

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ
ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ**

О.Рабат, Н.Сабыралиев, Д.Ағабекова

**АВТОМОБИЛЬ ҚҰРЫЛЫСЫ ЖӘНЕ
КӨЛІК ЖҮРГІЗУШІЛЕРІН ДАЯРЛАУ**

II БӨЛІМ

Алматы, 2016

***Л.Б.Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол көлігі
академиясының Оқу-әдістемелік кеңесі оқу құралы ретінде ұсынады***

Пікір жазғандар:

- Н.Сұрашов** – техника ғылымдарының докторы, профессор, Қ. Сәтбаев атындағы
Қазақ Ұлттық техникалық институтының кафедра меңгерушісі
- С.Сарбаев** – техника ғылымдарының докторы, профессор, Қазақ Ұлттық
аграрлық университетінің оқытушысы
- М. Құлгелдинов** – техника ғылымдарының докторы, профессор, М.Тынышбаев
атындағы Қазақ Ұлттық көлік және коммуникация академиясының
кафедра меңгерушісі

Рабат О.Ж., Сабыралиев Н.С., Ағабекова Д.А.

- Р 18** **Автомобильдер құрылысы және көлік жүргізушілерін даярлау:** оқу құралы /
О.Рабат, Н.Сабыралиев, Д.Ағабекова. – II бөлім, Алматы: «Бастау» баспасы, 2016. –
260 бет.

ISBN 978-601-281-91-9

Ұсынылып отырған «Автомобиль құрылысы және көлік жүргізушілерін даярлау» оқу құралының II бөлімінде: жол қозғалысын қамтамасыз етуде жүргізушілерді даярлаудың рөлі, оқытудың негізгі қағидаттары мен ережелері, өндірістік оқу шеберінің жүргізушіге қояр талабы, техникалық оқу құралы және оқыту кезіндегі оның рөлі, жүргізуші шеберлерінің психикалық-физиологиялық негіздері, автомобильді жүргізуді үйрету әдістері, жүргізушілерді даярлау әдісі ретіндегі идеометрика, жүргізуші талапкерлерін емтиханға даярлау, Қазақстан Республикасы Жол қозғалысының ережелері, көлік құралдарын жүргізушілерді даярлауды және қайта даярлауды ұйымдастыру, оқу үдерісін ұйымдастыру, көлік құралдарын жүргізушілерді даярлаудың "А", "В", "С", "В, С", "Д", "Е" санаттарының үлгілік бағдарламалары, көлік құралының жүргізушісіне қойылатын талаптар, тақырыптық бағдарламалардың түпнұсқалары қарастырылған.

«Автомобиль құрылысы және көлік жүргізушілерін даярлау» оқу құралы – 5В071300-5В090100 «Көлік, көлік техникасы және технологиясы», «Тасымалдауды ұйымдастыру, қозғалыс және көлікті пайдалану» саласында дайындалатын жоғары оқу орындарының студенттері мен көлік жүргізушілерін даярлайтын мекеме қызметкерлеріне және кәсіби оқырмандарға арналған.

Сондықтан ұсынылып отырған оқу құралының мақсаты – студенттер мен өндіріс мамандарын ҚР жол ережелерінің талаптарына сәйкес жүргізуші – автомобиль – қозғалыс ортасында сапалы көлік жүргізушілерін даярлап, күнделікті болып жататын жол апаттарынан қаза тауып және жарақаттан азап шегетін азаматтар санын азайтуға, тұрғын аймақтардың экологиялық мәселелерін жақсартуға қомақты үлес қосу.

ӘӨЖ 625.7(075.8)
КБЖ 39.311я73

ISBN 978-601-281-191-9

© О.Рабат, Н.Сабыралиев, Д.Ағабекова, 2016
© «Бастау» баспасы, 2016

МАЗМҰНЫ

КІРІСПЕ	7
I БӨЛІМ. КӨЛІК ЖҮРГІЗУШІЛЕРДІ ДАЯРЛАУДЫҢ РӨЛІ	9
1-тарау. Жол қозғалысын қамтамасыз етуде жүргізушілерді даярлаудың рөлі	9
1.1. Жалпы мәліметтер	9
1.2. Оқытудың негізгі қағидаттары мен ережелері	10
1.3. Оқытушы – оқу үдерісін ұйымдастырушы	12
1.4. Өндірістік оқыту шеберінің жүргізушіге қоятын талаптары	18
1.5. Техникалық оқу құралы және оқыту кезіндегі оның рөлі	21
1.6. Оқу кластары	23
1.7. Бағдарланған оқытудың және бақылаудың техникалық құралдары	27
1.8. Жүргізуші шеберлігінің психологиялық негіздері	28
1.9. Автомобиль тренажерлері. Тренажерлердің жіктелуі	37
1.10. Автодромдарда көлікті жүргізу тәжірибесін үйрету	45
1.11. Оқу автомобильдері	50
1.12. Нақты жол жағдайында автомобильді жүргізуге үйрету	50
1.13. Оқудың мазмұны	52
1.14. Жүргізушілерді даярлау әдісі ретіндегі идеомоторика	64
1.15. Көлік жүргізуші талапкерлерін емтиханға даярлау	66
II БӨЛІМ. ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ ҚАҒИДАЛАРЫ	81
1-тарау. Жалпы ережелер	81
2-тарау. Жүргізушілердің жалпы міндеттері	90
2.1. Механикалық көлік құралы жүргізушісінің міндеттері	90
2.2. Халықаралық жол қозғалысына қатысушы механикалық көлік құралы жүргізушілерінің міндеттері	91
2.3. Көлік құралы жүргізушілерінің міндеттері	91
3-тарау. Жаяу жүргіншілердің міндеттері	96
4-тарау. Жолаушылардың міндеттері	99
5-тарау. Бағдаршамның және реттеушінің белгілері	100
5.1. Бағдаршамның белгілері	100
5.2. Реттеушінің белгілері	102
6-тарау. Арнаулы белгілерді қолдану	107
7-тарау. Апаттық белгі мен апаттық аялдау белгісін қолдану .	109

8-тарау. Маневр жасау	111
9-тарау. Көлік құралдарын жүріс бөліктерінде орналастыру...	115
10-тарау. Қозғалыс жылдамдығы.....	119
11-тарау. Басып озу, қарсы келіп жол айыру	122
12-тарау. Аялдама және тоқтап тұру.....	125
13-тарау. Көше қиылыстарынан өту	129
14-тарау. Жаяу жүргіншілер өткелдері және бағдарлық көлік құралдарының аялдамалары	134
15-тарау. Теміржол жолдары арқылы қозғалыс	136
16-тарау. Автоарналар бойымен қозғалу	139
17-тарау. Тұрғын аймақтардағы қозғалыс.....	141
18-тарау. Бағыттық көлік құралдарының басымдылығы.....	143
19-тарау. Сыртқы жарықтандыру аспаптары мен дыбыстық белгілерді пайдалану.....	145
20-тарау. Механикалық көлік құралдарын сүйрету.....	149
21-тарау. Көлік жүргізуді үйрену	151
22-тарау. Жолаушыларды тасымалдау	152
23-тарау. Жүктерді тасымалдау	155
24-тарау. Велосипедтердің, мопедтердің, көлік-арбалардың қозғалуына, сондай-ақ мал айдауға қойылатын қосымша талаптар.....	157
 ІІІ БӨЛІМ. ЖОЛ БЕЛГІЛЕРІ.....	 159
1-тарау. Ескерту белгілері	159
2-тарау. Басымдылық белгілері.....	162
3-тарау. Тыйым салынатын белгілері	163
4-тарау. Алдын ала жазылатын белгілер	167
5-тарау. Ақпараттық-көрсеткіштік белгілер	169
6-тарау. Сервис белгілері.....	175
7-тарау. Қосымша ақпарат белгілері	176
8-тарау. Айырым және өзге де белгілер	179
9-тарау. Жол белгілері және оның сипаттамалары.....	181
9.1. Көлденең жол белгілері.....	181
9.2. Тігінен таңбаланатын жол белгілері	184
10. Көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынатын, жол қозғалысы қауіпсіздігіне және қоршаған ортаға қауіп тудыратын ақаулар мен жағдайлардың тізбесі	188

<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережесіне 1-қосымша</i>	195
--	-----

IV БӨЛІМ. КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫН ЖҮРГІЗУШІЛЕРДІ ДАЯРЛАУДЫҢ ҮЛГІ БАҒДАРЛАМАЛАРЫ 195

4.1. «А», «В», «С», «В, С», «Д», «Е» санатына жататын көлік құралы жүргізушілеріне қойылатын біліктілік талаптары.....	199
4.2. «А, В, С, D, E» санатына жататын көлік құралының жүргізушілерін даярлауға арналған үлгі оқу жоспары мен бағдарламалары.....	205
4.3. «D» санатты көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау бойынша үлгі оқу жоспары	216
4.4. «D» санатына жататын көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау бойынша тақырыптық бағдарлама	220
4.5. «Көлік құралдарын пайдалану және жолаушылар тасымалын ұйымдастыру» пәні бойынша үлгі тақырыптық жоспар	232
4.6. «Көлік құралдарын пайдалану және жолаушылар тасымалын ұйымдастыру» пәнінің тақырыптық бағдарламасы.....	233
4.7. «Е» санатындағы көлік құралдарының жүргізушілерін даярлаудың жобалық бағдарламалары	247
4.8. «Е» санатындағы көліктерді пайдаланудың тақырыптық бағдарламасы.....	250
4.9. «Тасымалдауды ұйымдастыру негіздері» пәні бойынша тақырыптық жоспар	251
<i>Көлік жүргізушілерді даярлау кезіндегі қажетті құжаттардың үлгілері. 2-қосымша</i>	254

V БӨЛІМ. ОҚЫТУ КУРСТАРЫН БІТІРУ ТУРАЛЫ КҮӘЛІК 254

<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 3-қосымша</i>	256
--	-----

<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 4-қосымша</i>	258
Оқуға қабылдау туралы бұйрық	258

<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 5-қосымша</i>	259
Оқу тобына қабылдау туралы өтініш	259
<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 6-қосымша</i>	260
Оқу жылында көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау жоспарына сәйкес бұйрық.....	260
<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 7-қосымша</i>	261
ТЕБ бастығына оқу тобына тіркеу туралы өтініш	261
<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 8-қосымша</i>	263
Автокөлік құралдарын жүргізуді үйретуді есепке алудың жеке кітапшасы	263
<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 9-қосымша</i>	266
Автомобильді тәжірибелік жүргізу жөніндегі біліктілік емтиханын өткізу әдістемесі	266
<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 10-қосымша</i>	276
Тәжірибелік емтихан хаттамасы	276
<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 11-қосымша</i>	279
Тәжірибелік емтиханның бірінші сатысын өткізуге арналған сынақ жаттығуларының жинағы	279
<i>Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау ережелеріне 12-қосымша</i>	294
Емтихан комиссиясының хаттамасы	294
Пайдаланылған әдебиеттер тізімі	297

КІРІСПЕ

Бүгінгі күнді автомобильсіз заманауи өмірді елестету мүмкін емес. Шет елдерден әкелінетін қолданыста болған және елімізде шығарылатын автомобильдер саны артып келеді, бірақ, өкінішке қарай жол-көлік оқиғасы саны да артып келеді. Жүргізушілердің кінәсінен болатын жол-көлік оқиғалары барлық апаттардың көп бөлігін құрайды. Қоршаған орта ластанды, көмірсутекті отынның жетіс-пеушілігі сезіле бастады. Бірқатар көлік жүргізушілердің жол ережелерін толық сақтамауынан, қауіпсіздік талаптарын дұрыс сақтамайтындықтан және жүргізушілердің арасындағы мәдениеттілік деңгейінің төмендігінен жолдарда мерт болғандардың және жараланғандардың саны ұлғайды. Статистика көрсеткіштеріне қарасақ, елімізде шамамен жылына елу мыңнан астам жол апаты тіркеліп, 2,5 мыңнан астам адам ауыр жарақат алып, қайтыс болады. Бұл көрсеткіштерді кеміту еліміздің өзекті мәселелерінің бірі болып келеді.

Жүргізушілердің жол-көлік оқиғасын болдырмау мүмкіндігі көлік жүргізушінің кәсіби тәжірибесіне, мәдениеттілігіне, денсаулығына, қозғалыстағы жеке көлігінің техникалық жағдайына және жолда жүру ережелерін қатаң сақтауына тікелей байланысты.

Автомобильді басқару жүргізушіден кездейсоқ туындайтын жол оқиғаларын тез түзетіп, дұрыс шешім қабылдай білуін қажет етеді. Уақыттың ұдайы жетіспеуі кезінде жүргізуші әрекеттің ықтималды барлық тәсілдеріне толық талдай жасай алмайды және олардың салдарын ескере алмайды, сондай-ақ таңдап алған шешімінің дұрыстығы туралы әлдекіммен ақылдаса да алмайды. Жүргізуші жол қозғалысы жағдайындағы басты тұлға және қиын жағдайда оның біліміне, шеберлігіне қарай апат орын алуы немесе апат болмауы мүмкін. Жүргізушіге жоғары талаптар қойылады. Ол жол-көлік оқиғасының дамуын алдын ала көре білетіндей, күрделі жол жағдайына тез шешім қабылдап, қозғалыстың басқа қатысушыларының әрекеттеріне барынша мұқият болуға тиіс. Қозғалыстың барлық қатысушыларының өзара әрекетінің негізін жол қозғалысы Ережесі реттейді, оны нақты біліп, мұқият орындау керек.

Жол-көлік оқиғасының себептері жолда жүру ережелерін білмеуден емес, оның талаптарын орындамаудан, айналасына мұқият қарамай, жеңілтектік танытып, жол қозғалысының басқа қатысушыларына (әсіресе жаяу жүргіншілерге) назар аудармаушылық,

тәжірибенің жеткіліксіздігі және өз міндеттеріне салғырт қараудан болады. Жүргізуші біліктілігінің төмендігі, қиын жол-көлік жағдайын дұрыс бағалай білмеуі мен дұрыс шешім қабылдай алмауы да көп әсер етеді. Жүргізушінің күрделі жол-көлік жағдайын: шектеулі кеңістікте, қарқынды көлік ағынында, жол қиылыстарында, жаяу жүргінші өткелдерінде автомобильді қауіпсіз басқару негізіне үйренуі арқылы бұл мәселелерді шешуге болады.

Жағдайлардың үздіксіз ауысып тұруы, атқарылатын жұмыс көлемінің көптігі, жауапкершілік жүргізушіден тез ойлауды, жіберілген қателікке тез баға беруді, жағдайды болжамдауды, факторлар жиынтығынан бастысын тандай білуді талап етеді.

Автомобильдер саны күннен-күнге көбейіп отырғанда және жүргізу шеберлігіне қойылатын талаптардың динамикалық қасиеттерін жақсартуда жүргізушілік шеберлігіне қойылатын талап та арта түседі. Автомобиль айтарлықтай орнықты болып және басқаруға лайықты болуына қарамастан, автомобиль ағындарының тығыздығы мен жылдамдығының ұлғаюы қысқа уақыт ішінде қиын жағдайдан шығудың тиімді шешімдерін тауып, жүзеге асыруды талап етеді. Сондықтан автомобиль конструкциясын жетілдіру, негізінен, бар болғаны физикалық энергия шығынын азайтуға мүмкіндік беріп, жүргізушіге түсер психикалық салмақты азайтпайды, сонымен қатар оның біліктілігіне қойылар талапты да күшейте түседі.

Сондықтан да ұсынылып отырған оқу құралының мақсаты – студенттер мен өндіріс мамандарын заманауи автомобильдердің құрылыстары мен механизмдерінің түбегейлі жұмыс қағидаларымен таныстырып, ҚР жол ережелерінің талаптарына сәйкес «жүргізуші – автомобиль – қозғалыс ортасында» сапалы көлік жүргізушілерін даярлап, күнделікті болып жататын жол апаттарынан қаза табатын және жарақаттан азап шегетін азаматтар санын азайтуға, тұрғын аймақтардың экологиялық мәселелерін жақсартуға қомақты үлес қосу.

I БӨЛІМ. КӨЛІК ЖҮРГІЗУШІЛЕРДІ ДАЯРЛАУДЫҢ РӨЛІ

1-тарау. ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУДЕ ЖҮРГІЗУШІЛЕРДІ ДАЯРЛАУДЫҢ РӨЛІ

1.1. Жалпы мәліметтер

ҚР Жол қозғалысының қауіпсіздігі негізі (ЖҚҚН) заңында жол қозғалысын (ЖҚ) қамтамасыз етудегі негізгі бағыттардың бірі көлік құралдары (КҚ) жүргізушілерін даярлауды жетілдіру және азаматтарды қозғалыс қауіпсіздігі ережелеріне және талаптарына сай оқыту деп анықтама берілген.

Жол қозғалысы ережесі (ЖҚЕ) және автомобильді қауіпсіз басқару негізінен басқа, жүргізушінің өз жұмысының психикалық негізін білуі, өзінің кәсіби сенімінің болуы да маңызды. Ол жол-көлік оқиғасы (ЖКО) кезінде зардап шеккендерге алғашқы медициналық көмек көрсете алатындай, құқықтану саласында да білімі болуға тиіс. Осы білімдер жиынтығын білгенде ғана жүргізуші ЖКО орын алуына жол бермей, жол қозғалысы қауіпсіздігін (ЖҚҚ) қамтамасыз ете алады.

Оқыту үдерісіне қатысушылардың бәрінің педагогикалық шеберлігі болған жағдайда ғана жүргізушілерді сапалы даярлауға болады. Бұл шеберлік оқытылатын пәннің мықты білімінен және жақсы әдістемелік дайындықтан құралып, оқытылатын пәнді дұрыс игеруге ықпал етудің әдістері мен тәсілдерін таба білуін қамтамасыз етеді.

1.1.1. Оқытудың мақсаты мен міндеттері

Оқыту кең мағынада – бұл оқытушының оқушыға білім беру үдерісі.

Кәсіби оқытудың мақсаты – оқушының білім алуы, дағдыға үйренуі, және, бастысы, дағды мен біліктілігі болып табылады.

Білім – бұл оқу барысында алған ақпаратты (оқу материалын) есте сақтау және жаңғырту қабілеті.

Икемділік – бұл алынған білімін саналы түрде тәжірибеде қолдану, қандай да бір жұмысты (қимылды, тәсілді) орындау қабілеті.

Дағды – бұл жаттығу арқылы автоматты түрге жеткізілген икемділік.

Білім алудың оқудың үшінші кезеңімен – дағдыланумен байланысты емес жеке мақсаты болуы мүмкін. Бұл, мысалы, ЖҚЕ-ні оқуға қатысты. Алайда ЖҚЕ-нің оқытудың екінші кезеңімен – икемділікпен белгілі бір байланысты болады, өйткені ЖҚЕ білу оқушыны оларды жүргізу тәжірибесінде қолдану икемділігіне жеткізеді.

Барлық үш түсінік: *білім, икемділік* пен *дағды* – оқу кезеңдерімен өзара байланысты және оларға қол жеткізу әдістерімен ерекшеленеді. Білім мен икемділік оқушылардың түсініктемелерді тыңдауы және жаттығуларды орындау барысында алынады; дағды тек жаттығумен келеді. Автомобильді жүргізуге оқытудың жалпы сұлбасы әңгімеден, көрсетуден және жаттығудан тұрады.

Дағдыны қалыптастыру үшін жүргізушіні даярлау барысында келесі талаптарды сақтау қажет:

- оқушы үйренетін дағды мақсатын, міндеттерін және маңызын түсініп, оны игеруге ұмтылуы керек;
- оқушы қол жеткізген нәтижелерін сезініп-біліп, жіберген қателерінің себептерін түсініп, оны болдырмау жолдарының жауабын білуі керек;
- оқушы жаттығуда қандай әрекеттің маңызды екенін, қайсысы кейін тұрғанын түсінуі керек;
- оқушыға бірден көп талап қоюдың қажеті жоқ;
- дағдыны қалыптастырудың тиімділігі жаттығуды уақыты бойынша дұрыс қалыптастыруға байланысты;
- дағдының нәтижелігі де сабақты өткізу әдістемесіне, оқушылардың қабілетіне және олардың көңіл-күйіне байланысты болады.

1.2. Оқытудың негізгі қағидаттары мен ережелері

Оқытудың негізгі қағидаттары мен ережелері төмендегілерді қамтиды:

- оқыту мен тәрбиелеуді біріктіру қағидаты. Оқыту, білім беру оқушыларға өзара тәрбиелік әсер және олардың тұлға болып қалыптасуына ықпал етеді. Тәртіпке бағыну, тиянақтылық және жинақылық, техникаға деген сүйіспеншілік пен оның дұрыстығына (іскерлігіне) жауапкершілік, оны күтіп-ұстауды үйретуде шебердің атқарар рөлі мен мүмкіндігі зор;

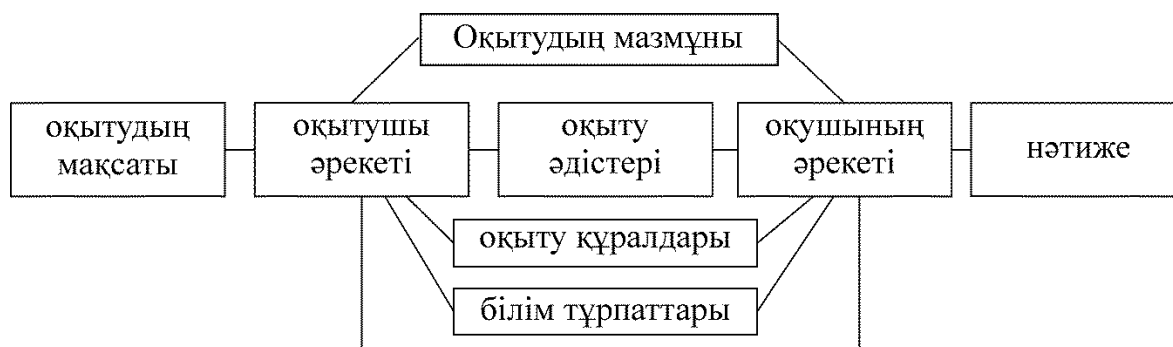
- оқытудың ғылыми қағидаты оқытудың педагогикалық ғылымның заманауи жетістіктеріне және оқытушының (шебердің) әдістемелік дайындығына, жақсы білімге немесе оқыту құралдарына, оқу материалдарына және заманауи техникаға негізделетінін білдіреді;
- жеке оқыту қағидаты оқыту үдерісі жетекшісінің оқушылардың психикалық (салмақты немесе ұшқалақ, есте сақтау қабілеті жақсы немесе нашар, зейінді немесе зейіні жоқ, сезімталдығы жақсы немесе нашар, қозғалыс үйлесімділігі жақсы немесе нашар) ерекшеліктерін ескере отырып, педагогикалық тәсілдерді таңдай білуінен көрінеді;
- оқытудың жүйелілік және реттілік қағидаты оқу материалын жақсы игеру мақсатында белгілі бір жүйе бойынша және логикалық реттілікпен берілетінін білдіреді. Оқушыға білім үздік-создық, жүйесіз берілсе, оны тәжірибеде қолдана алмайды;
- автомобильді жүргізуге үйретуге қатысты теория мен тәжірибенің байланысы қағидаты шебердің оқытатын пәнді және жүргізумен іргелес бағдарламалардың тарауларын жақсы білуін, сол білімдерді оқушылардың санасына сіңіру дағдысын жетілдіру үшін дер кезінде қолдана білуін білдіреді. Осындай пәндер мен тарауларға ЖҚҚ ережелері мен негіздері, автомобильдің техникалық күтімі (ТК) жатады. Осы принципті өндірістік оқу шеберінің сәтті қолдануы үшін теориялық және зертханалық-тәжірибелік сабақтарды жүргізетін оқытушылармен тығыз қарым-қатынаста болуы қажет;
- оқушылардың саналылық және белсенділік қағидаты оқушылардың жалпы алғандағы оқуы бойынша, сондай-ақ нақты оқу материалын оқу мен тәжірибеде қолданудағы өз міндеттерін түсінуін білдіреді. Саналылық оқушылардың белсенділік танытуынан, сабақ кезінде зейінді болуынан, механикалық жаттап алуға қарағанда саналы түрде оқу материалын игеруінен көрінеді;
- оқытудың қолжетімділік қағидаты оқу материалының мазмұны, көлемі және оқыту әдістемесі бойынша оқушылардың жалпы даму деңгейіне сәйкестігін білдіреді, соның арқасында білім мен дағды саналы түрде берік игеріледі;

- оқытудың көрнектілік қағидатын жүргізу тәжірибесіне тікелей оқыту үшін ғана емес, ЖҚЕ білімін нақты жол қозғалысы жағдайында қолдана білу үшін қажет;
- жан-жақтылық қағидаты автомобильді басқару үшін қажетті барлық дағдыларды жетілдіруді қамтамасыз ететін әдістер мен қолданылатын құралдардың әртүрлілігінен көрінеді;
- қайталау қағидаты жаттығу әдістемесімен қарастырылған жаттығуларды көп мәрте қайталау арқылы дағдыны жетілдіру болып табылады;
- тұрақтылық қағидаты жаттығу барысында алатын ақпарат көлемін арттыруды қарастырады. Кейінгі әр сабақ алдыңғысына қарағанда біршама күрделі болуы керек;
- білім, икемділік және дағдының беріктік қағидаты оқытудың негізгі ұстанымы болып табылады. Дербес болып табылатын оқыту мен тәрбиені біріктіру қағидатынан басқа принциптердің бәрінің бағыныңқы мәні бар, өйткені олардың барлығы ең бастысына – білім, икемділік және дағдының беріктігіне үйретуге бағытталған.

Оқыту қағидатынан оқыту ережелері: белгіліден белгісізге өту, жеңілден қиынға өту туындайды.

1.3. Оқытушы – оқу үдерісін ұйымдастырушы

Автомобильдің құрылысын және техникалық күтімдерін оқытуға автотрактор мамандығы бойынша жоғары немесе орта-техникалық білімі бар мамандарға рұқсат етіледі. ЖҚЕ, яғни автомобильді басқару және ЖҚ негіздерін оқытуға автокөлік құралдарын басқаруға берілген жүргізушілік куәлігі (үш жылдан артық тәжірибесі) бар тұлғаларға рұқсат етіледі.



1-сурет. Оқу үдерісінің құрылымы

«Зардап шеккендерге алғашқы медициналық көмек» пәні бойынша сабақты медициналық білімі бар тұлғалар өткізеді.

Жүргізудің өндірістік оқу шеберлері болуға ортадан төмен емес білімі бар, В немесе “В-С” санатқа жататын жүргізуші ретінде үш жылдық еңбек өтілі бар, оқыту әдістемесі бойынша дайындықтан өткені туралы жүргізу кәуәлігі бар тұлғаларға рұқсат етіледі.

Оқу үдерісін ұйымдастырушы ретінде оқытушының оқытатын пәні бойынша жоғары білімді, психологиялық-педагогикалық білімі, икемділігі және дағдысы болуы керек. Психологиялық-педагогикалық білімнің болмауы оқытушының тек өз біліміне және сезгіштігіне сүйенуіне мәжбүрлейді, бұл уақытша және сапалы шегіністерге әкеп соқтыруы мүмкін. Психологиялық-педагогикалық білім, икемділік және дағдыны игеруде оқытушыға педагогикалық біліктілігін арттырудың түрлі формалары көмек береді.

Оқушылардың оқу үдерісін ұйымдастыру кезіндегі танымдық әрекетінің сәттілігін қамтамасыз ету үшін келесі талаптарды орындау қажет:

- оқушылардың әр кезеңдегі оқудың мақсатын анық түсінуі, бүкіл оқу барысында танымдық әрекетке деген жағымды дәлел болып, оны сақтап қалу;
- оқудың жаңа кезеңінің басталуына, бұрын құрылған жүйені қоса алғанда, білімнің, икемділік және дағдының жаңа жүйесін құру үшін жеткілікті түрде теориялық және тәжірибелік базасының болуы;
- оқу барысына және кәсіби әрекетке деген моральдық-психологиялық дайындық;
- таңдап алған кәсібіне оқитын тұлғаның биологиялық-физиологиялық және психологиялық сипаттарының сәйкестігі.

Оқушының танымдық әрекетінің мақсаты өзінің икемділігін және дағдысын тәжірибе жүзінде қолдану үшін алған білімін қалыптастыру болып табылады.

Оқытушының әрекеті жобалаудан және ұйымдастырушылықтан құралады.

Ұтымды әрекет оқу материалын таңдап алудан, оны өңдеуден және оқу барысының алдында тұрған мақсатты ескере отырып құрылымдаудан, осы материалды оқуға бөлінген уақыттан құралады. Әрекетті ұтымды салада жүзеге асырғанда, оқытушы оқулықтарды, оқу құралдарын және жеке тәжірибесін пайдаланып, оқу жоспарын және бағдарламаларды басшылыққа алады. Оқушының сындарлы әрекетінің нәтижесі әдістемелік құралдар жасау, дәріс конспектілерін,

әдістемелік нұсқаулар әзірлеу, тарататын оқу материалдарын дайындау болып табылады.

Оқытушының ұйымдастырушылық әрекеті тікелей оқу үдерісінде жүзеге асырылады және оның үш кезеңі болады:

- оқу материалын жеткізуді ұйымдастыру (жобаны жүзеге асыру);
- оқу жұмысының нақты жағдайында өзінің жүріс-тұрысын бақылау;
- оқушылардың әрекетін ұйымдастыру.

Нақты саладағы әрекет, яғни оқу міндеттерін тиімді шешуге сәйкес келетіндей, оқу үдерісінің мақсатына жету үшін жағымды жағдай қалыптастыратындай, оқушылармен қарым-қатынасты орнату ерекше орын алады.

Оқу үдерісін ұйымдастыру кезіндегі оқытушының міндеттеріне жататындар:

- оқудың мақсатын анықтау;
- оқу ақпаратының құрылымын және оны баяндаудың реттілігін анықтау;
- оқу әдістерін және құралдарын, сабақ түрлерін таңдау, сондай-ақ қойылған міндетке қол жеткізуге қажетті уақытты анықтау;
- оқу үдерісін жүзеге асыру, оның барысы мен нәтижелерін талдау, оқу үдерісінің мақсаты мен оның нәтижелері арасындағы орын алған келіспеушіліктерді жою әдістері мен құралдары және осындай келіспеушіліктердің қайтадан пайда болуына жол бермеу үшін жобаға түзетулер енгізу.

Оқытушының нақты психологиялық білімі, икемділігі мен дағдысы болу керек, бұған жататындар:

- оқытудың мақсатын білу және оқу үдерісін жүзеге асыру мен ұйымдастыру барысында соларды ескеру қабілеті;
- мазмұны бойынша қажетті және жеткілікті оқу ақпаратын таңдай білу, оның құрылымын және баяндау реттілігін тиімдей білу;
- оқытудың түрлі әдістерінің мүмкіндіктерін және оқу үдерісінің техникалық құралдарын білу, оқыту барысында соларды қолдана алу;
- оқыту қағидаларын білу және оларды педагогикалық жұмыста қолдана білу;
- оқушылардың танымдық әрекетінің заңдылығын, оны қарқынды ету жолдарын, оқушылардың танымдық әрекетінің ұтымды ұсыныстарын ескере білу;

- оқушылардың психологиясының заңдылығын және оқушы тұлғасының жеке мінез-құлықтарын ескеріп, бағалай білу;
- тұлғааралық қатынастардың заңдылығын білу;
- оқу барысында оқушылардың танымдық әрекетін басқара білу;
- оқушылардың үлгерімін бақылау түрлерін, әдістері мен құралдарының мүмкіндіктерін, оқу үлгеріміне бақылауды ұйымдастыру және есебін жүргізе білу;
- оқу үдерісінің нәтижелерін талдау және түзетудің барынша тиімді құралдарын таңдай білу;
- ұйымдастырушылық, өзін-өзі ұйымдастыру қабілеті;
- қандай да бір педагогикалық әсердің салдарын алдын ала бағдарлау қабілеті.

