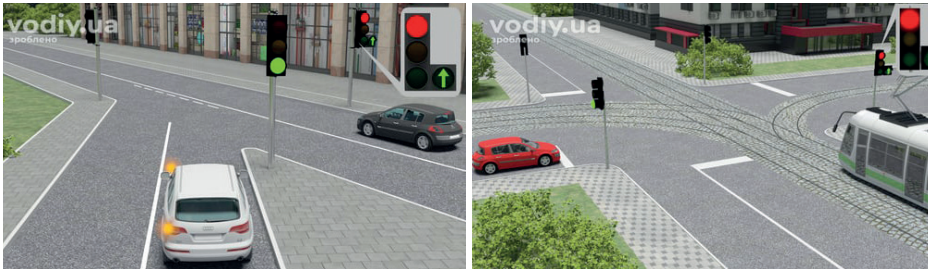


Водій, який виїхав на перехрестя проїзних частин згідно із сигналом світлофора, що дозволяє рух, повинен виїхати у наміченому напрямку незалежно від сигналів світлофора на виїзді. Проте, якщо на перехрестях перед світлофорами на шляху руху водія є дорожня розмітка 1.12 (стоп-лінія)

або дорожній знак 5.69 «Місце зупинки» він повинен керуватися сигналами кожного світлофора.

Під час руху в напрямку стрілки, ввімкненої в додатковій секції одночасно з жовтим або червоним сигналом світлофора, водій має дати дорогу транспортним засобам, що рухаються з інших напрямків.

*Розглянемо приклади*



Під час руху в напрямку стрілки зеленого кольору на таблиці, встановленій на рівні червоного сигналу світлофора із вертикальним розташуванням сигналів, водій повинен зайняти крайню праву (ліву) смугу руху та дати дорогу транспортним засобам і пішоходам, що рухаються з інших напрямків.

На перехресті, де рух регулюється світлофором з додатковою секцією, водій, який перебуває на смузі, з якої робиться поворот, повинен продовжувати рух у напрямку, що вказує стрілка, ввімкнена в додатковій секції, якщо його зупинка на заборонний сигнал світлофора створить перешкоди транспортним засобам, що рухаються за ним по тій самій смузі.

### **Нерегульовані перехрестя**

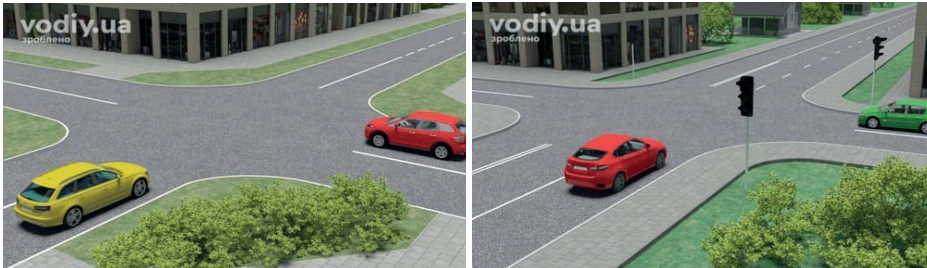
На перехресті нерівнозначних доріг водій транспортного засобу, що рухається другорядною дорогою, повинен дати дорогу транспортним засобам, які наближаються до даного перехрещення проїзних частин по головній дорозі, незалежно від напрямку їх подальшого руху.

*Розглянемо приклади*



На перехресті рівнозначних доріг водій нереєстрованого транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, що наближаються праворуч, крім перехресть, де організовано круговий рух.

*Розглянемо приклади*



Цим правилом повинні керуватися між собою і водії трамваїв.

На будь-якому нерегульованому перехресті трамвай, незалежно від напрямку його подальшого руху, має перевагу перед нерейковими транспортними засобами, що наближаються до нього по рівнозначній дорозі, крім перехресть, де організовано круговий рух.

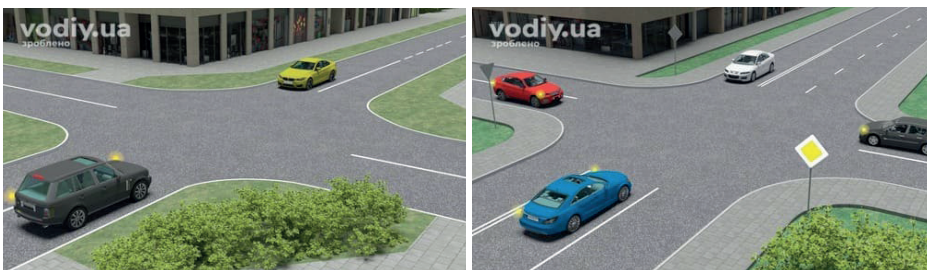
*Розглянемо приклади*



Перевага в русі на нерегульованих перехрестях, де організовано круговий рух і які позначені дорожнім знаком 4.10 «Круговий рух», надається транспортним засобам, які вже рухаються по колу.

Перед поворотом ліворуч і розворотом водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу трамваю попутного напрямку, а також транспортним засобам, що рухаються рівнозначною дорогою в зустрічному напрямку прямо чи праворуч.

*Розглянемо приклади*

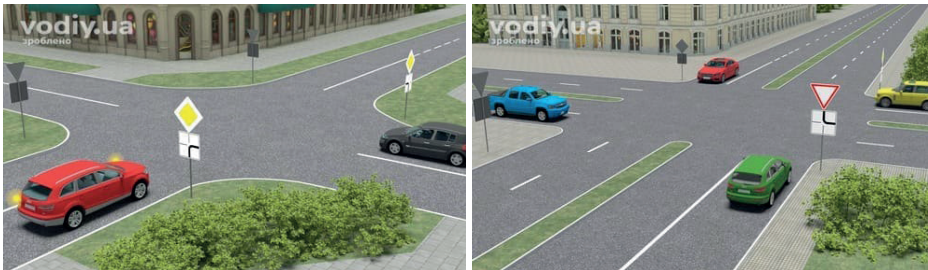


Цим правилом повинні керуватися між собою і водії трамваїв.

Якщо головна дорога на перехресті змінює напрямок, водії транспортних засобів, які рухаються по ній, повинні керуватися між собою правилами проїзду перехресть рівнозначних доріг.

Цим правилом повинні керуватися між собою і водії, які рухаються другорядними дорогами.

*Розглянемо приклад*



Якщо неможливо визначити наявність покриття на дорозі (темна пора доби, бруд, сніг тощо), а знаки пріоритету відсутні, водій повинен вважати, що перебуває на другорядній дорозі.

*Коментар*

Перебуваючи на другорядній дорозі, ви повинні дати дорогу транспортним засобам, що наближаються до вас з інших напрямків.

### **Переваги маршрутних транспортних засобів**

На дорозі зі смугою для маршрутних транспортних засобів, позначеній дорожнім знаком 5.8 «Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів» або 5.11 «Смуга для руху маршрутних транспортних засобів», забороняються рух і зупинка інших транспортних засобів (крім таксі та велосипедистів) на цій смузі.

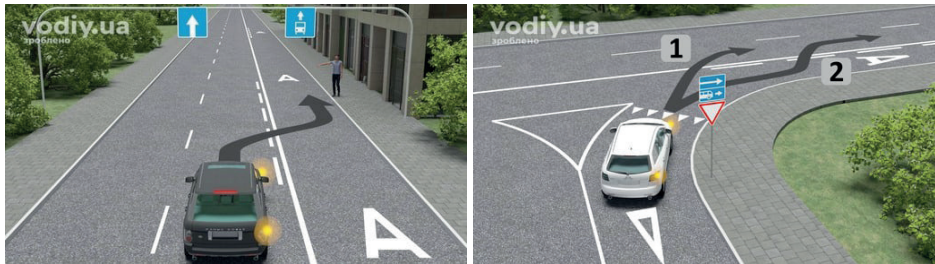
*Розглянемо приклади*



Водій, який повертає праворуч на дорозі зі смугою для маршрутних транспортних засобів, що відокремлена переривчастою лінією дорожньої розмітки, може виконувати поворот з цієї смуги.

У таких місцях дозволяється також заїжджати на неї під час виїзду на дорогу і для посадки чи висадки пасажирів біля правого краю проїзної частини.

*Розглянемо приклади*



Поza перехрестями, де трамвайні колії перетинають смугу руху нерейкових транспортних засобів, перевага надається трамваю (крім випадків виїзду трамвая з депо).

У населених пунктах, наближаючись до автобуса, мікроавтобуса або тролейбуса, що розпочинає рух від позначеної зупинки, розташованої в заїзному «кармані», водії інших транспортних засобів зобов'язані зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати можливість маршрутному транспортному засобу розпочати рух.

Водії автобусів, мікроавтобусів і тролейбусів, які подали сигнал про намір розпочати рух від зупинки, повинні вжити заходів для запобігання дорожньо-транспортній пригоді.

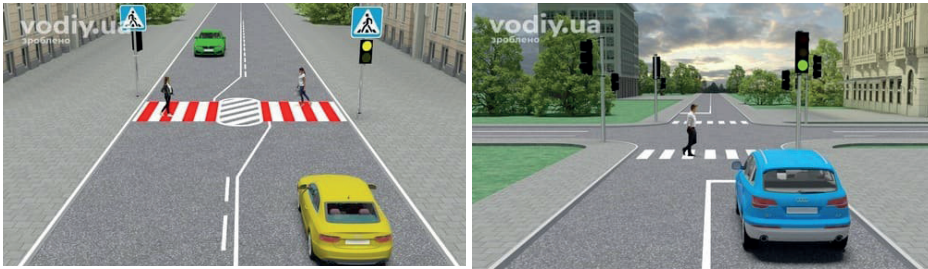
### **Проїзд пішохідних переходів та зупинок транспортних засобів**

Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

На регульованих пішохідних переходах і перехрестях при сигналі світлофора чи регульовальника, що дозволяє рух транспортним засобам, водій повинен дати дорогу пішоходам, які закінчують перехід проїзної частини відповідного напрямку руху і для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

*Розглянемо приклади*

Проїжджаючи повз пішохідів, які не встигли закінчити перехід проїзної частини та вимушено перебувають на острівці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, водії повинні дотримуватись безпечного інтервалу.



Якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися і можуть продовжити (відновити) рух, лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

*Розглянемо приклади*



У будь-якому місці водій повинен пропустити пішоходів з порушенням зору, які подають сигнал тростиною білого кольору, спрямованою вперед.

Забороняється в'їжджати на пішохідний перехід, якщо за ним утворився затор, який змусить водія зупинитися на цьому переході.

Водії повинні зупинитися перед пішохідним переходом на сигнал, передбачений підпунктом «в» пункту 8.8 цих Правил, якщо така вимога надійшла від членів шкільного патруля, загону юних інспекторів руху, відповідним чином екіпірованих, або осіб, що супроводжують групи дітей, і дати дорогу дітям, які переходять проїзну частину дороги.

Водій транспортного засобу повинен зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, які йдуть з боку відчинених дверей до (або від) трамвая, що стоїть на зупинці, якщо посадка чи висадка проводиться з проїзної частини, чи посадкового майданчика, розміщеного на ній.

Продовжувати рух дозволяється лише тоді, коли пішоходи залишають проїзну частину та у трамвая зачиняються двері.

Наближаючись до транспортного засобу з розпізнавальним знаком «Діти», що зупинився з увімкненими проблісковими маячками оранжевого кольору та (або) аварійною світловою сигналізацією, водії транспортних засобів, що рухаються по суміжній смузі, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб уникнути наїзду на дітей.

### **Користування зовнішніми світловими приладами**

У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості незалежно від ступеня освітлення дороги, а також у тунелях на транспортному засобі, що рухається, повинні бути ввімкнені такі світлові пристрої:

- а) на всіх механічних транспортних засобах – фари ближнього (дальнього) світла;
- б) на мопедах (велосипедах) і гужових возах (санях) – фари або ліхтарі;
- в) на причепах та транспортних засобах, що буксируються, – габаритні ліхтарі.

*Примітка.* В умовах недостатньої видимості на механічних транспортних засобах дозволяється замість фар ближнього (дальнього) світла ввімкнути протитуманні фари.

Дальнє світло слід перемикаєти на ближнє не менш як за 250 м до зустрічного транспортного засобу, а також тоді, коли воно може засліпити інших водіїв, зокрема тих, що рухаються в попутному напрямку.

Світло необхідно перемикаєти й на більшій відстані, якщо водій зустрічного транспортного засобу періодичним перемиканням світла фар покаже потребу в цьому.

У разі погіршення видимості в напрямку руху, викликаного світлом фар зустрічних транспортних засобів, водій повинен зменшити швидкість до такої, яка б не перевищувала безпечної за умовами фактичної видимості дороги в напрямку руху, а в разі засліплення – зупинитися, не змінюючи смуги руху, і увімкнути аварійну світлову сигналізацію. Відновлення руху дозволяється лише після того, як пройдуть негативні наслідки засліплення.

Під час зупинки на дорозі в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості на транспортному засобі мають бути ввімкнені габаритні або стоянкові ліхтарі, а при вимушеній зупинці додатково – аварійна світлова сигналізація.

В умовах недостатньої видимості дозволяється додатково увімкнути ближнє світло або протитуманні фари та задні протитуманні ліхтарі.

Якщо габаритні ліхтарі несправні, транспортний засіб слід прибрати за межі дороги, а якщо це неможливо, його необхідно позначити відповідно до вимог пунктів 9.10 і 9.11 ПДР.

### *Коментар*

Увімкнення світлових приладів зробить транспортний засіб більш помітним і зменшить ризик отримати удар ззаду.

Протитуманні фари можна використовувати в умовах недостатньої видимості як окремо, так і з ближнім або дальнім світлом фар, а в темну пору доби на неосвітлених ділянках доріг – лише разом з ближнім або дальнім світлом фар.

Фарою-прожектором і фарою-шукачем можуть користуватися лише водії оперативних транспортних засобів під час виконання службових завдань, вживши заходів для того, щоб не засліплювати інших учасників дорожнього руху.

Забороняється підключати задні протитуманні ліхтарі до сигналів гальмування.

### *Коментар*

Задні протитуманні ліхтарі мають червоний колір, як і сигнали гальмування. Вони дуже яскраві, тому у темний час доби, при раптовому включенні під час гальмування, можуть засліпити водія, що рухається позаду на невеликій відстані.

Знак автопоїзда, встановлений згідно з вимогами підпункту «а» пункту 30.3 цих Правил, повинен бути постійно увімкнений під час руху, а в темну пору доби або в умовах недостатньої видимості – і під час вимушеної зупинки, зупинки чи стоянки на дорозі.

### *Коментар*

Знак автопоїзда – це три сигнали, що розміщуються на даху транспортного засобу. Ці сигнали є попереджувальними та вмикаються для привертання уваги інших водіїв на вантажних автомобілях і колісних тракторах (класу 1.4 т і вище) з причепами, а також на зчленованих автобусах і тролейбусах.

Задній протитуманний ліхтар дозволяється використовувати виключно в умовах недостатньої видимості як у світлу, так і в темну пору доби.

## **2.7 Особливі умови руху**

### **Рух через залізничні переїзди**

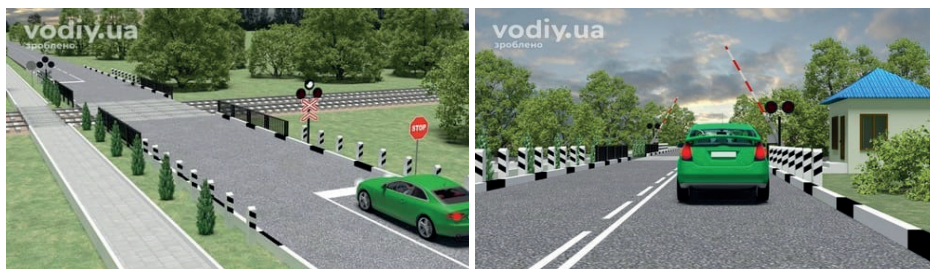
Водії транспортних засобів можуть перетинати залізничні колії лише на залізничних переїздах.

### *Коментар*

Залізничний переїзд – це спеціально обладнане місце для перетину транспортними засобами залізничних колій. Залізничні переїзди можуть бути

обладнані шлагбаумом (позначаються дорожнім знаком 1.27 «Залізничний переїзд із шлагбаумом») або не обладнані шлагбаумом (позначаються дорожнім знаком 1.28 «Залізничний переїзд без шлагбаума»). Рух через переїзд може також регулюватися за допомогою світлофорної та звукової сигналізації або черговим по переїзду.

На наступному рисунку бачимо регульований залізничний переїзд без шлагбаума. Оскільки такий переїзд має дві колії, він позначається дорожнім знаком 1.30 «Багатоколійна залізниця».

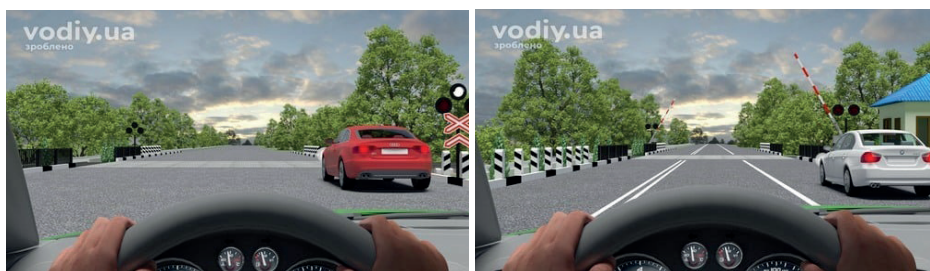


Під'їжджаючи до переїзду, а також починаючи рух після зупинки перед ним, водій зобов'язаний керуватися вказівками та сигналами чергового по переїзду, положенням шлагбаума, світловою та звуковою сигналізацією, дорожніми знаками та дорожньою розміткою, а також переконатися в тому, що не наближається поїзд (локомотив, дрезина).

Для пропуску поїзда, що наближається, і в інших випадках, коли рух через залізничний переїзд заборонено, водій повинен зупинитися перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінією), дорожнім знаком 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено», шлагбаумом чи світлофором так, щоб бачити сигнали, а якщо засоби організації дорожнього руху відсутні – не ближче 10 м до найближчої рейки.

Якщо перед переїздом немає дорожньої розмітки або дорожніх знаків, що визначають кількість смуг руху, рух транспортних засобів через переїзд дозволяється лише в один ряд.

*Розглянемо приклади*



Рух через переїзд забороняється, якщо:

- а) черговий по переїзду подає сигнал заборони руху – стоїть до водія грудьми або спиною з піднятим над головою жезлом (червоним ліхтарем чи прапорцем) або з витягнутими в сторони руками;
- б) шлагбаум опущений або почав опускатися;
- в) увімкнено заборонний сигнал світлофора чи звуковий сигнал незалежно від наявності та положення шлагбаума;
- г) за переїздом утворився затор, який змусить водія зупинитися на переїзді;

*Розглянемо приклади*



г) до переїзду в межах видимості наближається поїзд (локомотив, дрезина).

Рух через переїзд сільськогосподарських, дорожніх, будівельних та інших машин і механізмів дозволяється тільки в транспортному стані.

Забороняється самовільно відкривати шлагбаум або об'їжджати його, а також об'їжджати транспортні засоби, які стоять перед переїздом, коли рух через нього заборонено.

У разі вимушеної зупинки транспортного засобу на переїзді водій зобов'язаний негайно висадити людей і вжити заходів для звільнення переїзду, а якщо це не вдається зробити, він повинен:

- а) коли є можливість, послати двох чоловік уздовж колій в обидва боки від переїзду не менш як на 1000 м (якщо одного, то в бік ймовірної появи поїзда, а на одноколійних переїздах – у бік гіршої видимості залізничної колії), пояснивши їм правила подавання сигналу зупинки машиністу поїзда (локомотива, дрезини), що наближається;
- б) залишатися біля транспортного засобу і, подаючи сигнали загальної тривоги, вживати всіх заходів для звільнення переїзду;
- в) у разі появи поїзда бігти йому назустріч, подаючи сигнал зупинки.

#### *Коментар*

Бігти необхідно саме назустріч потягу, оскільки в іншому випадку вас можуть травмувати уламки транспортного засобу, що будуть відлітати від нього при зіткненні із потягом.