Оқытушының: пәнді терең білуі, эрудициясы, педагогикалық қызметке деген сүйіспеншілігі, әділдігі және оқушыларға мейірімділігі болуы, ұстамды да салмақты, өзіне сын көзбен қарай білуі, жаңаша ойлау немесе тәжірибеде қалыптасып қалған әрекеттерден бас тарта білуі, өзіне және оқушыларға талап қойып, педагогикалық этиканы жақсы білуі керек.

«Нені оқыту» сұрағымен қоса, оқытушының алдында қалай оқыту деген сұрақ тұрады, яғни оқу барысында оқушымен қандай әдістердің көмегімен өзара әрекеттестікті жүзеге асыру туралы мәселе туындайды. Әдістер деп оқу ақпаратының белгілі бір мазмұнында және оқытудың сәйкес құралдарын және сабақты ұйымдастырудың формаларын пайдалану кезінде оқытудың мақсатын қамтамасыз ететін әдіс-тәсілдердің жүйесін айтады.

Оқытушы оқушыларға жинақталған білімді берумен шектелген жағдайда және оқытудың мақсаты осы білімді игеру ғана болғанда, осы білімдердің өзара әрекеттестігі, оқытушының оқушылармен өзара әрекеттестігі келесі сұлба бойынша құрылады: оқытушы фактілерді, құбылыстарды, үдерістерді сипаттайды, өзінің пікірін айтады, оқушы игеруге тиіс әрекеттерді көрсетеді. Оқушы оқытушының әрекеттерін бақылап, оның айтқандарын тыңдап, жазып алады және есінде сақтайды. Бұндай жағдайларда оқытудың догматтық әдістерін қолданған кезде негізгі салмақ оқушының есте сақтауы мен алатын әсеріне түседі. Оқушының ойлау қабілеті іске қосылмайды да, алған білімін сіңіру деңгейі өте төмен болады.

Түсіндіру-көрнекілік әдістерді қолданғанда, оқу ақпаратын игерудің ең жоғарғы деңгейіне қол жеткізуге болады, ол әдістің мәнісі мынада: оқытушы фактілерді айтып қана қоймай, себеп-салдар

байланысын да түсіндіреді, өз пікірінің және жасаған тұжырымының дұрыстығын жүзеге асырады. Оқушы оқытушының тұжырымын бақылап, оның дербес тәжірибесіне енген білімдермен салыстырады. Есте сақтауы мен алатын әсері механизмдерімен қатар ойлауы да қарқынды түрде болмаса да, іске кіріседі.

Оқу ақпаратын игерудің айтарлықтай жоғары деңгейіне күрделі оқыту әдістері арқылы қол жеткізуге болады. Күрделі оқыту – бұл оқу ақпаратын беру және игеру барысында оқушы үшін күрделі жағдай тудыратын қарама-қайшылық болып табылатын оқытушы мен оқушы арасында өзара әрекеттесумен сипатталатын оқу. Содан шығу танымдық міндетті шешу болып табылады. Оқытудың психологиялық негізінің күрделі жағдайы қандай да бір фактілер арасындағы қарама-қайшылық болып табылады. Қарама-қайшылықты анықтау оқушының бойында алдымен таңданыс, содан кейін қарама-қайшылық фактісіне қызығушылық тудыруға ықпал етіп, орын алған жағдайдан шығуға, қарама-қайшылықты түзетуге деген талпыныс пайда болады.

Нақты оқу үдерісінде оқытушы, нақты мазмұнына қарай, оқу әдістері мен құралдарына, қол жеткізу үшін бөлінген жеке мақсаттар мен уақыт арасында әдістердің көптеген түрін алып қарастырады. Қарама-қайшылық кей жерде пайдалы, әрі мақсатқа сай болады, басқа жағдайда түсіндіру-көрнекілік әдістері тиімді болмақ, үшінші жағдайда нақты материалды есте сақтап, догматтық әдістің берері көп болмақ. Оқудың мақсатына қол жеткізу оқытушының қарастырған барлық әдістерді тиімді үйелестікте қолдана білуімен анықталады.

Оқыту мақсатының және құралдарының әртүрлілігі оқытуда қолданылатын әдістерінің түрлі-түрлі болуы қажеттілігін ғана емес, сабақты ұйымдастырудың тұрпаттарының да әртүрлі болуын талап етеді. Ұйымдастырудың тұрпаттары деп оқу үдерісін ұйымдастыру тәсілін айтады.

Оқыту әдістері мен сабақ түрлері арасында келесідей тығыз байланыстар бар: сабақ түрі оқытудың қандай да бір әдістерін қолдану мүмкіндігін шектейді, ал әдісті таңдау сабақ түріне шектеу қояды.

Сабақтың келесідей тұрпаттары бар:

- теориялық (лекция, әңгіме, түсіндіру);
- тәжірибелік сабақтар;
- зертханалық сабақтар;

- оқушылардың өзіндік оқу формалары;
- кеңестер.

Лекция оқу орындарында да оқу үдерісін ұйымдастырудың алғашқы тұрпаттарының бірі болып табылады. Сабақтың бұл түрі қазіргі кезге дейін өзінің басым орнын сақтап қалған, алайда жоғары білім беру тарихында оны қаралау фактілері де болған.

Белгілі ағылшын филологы және жазушысы С.Джонсон XVIII ғасырда былай деп жазды: «Лекциялар әйтеуір бір кезде пайдалы болған, ал қазір, бәрі оқи алатын кезде лекциялар қажет емес, өйткені кітаптар да тым көп». Лекцияларды қаралауға оқу әдістерін белсенді және пассивті (XIX ғ. аяғы, XX ғғ. басы) деп бөлу де жатқызылды, ал сабақты өткізу формасы ретіндегі оның мақсатқа сәйкестігі туралы мәселе күмән тудырды.

Лекцияға қарсы шығушылар, бір жағынан, ақпараттың тым көп болуы, екінші жағынан, оқу үдерісіндегі салмақ күшінің студенттердің өзіндік жұмысына ауып кетуі лекцияны екінші қатарға шығарады деп болжамдайды.

Тәжірибелік сабақтардың мақсаты ғылыми-теориялық білімді тереңдету және тәжірибелік жұмыстың белгілі бір әдістерін игеру болып табылады. Көбінесе тәжірибелік сабақ барысында оқушылар есептерді шығаруға жаттығады, графикалық және есеп-сызба жұмыстарын орындап, оқып жатқан техникасының құрылысы мен жұмысы туралы білімдерін тереңдетеді. Іс жүзінде тәжірибелік сабақтар теорияның тәжірибемен байланысын жүзеге асыру тұрпаты қызметін атқарады, оқушылардың 3-ші деңгейі оқығандарын іс жүзінде қолдана білуіне қол жеткізуге ықпал етеді.

Тәжірибелік сабақтардың мақсатын ескеріп, оқытушы лекцияларды қайталауға жол бермей, қандай да бір теориялық жағдайларды шұбыртып түсіндіруден аулақ болуға тиіс. Тәжірибелік сабақтардағы жұмыстың негізгі түрі – студенттердің өзіндік жұмысы.

Зертханалық сабақтар, жалпы алғанда, білім мен икемділігін түрлендіру, заманауи техниканы қолдана отырып, тәжірибе жасау дағдысын үйренуге арналған. Сабақты ұйымдастырудың бұл тұрпаты оқытудағы теория мен тәжірибенің байланысы қағидатын толық көлемде жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Зертханалық сабақтардың мақсаты осы сабақтар лекциядан кейін өткенде барынша тиімді болмақ. Бірқатар жергілікті жағдайларға қарай, зертханалық сабақтарды лекцияның сәйкес курсына оқығанға дейін өткізуді жоспарлайды.

Зертханалық жұмыстарды дәстүрлі жүргізгенде, әрбір оқушы жоспарланған жұмыстардың бәрін орындауы керек. Әдетте, бұндай жұмыстар нені қалай орындау керек екені толық жазылған нұсқаулықты келтіре отырып өткізіледі, яғни «үлгі» бойынша жүзеге асырылады. Нұсқаулықта көрсетілген әрекеттерді орындап, оқушы солардың нәтижесі бойынша өздігінен қорытынды жасайды. Оқушының бұл кездегі белсенділігі аз.

Соңғы жылдары зертханалық жұмыстарды өткізудің зерттеушілік әдісі кеңінен таралып келеді. Осы әдісті қолданғанда, студент зерттеуді өздігінен жоспарлап, алдына қойылған мақсатқа жетудің құралдары мен әдістерін таңдайды, сұлбасын, қондырғыны жинайды, яғни тәжірибені өткізіп, нәтижелері бойынша қорытынды жасайды. Бұл жағдайда зерттеуші-маман үшін табиғи жағдайға жуық жасалып, студент сабақты игерудің 4-ші деңгейіне – шығармашылық деңгейге жете алады.

1.4. Өндірістік оқыту шеберінің жүргізушіге қоятын талаптары

Жүргізушіні оқытудағы ең бастысы оның бойында апатсыз көлік жүргізудің, автомобильге техникалық күтім көрсетудің тәжірибелік дағдысын қалыптастыру болғандықтан, өндірістік оқу шебері жүргізушіні даярлауда басты рөлдердің бірін атқарады.

Шебердің жоғары кәсіби және әдістемелік дайындығы ал өзі, әділ, тиянақты, талап қоя білетін, еңбекқор, қарапайым болуы керек. Беделі бар, құрметке ие шеберден оқу оқушының санасында жақсы әсер қалдырады. Еңбек тәртібін бұзатын, ЖҚ талаптарын бұзатын, өзінің қызметтік міндеттеріне салғырт қарайтын шебердің оқушыларға ескерту жасауға моральдық тұрғыда құқығы болмайды.

Оқушыны автомобильді жақсы жүргізуге үйрету үшін, шебер жақсы түсіндірумен қатар, кез келген міндетті немесе тәсілді шебер орындай білуі керек. Жаңа бастаған жүргізуші-нұсқаушы тәжірибесінің жетіспейтінін ұмытып, бұны, өзін-өзі бақылауды ұмытып, көзсіз тәуекелге барумен бүркемелегісі келеді. Кейде, керісінше, өз-өзіне деген сенімсіздіктен шебер жекелеген міндеттерді немесе элементтерді жасаудан қашқақтайды. Жаңадан бастаған әрбір шебердің міндеті өзінің мүмкіндігін асыра бағаламай, өзін практикант ретінде сезініп, өте мұқият, абай және байқағыш болуы керек. Бұл оған тез тәжірибе жинақтауға және жақсы педагог болуға мүмкіндік береді.

Жүргізушіге автомобильдің жалпы құрылысын жақсы меңгеріп, оған техникалық күтім көрсетуді және ЖҚЕ мен құқық қорғау (ҚҚ) негіздерін жақсы білуді қажет етеді.

Шебердің әдістемелік дайындығы педагогика және психология негіздері білімінен құралып, оқытудың әдістерін жетік меңгеруден тұрады, сондай-ақ осы білімдерді курсанттарды жүргізуге үйрету кезінде қолдануы шеберлігінен көрінеді.

Оқушыларға техникалық білім беріп және автомобиль жүргізу шеберлігін үйретіп, шебер олардың техникаға деген сүйіспеншілігін оятып, оның сақталуына және техникалық дайындығына жауапкершілік сезімін тәрбиелеп, тәртіпке және тазалыққа, бастамашылыққа, ерік-жігер мен батылдыққа баулуы керек.

Шебердің жұмысы оңай емес. Бірақ бұл дәрекілік көрсетіп, сабақты шала өткізуіне құқық бермейді. Дәрекілік пен талап етушіліктің арасында еш байланыс жоқ. Талап ете білу, ұстамдылық көрсету – оқу-тәрбие жұмысының сәтті өтуінің қадамы болмақ. Алайда егер мұқияттылық ықыластылықпен, шынайы қамқорлықпен ұштасып жатпаса, талап ету дұрыс нәтиже бермейді. Талап ету әділ болған жағдайда әрдайым түсінікті болады.

Шебердің оқушыларға әсер етудің түрлі әдіс-тәсілдері болуы қажет (иландыра білу, ескерту жасау, сөгіс беру және т.б.), бірақ оларды тек қажетіне қарай қолдана білуі керек.

Шебер оқушыдан ЖҚЕ және қозғалыс қағидаларының негіздерін мұқият орындауын, бақылау-өлшеу аспаптарының көрсеткіштерін бақылауды үйретіп, қозғалтқыштың басқа агрегаттар мен автомобиль механизмдерінің дыбысын айыра білуге және пайда болған ақауларды дер кезінде анықтай алуға үйретуі керек.

Сабақты өткізу кезінде ескертулер мен нұсқауларды байсалды, қысқа, әрі ұғымды етіп жеткізу керек. Оқушы бір мезетте бірнеше қате жасаған кезде, алдымен олардың ішіндегі маңыздысын түсіндіріп, оны түзетуге қол жеткізу керек, содан кейін қалғандарын түзетеді. Рұқсат болмаған кезде автомобильді басқаруға кірісудің қажеті жоқ. Үйреншікті тәсілдер мен міндеттерді жиі-жиі қайталап тұруға кеңес беріледі.

Оқушылардың бойында байқампаздық пен бағытты есте сақтау қабілетін дамытудың маңызы зор. Бұл мақсатта озат оқушыдан жол белгілері, нұсқамалар және бағыттың ерекшеліктері туралы сұрауы керек.

«Автомобильді жолда жүргізу» тақырыбынан бастап қозғалыс жылдамдығын тездетуді және бәсеңдетуді үйрету үшін оқушыларға кенеттен бұйрықтар беру қажет, соларды орындағанда тез тежеу, төмендетілген беріліске өту немесе маневр жасауға ауысу сияқты әрекеттерді жүзеге асырған жөн.

1.4.1. Өндірістік оқыту шеберінің міндеттері

Шебер өндірістік аға оқыту шеберіне, ал оқып-үйрену автомобильдерін пайдалану және жөндеу мәселелері бойынша гараж бастығына бағынады. Ол әр сабақты бастапқы өткізу үшін, бекітілген автомобильдің техникалық жағдайына және оны пайдалануға жауапты.

Шебердің міндеттері:

- автомобиль құрылысын, оны пайдалану ережесін жетік білуге, сауатты басқаруға, ЖҚЕ-ні біліп, соны қатаң ұстануға, әр жаттығуды жасаудың тәртібі мен реттілігін білуге;
- әр сабақты өткізуге мұқият дайындалуға, бағдарламаға және бекітілген бағытқа сәйкес жаттығуларды қатаң түрде өткізуге;
- оқушыларды парктен шығар кезде, жолда автомобильді тексеріп қарауға үйрету, күнделікті техникалық күтім (ТК) көрсету бойынша жұмысты өткізуге үйретуге;
- әр жаттығуға сабақ жоспарын, жүргізуге үйрету кезегінің графигін құрастырып, журналда өткізілген жүргізу жаттығуларының нақты санын және жүргізу сағатын жазып, дер кезінде және дұрыс түрде жеке есеп кітапшаларында белгілер қойып, жол парақшаларында тәжірибелік сабақтарды көрсетуге;
- аға шебердің нұсқауы бойынша, жүргізу жаттығуларын өткізу үшін бағдар карталарын жасауға;
- бекітілген автомобильді сабаққа дайын күйінде ұстап, ТК бойынша жұмысты уақытылы өткізіп тұруға;
- автодромды жабдықтауға және жетілдіруге қатысып, оны жұмысқа сай күйінде ұстап тұруға тиіс.

1.4.2. Өндірістік аға оқу шеберінің міндеттері

Аға шебер автомектеп директорының оқу-өндірістік бөліміне қатысты бастығының орынбасарына бағынады және жүргізуге

өндірістік оқу шеберлерінің тікелей бастығы болып табылады. Аға шебер сабақты сапалы өткізуге және ұйымдастыруға, шеберлермен әдістемелік жұмысқа, автодром жабдықтары мен оны күтіп ұстауға жауапты.

Аға шебер:

- автомобильді жүргізуге үйрету бойынша есеп құжаттамаларын жоспарлап және жасауға қатысуға;
- шеберлермен әдістемелік сабақтар және нұсқаулық өткізуге;
- автомобильді жүргізу бағдарламасының барлық жаттығуларын үлгілі түрде өткізе білуге;
- шеберлерге сабақ жоспарлары мен жүргізуге үйретудің кезектілік кестелерін бекітіп, олардың орындалуын бақылауға;
- сабақтардың есеп журналы, тәжірибелік сабақтардың жеке есебі кітапшалары мен жол парақшаларының дұрыс толтырылуын тексеруге;
- автотренажер сыныптарының және автодромның жабдықтарын жетілдіру, жаттығу міндеттемелеріне сәйкес жүргізу үшін бағытты таңдауды жүзеге асырып, бағдар карталарын толтыруға;
- оқу автомобильдерінің техникалық жағдайын бақылау, сабақты өткізу кезінде ТК ережелерін, өрт қауіпсіздігі ережелерін сақтауға міндетті.

Әрбір шебер автомобильді басқару құқығын беретін куәлікті, оқыту әдістемесі бойынша курстан өткені туралы куәлікті, жол парағын, сабақты өткізу жоспарын, сол мекеменің бағдарлық картасын, автомобильді парктен шығар алдында, жолдағы және күнделікті ТК тексеру бойынша нұсқаулық картасын өзімен алып жүруі керек.

1.5. Техникалық оқу құралы және оқыту кезіндегі оның рөлі

Техникалық оқу құралы (ТОҚ) деп оқу-тәрбие үдерісін қарқын-датуға арналған, оның сапасын жақсартып, оқытушының еңбек өнімділігін арттыруға арналған құрылғыны айтады.

Оқытудың жаңа құралдарын және әдістерін қолдану сәйкес техникалық құралдарды, жабдықталған аудиторияларды, кабинеттерді, зертханаларды, оқу бөлмелерін қажет етеді.

ТОҚ конструкциясының, оларды қолдану әдістері мен формасы негізінде ақпаратты қабылдау саласындағы дидактикалық қағидаттар мен психологиялық заңдылықтар және оқу барысында оны қолдану қағидаты жатыр. Оқу ақпаратын қабылдауда олардың функцияларын күшейтетін сезім органдарының әсері көп жағдайда шешуші маңызға ие болады. Мысалы, көру органдары – естуге, ал есту көруге әсер етеді. Тәжірибелік мәліметтер оқушының ести отырып, ақпараттың шамамен 15%-ын есте сақтайтынын көрсетеді, пәнді оқығанда, 25%-ын қабылдайды. Егер ол бір мезетте тындаса және көрсе, онда шамамен ақпараттың 65%-ын қабылдайды.

ТОҚ тек оқу барысында ғана қолданылып қоймай, шеберлікті жетілдіру кезінде де, оқудың деңгейін және өзіндік бақылауды жетілдіруде де қолданылады.

Орындалатын функциялардың сипаты бойынша, жүргізушілерді даярлау және біліктілігін арттыру кезінде қолданылатын барлық ТОҚ 4 топқа бөлінеді:

- ақпаратты хабарлау құралдары (плакаттар, агрегаттардың макеттері, кино және диапроекторлар және т.б.);
- білімді бақылау құралдары, оқушылардың білімін тексеру элементтерін автоматтандыруға мүмкіндік береді (тестілер, карточкалар, Вятка-5М-8 (емтихан));
- тәжірибелік дағдыны дамыту құралдары (тренажерлер, оқу автомобильдері, автодромдар);
- өздігінен оқу құралдары оқушыға белгілі бір бағдарлама бойынша қажетті ақпаратты береді және материалды меңгеру дәрежесін бақылайды.

Техникалық оқу құралдары жұмыс қағидаты бойынша механикалық, гидравликалық, пневматикалық, электрлік, электрондық немесе құрамдастырылған болуы мүмкін. Автоматтандыру дәрежесі бойынша қолмен басқарылатын және автоматтандырылған болуы мүмкін. Бір мезетте оқитын оқушылардың саны бойынша техникалық оқу құралы жеке және ұжымдық деп бөлінеді.

1.6. Оқу кластары

Оқу класы деп теориялық (2-сурет) және тәжірибелік (3, 4-суреттер) сабақтар өткізуге арналған бөлмелерді айтады.



2-сурет. Теориялық оқу класы



3-сурет. Тәжірибелік автотренажер класы

4-сурет. Тәжірибелік компьютер класы



Кластар автомектептің материалдық-техникалық базасының бірі болып табылады. ТОҚ кешенді қолдану психология, эргономика талаптарына және оқытудың заманауи деңгейіне сай арнайы кластар болғанда жүзеге асырылады. Кластарға қойылатын негізгі талаптар – бұл кластың ақпаратты беру құралдарымен жарақталуына, кері байланыс аппаратына және эргономикалық талаптарға қойылатын талаптар.

Класта ақпаратты беретін бірнеше құрал (интерактивті класс тақтасы, кино және диапроекцияға арналған экрандар) жұмысқа дайын тұруы керек. Барлық ТОҚ басқару оқытушының орнынан қашықтан басқарылуы қажет.

Кластар бір немесе бірнеше пән бойынша сабақтың барлық түрлерін өткізуге арналған *кешенді* және бір немесе бірқатар пәндер бойынша бір немесе бірнеше тақырып өткізуге арналған *мамандандырылған*, мысалы: қозғалтқыштар класы (5-сурет), басқару жүйесі класы (6-сурет), трансмиссия класы, жүрістік бөлік және басқадай болады.

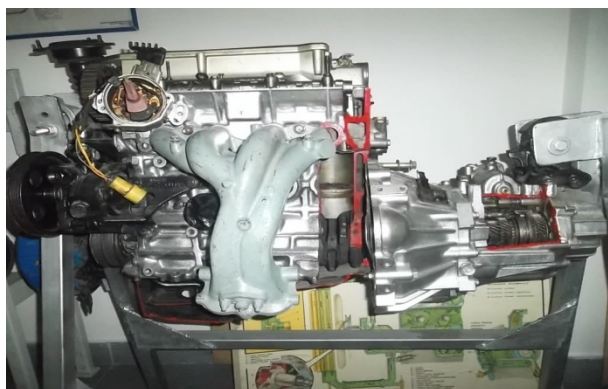


5-сурет. Мамандандырылған кешенді қозғалтқыштар класы



6-сурет. Мамандандырылған кешенді рульдік басқару класы

Автомобиль құрылысы оқытылатын кешенді класта, әдетте, жүк автомобильдерінің және жеңіл автомобилінің қимадағы және толық жинақталған агрегаттар кешені болады (7-10-суреттер).



7-сурет. Toyota жеңіл автомобилі қозғалтқышының қимасы



8-сурет. Toyota жеңіл автомобилінің автоматты беріліс қорабының қимасы



9-сурет. Mercedes-Benz жеңіл автомобилінің электро-механикалық-рульдік



10-сурет. ЗИЛ жүк автомобилінің беріліс қорабының қимасы күшейткішінің қимасы

Бұндай жинаққа салқындату, майлау, қоректендіру, электр жабдық, ілінісу және беріліс қорабы, тарату қорабы, алдыңғы және артқы көпірлер, рульдік басқару аспаптары мен жинақтағы қозғалтқыш кіреді. Сонымен қатар қимада көрсетілген жеке бөлшектер мен түйіндер де болуы керек. Оларға қоректендіру жүйесінің аспаптары: карбюраторлар, отын сорғылары, отын бактары, сүзгі-тұндырғыштар, электрмен жабдықтау жүйесінің аспаптары – аккумуляторлы батареялар, генераторлар, стартерлер, үзгіш-таратқыштар, оталдыру орауыштары, салқындату және майлау жүйесінің аспаптары радиаторлар, су сорғылары, май сорғылары, сүзгілер жатады. Егер оқу орны “В” санатты жүргізушілерді даярлауға маманданса, онда кластың жабдығына тек жеңіл автомобильдің агрегаттары ғана кіреді.

Агрегаттардың тілігі (7-10-суреттер). Корпустың жартылай алынған қабырғалары бар немесе жекелеген бөлшектері бар автомобильдің табиғи түйіндері агрегаттардың тілігі болып табылады. Бұл оқушыға олардың ішкі құрылысын, орналасуын және жеке бөлшектерінің өзара әсерін көзбен қабылдауға мүмкіндік береді. Тіліктер агрегаттың сыртқы формасы азғантай тілінген кезде жан-жақтағы түйіндес бөлшектерді барынша көруге мүмкіндік береді. Тіліктерді қызыл түске бояйды, бұл қате түсінікке жол бермеу үшін, бөлшектердің қимасының беттігін дұрыс көрсетуге мүмкіндік береді.

Көрнекілікті арттыра түсу үшін агрегат тіліктерін электр жетекпен жабдықтайды, бұл қозғалыс кезіндегі түйіннің жұмысын бақылауға мүмкіндік береді.

Агрегат тіліктерінің көрнекілік сипаты жоғары, бұл оларды бағалы оқу құралы етеді. Бірақ айта кетерлік көлемді бір олқылығы – олардың тым ауырлығы. Олар оқу класының пайдалы алаңының көп бөлігін алып жатады, салмағы үлкен, сондықтан кластың белгілі бір жерінде ең оңтайлысы қабырғадағы қалқаншалар және түрлі макеттер болып табылады, бұлар класта көп орын алмайды, сондай-ақ құрылғыны және нақты көлемінде көптеген оқушылардың көруі мүмкін еместей ұсақ аспаптарды көрсетуге мүмкіндік береді.

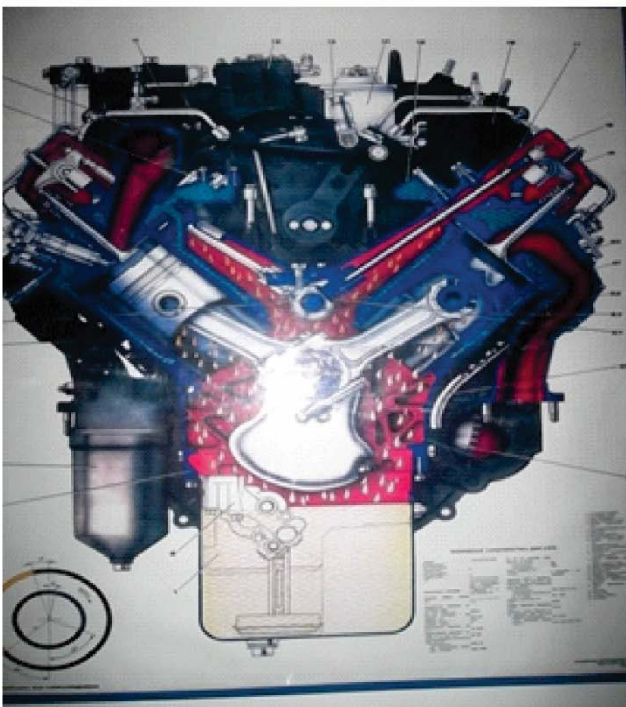
Қабырғадағы қалқаншалар және стендтер оқитын нысандар туралы көрнекі түсінік беру, олардың ерекшеліктерін, құрылысын, жинақтамасын, жұмысын көрсетуге арналады. Бұл нысандар – агрегаттар, құрлығылар және автомобиль жүйелері, қозғалыс қатысушылары және жол қозғалысын ұйымдастыру (ЖҚҰ) құралдары бар жол элементтері. Оқитын нысандар суреттер, макеттер,

табиғи бөлшектер түрінде көрсетіледі. Кластың қабырғасында ілінетін ТОҚ қабырғадағы қалқаншалар деп, ал еденде немесе үстелде қойылатындар стендтер деп аталады.

Қалқаншалар *статикалық және динамикалық болады*. Статикалық қалқаншалардың ақпараттық мазмұны өзгермейді.

Динамикалық қалқаншаларда берілетін ақпарат уақытына қарай өзгеріп тұрады. Өзгерістер механикалық түрде орны ауыстырылатын жеке бөліктерге және онда орнатылған лампаның жануына немесе осы тәсілдердің үйлестігіне қарай орын алуы мүмкін, сәйкесінше динамикалық қалқаншалар электрлік, механикалық немесе электр механикалық болуы мүмкін.

Қарапайым статикалық қалқаншалар плакаттар болып табылады (11-сурет). Қабырғадағы статикалық қалқаншалардың тағы бір түрі онда орналасқан түйіндері, аспаптары немесе бөлшектелген күйдегі автомобиль жүйелері бар қалқаншалар болып табылады (12-сурет). Нақты бөлшектерді кейде олардың пластик, ағаш және басқа материалдардан жасалған макеттерімен алмастырады.



11-сурет. Қарапайым статикалық қозғалтқыш кесіндісінің бейнесі (плакат)



12-сурет. Бөлшектелген гидравликалық рульдік механизмнің бөлшектері

Статикалық қалқаншалардың басқа көрнекі құралдардың алдында (фильмдер, диапозитивтер) кейбір артықшылығы бар, өйткені сабақ,

кеңес беру кезінде оқушылардың көз алдында болады және автомобильдің жеке түйіндері, бөлшектердің өзара орналасуы, олардың сыртқы түрі туралы нақты түсінік береді.

Сонымен қатар осындай қалқаншалардың автомобиль механизмдерінің жұмыс қағидатын ашудағы мүмкіндіктері кең емес. Карбюратор бөлшектері бекітілген қалқаншалардың көмегімен оның жұмысын көрнекі түрде көрсету, онда өтіп жатқан гидро- және аэродинамикалық үдерістердің мәні мен көпқырлылығын түсіндіру қиынға соғады. Аспаптар, механизмдер және автомобиль жүйелерінің жұмысын көрсету тұрғысынан алғанда, қозғалатын элементтері бар динамикалық қалқаншалар және электр қалқаншалардың мүмкіндіктері үлкен. Динамикалық қалқаншаларды қолданғанда, оқытушыға оқушылардың қиялын шарықтату үшін күш салудың қажеті болмайды, олардың назарын және есте сақтауын материалды тікелей қабылдау үшін еркін жағдайда ұстайды.

1.7. Бағдарланған оқытудың және бақылаудың техникалық құралдары

Білімді бақылауды бағдарламаларының ең алғашқы тәсілі *машинасыз бақылау* болған еді. Ол білімді ағымдық бақылау үшін де (оқу материалын бекіту), қорытынды (сынақтар мен емтихандар) бақылау үшін де қолданылады. Ағымдағы бақылау нәтижелері – оқытуды түзету үшін, ал қорытынды білімді барынша дұрыс бағалау үшін қолданылады.

Осы әдістің мәнісі мынада: оқушыға бірқатар сұрақтар мен олардың бірнеше жауабы жазылған кодталған тапсырма береді. Оқушының міндеті – дұрыс жауапты тандап алу. Оқытушы жауаптар кестесінің көмегімен дұрыс шешімдерді тексереді.

Осы әдістің артықшылығы:

- бүкіл оқушылар тобын бір мезетте сұрап үлгеру мүмкіндігі;
- білімді тексеру уақытын біршама қысқарту;
- білімді субъективті бағалауға жол бермеу.

Білімді бақылауды бағдарламалауды дамытудың келесі кезеңі *машиналық тәсіл* болып табылады. Оқу үдерісінде эмитхан қабылдаушылар, жаттырушы-кеңесші және түрлі оқу тренажерлер түріндегі бақылау және ақпараттық-бақылау құралдары кеңінен таралған.

Қарапайым машиналар бірнеше тетігі бар құрылғылардан құралады, солардың бірі дұрыс жауапқа, ал қалғандары қате жауапқа сай болады. Қарапайым машиналардың кемістігі – оқушыдан шығармашылық тұрғыдан ойланбай, бір ғана жауапты беруді талап етеді.

Біршама күрделі машиналар да бар (ЖБТАЖ-1 – жүргізуші білімін тексерудің автоматтандырылған жүйесі). Бұл жерде бір жауап жеткіліксіз. ЖБТАЖ-1 оқушыны логикалық ойлауға мәжбүрлейді. Мысалы, «Жол қиылысын қалай дұрыс өтуге болады?» – деген сұраққа дұрыс жауап беру үшін, жүргізуші бүкіл жағдайды нақты елестетіп, бес тетікті басып, яғни бес сұраққа нақты жауап беруі керек.

Жүйе жүргізушіден терең білімді және кез келген жағдайда шыға білуін, шешім қабылдай білуін талап етеді.