Сигналом зупинки поїзда (локомотива, дрезини) є круговий рух руки (у світлу пору – зі шматком яскравої тканини або будь-яким добре помітним предметом, у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – з факелом або ліхтарем). Сигналом загальної тривоги є серії звукових сигналів транспортного засобу, що складаються з одного довгого і трьох коротких сигналів.

Стадо тварин дозволяється переганяти через переїзд тільки за достатньої кількості погоничів, але не менше трьох. Переводити поодиноких тварин (не більше двох на одного погонича) необхідно лише за вуздечку, повід.

### **Перевезення пасажирів**

Дозволяється перевозити пасажирів у транспортному засобі, обладнаному місцями для сидіння в кількості, що передбачена технічною характеристикою так, щоб вони не заважали водієві керувати транспортним засобом і не обмежували оглядовість, відповідно до правил перевезення.

Водіям маршрутних транспортних засобів забороняється під час перевезення пасажирів розмовляти з ними, їсти, пити, палити, а також перевозити пасажирів і вантаж у кабіні, якщо вона відокремлена від салону.

Перевезення автобусом (мікроавтобусом) організованої групи дітей здійснюється за умови обов'язкового проведення інструктажу з дітьми та супровідниками щодо правил безпечної поведінки під час руху та дій у разі виникнення аварійно-небезпечних ситуацій чи скоєння дорожньо-транспортної пригоди. При цьому спереду і ззаду автобуса (мікроавтобуса) обов'язково встановлюється згідно з вимогами підпункту «в» пункту 30.3 цих Правил розпізнавальний знак «Діти».

Водій автобуса (мікроавтобуса), який здійснює перевезення організованих груп дітей, повинен мати стаж водія не менше 5 років і посвідчення водія категорії «D».

На транспортному засобі з розпізнавальним знаком «Діти» під час посадки (висадки) до (з) нього пасажирів повинні бути увімкнені пробліскові маячки оранжевого кольору та (або) аварійна світлова сигналізація.

Водію забороняється починати рух до повного зачинення дверей та відчиняти їх до зупинки транспортного засобу.

Перевезення пасажирів (до 8 осіб, крім водія) у пристосованому для цього вантажному автомобілі дозволяється водіям, які мають стаж керування транспортним засобом понад три роки та посвідчення водія категорії «С», а у разі перевезення понад зазначену кількість (включаючи пасажирів у кабіні) – категорій «С» і «D».

Вантажний автомобіль, що використовується для перевезення пасажирів, повинен бути обладнаний сидіннями, закріпленими в кузові на відстані

не менш як 0,3 м від верхнього краю борту і 0,3 – 0,5 м від підлоги. Сидіння, що розташовані вздовж заднього або бокового борту, повинні мати міцні спинки.

Кількість пасажирів, які перевозяться в кузові вантажного автомобіля, не повинна перевищувати кількості обладнаних для сидіння місць.

Військовослужбовці строкової служби, які мають посвідчення водія транспортного засобу категорії «С», допускаються до перевезення пасажирів у кузові пристосованого для цього вантажного автомобіля згідно з кількістю обладнаних для сидіння місць після проходження спеціальної підготовки та стажування протягом 6 місяців.

Перед поїздкою водій вантажного автомобіля повинен проінструктувати пасажирів про їх обов'язки та правила посадки, висадки, розміщення і поведінки в кузові.

Починати рух можна, лише переконавшись, що створено умови для безпечного перевезення пасажирів.

Проїзд у кузові вантажного автомобіля, не обладнаного для перевезення пасажирів, дозволяється лише особам, які супроводжують вантаж або їдуть за ним, за умови, що вони забезпечені місцями для сидіння, розташованими згідно з вимогами пункту 21.6 цих Правил і техніки безпеки. Кількість пасажирів у кузові та кабіні не повинна перевищувати 8 осіб.

Забороняється перевозити:

а) пасажирів поза кабіною автомобіля (крім передбачених ПДР випадків перевезення пасажирів у кузові вантажного автомобіля з бортовою платформою або в кузові-фургоні, призначених для перевезення пасажирів), у кузові автомобіля-самоскида, трактора, інших самохідних машин, на вантажному причепі, напівпричепі, в причепі-дачі, в кузові вантажного мотоцикла;

б) дітей, зріст яких менше ніж 150 см, у транспортних засобах без використання дитячих утримуючих систем, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу; на задньому сидінні мотоцикла та мопеда, крім:

– транспортних засобів, що здійснюють регулярні, регулярні спеціальні та нерегулярні пасажирські автобусні перевезення, за умови дотримання встановлених цими Правилами обмежень швидкості руху;

– спеціалізованих санітарних автомобілів бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, оперативних транспортних засобів Міноборони, МВС, Національної поліції, ДСНС, Держприкордонслужби, Служби безпеки, Управління державної охорони під час виконання ними невідкладного службового завдання;

- в) дітей до 16-річного віку в кузові будь-якого вантажного автомобіля;
- г) організовані групи дітей у темну пору доби.

Дитячі утримуючі системи повинні використовуватися у транспортних засобах, обладнаних ременями безпеки чи системами з'єднання дитячої утримуючої системи, передбаченими їх конструкцією, та відповідати вимогам чинних в Україні правил і нормативів.

Дитячі утримуючі системи встановлюють на місцях для сидіння, крім першого ряду. У разі перевезення дитини віком до трьох років у легковому автомобілі на місці для сидіння першого ряду допускається встановлення дитячих утримуючих систем, які встановлюються проти напрямку руху з обов'язковим відключенням фронтальної подушки безпеки цього місця для сидіння (у разі її наявності).

Дитячі утримуючі системи встановлюють та використовують відповідно до інструкцій виробників цих систем та транспортних засобів.

Характеристики дитячої утримуючої системи повинні відповідати масі та зросту дитини, яка у ній перевозиться.

Діти повинні перебувати у дитячих утримуючих системах у пристебнутому положенні.

### **Перевезення вантажу**

Маса вантажу, що перевозиться, і розподіл навантаження на осі не повинні перевищувати величин, визначених технічною характеристикою даного транспортного засобу.

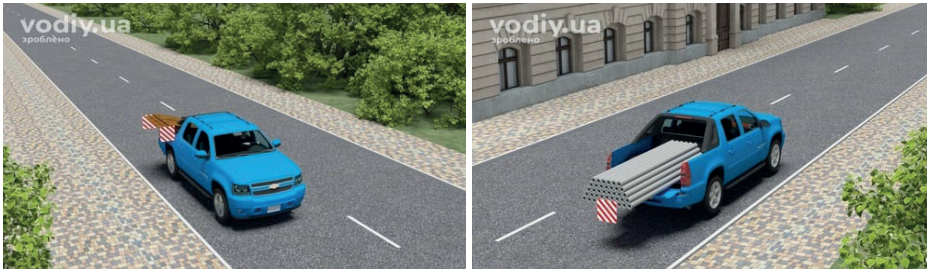
Водій перед початком руху зобов'язаний перевірити надійність розташування і кріплення вантажу, а під час руху – контролювати це, щоб запобігти його падінню, волочінню, травмуванню супроводжуваних осіб чи створенню перешкод для руху.

Перевезення вантажу дозволяється за умови, що він:

- а) не наражає на небезпеку учасників дорожнього руху;
- б) не порушує стійкості транспортного засобу і не утруднює керування ним;
- в) не обмежує водієві оглядовості;
- г) не закриває зовнішніх світлових приладів, світлоповертачів, номерних і розпізнавальних знаків, а також не перешкоджає сприйманню сигналів, що подаються рукою;
- г) не створює шуму, не піднімає пилу та не забруднює проїзну частину і навколишнє середовище.

Вантаж, що виступає за габарити транспортного засобу спереду або ззаду більш як на 1 м, а за шириною перевищує 0,4 м від зовнішнього краю переднього або заднього габаритного ліхтаря, повинен бути позначений відповідно до вимог підпункту «з» пункту 30.3 цих Правил.

## Розглянемо приклади



Рух транспортних засобів та їх складів допускається у разі, коли їх параметри не перевищують:

- а) зовнішніх габаритів;
- б) фактичної маси;
- в) навантаження на вісь.

Транспортні засоби, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, повинні рухатися з увімкненим ближнім світлом фар, задніми габаритними ліхтарями та встановленими у випадках, визначених спеціальними правилами, розпізнавальними знаками, передбаченими пунктом 30.3 цих Правил, а великовагові та великогабаритні транспортні засоби, сільськогосподарська техніка, ширина якої перевищує 2,6 м – також з увімкненим проблісковим маячком (проблісковими маячками) оранжевого кольору (змінено 11.11.2020).

Сільськогосподарська техніка, ширина якої перевищує 2,6 м, повинна обладнуватися знаком «Розпізнавальний знак транспортного засобу».

Сільськогосподарська техніка, ширина якої перевищує 2,6 м, повинна рухатися в супроводі автомобіля прикриття, який рухається позаду та займає крайнє ліве положення відносно габаритів сільськогосподарської техніки і який обладнується з додержанням вимог стандартів проблісковим маячком оранжевого кольору, ввімкнення якого не дає переваги в русі, а є тільки допоміжним засобом інформації для інших учасників руху. Під час руху такої техніки заборонено хоча б частково займати смугу зустрічного руху. На супровідному автомобілі також встановлюється дорожній знак 4.8 «Об'їзд перешкоди з лівого боку», який повинен відповідати вимогам стандартів.

Обов'язковим також є встановлення габаритних вогнів по ширині габаритів сільськогосподарської техніки зліва та справа.

Забороняється рух сільськогосподарської техніки, ширина якої перевищує 2,6 м, колоною та в умовах недостатньої видимості.

### **Буксирування та експлуатація транспортних составів**

Буксирування повинно виконуватися механічним транспортним засобом без причепа і з технічно справними зчіпними пристроями як у буксированого транспортного засобу, так і у транспортного засобу, що буксирує.

Запускання двигуна із застосуванням жорсткого або гнучкого зчеплення повинно виконуватися згідно з вимогами цього розділу.

Дозволяється буксирування одного механічного транспортного засобу лише з одним причепом.

Буксирування транспортних засобів здійснюється:

- а) із застосуванням жорсткого або гнучкого зчеплення;
- б) з частковим навантаженням буксированого транспортного засобу на платформу або на спеціальне опорне пристосування.

Жорстке зчеплення повинно забезпечувати відстань між транспортними засобами не більш як 4 м, гнучке – в межах 4–6 м. Гнучке зчеплення через кожний метр позначається сигнальними щитками або прапорцями згідно з вимогами пункту 30.5 цих Правил (за винятком використання гнучкого зчеплення з покриттям зі світлоповертального матеріалу).

У разі буксирування механічного транспортного засобу на гнучкому зчепленні в буксированому транспортному засобі повинні діяти й бути справними робоча гальмова система і рульове керування, а на жорсткому зчепленні – рульове керування.

#### ***Коментар***

Жорстке зчеплення запобігає зіткненню транспортних засобів у випадках, коли на транспортному засобі, що буксирують, не працюють гальма. При цьому загальний гальмовий шлях транспортних засобів збільшується.

Буксирування механічного транспортного засобу на жорсткому або гнучкому зчепленні повинно здійснюватися лише за умови, що за кермом буксированого транспортного засобу перебуває водій (крім випадків, коли конструкція жорсткого зчеплення забезпечує буксированому транспортному засобу повторення траєкторії руху транспортного засобу, що буксирує, незалежно від величини поворотів).

Буксирування немеханічного транспортного засобу повинно здійснюватися лише на жорсткому зчепленні за умови, що його конструкція забезпечує буксированому транспортному засобу повторення траєкторії руху транспортного засобу, що буксирує, незалежно від величини поворотів.

Механічний транспортний засіб з рульовим керуванням, що не діє, повинен буксируватися відповідно до вимог підпункту «б» пункту 23.2 цих Правил.

Перед початком буксирування водії механічних транспортних засобів повинні узгодити порядок подачі сигналів, зокрема для зупинки транспортних засобів.

Під час буксирування на жорсткому або гнучкому зчепленні забороняється перевозити пасажирів у буксированому транспортному засобі (крім легкового автомобіля) та кузові вантажного автомобіля, що буксирує, а в разі буксирування способом часткового навантаження цього засобу на платформу або спеціальне опорне пристосування – в усіх транспортних засобах (крім кабіни транспортного засобу, що буксирує).

Буксирування забороняється:

якщо фактична маса буксированого транспортного засобу з несправною гальмовою системою (або за її відсутності) перевищує половину фактичної маси транспортного засобу, що буксирує;

б) на гнучкому зчепленні під час ожеледиці;

в) якщо загальна довжина зчеплених транспортних засобів перевищує 22 м (маршрутних транспортних засобів – 30 м);

г) мотоциклами без бокового причепа, а також таких мотоциклів, мопедів чи велосипедів;

г) більше одного транспортного засобу (за винятком випадків, коли порядок буксирування двох і більше транспортних засобів погоджено з уповноваженим підрозділом Національної поліції) або транспортним засобом з причепом;

д) автобусами.

#### *Коментар*

Буксирування також забороняється, якщо встановлено дорожній знак 3.4 «Рух з причепом заборонено», який забороняє рух вантажних автомобілів і тракторів з причепами будь-якого типу, а також буксирування механічних транспортних засобів.

Дія знака не поширюється на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони й виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.

Експлуатація складів транспортних засобів у складі автомобіля, трактора або іншого тягача і причепа дозволяється лише за умови відповідності причепа тягачу та виконання вимог щодо їх експлуатації, а складів транспортних засобів у складі автобуса і причепа – також за наявності причіпного пристрою, встановленого заводом-виробником.

### **Навчальна їзда**

Навчати водіння транспортного засобу дозволяється лише осіб, які не мають для цього медичних протипоказань, що підтверджується дійсною медичною довідкою встановленого зразка.

#### *Коментар*

Відсутність медичних протипоказань підтверджується медичною довідкою за формою 083/о.

Особам, котрі навчаються водіння автомобіля, повинно бути не менше 16 років, а мотоцикла чи мопеда – 14 років. Такі особи зобов'язані мати при собі документ, що засвідчує їхній вік.

#### *Коментар*

Зверніть увагу, посвідчення водія для керування автомобілем видається з 18 років, мотоциклів та мопедів – з 16 років.

Особа, яка навчається водінню транспортного засобу, зобов'язана знати і виконувати вимоги цих Правил.

Початкове навчання водінню транспортного засобу повинно проводитися на закритих майданчиках, автодромах або у місцях, де відсутні інші учасники дорожнього руху.

Навчальна їзда на дорогах дозволяється тільки в присутності спеціаліста з підготовки водіїв і за достатніх початкових навичок водіння у того, хто навчається.

#### *Коментар*

Особа, яка навчає водінню (інструктор), повинна мати відповідний атестат, який видається після складання теоретичного та практичного іспитів.

Інструктору не дозволяється навчати водіння на дорозі без атестата, оскільки в разі ДТП відповідальність буде нести в тому числі й учень. У разі ДТП також буде втрачено право на страхове покриття.

Виключено на підставі Постанови КМУ № 1029 від 26.09.2011.

Виключено на підставі Постанови КМУ № 1029 від 26.09.2011.

Транспортні засоби (за винятком мотоциклів, мопедів та квадроциклів), на яких проводиться навчання, повинні мати розпізнавальні знаки «Навчальний транспортний засіб» відповідно до вимог підпункту «к» пункту 30.3 цих Правил. Транспортні засоби (за винятком автобусів), які використовуються для навчання, також повинні бути обладнані додатковими педалями зчеплення (у разі коли конструкція транспортного засобу передбачає педаль зчеплення), акселератора (у разі коли конструкція транспортного засобу допускає можливість обладнання такою педаллю) і гальмування, дзеркалом або дзеркалами заднього виду для спеціаліста з підготовки водіїв.

Забороняється навчання водінню транспортних засобів у житловій зоні, на дорогах для автомобілів та на автомагістралях.

### **Рух транспортних засобів у колонах**

На кожному транспортному засобі, що рухається в складі колони, встановлюється розпізнавальний знак «Колона», передбачений підпунктом «є» пункту 30.3 цих Правил, і вмикається ближнє світло фар.

#### *Коментар*

Колона транспортних засобів – організована група з трьох і більше транспортних засобів, що разом рухаються в одному напрямку безпосередньо один за одним з постійно увімкненим ближнім світлом фар.

На кожному транспортному засобі колони встановлено розпізнавальний знак «Колона» згідно з вимогами ПДР.

Розпізнавальний знак може не встановлюватися, якщо колону супроводжують оперативні транспортні засоби з увімкненими червоним, синім і червоним, зеленим або синім і зеленим проблисковими маячками та (або) спеціальними звуковими сигналами.

#### *Коментар*

Оскільки на початку колони рухається автомобіль з увімкненими маячками синього та червоного кольорів, а замикає колону автомобіль з увімкненими маячками синього і зеленого кольору (також допускається увімкнення лише зеленого проблискового маячка), встановлювати розпізнавальний знак на транспортних засобах колони не потрібно. Водієві зеленого автомобіля забороняється здійснювати обгін, рух зі швидкістю колони або займати місце у колоні.

Транспортні засоби повинні рухатися в колоні лише в один ряд якнайближче до правого краю проїзної частини, за винятком випадків, коли вони супроводжуються оперативними транспортними засобами.

Швидкість руху колони та дистанція між транспортними засобами встановлюються старшим колони або за режимом руху головної машини відповідно до вимог цих Правил.

Колона, що рухається без супроводження оперативними транспортними засобами, повинна бути розділена на групи (не більше п'яти транспортних засобів у кожній), дистанція між якими повинна забезпечувати можливість обгону групи іншими транспортними засобами.

У разі зупинки колони на дорозі на всіх транспортних засобах вмикається аварійна сигналізація.

Іншим транспортним засобам забороняється займати місце для постійного руху в колоні.

### **Рух у житловій та пішохідній зоні**

Пішоходам дозволяється рухатися у житловій та пішохідній зоні як по тротуарах, так і по проїзній частині. Пішоходи мають перевагу перед транспортними засобами, але не повинні створювати безпідставних перешкод для їхнього руху.

#### *Коментар*

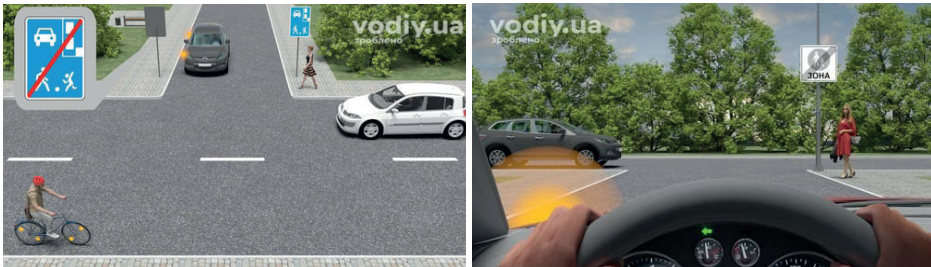
Житлова зона – це частина населеного пункту, позначена дорожніми знаками 5.34 «Житлова зона» та 5.35 «Кінець житлової зони», а також будь-яка дворова територія.

Пішохідна зона – це територія, початок та кінець якої позначаються відповідно дорожніми знаками 5.36 «Пішохідна зона» та 5.37 «Кінець пішохідної зони».

У житловій зоні забороняється:

- а) транзитний рух транспортних засобів;
- б) стоянка транспортних засобів поза спеціально відведеними місцями й таке їх розташування, яке утруднює рух пішоходів і проїзд оперативних чи спеціальних транспортних засобів;
- в) стоянка з працюючим двигуном;
- г) навчальна їзда;
- г) рух вантажних автомобілів, тракторів, самохідних машин і механізмів (крім тих, що обслуговують об'єкти та громадян, виконують технологічні роботи або належать громадянам, що проживають у цій зоні).

#### *Розглянемо приклади*



У пішохідну зону в'їзд дозволяється лише транспортним засобам, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у зазначеній зоні, а також транспортним засобам, що належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, чи автомобілям (мотоколяскам), позначеним розпізнавальним знаком «Водій з інвалідністю», якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять пасажирів з інвалідністю. Якщо до об'єктів, розташованих на цій території, є інші під'їзди, водії повинні користуватися лише ними.

Під час виїзду з житлової та пішохідної зони водії повинні дати дорогу іншим учасникам дорожнього руху.

### **Рух по автомагістралях і дорогах для автомобілів**

Під час виїзду на автомагістраль або дорогу для автомобілів водії повинні дати дорогу транспортним засобам, що рухаються по них.

На автомагістралях і дорогах для автомобілів забороняється:

- а) рух тракторів, самохідних машин і механізмів;
- б) рух вантажних транспортних засобів із дозволеною максимальною масою понад 3,5 т поза першою і другою смугами руху (за винятком повороту ліворуч чи розвороту на дорогах для автомобілів);
- в) зупинка поза спеціальними місцями для стоянки, позначеними дорожніми знаками 5.42.1 «Місце для стоянки», 5.42.2 «Місце для стоянки», 5.42.3 «Місце для стоянки», 5.43 «Зона стоянки» або 6.15 «Місце відпочинку»;
- г) розворот і в'їзд у технологічні розриви розділювальної смуги;
- ґ) рух заднім ходом;
- д) навчальна їзда.

### **Коментар**

Автомагістраль – це швидкісна траса, максимальна дозволена швидкість на якій складає 130 км/год. Тому гальмування та зупинка на лівій смузі (у тому числі для виконання розвороту) забороняються, оскільки транспортні засоби, що рухаються позаду на великій швидкості, можуть не встигнути виконати гальмування, що призведе до ДТП.

На автомагістралях, крім спеціально обладнаних для цього місць, забороняється рух механічних транспортних засобів, швидкість яких за технічною характеристикою або їхнім станом менше ніж 40 км/год, а також перегін та випасання тварин у смузі відведення дороги.

На автомагістралях і дорогах для автомобілів пішоходи можуть переходити проїзну частину лише по підземних або надземних пішохідних переходах.

Дозволяється переходити проїзну частину дороги для автомобілів у спеціально позначених місцях.

У разі вимушеної зупинки на проїзній частині автомагістралі або дороги для автомобілів водій повинен позначити транспортний засіб відповідно до вимог пунктів 9.9 – 9.11 цих Правил і вжити заходів для того, щоб прибрати його за межі проїзної частини праворуч.

### **Рух по гірських дорогах і на крутих спусках**

На гірських дорогах і крутих спусках, де зустрічний роз'їзд утруднено, водій транспортного засобу, що рухається на спуск, повинен дати дорогу транспортним засобам, що рухаються вгору.

*Розглянемо приклади*



На гірських дорогах і крутих спусках водій вантажного автомобіля, дозволена максимальна маса якого перевищує 3,5 т, трактора та автобуса повинен:

- а) користуватися спеціальними гірськими гальмами, якщо вони встановлені на транспортному засобі заводом-виробником;
- б) під час зупинки або стоянки на підйомах і спусках користуватися противідкотними упорами.

На гірських дорогах заборонено:

- а) рухатися з непрацюючим двигуном та вимкненими зчепленням або передачею;

#### ***Коментар***

При включеному зчепленні (коли автомобіль рухається на передачі, але водій не вижимає педаль зчеплення) після того, як водій відпускає педаль акселератора («газу»), двигун зменшує оберти, а транспортний засіб починає зменшувати швидкість. Тобто двигун допомагає у гальмуванні, а на гальмівні колодки припадає менше навантаження.

При вимкненому зчепленні (важіль перемикання передач у нейтральному положенні або вижата педаль зчеплення), вся робота (навантаження) пов'язана з гальмуванням, припадає на гальмівні колодки. При такому способі гальмування на затяжному або крутому спуску вони можуть перегрітись і вийти з ладу.

- б) буксирування на гнучкому зчепленні;
- в) будь-яке буксирування під час ожеледиці.

Вимоги цього розділу стосуються ділянок доріг, що позначені знаками 1.6 «Крутий підйом», 1.7 «Крутий спуск».

#### **Міжнародний рух**

Водій механічного транспортного засобу, що прибуває до України з іншої країни, а також водій – громадянин України, який виїжджає за кордон, повинні мати:

- а) реєстраційні документи на транспортний засіб і посвідчення водія, що відповідають вимогам Конвенції про дорожній рух (Відень, 1968);

б) реєстраційний номерний знак на транспортному засобі, літери якого відповідають латинському алфавіту, а також розпізнавальний знак держави, в якій його зареєстровано.

Транспортний засіб, що перебуває в міжнародному русі на території України понад два місяці, повинен бути тимчасово зареєстрований в уповноваженому органі МВС, крім транспортних засобів, що належать іноземним громадянам та особам без громадянства, які перебувають в Україні на відпочинку чи лікуванні за відповідними путівками або іншими документами на визначений органами Держмитслужби термін.

### **Номерні, розпізнавальні знаки, написи та позначення**

Власники механічних транспортних засобів і причепів до них повинні зареєструвати (перереєструвати) їх в уповноваженому органі МВС або провести відомчу реєстрацію в разі, якщо законом встановлена обов'язковість проведення такої реєстрації, незалежно від їхнього технічного стану протягом 10 діб з моменту придбання (отримання), митного оформлення або переобладнання чи ремонту, якщо необхідно внести зміни до реєстраційних документів.

На механічних транспортних засобах (за винятком трамваїв і тролейбусів) і причепах у передбачених для цього місцях встановлюються номерні знаки відповідного зразка.

На трамваях і тролейбусах наносяться реєстраційні номери, що надаються відповідними уповноваженими на те органами.

Забороняється змінювати розміри, форму, позначення, колір і розміщення номерних знаків, крім випадку закріплення заднього номерного знака на додатковому обладнанні, що призначене для тимчасового перевезення багажу або вантажу, наносити на них додаткові позначення або закривати їх, вони повинні бути чисті й достатньо освітлені.

На відповідних транспортних засобах встановлюються такі розпізнавальні знаки:

- а) розпізнавальний знак «Автопоїзд»



«Автопоїзд» – три ліхтарі оранжевого кольору, розташовані горизонтально над передньою частиною кабіни (кузова) з проміжками між ліхтарями від 150 до 300 мм – на вантажних автомобілях і колісних тракторах (класу 1.4 т і вище) з причепами, а також на зчленованих автобусах і тролейбусах;

*Коментар*

Цей попереджувальний сигнал використовується для додаткового повернення уваги інших учасників дорожнього руху.

б) розпізнавальний знак «Глухий водій»



«Глухий водій» – круг жовтого кольору діаметром 160 мм з нанесеними всередині трьома чорними кружками діаметром 40 мм, розташованими по кутах уявного рівностороннього трикутника, вершина якого спрямована донизу. Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, якими керують глухі або глухонімі водії;

*Коментар*

Рухаючись за транспортним засобом, на якому розміщено розпізнавальний знак, Ви повинні враховувати, що його водій не зможе почути Ваш звуковий сигнал і відреагувати на нього.

Розміщення цього розпізнавального знаку не надає його водієві переваг у русі та не прирівнює його до водія з інвалідністю.

в) розпізнавальний знак «Діти»



«Діти» – квадрат жовтого кольору з каймою червоного кольору і чорним зображенням символу дорожнього знака 1.33 «Діти» (сторона квадрата – не менше 250 мм, кайма – 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що перевозять організовані групи дітей;

*Коментар*

Під час руху поруч з автобусом або мікроавтобусом, позначеним розпізнавальним знаком, слід бути особливо уважним, а якщо він зупиниться – зменшити швидкість і бути готовим зупинитися, щоб уникнути наїзду на дітей, які можуть раптово вибігти на проїзну частину.

г) розпізнавальний знак «Довгомірний транспортний засіб»



«Довгомірний транспортний засіб» – два прямокутники жовтого кольору розміром 500 x 200 мм з каймою червоного кольору завширшки 40 мм зі світлоповертального матеріалу. Знак розміщується на транспортних засобах (крім маршрутних) ззаду горизонтально (чи вертикально) і симетрично до поздовжньої осі, довжина яких від 12 до 22 м.

### Коментар

Для обгону, випередження чи об'їзду такого транспортного засобу вам знадобиться додатковий час. Це слід враховувати при оцінюванні безпеки виконання цих маневрів.



Довгомірні транспортні засоби, довжина яких з вантажем або без нього перевищує 22 м, а також автопоїзди з двома і більше причепами (незалежно від загальної довжини) повинні мати розміщений ззаду розпізнавальний знак (у формі прямокутника жовтого кольору розміром 1200 x 300 мм з каймою червоного кольору завширшки 40 мм) зі світлоповертального матеріалу. На знакові чорним кольором наноситься зображення вантажного автомобіля з причепом і зазначається їхня загальна довжина в метрах;

г) розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю»



«Водій з інвалідністю» – квадрат синього кольору зі стороною 150 мм і білим зображенням символу таблички 7.17 «Особи з інвалідністю». Знак розміщується спереду і ззаду на механічних транспортних засобах, якими керують водії з інвалідністю, або водії, які перевозять пасажирів з інвалідністю;

*Розглянемо приклади*



д) розпізнавальний знак «Інформаційна таблиця небезпечного вантажу»



«Табличка оранжевого кольору» – прямокутник оранжевого кольору зі світлоповертальною поверхнею та каймою чорного кольору. Розміри знака, написи ідентифікаційних номерів небезпеки та небезпечного вантажу, якщо такі вимагаються, та його розміщення на транспортних засобах

визначаються Європейською Угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів;

е) розпізнавальний знак «Знак безпеки»



«Знак безпеки» – інформаційна таблиця у формі ромба, на якій зображено знак безпеки. Зображення, розміри та розміщення таблиць на транспортних засобах визначаються Європейською Угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів;

*Коментар*

Дорожні знаки 4.20.1 «Напрямок руху транспортних засобів з небезпечними вантажами», 4.20.2 «Напрямок руху транспортних засобів з небезпечними вантажами», 4.20.3 «Напрямок руху транспортних засобів з небезпечними вантажами» використовуються для зазначення дозволених напрямків руху транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі. У нашому прикладі – тільки прямо.

Водії транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, проходять спеціальну підготовку, а перевезення здійснюються за спеціальними правилами.

е) розпізнавальний знак «Колона»



«Колона» – квадрат жовтого кольору з каймою червоного кольору, в який вписано літеру «К» чорного кольору (сторона квадрата – не менше 250 мм, ширина кайми – 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що рухаються в колоні;

ж) розпізнавальний знак «Лікар»



«Лікар» – квадрат синього кольору (сторона – 140 мм) із вписаним зеленим кругом (діаметр – 125 мм), на який нанесено білий хрест (довжина штриха – 90 мм, ширина – 25 мм). Знак розміщується спереду і ззаду на автомобілях, що належать водіям-лікарям (за їхньою згодою). Якщо на транспортному засобі розміщено розпізнавальний знак «Лікар», у ньому повинна бути спеціальна медична аптечка та інструментарій за переліком,

визначеним МОЗ, для подання кваліфікованої допомоги під час дорожньо-транспортної пригоди;

з) розпізнавальний знак «Негабаритний вантаж».



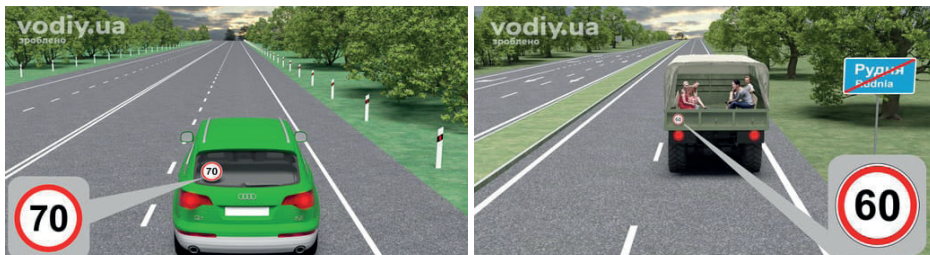
«Негабаритний вантаж» – сигнальні щитки або прапорці розміром 400 x 400 мм з нанесеними по діагоналі червоними та білими смугами, що чергуються (ширина – 50 мм), а в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – світлоповертачами або ліхтарями: спереду білого кольору, ззаду – червоного, збоку – оранжевого. Знак розміщується на крайніх зовнішніх частинах вантажу, що виступає за габарити транспортного засобу на відстань, більшу, ніж це передбачено пунктом 22.4 цих Правил;

и) розпізнавальний знак «Обмеження максимальної швидкості»



«Обмеження максимальної швидкості» – зображення дорожнього знака 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» із зазначенням дозволеної швидкості (діаметр знака – не менше 160 мм, ширина кайми – 1/10 діаметра). Знак розміщується (наноситься) ззаду ліворуч на механічних транспортних засобах, якими керують водії зі стажем до 2 років, великовагових та великогабаритних транспортних засобах, сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, у разі перевезення вантажним автомобілем пасажирів, а також у випадках, коли максимальна швидкість транспортного засобу згідно з його технічною характеристикою або окремими умовами руху, визначеними органами Національної поліції, нижча встановленої в пунктах 12.6 і 12.7 цих Правил;

*Розглянемо приклади*



і) «Розпізнавальний автомобільний знак України»



«Розпізнавальний автомобільний знак України» – еліпс білого кольору з чорною каймою і нанесеними усередині латинськими літерами UA. Довжина осей еліпса повинна бути 175 і 115 мм. Розміщується ззаду на транспортних засобах, які перебувають у міжнародному русі;

ї) «Розпізнавальний знак транспортного засобу».



«Розпізнавальний знак транспортного засобу» – спеціальна стрічка зі світлоповертальної плівки з нанесеними під кутом 45 градусів червоними та білими смугами, що чергуються. Знак розміщується на транспортних засобах ззаду горизонтально і симетрично до поздовжньої осі якомога ближче до зовнішнього габариту транспортного засобу, а на транспортних засобах, що мають кузов-фургон, – і вертикально. На транспортних засобах, що використовуються для дорожніх робіт, а також на засобах, що мають особливу форму, і на їх обладнанні знак розміщується також спереду і по боках.

Розпізнавальний знак розміщується обов'язково на транспортних засобах, що використовуються для дорожніх робіт, сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, а також на засобах, що мають особливу форму. На інших транспортних засобах розпізнавальний знак розміщується за бажанням їх власників;

й) розпізнавальний знак «Таксі».



«Таксі» – квадрати контрастного кольору (сторона – щонайменше 20 мм), які розміщені у шаховому порядку у два ряди. Знак встановлюється на даху транспортних засобів або наноситься на боковій їх поверхні. При цьому повинно бути нанесено щонайменше п'ять квадратів;

к) розпізнавальний знак «Навчальний транспортний засіб»



«Навчальний транспортний засіб» – рівносторонній трикутник білого кольору з вершиною догори й каймою червоного кольору, в який вписано

літеру «Н» чорного кольору (сторона – не менше 200 мм, ширина кайми – 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що використовуються для навчання водіння (допускається встановлення двостороннього знака на даху легкового автомобіля);

### *Коментар*

Розпізнавальний знак використовується для інформування інших водіїв про те, що проїжджати повз цей транспортний засіб потрібно з особливою обережністю, а також проявляти водійську ввічливість та толерантність до особи, що перебуває за кермом, навіть якщо під час навчання водінню вона рухається повільніше потоку транспортних засобів.

л) розпізнавальний знак «Шипи»



«Шипи» – рівносторонній трикутник білого кольору з вершиною догори й каймою червоного кольору, в який вписано літеру «Ш» чорного кольору (сторона трикутника – не менше 200 мм, ширина кайми – 1/10 сторони). Знак розміщується ззаду на транспортних засобах, на яких встановлено шини з шипами.

### *Коментар*

Шипи встановлюються на спеціально пристосовані для цього зимові шини для покращення зчеплення з дорогою в умовах ожеледиці.

На слизькій дорозі гальмовий шлях такого транспортного засобу може бути коротшим, тому ви повинні збільшити до нього дистанцію.

Розпізнавальні знаки розміщуються на висоті 400–1600 мм від поверхні дороги так, щоб вони не обмежували оглядовість і їх було добре видно іншим учасникам дорожнього руху.

Для позначення гнучкого зчеплення під час буксирування використовуються прапорці або щитки розміром 200 x 200 мм з нанесеними на них по діагоналі червоними й білими смугами, що чергуються, зі світлоповертального матеріалу завширшки 50 мм (за винятком використання гнучкого зчеплення з покриттям зі світлоповертального матеріалу).

### *Коментар*

Щитки використовуються для того, щоб зробити буксирувальний трос видимим для інших учасників дорожнього руху, особливо у темну пору доби.

Знак аварійної зупинки відповідно до ГОСТу 24333–97 являє собою рівносторонній трикутник, виготовлений зі світлоповертальних планок

червоного кольору з внутрішньою флуоресцентною вставкою червоного кольору.



**Коментар**

Знак аварійної зупинки встановлюється на транспортних засобах, які рухаються з технічними несправностями (або яких буксирують) і у яких не працює аварійна світлова сигналізація.

Забороняється наносити на зовнішні поверхні транспортних засобів зображення чи написи, що збігаються з кольорографічними схемами, розпізнавальними знаками чи написами транспортних засобів оперативних і спеціальних служб, передбаченими ДСТУ 3849:2018.

**2.8 Вимоги до технічного стану і обладнання транспортних засобів**

**Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання**

Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій підприємств-виробників та іншої нормативно-технічної документації.

Забороняється експлуатація тролейбусів і трамваїв за наявності будь-якої несправності, зазначеної в правилах технічної експлуатації цих транспортних засобів.

Забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством:

а) у разі їх виготовлення або переобладнання з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху;

б) якщо вони не пройшли обов'язковий технічний контроль (для транспортних засобів, що підлягають такому контролю);

в) якщо номерні знаки не відповідають вимогам відповідних стандартів;

г) у разі порушення порядку встановлення і використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв.

Забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством за наявності таких технічних несправностей і невідповідності таким вимогам:

Гальмові системи:

а) змінено конструкцію гальмових систем, застосовано гальмову рідину, вузли або окремі деталі, що не передбачені для даної моделі транспортного засобу або не відповідають вимогам підприємства-виробника;

б) під час дорожніх випробувань робочої гальмової системи перевищуються такі значення:

Тип транспортного засобу	Гальмовий шлях, м не більше ніж
Легкові автомобілі та їхні модифікації для перевезення вантажів.....	14,7
Автобуси .....	18,3
Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 12 т включно .....	18,3
Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою понад 12 т .....	19,5
Автопоїзди, тягачами яких є легкові автомобілі та їхні модифікації для перевезення вантажу .....	16,6
Автопоїзди, тягачами яких є вантажні автомобілі .....	19,5
Двоколісні мотоцикли та мопеди.....	7,5
Мотоцикли з причепом .....	8,2

Нормативне значення гальмового шляху для транспортних засобів випуску до 1988 року допускається перевищувати не більше ніж на 10 відсотків значення, поданого в таблиці.

*Примітки:*

1. Випробування робочої гальмової системи проводиться на горизонтальній ділянці дороги з рівним, сухим, чистим цементно- або асфальтобетонним покриттям при швидкості транспортного засобу на початок гальмування: 40 км/год – для автомобілів, автобусів і автопоїздів; 30 км/год – для мотоциклів, мопедів за методом одноразового впливу на органи керування гальмовою системою. Результати випробування вважаються незадовільними, якщо під час гальмування транспортний засіб розвертається на кут понад 8 градусів або займає смугу руху більше ніж 3,5 м.

2. Гальмовий шлях вимірюється з моменту натискання на гальмову педаль (рукоятку) до повної зупинки транспортного засобу;

в) порушено герметичність гідравлічного гальмового приводу;

г) порушено герметичність пневматичного або пневмогідравлічного гальмового приводу, що спричиняє зменшення тиску повітря при

## МАЙСТЕРНІСТЬ КЕРУВАННЯ ВІЙСЬКОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ТЕХНІКОЮ

непрацюючому двигуні більш як на 0,05 МПа (0,5 кгс/кв. см) за 15 хв у разі приведення в дію органів керування гальмовою системою;

г) не працює манометр пневматичного або пневмогідролічного гальмового приводу;

д) стоянкова гальмова система при відключеному від трансмісії двигуні не забезпечує нерухомий стан:

– транспортних засобів з повним навантаженням – на уклоні не менше ніж 16 %;

– легкових автомобілів, їхніх модифікацій для перевезення вантажів, а також автобусів у спорядженому стані – на уклоні не менше ніж 23 %;

– вантажних автомобілів і автопоїздів у спорядженому стані – на уклоні не менше ніж 31 %;

е) не замикається важіль (рукоятка) стоянкової гальмової системи в робочому положенні;

Рульове керування:

а) сумарний люфт у рульовому керуванні перевищує такі граничні значення:

Тип транспортного засобу	Граничне значення сумарного люфту, град.
Легкові автомобілі та вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 т .....	10
Автобуси з дозволеною максимальною масою до 5 т .....	10
Автобуси з дозволеною максимальною масою понад 5 т .....	20
Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т .....	20
Автомобілі та автобуси, зняті з виробництва.....	25

б) є не передбачені конструкцією відчутні взаємні переміщення деталей і вузлів рульового керування або переміщення їх відносно кузова (шасі, кабіни, рами) транспортного засобу; нарізні з'єднання не затягнуті або надійно не зафіксовані;

в) зіпсований або відсутній передбачений конструкцією підсилювач рульового керування або рульовий демпфер (на мотоциклах);

г) у рульовому керуванні встановлено деталі зі слідами залишкової деформації та іншими дефектами, а також застосовано деталі й робочі рідини, що не передбачені для даної моделі транспортного засобу або не відповідають вимогам підприємства-виробника.