1.8. Жүргізуші шеберлігінің психологиялық негіздері

Автомобиль жүргізуді оқыту әдістері.

Заманауи жағдайда автомобильді басқару – техникалық және, психологиялық тұрғыдан алғанда, өте күрделі жағдай.

Жұмысын жаңа бастаған жүргізуші алатын ақпарат көлемі оны сіңірудің маңыздылығынан біршама артып кетеді. Төменгі қарқындылығы бар жол бойымен қозғалу үшін, жүргізуші қатаң реттілікте және көптеген әрекеттерді дәл мөлшерлі түрде орындауы керек. Солардың әрбіреуі белгілі бір дағдыны қажет етеді және бірнеше құрамнан (қозғалыстан) тұратын, өте күрделі болып табылады.

Рульдегі адамның әрекетін талдау өзінің жүргізушілік шеберлігін жетілдіруіне қарай реттілікпен өтуі үш кезеңді бөліп қарастырады, алдыңғы әр кезең келесіге жету үшін қажет.

Жаттығудың 1-кезеңінде жүргізуші белгілі бір техникалық шеберлікті игеруі керек. Техникалық шеберлік деп автомобиль механизмдерін басқаруға байланысты барлық әрекеттерді орындауда жүргізушінің жаттығу дәрежесін айтады. Бұған қозғалтқышты, ілінісуді, беріліс қорабын, тежегішті, рульдік дөңгелекті басқару кіреді. Алдын ала бірнеше қозғалысқа бөлінген әрекеттердің кезеңдерін жаттықтыру, тренажерлерді қолдана отырып тұрақты жағдайда реттілікпен жүргізілуі керек. Бұл кезеңнің, оқытудың барлық бастапқы кезеңдері сияқты, жүргізушіні ары қарай жаттықтыру үшін іргелі мәні бар. Сондықтан оқытушының міндеті –

осы жұмысқа бар ынтасымен қарап қана қоймай, сонымен қатар оқушыға осы кезеңнің негізін қалаушы маңызын түсіндіру.

Осы кезеңде оқушының игеруге тиісті жаттығулары:

- тренажердің жұмысы және құрылысымен таныстыру;
- берілісті ауыстырып-қосу иінтірегі және ілінісу педалімен жұмыс кезінде қол мен аяқты дұрыс қойып орналастыру;
- орнынан қозғалу;
- бағыты өзгермейтін тура жолмен қозғалыс. Көтерілетін және төмен кететін реттілікте берілісті ауыстырып-қосу;
- қызметтік және шұғыл тежеу.

Осы жаттығуларды орындаған кезде оқушы барлық әрекеттердің жалғыз ғана дұрыс реттілігінің мәнін түсінуі керек. Ол автомобиль механизмдерінің басқарылатын бөлшектерінің орын ауысуы мен өзара әрекеттестігін ойша елестетіп алуы керек. Құбылыстың мәнісін осылайша түсіну көп жағдайда дағдыны қалыптастыруды тездетеді, сондықтан оларды түсіндіруге уақытты үнемдеудің қажеті жоқ. Егер қажетті дағдыны үйренер алдында оқушыға макеттен басқарылатын бөлшектердің өзара әрекеттестігін көрсету де жақсы нәтиже бермек. Тәжірибе, әдетте, *1-кезеңде (12-15 с.)* тренажерлік дайындықтың жеткілікті екенін көрсетеді, содан кейін оқушыларды 2-ші кезеңге ауыстырады.

Толығымен бірінші кезеңге негізделетін және барлық қозғалыс дағдыларын толық игергеннен кейін және жүргізушіні даярлаудың екінші кезеңінде автомобильді, басқару органдарын басқарудың белгілі бір автоматизміне жеткеннен кейін, автомобильдің жолдағы орнын анықтау және оқушының басқару әрекетінен болжамдай алатындай ақыл-ой дағдысын қалыптастыру болып табылады. Осы кезеңде оқушы «автомобильдің реакциясын» түсініп, сезініп, соларды ескере отырып, басқара білуі керек. Басқаша айтқанда, оқушы, тәжірибелі жүргізуші жасайтындай, өзінің басқару әсеріне автомобильдің қас-қағымдағы реакциясын күтпеуі керек.

Алғаш көлік жүргізуді бастаған жүргізуші үшін, тәжірибе көрсеткендей, қосылатын берілісті дұрыс таңдау біршама қиындық тудырады. Екінші кезеңде осы дағдыны қалыптастыру керек.

Жаттығудың 2-кезеңінде, оқушының берілген бағыт бойынша алдыңғы ғана емес, сонымен бірге автомобильдің артқы дөңгелектерін де жүргізе білуі маңызды.

Сонымен, алғашқы екі кезеңнен кейін оқушы автомобиль жүргізудің бүкіл техникалық жағын толық меңгеріп алуы керек.

Иінтіректер кез келген әрекет қиындықтарын тудырмауы керек, сонымен қатар жабық алаң бойымен қозғалыстағы автомобильде әрекеттерді дұрыс тандап, орындауы керек. Басқаша айтқанда, оқушы жабық алаңда немесе шөл далада, қозғалыстың басқа қатысушылары болмаған кезде автомобильді кәсіби деңгейде басқаруы керек.

Осы деңгейге жеткеннен кейін үшінші, қорытындылау кезеңіне кірісуге болады.

3-ші кезеңнің міндеті – қозғалыстың басқа қатысушыларымен өзара әрекеттесуі дағдысын қалыптастыру, жол жағдайларын болжамдау (жүргізушінің басқарушылық әсерінен автомобильдің қозғалысын болжамдауға қарағанда), апатты жағдайлардың алдын алу, көлік ағыны кезінде оңтайлы қатарды және орынды таңдау, қауіпті учаскелерден (жол қиылысы, қоғамдық көлік аялдамалары, жаяу жүргіншілер өткелі және т.б.) өту.

3-ші кезеңде кейбір апатты жағдайлардан шығу дағдысын қалыптастыру (жаңадан жүруді бастаған көліктің бір жаққа ауып кетуіне жол бермеу).

Барлық үш кезеңді жүйелікпен өтіп, жүргізушіні даярлаудың нәтижесі түрлі жол-көлік жағдайында автомобильді еркін меңгеру болып табылады. Айтылған үш кезеңді меңгергеннен кейін ғана автомектеп түлегі жүргізуші деп танылып, тиісті куәлік ала алады. Күрделі жағдайларда қандай да бір қимылды таңдаған кезде автомектеп түлегі тек тактикалық жағдайларды ескеруі керек, ал сол қимылдың техникалық күрделілігі оны тоқтатпауы керек.

Ол бәрін жасай білуі керек: көтерілімде қозғалып, шектеулі кеңістіктен өтіп, жол қиылысынан тез өтіп, бұрылып және кері бұрылуы, көлікті басып озып немесе айналып өтуі керек. Ол үшін түнде, тайғақ жолда және т.б. қозғалыста қиындық тудырмауы керек.

Жүргізушілердің кәсіби шеберлігі мен сенімділігі.

Жүргізушінің кәсіби шеберлігі – бұл жол жағдайын тез, әрі дәл бағалай білуі, оның дамуын болжамдауы, ең күрделі және күтпеген жол жағдайларында автомобильдің техникалық мүмкіндіктерін дер кезінде және дұрыс пайдалана білу.

Қауіпсіздік қозғалысы (ҚҚ) үшін кәсіби шеберліктің жоғары мәні тәжірибесіз жүргізушілердің қатесінен орын алатын ЖҚО-ның көп санынан көрінеді (апаттың 30%-ы 21 жасқа жетпеген жүргізушілердің кінәсінен болып жатады).

Француз мамандарының пікірінше, 500 шақырым жүріске дейін жүргізуші тек өз автомобилін басқаруды ойлайды, қозғалыстың басқа қатысушыларына назар аудармайды. 500-ден 3000 шақырымға дейін жүргізушінің рульде өзін ұстауы біртіндеп орын алып отырған жол жағдайына сәйкестене бастайды. 3000 шақырым жүрістен кейін көлікті басқару дағдысы тұрақтала бастайды да, ол автомобильді сенімді түрде басқара алады. Әрине, бұндай жүріс түрлі тұлғалар үшін көп немесе аз болуы мүмкін. Бұл жүргізушінің жүргізу құқығын алу кезіндегі дайындық деңгейіне, сондай-ақ жеке психологиялық ерекшеліктеріне байланысты болады, бұлар біршама дәрежеде жүргізуші шеберлігін жетілдіру үдерісін анықтайды.

Жүргізуші дайындығының жоғары деңгейдегі көрінісі әртүрлі жол жағдайларында автомобильді басқару кезіндегі дағдысын автоматты түрге жеткізу, олардың ауқымдылығы, беріктігі және динамикалығы болып табылады. Күтпеген орын алған апаттар тәжірибелі жүргізуші әрекетінің тездікпен, дәлдікпен және нақты жағдайдағы қауіпсіздік талаптарына сәйкестікпен сипатталады.

Егер жүргізушілік дағдыны қалыптастырудың жалпы заңдылығын білсе және осы заңдылықтар жүргізушінің әрекетінде көрініс тапса, оны жетілдіруге біршама аз уақыт кетеді.

Жүргізушілік дағдылар және оларды қалыптастыру.

Дағдылар – бұл жұмыстың автоматтандырылған тәсілдері.

Жүргізушіні даярлауда кәсіби дағдыны қалыптастыру, яғни ең жоғары дәрежеде автоматтандырылған автомобильді басқару бойынша әрекеті маңызды орын алады. Көлікте апатты жағдайлардың көп болуының негізгі себептерінің бірі автомобильді басқару дағдылары қалыптаспаған жүргізушілердің дербес жұмыста қателік жіберуі болып табылады.

Жүргізушілердің әрекетінде дағдының сенсорлы, ой және қозғалысты үш тобын қарастыруға болады.

Сенсорлы дағдылар – бұл сезім органдары басты рөл атқаратын қабылдау. Олар өз автомобилінен жолдағы басқа нысан арасындағы қашықтықты, автомобиль қозғалысының жылдамдығын, қозғалтқыштың жұмысын есту арқылы бақылауға, автомобильдің қозғалыс бағытынан сәл ғана ауытқуын және дөңгелектердің жолмен ілінісуін бағалауға тез, әрі дәл анықтауға мүмкіндік береді.

Жүргізушінің сенсорлы дағдыны қалыптастыруы мен қабылдауында көру талдауларының, сондай-ақ есту қабілетінің, қимыл-

қозғалыс аппаратының, бұлшық ет немесе тактілік сезімдерінің маңызы зор.

Жүргізушінің жұмысында *ақыл-ой дағдысының* маңызы зор. Ол тәжірибелік міндеттер үшін қосымша ойлаусыз алған білімін және тәжірибесін қолдануға және қажетті логикалық операцияларды жүзеге асыруға мүмкіндік береді. Жақсы дамыған ақыл-ой дағдысы айналып өту, қозғалыс жолағын ауыстыру, реттелмейтін жол қиылысынан өтуді тәз, әрі нақты орындауды қамтамасыз етеді, сондай-ақ қиын жол жағдайында барынша қауіпсіз жылдамдықты, автомобильдің қажетті берілісін таңдауға мүмкіндік береді.

Жол жағдайын болжамдауда ақыл-ой дағдысының маңызы зор. Жүргізуші өзінің әрекетінде, алдыңғы тәжірибе негізінде, аз көлемде оқытылған кейбір жағдайларды қайталауына тура келеді. Бұл жағдай жүргізушілер үшін стандарттыға айналған, ол жағдайды қосымша талдаусыз-ақ ары қарай не боларын біледі. Жүргізушінің көлікті айдау дағдысы неғұрлым көп болса, соғұрлым көп қауіпсіздікті қамтамасыз ете алады.

Дұрыс, әрі дер кезіндегі шешім жүргізушінің логикалық ойлай білуіне, ЖҚЕ және ҚҚ негіздерін білуіне, сондай-ақ осы білімдерді тәжірибе жүзінде қолдана білуіне байланысты болады.

Жүргізушінің жұмысында *қозғалыс дағдылары* өте маңызды рөл атқарады, бұлар жүргізушінің автомобиль белгілерін, жол және қозғалыс ортасына тез, әрі дәл басқарушылық әрекетін жүзеге асыруға байланысты болады. Қозғалыс дағдыларын қалыптастырудың психологиялық негізі шартты рефлексдер болып табылады.

Қарқынды ЖҚ кезінде немесе үлкен жылдамдықтағы қозғалыста және осы факторлардың үйлестігінде жүргізушінің барлық дәлдік басқарушылық әрекетті саналы түрде жүзеге асыруы мүмкін емес. Алайда жүргізушілер осы әрекеттерді орындайды. Бұл жеке әрекеттерді біріктірген, күрделі автоматтандырылған қозғалыс дағдыларын қалыптастыруға байланысты.

Қозғалыс дағдыларын қалыптастыруда үш кезеңді атап өтуге болады.

1-ші кезең қозғалыстың жеке элементтерін үйренуден және жекелеген әрекеттерді біртұтас қозғалысқа үйлестіруден тұрады. Автомобильді басқаруды үйрену үшін адам қандай әрекеттердің және қандай реттілікте жасау керектігін есінде сақтауы керек. Бірінші кезеңнің басында әрбір басқарушылық жаңа қозғалыс саналы түрде жасалады және көз арқылы бақыланады: оқушының назары

қозғалысты орындауға емес, жекелеген өзінің қозғалыстарына аударылады. Оның әрекеттері жеке-жеке сипатта болады, көптеген артық және қажетті емес қозғалыстарды жасайды, тым мазасызданып, тез шаршайды.

Оқудың бастапқы кезеңіндегі қиындықтарды автоматтандырылған тренажерді қолдану арқылы жеңуге болады. Онда әрдайым қарқынды азайтуға, түсінікті емес сұрақтарға тоқталуға, дағдыны қалыптастыру үшін көп мәрте қажетті әрекетті қайталауға болады.

Қозғалыс дағдыларын қалыптастырудың 1-ші кезеңінде жекелеген әрекеттер біртұтас қозғалыс әрекеттеріне біріктіріледі, бұл қалыптасып келе жатқан қозғалыс тұрақтылығының айқын көрінісі болып табылады.

2-ші кезеңде жаттығуды қайталаған сайын артық, қажетті емес қозғалыстар жасалмайды, түсетін салмақ күші де азаяды. Қозғалыс нақтылана түседі. Әрекеттің орындалуын көзбен бақылау біртіндеп баяулап, қозғалысты бақылау рөлі арта түседі. Бақылауды бұлшық ет қозғалыс сараптамасына берудің жүргізушінің бойында кез келген қозғалыс дағдысын қалыптастырудағы маңызы зор. Осындай беру кезінде жүргізуші көзімен тек қозғалыстың өзін ғана емес, жалпы алғандағы нәтижесін де бақылай бастайды. Қозғалыс дағдыларын қалыптастырудың 2-ші кезеңінде жартылай автоматтандыру өтеді, яғни қозғалыс тұрақтылығы қалыптасады.

3-ші кезеңде жүргізуші әрекетінің көпшілігі автоматты түрде орындалады, яғни саналы түрде емес, ол бар болғаны бақылау функциясын жүзеге асырады. Автомобильді басқару қозғалысы сенімді, әрі нақты бола түседі. Байқампаздық арта түседі, назары ең алдымен сыртқы тітіркендіргіштерге бағытталады. Бастапқы ынтасы сәл азаяды, жұмыс қабілеттілігі артады. Динамикалық тұрақтылақ 3-ші кезеңнің соңында қалыптасады, автомобильді басқару бойынша көптеген операциялар автоматты түрде орындалады.

Дағдылар жаттығулар арқылы, яғни әрекеттерді қайталап орындау арқылы қалыптасады. Алайда әрекеттердің бәрін бірдей қайталауды жаттығу деп атауға болмайды. Жазуы нашар адам өмір бойы жазады, ойлайды оның жазуы бұдан жақсарып кетпейді. Қайталаған әрекеттер жаттығу болуы үшін бірқатар шарттар орындалуы керек:

- оқушы үйренетін дағдысының не үшін керек екенін жақсы біліп, оны игеруге ұмтылуы керек;

- оқушы орындалатын әр қозғалысының нәтижесі туралы, жіберген қателері және оларды түзету туралы ақпарат алуы керек;
- оқушы жаттығудағы қандай әрекеттің маңызды екенін, бастысы екенін, оның қайсысы онша маңызды еместігін түсініп, соған сәйкес жаттығуды орындауға назарын аударуы керек;
- оқушыға қойылатын талаптар оның мүмкіндігіне сәйкес болуы керек. Тым жоғары талапты қоюдың қажеті жоқ, өйткені бұл сенімсіздік ұялатып, қызығушылығын төмендетіп және дағдысының қалыптасуын тежеуі мүмкін;
- жаттығуларды уақытына қарай дұрыс бөле білу керек. Олар өте жиі болмауы керек, алайда өте сирек өткізуге де болмайды, өйткені бұл қалыптасып жатқан дағдының бұзылуына әкеп соқтыруы мүмкін;
- жаңа дағдылар бұрынғы, ертерек қалыптасқан дағды негізінде қалыптасады және бұрынғы дағдылар жаңасының қалыптасуын жеңілдетеді немесе оларды тежей алады.

Игерілген дағдының бұндай әсері *тасымалдау* деп аталады, ол оң немесе теріс болуы мүмкін. Дағдының теріс тасымалдау мысалы ретінде Швецияда оң жақтағы қозғалысқа ауысу кезінде жол-көлік апатының күрт ұлғайып кетуін; басқа түрлі маркалы автомобильді басқаруды айтуға болады. Сенсорлы дағдыны теріс тасымалдау мысалы жеңіл автомобильден жүк көлігіне ауысу кезінде және керісінше жағдайда көзмөлшерді бұзу болып табылады.

Дағдыны алмастыру кезінде қателікке жол бермес үшін, жүргізушілерді барлық ерекшеліктерімен және жүргізуші үшін бұрынғы және жаңа автомобильдер арасындағы айырмашылықтармен егжей-тегжейлі таныстырып, жаңа дағдыны қайта үйреніп алу үшін уақыт бөлу қажет. Қайта үйренудің ұзақтығы жүргізушінің жеке ерекшеліктеріне және оқыту әдісіне байланысты болады.

Дағдыларға *өзгерушілік* тән. Егер жаттығу тоқтаса, онда дағды үзіледі, яғни автоматтандырудан айырылады. Дағдының үзілуі адамның бұрын үйренген әрекеттерінің толық жоғалуын білдірмейді, бірақ оларды орындаудың сапасы қандай да бір дәрежеде төмендейді. Оқу барысында үйренген дағдының қажетті деңгейін ұстап тұру үшін және оны ары қарай жетілдіру үшін тұрақты түрде жаттығып тұру қажет. Дағдының кері кеткенін жүргізушілердің байқай бермейтінін айта кету керек. Бұл да ЖКА себептерінің бірі болуы мүмкін.

Автомобильді басқарудың жақсы үйренген дағдысы апатты жағдайда оң нәтижені қамтамасыз етуі мүмкін. Түрлі апаттық жағдайларда әрекет ету үшін маңызды дағдыларды үйрену керек, олардың болуы – жүргізушінің жоғары кәсіби шеберлігінің белгісі. Егер жүргізуші оқу барысында осындай дағдыны үйренбеген болса, онда ол дағдыны нақты апаттық жағдайларда алуына тура келеді. Бұл жүргізуші үшін де, қозғалыстың басқа қатысушылары үшін де тым қымбатқа түсуі мүмкін. Автомектепте оқыту барысында апаттық жағдайлардың үлгісін көрсетуге болады. Жаяу жүргіншінің кенеттен пайда болуы автодромда манекеннің орын ауыстыруымен немесе кинотренажерде көрсетіледі. Сырғып кетуінің үлгісін жасау үшін оқу автомобилінің тежеу жүйесі қосымша контурлармен жабдықталады, нәтижесінде автомобильді бір жағынан тежеу мүмкін болады. Сонымен қатар апаттық жағдайлардың үлгісін көрсету оқушылардың эмоционалдық беріктігін жаттықтырады.

Қозғалыс дағдыларын тезірек қалыптастыру үшін және жүргізушілік шеберлікті жетілдіру үшін *идеомоторикалық* жаттығуды жасауға болады. «Идея» – түсінік, елестету. *Идеомоторика* – бұл қандай да бір жол жағдайында жасау керек әрекетті ойша жасау. Адам ойша қандай да бір қозғалысты жасағанда, адам миының тиісті қозғалыс орталығында жүйкесі тітіркеніп, белгілі бір бұлшық еттің әрең байқалатын қысқаруы орын алады. Сондықтан автомобильді жүргізу бойынша белгілі бір әрекеттер мен тәсілдерді ойша қайталау тиісті қозғалыс дағдыларын қалыптастыру кезінде түзілген немесе түзілетін шартты рефлексстік байланыстың жандануына жеткізеді. Дәл осы физиологиялық механизм қозғалыстарды ақыл-оймен егжей-тегжейлі қайталау түрлі қозғалыс дағдыларын игеруге мүмкіндік береді.

Жүргізушілерді психологиялық даярлау.

Жүргізушілерді психологиялық даярлау бұл кез келген жол жағдайында психикалық қасиеттерді мақсатты түрде қалыптастыру.

Психологиялық дайындыққа моральдық дайындық, психологиялық және жеке қасиеттерін жетілдіру, жаттықтыру, сондай-ақ идеомоторлық, аутогендік жаттықтыру жатады.

Американдық психологтар Мосли мен Макфарланд көптеген зерттеулердің негізінде *адам қалай өмір сүрсе, автомобильді де солай басқаратыны туралы* қорытындыға келген. Адамның қалай өмір сүруі, оның еңбекке, басқа адамдарға деген көзқарасы, өз-өзіне қалай

қарайтыны көп жағдайда оның моралдық қасиеттерімен анықталады. Мораль мен адамгершілік – бұл адамдардың бір-біріне және қоғамға қатысты міндеттерін анықтайтын, адамдардың қоғамда өмір сүру ережесінің жиынтығы. Мораль мен адамгершілік қасиеттеріне жататындар: патриотизм, ұжымшылдық, еңбекке басқа адамдармен арақатынасы. Жоғары моралдық тұрғыдан өмір сүретін жүргізушілерде парыз сияқты сезім болады, тәрбиелі екендігі көрініп, өзінің қызметтік міндеттерін адал орындайтынын ерекшелеп тұрады. Автомобиль жүргізетін осындай жүргізуші ЖҚ басқа қатысушыларына сыйластықпен қарап, жолда жүру ережелерін (ЖЖЕ) қатаң ұстанады.

Жат қылықты жүргізушілер өзіміз болып, өзінің жағдайын ғана ойлайды, басқа адамдардың мүддесімен санаспайды. Автомобиль жүргізетін осындай жүргізушілер ЖЖЕ-ні жиі бұзады. Олар көп жағдайда сол жаққа шығып кетіп, жаяу жүргіншілердің жолында тоқтамайды, басқа жүргізушілерді өз автомобилінің жарығымен шағылыстырады және т.б.

ЖКО-ға жиі түсетін және ЖҚЕ бұзатын жүргізушілер ашушаң болады, басқаларға жеккөрушілікпен қарайды, тұйық болады, айналасына бейжай қарап, қажетсіз тәуекелге барғыш келеді, өзіміз, жеңілтек ойлы, ЖҚЕ-ні нашар меңгеру қатар, қоғамдық өмір нормаларын да әрең игереді.

Жүргізушінің сенімділігінде қабылдау, назар аудару, ойлау, есте сақтау, жылдамдық пен дәлдігі, эмоциялық орнықтылық сияқты психикалық қасиеттерді арнайы жаттықтырудың да маңызы зор. Дәл осы психикалық ерекшеліктер жол жағдайын бағалауда, дұрыс басқарушылық әрекеттерді орындау мен дер кезінде шешім қабылдауда аса маңызды рөл атқарады. Осы қасиеттерді жаттықтыру мен жетілдіру автомобильді жүргізуге үйретуде және кейінгі кәсіби әрекетте жүзеге асады. Бұл үдерісті жеделдетуге болады, егер осы мақсатта арнайы аспаптар, стендтер мен тренажер қолданылатын болса. Алайда осы әдістер нақты жол жағдайында психологиялық қасиеттерді жаттықтыруды алмастыра алмайды, тек толықтырады.

Жүргізушінің сенімділігінде эмоциялық орнықтылық пен кенеттен орын алған жол жағдайында автомобильді сенімді, әрі дұрыс басқаруға көмектесетін көңіл-күйін бақылай білу қасиеті өте маңызды. Жүргізушінің бойында осындай қасиеттердің жоқтығы сенімсіздіктен, күмән және үрейдің пайда болуынан көрінетін жүйке шиеленісінің өршуіне әкеп соқтырады. Сонымен бір мезетте

қабылдау, мойындау, есте сақтау, назар аудару, әрекет ету уақытын созып алу сияқты психикалық үдерістердің өтуі бұзылады, қимыл-қозғалыс бағыты бұзылады. Жол жағдайын дұрыс бағалау дер кезінде шешім қабылдау және сол кездегі дұрыс әрекеттер қиындай түседі, бұл қателерге ұрындырып, ЖҚ себепкері болуы мүмкін. Сондықтан жүргізушінің бойында эмоциялық орнықтылықты мақсатты түрде тәрбиелеу сенімділікті, яғни жол қауіпсіздігін арттыруда өте маңызды болмақ.

Жүргізушінің психологиялық дайындығына *идеомоторлы және аутогендік жаттығу* жатады.

Аутогендік жаттығудың мәнісі өзін-өзі иландырудың арнайы тәсілдерін қолданып, адамның өзін белгілі бір күйге келтіру қасиетін дамытудан көрінеді, бұл жүйкенің ширығуын кетіруге, сенімсіздікті, шаршау сезімін жоюға немесе біршама төмендетуге мүмкіндік береді.

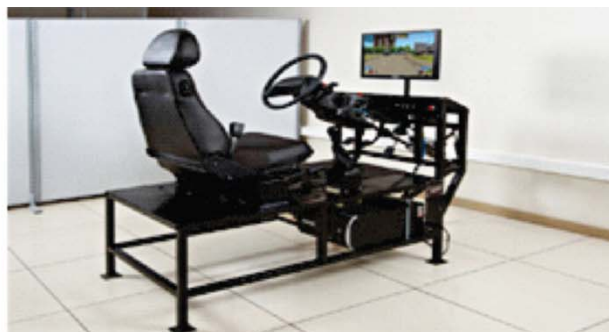
Дұрыс жолға қойылған психологиялық дайындық оқу барысында да, жүргізуші шеберлігін жетілдіруде де жүргізушінің сенімділігін арттыру қорының бірі болып табылады, яғни ЖҚ қамтамасыз ете алады.

1.9. Автомобиль тренажері. Тренажерлердің жіктелуі

Автомобиль тренажері деп жүргізушіні даярлау және шеберлігін арттыру барысында дағды мен икемділікті нығайтып, жетілдіру, қалыптастыруға арналған автомобиль жүргізушісінің жұмыс жағдайының үлгісін көрсететін құрылғыны айтады (13-16-суреттер).



13-сурет. Car Master-автотренажері. Активті приборлы ВАЗ автомобилінің толық интерьері



14-сурет. Master Light-автотренажері. ВАЗ автомобилінің интерьері

Автотренажерлер автомобильдермен бір мезетте пайда болды. Алғашқы жарамсыз болған автомобиль алғашқы автотренажерге

айналды. Автотренажерлерді жасаудың 1-ші кезеңінде оларды қолданудың негізгі мақсаты басқару органдарының орналасуымен таныстыру, басқару органдарының орын ауысуына байланысты иінтірекке, автомобиль баспаларына түсетін күштерді көрсету болып табылады. Яғни автомобильді тұрақты жағдайда басқару дағдысын игеруді жүзеге асыру. 20-шы жылдардың басында жүргізушілерді даярлау жолдарын жүзеге асыру қозғалыстың өзгеруін көрсететін автотренажерлердің көмегімен жүзеге асырылды.



*15-сурет. Форд Фокус
автотренажері: панорамдық экраны
180 гр. бұрышты бақылайды*



*16-сурет. Автомобилдің негізгі
шанагы: панорамдық экраны 360 гр.
бұрышты бақылайды*

Содан кейін әртүрлі жол жағдайының қозғалыс ұқсастығын көрсететін автотренажерлер жасала бастады. Қазіргі кезде автомобильді нақты жағдайда басқару дағдысын үйретіп қана қоймай, жүргізушілерге қиын жағдайларда жаттықтыруға мүмкіндік беретін автотренажерлер жасалуда.

Автотренажерлер белгілі бір инженерлік-психологиялық және педагогикалық талаптарға сай келіп, жобалау кезінде инженерлермен қатар психологтардың, физиологтардың, педагогтардың қатысуын қажет етеді.

Өкінішке қарай, техникалық тұрғыдан жетілдірілген заманауи дерлік автотренажерлер болашақ жүргізушілерді жолда болатын нақты жағдайлардан қорғай алмайды, нақты автомобиль қозғалысы үшін қажетті эмоциялық күйді бере алмайды. Қазіргі кезде динамикалық автотренажерлерді жасаудың бірлі-жарым талпыныстары бар, солардың көмегімен нақты жағдайды көрсету шынайы өтетіндігі соншалық, тіпті тәжірибелі деген жүргізушілердің өздерінің апатты жағдайды тамыр соғысы жиілеп, тынысы тарылып, жүрек соғысы өзгеріп кетеді.

Арналуы бойынша заманауи тренажерлерді *функционалды және кешенді* деп бөледі.

Функционалды тренажерлерде – белгілі бір дағды немесе оның кейбір элементтері, кешендіде дағдының бүкіл бір кешені қалыптасады.

Бір мезетте оқитын *тұлғалардың саны бойынша*, тренажер *дербес және топтық* болады.

Жүргізушіге әсер ету сипаты бойынша – *статикалық және динамикалық* болады.

Статикалық тренажерлерде жүргізушінің орындығы қозғалыссыз тұрады, оқушыға тек өзінің салмағы әсер етеді. Динамикалық тренажерде оқушы түрлі жылдамдықтармен орындығымен бірге кеңістікте орын ауыстыра алады. Осы кезде пайда болатын динамикалық салмақ күші кейде шамалары, бағыты және әрекеттің ұзақтығы бойынша нақтыға өте жуық болып келеді.

Тренажер оқушының әрбіреуімен жеке жұмыс істеуді қажет етеді, автомобильді басқарудың жеке операцияларын қайталап, оларды нақты орындау шеберлігіне жеткізеді. Тренажерлерді пайдаланып, күрделі үдерістерді жекелеген элементтерге бөліп, нақты жол жағдайында қауіпті болатын апатты жағдайларды көрсетуге болады. Тренажерді жүргізушінің психологиялық функциясын зерттеу үшін де пайдалануға болады.

Заманауи автотренажер негізгі 2 бөліктен, яғни: оқушының жұмыс орнынан және қоршаған жағдайды жаңғырту жүйесінен тұрады.

Жұмыс орны ретінде басқару механизмінің элементтері: рульдік дөңгелек, беріліс қорабының және тежегіштің иінтіректері, ілінісу баспадері, жұмыстық тежегіш және дроссельді қақпақты басқару, аспаптар қалқаншасы, бұрылыстарды көрсеткіштерді және жарықты ауыстырып-қосқыштар орналасқан шанақтың макеті қолданылады.

Жол жағдайын көрсету тәсілі бойынша қолданыста болған автотрена-жерлар 4 топқа бөлінеді:

- таспалық;
- көлеңкелі;
- киноланған;
- телевизиялық.

Автомобиль қозғалысы және айналадағы жағдай туралы ақпараттың шамамен 90%-ын жүргізушілер көру сезімі арқылы алады, тренажерлердегі негізгі зейін визуализаторларға оқушының бойында жолдың нақты көру сезімін, қоршаған заттарды, сондай-ақ

қозғалыстағы КҚ және жаяу жүргіншілерді нақты көрсететін жүйелер мен құрылғыларға аударылады.

Таспалық тренажерлер.