Зовнішні світлові прилади:

- а) кількість, тип, колір, розміщення і режим роботи зовнішніх світлових приладів не відповідають вимогам конструкції транспортного засобу;
- б) порушено регулювання фар;
- в) не горить лампа лівої фари в режимі ближнього світла;
- г) на світлових приладах немає розсіювачів або використовуються розсіювачі й лампи, що не відповідають типу даного світлового приладу;
- г) на розсіювачах світлових приладів нанесено тонування або покриття, що зменшує їх прозорість чи світлопропускання.

*Примітки:*

Мотоцикли (мопеди) можуть бути додатково обладнані однією протитуманною фарею, інші механічні транспортні засоби – двома. Протитуманні фари повинні розміщуватися на висоті не менше 250 мм від поверхні дороги (але не вище фар ближнього світла) симетрично до поздовжньої осі транспортного засобу і не далі 400 мм від зовнішнього габариту за шириною.

Дозволяється встановлювати на транспортних засобах один або два задні протитуманні ліхтарі червоного кольору на висоті 400–1200 мм і не ближче 100 мм до ліхтарів сигналу гальмування.

Увімкнення протитуманних фар, задніх протитуманних ліхтарів повинно здійснюватися одночасно з увімкненням габаритних вогнів і освітленням номерного знака (ближнім або дальнім світлом фар).

На легковому автомобілі та автобусі дозволяється встановлювати один або два додаткові немиготливі сигнали гальмування червоного кольору на висоті 1150–1400 мм від поверхні дороги.

Склоочисники й склоомивачі вітрового скла:

- а) не працюють склоочисники;
- б) не працюють передбачені конструкцією транспортного засобу склоомивачі;

Колеса і шини:

а) шини легкових автомобілів та вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 т мають залишкову висоту малюнка протектора менше ніж 1,6 мм, вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т – 1,0 мм, автобусів – 2,0 мм, мотоциклів і мопедів – 0,8 мм. Для причепів установлюються норми залишкової висоти малюнка протектора шин, аналогічні нормам для шин автомобілів-тягачів;

б) шини мають місцеві пошкодження (порізи, розриви тощо), що оголюють корд, а також розшарування каркаса, відшарування протектора і боковини;

в) шини за розміром або допустимим навантаженням не відповідають моделі транспортного засобу;

г) на одну вісь транспортного засобу встановлено діагональні шини разом з радіальними, ошиповані та неошиповані, морозостійкі та не морозостійкі, шини різних розмірів чи конструкцій, а також шини різних моделей з різними малюнками протектора для легкових автомобілів, різними типами малюнків протектора – для вантажних автомобілів;

г) на передню вісь транспортного засобу встановлено радіальні шини, а на іншу (інші) – діагональні;

д) на передній осі автобуса, який виконує міжміські перевезення, встановлено шини з відновленим протектором, а на інших осях – шини, відновлені за другим класом ремонту;

е) на передній осі легкових автомобілів і автобусів (крім автобусів, які виконують міжміські перевезення) встановлено шини, відновлені за другим класом ремонту;

є) відсутній болт (гайка) кріплення або є тріщини диска та ободів коліс.

*Примітка.* У разі постійної експлуатації транспортного засобу на дорогах, на яких проїзна частина слизька, рекомендується використовувати шини, що відповідають стану проїзної частини.

Двигун:

а) вміст шкідливих речовин у відпрацьованих газах або їх димність перевищують установлені стандартами норми;

б) негерметична паливна система;

в) несправна система випускання відпрацьованих газів.

Інші елементи конструкції:

а) немає передбачених конструкцією транспортного засобу стекол, дзеркал заднього виду;

б) не працює звуковий сигнал;

в) встановлено на скло додаткові предмети або нанесено покриття, які обмежують оглядовість з місця водія і погіршують його прозорість.

*Примітка.* На верхній частині вітрового скла автомобілів і автобусів можуть бути прикріплені прозорі кольорові плівки. Дозволяється застосовувати тоновані стекла (крім дзеркальних), світлопропускання яких відповідає вимогам ГОСТ 5727–88. Дозволяється застосовувати занавіски на бокових вікнах автобусів.

г) не працюють передбачені конструкцією замки дверей кузова або кабіни, запори бортів вантажної платформи, запори горловин цистерн і паливних баків, механізм регулювання положення сидіння водія, аварійні виходи, пристрої для приведення їх у дію, привід керування дверима, спідометр,

одометр (додано 23.01.2019), тахограф, пристрій для обігрівання та обдування скла;

г) зруйновано корінний лист або центральний болт ресори;

д) зіпсовано тягово-зчіпний або опорно-зчіпний пристрій тягача і причіпної ланки у складі автопоїзда, а також передбачені їхньою конструкцією страхувальні троси (ланцюги). Є люфти в з'єднаннях рами мотоцикла з рамою бокового причепа;

е) відсутній передбачений конструкцією бампер або задній захисний пристрій, брудозахисні фартухи та бризковики;

є) відсутні:

медична аптечка з нанесеними на неї відомостями про тип транспортного засобу, для якого вона призначена, – на мотоциклі з боковим причепом, легковому, вантажному автомобілі, колісному тракторі, автобусі, мікроавтобусі, тролейбусі, автомобілі, що перевозить небезпечний вантаж;

знак аварійної зупинки (миготливий червоний ліхтар), який відповідає вимогам стандарту, – на мотоциклі з боковим причепом, легковому, вантажному автомобілі, колісному тракторі, автобусі;

на вантажних автомобілях з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т і в автобусах з дозволеною максимальною масою понад 5 т – противідкотні упори (щонайменше два);

проблискові маячки оранжевого кольору на великовагових та великогабаритних транспортних засобах, на сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м;

працездатний вогнегасник на легковому, вантажному автомобілі, автобусі.

*Примітки:*

Тип, марка, місця встановлення вогнегасників, якими обладнуються транспортні засоби з розпізнавальним знаком «Табличка оранжевого кольору», що перевозять небезпечні вантажі, визначаються спеціальними правилами.

Аптечка, перелік медикаментів якої відповідає ДСТУ 3961-2000 для відповідного типу транспортного засобу, і вогнегасник повинні бути в закріпленому стані у місцях, визначених підприємством-виробником. У разі коли конструкцією транспортного засобу зазначені місця не передбачено, медична аптечка і вогнегасник повинні розташовуватись у легкодоступних місцях. Тип і кількість вогнегасників повинні відповідати встановленим нормам. Вогнегасники, якими забезпечуються транспортні засоби, повинні бути сертифікованими в Україні відповідно до вимог законодавства.

ж) відсутні ремені безпеки та підголовники в транспортних засобах, де їх установка передбачена конструкцією;

з) ремені безпеки не в робочому стані або мають видимі надриви на лямках;

и) на мотоциклі немає передбачених конструкцією дуг безпеки;

і) на мотоциклах і мопедах немає передбачених конструкцією підніжок, на сидлі – поперечних рукояток для пасажера;

ї) відсутні або несправні фари і задні габаритні ліхтарі транспортного засобу, що перевозить великогабаритний, великоваговий чи небезпечний вантаж, а також пробліскові маячки, світлоповертальні елементи, розпізнавальні знаки, передбачені пунктом 30.3 цих Правил.

У разі виникнення в дорозі несправностей, зазначених у пункті 31.4 цих Правил, водій повинен вжити заходів для їх усунення, а якщо це зробити неможливо – рухатися якомога коротшим шляхом до місця стоянки або ремонту, дотримуючись запобіжних заходів з виконанням вимог пунктів 9.9 і 9.11 цих Правил.

У разі виникнення в дорозі несправностей, зазначених у пункті 31.4.7 («ї»; «д» – у складі автопоїзда) подальший рух заборонено до їх усунення. Водій несправного транспортного засобу повинен вжити заходів для того, щоб прибрати його за межі проїзної частини дороги.

Забороняється подальший рух транспортних засобів, у яких:

а) робоча гальмова система чи рульове керування не дають змоги водієві зупинити транспортний засіб або здійснити маневр під час руху з мінімальною швидкістю;

б) у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості не горять лампи фар чи задніх габаритних ліхтарів;

в) під час дощу або снігопаду не працює склоочисник з боку розміщення керма;

г) зіпсований тягово-зчіпний пристрій автопоїзда.

Забороняється експлуатація транспортного засобу шляхом доставки його на спеціальний майданчик чи стоянку Національної поліції у випадках, передбачених законодавством.

**Окремі питання організації дорожнього руху, що потребують узгодження**

З органами Національної поліції узгоджуються:

а) розміщення в смугах відведення автомобільних доріг або червоних лініях міських вулиць і доріг та їх штучних спорудах кіосків, павільйонів, рекламоносіїв, пересувних торговельних пунктів, а також на прилеглих територіях, будинках, спорудах – адміністративних приміщень підприємств, установ та організацій;

б) умови та порядок руху колон у складі більш як п'яти механічних транспортних засобів;

в) порядок буксирування двох і більше транспортних засобів;

г) маршрути та перелік доріг, на яких може проводитися навчання водіння транспортними засобами (виключено на підставі Постанови КМУ № 660 від 30.08.2017).

З органами Національної поліції узгоджуються також інші питання забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені законодавчими актами.

З територіальними органами з надання сервісних послуг МВС узгоджуються:

технічні вимоги, конструкція та встановлення на транспортних засобах спеціальних звукових і світлових сигнальних пристроїв (крім встановлення проблескового маячка оранжевого кольору на великогабаритних та великогазових транспортних засобах, на сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, на механічних транспортних засобах дорожньо-експлуатаційної служби, на транспортних засобах спеціального, спеціалізованого призначення та на транспортних засобах із розпізнавальним знаком «Діти»), світлових показників та розпізнавальних знаків автомобілів аварійної служби, а також нанесення білих смуг під нахилом на зовнішніх бокових поверхнях транспортних засобів;

б) переобладнання транспортних засобів.

З територіальними органами з надання сервісних послуг МВС узгоджуються також інші питання, передбачені законодавчими актами.

Забороняється, у тому числі в умовах спеціалізованих підприємств, які здійснюють ремонт і технічне обслуговування транспортних засобів, внесення змін в ідентифікаційні номери та номерні таблички кузова чи шасі (рами), двигуна транспортного засобу, а також їх знищення (перенесення, закріплення, відновлення тощо) без попереднього узгодження з територіальними органами з надання сервісних послуг МВС.

## РОЗДІЛ 3

### ОСНОВИ КЕРУВАННЯ ВІЙСЬКОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ТЕХНІКОЮ І БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

#### 3.1 Загальні поняття про діяльність водія з психологічної точки зору

Якщо взяти до уваги новітні технології виробництва, покращення дизайну та дуже серйозне ставлення виробників автотранспорту до безпечного керування, ми можемо сказати, що надійнішими, маневровішими та зручнішими стали наші автомобілі, крім того, покращуються дороги, удосконалюється організація дорожнього руху. Здавалося б, це повинно сприяти значному зменшенню вірогідності дорожньо-транспортних пригод. Проте, на жаль, аварійність на дорогах продовжує залишатися високою. Характерно, що більшість аварій виникають із вини водіїв. Недостатня професійна підготовка, невміння зорієнтуватись у складних ситуаціях, незнання законодавчих актів розвитку дорожньої обстановки, а дуже часто, халатність і недисциплінованість водія призводить до трагедій на проїзній частині.

У забезпеченні безпеки руху головну роль відіграє людина. Усі інші ланки системи «водій – автомобіль – дорога – навколишнє середовище», як би вони не були вдосконалені, лише допомагають людині в кожному конкретному випадку знайти правильне рішення. Тільки водій, оцінюючи всі фактори дорожнього руху, робить ті або інші висновки, тому може або запобігти біді на дорозі, або, навпаки, сприяти дорожньо-транспортній пригоді.

Процес керування автомобілем, навіть в ідеальних умовах, є дуже складним, що пояснюється високою інтенсивністю транспортних і пішохідних потоків, необхідністю сприймати велику кількість інформації, що надходить із навколишнього середовища, а саме: від світлофорів, дорожніх знаків, розміток, світлових та звукових сигналів тощо. Цю інформацію водієві потрібно миттєво сприйняти, переробити й моментально вибрати правильне рішення.

Лише вміння передбачити розвиток ситуації у будь-який момент руху, безпомилкове рішення, глибокі знання будови й поведіння автомобіля допомагають уникнути аварії.

Багато з цих якостей водії набувають безпосередньо у процесі дорожнього руху методом випробувань і помилок. Проте не всі помилки сприяють удосконаленню навичок керування автомобілем, на жаль, багато з них закінчуються трагічно. Тому покладатися на цей метод водіям у жодному разі не можна.

Психофізіологічні властивості людини визначають особливості психічних і фізіологічних процесів у її організмі. До цих *властивостей* належать: *сприйняття (відчуття), увага, мислення, пам'ять, емоції, воля*, а також *особисті Мали*. Водій виконує найрізноманітніші роботи:

- приймає транспортний засіб у водія-змінника;
- готується до виїзду на лінію, оформляючи належні документи;
- поповнює запас пального, масел, охолоджувальної рідини;
- керує транспортним засобом, перевозить вантажі або пасажирів;
- стежить за навантажувально-розвантажувальними роботами, інколи бере в них безпосередню участь;
- наприкінці робочого дня здає автомобіль зміннику тощо.

Однак найважливіша й найвідповідальніша частина діяльності водія – керування транспортним засобом. Процес керування об'єднує водія, транспортний засіб, дорогу і довколишнє середовище в єдине ціле – у систему, в якій усі ланки взаємопов'язані і взаємозалежні одна від одної. Водій постійно одержує інформацію про дорогу і все, що на ній перебуває (автомобілі, пішоходи, світлофори, дорожні знаки), а також про стан довкілля (температуру, вологість, освітленість тощо). Відповідно до мети поїздки, власних можливостей та особливостей транспортного засобу він визначає режим його руху (швидкість, напрямок). Крім того, водій безперервно контролює результати своїх дій і, якщо режим руху відхиляється від заданого, вносить потрібні виправлення. Головною ланкою системи «ВОДІЙ – АВТОМОБІЛЬ – ДОРОГА» (ВАД) та її оператором є водій. Трудові процеси, виконувані ним під час руху автомобіля, типові для діяльності операторів інших складних систем (черговий пульта керування енергосистемою, пілот тощо). Переважно це операції з приймання й опрацювання інформації, що надходить, прийняття рішень, керівні дії, контроль виконаних дій. Однак діяльність водія значною мірою відрізняється від діяльності інших операторів. Для багатьох операторів основними джерелами відомостей про керований об'єкт є покази приладів. Водій же головну інформацію одержує шляхом безпосереднього спостереження за дорожньою обстановкою (інформація від приладів має для нього другорядне значення), характер і обсяг якої можуть швидко змінюватися. Великий обсяг або швидка зміна інформації (наприклад, під час інтенсивного руху) часто позбавляють водія можливості вчасно й точно її сприйняти і опрацювати, а отже, й виробити правильне рішення.

Безперервність руху раз у раз порушують заборонні сигнали, дорожні знаки та учасники руху. Велику кількість дій, частина яких виявляється помилковою, доводиться виконувати водієві з керування автомобілем. Так, в

умовах інтенсивного руху в місті протягом зміни (7–8 год) водії маршрутних автобусів або автомобілів таксі здійснюють близько 5,5 тис. відповідних операцій. При цьому приблизно 20 % із них є помилковими внаслідок дефіциту часу для приймання й переробки інформації. Особливо це відчувається в разі несподіваного виникнення небезпечних ситуацій, коли зволання чи невиконання належних правил можуть спричинити ДТП.

Напружена обстановка на дорозі, за якої можливі помилкові дії, виникає у водіїв кілька разів за зміну. Приблизно один раз щомісяця він потрапляє в ситуацію, близьку до аварійної, і в середньому один раз на 6 років може стати учасником ДТП.

Складність праці водія полягає в невизначеності інформації, що надходить до нього. Як правило, він не може точно передбачити поведінку інших учасників руху і зміни в дорожній обстановці. На підставі цих неповноцінних даних водій мусить самостійно приймати дуже відповідальні рішення. Він працює у відриві від свого трудового колективу, а отже, позбавлений можливості обговорювати з кимось дорожню обстановку. Працюючи в різноманітних умовах, він повинен постійно відчувати високу відповідальність за життя пасажирів і пішоходів, збереження транспортного засобу й вантажів.

На водія впливають різні несприятливі чинники: відпрацьовані гази, що проникають до кабіни, холод узимку, спека й задуха влітку, шум і вібрації, незадовільний стан дороги, дощ, туман, снігопад тощо. Усе це ускладнює роботу, швидко втомлює, створює передумови для помилок. За таких умов робота водія стає одним із найскладніших видів людської діяльності.

*Професіоналізм* водія оцінюється двома взаємопов'язаними умовами. По-перше, водій повинен працювати ефективно, вміло використовуючи експлуатаційні властивості автомобіля, швидко виконувати завдання з перевезення. По-друге, він не може порушувати вимог безпеки руху й зобов'язаний працювати надійно.

У простих дорожніх умовах, коли немає перешкод руху, працювати швидко, ефективно й надійно під силу багатьом водіям. У складних же умовах працювати ефективно можуть ті, хто відзначаються особливою надійністю. *Надійність водія залежить від його професійної придатності, підготовленості і працездатності.*

*Придатність* залежить від стану здоров'я водія, його психофізіологічних та особистих якостей.

*Підготовленість* визначається наявністю у водія спеціальних знань і навичок.

*Працездатність* – стан, який дає змогу виконувати роботу якісно і продуктивно.

Аби мати уявлення про вплив зазначених характеристик на надійність водія, розглянемо основні психофізіологічні процеси приймання і переробка інформації водієм.

Як уже зрозуміло, з психофізіологічної точки зору робота водія дуже тяжка. Деякі властивості у людини вроджені з дитинства, а деякі треба набувати у практичній діяльності. Важливо зрозуміти, що немає властивостей другорядних і головних, всі вони пов'язані між собою.

Отже, розглянемо окремі фактори, що впливають на водія під час керування автомобілем.

### **Приймання і переробка інформації. Час реакції**

Перший фактор – приймання інформації.

Уся інформація про дорогу, розташовані на ній об'єкти та про автомобіль надходить до водія через органи чуття, викликаючи в нього відчуття – відображення у свідомості окремих властивостей предметів і явищ навколишнього світу. Розрізняють відчуття зорові, слухові, м'язово-шкірні, вібраційні, вестибулярні, нюхові й теплові. Головну роль у діяльності водія відіграють зорові відчуття. Завдяки їм він одержує інформацію про положення керованого автомобіля на дорозі, об'єктів на ній і про їх форму, колір і розміри, покази приладів. Слухові відчуття дають відомості про джерела звуків (шум від агрегатів автомобіля, звукові сигнали учасників руху тощо). М'язово-шкірні – інформують про положення тіла у просторі, про взаємодію рук і ніг з органами керування, вестибулярні – сигналізують про зміну швидкості і напрямку руху машини, а вібраційні – про стан дорожнього покриття і характер роботи окремих частин автомобіля. Нюхові відчуття можуть сповіщати про наявність у кабіні парів пального і відпрацьованих газів, теплові – про зміну температури на робочому місці.

У різних людей відчуття неоднакові. Вони залежать від їхніх природних даних, віку, загартованості, досвіду, професійних знань, навичок та інших якостей. Досвідчений водій точніше за початківця відчуває різницю в освітленості дороги за обмеженої видимості, швидше помічає шуми, типові для несправних сполучень автомобіля. Відчуття тієї самої людини змінюються залежно не тільки від досвіду, а й від її стану.