Классикалық түрде жүргізушінің жұмыс орны ретінде таспалық тренажерде айналыс қағанағына орнатылған нақты автомобильді қолдануға болады. Автомобильдің алдына көлемі шектеусіз таспа орнатылады, оның көлемі оқу класының көлеміне байланысты болады. Таспада жол белгілері және таңбалары салынады. Жолдың үстінде кронштейнге автомобильдің көрнектілік үлгісі ілінеді.

Шексіз таспа аунақшақтар жүйесі арқылы автомобильдің жетекші дөңгелегімен қозғалысқа түседі. Алдыңғы дөңгелектер қалыпқа тіреледі.

Автомобильдің көрнектілік үлгісі руль дөңгелегі айналған кезде көлденең бағытта жол бойымен қозғалады. Оқушының міндеті автомобильдің моделін жолда ұстап тұру болып табылады.

Таспаның көлемі кластың көлемімен шектеледі, сондықтан жол жағдайы тез арада өзгереді, оқушы оны тез есінде сақтап, сабаққа қызығушылығы төмендейді.

Таспалық тренажердің айтарлықтай кемістігі – қозғалыстың басқа қатысушыларының болмауы. Онда бос жолдағы бір автомобильді жүргізу элементтері үйретіледі. Бұл олқылық келесі жолмен толықтырылады. Шексіз таспада қозғалыстың бес жолағы сызылады, бұлар түрлі жылдамдықпен қозғалуы мүмкін. Жүргізуші қозғалыс жолақтары арасында бекітілген автомобильдер арасында жүріп, қозғалыс жылдамдығын, әсер жылдамдығын және бағытталуын дамытады.

Көлеңкелі тренажерлер.

Жұмыс қағидаты келесідей. Жүргізушінің жұмыс орны (автомобиль макеті) стандартты басқару органдарымен және аспаптармен жабдықталады. Иінтіректердің күші, басқару теппелері және аспаптар. Иінтіректердің күші және басқару теппелері нақты автомобильдің күшіне ұқсас болуы керек. Жол жағдайы экранда көлеңкелі проекция арқылы жасалады. Әдетте, осы мақсат үшін сфералық түссіз диск қолданылады, онда күңгірт түсті бояумен тұрғын үй шомбалдары және көк шалғын көрсетіледі. Қозғалыссыз тұрған жарықтың нүктелі көзі экранға көлеңкенің проекциясын түсіреді. Тұрғын үй шомбалдары немесе көк шалғын экранда қара бейне болып көрінеді, ал жол жолағы жол белгілері салынған ашық түсті

болады. Сфералық диск төрт аунақшақта орнатылған, ол рульдік дөңгелектің бұрылыс бұрышына сәйкес бұрылады. Ілінісу, тежегіштер, газ баспадері мен беріліс қораптары реостаттар жүйесі арқылы электромотормен байланысқан, сол арқылы электр қозғалтқыш білігінің жылдамдығын өзгертеді. Автомобиль макетінің электр қозғалтқыш білігі механикалық немесе электрлік байланыс арқылы жетекші резеңке білікпен жалғанған, ол берілген жылдамдықпен тұрғын үй шомбалдары макетінің орнын ауыстырады.

Көлеңкелі тренажер қозғалтқыштың толық қозғалыс ұқсастығын қамтамасыз етеді, қозғалыстың жылдамдығы және бағытына қатысты кері байланысты жақсы жүзеге асырады. Олар қала сыртындағы жолдарда жалғыз жүріс жағдайында жүргізу дағдысын үйрету кезінде немесе қозғалыстың басқа қатысушылары болмайтын қала көшелеріндегі жол жағдайында өздерін жақсы көрсетті, оқушыларды автомобильді жүргізу техникасына алғашқы дайындық үшін жақсы оқу құралы болып табылады.

Осы типтегі тренажерлер оқытудың алғашқы кезеңінің қажетті дағдыларын үйренуге және автомобильді жүргізудің келесі негізгі тәсілдерін үйренуге мүмкіндік береді:

- орнынан қозғалу;
- тура жолмен жүру;
- автомобильдің бір орында тұруы;
- берілісті көтерілу және түсу ретімен ауыстырып-қосатын тура жолмен қозғалу;
- жылдамдықты өзгерте отырып, тура жолмен қозғалу;
- шұғыл және қызметтік тежеу;
- бұрылыстар;
- артқы жүрісті қолданумен айналу;
- жол қиылысынан өту;
- артқы жүріспен қозғалу.

Көлеңкелі тренажерлер қозғалыстың басқа қатысушыларын көрсетуге арналмаған және қозғалыстың нақты жағдайына тән эмоциялық сипатты бере алмайды.

Киноланған тренажерлер.

Үлкен экранда жол жағдайын жобалау, оны түрлі түсті етіп көрсету мүмкіндігі нақты жағдайға жуық қозғалыс жағдайын жасауды қамтамасыз етеді, бұны таспалық, көлеңкелі тренажерлерде жүзеге асыру мүмкін емес. Сондай-ақ осындай автомобильді белгілі

бір нақты жол көлік жағдайын (ЖКЖ) басқару дағдысын үйрену үшін ерекше құнды болып табылады. Әдістемелік тұрғыдан жақсы түсірілген фильм қиын жол жағдайында ғана емес, қозғалыстың басқа қатысушылары бар апатты жағдайларда да басқарушылық әрекетті біртіндеп үйренуге мүмкіндік береді.

Алайда қозғалыс жағдайын жасаудың анықтығы мен шынайылығымен көрінетін басымдылығына қарамастан, киноланған тренажердің айта кетерлік бір кемістігі бар – кинотаспаға түсірілген кері байланыстың жоқтығы. Жол жағдайын оқушы өзгерте алмайды. Фильмді көрсеткен кезде көрініс сол жағдайда оқушы қалай әрекет ететініне қарамастан, өзгеріп тұрады. Қозғалыс жылдамдығын ұқсату да үлкен қиындық тудырады.

Телевизиялық көріністер.

Телевизиялық тренажерлерде жоғарыда айтылған кемістіктер жоқ. Оларда қозғалыс жылдамдығы бойынша да, басқарылатын дөңгелектің айналу бұрышы бойынша да нақты кері байланысы болады; кедергілер (қозғалыстың басқа қатысушылары) болған кезде жүргізуге үйрену мүмкіндігі қамтамасыз етіледі, басқарудағы қателерді нақтылап талдау және жазба жүргізудің мүмкіндігі болады.

Тренажердің конструкциясы негізгі үш түйіннен тұрады:

- жүргізушінің жұмыс орнын көрсететін, жол жағдайы көрсетілетін телеэкраны бар автомобильдің үлгісі;
- қозғалып бара жатқан көлігі бар, телевизиялық камера орнатылған жергілікті жердің макеті;
- ЭЕМ, оның негізгі міндеті – жүргізушінің жұмыс орнындағы басқарушылық әрекетін телекамерасы бар өздігінен жүретін көлікке беру.

Жұмыс принциптері: автомобильдің үлгісі жүргізушінің кеудесі деңгейінен өтетін горизонталь өсінен айнала алады, сонысымен көлденең үдеуді және қисық сызықтың түрлі радиустары бар бұрылысты көрсете алады. Қозғалтқыштың жұмысы туралы шу ақпаратты, қозғалыстың басқа қатысушылары туралы ақпаратты жүргізуші дыбыс үлкейткіштен алады. Осы тренажердің көмегімен желдің жылдамдығы мен бағытын, дөңгелектердің жолмен ілінісу коэффициентін, жолдың қиылысын, бұрыштардың, шулардың үлгісін көрсетуге болады.

Бақылау-өлшеу аппаратурасының көмегімен тежеу күшін, газ педалінің орнын, қозғалыс жылдамдығын, басқару дөңгелектерінің айналу бұрышын, тахометрдің көрсеткішін өлшеуге болады.

Оқушы әрекетінің белгілері (басқару дөңгелектерінің бұрылысы, қозғалыс жылдамдығының өзгерісі) ЭЕМ-ге түседі, сол жерде олар түрленіп, телекамера орнатылған арнайы конструкцияланған көлік көрінісіне түседі.

Оқу класының қабырғасында жердің (табанжолдар, жаяу жүргіншілер өткелі, салынған жол белгілері бар көшелер, жол белгілері, бағдаршамдары бар тұрғын үй және әкімшілік ғимараттары бар 2-3 қалалық квартал) макеті орналастырылады. «Қаланың» үстінде екі көлденең және солардың бойымен екі тік бағыттауыш орнатылып, телекамерасы бар айналатын алаң жинақталады. Көріністі беретін камераның қозғалысы жетек механизмдері арқылы жүзеге асырылады. Телекамера көріністі жүргізушінің алдында орнатылған телеэкранға жібереді.

Телевизиялық тренажердің кемістіктері: аппаратура құнының қымбаттығы, баптау мен жөндеудің қиындығы.

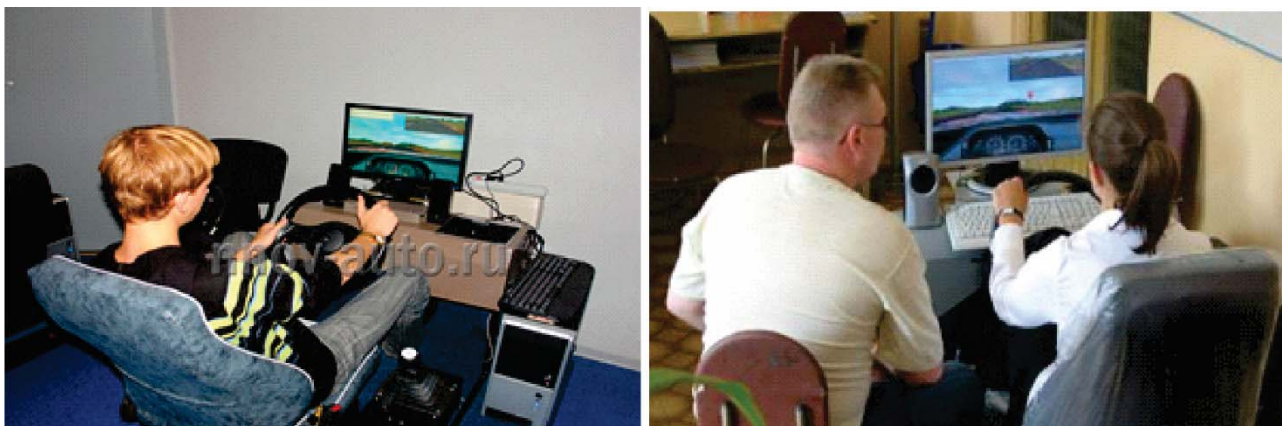
Автомобиль тренажері.

Автотренажердің бәріне жол жағдайының шарттылығы тән. Тренажердің конструкциясын жасау барысында туындайтын негізгі қиындықтардың бірі осы шарттылықты жеңіп, қозғалыстың нақты жағдайларын барынша толық көрсету болып табылады. Көлеңкелі тренажер мен кинопроекторы бар тренажер қозғалыстың толық дерлік көрінісін береді.

Басқару органының екінші кешенімен жабдықталған автомобиль (ілінісу, тежегіш және газ баспадері, рульдік дөңгелек) болатын автомобиль-тренажерде айтылған қиындықтарды ескеріп, соларды жөндеу талпыныстары болды. Жүргізушінің әдеттегі орнында (сол жағында) орналасқан басқару органдары орындау механизмдерімен байланысты емес және олардың орнын ауыстыру автомобильдің қозғалысына әсер етпейді. Автомобильді басқару бойынша барлық әрекеттерді оң жақтағы орындықта отырған шебер атқарады.

Автомобильдің қозғалысы кезінде, шебер оқушының алдына белгілі бір міндетті қойып, оны орындау барысында бірқатар қиындықтар тудырады (автомобильдің жылдамдығын ұлғайтады немесе азайтады, оны бір шетке бұрып кетеді). Оқушының жауапты әрекетінің дұрыстығы қателер санын көрсететін және әрбір жеке жағдайдағы оқушы әсерінің уақытын көрсететін бақылау аспаптарының көрсеткіштері бойынша бағаланады.

Тренажерді басқарған кезде оқушы нақты жағдайда болады және жүргізушінің әдеттегі жұмысына сәйкес келетін барлық сезімдерді сезінеді.



17-сурет. Автомобильдің кешенді тренажері

Заманауи кешенді автомобиль тренажері 17-суретте көрсетілген. Автомобиль тренажері кешендері келесі мақсаттарды шешуге арналған:

- оқушыларды автомобиль органдарымен кәсіби деңгейде дұрыс әрекеттесу қатынасын жасауға рульмен бағыттау, баспадармен жұмыс істеу, беріліс қораптарымен жұмыс істеу т.б.;
- көлік жүрісінің үдеуін қалыптастыру шеберлігіне, қорап берілістерін жоғары төмен қою арқылы көліктің жылдамдығын өзгертуге;
- жол төсемдерінің түрлеріне байланысты және оның бұрыштық еңкіштеріне байланысты жердің тартылыс күшін ескере отырып, инерция бойынша қозғалуға (дөңеске шыққанда жылдамдықты азайтуға және ылдиға қарай еркін жүруге);
- жол қозғалысы қауіпсіздігінің мемлекеттік инспекциясында (ЖҚҚМИ) және автодромда өткізілетін емтихандардың элементтік базаларын орындап жаттығуға;
- өздігімен көлікті басқарып жүргізуге үйрену кезіндегі қателескен кезеңдерін түзетуге;
- қарастырылған қалалық жолдарда басқарылатын виртуалды автомобильдердің және басқа көліктердің жүрістерін жобалауға;
- жол бойындағы қозғалыста көліктердің соқтығысуын бақылауға;

- апатқа қарсы тәсілдерді пайдаланып, автомобильдерді дұрыс басқаруға;
- қыс айларының тайғақ жолдарында және түн мезгілдерінде жүрудің тәжірибесін арттыруға;
- жүргізушінің тапсырманы орындау кезіндегі іс-әрекеттерін талдауға үйрету.

Бағдарламамен қамту жол үстінде көлікті жүргізгенде визуалды-акустикалық әсер туындатады. Көлік жүргізуді үйренуші жолдың алдыңғы және артқы бағытын (артқы көріністі көруге арналған айнамен) бақылап, «автомобиль» қозғалысы бағытын жеңіл басқаратын болады.

Оқу үлгеріміне қойылатын нақты талаптар және баға беру.

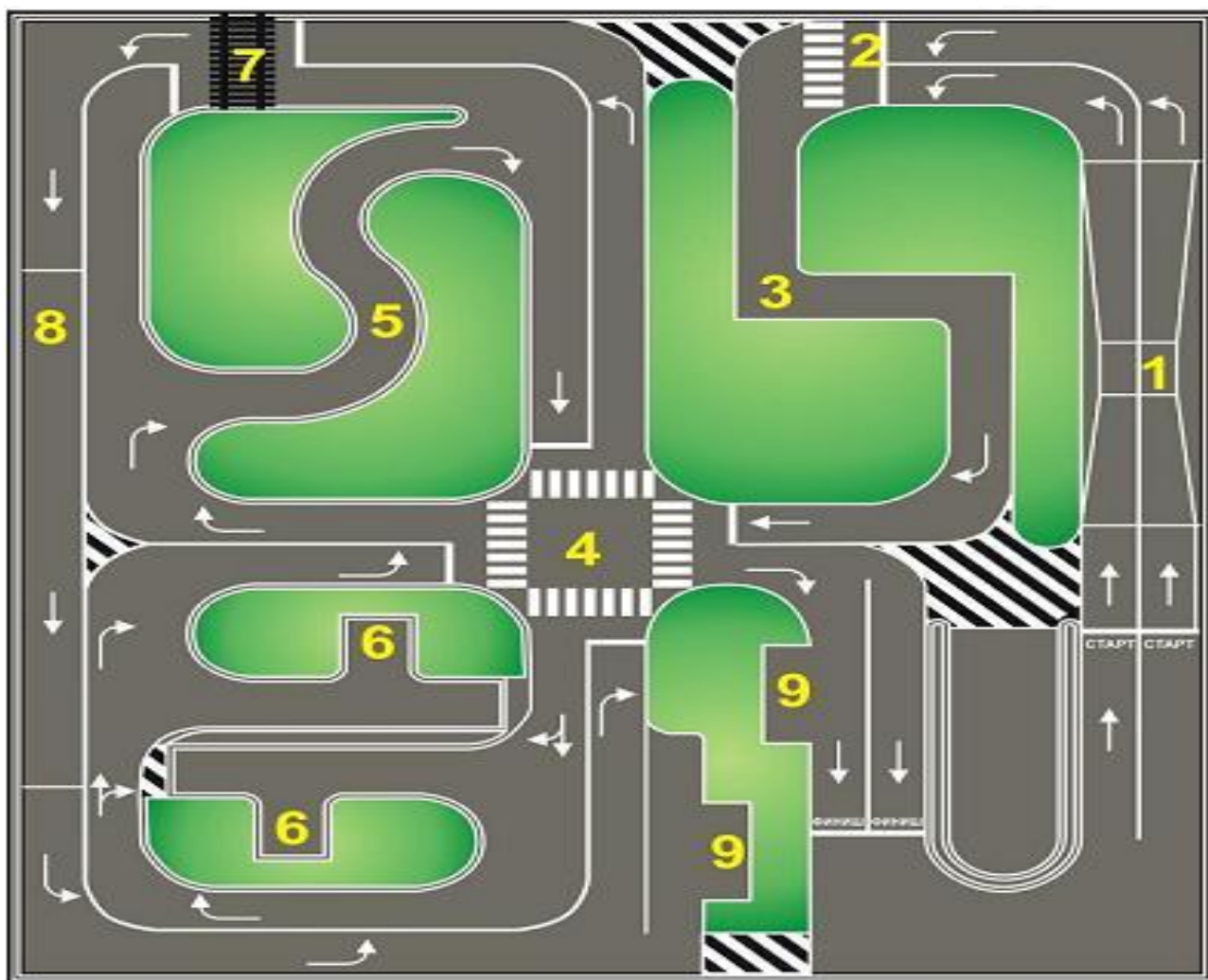
- жан-жақты бағалау – бұл білім көлемін ғана ескеріп қоймай, оқу материалын түсіну деңгейі, оны саналы игеруі мен ұғынудың беріктігі;
- объективтілік – оқудың жемістілік дәрежесіне әділ баға беру;
- жекелеу – бүкіл топтың сәттілігіне қарамастан, әрбір оқушының қалай оқуын бағалау;
- саралау – білімді ескеру жүйесінде балдар неғұрлым көп болса, оларды бағалаудағы саралау мүмкіндігі де жоғары;
- жүйелілік – оқу үлгірімін есепке алу мен тексеру тұрақты өткізіліп тұруы керек.

Оқу барысында үлгерімді 4 баллдық жүйемен бағалайды: өте жақсы, жақсы, қанағаттанарлық және қанағаттанғысыз.

1.10. Автодромдарда көлікті жүргізу тәжірибесін үйрету

Автодром деп оқушыларда жүргізудің негізгі дағдысын қалыптастыруға арналған жалпы қозғалыстан бөлектенген және арнайы жабдықталған аумақты айтады.

Автодромда оқытудың негізгі мақсаты оқушының ЖҚ-ның басқа қатысушыларының әсеріне берілмей, көлік ағынында ашу-ыза тудырмай, автомобильді сенімді, әрі қауіпсіз жүргізуіне үйренуі болып табылады. Автодромдарда үйрену үдерісі қарқынды, бақыланатын, тиімді, әрі жүйелендіретін болып табылады. Қажетті қауіпсіздік жағдайында ЖҚ түрлі жағдайларының үлгісін тек автодромдарда жасауға болады. Бұл жерде оқушы біртіндеп автомобиль жүргізудің сенімділігіне үйренеді.



18-сурет. Автомобильді жүргізіп үйренуге арналған автодром: 1 дөңес өрге көтерілетін жаттығуды орындау; 2 – жаяу жүргінші өтпесі – автомобиль тоқтау сызығын кесіп өтпей тоқтауы керек; 3 – 90° бұрылу – курсант бұл учаскені дөңгелектерді жиектасқа тигізбей өту керек; 4 – жол қиылысы – курсант алдын ала тиісті бұрылу көрсеткіштерін қосып, жол қиылысындағы сызба таңбаларының ережелерін ескеріп өтуі керек; 5 – ирек жол – бұл учаскені шектеу сызықтарына тимей өту керек; 6 – шектеулі алаң – курсант шектеулі алаңға кіріп, жиектастарды сүйкемей, кері бұрылуы керек; 7 – теміржол – автомобиль тоқтау сызығын кеспей тоқтап, келесіде жүру бағытын жалғастыруы керек; 8 – жылдамдықты үдету жолағы – курсант беріліс қорабының 1-берілісін 2-беріліске ауыстырып, жалдамдықты 20 шақ/сағ. асыруы керек; 9 – параллель аялдау – 2 минут аралығында шектеу сызықтарын баспай, автомобильді жол шетіне параллель тоқтату керек

Автодромдар автомобиль жүргізуге үйренуге арналған түрлі құрылғылармен жабдықталады (18-сурет). Автодромнан (негізгі) басты жолға шығуға рұқсат етілмейді.

Автодромдарда реттелетін және реттелмейтін жол қиылыстары мен түйісетін жолдарды қарастыру керек. Жол қиылыстары мен

түйісетін жолдар, өткелдер жол белгілерімен жабдыкталады, ал жолдың асфальтталған бөлігінде белгі қойылады.

Міндетті элементтерге көтерілімі және төмен түсетін жолдары бар учаскелер жатады, сол жерде автомобильдің еңіске түсуі мен көтерілуі кезінде орнынан қозғалтуға, сондай-ақ солға және оңға түрлі радиустармен бұрылуға жаттығуға болады. Сонымен қатар ұзындығы 100 м-ден кем емес, беткі қабаты тайғанақ бұрылысы бар жолдар, автомобильді жүргізуге жаттығу үшін көлемі шектеулі және бұрылыс жасаудың күрделі қимылдарын орындауға арналған (сегіздік, ирелектік тәрізді жүріс және т.б.) арнайы алаңдар қарастырылады. Теміржол өткелдер, жаяу жүргіншілердің өткелдері, қоғамдық көлік аядамаларының элементтері, қауіпті жағдайлардың үлгілері қарастырылады. Жол учаскелерінің беткі қабаты кедір-бұдырлы болуы керек. Жүргізуге үйретуге арналған автодромдағы сыртқы жарықтануды көріну жеткілікті болмайтындай етіп орнатуға кеңес беріледі.

Автодромда оқытудың ұзақтығы автомобильді жүргізу бойынша тәжірибелік сабаққа бөлінген оқу уақытының 20-30%-ын құрайды.

Автомобильді жүргізу бойынша автодромда оқытудың бірінші кезеңінде мыналарды үйретеді:

- қозғалтқышты қосу және қыздыру;
- бақылау аспаптарының көрсеткіштерін тексеру;
- орнынан қозғалу;
- қысқа қашықтықта тура жолмен қозғалу;
- автомобильді тоқтату тәсілдерін үйрену;
- орнынан қозғалғанда және автомобильді тоқтатқан кездегі ықтимал апатты жағдайлар.

Оқытудың келесі кезеңінде (тура жолмен қозғалыс) автомобильді тура бағытта және қозғалыстың тура жолына қатаң параллель артқы жүріспен қозғалту үйретіледі; баяу тежеу; «дөңес» жаттығуы, «платформа», «ершік», «сына», сондай-ақ:

- орнынан қозғалу, қысқа қашықтықта қарқынды жүріс алу, жоғары беріліске өту, газ педалінің көмегімен жылдамдықты арттыру және төмендете отырып тура жолмен қозғалу;
- берілісті кемитін реттілікте ауыстырып-қосу, бұл үшін жылдамдықты газ педалінің көмегімен азайту қажет, қажет жағдайда тежегіш педалін басу;
- жоғары берілістен төменгіге тежегіш педалін қоспай ауысу, аяқ тежегіші істен шыққанда, қозғалтқыштың тежегіш элементтерімен жұмыс істеу;

- автомобильді ілінісуді сөндіру және сөндірусіз шұғыл тежеу тәсілдерін үйрену, шұғыл тежеу элементтерімен жұмыс істеу, және соңғы автомобильді басқару бойынша алдын алатын шараларды қарастыру үйретіледі.

Келесі кезең – жолдың қисық сызықты учаскелері бойынша қозғалыс және бұрылыстарды орындау. Қисық сызықты учаскелері бойынша қозғалысты жүзеге асыру үшін, руль дөңгелегін дұрыс игерумен қатар, дұрыс тежей білуі және қозғалыс жылдамдығын өзгерте білуі, жақсы көзболжамы болуы керек. Бұл кезде өз қатарынан шығуға болмайды. Қозғалыстың жылдамдығы бұрылыс радиусына және жабынның тайғақтығына сәйкес болуы керек.

Келесі кезең – шеңбер, сегіздік бойымен қозғалу. Бұл жаттығулар алаңда белгі салынатын кедергілер (фишкалармен) белгіленеді. Осы жаттығуларды жасау кезінде оқушыларға руль дөңгелегіне қолды дұрыс қою дағдысы үйретіледі, автомобильді кеңістікті қабылдау және кедергілер жетілдіріледі.

Келесі жаттығу артқы жүріспен қозғалыс. Алдымен артқы жүріспен тура жолмен көлікті жүргізу дағдысы үйретіледі және артқы терезе, бүйірлі терезе, артқы көрініс айнасы арқылы жолды дұрыс бақылауға ерекше назар аударылады, ал жүк автомобильдерінде оқыту кезінде аяқты сатыға қойып, ашық есік арқылы қарайды. Содан кейін артқы жүріспен бұрылыс және бокске кіруге, текше алаң бойымен жүріске үйретеді:

- алаңға алдыңғы жүріспен шетіне дейін кіру, содан кейін шетіне дейін артқы жүріспен солға немесе оңға бұрылыс жасау және алдыңғы жүріспен қақпадан шығу;
- алаңға алдыңғы жүріспен кіру, қақпадан өткеннен кейін алаңның шетіне дейін солға немесе оңға бұрылыс жасау, одан кейін артқы жүріспен қарама-қарсы шетіне дейін жүріп, артқы жүріспен қақпадан шығу;
- алаңға артқы жүріспен сол жақ бұрылысымен кіру және алаңнан алдыңғы жүріспен шығу.

Автомобильді жүргізуді үйрету әдістері.

Келесі жаттығу – артқы жүріспен «сегіздік» бойынша қозғалу. Артқы жүріспен жүрген кезде пайда болатын апатты жағдайларға және оларды алдын алатын шараларға оқушылардың назарын аудару қажет.

Автодромның жағдайы қиын жол жағдайында және апатты жағдайларда жаттығуларды үйренуге мүмкіндік береді. Жүргізушінің шұғыл тежейтін жағдайы жиі кездеседі. Тәжірибесі жоқ жүргізуші шұғыл тежеуді қолданудан қорқады, өйткені автомобиль аударылып кетеді деп ойлайды. Шұғыл тежеуді қызметтік тежеудің көмегімен автомобильді тоқтатып, басып өту мүмкін болмағанда қолданады. Қызметтік тежеуді қай кезде қолдануды, қай кезде шұғыл тежеуді қолдануға болатынын жақсы білу керек.

Оқушыларға имитацияланатын жағдайларда сырғып кетудің алдын алудың негізгі тәсілдерін үйрету мен сырғып кетудің негізгі себептерін анықтайтын және олардың алдын алудың негізгі факторларын түсінуді үйрету керек. Жаттығуларды жасауға кіріспес бұрын теориялық тұрғыдан төмендегілерді үйреніп алу керек:

- орнынан қозғалғанда және тоқтаған кезде шиналардың жолдың беткі қабатына үйкелісінің рөлі;
- ілінісу коэффициентін азайтуға ықпал ететін жол қозғалыстары;
- тыныштық үйкелісі, айналым үйкелісі және сырғу үйкелісі арасындағы айырмашылық;
- шетке сырғып кетудің түрлері және оның пайда болуы себептері;
- шетке сырғып кетудің туындауына себепкер болатын жүргізушілердің әрекеттері;
- шетке сырғып кетудің алдын алатын жүргізушілердің негізгі басқарушылық әрекеттері.

Автодромда жүргізуге үйреткеннен кейін тәжірибелік емтихан өткізуге кеңес беріледі. Емтихан төрт жаттығудан тұрады, емтиханды сәтті тапсыру үшін жүргізудің үш тәсілін қатесіз орындап шығу керек. Мысал ретінде келесі жаттығуларды келтіруге болады:

- автомобильді тұраққа көлденең бағытта қою. Кетіп бара жатқан артқы жүріспен тұрақ үшін белгіленген алаңға 1-ші талпыныстан кіреді. Тоқтатқаннан кейін автомобиль оның сыртқы контурлары тұрақ үшін белгіленген алаңның ішінде болатындай етіп тұруы керек. Алаңның ені автомобильден 1,5 есе үлкен, ал ұзындығы автомобильдің ұзындығымен бірдей;
- тақтайдың үстімен жүру. Автомобиль сол жақ дөңгелектерімен ұзындығы 4 метр және ені 30 см болатын тақтайдың үстімен жүруі керек, тақтайдан түспей, алдымен алдыңғы, содан кейін артқы жүрісімен қозғалады;

- көтерілімде орнынан қозғалу. Бұл кезде ол 20 см астам кері шегінуі керек;
- шектеулі қисық сызық бойымен төрт қақпа арқылы құрылатын, радиусы 10 м қисық сызық бойымен қозғалу. Қақпалардың ені автомобильдің маркасына қарай автомобиль енінен 1,3 еседен аспауы керек. Қисық сызық бойымен қозғалған кезде автомобиль қақпаға жанаспауы керек.

Емтихан тапсырғаннан кейін оқушыға кемістігі мен оларды жою мүмкіндіктері түсіндіріледі. Емтихан тапсырғаннан кейін оқушы қалалық ЖҚБ учаскелеріне жіберіледі.

1. 11. Оқу автомобильдері

Оқу автомобилінің типі сол санатты КҚ жүргізушілеріне дайындайтын оқу бағдарламасына сәйкес болуы керек. Ал ол кезде кең танымал үлгілерді қолдану тиімді болмақ.



19-сурет

Оқу автомобилі сыртқы көрінісі, техникалық жағдайы және жабдықталуы бойынша ЖҚЕ толығымен сай болуы қажет. Оның алдыңғы және артқы жақтарында таным белгілері орнатылуы керек – шеттері қызыл тең бұрышты ақ үшбұрыш, онда қара түсті «У» әрпі жазылады (19-сурет).

Оқушы алып отырған жұмыс орнынан сол жақта, артқы көрініс айнасы орнатылады.

Жүк автомобилінде жүргізушілік құралдың толық жиынтығы: 19-сурет күрек, балта, буксирлі арқан, шиналарды жөндеуге арналған материалдар, медициналық қорапша, өрт сөндіргіш, апатты тоқтау белгісі, автомобильді көтерілім кезінде ұстап тұруға арналған қалыптар, қыста сырғуға қарсы шынжырлар болуы керек.

Автомектепте буксирлі құрылғылар, жүрісін арттыратын және тартып шығаруға арналған құралдар үнемі дайындықта және қажетті көлемде болуы керек.

1.12. Нақты жол жағдайында автомобильді жүргізуге үйрету

Жүргізушілерді ситуациялық оқыту.

Жол-көлік апатын талдау жол-көлік жағдайын бағалаудағы және олардың қателерінің даму салдары екенін көрсетеді. Бұндай қателер

тәжірибесі аз жүргізушілерге тән, жүргізуші тәжірибесінің жинақталуына қарай бұл қателер азая береді. Бірақ тәжірибені жинақтау үдерісі ұзақ, әрі баяу өтеді. Сондықтан жүргізушілерді оқыту кезінде басқа жүргізушілердің қателерінің себептерін талдау керек, бұл – жағдайлық оқытудың (ЖО) мәнісі.

ЖО – жол көлігін пайдалану (ЖКП) дамуы нәтижесінде болған немесе болуы мүмкін ЖКО болып табылады. Дәстүрлі оқытуда көбінесе қате жағдай қолданылады: ЖКА себептері ЖҚЕ-нің белгілі бір тармақтарын бұзу болып табылады. Алайда көптеген жағдайларда қасақана, зиянкес пиғылмен алдын ала ойластырып жасаған жағдайлардан басқа, ЖҚЕ-ні бұзу ЖКП-нің тікелей себептері болмайды. Көбінесе оны жүргізушінің кәсіби операторлық қателігі ретінде қарау керек. ЖҚЕ, құқықтық сипаттағы құжат ретінде, жүргізушінің жолда не істеуіне болатыны және нені болмайтынын белгілейді. ЖҚЕ талаптарын *қалай* орындау керек деген сұраққа жауаптың болуы міндетті емес. Бұл – ЖО міндеті, ол ЖҚЕ оқумен үйлеседі, бірақ, онымен алмастырылмайды.

ЖО – ЖКО болдырмайтын ойлау және шешім қабылдау стереотиптерін қалыптастыруға көмектеседі, соның ішінде жүргізушінікі ЖҚЕ тұрғысынан алғанда қауіпті жағдайларда тұрпатты түрде дұрыс болса да (яғни әр жүргізуші басқа жүргізушілердің ЖҚЕ бұзу ықтималдығын алдын ала болжамдай білуі керек).

ЖО ұйымдастырған кезде, жүргізуші қиын жағдайларға тап болған басқа жүргізушілердің қателерін талдау арқылы білімін толықтырады деп саналады. Сондықтан қарастыратын ЖКО негізінде мүмкіндігінше бірнеше жыл қамтылған жылдың түрлі кезеңінде орын алған нақты жол көліктерін пайдаланудың (ЖКП) көптеген мысалын талдау жатыр, бұл оларды жүйелеуге және оқиғаның орын алу ықтималдығына жеткізетін типтік қауіпті жағдайларды жүйелеуге мүмкіндік береді.

ЖО мақсаты – жүргізушілерді келесі сұрақтарға талдау жасап, жөн-жосық жүйесіне жауап беруге үйрету:

- қауіпті жағдайларды болжамдау;
- жол жағдайын бағалау және оның дамуын болжамдау;
- ЖКП алдын алатын немесе оның ауырлығын азайтатындай автомобильді басқару бойынша шешім қабылдай білу.

Бұл үшін оқушыны жолды бақылау кезінде қауіп тудыратындай жағдайларға сипаттама беріп, қатердің негізгі себептерін айтуға,

ЖКО ықтималды даму сипатын анықтауға, ЖКО алдын алатын шешімдер бойынша кеңестер жасауға үйретеді.

ЖО автомобильді басқару және ЖҚ және ЖҚЕ негізіне үйрету кезіндегі теориялық және зертханалық тәжірибелік сабақтарда жүзеге асырылады. Осы мақсат үшін оқудың түрлі құралдарын (слайдтар, кино, альбомдар) тиімді пайдалануға болады, бұлардың типтік ЖКО жүргізушінің орнынан қалай қабылданатыны көрсетіледі.

1.13. Оқудың мазмұны

Көптеген ЖКО жүйелендіру барлық ЖКО-ға себепкер жүргізушілердің 85 пайызының типтік қателерінің көбісін жағдайлық талдауға болады. Бұл қате әрекеттер ЖКО-ның **9 тобына** топтастырылған.

ЖКО 1-тобы жаяу жүргіншілерді басып кету мүмкін болатын жағдайларды біріктіреді. Жүргізушінің бұл жағдайдағы негізгі қатесі – жаяу жүргіншілердің шыға келуі ықтималдығын қарастырмауы, ал қауіптілікті болжамдаудың жоқтығынан жаяу жүргіншілерді қауіпті аймақта анықтағаннан кейін басып кетудің алдын алу бойынша тиімді әрекеттерді жүзеге асырудың мүмкіндігі болмайды.

Ең үлкен ықтималдықпен жаяу жүргіншілерді басып кету қоғамдық көлік аялдамаларының маңында, *реттелетін* және *реттелмейтін* жаяу жүргіншілер өткелдерінде, сондай-ақ кейбір белгіленбеген орындарда болып жатады.

Қалада көлік құралдарын басқарудың, жаяу жүргіншілердің өздерін қалай ұстау ерекшеліктерін зерттеген кезде, жол қиылыстарынан өту әдістері мен техникасын қарастырғанда, ерекше назар аударылуы керек. Әрине, жаяу жүргіншілер автомобильдерден келер қатерді сезінеді. Алайда солардың көбісінің шыдамдылығы жетпейді, көңіл-күйлерін бақылай алмайтын және қауіпті дұрыс бағалай алмайтын балалар көлік жүретін жолды кесіп өтеміз деп, жүргізушілер үшін үлкен қауіп тудырады.

Көлік жүретін жолда жүргіншілер неғұрлым көп жиналса, соғұрлым жағдай қиындай түспек. Жаяу жүргіншілердің, әсіресе балалардың өздерін тоқтату кейде ақылға қонымсыз болып жатады. Көп жағдайда жаяу жүргіншілердің қате қылықтары жүргізушілер үшін кенеттен және күтпеген жерден жасалады да, жүргізуші басып кетудің алдын алу үшін шара қолданып үлгірмейді немесе оны уақытты кешіктіріп жасайды.

ЖҚЕ-ге сәйкес, көлік жүретін жолда жүргіншілер пайда болған кезде жүргізуші тоқтағанға дейін жылдамдығын азайтуы керек немесе жаяу жүргіншіні айналып өтіп, қозғалыстың басқа қатысушыларына қауіп тудырмауы керек.

Жылдамдықты азайту және автомобильді тоқтату – ең сенімді шара болмақ: автомобильдің жылдамдығы төмен болғанда, денеге түсер зақымның ауырлығы да азаяды. Сонымен қатар автомобиль өз жолағында қалады және қозғалыстың басқа қатысушыларына кедергі келтірмейді. Осы нұсқаның қауіпсіздік белгісі автомобиль қозғалысының жоғарғы жылдамдығы болып табылады, онымен жүргізуші шұғыл тежегенде жаяу жүргінші жүретін жолаққа дейін автомобильді тоқтата алады. Яғни жаяу жүргіншіні басып кетпей автомобильді тоқтатады, егер жүргізуші оның қалай жүргенін байқайтындай (қашықтық, көрінісі S_v), тоқтайтын жолға S_o дейінгі қашықтықта болса. Бұндай мүмкіндік жүргізушінің әрекет етуі уақытына, көлік құралының түрі мен дұрыстығына, жол жабынының жағдайына байланысты болады.

Егер $S_v < S_o$ болса онда мүмкіндігінше жаяу жүргіншіні айналып өту керек.

Жаяу жүргіншімен өзара әрекеттестік тұрғысынан ең қауіпті уақыт 16-20 сағ. аралығы болып табылады, бұл кезде шаршаңқы адамдар жұмыстан кейін үйлеріне асығады, әсіресе жолды бағдарлауды қиындататын күрделі ауа райы (қар, жаңбыр, тұман, жел), тәуліктің қараңғы кезінде де мұқият болу керек.

ЖКО 2-ші тобына жүру құқығы басым болатын КҚ ықтималды соқтығысу тән. Бұндай жағдайлар ЖҚЕ бұзу салдарынан ғана емес, жақындап қалған КҚ нашар көрінуі себебі де орны алуы мүмкін.

Қаланың көше қиылыстарында автомобильді басқарудың қиындығы ең алдымен жүргізушінің қозғалатын көп нысандарды көруі қажеттілігімен түсіндіріледі және солардың әрбіреуі қауіп тудырады. Кейбір жол қиылыстары шектеулі көрумен ерекшеленеді, сол жерде жүргізуші қозғалыстың жаңа қатысушыларының пайда болуы ықтималдығын алдын ала болжай білуі керек, солардың көбісінің көлемінің тар болуы жүк автомобилінің, автобустың және т.б. бұрылыстар жасауын қиындатады.

Ең қиыны реттелмейтін жол қиылыстары болып табылады. Көп жағдайлар жүргізуші үшін жол қиылыстарында және оған түйісетін жерлердегі ахуалы туралы толық ақпараттың болмауы қателердің себепкерлері болып табылады.

Шолу көрінісі шектеусіз болатын реттелмейтін жол қиылыстарында жақындап қалған автомобильдердің жылдамдығын, соларға дейінгі қашықтықты, белгіленген бағытта жүруге қажетті уақытты дәл бағалай білу болып табылады. Параметрлердің тым болмаса біреуінің соңындағы қателік қауіп-қатердің пайда болуы ықтималдығын арттыратыны анық. Бұл сондай-ақ жүрудің басым артықшылықтарын пайдаланатын жүргізушілерге де қатысты, яғни басқа жүргізушінің қателіктерді жіберуі өзімшілдіктен туындауы мүмкін. Осындай есептеулердің дағдысын қалыптастыру жақсылап жаттығуды қажет етеді, ал жаңа бастаған жүргізушілерде есептеу дағдысы жетіспей жатады. Сондықтан бұндай жағдайларда қауіпсіздіктің негізгі ережесі уақыт резервін жасау болып табылады. Мысалы, егер жүргізушіге жүріп өтуі үшін 5-6 сек. қажет болып көрінсе, онда осы уақытқа тағы 3-4 сек. қосу керек, сонда жақындап қалған автомобильдердің параметрлерін бағалаудағы ықтималды қателікті түзету мүмкіндігі пайда болып, оқиғаның ықтималдығын азайтуға болады.

Жүргізушінің жол қиылыстарынан өту кезіндегі әрекеті қатаң реттілікке бағынып, анық болуы керек. Жол қиылыстарына жақындаған кезде оның түрін, ондағы көру мүмкіндігін, жолақтар санын, өзінің тұрысын, басқа жолаққа тұру қажеттілігін ескеру қажет болады. Жол қиылыстарына жақындар алдында әртүрлі жүргізушілердің әрқилы қарқындылықпен тежейтінін ескере отырып, қашықтықты арттыру қажет. Бұл кезде жүретін жолдың жағдайын және алда келе жатқан көліктің тежегіш қасиетін ескеру қажет.

Жол қиылыстарына жақындай бастағанда және оны қиып өткенде, қозғалыстың басқа қатысушыларымен толық өзара түсіністікке қол жеткізу керек.

Қозғалыстың жылдамдығы, қажет жағдайда, автомобильді тез тоқтатуға мүмкіндік беретіндей етіп тандап алынуы керек. Ілінісуді сөндірмей жол қиылыстарынан өтуге кеңес беріледі, өйтпеген жағдайда жүргізушіні айтарлықтай жауапты әрекеттерден алаңдататын жағдай орын алуы мүмкін. Жүк автомобилінің немесе автобустың оңға қарай күрт айналмасында оң дөңгелек пен табанжол арасында 1-1,5 м қашықтықты қамтамасыз ету керек, өйтпеген жағдайда автомобильдің немесе тіркеменің артқы дөңгелектері табанжолға шығып кетеді.

Басып озу кезінде қалада көлікті жол қиылыстарына 30 м жетпей аяқтайтындай етіп есептеу керек, өйтпеген жағдайда көлденең бағыттағы автомобильдердің аяқтайтын маневрі қатысқан қауіпті жағдай орын алуы мүмкін.

Қалада жүргізушілердің, әсіресе оның жоспарымен және қажетті нысандардың қалай орналасқанымен таныс емес жүргізушілер үшін бағдарлануы қиындай түседі. Оған қоса, көп көшелерде жүк автомобилінің қозғалысына тыйым салынған. Бұндай жағдайларда бағытты мұқият қарап алу қажет және айналма бағдармен таныстықты біліп алу, қажетті нысандарды тез, әрі оңай тауып алуға мүмкіндік беретін жол учаскелерін таңдап алу керек болады; жүк автомобилінің қозғалысына рұқсат етілген көшелерді, жаяу жүргіншілер көп жүретін жерлері бар көшелерді біліп алу керек. Нұсқаулық неғұрлым толық болса, жүргізушіге қиын жағдайда бағдарлану да, оның қалай дамитынын болжамдау да жеңіл болмақ.

ЖКО 3-ші тобы КҚ таңдап алынған жылдамдығының жолдың сипатына және жағдайына сәйкес келмеуімен сипатталады. Бұл сипаттамалар жолдың сырғыма тұстарында және айналмаларында ЖКО-ға әкеп соқтыруы мүмкін.

Доғаланған жолдардан өткен кезде автомобильдің динамикалық дәлізі айтарлықтай арта түседі, бұл әсіресе қарсы разъездерде қатер тудыруы мүмкін. Бұрылыс кезінде автомобильге, жүргізушіге, жолаушылар мен жүкке ортадан тепкіш күштер әсер етеді, автомобильдің көлденең орнықтылығы бұзылуы мүмкін. Осыған байланысты жүргізушінің алдында автомобильдің ықтималды ауытқуын болжамдау және жағымсыз салдарға жол берілмейтіндей қозғалыстың жылдамдығы мен траекториясын таңдау мүмкіндігі пайда болады.

Бұрылыстарды қауіпсіз өтуді қамтамасыз ететін шешім осы учаскелердегі қозғалыс жағдайларын болжамдау негізінде қалыптасады. Ол, жүргізуші ақпарат алған сәттен бастап жол учаскесінің сыртқы түрі бойынша жүзеге асырылады. Жүргізуші қисық жол учаскесінің сипаты туралы ақпарат алатын минималды қашықтық доғаланудың басталуынан 300 м аспайтын қашықтықты құрайды. Болжамдаудың дәлдігі жеткілікті қауымдастық байланыс туралы жүргізушінің есінде қалғанына байланысты болмақ. Жасалатын шешімнің мәнісі ең алдымен қозғалыс жылдамдығын өзгерту қажеттілігін анықтаудан тұрады. Көпшілік жағдайларда

қауіпсіздіктің жеткілікті шаралары, көбінесе төмендетілген берілісті қоса отырып, жылдамдықты азайту болып табылады.

Жолдың қисық жол учаскесіне жеткенде, жүргізуші көру арқылы қабылдайтынын қимыл-қозғалыс сезімдерімен және ортадан тепкіш күштің әсерінен автомобильдің сырғуы және дөңгелектердің бағынбауы туындайды. Көлденең күш коэффициенті (ортадан тепкіш күштің автомобиль салмағына қатынасы) неғұрлым жоғары болса, сол сезімдер соғұрлым анығырақ болмақ. Осы сезімдердің негізінде нақты ЖКҚ ескеріп, жүргізуші қабылдаған шешімінің дұрыстығы туралы ойланып, оны түзетеді.

Жолдың бұрылыстарында барлық ЖКО 10%-дан асады және соның салдары әдетте ауыр болмақ. Көбінесе ЖКО-ға ортадан тепкіш күштің әсерінен автомобильдің көлденең орнықтылығын жоғалтуы себепкер болып жатады. Автомобильдің қозғалысы жол сапасы жақсы, еңіске қарай бұрылатын, жол жабыны жақсы және ортадан тепкіш күш төмен орналасқанда, қозғалыстың шектеулі жылдамдығындағы кең жолдарда орнықтырақ болады. Сондай-ақ жолдың доғалануын қауіпсіз өту үшін жүретін жолдың енін және жолақ санын, профилін, көрінісін, вираждың болуын ескеру қажет болады.

Автомобильдің аударылуы кедергіге соқтыққанда немесе жолдан сырғып кеткенде, бір шетке сырғып кетуін тежемегенде орын алуы мүмкін.

Егер бұрылысты өту кезінде жылдамдықты азайту қажет болса, онда жұмыстық тежегішті қолдану керек. Алайда бұл кезде автомобильдің бір шетке ығысуына әкеп соқтыратындай дөңгелектердің бұғатталуына жол бермеу керек. Автокөлік тіркемесі дөңгелектерінің бұғатталуына жол бермеу керек, өйткені оны траекторияға қатысты жанама бойымен сырғытуы мүмкін: оңға бұрылғанда – қарсы жолаққа, солға бұрылғанда кюветке қарай. Сондықтан жылдамдықты азайту үшін жұмыстық тежегішті қолданбай, қозғалтқышпен жұмыс істеген дұрыс.

Автомобиль тура жүрістен доға бойынша қозғалысқа бірден ауыса алмайды. Бұрылыстың басындағы ауыспалы қисық сызық бойымен қозғалыс барысы автомобильдің жылдамдығы және бұрылыс радиусына ғана емес, рульдік дөңгелектің бұрылыс жылдамдығына да байланысты болған кезде, ортадан тепкіш күштің ықтималды күрт артуына қарай қауіпті болуы мүмкін. Сондықтан бұрылысқа қауіпсіз кіру үшін және одан дұрыс шығу үшін жылдамдықты азайта

бастаудың сәтін дұрыс таңдай білу керек. Тежелген дөңгелектермен бұрылысқа кіру қауіпті, бірақ, тым ерте тежеуді бастауға да болмайды. Жылдамдықты рульдік дөңгелектің бұрылысы басталған кезде азайта бастаған дұрыс.

Бұрылысты, жылдамдықты аздап қана өзгерте отырып, ілінісуді қосусыз бір берілісте өткен дұрыс, бұл үшін отын беруді біртіндеп ұлғайту қажет.

Бұрылыстан шыққан кезде рульдік дөңгелектің бейтарап күйге келуімен бір мезетте қозғалыстың жылдамдығын арттыруға болады.

Сырғып кету ықтималдығын азайту үшін немесе аударылып кетуіне жол бермеу үшін, сол бағыттағы жолдың бүкіл енін барынша пайдалану керек. Бұл бұрылыс радиусын ұлғайтып, жабық бұрылыс алдындағы жолды жақсы көруге мүмкіндік береді.

Автомобиль жүргізушісі тартымның алдыңғы дөңгелектерінің және артқы тіркеменің траекториялары арасына назар аударуы қажет, сондай-ақ қарсы автомобильдің шығу ықтималдығын бақылауы қажет.

Автомобиль тайғанақ учаскелерде жүрген кезде тежеу қажет жағдайда жүргізуші дөңгелектердің қалай жұмыс істейтініне назар аударуы қажет. Артқы өстің сырғу ықтималдығы жоғары және қауіпті. Артқы өстің сырғуын болдырмау үшін, басқару дөңгелектерін сырғитын жаққа қарай бұру қажет. Олардың аздаған бұрылысының өзі ортадан тепкіш күшті азайтады, ал бұрыштық жылдамдық ұлғайған кезде және бұрылыс тарылғанда, ортадан тепкіш күш сырғуға қарсы бағыттталып, оны тоқтатуға ықпал етеді.

Күрделі және қатерлі жол-көлік оқиғаларында автомобильді жүргізуге үйрету.

ЖКО 4-ші тобы басып озу, айналып өту және бұрылыс кезінде КҚ соқтығысу ықтималдығын беретін жағдайларды біріктіреді. Ең ауыр салдар басып озу кезінде жүргізушілердің қателері нәтижесінде орын алады.

Жүргізушілер уақытты үнемдеу үшін басып озғысы келеді. Ол екі бағытта да, екі немесе үш жолағы бар жолдарда орындалады. Бұрылыстың бір бөлігі қарсы жолақ бойымен жүзеге асырылады, яғни қарсы автомобильге кедергі келтіру және сонымен соқтығысу мүмкіндігі болатын жерлерде орын алып жатады.

Қауіпсіз басып озуды ЖҚЕ талаптарын нақты орындағанда, автомобильді басқару техникасын жетік меңгергенде, жүргізушінің

жағдайды және оның дамуын бағалау дағдысы жақсы дамуы негізінде дәл есептей білгенде жүзеге асыруға болады.

Жіберілген қателерді талдау үшін жүргізуші басып озуды жүзеге асырғанда және олардың алдын алу үшін кеңестерді еске алып, басып озуды біртіндеп қарастырған жөн.

Алдыңғы үш кезең басып озуға дайындықпен байланысты: жүргізушінің алда кетіп бара жатқан бір немесе бірнеше көлікті басып озу ниеті көліктің жүріс дамуын бағалаудан, басып озуға шешім қабылдаудан тұрады.

Келесі үш кезең тікелей басып озуды: қарсы жолаққа шығу, бір немесе бірнеше көлікті басып озу, оң жақтағы жолаққа қайтуды жүзеге асыруға байланысты. Осы уақыттың ішінде жүргізуші жоғары жылдамдықпен бара жатқан автомобильдің жылдамдығын тез өзгеріп отыратын жол көліктерінің жүрістеріне сәйкес бақылап, түзетіп отырады. Оның әрекеттері өте дәл орындалып, жоғары эмоциялық жағдайды бастан кешіреді.

Тығыз көлік ағынында қарқынды қозғалыс кезінде басып озу өте қауіпті, ал бағдаршаммен реттелген кезде ол ақылға сыйымсыз болмақ. Сондықтан жүргізушіге ең алдымен басып озудың қажеттілігін және оның қауіптілік дәрежесін анықтап, басқаларынан тез қозғалу ниетін «басып», орын алған қозғалыс режиміне бағынуы керек.

Жол жағдайын бағалау үшін және оның дамуын болжамдау үшін басып озу ниеті болған кезде жолды алыстан бақылау қажет. Ең алдымен қарсы келе жатқан КҚ барын анықтап, оларға дейінгі қашықтықты және жүріс жылдамдығын білуі қажет. Басқарып келе жатқан көліктің орнықтылығы бұзылатындай жүретін жолдың енін, жолда кедір-бұдырлықтың, шұңқырлардың болуын бағалай білуі керек. Сонымен қатар басып озатын КҚ траекториясын өзгертетін алдағы қиылыстардың, тұрған КҚ бар-жоғын немесе басқа кедергілердің барын анықтап алу керек. Тар, топырағы босаңсыған немесе қар жапқан жолдарда шетке ығысу қажеттілігі пайда болуы мүмкін, бұл сырғуға немесе аударылып кетуге әкеп соқтыруы ықтимал. Басып озатын КҚ жүргізушісі артында келе жатқан автомобильдің қалай жүрерін түсінбеуі немесе қандай да бір маневр жасауға дайындалуы мүмкін.

Алдағы жолды бақылағанда, жүргізуші басқарылатын автомобильдің басып озатын және қарсы көлікпен өзара әрекеттестігінің ықтималды нұсқаларын болжамдай білуі керек. Осы болжамның

негізінде ол басып озуды орындау үшін қажет болатын жол учаскесі ұзындығының күрделі есебін жасай білуі керек. Бұл үшін оған өзінің, басып озатын және қарсы автомобильдің жылдамдықтарын салыстырып, қарсы автомобильге дейінгі қашықтықты, басып озатын автомобильге дейінгі қашықтықты есептеп, басып озар алдында және содан кейін өзінің және басып озатынның көлемдік ұзындығын және басып озу тәсілін білуі қажет болады. Осы есептеулердің негізінде басып озу туралы соңғы шешімді қабылдауға болады. Аталған факторларды бағалау жүргізушінің жеке тәжірибесі негізінде, қауымдастық байланыстарды есінде сақтауына қарай жүзеге асырылады.

Басып озуға дайындалғанда, оқиғаның дамуын болжамдау барысында оң жолаққа қайтар кезге дейін қарсы автомобильге дейін ұзындығы 40 м. кем болмайтындай, ал елді мекенде 60 м. кем емес учаскенің қалғанын ескеру қажет.

Басып озуға дайындалғанда, жүргізуші өзімен бір бағытта келе жатқан ЖҚ басқа қатысушыларымен өзара түсіністікке қол жеткізуі керек. Ол басқа КҚ кедергі келтірмейтінін, алда келе жатқан КҚ жүргізушісінің қандай да бір әрекет жасамайтынына сенімді болуы керек.

Кең тараған қателердің бірі басып озып келе жатқан автомобильдің соңынан басып озуды орындау болып табылады. Оның жүргізушісі жолды жақсы көреді және қауіпсіздікті қамтамасыз ете алады. Одан кейін келе жатқан көліктің жүргізушісінде бұл мүмкіндік жоқ.

ЖКО 5-ші тобы қозғалыстың басында назарды жан-жаққа сейілту сияқты кең тараған қателерге байланысты жағдайларды біріктіреді.

ЖКО 6-шы тобында алда келе жатқан автомобильге дейінгі қашықтықтың дұрыс есепке алынбауы себепті көлік ағынында күтпеген қақтығыстың болуы ықтималдығымен байланысты жағдайлар біріктірілген.

Тығыз көлік ағыны үшін жолай қақтығыстары бар ЖКО тән болып келеді. Көбінесе қақтығыстар, әсіресе дымқыл, тайғақ және лас жолдарда алда келе жатқан автомобильдің тежелуінен орын алып жатады. Сондай-ақ олар жүргізушінің алда келе жатқан автомобильге дейінгі қашықтықты дұрыс шамалай алмауынан, мұқият болмауынан немесе КҚ басқарудағы техникалық дағдысының жоқтығынан орын алып жатады.

Ағында алда келе жатқан автомобильге соқтығысудың алдын алу үшін қауіпсіз қашықтықты ұстау керек. Бұл кезде жүргізуші дер кезінде тоқтатуды жүзеге асыруға дайын болуы керек. Қауіпсіз қашықтық жүргізуші әсерінің уақытына және екі автомобильдің де жүрісін баяулатуына, олардың типіне, техникалық жағдайына, жүк тиеліміне, жол жабынының жағдайы мен сапасына байланысты болады. Жүргізуші шаршаған кезде, әсіресе алда келе жатқанды бақылауды босаңсытып жібергенде соқтығысу қатері ұлғая түседі. Автопойыздар, қосарланған автобустар мен ұзындығы үлкен КҚ үшін максималды ықтималды баяулатумен тежеу, әсіресе тайғанақ жолда мүмкін емес, өйткені бұл сырғып кетуіне әкеп соқтыруы мүмкін. Сондықтан осындай КҚ мен алда келе жатқандардың арасындағы қашықтық айтарлықтай үлкен болуы керек.

Түрлі типтегі автомобильдерде тежегіш динамикалығы біршама ерекшеленетінін ескеру қажет.

Көлік ағынындағы қозғалыс кезінде жүргізушінің мүмкіндігінше қарастырылған факторларды ескере отырып арақашықтықты ұстанып отырғаны жөн. Алайда алда келе жатқан автомобильмен салыстырмалы түрде шағын қашықтықта да басқа автомобильдердің жүргізушілері басып озғанда қатерлі жағдай туындатып, осы аралықты ұстанады. Кейде осындай әрекеттер тәртіпсіздіктің көрінісі болып табылады, көбінесе бұл жүргізушінің қауіпті жағдайды бағалай білмеуінен орын алып жатады. Арақашықтықты ұлғайту жүргізушінің басып озуына және жаяу жүргіншілердің жолды кесіп өтуіне жағдай жасайды.

Көлік ағынында қашықтықты таңдау күрделі, әрі жауапты міндет болып табылады, жүргізушілер жеке тәжірибесінің негізінде немесе белгілі кеңестер арқылы оны шеше алады. Бірақ барлық жағдайда да, әсіресе түрлі габаритті, тартым және тежегіш қарқындылығы әртүрлі КҚ ағынында бұл шешімнің қауіппен байланысты екенінен өзіне есеп бере білу керек.

Жүргізушілер алда келе жатқанның және көлік ағынындағы белсенді басқа жүргізушілердің әртүрлі психологиялық әсеріне төтеп беруі керек. Мысалы, егер алда келе жатқан жылдамдығын арттырса, оған қосыла кетудің орнына жол жағдайын және жолдың сапасын бағалап алу қажет. Егер басқарудағы КҚ жылдамдығын арттыруға болмаса немесе ол тиімсіз болса, ең дұрысы, басқа қатарға тұру немесе оң жаққа кетіп, басқа көліктерге жол беру.

ЖКО 7-ші тобы өзінің және қарсы КҚ динамикалық дәлізін дұрыс бағаламау себепті тар жолдағы көптеген қарсы соқтығысулармен байланысты.

Автомобильдің қисық сызықты қозғалысы еш кедергісіз жүзеге асуы үшін оның көлемдік еніне қарағанда барынша енді жолақ қажет болады.

Құрылыс нормалары жолды жобалау үшін қисық сызықты учаскелерде 0,2 м ($R = 550-700$ м)-ден, 1,5 ($R = 15$ м) дейінгі аралықта жолды кеңейтуді қарастырады. Алайда қисық сызықты учаскелерден қауіпсіз өту үшін бұл кеңейту жеткілікті бола бермейді.

КҚ сыртқы ауқым көлемдері динамикалық дәлізге қисық сызықты учаскелерде ғана емес, тура қозғалысты жолдарда да әсер етеді. Кез келген жағдайда қозғалысқа ілесе жүретін түрлі өзгерістердің әсерінен автомобиль қашанда берілген бағыттан ауытқиды және жүргізуші оны бастапқы күйіне келтіруге мәжбүр болады. Бұндай ауытқуларға дөңгелектердің жолдың кедір-бұдырлығына соғылуы, жолдың көлбеу еңістігінің өзгерісі, бүйірлі жел, басқарылатын дөңгелектердің кездейсоқ бұрылысы және т.б. жатады.

Динамикалық дәліздің ені қозғалыс жылдамдығына қарай өзгереді:

$$B_k = 0,054 v + B_a + 0,3$$

Тәжірибе жүзінде әртүрлі КҚ арналған жолақтың ені белгіленген. Мысалы, жеңіл автомобильдер үшін ол 2,8-3,1 м. шектерінде, жүк автомобиль-дері және автобустар үшін – 3,5-4,3 м. шектерінде болуы керек. Алайда жолдардың құны тым жоғары болғандықтан, құрылыс нормалары біршама қатаң талаптарды қарастырады. Мысалы, қарқындылығы 3000 авт/тәу. асатын жолдар үшін қозғалыс жолағының ені 3,75 м. етіп қарастырылған, қарқындылығы төмен жолдар үшін КҚ түріне қарамастан – 3,0-3,5 м..

Динамикалық дәліздің ені кейде құрылыс нормаларында қарастырылған жолақтың енінен біршама артып жатады, бұл ЖКА себепкері болуы да мүмкін. Нәтижесінде, жүргізушілер автомобильдің техникалық жағдайына қарамастан, әсіресе тар жолдарда баяу жылдамдықпен жүруге мәжбүр болады.

Жағымсыз жағдайларда жолай кездескен және қарсы КҚ соқтығысу, жаяу жүргіншілерді басып кету немесе жолдың шетіне шығып кету қатері төнуі мүмкін.

Әдеттегі ЖКҚ – жүк автомобильдерінің тар жолдағы қарсы қозғалысы. Осы ЖКҚ жүргізушілерге тән басты қателік өзінің және қарсы автомобильдердің динамикалық дәлізін дұрыс бағаламау болып табылады. Бұл қателік келесі қателікке ұрындырады. Шетке сәл жылжып немесе тоқтап жылдамдықты азайту үшін жүргізуші бұрынғы қалпында қозғалысты жалғастыра береді. Бұндай шешім үшін оның қарсы көлікпен жолды дұрыс бөлуге деген толықтай сенімділік, қарсы көліктің жүргізушісі қажетті шараны қабылдайды деген толық сенімділік; тәуекелге баруы сияқты белгілі бір себептері болуы мүмкін.

ЖКО 8-ші тобы еңістік көлемін, сипаты мен жол жабынының сапасын және басқарудың тиісті тәсілдерін қабылдаудағы жүргізушілердің дұрыс бағалай алмауынан жолдың көлбеу еңістігінде КҚ ықтималды сырғуының кейбір жағдайларын біріктіреді.

Автомобиль көтерілімде немесе одан түсерде қозғалған кезде оған төмен түсер күш әсер етеді.

Көтерілімге шығу қабілеті автомобильдің тартым күшіне және оның жылдамдығына, жетекші дөңгелекке түсетін салмағына, сондай-ақ жол жабынының сапасы мен жағдайына байланысты болады.

Көлбеу еңістігі бар жолдардағы түрлі ЖКҚ жүргізушілерінің негізгі қателігі: еңістік параметрлерін, жол жабынының сапасы мен жағдайын және КҚ басқарудың сәйкес тәсілін дұрыс бағаламау болып табылады.