### **3.2 Поле зору водія під час керування за різних умов**

Завдяки зоровим відчуттям надходить близько 85 % усіх відомостей, необхідних для керування автомобілем. Людина здатна оглядати досить великий простір, оцінювати відстань до об'єктів і між ними. Видимий простір, який можна охопити за непорушності очного яблука, називається полем зору.

Поле зору одного ока під час споглядання білого фону поширюється в середньому до зовнішнього боку ока на  $90^\circ$ , до внутрішнього – на  $65^\circ$ , донизу – на  $75^\circ$ , догори – на  $65^\circ$ . Якщо у водія немає вад зору, то саме таке поле зору він і має.

Наклавши схему поля зору лівого ока на схему поля зору правого, ми отримуємо поле зору обох очей.

Для кольорових об'єктів поле зору істотно менше. Так, при блакитно-му кольорі воно скорочується на 15 %, а при зеленому – на 50 %. Поле зору обома очима становить  $120\text{--}130^\circ$  і практично охоплює весь простір перед автомобілем. Поле зору не залишається постійним. Воно може розширюватися і звужуватися. Зі збільшенням швидкості зменшуються кут зору і оглядовість.

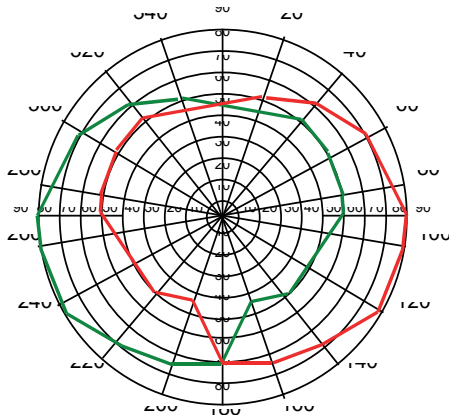


Рисунок 3.1 – Схема поля зору правого ока

На наведеному слайді зображена схема поля зору правого ока. Так, при швидкості руху  $50\text{ км/год}$  кут зору водія становить  $105^\circ$ , при більшій швидкості він зменшується і при  $140\text{ км/год}$  доходить до  $50^\circ$ , унаслідок чого водій не помічає зустрічний автомобіль вже за  $15\text{--}20\text{ м}$  від себе. У разі його значного звуження водій може не побачити важливі деталі дорожньої обстановки (на перехресті, скажімо, може не помітити пішохода) і через це допуститися серйозних помилок у її оцінюванні. Особи, в яких поле зору звужене більше ніж на  $20^\circ$ , до керування автомобілем не допускаються.

Здатність очей одержувати чіткі зображення предметів, які знаходяться на різних відстанях, забезпечує *акомодация*. Здатність розрізняти форму предмета навіть на значній відстані від ока називають *гостротою зору*, що визначається мінімальною відстанню між двома точками або лініями, коли око сприймає їх нарізно.

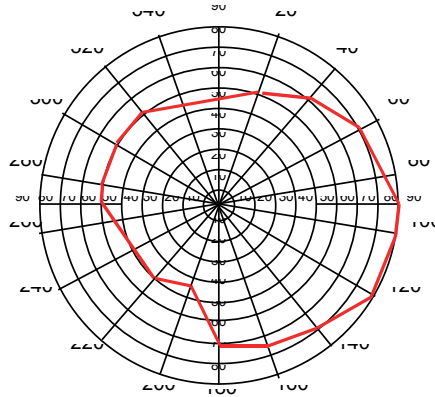


Рисунок 3.2 – Схема поля зору лівого ока

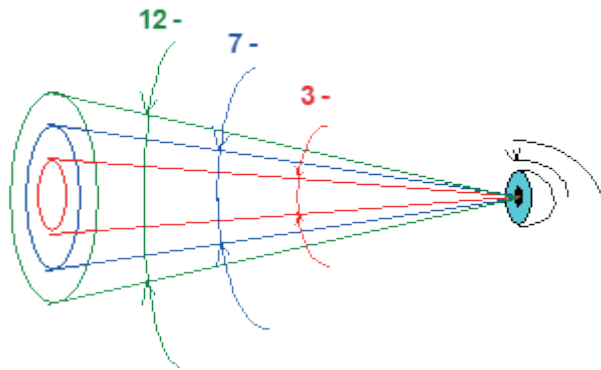


Рисунок 3.3 – Схема гостроти зору ока водія

Найгостріший зір – центральний у конусі з кутом 3–4°, хороша гострота зору – у конусі 7–8°, задовільна – у конусі 12–14°. Предмети, розташовані за межами 14°, зазвичай видно без чітких деталей і кольору. Гострота бокового зору в чотири рази нижча за гостроту центрального. За нормальної гостроти зору водій чітко відчуває форму дорожніх знаків і всі об'єкти на дорозі. Короткозорий водій добре бачить покази приладів на щитку, але погано – дорогу, а далекозорий, навпаки, чітко бачить дорогу і гірше – покази приладів.

Відчуття – це вихідний психічний процес приймання інформації. Завдяки йому водій виявляє предмети й явища і оцінює їхні властивості: положення рухомих і нерухомих об'єктів на дорозі, їх форму, колір. На підставі відчуттів формується складніший психічний процес – сприйняття, завдяки якому у свідомості відображаються властивості предметів і явищ у взаємозв'язку як єдиний образ. Наприклад, у результаті комплексу відчуттів

(зорових, слухових, вібраційних і м'язово-шкірних) у водія формується так зване «відчуття машини», коли водій відчуває найменшу зміну в положенні автомобіля або швидкості його руху.

Швидкозмінна дорожня обстановка змушує водія сприймати більшу за обсягом інформацію від зорових, звукових та інших подразників. Тому його сприймання може бути повним, швидким і точним. Особисті якості в цьому залежать від знань та досвіду водія і стосуються окремих властивостей уваги.

Увагою називаємо зосередження свідомості на якомусь об'єкті (явищі) або дії з одночасним абстрагуванням від іншого. Попри швидку зміну обстановки водій намагається одержати якомога повнішу інформацію про те, що може сприяти чи заважати рухові автомобіля. Увага характеризується кількома властивостями. Здатність водія сприйняти одночасно кілька об'єктів, явищ або дій оцінюється обсягом уваги. Зазвичай водій може сприйняти одночасно не більше 5 об'єктів.

Обсяг уваги залежить від досвіду, психічного стану та умов руху. Так, за обмеженої видимості протягом секунди можна сприйняти одночасно лише 1–2 об'єкти. На складних перехрестях з великою кількістю транспортних засобів обсяг уваги деяких водіїв не дає їм змоги отримати всю інформацію, необхідну для безпечного керування.

Нова обстановка вивчається спершу шляхом побіжного огляду. Для цього водій використовує центральний і боковий зір, змінює напрямок погляду і повертає голову. Однак одержати повну інформацію про всі помічені об'єкти неможливо. Щоб вивчити їх особливості, водій роздивляється їх у певній послідовності, з активною увагою. З усіх об'єктів, що сприймаються, виділяються ті, з якими доведеться взаємодіяти під час руху автомобіля і які найчастіше становляють небезпеку: пішоходи, попутні й зустрічні транспортні засоби. Спостереження за ними на вузьких дорогах потребує приблизно половину всього часу. Майже 25–30 % часу витрачає водій на вивчення об'єктів, розташованих на шляху руху автомобіля, і 5–25 % – на сприймання об'єктів, за допомогою яких він орієнтується на проїзній частині (дорожні знаки, розмітка і світлофори). Якщо в полі зору того, хто за кермом, пішоходи, то більшість часту припадає на стеження за ними. Прямуючи за автомобілем – лідером, водій переважно зосереджується на ньому, очікуючи його можливого гальмування чи маневру.

Водій повинен уміти перемикати увагу з одного об'єкта на інший, аби в разі потреби перейти від одних дій до інших, інколи навіть таких, що суперечать попереднім. У досвідченого водія розвинута властивість, завдяки якій він може цілком зосереджуватися на дорожній обстановці, не

відволікаючись для спостереження за рухами рук і ніг. Навмисна увага дає змогу виявити небезпеку від самого початку виникнення складної ситуації, оцінити її та запобігти небажаним наслідкам. Водій мусить бути готовим зосередити увагу мимоволі (пасивно) на об'єктах і явищах, які виникають зненацька (удар колеса в непомічену перешкоду, несподівана завад на шляху руху автомобіля).

У різній дорожній обстановці для сприймання одного й того самого явища може знадобитися різна інтенсивність (напруження) уваги. Чим більша інтенсивність, тим повніше й чіткіше сприйняття, наприклад, у небезпечних ситуаціях. Однак такі ситуації протягом робочої зміни можуть виникати неодноразово, надто ж за тривалого руху в щільних транспортних потоках, за складних погодних умов, темної пори доби. Тому здатність до інтенсивної уваги у водія має відзначитися стійкістю. Зазвичай окрім небезпечного об'єкта увага охоплює не більше трьох інших об'єктів. Скажімо, за наявності пішоходів водій стежить за зустрічними, попутними автомобілями і проїзною частиною. Ці об'єкти можуть бути сприйняті центральним зором, якщо вони зміщені від об'єкта, на якому він зосередився, не більше як на  $2^\circ$ , а боковим – при зміщенні до  $20^\circ$ . Якщо зміщення об'єкта більше, вища інтенсивність уваги чи недостатня контрастність, то інші об'єкти можуть бути не помічені. Досвідчений водій протягом секунди може зафіксувати погляд 3 рази, а в деяких випадках – до 5. Отже, мінімальний час, потрібний для сприймання одного об'єкта, становить 0,2 – 0,3 с.

Характер розподілу уваги залежить від швидкості керованого автомобіля, інтенсивності руху та розташування об'єктів. За невеликої швидкості водій має можливість вивчати дорожню обстановку без поспіху. Висока ж вимагає від нього інтенсивної уваги, час фіксації погляду на окремих об'єктах скорочується. Так, у разі збільшення швидкості від 40 до 80 км/год тривалість фіксації погляду скорочується в середньому від 1,0 до 0,1 с.

Простір, у якому більшість часу водій концентрує увагу на різноманітних об'єктах, називається полем концентрації уваги. Форма цього поля зазвичай залежить від обрисів дороги, що її сприймає водій. Якщо частину шляху від спостереження закривають об'єкти, розташовані на проїзній частині або узбіччі, то форма поля відповідно змінює обриси. Погляд водія зупиняється найдовше і з найбільшою інтенсивністю біля меж поля, бо саме тут можна очікувати появи нових об'єктів. У міру збільшення швидкості автомобіля водій намагається спостерігати за дорогою на більшій відстані, і розміри поля розташовуються вище, а бокові межі зближуються. Чим більша швидкість, тим менше часу має водій для того, щоб відвести погляд убік від дороги, не ризикуючи припуститися помилок у керуванні автомобілем.

Унаслідок зі збільшенням швидкості він здатний сприймати вузький простір, невеликі об'єкти можуть залишатися непоміченими на порівняно великій відстані. За швидкості 80 км/год і більше поза полем його зору перебуває ділянка дороги, розташована попереду транспортного засобу на відстані 60–120 м. За таких умов збільшується небезпека наїзду на пішохода, який рухається з узбіччя дороги до її центру (табл.1.1).

Таблиця 3.1 – Залежність дальності погляду водія від швидкості руху автомобіля

Швидкість, км/год	20	40	60	80	100	120	140	160
Дальність погляду водія, м	–	46	180	300	420	540	640	720

Наприклад, при швидкості 80 км/год дальність погляду приблизно 300 м, а при швидкості 140 км/год – збільшується до 640 м, то як водієві моментально перемкнути увагу на предмет, що з'явився на дорозі на відстані 20 м від автомобіля? Така ситуація може призвести до дорожньо-транспортної пригоди.

Чим вище інтенсивність руху, тим більше водій змушений зосереджуватися на зустрічних і попутних автомобілях, особливо на вузьких ділянках доріг. Тому поле концентрації уваги в міру збільшення інтенсивності руху скорочується, оскільки зближуються його бокові межі. Так, на ділянці дороги з двома смугами з інтенсивністю руху 400–500 автомобілів за годину зі швидкістю 60 км/год поле концентрації уваги вдвічі менше, ніж на ділянці з вільним рухом. Отже, зменшується можливість для водія спостерігати за дорогою і об'єктами на ній зліва і справа від смуги, якою рухається автомобіль. Щоб побачити ту саму кількість предметів, не напружуючи уваги, в разі виїзду на ділянку дороги з інтенсивним рухом слід знизити швидкість руху автомобіля. За дистанції понад 60 м розміри поля концентрації уваги перевищують розміри автомобіля-лідера, і водій має можливість стежити за дорожньою обстановкою. У разі зменшення дистанції поле концентрації уваги скорочується. Це скорочення тим більше, чим вища швидкість автомобіля. Водій зосереджує увагу на русі лідера, очікуючи його гальмування. За дистанції до 25 м напруженість її сягає межі, і водій втрачає можливість спостерігати за дорожньою обстановкою.

Під час руху з великою швидкістю через скорочення розмірів поля концентрації уваги і обмеження часу водій може сприйняти зустрічний автомобіль, лише порівнявшись із ним. Розподіл уваги залежить також від швидкості зміни дорожньої обстановки. Зокрема, перестроюючись, водій витрачає для бокового огляду дороги 0,8–1,6 с. Чим складніше ситуація, тим довше водій фіксує погляд на окремих об'єктах.

Зорове сприймання об'єкта залежить від його видимості. Видимістю називають можливість розрізняти особливості навколишньої обстановки, що залежить від освітленості предметів і прозорості повітряного середовища. Характеристиками видимості є дальність і ступінь видимості. Під дальністю розуміють мінімальну відстань, на якій об'єкт, який розглядає водій, неможливо розрізнити на фоні довколишніх предметів. Дальність видимості залежить від яскравості об'єкта і контрастності його стосовно фону, а також від швидкості руху.

Ступенем видимості називають можливість розрізняти окремі деталі предмета, за яким спостерігають. Цей ступінь залежить від яскравості й контрастності об'єкта, а також від його освітленості. Видимість погіршується темної пори доби, в тумані, у дощову погоду, снігопад, на курній дорозі. У темряві зорове сприйняття різко погіршується через погану освітленість дороги. Фари висвітлюють лише вузький простір перед автомобілем. Частина дороги і чимало предметів залишаються в темряві, і водій може лише здогадуватися про можливі перешкоди. В освітленій зоні об'єкти з'являються зненацька, час на їх розпізнавання зростає. Темної пори доби і за поганої видимості водій може сприймати за одну секунду лише 1–2 об'єкти.

Велике значення має контрастність об'єкта, за яким спостерігають, і фону, на якому він перебуває. Улітку водій на тлі темної дороги побачить із великої відстані пішохода у світлому одязі і може не помітити людини в темному вбранні. Узимку на засніженій дорозі, навпаки, чіткіше розпізнаються пішоходи в темному вбранні, а у світлому – майже не помітні. Темної пори доби майже неможливе кольоровідчуття предметів, і їх розрізняють за контурами та яскравістю. За недостатньої яскравості й відсутності контрастності водій не сприймає зором контури об'єктів. Тому вночі відстань виявлення об'єктів скорочується вдвічі порівняно зі світлою порою, хоча водієві може здаватися, що вони далеко. Через різкі коливання освітленості дороги в темну пору доби зір водія має пристосовуватися до кожної нової ділянки дороги. Протягом часу адаптації здатність розрізняти предмети і оцінювати їх характеристики відчутно погіршується.

Небезпечними є і темрявна, і світлова адаптації. Якщо після тривалого перебування у темряві ввімкнути яскраве світло, то в очах відчуваємо незначний біль. Однак через деякий час людина все бачить. Для адаптації після сильного «засвітлення» очей (залежно від сили світла, інтенсивності його наростання та індивідуальних особливостей) може знадобитися від кількох секунд до 2 хвилин. Для водія особливо небезпечним є несподіване засліплення на поворотах, на переломах вертикального профілю дороги чи на перехрестях.

Відзначається своєрідністю сприймання водієм дорожньої обстановки під час руху автомобіля на криволінійних ділянках доріг. При цьому він відчуває дію відцентрової сили і значну частину часу стежить за траєкторією автомобіля, причому тим уважніше, чим менший радіус кривої. Вестибулярні відчуття він поєднує із зоровими. На кривих радіусом 800–1000 м водій майже не відчуває впливу відцентрової сили. Якщо швидкість не перевищує 50 км/год, то помилки в керуванні на таких кривих не призводять до небезпечних наслідків. У разі збільшення швидкості або зменшення радіуса кривизни водієві важко втримати автомобіль на заданій траєкторії. За дуже великих швидкостей можливі заноси чи перекидання, утруднено роз'їзд із зустрічними автомобілями. Пильність водія за цих умов сконцентрована тільки на спостереженні за траєкторією руху автомобіля та її коригуванні.

Дослідження і досвід показують, що особи з хорошою увагою набагато швидше опановують навички водія, а неуважність – одна з найпоширеніших причин ДТП. Тому під час психофізіологічного відбору у водіїв обов'язково перевіряють якості уваги.

Керуючи автомобілем, водій може неправильно сприйняти якісь предмети і явища. Таке викривлене сприйняття називається ілюзією. На поворотах або під час виконання обгону дорога може здаватися вужчою, ніж насправді. Відносно пологі підйоми, що йдуть після затяжних спусків, сприймаються крутими, повороти – складнішими. При штучному освітленні сухе асфальтове покриття блищить і здається мокрим. Якщо фари неналежно відрегульовані, створюється ілюзія руху пересіченою місцевістю, коли фари світять занадто низько, здається, що автомобіль рухається на спуск. Рух автомобіля темного кольору здається повільнішим, аніж насправді. Цим пояснюється, що автомобілі темних кольорів набагато частіше потрапляють у ДТП.

Схильність до ілюзій посилюється в разі неправильної робочої пози й ослабленої уваги, втомленості, алкогольного сп'яніння, а також під впливом негативних емоцій (сумніви, страх, невпевненість). Надійним засобом боротьби з ілюзіями є належний режим праці й відпочинку, розвиток навичок розподілу уваги, знання кожним, хто за кермом, власного характеру і причин виникнення ілюзій.

*Другий фактор – переробка інформації.*

Дорожня обстановка, яку спостерігає водій, безперервно змінюється, і він повинен щоразу приймати нове рішення. Для правильної оцінки і прогнозування її розвитку замало відчуттів і сприйняття. Переробка отриманої інформації і прийняття рішення здійснюються на підставі мислення.

*Мислення – вищий пізнавальний процес, завдяки якому у свідомості людини не тільки відображаються зовнішні особливості об'єктів чи явищ, а й осягається їх сутність.* Воно дає змогу пізнавати те, що безпосередньо не спостерігається, передбачити наступний перебіг подій унаслідок власних дій і дій інших осіб.

Для водіїв характерне так зване оперативне мислення, що виникає під час практичної діяльності і спрямоване на досягнення найближчої мети. Особливість його в тому, що час для осмислення дорожньої обстановки й вибору рішення вкрай обмежений, а прийняте рішення має бути негайно виконане. Для оцінювання обстановки водій мусить сприйняти її елементи (дорогу, інших учасників руху) та їх взаємне розташування, після чого порівняти з подібною ситуацією, що спостерігалася ним раніше і збереглась у пам'яті. Таке порівняння дає змогу зробити правильний висновок. Наприклад, «водій, що позаду, розпочав обгін, мені виконувати обгін небезпечно».

У процесі прогнозування розвитку дорожньої обстановки водій подумки приводить у рух усі її елементи, аналізує результати своїх передбачуваних дій і з огляду на вплив, який вони матимуть для дорожньо-транспортної ситуації, виробляє нове рішення щодо своїх найдоцільніших дій: «мені не вдасться розігнати свій автомобіль так, аби випередити автомобіль, який розпочинає обгін, тому я від свого наміру тимчасово відмовлюся». В основі прогнозування лежить умовивід, що є найвищою формою мислення. Він дає змогу передбачити зміну дорожньої обстановки і за допомогою цілеспрямованих дій запобігати виникненню небезпечних ситуацій.

*Пам'яттю називають процес збереження й відтворення інформації.* Професія водія вимагає твердих знань Правил дорожнього руху, міцних рухових навичок безпечного керування автомобілем, запам'ятовування маршрутів та їх особливостей. Тому достатній обсяг, швидкість і точність запам'ятовування, тривалість утримування опанованого матеріалу мають бути невід'ємними якостями водія.