Жүк автомобилінің, автобустың, автопойыздың салмақтары үлкен, күрт немесе созылмалы еңістікке түсер тұста жылдамдықты айтарлықтай азайту біршама қиын және қауіпті. Бұл үшін уақыты бойынша ұзақ жұмыстық тежегішті пайдалануға тура келеді, бұл тежеу механизмдерінің, дөңгелек мойынтіректерінің және олардың майлануының қатты қызуына әкеп соқтыруы мүмкін, нәтижесінде тежегіш істен шығып немесе дөңгелек сыналанып қалуы мүмкін, бұл кезде сырғып кету қаупі арта түседі. Берілісті ауыстырып-қосу да қауіпті, өйткені автомобиль тез жылдамдықты алып, ілінісу салмаққа шыдамауы мүмкін. Сондықтан төменгі берілісті қосып, осы күрт еңістіктерден жүру үшін жылдамдықты азайтуды алдын ала жүзеге асыру керек.

Ағынмен қозғалуға тек жазықтық еңістіктерінде ғана рұқсат етіледі.

Берілістің жоғарғы сатыдан төменгі сатыға ауыстырып қосылуы жолдың өрге көтерілу деңгейіне байланысты. Көтерілу деңгейі неғұрлым күрт болса, жылдамдық та соғұрлым жоғары болмақ. Сондықтан берілісті таңдауды отынды қосымша беру арқылы жылдамдықты азайтудың орнын толтыру ықтималдығы болатындай етіп жүзеге асыру керек. Дөңеске көтерілетін тұстарда беріліс қорабының сатыларын ауыстырып-қосу тәсілдерін дұрыс орындау арнайы дайындықты қажет етеді.

ЖКО 9-ші тобында жүргізушілердің шаршауы себепті ықтималды ЖКО қарастырылады. Жүргізушілердің негізгі қателігі шаршаңқылығы мен ұйқысын ашуға тырысып, КҚ басқаруы болып табылады.

Жүргізушілердің жұмысқа қабілеттілігі көп жағдайда күрделі, әрі қиын ЖКО өзінің ерік-жігерін жинақтай білуіне байланысты болады. Ерік-жігерінің арқасында жүргізушіге өзінің психикалық және физикалық мүмкіндіктерін жинақтауына тура келеді, сол арқылы біраз уақыт бойында сенімділіктің жеткілікті деңгейін сақтай алады. Тәжірибе көрсеткендей, жұмыстың соңғы 10 сағ. қарқындылығы 250-300 авт/сағ болатын жолдарда жүргізушілер ерік-жігерінің арқасында жұмысқа қабілеттілігі және сенімділігінің ең жоғарғы көрсеткіштерімен 30 мин жұмыс істей алды. Кез келген ерік-жігердің қосымша күшті және энергияны шығындау қажет ететіні дәлелденген, соның салдарынан шаршауы арта түседі де, автомобильді басқару кезінде жүргізушілердің қателіктері көбейеді.

Шаршауға тән белгілердің бірі ұзақ уақыт жұмыс істегенде немесе бір қалыптан айнымайтын жұмыс кезінде ұйқы басу болып табылады. Сонымен қатар көптеген жүргізушілердің зейіні бақыланатын шаршау белгілерінің дәрежесіне байланысты болады. Сонымен, аздап шаршағанда жиі есіней береді, денесі ауырлап, күнделікті қимылдарының дұрыстығына күмән пайда бола бастайды. Шаршаудың орташа дәрежесінде көзі кіртііп, аузы құрғап, көздері бұлдырап, санасы әлсіреп, басы кеудесіне еңкейіп, жүрегі жиі соға бастайды.

Әрине, шаршау жағдайында ЖКО әкеп соқтыруы мүмкін, ол кезде автомобильді басқарудағы қателерге жол бермеу керек. Сондықтан тәуекелге бармай, аздап демалған жөн.

Қысқа мерзімді демалу әдісі.

Қауіпті ЖҚК ұсынылған жіктемесін жалғыз, әрі соңғы деп санауға болмайды. Оны нақтылау бағытындағы және ЖКО сипаты мен

себептері туралы ақпаратты жинақтау негізіндегі зерттеулер мен оны талдау әлі де жалғасуда.

Сабақ оқуды (СО) ұйымдастырған кезде және өтетін сабақтардың мазмұнын анықтағанда, жүргізушілерді қандай санатта дайындау керектігін ескеру қажет. Жүк тасымалдау түрлі жағдайларда, яғни: қалаларда, автомагистральдарда, қала сыртындағы жолдарда, жолсызда жүзеге асырылады. Алайда жүк көлігінің қатысуымен болатын ЖКО-ның көп бөлігі тығыз көлік ағынындағы, түндегі және көру мүмкіндігі жеткіліксіз жерде, реттелмейтін жол қиылыстарында және жолдың күрт бұрылысындағы қозғалысқа байланысты. Сондықтан СО кезінде жүк автомобилінің жүргізушісіне ЖКО 2, 3 және 4-тобына назар аудару қажет болады.

Бірлі-жарым жүк автомобильдерімен салыстырғандағы автопойыздардың пайдалану қасиеттерін ескеріп, автопойыз жүргізушілерін (а/п) дайындағанда 7 және 8 топ жағдайларын мұқият талдау қажет.

Орта, үлкен және аса үлкен сыйымдылықтағы топ автобустарына тығыз көлік ағынындағы қозғалыс тән, жүргізушілердің жолаушылардың қауіпсіздігіне жауапкершілігі жоғары болуы керек. Қалалардағы бағдарлы автобустар үшін жиі тоқтау тән. Сондықтан СО өткізу кезінде осы автобустардың жүргізушілеріне 1, 2, 5 және 7-топтың жағдайларын мұқият талдау қажет. Шағын топты автобустар мен динамикалығы мен маневрлігі үлкен, жүк көтергіштігі азғантай автомобильдер үшін, жаяу жүргіншілер өтетін жолмен байланысты қауіпті жағдайлар, жол қиылыстары мен қоғамдық көлік аялдамалары, тығыз көлік ағынындағы қозғалыс, басып озу және айналып өту тән. Сондықтан осы КҚ жүргізушілерін оқытқан кезде ЖКО 1, 2, 4 және 6-топтарын талдауға басты назар аудару керек.

1.14. Жүргізушілерді даярлау әдісі ретіндегі идеомоторика

Оқу барысында жүргізуге бірқатар жаттығулар кіреді, солардың әрбіреуіне шебер бір-бір сабақтан арнайды. Алайда осы сабақтар әрдайым тиімді бола бермейді, өйткені шебер оқу сағатының барысында қандай да бір жаттығуды оқушыларға түсіндіріп, көрсетіп және жазып үлгере алмайды. Көлік жүргізу барысында шебер әрекеттің реттілігін түсіндірумен шектеліп, оқушы соларды орындайды. Бұндай тәсілде оқушы келесі сабаққа әлденені ұмытып

кетуі мүмкін, сол кезде барлығы: *түсіндіру – көрсету – орындау* үлгісі бойынша басталады.

Автомобильді жүргізуге оқыту кезінде жағдайды талдау, шешім қабылдау және оны орындау үшін аз уақыт бөлінеді. Соған қарамастан, бұл кәсіби жүргізушіні даярлаудағы маңызды элементтер болып табылады, сондықтан автомобильді басқару тәсілдерін талдау қажет.

Жаңа бастаған жүргізуші ақпараттың ауқымды ағынымен ұшырасады, соларды қысқа уақытта меңгеру қажет болады. Автомобильді басқару үшін, көптеген әрекеттерді белгілі бір жүйелілікпен орындап үйренудің маңызы зор. Негізгі дағдыларды қалыптастыру мен үйрену оқудың бастапқы кезеңінде тиімді болмақ, өйткені жүргізуге үйретудің 1-ші сабағында оқушы қандай да бір қозғалысты орындаудың нәтижесіне емес, соны орындауға бар зейінін салады. Нәтижесінде, көптеген қажетсіз қозғалыстар пайда болады, бұлар қате дағдылардың қалыптасуына әкеп соқтырады. Қате дағдылар қалыптаспауы үшін оқытудың ұтымды тәсілдерін қолданған дұрыс. Үйретуден гөрі, қайта үйретудің өте қиын екені белгілі. Біз икемділіктерді үйрену барысында оқу барысын ұйымдастырудың тиімді түрлерін және әдістерін ұсынамыз.

Оқытудың бастапқы кезеңіндегі қиындықты азайтуға мүмкіндік беретін әдістер де бар. Әңгіме идеомоторика – жол жағдайында қажетті болатын әрекеттер ойша орындалатын тәсіл туралы болып отыр, бұл қозғалыс дағдыларын тез қалыптастыруға мүмкіндік береді.

Бұл әдістерді қолданып, жаттығулардың мазмұнын келесі сұрақтарға жауаптармен толықтыру қажет болады: *не? неліктен? олардың әрбіреуі қандай реттілікте орындалады, қандай әдістер мен тәсілдер және не үшін қолданылады?*

Адам ойша белгілі бір қозғалыстарды орындағанда, қандай да бір жұмысты атқаруы керек болатын ми қыртысының ортасында бұлшық еттер аздап жиырылады. Автомобильді жүргізу тәсілдерін ойша қайталап, адам қозғалыс дағдыларын қалыптастыру кезінде түзілген шартты рефлексстерді нығайтады.

Осы әдістің көмегімен автомобильді басқарудың тәжірибелік дағдыларын алуды тездетіп, оқушының бойында үнемі өзгеріп тұратын жол жағдайында дұрыс бағдарлану қабілетін дамытуға болады.

Автомобильді басқарудың тиімді тәсілдерін меңгеріп, нақты жол жағдайында ЖҚЕ тәжірибелік жұмыстарын игеруге берілетін

уақытты айтарлықтай арттыруға болады және ең маңыздысы, оқу барысында жолда орын алатын түрлі жағдайларды талдау мүмкіндігі пайда болады.

Қозғалытқышты іске қосу, қозғалысты бастау, тоқтату және т.б. бойынша әрекеттің алгоритмін игеріп, оқушы жолдағы қиын жағдайда сасқалақтап қалмайды. Біріншіден, идеомоториканың көмегімен ақыл-ой әрекетінің дағдысы игерілген, екіншіден, жүргізу тәжірибесінің көмегімен жол жағдайындағы тәжірибелік әрекеттердің дағдысы қалыптасады, ал жолдағы жағдайды талдау арқылы өзгеріп тұратын жол жағдайында дұрыс бағдарлану қабілетін дамытуға болады.

1.15. Көлік жүргізуші талапкерлерін емтиханға даярлау

1-жаттығу. «СТАРТ».

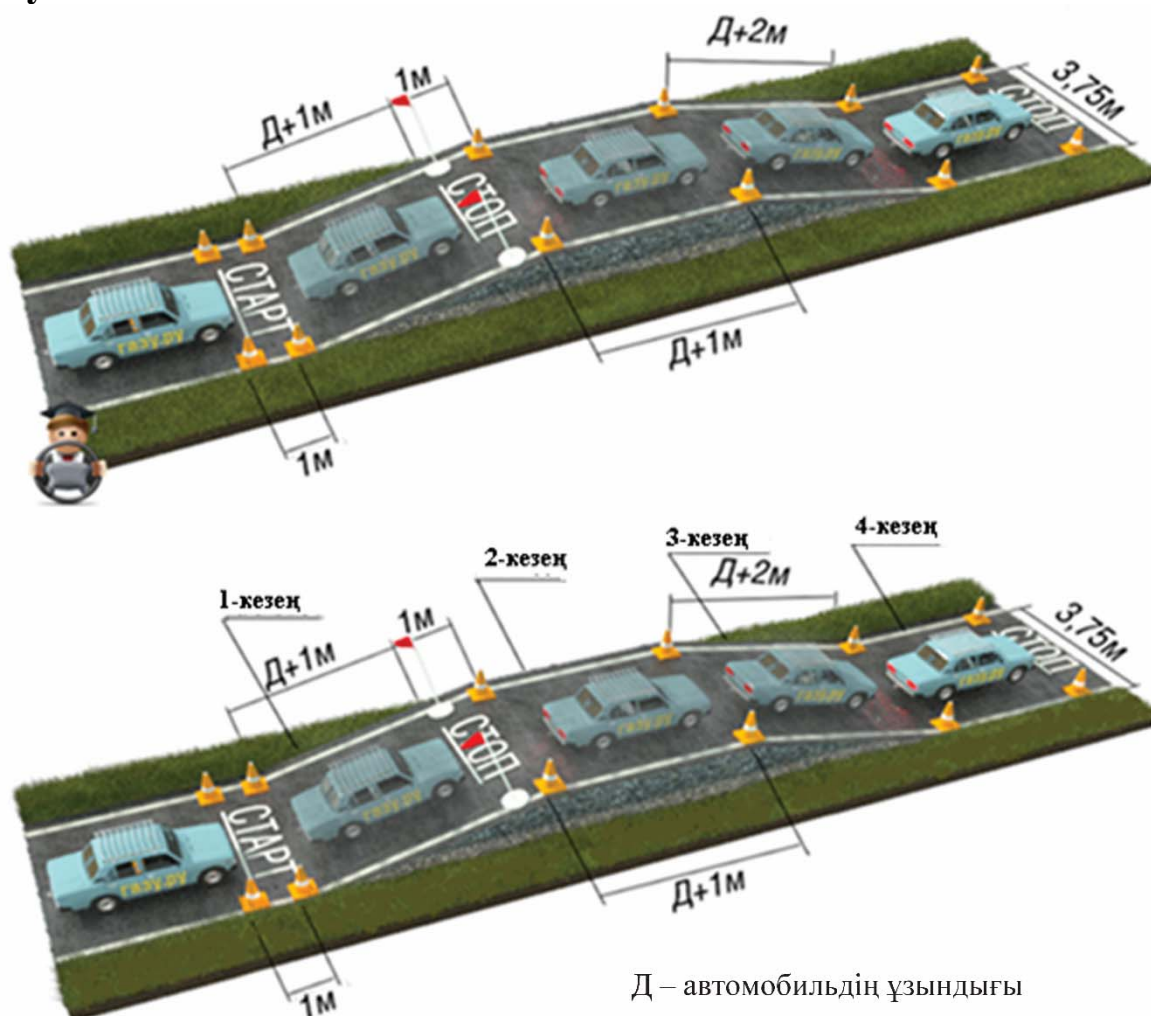
Жаттығуды орындау алдында жүргізушіге үміткер артқы көрініс айнасын және орындығын реттеп алып, қауіпсіздік белдігін тағып, қозғалтқыш және солға бұрылу белгісін іске қосып, жүргізуге дайындығын растауы керек (19-сурет). «СТАРТ» командасы бойынша жүргізушіге үміткер 20 секундтың ішінде қозғалысты бастап, қосылған солға бұрылу сигналымен КҚ көлемінің проекциясы бойынша «СТАРТ» сызығын кесіп өткеннен кейін 10 метрден аспайтын учаскеде солға бұрылу белгісін сөндіруі керек. Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, бақылау кестесіне сәйкес айып баллдары жазылады.



19-сурет. «СТАРТ» жаттығуы

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	«СТАРТ» дабылынан кейін 30 сек. аралығында қозғалысты бастамады	1
2	«СТАРТ» дабылынан кейін 20 сек. аралығында қозғалысты бастамады	3
3	Қауіпсіздік белдігін тақпады	5
4	Сөндірілген солға бұрылу белгісінен КҚ сыртқы ауқым проекциясы бойынша «СТАРТ» сызығын кесіп өтті	5
5	«СТАРТ» сызығынан өткеннен кейін 10 м учаскеде солға бұрылу белгісін сөндірмеді	1

2-жаттығу. «Дөңеске көтерілгенде тоқтап, қозғалысты бастау».



20-сурет. Дөңеске көтеріліп тоқтап, қозғалысты бастау

Автомобильдің барлық дөңгелектері еңкіш беттікте болатындай, ал машинаның бампері «СТОП» сызығын қиып өтпейтіндей етіп эстакадаға кіріп тоқтайсыз (20-сурет). Тұратын тежегішті басып, иінтіректі бейтарап жағдайға қоясыз.

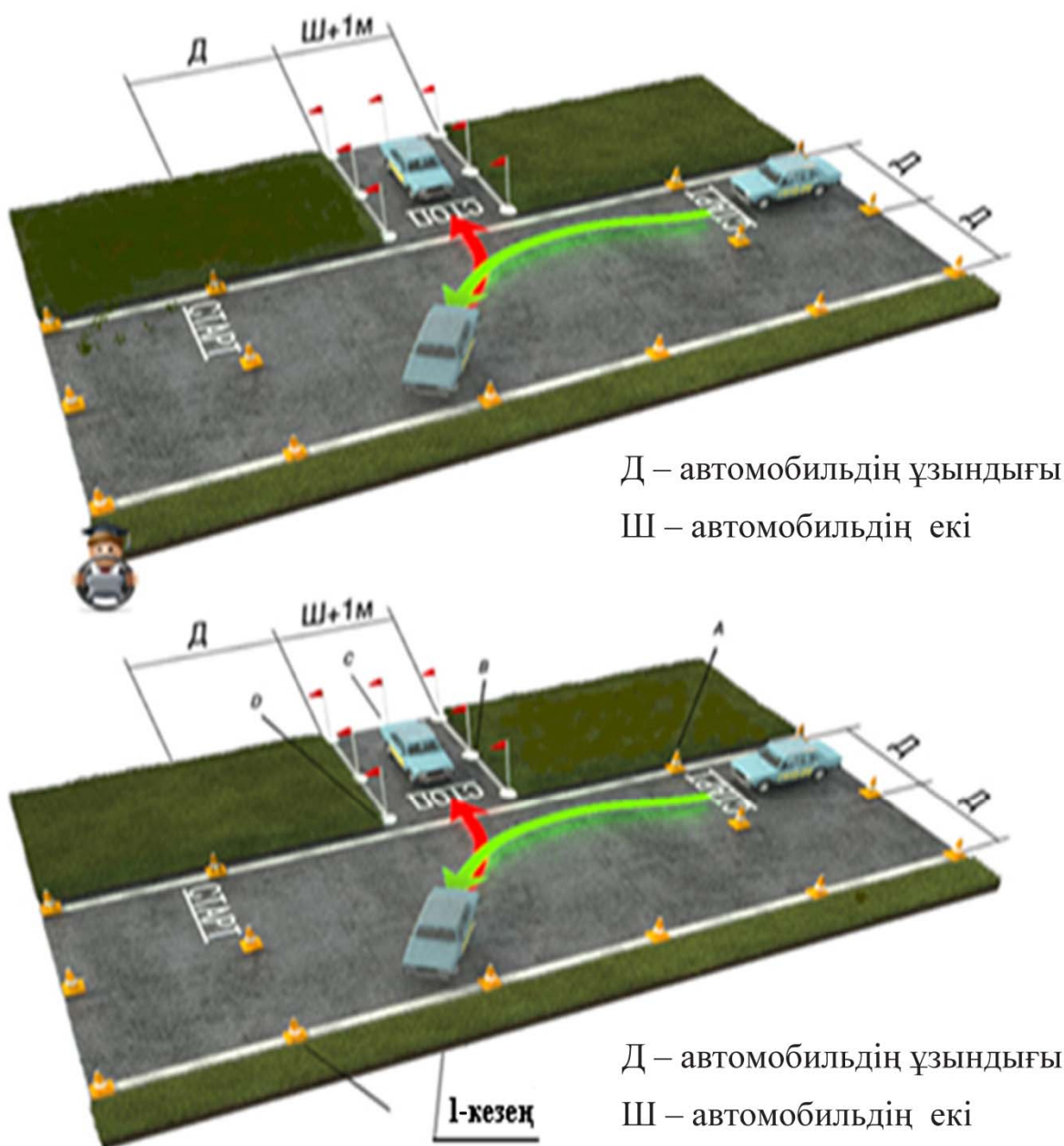
Содан кейін бірінші берілісті қосып, ілінісу мен газ басқысын басасыз. Тахометрдің нұсқары 3000 айналымға жеткенде, ілінісу педалін біртіндеп босата бастайсыз. Тахометрдің нұсқары біртіндеп түседі. Ол 1200 айналымға жеткенде, басқыны жартыдай босатылған күйде ұстап тұрып, аяқ жұмысын тоқтатады. Автоны «қолтежегішінен» ажыратасыз. Машина қозғала бастағаннан кейін, баспаны соңына дейін баяулап босатасыз. Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, бақылау кестесіне сәйкес айып баллдары жазылады.

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Белгі қоятын жабдықтың элементтерін қағып кетті немесе алаңның көлденең белгісінің сызығын қиып өтті	5
2	КҚ еңкіш учаскеде қозғалыссыз күйге қоймады	1
3	Еңкіш учаскеде қозғалғанда 0,3 метрден астам кері жүруіне жол берді	5
4	КҚ алдыңғы ауқымының проекциясы бойынша "СТОП" сызығын қиып өтті	5
5	Жаттығуды орындау кезінде қозғалтқыш сөніп қалды	3
6	Еңкіш учаскеде тоқтағанда "СТОП-1" сызығын қиып өтті	5
7	"СТОП" сызығының алдында тоқтағаннан кейін қол тежегішті қоспады	3

3-жаттығу. «Қақпаға артқы жүріспен кіру».

Автомобильді «қолтежегіштен» босатып, алдыңғы дөңгелегі «қақпаның» оң жақ бұрыштық қадамен қатарласқанша тура бағытта қозғаласыз (21-сурет). Рульді гаражға қарама-қарсы жаққа қарай, шегіне жеткенше бұрыңыз. Айнада қақпаның жақын тұрған екінші бұрыштық қадасы көрінгенше, алға қарай жылжыңыз. Рульді «тура» орнына қайтарыңыз. Қақпаның жақын тұрған екінші бұрыштық

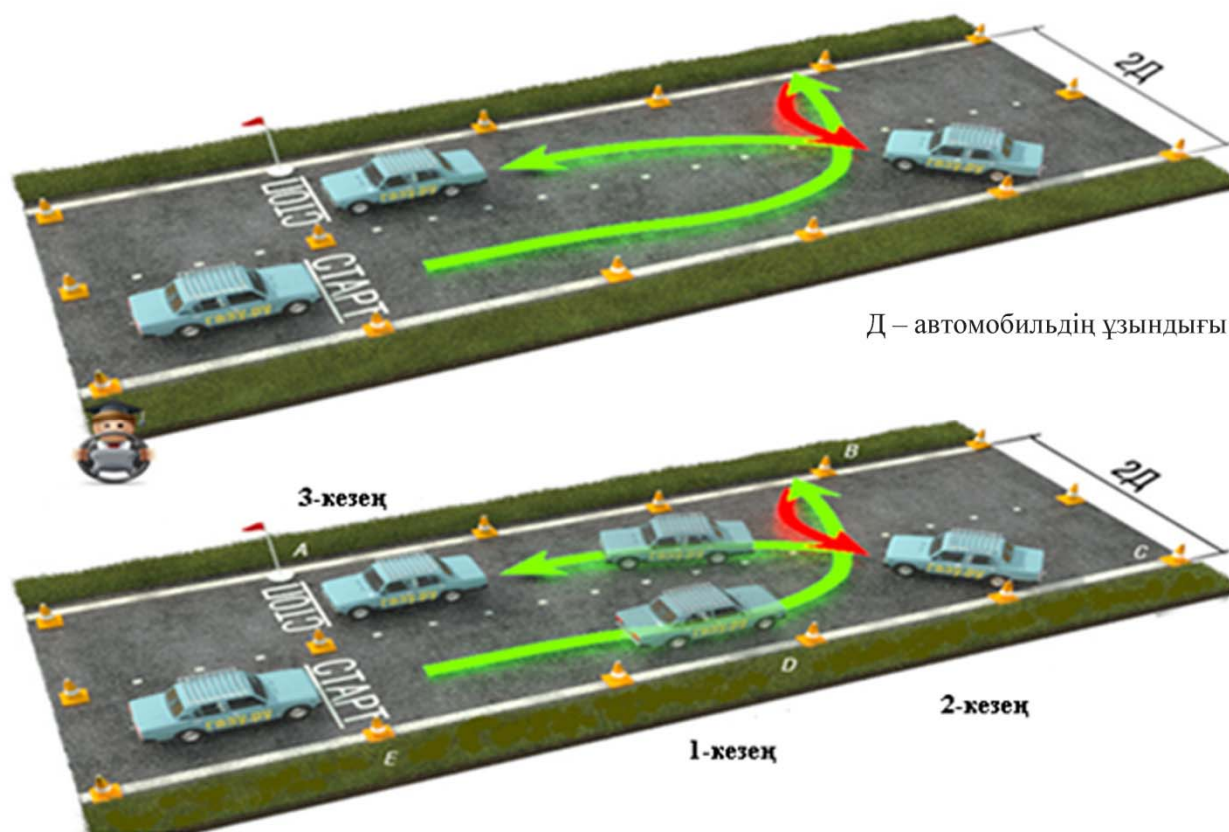
қадасы артқы есік деңгейіне келгенше, артқы жүріспен жүріңіз. Тоқтаңыз. Екінші қадаға қарай рульді шегіне дейін бұрыңыз. Автоның жүрісін артқы көрініс айнасы бойынша бақылап, артқа қарай қозғалысты жалғастырыңыз. КҚ қақпаның бүйір «қабырғаларына» параллель келгенде, тоқтаңыз. Рульді тура қойыңыз. Авто гаражға кіргенше қозғалысты жалғастырыңыз. Жаттығуды орындаған кезде, бүйірлі айналарын қоса алғанда, КҚ бірде-бір бөлігінің қақпадан шықпауын қадағалаңыз. Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, бақылау кестесіне тиісті айып баллдары жазылады.



21-сурет. Қақпаға артқы жүріспен кіру

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Белгі қоятын жабдықтың элементтерін қағып кетті немесе алаңның көлденең белгісінің сызығын қиып өтті	5
2	"СТОП" сызығын қиып өтті (КҚ алдыңғы ауқымының проекциясы бойынша)	5
3	Артқы жүрісті бір мезеттік қосқан кезде бұрыла алмады	3
4	Тоқтағаннан кейін, қозғалтқыш жұмыс істеп тұрған кезде бейтарап берілісті қоспады	3
5	Тұрақ аймағында тоқтағаннан кейін тұрақ тежегішті қоспады	3
6	Жаттығуды орындау барысында қозғалтқыш сөніп қалды	3

4-жаттығу. «Шектеулі квадратта 180°-қа бұрылу».



22-сурет. Шектеулі квадратта 180°-қа бұрылу

Ұзындығы және ені КҚ екі ұзындығына тең шектеулі квадратта 180⁰-қа бұрылуды орындау қажет (22-сурет). Жаттығуды старт сызығынан бастаңыз. Көлікті «қолтежегіштен» алып, автоны квадраттың оң жағына қарай, ортаңғы қадаға барынша жақындатып, тұтас сызықты қиып өтпей, тоқтаңыз. Рульді шегіне жеткенше бұраңыз.

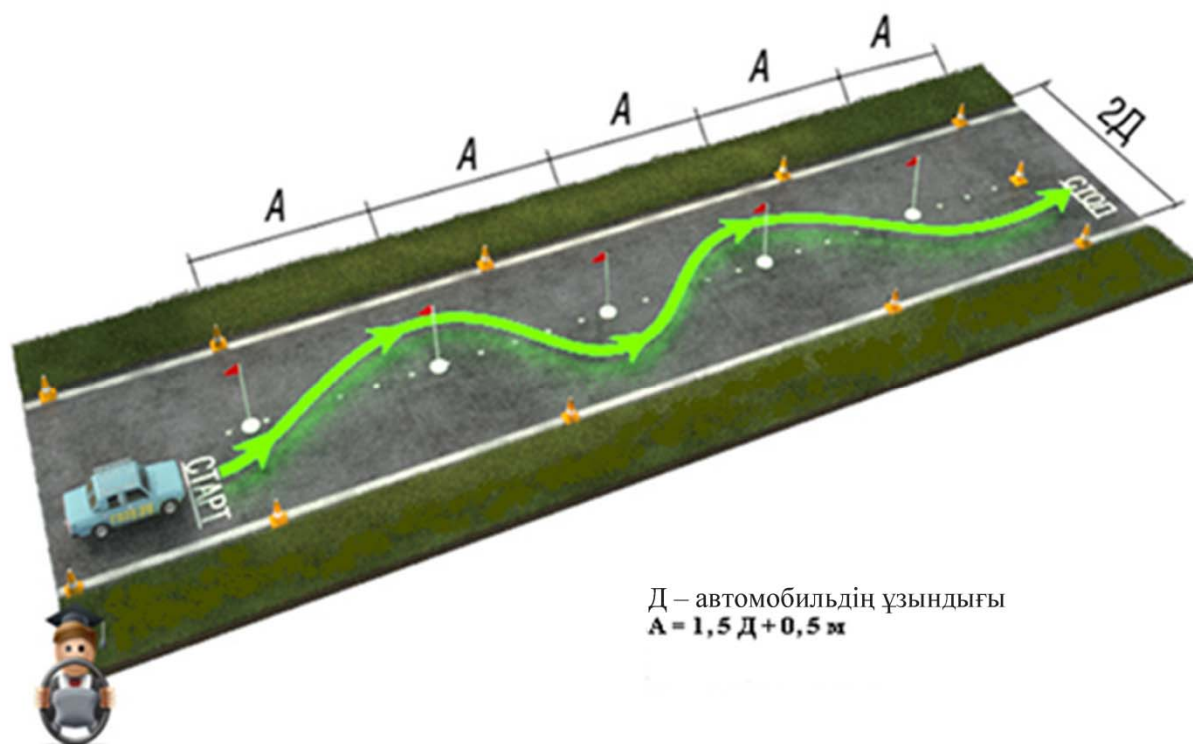
Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Белгі қоятын жабдықтың элементтерін қағып кетті немесе алаңның көлденең белгісінің сызығын қиып өтті	5
2	"СТОП" сызығын қиып өтті (КҚ алдыңғы ауқымының проекциясы бойынша)	5
3	Артқы жүрісті бір мезеттік қосқан кезде бұрыла алмады	5
4	Тоқтағаннан кейін, қозғалтқыш жұмыс істеп тұрған кезде бейтарап берілісті қоспады	3
5	Тұрақ аймағында тоқтағаннан кейін тұрақ тежегішін қоспады	3
6	Жаттығуды орындау барысында қозғалтқыш сөніп қалды	3

Қарама-қарсы жақтағы ортаңғы қада бағытында, алға қарай жылжыңыз.

Содан кейін тоқтап, алдыңғы жақтан «СТОП» сызығына қарай алға шыққанға дейін жеткілікті кеңістік пайда болғанша, артқы жүріспен қозғалысты бастаңыз. Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, бақылау кестесіне сәйкес айып баллдары жазылады.

5-жаттығу. «Ирек жүріс»

Тұтас сызықтарды қимай, барлық қадауларға соқтығыспай айналып өту керек. Көлікті тұрақ тежегіштен басатып, берілісті қосып, «СТОП» сызығына дейін ирек жүрісті қозғалысты бастаңыз (23-сурет). Тиімді нұсқасы – қозғалыс кезінде газ баспасын баспай, ілінісу баспасын босату.



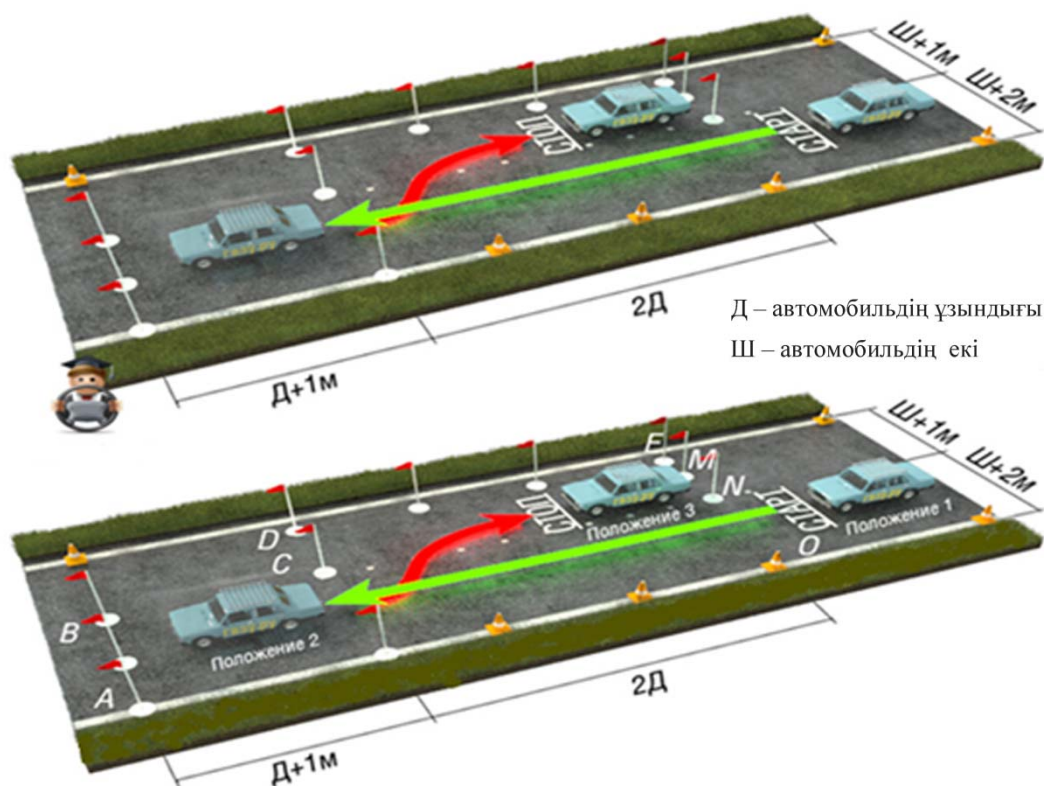
23-сурет. Ирек жүріс бойымен жүріп өту

Бұл баяу жүрісті қамтамасыз етіп, жаттығуды орындауды жеңілдетеді. Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, бақылау кестесіне сәйкес айып баллдары жазылады.

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Белгі қоятын жабдықтың элементтерін қағып кетті немесе алаңның көлденең белгісінің сызығын қиып өтті	5
2	"СТОП" сызығын қиып өтті (КҚ алдыңғы ауқымының проекциясы бойынша)	5
3	Толтағаннан кейін, қозғалтқыш жұмыс істеп тұрған кезде бейтарап берілісті қоспады	3
4	Тұрақ аймағында толтағаннан кейін тұрақ тежегішті қоспады («СТОП» белгісінің алдында)	3
5	Жаттығуды орындау барысында қозғалтқыш сөніп қалды	3

6-жаттығу. «Параллель тоқтау».

Автомобильдің артқы дөңгелегі қалтаны шектейтін бұрыштық қаданың деңгейіне жеткенше, тура қозғаласыз (24-сурет). Тоқтайсыз. Қалтаға қарай рульді шегіне дейін бұрыңыз.



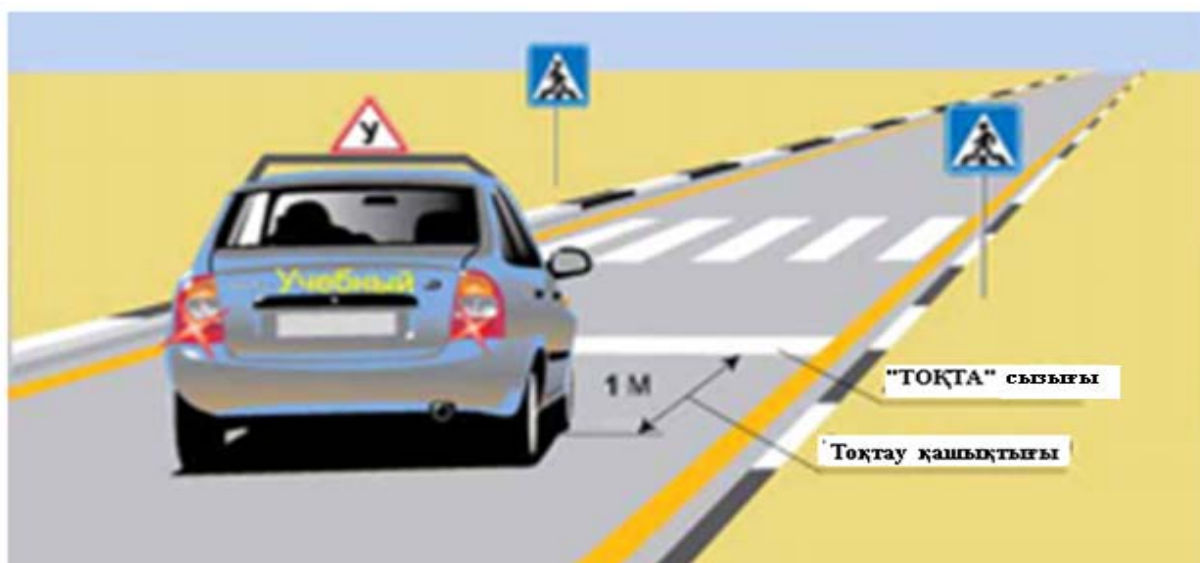
24-сурет. Көлікті параллель тоқтату

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Белгі қоятын жабдықтың элементтерін қағып кетті немесе алаңның көлденең белгісінің сызығын қиып өтті	5
2	Үзік сызықты қиып өтпеді (КҚ бүйірлі ауқымының проекциясы бойынша)	5
3	Артқы жүріс берілісін бір мезет қосқан кезде тұрақ аймағына кіре алмады	5
4	Тоқтағаннан кейін қозғалтқыш жұмыс істеп тұрған кезде бейтарап берілісті қоспады	3
5	Тұрақ аймағында тоқтағаннан кейін тұратын тежегішті қоспады	3
6	Жаттығуды орындау барысында қозғалтқыш сөніп қалды	3

Содан кейін айнада қалтаның артқы бұрышындағы бұрыштық қадасы көрінгенше, артқы жүріспен жылжыңыз. Тағы тоқтайсыз. Рульді КҚ тура жүретіндей етіп бұрасыз. Автомобильдің дөңгелегі үзік сызықтарды қиып өткенше, тағы да артқы жүріспен жылжыңыз. Қалтаға қарама-қарсы жаққа қарай рульді шегіне дейін бұрыңыз. Авто қалтаға келгенше артқы жүрісті жалғастырасыз. КҚ негізгі жолдағы қозғалыстың көздеген бағытына параллель келгенде, қозғалысты тоқтатасыз. Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, айып баллдары жазылады.

7-жаттығу. «Жаяу жүргіншінің өткелінен өту».

Жүргізушіге үміткер КҚ алдыңғы ауқымының проекциясын қиып өтпей, КҚ «Токта» (СТОП)» белгісінің алдына кем дегенде 1 метр қалғанда тоқтатуы керек және тоқтағаннан кейін үш секунд өткеннен кейін ғана қозғалысты бастауы керек (25-сурет). Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, айып баллдары жазылады.

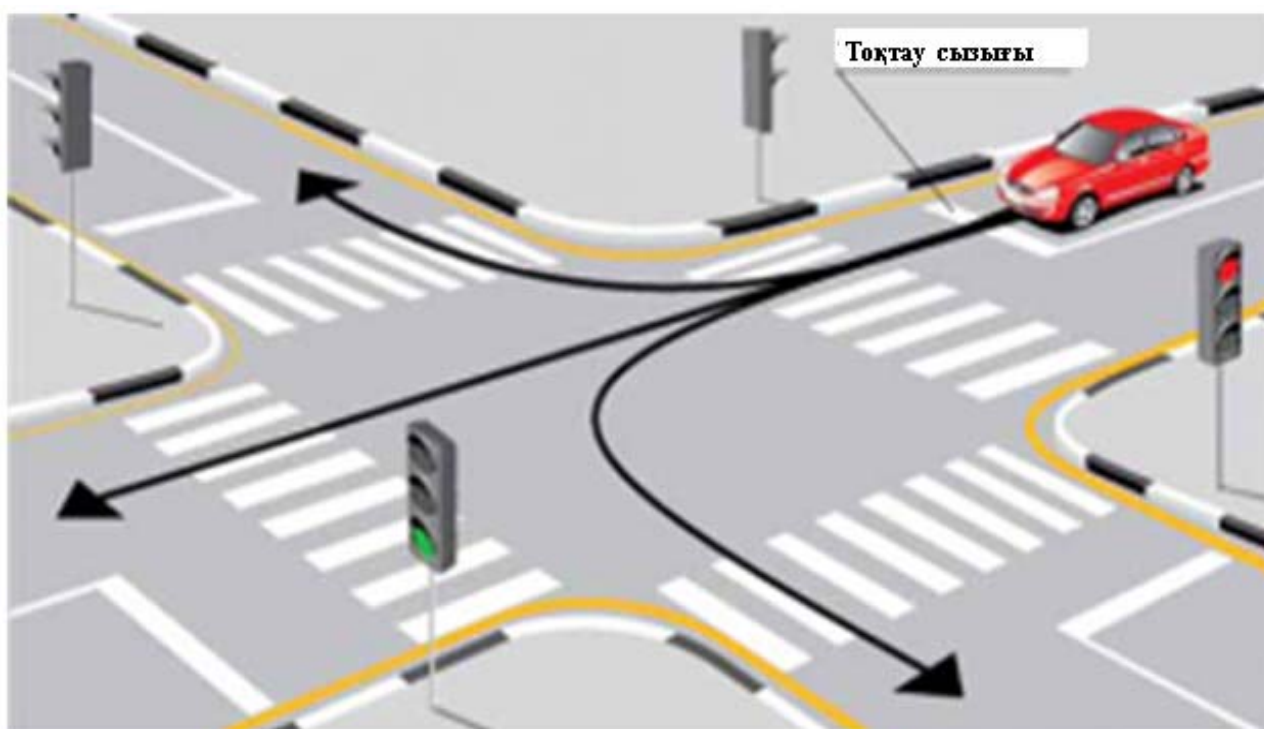


25-сурет. Жаяу жүргіншінің өткелінен өту

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Токтаған кезде "Токта" сызығын КҚ алдыңғы ауқымының проекциясымен қиып өтті	5
2	«СТОП» белгісінің алдына 1 метрден асатын жерде КҚ-ны тоқтатты	3
3	Токтағаннан кейін үш секундқа жетпей, қозғалысты бастады	3

8-жаттығу. «Реттелетін қиылыстан өту».

Жүргізушіге үміткер қозғалыс сұлбасына сәйкес, бағдаршам белгілерін бақылай отырып, кезекпен, реттелетін қиылысты тура, оңға және солға қарай өтуі керек (26-сурет). Бағдаршамның тыйым салатын белгілері қосылғанда, КҚ «Тоқта» белгісінің алдында 1 метрден аспайтындай жерде тоқтату керек. Бағдаршамның рұқсат беретін белгілері қосылғанда, жол қиылысынан берілген бағытта жүріп өтуі керек. Солға (оңға) бұрылысты орындағанда, бұрылудың сәйкес көрсеткішін алдын ала жағып қою керек. Жол қиылысынан өту уақыты 20 секундтан аспауы керек. Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, айып баллдары жазылады.



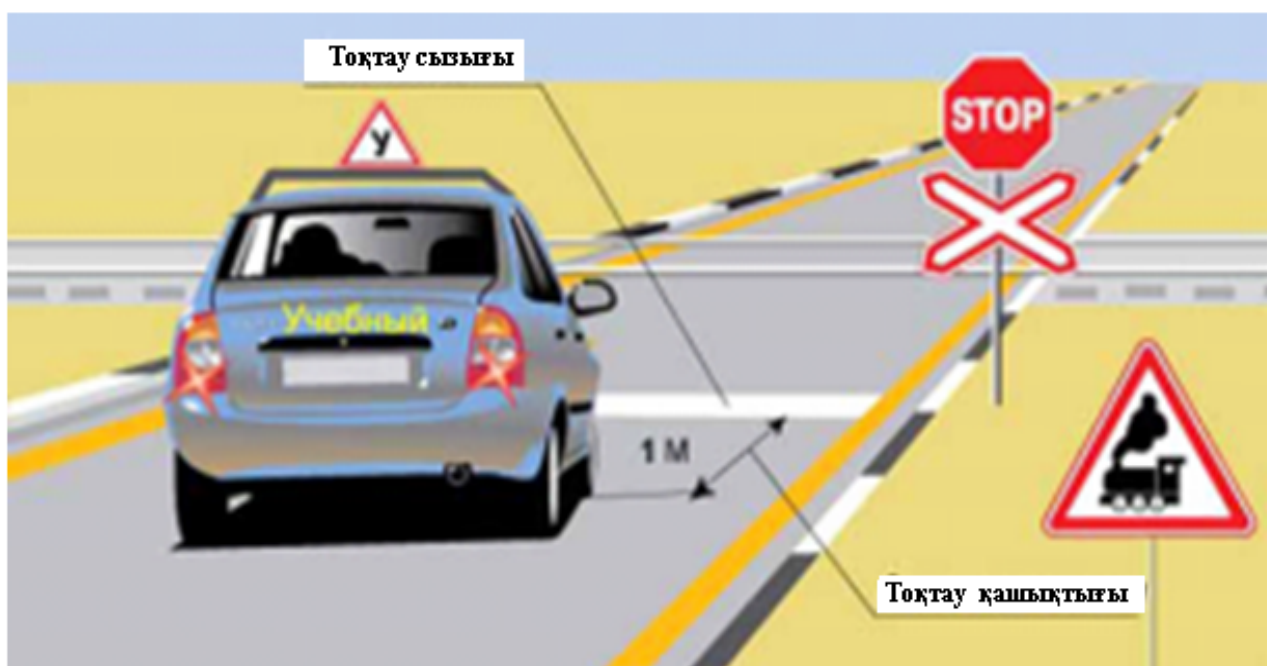
26-сурет. Реттелетін қиылыстан өту

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Жол қиылысын кесіп өтті немесе бағдаршамның тыйым салатын белгілерінде «СТОП» сызығын кесіп өтті	5
2	Бағдаршамның рұқсат беретін белгісінде жол қиылысынан өтуіне 30 с артық уақыт кетті	3
3	Бағдаршамның рұқсат беретін белгісінде жол қиылысынан өтуіне 20 с артық уақыт кетті	3

4	Солға (оңға) бұрылысты орындағанда бұрылудың сәйкес көрсеткішін қоспады	5
5	КҚ-ны «СТОП» белгісінің алдында 1 метрден асатындай жерде тоқтатты	1

9-жаттығу. «Теміржол өткелінен өту».

Жүргізушіге үміткер КҚ теміржол өткелінің алдында «СТОП» белгісінің алдында 1 метрден аспайтындай жерде тоқтауы керек және тоқтағаннан кейін 3 секунд өткеннен кейін ғана қозғалысты бастауы керек (27-сурет). Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, айып баллдары жазылады.



27-сурет. Теміржол өткелінен өту

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	«СТОП» сызығын кесіп өтті немесе тоқтағанға дейін КҚ алдыңғы ауқымының проекциясы сызықтан өтіп тоқтады	5
2	«СТОП» белгісінің алдына 1 метрден асатын жерде КҚ-ны тоқтатты	1
3	Тоқтағаннан кейін 3 секундтан бұрын қозғалысты бастады	1

№ 10-жаттығу. «Жылдамдықты үдету жолағы».

Жүргізушіге үміткер жаттығуды орындаған кезде міндетті: «Ең аз жылдамдықты шектеу» (20 шақ/сағ) жол белгісін өткеннен кейін КҚ қозғалысының жылдамдығын 20 шақ/с және одан жоғарыға арттырып, біріншіден екінші беріліске қосып, берілген жылдамдықпен қозғалысты жалғастыруы керек; «Жоғарғы жылдамдықты шектеу» (20 шақ./с) жол белгісіне дейін жылдамдығын 20 шақ/с және одан төменге азайтып, екіншіден бірінші беріліске қосуы керек (28-сурет). Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, бақылау кестесіне тиісті айып баллдары жазылады.



28-сурет. Жылдамдықты үдету жолағы

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Жолдың белгіленген кесіндісінде тиісті берілісті қоспады	5
2	Жол белгісінің талаптарын бұзды	5

№ 11-жаттығу. « Апатты тоқтату».

Жарық және немесе дыбыстық сигналды қосқаннан кейін КҚ салонында жүргізушіге үміткер екі секундтың ішінде КҚ тоқтатып, ал үш секундтың ішінде апатты жарық дабылын қосуы керек (29-сурет).

Арнайы белгіні (қызыл манар) сөндіргеннен кейін жүргізушіге үміткер апатты жарық дабылын қосып, қозғалысты жалғастыруы керек. Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, бақылау кестесіне тиісті айып баллдары жазылады.

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	КҚ салонында жарық бұрылу және немесе дыбыстық белгі қосылғаннан кейін 2 с бойына КҚ тоқтатпады және тоқтағаннан кейін 3 с аралығында апатты жарық дабылын қоспады	5
2	Қозғалысты бастар алдында апатты жарық дабылын қоспады	5

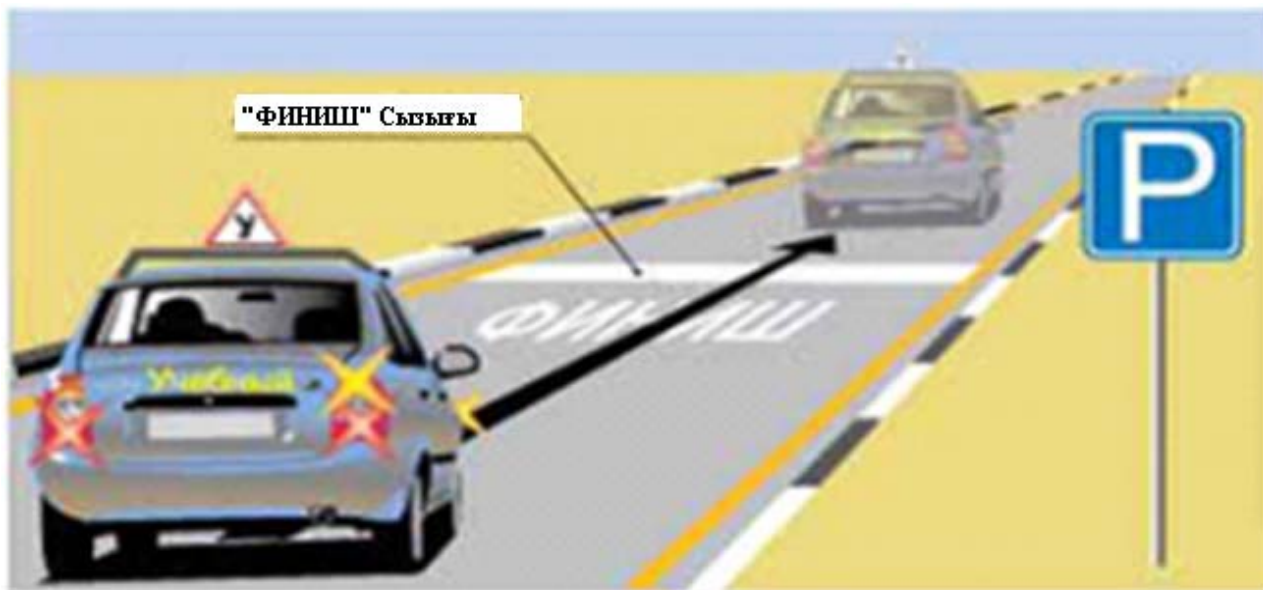


29-сурет. Апатты тоқтату

12-жаттығу. «Финиш».

«Финиш» сызығын кесіп өтер алдындағы жаттығуды орындау кезінде жүргізушіге үміткер оңға бұрылыс көрсеткішін қосып, КҚ ауқымының проекциясы бойынша финиш сызығын қиып өтіп, КҚ белгіленген жерге тоқтап, оңға бұрылыс көрсеткішін сөндіріп, бейтарап берілісті қосып, қозғалтқышты өшіріп, тұрақ тежегішін қосып, қауіпсіздік белдігін ағытып, көлік құралынан шығуы керек

(30-сурет). Жаттығуды орындау талаптарын орындамағанда, айып баллдары жазылады.



30-сурет. Финиш сызығын кесіп өту

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	«Финиш» сызығын кесіп өтер алдында оңға бұрылыс көрсеткішін қоспады	5

Сынақ жаттығуларын орындаудың жалпы шарттары.

Сынақ жаттығуларын орындау кезінде жүргізушіге үміткер бақылау кестесінде қарастырылған қателерге жол бермеуі керек. Апатты жағдай болғанда, емтихан қабылдаушы емтихан алуды тоқтатуға міндетті.

Қате №	Көлік жүргізуші талапкерінің жіберген қателері	Айып баллдары
1	Сынақ жаттығуларын орындаудың жалпы уақытынан асып кетті	5
2	Жаттығулар жинағында қарастырылған сынақ жаттығуларының кем дегенде бірін орындамады	3
3	Басқа КҚ соқтығысты немесе кедергіні басып кетті	5
4	Сынақ жаттығуларын орындау кезінде қозғалтқыш сөніп қалды	3

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Жол қозғалысын қамтамасыз етуде жүргізушілерді даярлаудың рөлін атаңыз.
2. Көлік жүргізушілерін оқытудың мақсаты мен міндеттерін атаңыз.
3. Оқытудың негізгі қағидаттары мен ережелерін айтып беріңіз.
4. Өндірістік оқу шеберлері жүргізушіге қандай талаптар қояды?
5. Техникалық оқу құралы және оқыту кезіндегі оның рөлі қандай?
6. Автомектепте қандай оқу кластары болуға тиіс?
7. Бағдарланған оқытудың және бақылаудың қандай техникалық құралдарын білесіз?
8. Жүргізуші шеберлігінің психикалық негіздерін атаңыз.
9. Автомобиль тренажерлері қалай жіктеледі?
10. Автомобиль жүргізуге үйретудің қандай әдістерін білесіз?
11. Оқу автомобилінің сыртқы көрінісі, техникалық жағдайы қалай жабдықталуы керек?
12. Нақты жол жағдайында автомобиль жүргізуге үйрету тәсілдерін айтып беріңіз.
13. Күрделі және қатерлі жол-көлік оқиғаларында автомобильді жүргізуге үйретудің қандай әдістері бар?
14. Жүргізушілерді даярлау әдісі ретіндегі идеометриканы атаңыз.
15. Жүргізуші талапкерлерін практикалық емтиханға даярлау кезінде қандай жаттығулар орындалады?

*Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2014 жылғы 13 қарашадағы
№ 1196-қаулысымен бекітілген*

II БӨЛІМ. ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ ҚАҒИДАЛАРЫ

1-тарау. ЖАЛПЫ ЕРЕЖЕЛЕР

1.1. Бұл Қазақстан Республикасы Жол қозғалысының ережелері (бұдан ары – Ережелер) Қазақстан Республикасының аумағындағы жол қозғалысының бірыңғай тәртібін белгілейді. Жол қозғалысына қатысты басқа нормативтік және құқықтық актілер осы Ереженің талаптарына негізделіп және оған қайшы келмеуге тиіс.

1.2. Қағидаларда келесідей ұғымдар пайдаланылады:

автоарна – көлік құралдарының жүруі үшін арнайы жобаланған және салынған (немесе реконструкцияланған), жол маңындағы иеліктерге қызмет көрсетпейтін жол. Оған әртүрлі деңгейлердегі жол айрықтары арқылы басқа жолдармен ғана өтуге болады. Бұл жолда:

- әртүрлі бағытта жүру үшін бөлу жолағымен бөлінген бөлек жүру бөліктері бар;
- басқа жолдармен, теміржолдармен, трамвай жолдарымен және жаяу жүргінші жолдарымен бір деңгейде қиылыстары жоқ;
- автоарнаға кіру кезінде 5.1 белгісімен және шығу кезінде 5.2 белгісімен автоарна ретінде арнайы белгіленген (осыдан және бұдан ары жол белгілерінің нөмірленуі осы Ережелерде 1-қосымшаға сәйкес келтіріледі);

автобус – жолаушылар мен жүктерді тасымалдауға арналған, жүргізуші орнын қоспағанда, сегізден астам отыратын орны бар автомобиль;

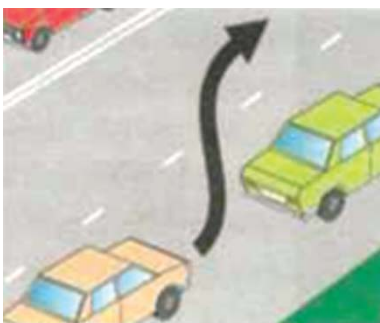
автомобиль – олар үшін адамдар мен жүктерді тасымалдау қосымша функция болып табылатын ауылшаруашылық тракторларын немесе көлік құралдарын қоспағанда, жолдарда жүруге және олармен адамдарды, жүктерді немесе үстіне орнатылған жабдықты тасымалдауға немесе адамдарды, жүктерді немесе орнатылған жабдықты тасымалдауға арналған көлік құралдарын сүйретуге арналған, оның ішінде троллейбустарды қоса алғанда, механикалық көлік құралы;

автопойыз – тіркеме (тіркемелерге) тіркелген механикалық көлік құралы;

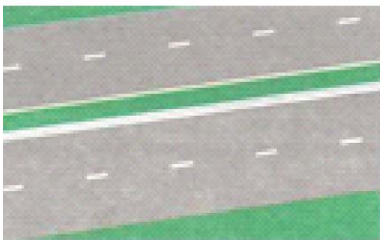
аялдау – көлік техникасының қозғалысын бес минутқа дейін, сондай-ақ жолаушыларды мінгізу немесе түсіру үшін, қажет болса онда да көбірек уақытқа мақсатты тоқтату;

багаж – буып-түйілген және жолаушылар мен түйілген жүкті автомобиль көлігімен тасымалдау ережелерінде белгіленген нормалар шегіне автобустың, шағын автобустың жүк бөлімшесінде немесе автобуска, шағын автобуска ілесіп жүретін автомобильдің жүк бөлігінде, сондай-ақ тасымалдаушымен қосымша келісімнің негізінде таксиде тасымалданатын жолаушы мүлкі.

басты жол – 2.1, 2.3.1-2.3.3 белгілерімен белгіленген немесе 5.1 белгісі бар жолдармен қилысатын (қосылатын) не болмаса қиыршық тас төселген жолдарға қатысты қатты (асфальттанған, цементті бетондалған, тас материалдар және сол сияқты) жолдар, немесе іргелес аумақтардан шығатын жіңішке жолдарға қарағанда үлкен кез келген жол. Екінші дәрежелі жолда, тікелей учаске қиылысы алдындағы төселген жол болғанымен, қилысатын жолмен тең болып саналмайды;



1.1-сурет



1.2-сурет

басып озу – ең төменгі қауіпсіз арақашықтықта алдында қозғалып келе жатқан көлік құралын немесе көлік құралдары құрамынан жүріп келе жатқан жолағына шығып озып кету (1.1-сурет);

басымдылық – белгіленген бағытта басқа да қозғалысқа қатысушылармен салыстырғанда бірінші кезекті қозғалысқа арналған құқық;

бөлу жолағы – жолдың аралас жүру бөлігін бөлетін жолды жаяу жүргіншінің елді мекеннен тыс кесіп өткен кездегі мәжбүрлі аялдаманы қоспағанда, рельссіз көлік құралдарының және жаяу жүргіншілердің қозғалысы мен аялдауына арналмаған конструкциялық бөлінген элемент (1.2-сурет);

жол қозғалысының қауіпсіздігі – оған қатысушылардың мемлекеттің жол-көлік оқиғалары мен олардың зардаптарынан қорғалуы дәрежесін көрсететін жол қозғалысының жай-күйі;

велосипед – мүгедектерге арналған кресло-арбадан басқа, екі не одан да көп дөңгелектері бар және үстіндегі адамның дене күшімен қозғалысқа келтірілетін көлік құралы;

газон – өсімдіктерді отырғызу және саябақ ғимараттары үшін көрініс болып табылатын жасанды шөп жабыны бар жер учаскесі;

гүлзар – ондағы өсімдіктер өрнекті немесе суретті бейнелейтін геометриялық пішін түріндегі жер учаскесі;

елді мекен – оған кіретін және шығатын жерлері 5.22-5.25 белгілерімен белгіленген, құрылыс салынған аумақ;

жаяу жүргінші – көлік құралынан тыс және онда жұмыс жасамайтын жол бойындағы адам. Жаяу жүргіншіге қозғалтқышы жоқ мүгедектің арбасындағы, велосипед, мопед, мотоцикл айдаушы, шана, қоларба, балалар немесе мүгедектер арбасын сүйретуші адамдар жатқызылады;

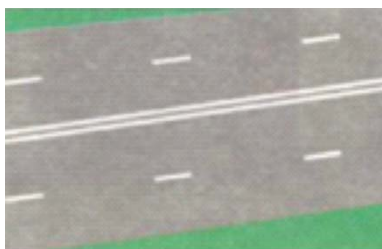


1.3-сурет

жаяу жүргіншілер өткелі – жүру бөлігінің 5.16.1, 5.16.2 белгілерімен немесе 1.14.1-1.14.3 таңбаларымен белгіленген және жаяу жүргіншілердің жолды кесіп өтетін қозғалысына арнап бөлінген учаскесі (1.3-сурет). Жаяу жүргінші өткелінің ені таңбаланбаған жағдайда жол өсі бойынша 5.16.1 және 5.16.2 белгіле-

рінің арасымен айқындалады (осында және бұдан ары қарай жол белгілерінің нөмірленуі 2-қосымшаға сәйкес жүргізіледі);

жеткіліксіз көріну – тұман, жаңбыр, шаң, қар жауған және сол сияқты жағдайларда, сондай-ақ қара көлеңкеде жолдың көрінуі 300 м-ден кем;



1.4-сурет

жол – көлік құралының қозғалысына арналып жасалған немесе икемделген және пайдаланылатын жер жолағы және жасанды ғимараттардың үсті (1.4-сурет). Жол бір немесе бірнеше жүру бөлігін, сондай-ақ трамвай жолдарын, табанжолдарды, жол жиегін және олар болған кезде бөлу белдеулерін қамтиды;

жол қозғалысы – көлік құралдарын пайдаланып немесе жүктердің орын ауыстырулары кезінде, сондай-ақ осы орын ауыстыруларды реттеу үдерісінде туындайтын қоғамдық қатынастардың жиынтығы;

жол-көлік оқиғасы – көлік құралының жол бойымен қозғалысы кезінде және оның қатысу үдерісінде туындайтын, адамдар қаза тапқан немесе жарақат алған, көлік құралдары, ғимараттар, жүктер бүлінген, не өзге де материалдық зиян келтірілген оқиға;

жол қозғалысын ұйымдастыру – жолдарда қозғалысты басқару жөніндегі ұйымдастыру-техникалық шаралар мен реттеу іс-қимылдарының кешені;

жолаушы – көлік құралындағы (үстіндегі) және оны басқармайтын адам;

жол қиылысы – жолдардың, тиісінше қарама-қарсы, жол қиылысы ортасынан неғұрлым алыстатылған қиылысты белгіленген сызықтармен қосатын, бір деңгейде қиылысу, түйісу немесе тармақталу орны. Іргелес аумақтардан шығатын жерлер, сондай-ақ олардың алдынан басымдылық белгісі қойылмаған далалық, орманды және екінші дәрежелі жолдармен қиып өту, (түйісу) орындары жол қиылысы болып саналмайды;

жол жағалауы – жүріс бөлігінің жиегі (немесе жиектас) мен шеті арасында онымен бір деңгейдегі шағалмен немесе төсенішпен бекітілген жолақ;

жол беру (кедергі келтірмеу) – жол қозғалысына қатысушы, егер бұл оған қатысты артықшылығы бар қозғалысқа басқа қатысушылардың қозғалыс бағытын немесе жылдамдығын өзгертуге мәжбүр етуі мүмкін болса, қозғалысты бастамау, өзгертпеу немесе жалғастырмау, қандай да бір маневрді жүзеге асырмауды білдіретін талап;

жол қозғалысына қатысушы – қозғалыс үдерісіне жүргізуші, жаяу жүргінші, көлік құралының жолаушысы ретінде тікелей қатысатын адам;