Джерелом розвитку і нагромадження у пам'яті уявлень – образів про раніше сприйняту інформацію, є відчуття. Розрізняють зорову, слухову і рухову пам'ять. Для надійної роботи всі вони мають велике значення, однак найважливішими є зорова й рухова пам'ять. Завдяки зоровій пам'яті водій запам'ятовує маршрути руху, характерні орієнтири, ділянки доріг, що вимагають особливої уваги, розташування об'єктів, відстань до них. Рухова пам'ять потрібна для формування й автоматизації рухових навичок. Так, водій завдяки їй знаходить, не дивлячись, важіль перемикавання передачі і автоматично переводить його у потрібне положення. Рухова пам'ять

особливо важлива в разі керування автомобілем на великій швидкості й у складних ситуаціях.

Розрізняють довготривалу і короткотривалу (оперативну) пам'ять, які однаково значущі для водія. Довготривала дає змогу запам'ятати на тривалий час відомості та прийоми дій, пов'язані з професією. Всі знання й досвід водія зберігає його довготривала пам'ять. Її завдання полягає у збереженні інформації, необхідної на майбутнє. Короткотривала пам'ять потрібна водієві для запам'ятовування великого обсягу поточної інформації, що постійно змінюється (наприклад, зберігши у пам'яті дорожню обстановку, він може звернути свій погляд на панель приладів). На розвиток і якість пам'яті впливають фізичний і психічний стан людини, її тренуваність, фах, вік. Краще засвоюються знання, вміння й навички, у набутті яких людина зацікавлена, або ті, що пов'язані з її професійною діяльністю. Тому існує поняття професійної пам'яті. Так, досвідчений водій швидше й точніше засвоїть особливості нового маршруту, краще відрізнити істотну інформацію від неістотної, ніж новачок. До 20–25 років пам'ять поліпшується, а після 35–40 років починає погіршуватися.

Однією з властивостей пам'яті є здатність забувати. Легше забувається те, чим людина у своїй діяльності не користується. Однак часто не залишається в пам'яті й потрібний матеріал. Для відновлення належної інформації необхідне повторення, причому це стосується і теоретичних знань, і практичних навичок.

*Один із найважливіших психофізіологічних факторів – це реакція і час реакції водія.*

*Час реакції* – це інтервал часу між моментом появи сигналу про небезпеку і закінчення дії у відповідь. Час реакції охоплює проміжки часу, необхідні водієві для приймання і переробки інформації, тому, знаючи його, можна оцінити основні психофізіологічні властивості водія як оператора.

Час реакції може змінюватися в міру накопичення професійного досвіду, а також унаслідок тренування. Кожному водієві бажано знати свій час реакції і способи його зниження. Для цього корисно розуміти основні закономірності зміни часу реакції. Реакції можуть бути прості і складні. Проста реакція пов'язана з очікуванням одиночного, відомого водієві сигналу, у відповідь на який водій має виконати певну дію. Наприклад, у разі загоряння червоного сигналу світлофора він має натиснути на педаль гальма. При цьому час приймання і переробки інформації мінімальний. Складна реакція пов'язана з вибором із кількох можливих дії у відповідь. Наприклад, побачивши пішохода, що перетинає проїзну частину, водій може подати звуковий сигнал, пригальмувати або, навпаки, збільшити швидкість,

нарешті, спробувати об'їхати пішохода спереду чи ззаду. Час складної реакції набагато більший, аніж простої, бо треба переробити більшу кількість інформації, оцінити різні рішення і вибрати найкраще.

Час реакції водія, як і будь-якої людини, складається з двох періодів: латентного (прихованого), що вимірюється часом від моменту появи подразника до початку руху, і моторного, що вимірюється часом руху. Протягом латентного відбуваються процеси, пов'язані з відчуттям і сприйняттям, оцінюванням і прогнозуванням обстановки, а також виробленням рішення. Приблизна тривалість латентного періоду простої реакції на світло становить 0,2 с, а на звук – 0,14 с. Він залежить від індивідуальних психофізіологічних особливостей водія, його стану й досвіду, а також від характеру дорожньо-транспортної ситуації. Час моторного періоду залежить від складності виконуваної дії, віку водія, а також від ступеня раптовості сигналу. Середній час моторного періоду простої реакції (в лабораторних умовах) на червоний сигнал у водія віком 18–22 роки становить 0,48–0,56 с, віком 45–60 років – 0,78–1,96 с, а складної реакції – відповідно 1,05–1,96 та 1,59–2,61 с.

Моторний період у різних водіїв одного віку і з однаковим стажем за однакових умов відрізняється незначно. Це пояснюється тим, що дії з керування автомобілем відпрацьовуються систематично й неодноразово повторюються у повсякденній діяльності. Чим триваліший час реакції, тим важче водієві запобігти виникненню аварійної обстановки: у різних водіїв загальний час реакції може відхилитися у 3–4 рази. Трапляються випадки, коли один водій, перебуваючи у складніших умовах, ніж інший, на один і той самий сигнал реагує швидше.

У дорожньо-транспортної ситуації, коли водій одночасно приймає три сигнали, час, який він витрачає на переробку інформації, збільшується в середньому на 20 %, а в разі семи сигналів – майже на 50 % порівняно з часом, необхідним для переробки інформації від одного подразника.

Чим вище інтенсивність руху, тим більше об'єктів потрапляє у поле зору водія і тим важче йому оцінити певний сигнал і прийняти правильне рішення. На дорогах із двома або трьома смугами для руху в обох напрямках найменший час реакції відповідає інтенсивності 120–200 авт./год, а найбільший – під час руху вільною від транспортних засобів дорогою. Для такої дороги характерна монотонність, яка знижує інтенсивність уваги та емоційне напруження водія.

Під час руху прямими ділянками дороги без поворотів, підйомів і спусків через монотонність погіршується здатність водія сприймати обстановку, зростає тривалість виявлення сигналу. Якщо прямі ділянки довжиною 5–6 км і більше, то людина відчуває сонливість, загальмованість. На

ділянках, що характеризуються монотонністю, інтенсивність уваги і готовність до дії у водія різко знижені, виникнення небезпечної обстановки для нього завжди несподіване. У разі збільшення швидкості руху зростає інтенсивність уваги, у зв'язку з чим час сприймання сигналу зменшується. У деяких дослідах найменший час виявлення сигналу спостерігався за швидкості руху 80 км/год і більше. За швидкості 30–50 км/год такий час був у середньому більший на 25 %. Однак, зрозуміло, це не означає, що швидкий рух менш небезпечний.

Підвищення швидкості призводить до помітного скорочення поля концентрації уваги, що істотно погіршує сприйняття ділянок дороги, розташованих поза ним. Крім того, транспортний засіб протягом того ж самого проміжку часу за більшої швидкості переміщується на більшу відстань і опиняється ближче до небезпечного місця. Зміна часу реакції в разі втоми пов'язана зі зміною стійкості уваги і швидкості опрацювання інформації. На початку робочої зміни час виявлення сигналу і час для формування дії у відповідь невеликі. У середині зміни час реакції мінімальний, а ближче до її кінця він може перевищувати це мінімальне значення більш як удвічі. Особливо зростає час реакції наприкінці зміни у водіїв, які їдуть вільною від транспортних засобів дорогою, а також за інтенсивності, що перевищує 300 авт./год.

Час реакції різко зростає у разі хворобливого стану і навіть за незначних доз алкоголю. У водія з великим професійним стажем краще розвинуті навички розподілу уваги, а його пам'ять зберігає вагоміші й різноманітніші відомості про типові дорожньо-транспортні ситуації. Отже, йому треба менше часу для виявлення сигналу й переробки інформації. Водії, що постійно зайняті міжміськими перевезеннями на позаміських дорогах, опрацьовують інформацію оперативніше за тих, хто звик до міських умов. Швидка й точна реакція у критичній дорожній ситуації часто має вирішальне значення для запобігання ДТП. Дуже суттєву роль час реакції відіграє, коли треба запобігти наїзду або зіткненню шляхом екстреного гальмування чи об'їзду. Аналіз матеріалів ДТП, пов'язаних із наїздом на пішоходів, свідчить, що приблизно у 70 % випадків гальмівний шлях автомобіля після наїзду не перевищував одного метра, а його швидкість була в межах 30–50 км/год. Розрахунки показують, що для скорочення зупиночного шляху на 1,0–1,5 м досить зменшити час реакції водія на 0,10–0,15 с. Цього можна досягти, скоротивши час латентного періоду, тобто завдяки підвищенню уваги й удосконаленню навичок оцінювання обстановки.

Отже, ми розглянули відчуття, які відіграють ключову роль у прийманні інформації – це зорові, слухові, м'язово-шкірні, вібраційні, вестибулярні й теплові.

## РОЗДІЛ 4 ВОДІННЯ ВІЙСЬКОВОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТЕХНІКИ

### 4.1 Водіння військової автомобільної техніки

*Прийоми дій та взаємодії з органами керування і сигналізації під час імітації початку руху, зміни напрямку руху і перед зупинкою.*

Техніка виконання дій педалями зчеплення, гальма та дроселя (газу).

1. Перенести ліву ногу на педаль зчеплення, а праву ногу – на педаль управління дроселем (газом). На рисунку 4.1 показано положення ноги на педалі.

2. Натиснути на педаль зчеплення до кінця її ходу. На рисунку 4.2 показана схема дій педаллю зчеплення.

3. Плавно відпускати педаль зчеплення, одночасно правою ногою плавно натискати на педаль дроселя (газу) до кінця її ходу.

4. Зняти ногу з педалі зчеплення.

5. Відпустити педаль дроселя (газу) з одночасним натисканням лівою ногою на педаль зчеплення до кінця її ходу.

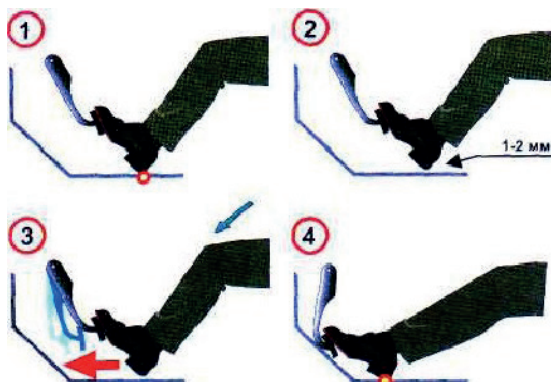
6. Праву ногу перенести з педалі газу на педаль гальма і плавно натиснути до кінця ходу.

7. Плавно відпустити педалі зчеплення та гальма.

8. Зняти ноги з педалей зчеплення і гальма.



Рисунок 4.1 – Положення ноги на педалі



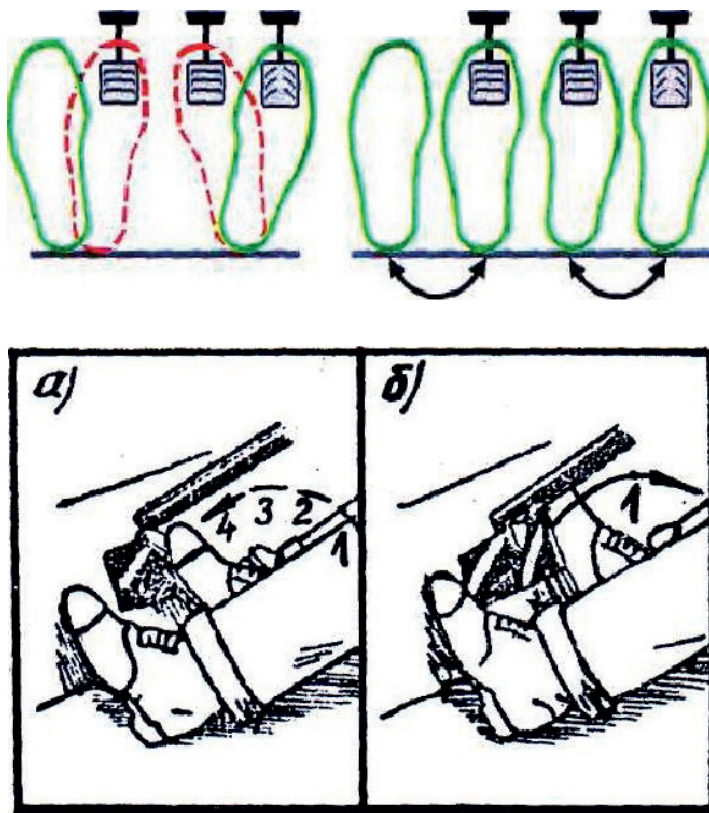


Рисунок 4.2 – Схема дій педаллю щеплення

Техніка виконання перехресно-симетричного руху рук.

1. Ліва рука повертає рульове колесо праворуч у положення на 2 години, а права рука одночасно здійснює перехоплення вліво у положення на 10 годин. При цьому руки перехрещуються, права рука буде зверху.

2. Лівою рукою виконують поворот рульового колеса вліво, а правою – перехоплення, потім займають початкове положення.

3. Правою рукою виконують поворот керма вліво, у положення 10 годин, а лівою – виконується перехоплення зверху в положення на 2 годину.

4. Правою рукою повертають колесо праворуч, а лівою, виконуючи перехоплення, займають початкову позицію.

## **4.2 Вправи практичного водіння військової автомобільної техніки**

### ***Навчальна вправа № 1. Підготовка й виведення машини з парку у призначений район***

**МЕТА.** Ознайомлення водіїв з особливостями керування закріплених за ними машин із відпрацюванням практичних дій щодо підготовки й виведення машин із парку за сигналом тривоги або збору.

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа призначена для забезпечення високої бойової готовності військової частини й відпрацьовується з усіма водіями, що прибувають у військовою частину до початку періоду навчання (допідготовки).

Вправа виконується вдень у парку на двох заняттях і під час руху машин у призначений район за встановленим маршрутом у складі підрозділу на двох заняттях. У парку командиром військової частини (підрозділу) водіям вручаються машини. Водії знайомляться з особливостями їх будови й керування, вивчають порядок одержання шляхових аркушів, ключів від замків запалювання, перелік робіт із підготовки машини до руху, місце в колоні, маршрут і режим руху, сигнали керування.

Відпрацьовуються послідовність робіт зі зняття машини зі зберігання, одержання й установка акумуляторних батарей, заправлення охолоджувальної рідини, підготовка двигуна до пуску й пуск його різними способами, прогрівання двигуна й підготовка (зняття з колодок) машини до руху, зчіпка із причепом (системою тощо), виведення машини з парку та рух у призначений район.

Швидкість руху вибирається з урахуванням завдання, що виконується, дорожніх умов, ширини і стану проїзної частини, видимості, атмосферних умов, рельєфу місцевості, інтенсивності руху на маршруті й підготовленості водіїв.

### ***Навчальна вправа № 2. Тренажерна підготовка***

**МЕТА.** Вивчення й закріплення координації рухів рук і ніг під час керування машиною.

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа складається із двох завдань і відпрацьовується вдень на майданчику автодрому протягом одного заняття.

**Завдання 1. Швидкісне керування.** Виконується на машині (тренажері) з вивішеним переднім мостом (рис. 4.3). При цьому передні колеса мають бути підняті на висоту 20–30 мм від поверхні землі. Машини мають установлюватися таким чином, аби уникнути їх коливання.

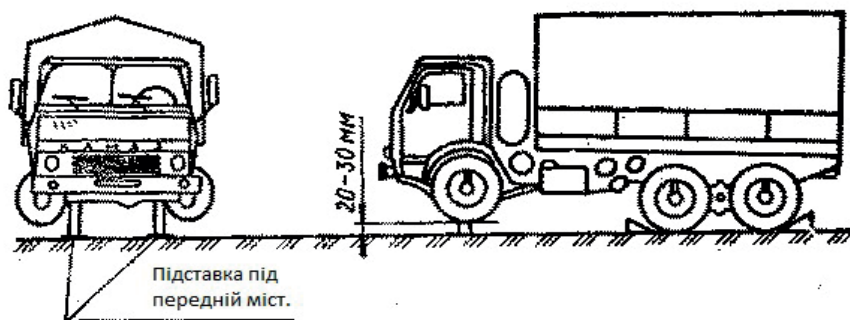


Рисунок 4.3 – Установка машини для відпрацювання прийомів швидкісного керування

На машинах, що мають гідропідсилювач керма, завдання виконується при працюючому двигуні (частота обертання колінчастого вала 1200–1500 об/хв).

Під час виконання завдання дроселювання (зміна частоти обертання колінчастого вала двигуна) забороняється, аби стопа правої ноги була на педалі керування подачі пального.

**ВИХІДНЕ ПОЛОЖЕННЯ:** посадка, руки на кермовому колесі у стандартному положенні (ліва рука в секторі 9–10 за циферблатом годинника, права – у секторі 2–3, хват закритий), колеса вивернуто вліво у положення до упору (рис. 4.4).

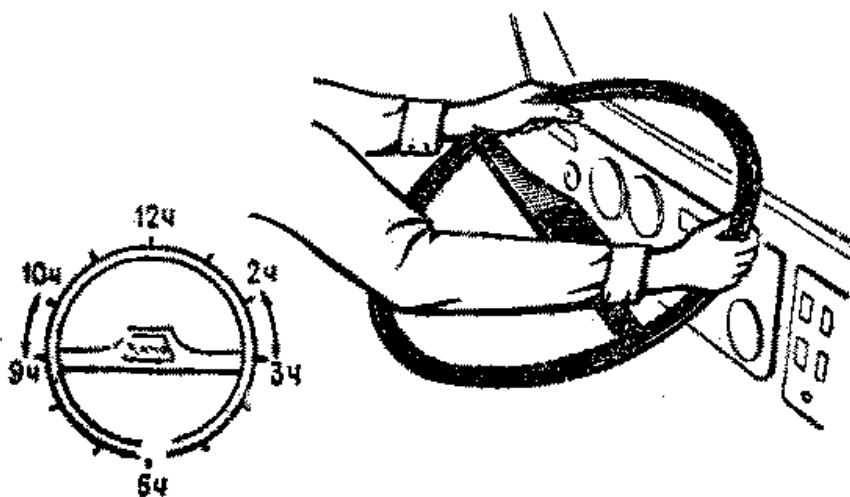


Рисунок 4.4 – Стандартне (вихідне) положення рук на кермовому колесі

Водій виконує п'ять циклів швидкісного кермування двома руками або однією (лівою, правою).

Один цикл – поворот кермового колеса з лівого упору до правого і повернення у вихідне положення. Спосіб кермування – довільний.

**ПОМИЛКИ:**

- удари руками по кермовому колесу;
- обертання кермового колеса за спиці;
- порушення координації руху;
- нерівномірне обертання кермового колеса (зупинка при перехопленнях).

**ЗАВДАННЯ ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО» У РАЗІ ВИКОНАННЯ П'ЯТИ ЦИКЛІВ ЗА ЧАС НЕ БІЛЬШЕ:**

- 25 с для легкового автомобіля;
- 30 с для вантажного.

*Завдання 2. Перемикання передач у висхідному і низхідному порядку.* Виконується на машині (тренажері) з вимкненою передачею в роздавальній коробці (вивішеним заднім мостом для неповнопривідних автомобілів) при працюючому двигуні.

**ВИХІДНЕ ПОЛОЖЕННЯ:** посадка, руки на кермовому колесі у стандартному положенні, ноги на підлозі, важіль коробки передач у нейтральному положенні.

Водій виконує п'ять циклів перемикання передач.

**ОДИН ЦИКЛ:** вимкнути зчеплення, ввімкнути I передачу, нога на підлогу, рука у вихідне положення на кермовому колесі, вимкнути зчеплення, ввімкнути II передачу, нога на підлогу, руки у стандартному положенні на кермовому колесі й так до вищої передачі. Повторити у зворотній послідовності до нейтральної передачі.

**ПОМИЛКИ:**

- той, кого навчають, губить зоровий контакт із дорогою (дивиться на важіль коробки передач);
- недотримання послідовності виконання завдання (неуважність);
- порушення координації рухів.

**ЗАВДАННЯ ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО» У РАЗІ ВИКОНАННЯ П'ЯТИ ЦИКЛІВ БЕЗ ПОМИЛОК ЗА ЧАС НЕ БІЛЬШЕ:**

- 60 с для легкового автомобіля;
- 90 с для вантажного.

**Навчальна вправа № 3. Маневрування**

**МЕТА.** Формування і стабілізація відчуття переднього, заднього й бічного габаритів машини, а також формування навичок керування машиною з контролем траєкторії руху заднім ходом через дзеркала заднього виду.

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа складається із п'яти завдань і відпрацьовується протягом п'яти занять удень на майданчику автодрому з позначенням елементів переносними обмежувачами. Під час відпрацьовування завдань одночасно групою машин устанавлюються дистанції безпеки між ними й черговість їхнього руху.

**Завдання 1. Рушання з місця, розгін, зупинка.** Виконується під час початкової підготовки водіїв.

**ВІДПРАЦЬОВУЮТЬСЯ:**

правильна послідовність дій водія під час рушання машини з місця переднім (заднім) ходом і зупинці машини;

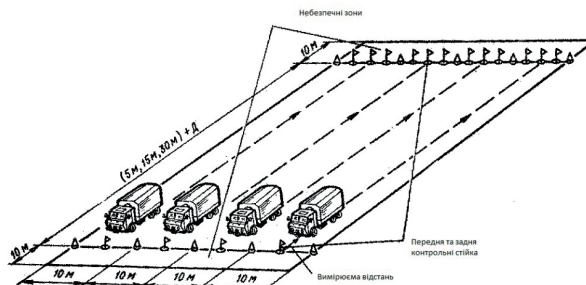
керування машиною під час перемикання передач із нижчої до вищої та у зворотному порядку;

прийоми плавного, східчастого, переривчастого й комбінованого гальмування.

**Завдання 2. Гальмування біля перешкоди.** Водії із заданої відстані до обмежувача виконують послідовно рушання, розгін, гальмування й зупинку машини у момент торкання обмежувача переднім бампером, а потім – від'їзд заднім ходом на вихідне положення (рис. 4.5).

**ЗАВДАННЯ ВІДПРАЦЬОВУЄТЬСЯ У ТРИ ЕТАПИ.** Спочатку встановлюється відстань до обмежувача 5 м, потім – 15 м та 30 м.

**ЗАВДАННЯ ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО»,** якщо машина під час зупинки торкнулася переднім бампером обмежувача, при цьому не збила його, або якщо відстань між переднім бампером і обмежувачем не перевищує 50 см.



*Рисуюнок 4.5 – Гальмування біля перешкоди*

## Завдання 3. Рух по коридорах різної ширини

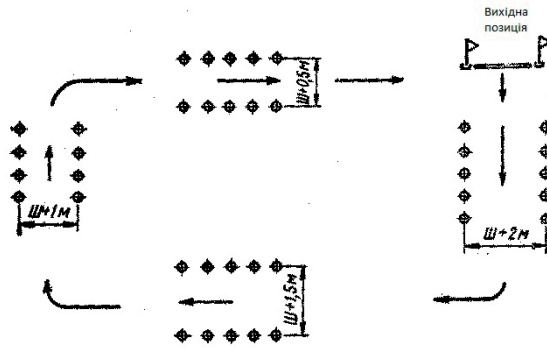


Рисунок 4.6 – Рух по коридорах різної ширини переднім ходом

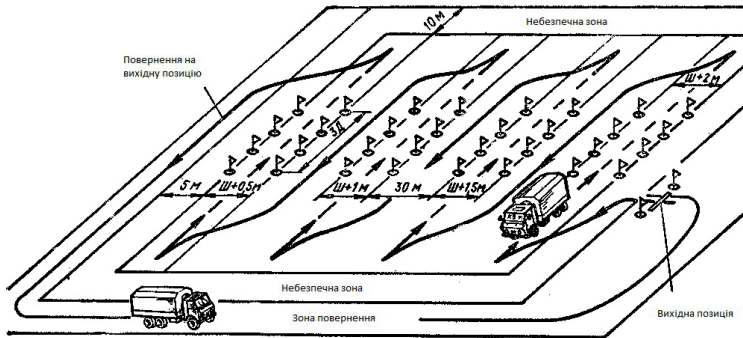


Рисунок 4.7 – Рух по коридорах різної ширини заднім ходом

## Завдання 4. Рух по «змійці»

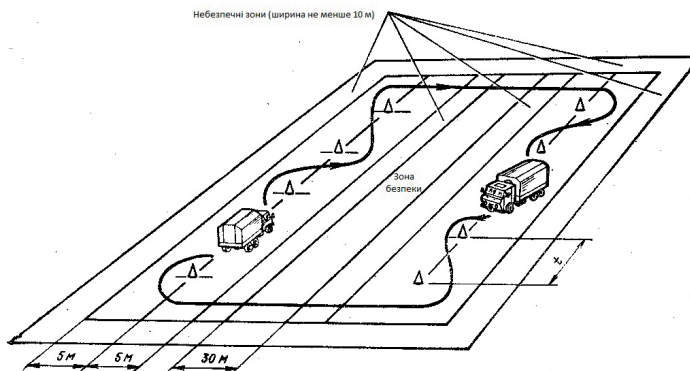
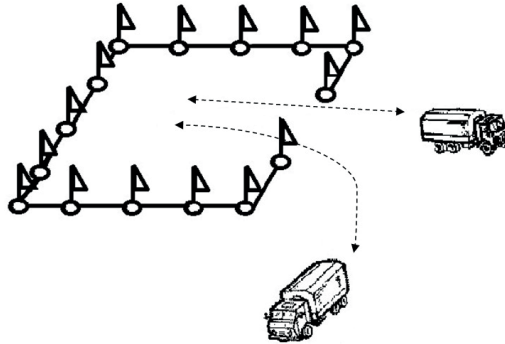


Рисунок 4.8 – Рух по «змійці» переднім ходом

Завдання 3 і 4 відпрацьовуються спочатку під час руху переднім ходом, потім – заднім.

*Завдання 5. Постановка у «бокс» заднім ходом*



*Рисунок 4.9 – Постановка машини в «бокс» заднім ходом*

**ПОМИЛКИ:**

- зачіпання (наїзд, збивання) обмежувачів;
- вихід автомобіля за межі габаритів елемента завдання;
- велика амплітуда маневрування на «змійці»;
- озирання назад під час керування машиною по дзеркалах заднього виду (руху заднім ходом).

ВИКОНАННЯ ЗАВДАНЬ 3, 4 та 5 ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО», якщо той, кого навчають, зробив не більше однієї помилки в кожному завданні.

ВПРАВА ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО», якщо всі завдання одержали оцінку «ЗАРАХОВАНО».

#### ***Навчальна вправа № 4. Групова підготовка***

**МЕТА.** Формування навичок керування машиною й набуття відчуття габаритів машини під час русху у транспортному потоці.

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа складається із трьох завдань і відпрацьовується вдень на тренувальному майданчику і дорогах автодрому протягом трьох занять.

Швидкість руху машин під час відпрацьовування вдень устанавлюється 10–20 км/год, дистанція та інтервал між машинами – відповідно до ступеня підготовленості (навченості) водіїв і забезпечення вимог безпеки.

Визначається місце зупинки напрямного (лідера), устанавлюється інтервал між машинами й порядок побудови – уліво (вправо) від напрямного (рис. 4.10).

## Завдання 1. Побудова машин у лінію

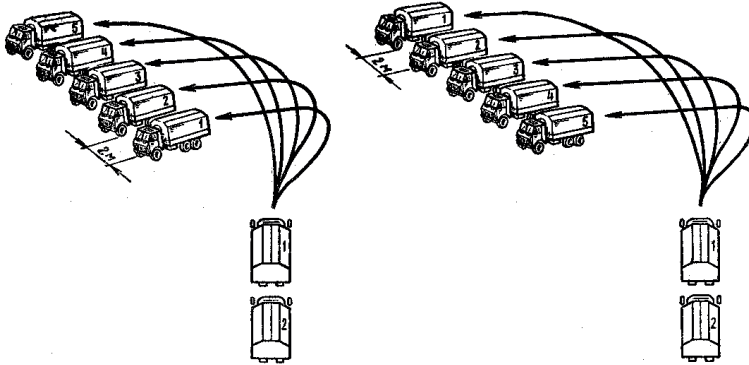


Рисунок 4.10 – Побудова машин у лінію

Завдання 2. Рух у колону по одному й розворот для руху у зворотному напрямку. Задається дистанція між машинами у русі й під час зупинки. Розворот здійснюється одночасно всіма машинами за командою «Всі навкруги» (рис. 4.11).

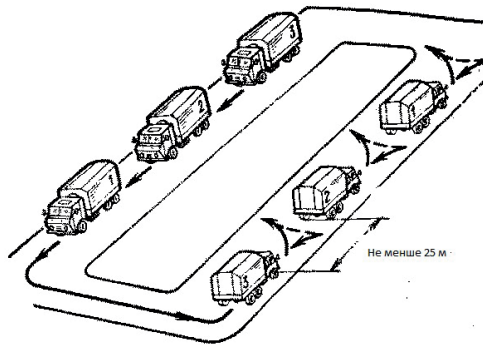


Рисунок 4.11 – Рух у колоні по одному й розворот зворотного напрямку на пряму

Завдання 3. Перебудування в колону по два, по три, по чотири й навпаки. Дистанція й інтервал задаються керівником заняття.

Перебудування виконується у русі з колони по одному за командою «У колону по два (по три, по чотири), дистанція ... м, інтервал ... м – МАРШ» (рис. 4.12, 4.13, 4.14).

Перебудування у зворотному порядку виконується за командою «У колону по одному, дистанція ... м – МАРШ».

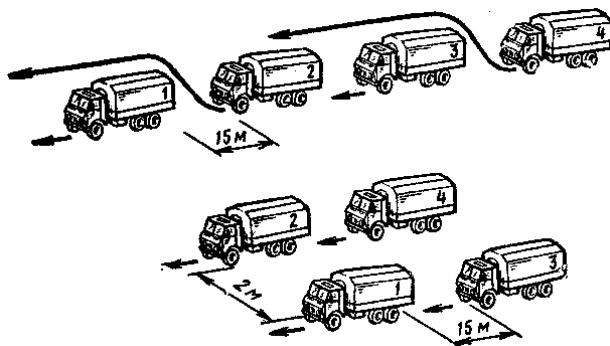


Рисунок 4.12 - Перебудування у колону по два

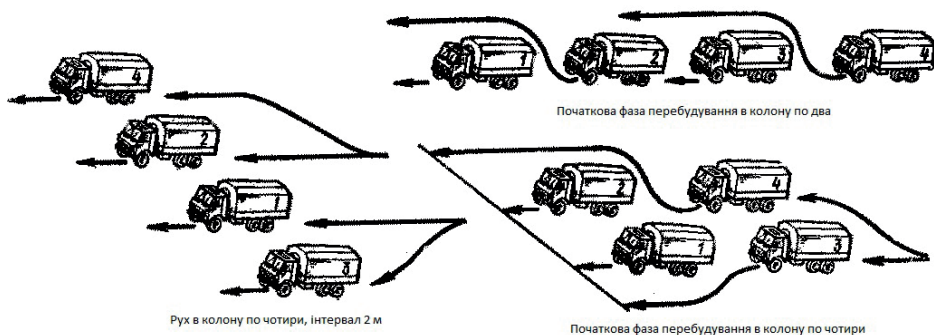


Рисунок 4.13 - Перебудування у колону по чотири

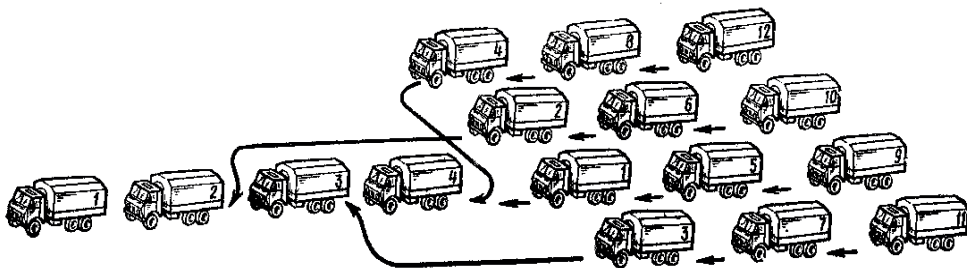


Рисунок 4.14 - Перебудування з колони по чотири у колону по одному

ПОМИЛКИ:

- недотримання (зменшення, збільшення) установленної дистанції та інтервалу під час руху (зупинки) машин;
- порушення встановленого порядку перебудування.

ОЦІНКА ЗА ВИКОНАННЯ ВПРАВИ НЕ СТАВИТЬСЯ тим, кого навчають, указується на допущені помилки.

### Навчальна вправа № 5. Водіння по обмежених проїздах

**МЕТА.** Удосконалення навичок керування машиною під час руху по обмежених проїздах.

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа відпрацьовується протягом двох занять на автодромі вдень і вночі, на маршруті, обладнаному обмеженими проїздами.

За відсутності стаціонарних елементів вправа відпрацьовується на майданчику з позначенням проїздів переносними обмежувачами, використанням розбірної естакади і введенням «змійки» з рухом переднім ходом замість залізничної платформи (рис. 4.15). Довжина маршруту для автомобілів 800 м.

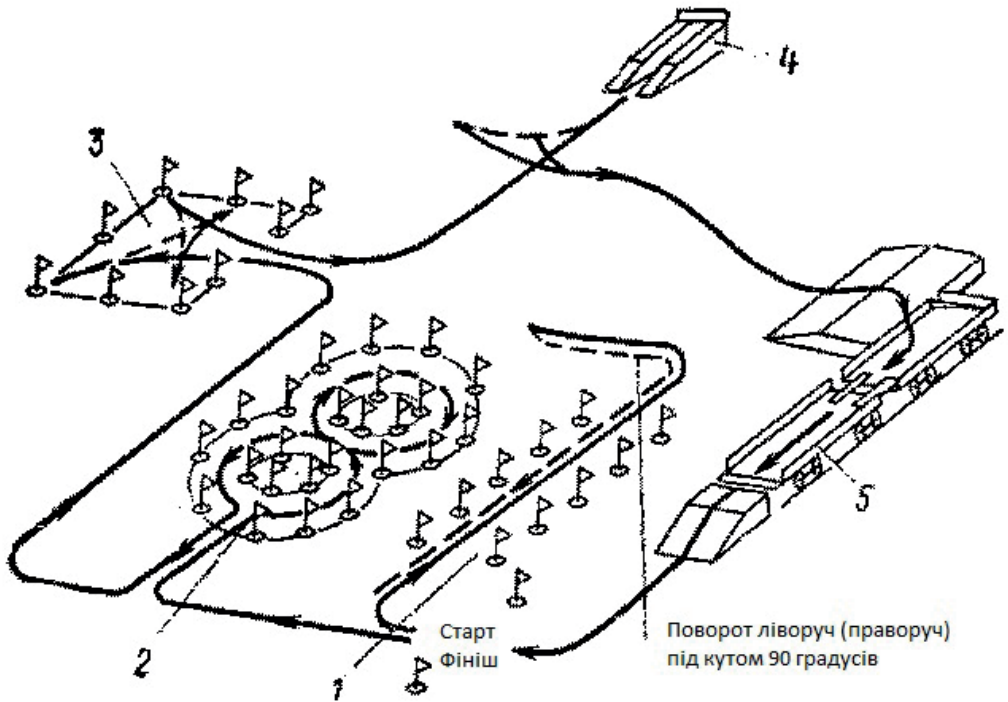


Рисунок 4.15 – Водіння машин по обмежених проїздах:

- 1 – коридор габаритний; 2 – вісімка габаритна;
- 3 – дворик габаритний; 4 – естакада тупикова;
- 5 – платформа залізнична

#### ПОМИЛКИ:

- зачіпання обмежувачів (наїзд збивання);
- скочування машини з естакади й (або) апарелі.

**Оцінювання результатів виконання вправи**

Оцінка	Число помилок	Час, хв
Для водіїв при початковій підготовці і допідготовці, для офіцерів родів військ і служб		
«Відмінно»	–	5,5
«Добре»	2	6,5
«Задовільно»	3	7,5
Для водіїв першого періоду служби		
«Відмінно»	–	5
«Добре»	1	5,5
«Задовільно»	2	6
Для водіїв другого періоду служби й офіцерів, прапорщиків і сержантів автомобільної служби		
«Відмінно»	–	4,5
«Добре»	1	5
«Задовільно»	2	5,5

**Навчальна вправа № 6. Подолання перешкод і загороджень**

**МЕТА.** Оволодіння прийомами керування машиною під час подолання перешкод і загороджень.

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа виконується протягом двох занять на автодромі вдень у проти-газі, вночі – у режимі маскувального затемнення без протигаза.

Маршрут довжиною 1,2 км обладнується перешкодами й загородженнями відповідно до місцевості, характерної для дислокації військової частини (рис. 4.16).

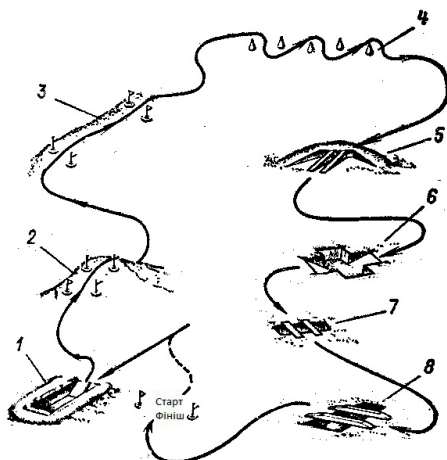


Рисунок 4.16 – Подолання перешкод і загороджень:

- 1 – укриття; 2 – пагорб; 3 – косогір; 4 – «змійка»; 5 – уступ (контрскарп);  
 6 – рів протитанковий із проходом; 7 – траншея;  
 8 – рів із колійним мостом

## ПОМИЛКИ:

- наїзд на стінки укриття;
- зачіпання (наїзд, збивання) обмежувачів;
- звалювання з колійного містка;
- скочування назад під час подолання перешкод;
- неповна постановка машини в укриття.

## Оцінювання результатів виконання вправи

Оцінка	Число помилок	Час, хв
Для водіїв при початковій підготовці й допідготовці й для офіцерів, прапорщиків родів військ і служб		
«Відмінно»	–	5,09
«Добре»	2	5,32
«Задовільно»	3	6,00
Для водіїв першого періоду служби		
«Відмінно»	–	4,30
«Добре»	1	5,09
«Задовільно»	2	5,32
Для водіїв другого періоду служби й офіцерів, прапорщиків і сержантів автомобільної служби		
«Відмінно»	–	4,00
«Добре»	1	4,30
«Задовільно»	2	5,09

**Навчальна вправа № 7. Водіння по дорогах і в населених пунктах**

**МЕТА.** Розвиток здатності прогнозування й оцінювання дорожньої обстановки, вибору режиму руху. Удосконалення навичок керування машиною під час руху по дорогах і в населених пунктах.

**Умови і порядок виконання вправи**

Вправа виконується вдень і вночі протягом двох занять на маршруті довжиною 15–20 км, із них до 50 % – поліпшені (шосейні або ґрунтові) дороги, до 20 % – польові дороги із природними перешкодами, характерними для дислокації військової частини (лісові, кам'яністі дороги та ін.) і до 30 % – вулиці населених пунктів (міст). До маршруту руху мають входити мости, круті й закриті повороти, перетинання й примикання доріг, перехрестя та ін. (рис. 4.17, 4.18).

**ПОМИЛКИ:**

- порушення (недотримання) вимог Правил дорожнього руху;
- порушення правил водіння машини, передбачених дійсним Курсом водіння.

ВПРАВА ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО» у разі здійснення не більше двох порушень Правил дорожнього руху. Вправу не виконано, коли створено небезпечну дорожню ситуацію.

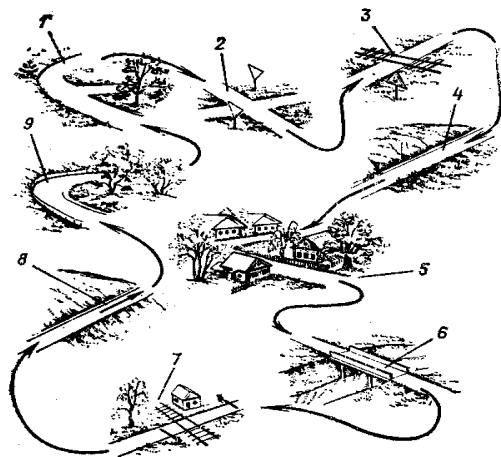


Рисунок 4.17 – Водіння по дорогах і в населених пунктах:

- 1 – примикання дороги;
- 2 – перетинання із другорядною дорогою;
- 3 – залізничний переїзд без шлагбаума;
- 4 – спуск;
- 5 – населений пункт;
- 6 – міст;
- 7 – залізничний переїзд зі шлагбаумом;
- 8 – підйом;
- 9 – крутий закритий поворот

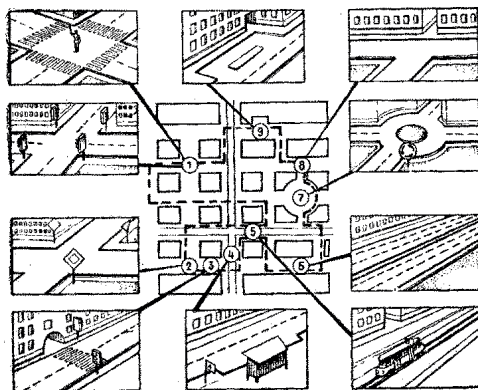


Рисунок 4.18 – Типова схема маршруту навч. вправи 7 у населеному пункті:

- 1 – регульоване перехрестя;
- 2 – нерегульоване перехрестя;
- 3 – регульований пішохідний перехід;
- 4 – зупинка транспортних засобів загального користування;
- 5 – вулиця із трамвайними шляхами;
- 6 – багатосмуговий рух;
- 7 – круговий рух;
- 8 – перехрестя Т-образне;
- 9 – місце стоянки

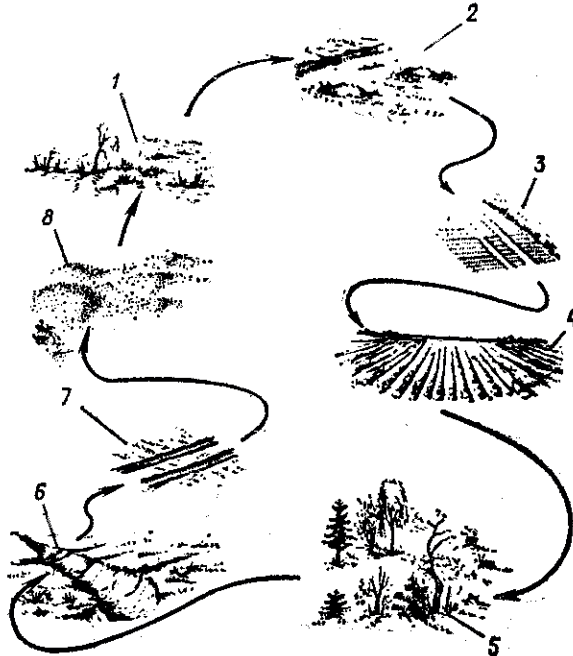
**Навчальна вправа № 8. Водіння на місцевості**

**МЕТА.** Формування навичок керування машиною під час руху поза дорогами на місцевості, характерній для дислокації військової частини.

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа відпрацьовується на двох заняттях удень і вночі на маршруті довжиною 3–5 км.

МАРШРУТ РУХУ НА ПЕРЕСІЧЕНІЙ МІСЦЕВОСТІ ПОВИНЕН ОХОПЛЮВАТИ: рух по піску (узимку – по засніженій цілині), польових, лісових, глинистих та інших дорогах, що мають глибоку колію, по мокрому лузі, стерні, оранці; подолання канав, ярів, боліт (рис. 4.19).



*Рисунок 4.19 – Водіння на пересіченій місцевості:*

1 – заболочена ділянка; 2 – ділянка з ямами й канавами; 3 – стерня;  
4 – оранка; 5 – ліс; 6 – яр (балка, лощина); 7 – колія; 8 – піщана ділянка

Відпрацьовуються прийоми рушання з місця й зупинки, повороти й розвороти, об'їзди й роз'їзди із зустрічним транспортом.

Ті, кого навчають, повинні набути навичок у використанні засобів підвищеної прохідності під час подолання важкопрохідних ділянок, у самовитягненні й витягненні застряглих машин, виборі найвигіднішого напрямку руху й у русі за орієнтирами.

**ПОМИЛКИ:**

– неправильне використання засобів підвищення прохідності або самовитягнення;

- наїзди на перешкоди (пні, камені, дерева тощо);
- невміння вибирати режим роботи двигуна й передачу, що відповідають дорожнім умовам;
- відхилення від заданого маршруту руху.

ВПРАВА ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО», якщо той, кого навчають, зміг самостійно пройти маршрут.

**Навчальна вправа № 9. Водіння у небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях**

**МЕТА.** Удосконалення навичок безпечного керування машиною в реальних умовах руху.

*Умови і порядок відпрацювання вправи*

Вправа відпрацьовується протягом двох занять удень на маршруті кільцевої дороги і на спеціальних ділянках автодрому (рис. 4.20).

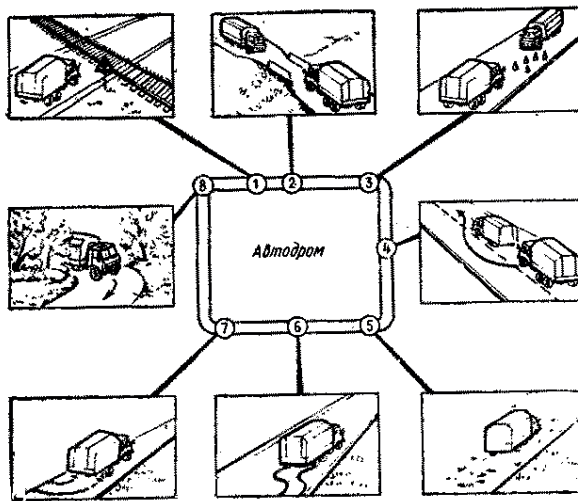


Рисунок 4.20 – Водіння у небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях:

- 1 – залізничний переїзд; 2 – звуження дороги; 3 – об'їзд перешкоди;
- 4 – ділянка обгону; 5 – ділянка дороги з видовбанами; 6 – ділянка дороги зі слизьким покриттям; 7 – ділянка дороги з неукріпленим (слабким) узбіччям; 8 – поворот закритий

Маршрут має передбачати проїзд залізничного переїзду, зустрічний роз'їзд на вузькій ділянці (на симетричному й асиметричному звуженні дороги), об'їзд перешкоди, обгін, рух ділянками дороги з різним покриттям і станом (мокра, з ожеледицею тощо), здійснення закритих і крутих поворотів.

На занятті відпрацьовуються прийоми гальмування, уведення й виведення машини із замету, послідовність і правильність здійснення об'їзду, обгону, зупинки, проїзду залізничного переїзду.

Під час заняття одна-дві машини імітують зустрічний рух, призначається машина, котру будуть обганяти, для якої встановлюється швидкість руху на ділянці обгону. Рух на маршруті регулюється покажчиками, дорожніми знаками, світлофорами або регулювальниками.

**ПОМИЛКИ:**

- порушення послідовності дій і правил проїзду залізничних переїздів;
- порушення правил обгону;
- порушення правил об'їзду;
- невиконання вказівок дорожніх знаків, світлофорів, регулювальників;
- порушення правил рушання й зупинки.

ВПРАВА ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО» у разі її виконання без помилок.

***Навчальна вправа № 10. Водіння у колоні***

**МЕТА.** Навчання водіїв своєчасного і правильного виконання команд, а командирів – умілого управління підрозділами під час здійснення маршу. Удосконалення навичок водіїв із керування машинами під час руху у колоні.

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа відпрацьовується протягом двох занять у складі підрозділу (навчальної групи) удень і вночі дорогами, характерними для дислокації військової частини у різних дорожніх, кліматичних і погодних умовах (рис. 4.21).

Довжина маршруту встановлюється навчальними програмами. Під час перевірки й інспектування військ маршрут для автомобільних колон устанавлюється довжиною не менше 50 км особою, яка перевіряє.

Склад колони становить не менше 20 машин (дозволяється із різних підрозділів) зі штатними причепами (системами тощо). Машини обладнуються світломаскувальними пристроями, підкузовним підсвічуванням і світловими екранами, засобами підвищення прохідності, буксирування, шанцевим і водійським інструментом, комплектами ЗІП за встановленими нормами. Не менше 20 % машин обладнується приладами нічного бачення.

Організація маршу, автотехнічне забезпечення під час підготовки й у ході маршу здійснюються відповідно до вимог Бойового статуту Сухопутних військ, Настанови по автомобільній службі.

Під час виконання вправи марш проводиться безупинно. Керівництво підготовкою машин до маршу й управління колоною здійснюють командири частин (підрозділів).

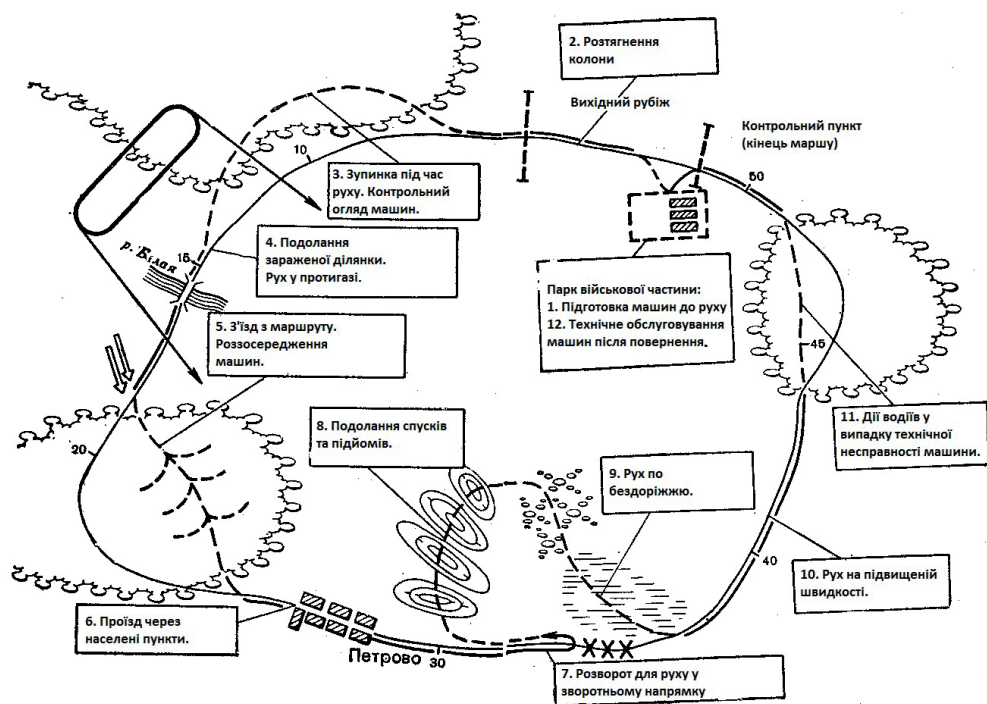


Рисунок 4.21 – Водіння у колоні

Відпрацьовуються дії водіїв за сигналами (командами) командира (старшого колони), витримування встановлених дистанцій, швидкості й режиму світломаскування у різних умовах тактичної і дорожньої обстановки.

ВИКОНАННЯ ВПРАВИ ОЦІНЮЄТЬСЯ за своєчасністю прибуття колони у призначений район у встановлений час і за кількістю допущених помилок.

Час прибуття колони встановлює командир військової частини (перевіряючий) із розрахунку середньої швидкості руху під час здійснення маршруту:

- для автомобільних колон – 30 км/ч.;
- у несприятливих умовах (туман, ожеледиця, температура навколишнього повітря вище 35 °С або нижче мінус 15 °С) – до 20 км/ч.

Час прибуття колони у призначений район фіксується часом доповіді старшого колони. Машини, що не прибули до моменту доповіді, вважаються відсталими.

**ПОМИЛКИ:**

- незлагоджені дії водіїв при побудові, рушанні з місця, витягуванні й зупинках колони;

- порушення водіями встановленої дистанції між машинами при русі й зупинках;
- несвоєчасне й (або) неправильне виконання і передача команд (сигналів) управління;
- порушення режиму світломаскування;
- порушення водіями вимог безпеки;
- відставання машин (відставання 5 % машин від облікового складу колони вважається однією помилкою, 10 % – двома помилками і т. ін.).

У разі СВОЄЧАСНОГО ПРИБУТТЯ КОЛОНИ ОЦІНКА ПІДРОЗДІЛУ ВИСТАВЛЯЄТЬСЯ:

- «ВІДМІННО» – помилок не допущено;
- «ДОБРЕ» – дві помилки;
- «ЗАДОВІЛЬНО» – три помилки.

Вправа вважається невиконаною і підрозділу виставляється незадовільна оцінка у разі несвоєчасного прибуття колони у призначений район або за наявності більше трьох помилок.

#### 1.4 Спеціальні вправи з водіння

##### *Навчальна вправа № 1с. Буксирування*

**МЕТА.** Формування й закріплення навичок із безпечного буксирування машин (причепів, напівпричепів).

*Умови і порядок виконання вправи*

Вправа складається із двох завдань і відпрацьовується протягом двох занять на ділянці автодрому вдень і вночі.

**Завдання 1. Буксирування машини.** Відстань між машинами становить 30–50 м. Машина, що буксирує, підходить до буксированої, виконуються зчеплення машин і буксирування по колу (периметру площадки) довжиною 300–400 м. Завдання відпрацьовують у два етапи: спочатку буксирування на гнучкому, потім на жорсткому зчепі. Кожен із тих, хто навчається, повинен одержати практику у діях на буксированій машині і машині, що буксирує.

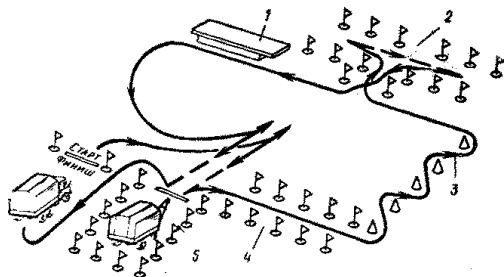
**ПОМИЛКИ:**

- порушення вимог безпеки під час зчеплення машин;
- буксирування ривками.

**ЗАВДАННЯ ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО»**, якщо виконано без помилок.

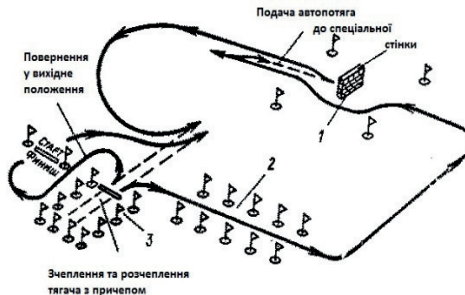
**Завдання 2. Буксирування причепів (напівпричепів) по обмежених проїздах.** Відпрацьовуються зчеплення тягача із причепом (напівпричепом), рушання з місця, в'їзд у габаритний коридор і проїзд по ньому переднім

ходом, рух по «змійці», розворот у Т-подібному проїзді, під'їзд до навантажувального майданчика переднім ходом і зупинка, постановка причепа (напівпричепа) у бокс заднім ходом, розчеплення й повернення тягача у вихідне положення (рис. 4.22, 4.23).



*Рисунок 4.22 – Буксирування причепів (напівпричепів) по обмежених проїздах:*

- 1 – майданчик навантажувальний;
- 2 – проїзд Т-подібний;
- 3 – «змійка»;
- 4 – коридор габаритний;
- 5 – «бокс»



*Рисунок 4.23 – Буксирування причепів (напівпричепів) спеціального призначення по обмежених проїздах:*

- 1 – стінка спеціальна;
- 2 – коридор габаритний;
- 3 – «бокс»

Буксирування напівпричепів спеціального призначення відпрацьовується у протигазі.

**ПОМИЛКИ:**

- зачіпання (збивання, наїзд) обмежувачів;
- повторний заїзд для зчеплення тягача із причепом (напівпричепом);
- неточний під'їзд до навантажувального майданчика (відстань більше 20 см.);
- подача напівпричепа до спеціальної стінки з другого заходу.

**ЗАВДАННЯ ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО» у разі допущення**

- не більше однієї помилки.

**Навчальна вправа № 2с. Завантаження легкоброньованого автомобіля на напівпричіп і розвантаження з напівпричепа**

**МЕТА.** Удосконалення навичок водіїв у техніці водіння легкоброньованих автомобілів під час заїзджання на напівпричіп і з'їзджання з нього.

**Умови і порядок виконання вправи**

Вправа відпрацьовується на двох заняттях. Напівпричіп підготовлений до завантаження. Легкоброньований автомобіль за 10 м від напівпричепа.

Двигун працює. Водій за командою спочатку здійснює заїздження машини на напівпричіп, а потім з'їздження з нього. Командир (інструктор) керує завантаженням і розвантаженням, надаючи водієві сигнали прапорцями або жестами.

**ПОМИЛКИ:**

- скочування назад і глушіння двигуна;
- зачіпання (збивання, наїзд) обмежувачів;
- вихід коліс за межі платформи;
- неточний під'їзд до навантажувального майданчика (відстань більше 20 см);
- подача напівпричепа до спеціальної стінки з другого заходу.

ЗАВДАННЯ ОЦІНЮЄТЬСЯ «ЗАРАХОВАНО» у разі допущення не більше однієї помилки.

### **Список використаних джерел**

1. Колчинський Ю. Й. Правила дорожнього руху України. Харків : Світлофор, 2024. 80 с.
2. Сумець О. М., Голодний В. Ф. Що потрібно знати водієві : навч. посіб. Київ : Хай-Тек Прес, 2020. 168 с.
3. Колчинський Ю. Й. Коментарі до Правил дорожнього руху України : навч. посіб. Харків : Світлофор, 2019. 258 с.
4. Кисликов В. Ф., Лущик В. В. Будова і експлуатація автомобілів : навч. посіб. Київ : Либідь, 2005. 400 с.
5. Біленко І. І., Біленко О. І., Пісарев В. П. Трансмисії автомобілів : посібник. Харків : Академія ВВ МВС України. 2007. 179 с.
6. Біленко І. І., Біленко О. І., Пісарев В. П. Ходова частина автомобілі : посібник. Харків : Академія ВВ МВС України, 2007. 46 с.
7. Біленко І. І., Біленко О. І., Пісарев В. П. Системи керування автомобілів : навч. посіб. Харків : Військ. ін-т ВВ МВС України, 2005. 218 с.
8. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. *Бюлетень законодавства і юридичної практики України*. 2000. № 10: *Законодавство України про дорожній рух*. 416 с.
9. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-ІІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 32. Ст. 273.
10. Про поліцію : Закон України від 20.12.1993 р. № 565-ХІІ. *Бюлетень законодавства і юридичної практики України*. 2000. № 10: *Законодавство України про дорожній рух*. 416 с.
11. ДСТУ 3649:97. Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану і методи контролю. Вид. офіц. Київ, 1997.
12. ДСТУ 3661:2000. Аптечка медична автомобільна. Загальні вимоги. Вид. офіц. Київ, 2000.
13. ДСТУ 4092:2002. Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки. Вид. офіц. Київ, 2002.
14. ДСТУ 4100:2002. Знаки дорожні. Загальні технічні вимоги. Правила застосування. Вид. офіц. Київ, 2002.
15. Колчинський Ю. Й. Я – водій : навч.-метод. посіб. Харків : Світлофор, 2015. 80 с.
16. Шмельов В. Ю. Основи керування автомобілем та безпека дорожнього руху : навч. посіб. Київ : ВІКНУ, 2011. 368 с.







*Навчальне видання*

**А. В. Градецький,  
С. П. Козинець,  
С. І. Андрусенко**

**МАЙСТЕРНІСТЬ КЕРУВАННЯ  
ВІЙСЬКОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЮ ТЕХНІКОЮ**

*Навчальний посібник*

Підписано до друку 23.12.2024 р.  
Формат 70×100/16. Папір офсетний.  
Умовн. друк. арк. 22,25. Наклад 34 прим.  
Зам. № 000-00-2025

*Видавець:* Київський інститут Національної гвардії України.  
Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи  
до Державного реєстру видавців, виготовлювачів і розповсюджувачів  
видавничої продукції Серія ДК № 7696 від 8.11.2022 р.  
*Виготовлювач:* ФОП Андрієвська А.П.  
Київ, вул. Бориспільська, 9а.  
Свідоцтво Серія ВОЗ № 548018 від 10.09.2003 р.