жүргізуші – көлік құралын, жүгі бар, салт жануарларды немесе табынды жолмен басқарушы адам. Жүргізуді үйренуші де жүргізушіге теңестіріледі;

жүріс бөлігінің шеті – таңбалау сызығымен, ол жоқ болғанда, сондай-ақ жүріс бөлігінің трамвай жолдарымен жол шетінде жанасатын жерлерде жол төсеніші өтетін шартты сызықпен айқындалады. Жол табанының төсенішін, оның ішінде жолдың жағдайына орай, айқындау мүмкін болмаған кезде жүру бөлігінің шетін тротуар жолағының шеті бойынша жүргіншілердің өздері анықтайды;

жүру жолағы – жолдың жүру бөлігінің таңбаланып белгіленген немесе белгіленбеген және автомобильдің бір қатарда қозғалуына жетерлік ені бар кез келген ұзына бойғы жолағы;

жүруге кедергі – осы жолақ бойымен немесе жолдың бүкіл ені бойынша ары қарай қозғалысты қиындататын немесе мүмкіндік бермейтін кез келген материалдық аймақ. Кептеліс немесе осы жүру жолағында Ережелердің талаптарына сәйкес тоқтаған көлік құралы кедергі болып табылмайды;

жүргі бөлік – жолдың рельссіз көлік құралдарының қозғалысына арналған элементі;

көлік құралы – жол бойымен адамдарды, жүктерді немесе оған бекітілген құрал-жабдықтарды тасымалдауға арналған құрылғы;

қатар ауыстыру – көлік құралының өзі жүріп келе жатқан қозғалыс жолы жолағын ауыстыруы;

қозғалыс үшін қауіптілік – жол қозғалысындағы, оның қауіпсіздігіне қатер төндіретін және көлік құралының жылдамдығы және (немесе) маневр жасауын өзгертуді талап ететін кенеттен болған өзгеріс;

маневр жасау – қозғалыстың аялдамадан (тұрақтан) басталуы, аялдау, бұрылу (кері бұрылу), орын алмастыру, тежеу және көлік құралының артқы жүріспен қозғалысы;

бағыттық көлік құралы – жол бойымен жолаушыларды тасымалдауға арналған және белгіленген аялдама бекеттері бар, белгіленген бағдармен қозғалатын жалпы пайдаланудағы көлік құралы;

мәжбүрлі аялдау – оның техникалық ақаулығынан немесе ол әкеле жатқан жүк тудырған қауіптіліктен, жүргізушінің (жолаушының) жай-күйіне жолда кедергі пайда болуынан көлік қозғалысының тоқтауы;

механикалық көлік құралы – қозғалтқышпен қозғалысқа келтірілетін мопедтен басқа көлік құралдары. Термин сондай-ақ кез келген тракторға және өздігінен жүретін машиналарға қолданылады;

мопед – жұмыс көлемі 50 см^3 аспайтын қозғалтқышпен қозғалысқа келетін екі немесе үш дөңгелекті және ең жоғарғы конструкциялық жылдамдығы 50 шак/сағ. аспайтын көлік құралы. Мопедтерге аспалы қозғалтқышы бар велосипедтер, мокиктер, және осындай сипаттағы басқа көлік құралдары жатады;

мотоцикл – екі дөңгелекті бүйір тіркемесі бар немесе тіркемесіз механикалық көлік құралы. Жабдықталған күйінде салмағы 400 кг-дан аспайтын үш дөңгелекті көлік құралы да мотоциклге теңестіріледі;

рұқсат етілгеннен артық салмақ – даярлаушы кәсіпорнының ең жоғарғы рұқсат етуі ретінде белгіленген, көлік құралының жүкпен, жүргізушімен және жолаушылармен тиелген салмағы. Көлік құралдары құрамының, яғни тіркелген және біртұтас ретінде қозғалатын рұқсат етілген ең жоғарғы салмақ етіп көлік техникасының құрамына кіретін ең жоғарғы рұқсат етілген салмақтың жиынтығы қабылданады;

реттеуші – жолдағы қозғалысты басқару жөніндегі реттеу іс-әрекеттерін орындауға уәкілетті, тиісті куәлігі мен керек-жарағы, қызметтік киімі немесе айырым белгісі – беліне тағатын байлаушы, ала таяғы, қызыл белгісі не жарық қайтарғышы бар дискісі, қызыл шам немесе жалауша) бар ішкі істер органдарының (полицияның), әскери автомобиль полициясының қызметкері немесе жол-коменданттық бөлімшенің әскери қызметшісі, Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Көлік бақылау комитетінің (бұдан ары – Көлік бақылау комитеті) қызметкері, жол пайдалану қызметінің қызметкері, теміржол өткеліндегі, паром өткеліндегі кезекші;

тәуліктің қараңғы уақыты – кешкі қара көлеңкеден таңертеңгі елең-алаңға дейінгі уақыт аралығы;

теміржол өткелі – жолдардың теміржолдармен бір деңгейде қиылысуы. Жол учаскесінің жақын жердегі рельстен 10 м арақашықтығы сызықпен көрсетіліп шектелген учаскесі өтетін шекара болып табылады;

табанжол – жолдың жүргін бөлігімен қатарлас немесе одан газонмен бөлінген жаяу жүргіншінің қозғалуына арналған элементі;

тұрақ – көлік құралының қозғалысын жолаушыларды мінгізуге немесе түсіруге, не көлік құралына тиеуге немесе түсіруге байланысты емес себептермен 5 минуттан артық уақытқа мақсатты тоқтауы;

тұрғын аймақ – 5.38 белгісімен белгіленген учаске, құрылыс салынған аумақ немесе елді мекен;

тіркеме – қозғалтқышпен жабдықталмаған, механикалық көлік құралының құрамында қозғалуға арналған көлік құралы. Термин жартылай тіркеме және жайылма тіркемеге де қолданылады;

ұйымдасқан жаяу жүргіншілер легі – Ереженің 3.2-тармағының талаптарына сәйкес ұйымдастырылған және белгіленген жол бойымен қозғалатын жаяу жүргіншілер тобы;

ұйымдасқан көлік легі – жарықтығы бар көк түсті немесе көк және қызыл түсті жарқырауықтар іске қосылған бас көлік құралының бастауымен жарық тұрақты жанып тұрған, бәрі сол бір қозғалыс бойымен тікелей бірінің артынан бірі жүріп келе жатқан үш немесе одан да көп механикалық көлік техникаларының тобы;

іргелес аумақ – жолға тікелей тақалып жатқан және көлік құралдарының өту қозғалысына арналмаған аумақ (аулалар, тұрғын

үй кешені, автотұрақтар, жанармай құю бекеттері, кәсіпорын және сол сияқтылар);

Қазақстан Республикасының аумағына көлік құралдарының оң жақты қозғалысы белгіленген.

Жол қозғалысын ұйымдастыруда қажетті өзгерістер мен шектеулер тек қана жол белгілерінің, жол таңбаларының, дабылдар мен бағдаршамдардың және реттеушілердің көмегімен, сондай-ақ қозғалысты реттеуге уәкілетті адамдардың басқаруымен Ереженің шегінде белгіленген тәртіппен енгізіледі.

Жолдарда немесе жолдардың жекелеген учаскелерінде жол жүрісін ұйымдастыруды өзгерткен кезде жол жүруге қатысушыларға бұқаралық ақпарат құралдары арқылы хабарланады.

– Жол қозғалысына қатысушылар жол жүрісі үшін қауіп туғызбайтындай және зиян келтімейтіндей етіп іс-қимыл жасауға тиіс.

Жол қозғалысына қатысушылар:

- қағидаларды, «Жол қозғалысы туралы» Қазақстан Республикасы Заңының талаптарын білуге және сақтауға;
- реттеушінің және бағдаршам белгілерінің, жол қозғалысын реттеу үшін қолданылатын жол белгілерінің, жол таңбаларының, жол жұмыстары кезінде пайдаланылатын дыбыс және жарық белгілерінің, жедел және арнаулы қызметтердегі көлік құралдарының арнайы жарық және дыбыс белгілерінің талаптарын орындауға;
- жол жүрісі үшін қауіпсіз жағдайлар жасауға, өз әрекетімен немесе әрекетсіздігімен жол қозғалысына басқа қатысушыларға, олардың көлік құралдары мен өзге де мүлкіне зиян келтірмеуге;
- жол төсеніштерін бүлдіруге немесе ластауға, қозғалыс үшін кедергі келтіретін жол белгілерін, бағдаршамды және басқа да қозғалысты ұйымдастырудың техникалық құралдарын алып тастауға, тасалауға, бүлдіруге және жол қозғалысын ұйымдастырудың басқа да техникалық құралдарын өз бетімен орнатуға;
- жол жүрісін қиындатуға немесе жол жүрісіне кедергі келтіретін заттарды немесе материалдарды жолға лақтыру, түсіріп кету немесе қалдыру арқылы оның қауіпсіздігіне қатер төндірмеуге, жол қозғалысы үшін бөгет жасауы, адамдарға қауіп төндіруі

немесе мүлікке залал келтіруі мүмкін кез келген әрекеттерден тартынуға;

- жолда жол қозғалысы үшін кедергі анықталған немесе келтірілген жағдайда осы кедергіні жою жөнінде шаралар қолдануға, ал, егер бұл мүмкін болмаса, «Жол қозғалысы туралы» Қазақстан Республикасы Заңының талаптарына сәйкес немесе жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі уәкілетті органға немесе жол иелеріне кедергі туралы хабарлауға;
- адал, әдепті әрекет етуге, мұқият және өзара сыпайы болуға, жол қозғалысы үшін кедергілер мен қауіп келтірмеуге;
- жолдарды ластауға жол бермеуге, оның ішінде арнайы бөлінген орындардан тыс жерге қоқыстарды, жол жүрісі үшін қауіп келтіретін заттарды және өзге де заттарды тастамауға;
- Қазақстан Республикасының заңдарында белгіленген жол қозғалысы саласындағы өзге де міндеттерді орындауға міндетті.

Қағидаларды бұзған адамдарға Қазақстан Республикасының заңдарына сәйкес жауапкершілік жүктеледі.

Көлік құралын тоқтатқан жағдайда, көлік құралын жүргізушісінің құжаттарын тексеруге немесе көлік құралын пайдалануға құқығы бар адамдар көлік құралын тоқтату себептерін түсіндіреді және жүргізушінің талабы бойынша танысу және тегі мен лауазымын анықтау үшін қызметтік куәлігін жүргізушіге берместен, оны көрсетеді.

Жол-көлік оқиғасы болған жағдайда, егер зардап шеккендер болмаса, болған оқиғаның сұлбасын алдын ала жасап және оған қол қойып, оқиғаны ресімдеу үшін ішкі істер органдарының жақын бөлімшесіне барады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Көлік құралдарының жүруі үшін арнайы жобаланған және салынған, жол маңындағы иеліктерге қызмет көрсетпейтін жол қалай аталады?
2. Жолаушылар мен жүктерді тасымалдауға арналған, жүргізуші орнын қоспағанда, сегізден астам отыратын орны бар автомобиль қалай аталады?
3. Тіркеме тіркелген механикалық көлік құралы қалай аталады?

4. Көлік техникасының қозғалысын бес минутқа дейін, сондай-ақ жолаушыларды мінгізу немесе түсіру үшін, қажет болса, онда да көбірек уақытқа мақсатты тоқтатуы қалай аталады?
5. Мүгедектерге арналған кресло-арбадан басқа, екі не одан да көп дөңгелектері бар және үстіндегі адамның дене күшімен қозғалысқа келтірілетін көлік құралы қалай аталады?
6. Көлік құралының ішіндегі және оны басқармайтын адам кім?
7. Мәжбүрлі аялдама деген не?
8. Қазақстан Республикасы Жол қозғалысының ережелері қандай тәртіптерді белгілейді?
9. Жол қозғалысы қағидаларында қандай ұғымдар пайдаланылады?
10. Қазақстан Республикасының аумағына көлік құралдарының қандай жақты қозғалысы белгіленген?
11. Жол қозғалысын ұйымдастыруда қажетті өзгерістер мен шектеулер кімнің, қандай құралдардың көмегімен және қандай тәртіппен енгізіледі?
12. Жол қозғалысына қатысушылар жол жүрісі үшін қандай іс-қимыл жасауға тиіс?
13. Қағидаларды бұзған адамдарға Қазақстан Республикасының заңдарына сәйкес қандай жауапкершілік жүктеледі?
14. Көлік құралын тоқтатқан жағдайда, көлік құралын жүргізушінің құжаттарын тексеруге немесе көлік құралын пайдалануға құқығы бар адамдардың міндеттерін атаңыз.
15. Жол-көлік оқиғасы болған жағдайда, егер зардап шеккендер болмаса, болған оқиғаны рәсімдеу үшін жүргізушілер қайда барулары керек?

2-тарау. ЖҮРГІЗУШІЛЕРДІҢ ЖАЛПЫ МІНДЕТТЕРІ

2.1. Механикалық көлік құралы жүргізушісінің міндеттері:

2.1.1. Келесі заттарды өзімен бірге алып жүруі және ішкі істер органдарының (полиция) оған уәкілетті лауазымды адамдарының талап етуі бойынша оларға тексеруге беруге;

- көлік құралын жүргізу құқығына жүргізушінің куәлігі (жүргізуші куәлігінің орнына берілген куәлік және жүргізушінің жеке басын куәландыратын құжат);
- көлік құралдарын тіркеу құжаттары;
- көлік құралының иесі болмағанда басқарған жағдайда – осы көлік құралына иелік етуді немесе пайдалануды, немесе билік ету құқығын растайтын құжат;
- мемлекеттік техникалық байқаудан өткендігі туралы құжат;
- заңнамада белгіленген жағдайларда көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру полисі және немесе жолаушылардың алдында тасымалдаушының азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру жөніндегі сақтандыру полисі;
- белгіленген жағдайларда жол қағазы мен таситын жүкке құжаттар.

Заңдарда көзделген жағдайларда, тексеру үшін Көліктің бақылау комитетінің қызметшілеріне арнаулы рұқсаттаманы, халықаралық тасымалды жүзеге асыру кезіндегі рұқсаттама мен лицензияны (немесе есеп құжатын) көрсетсін. Арнаулы рұқсаттама мен рұқсаттама болмаған жағдайда Көліктік бақылау комитетінің қызметшісіне көлік құралын басқару құқығы үшін жүргізушінің куәлігін (жүргізуші куәлігінің орнына берілген куәлік пен жүргізушінің жеке басын куәландыратын құжат) алу үшін көлік құралына арналған тіркеу құжаттарын, жол жүру парағы мен тасылатын жүкке арналған тіркеу құжаттарын тапсырады.

2.1.2. Қауіпсіздік белдігімен жабдықталған көлік құралдарында қозғалыс кезінде белдіктенген болуы, белдік тақпаған (12 жасқа дейінгі балаларды, үйренушінің көлік құралын басқарған кезде үйретуші, ал елді мекендерде, тұрғын үй аймақтарында, бұдан басқа, шұғыл және арнаулы қызмет автомобильдерінің және такси

жүргізушілері мен жолаушыларына белдік тақпауына жол беріледі) жолаушыларды тасымалдамау.

Жолаушыларды тасымалдау кезінде 12 жасқа дейінгі балаларды көліктің алдыңғы орындықтарына арнайы креслоға отырғызып тасымалдау керек.

Шұғыл және арнаулы қызметтер тізбесін Қазақстан Республикасының Үкіметі белгілейді.

Мотоциклді жүргізген кезде түймеленген мотошлем киюге және түймеленген мотошлем кимеген жолаушыны тасымалдамау керек.

2.2. Халықаралық жол қозғалысына қатысушы механикалық көлік құралы жүргізушілерінің міндеті:

- өзімен бірге Жол қозғалысы туралы конвенцияға сәйкес келетін көлік құралын тіркеу құжатын және жүргізушінің куәлігін;
- көлік құралында өзі тіркелген мемлекеттің тіркеу және айырым белгілерін алып жүруге міндетті.

2.3. Көлік құралы жүргізушілерінің міндеттері

2.3.1. Көлік құралдарын пайдалануға рұқсат беру жөніндегі Негізгі Ережелерге және лауазымды адамдар мен жол қозғалысына қатысушылар жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі міндеттемелеріне сәйкес көлік құралдарының дұрыс жай-күйін шығар алдында тексеру және жолда қамтамасыз ету.

Бұдан ары – Негізгі ереже.

2.3.2. Ішкі істер органдары (полиция) қызметкерлерінің 5.3-тармаққа сәйкес берілген талап етуі бойынша аялдау және оның нұсқауларын орындау.

2.3.3. Ішкі істер органдары қызметкерінің талап етуі бойынша мастығы туралы куәландырудан өту.

2.3.3.1. Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінде белгіленген жағдайларда Ережелерді білуін тексеруден өту.

2.3.4. Көлік құралының өздігінен қозғалып кетуін болдырмайтын шара қолданбайынша, көлік құралын тастап кетуге және оны бөтен адамдардың пайдалануына жол бермеу.

2.3.5. Көлік құралын:

- жол-жөнекей бағытта медициналық қызмет көрсетуге кетіп бара жатқан медицина қызметкерлеріне, сондай-ақ қозғалыс бағытына қатыссыз, жедел медициналық жәрдем қажет ететін

азаматтарды емдеу мекемелеріне алып бару үшін медицина қызметкерлеріне, ішкі істер органдарының және ұлттық қауіпсіздік органдарының қызметкерлеріне;

- апат кезінде зардап шеккен көлік құралдарын тасымалдау, табиғи апат болған жерге жету үшін ішкі істер органдарының қызметкерлеріне, сондай-ақ заңда көзделген, өзге де кейін қалдыруға болмайтын жағдайларда ішкі істер органдары, Қазақстан Республикасының Президенті Күзет қызметі мен ұлттық қауіпсіздік органдары қызметкерлеріне беру.

Ескертпе.

1. Көлік құралдарын беру туралы талап ету шет ел мемлекеттері өкілдіктерінің және дипломатиялық иммунитеті бар халықаралық ұйымдардың көлік құралдарына қолданылмайды.
2. Көлік құралын пайдаланған адам жүргізушінің талап етуі бойынша анықтама беруі немесе жол қағазына жазба (жүрудің қанша уақытқа созылғандығы, жүріп өтілген қашықтықты, өзінің тегін, лауазымын, қызметтік куәлігінің нөмірін, өз ұйымының атауын көрсетіп) жасауға тиіс.
3. Мемлекеттік ұйымдардың жоғарыда аталған қызметкерлеріне көлік құралдарын беруге байланысты келтірілген шығыстарды көлік құралы иесінің талап етуі бойынша белгіленген тәртіппен осы ұйымдар өтейді.

2.4. Көлік құралы жүргізушісінің құжатын тексеруге немесе көлік құралын пайдалануға құқығы бар адам жүргізушінің талап етуі бойынша қызметтік куәлігін көрсетуге міндетті.

2.5. Жол-көлік оқиғасы кезінде, оған қатысы бар жүргізуші:

- Ереженің 7.2-тармағының талаптарына сәйкес көлік құралын дереу тоқтатуға (орыннан қозғамауға), апаттық жарық белгісін іске қосуға және апаттық аялдау белгісін (жанып-сөнетін қызыл шам) қоюға, оқиғаға қатысы бар заттардың орнын ауыстырмауға;
- зардап шеккендерге дәрігерге дейінгі медициналық көмек көрсету үшін барлық мүмкін болатын шараларды қолдану, «медициналық жедел жәрдем» шақыру, шұғыл жағдайларда зардап шеккендерді жол-жөнекей аттандыру, ал егер бұған мүмкіндік болмағанда, өзінің көлік құралымен жақын жердегі емдеу мекемесіне жеткізуге, өзінің тегін, көлік құралының

- тіркеу белгісін хабарлауға (жеке басын куәландыратын құжатты немесе жүргізушінің куәлігін және көлік құралын тіркеу құжатын көрсетіп) оқиға болған жерге қайтып келуге;
- болған жағдай туралы жақын жердегі ішкі істер органына кешіктірмей хабарлауға, көзімен көргендердің тегі мен мекен-жайларын жазып алуға және ішкі істер органдарының қызметкерлерінің келуін күтуге;
 - егер басқа көлік құралдарының қозғалысына мүмкіндік болмаса, жолдың жүретін бөлігін босатуға;
 - жүру бөлігін босату немесе зардап шегушіні өзінің көлік құралымен емдеу мекемесіне жеткізу қажет болған жағдайда куәлардың қатысуымен көлік құралының орналасуын, оқиғаға қатысы бар іздер мен заттарды алдын ала белгілеп, олардың сақталуына мүмкін болатын барлық шараларды қабылдауға және оқиға болған жерді айналып өтуді қамтамасыз етуге міндетті.

2.6. Егер жол-көлік оқиғасының нәтижесінде зардап шегушілер болмаса, жүргізушілер болған жағдайды бағалауда өзара келісімге келіп, алдын ала оқиғаның схемасын жасап және оған қолдарын қойып, оқиғаны рәсімдеу үшін ішкі істер органының жақын жердегі жол полициясы постына немесе бөлімшесіне келулеріне болады.

2.7. Жүргізушіге:

2.7.1. Мас күйінде (алкогольді, есірткі немесе өзге де), құлақ асуды және назар аударуды әлсірететін дәрілік заттар әсерінде; жол қозғалысы қауіпсіздігіне қатер төндіретіндей ауру немесе шаршаған жағдайда көлік құралын басқаруға.

2.7.2. Ақауы бар немесе мемлекеттік байқаудан өтпеген көлік құралдарын пайдалануға.

2.7.3. Иесі заңнамада белгіленген жағдайларда көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыру шартын және /немесе жолаушылардың алдында тасымалдаушының жауапкершілігін міндетті сақтандыру шартын жасамаған көлік құралын пайдалануға.

2.7.3-1. Мемлекеттік тіркеу нөмірі белгілері болмаған немесе олар тіркеу құжаттарына сәйкес келмеген жағдайларда көлік құралын пайдалануға.

2.7.4. Мас күйіндегі, жауапты қимыл жасауды және назар аударуды әлсірететін, дәрілік заттар әсерінде отырған адамдарға, ауру

немесе шаршаған адамға, сондай-ақ жүргізуді үйретушіден басқа, өзімен бірге осы санаттағы көлік құралын басқаруға құқық беретін жүргізушінің куәлігі (жүргізуші куәлігінің орнына берілген куәлік және жүргізушінің жеке басын куәландыратын құжат) жоқ немесе жол (бағдар) қағазында көрсетілмеген адамға көлік құралын басқаруға беруге.

2.7.5. Ұйымдасқан (оның ішінде жаяу жүргіншілер де) колоннаны кесіп өтуге және оның ішінен орын алуға.

2.7.6. Жүріс бөлігіне қоқыс, қозғалыс үшін қауіп туғызатын заттар лақтыруға тыйым салынады. Бұл талап жол қозғалысының басқа қатысушыларына да қойылады.

2.8. Тежегіштің жұмыс жүйесі немесе рульдік басқаруы жұмыс істемейтін болса, ақауы бар тіркеу құрылғысымен (пойыз құрамында), сондай-ақ тәуліктің қараңғы уақытында жолдарда жасанды жарықтандыру болмағанда немесе жеткіліксіз көрінетін жағдайларда – фарлар мен (немесе) артқы үлкен шамдары жанбайтын (жоқ) болса, жаңбыр немесе қар жауып тұрғанда, жүргізуші жағындағы терезе тазалағыштың ақауы болса, көлік қозғалысына тыйым салынады.

Ескертпе. Ең төменгі жылдамдықтағы қозғалыс кезінде көлік құралын тоқтата алмайтын жұмыстық тежегіш жүйе немесе маневрді жүзеге асыра алмайтын рульдік басқару жүйе жұмыс істемейтін болып саналады.

Жол жүргенде Негізгі Ережелермен көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынатын және жүргізуші анықтай алатын басқа да ақаулар және жағдайлар туындаған жағдайда, оны жоюға тиіс, ал егер бұл мүмкін болмаса, онда қажетті сақтық шараларын сақтай отырып тұрақ немесе жөндеу орнына апаруына болады.

2.9. Өзінің қатысы бар жол-көлік оқиғасынан кейін не ішкі істер органдары қызметкерінің талабы бойынша көлік құралы тоқтатылғаннан кейін уәкілетті лауазымды адам масаң күйді анықтау мақсатында куәландырудан өткізгенге дейін немесе уәкілетті лауазымды адам осындай куәландыруды жүргізуден босату туралы шешім қабылдағанға дейін алкоголь ішімдіктерін, есірткі немесе психотроптық заттарды пайдалануға тыйым салынады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Механикалық көлік құралдарының жүргізушілерінің міндеттерін атаңыз.
2. Жолаушыларды тасымалдау кезінде 12 жасқа дейінгі балаларды қалай тасымалдау керек?
3. Халықаралық жол қозғалысына қатысушы механикалық көлік құралын жүргізушінің міндеттерін атаңыз.
4. Занда көзделген, өзге де кейін қалдыруға болмайтын жағдайларда ішкі істер органдары, Қазақстан Республикасының Президенті Күзет қызметі мен ұлттық қауіпсіздік органдары қызметкерлеріне жүргізуші жеке көлігін беруге міндетті ме?
5. Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінде белгіленген жағдайларда жүргізушінің міндеттерін атаңыз.
6. Жол-көлік оқиғасы кезінде, оған қатысы бар жүргізушінің міндеттерін атаңыз.
7. Егер жол-көлік оқиғасының нәтижесінде зардап шегушілер болмаса, жүргізушілер болған жағдайды бағалауда өзара келісімге келіп, алдын ала оқиғаның схемасын жасап және оған қолдарын қойып, оқиғаны рәсімдеу үшін қайда барулары керек?
8. Жүргізушіге қандай жағдайларда көлігін пайдалануға тыйым салынады?
9. Жол жүргенде Негізгі Ережелермен көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынатын және жүргізуші анықтай алатын басқа да ақаулар және жағдайлар туындаған жағдайда жүргізуші көлігін қайда апаруға тиіс?

3-тарау. ЖАЯУ ЖҮРГІНШІЛЕРДІҢ МІНДЕТТЕРІ

3.1. Жаяу жүргіншілер табанжолмен немесе жаяу жүргіншілерге арналған жолдармен, ал олар болмаған жағдайда, сондай-ақ Ереженің 17.1 және 17.4 -тармақтарының талаптарына сәйкес қозғалуға тиіс.

Көлемі үлкен заттарды көтеріп немесе алып келе жатқан жаяу жүргіншілер, сондай-ақ қозғалтқышы жоқ мүгедектер арбасымен келе жатқан адамдар, егер олар табанжолмен немесе жолды жағалай жүргенде басқа жаяу жүргіншілер үшін кедергі келтіретін болса, жолдың жүргін бөлігінің жиегімен (көлік жүретін бөліктердің ішкі шетін бойлай – бөлу жол жолақтары бар жолдарда) қозғалуына болады.

Табанжолдар, жаяу жүргіншілерге арналған жол немесе жолдың жағалауы болмағанда, сондай-ақ олармен қозғалу мүмкін болмаған жағдайда, жаяу жүргіншілер велосипед жолымен немесе көлік жүретін бөліктің шетімен (көлік жүретін бөліктің ішкі шетін бойлай – бөлу жол жолақтары бар жолдарда) бір қатарда қозғалуларына болады.

Елді мекендерден тыс жерлерде жаяу жүргіншілер көлік жүретін бөлігімен қозғалған кезде, көлік құралдарының қозғалысына қарсы бағытта жүруге тиіс.

Көлік жүретін бөліктің шетімен қозғалтқышы жоқ мүгедектер арбасында келе жатқан, мотоцикл, мопед, велосипед жүргізуші адамдар көлік құралдары қозғалысының бағытында, жолдың оң жағымен жүруге тиіс.

3.2. Көлік жүретін бөлікпен қозғалатын ұйымдасқан жаяу жүргіншілер легіне көлік құралдарының қозғалысы бағытында оң жақпен, қатарда төрт адамнан артық емес, қозғалуға рұқсат етіледі. Топтың алдынан және артынан сол жағымен қызыл жалауша ұстаған жүруші, тәуліктің қараңғы уақытында және жеткіліксіз көріну жағдайында – алдында ақ түсті, артта қызыл түсті жағулы шаммен жүруге тиіс.

Балалар тобын тек қана табанжолмен және жаяуларға арналған жолмен, ал олар жоқ болған жағдайда – жол жағасымен, бірақ тәуліктің уақытында және ересектердің бастауымен алып жүруге рұқсат етіледі.

3.3. Жаяу жүргіншілер көлік жүретін бөлікті жаяу жүргіншілерге арналған, оның ішінде жерасты және жерүсті өтпелерінен, ал олар болмағанда – қиылыстардан табанжолдар мен жол жағалауы сызығы бойымен кесіп өтуге тиіс.

Көру аймағында өтпе немесе жол қиылысы болмағанда, көлік жүретін бөліктің шетіне, екі жақтан да жақсы көрінетін жерден тік бұрыш жасап жолды кесіп өтуге болады. Көлік жүретін бөлікті елді мекенде бөлу жол жолағы болған кезде, сондай-ақ жаяу жүргіншілерге немесе жол қоршаулары орнатылған жерлерде кесіп өтуге тыйым салынады.

3.4. Қозғалыс реттеліп тұратын жерлерде, жаяу жүргінші – реттеушінің белгісін, ал ол болмағанда көлік бағдаршамын басшылыққа алады.

3.5. Реттелмейтін жаяу жүргіншілер өтпелерінен, жаяу жүргіншілер көлік жүретін бөлікке жақындап қалған көлік құралымен арақашықтықты, оның жылдамдығын бағалап және кесіп өту олар үшін қауіпсіз екендігіне көз жеткізгеннен кейін шығуына болады. Көлік жүретін бөлікті жаяу жүргіншіге арналған өтпеден тыс жерлерден кесіп өту кезінде жаяу жүргіншілер, бұдан басқа көлік құралдары үшін кедергі келтірмеуге және жақындап қалған көлік құралының жоқтығына көз жеткізбейінше тоқтап тұрған көлік құралының немесе көрінуді шектейтін өзге кедергінің тасасынан шықпауға тиіс.

Ескертпе. Реттелетін және реттелмейтін жаяу жүргінші өткелі түсінігі Ереженің 13.4-тармағында белгіленген реттелетін және реттелмейтін қиылыс түсінігімен бірдей.

3.6. Көлік жүретін бөлікке шыққаннан кейін жаяу жүргінші, егер бұл қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты болмаса, кідірмеуге немесе аялдамауға тиіс. Жолды кесіп өтуге үлгермеген жаяу жүргінші қарама-қарсы бағыттағы көлік легін бөлетін сызықта аялдауы керек. Ары қарай қозғалыстың қауіпсіз екендігіне көз жеткізгеннен кейін бағдаршамның (реттеушінің) белгісін ескеріп, жолдан өтуді жалғастыруға болады.

3.7. Жарқылдайтын көк маяғы бар және арнайы дыбыс белгісі іске қосулы көлік құралы жақындаған кезде жаяу жүргіншілер жолдан өтпей тұра тұрады, ал жол үстіндегілер осы көлік құралдарына жол беруге және мүмкіндігіне қарай көлік жүретін бөлікті босатуға тиіс.

3.8. Бағытталған көлік құралы мен таксиді көлік жүретін бөлікке қарағанда биігірек орналасқан отырғызу алаңдарында, ал жоқ болған

жағдайда – табанжолда немесе жол жағасында тұрып күтуге рұқсат етіледі. Биігірек отырғызу алаңдарымен жабдықталмаған аялдама мекендерінде көлік құралына отыру үшін көлік жүретін бөлікке шығуға ол тоқтағаннан кейін ғана рұқсат етіледі. Түскеннен кейін көлік жүретін бөлікті кідірместен босату керек.

Аялдама бекетінде немесе одан көлік жүретін бөлік арқылы қозғалыс кезінде жаяу жүргіншілер Ереженің 3.4-3.7 бөлімдерінің талаптарын басшылыққа алуға тиіс.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Ереженің 17.1 және 17.4-тармақтарының талаптарына сәйкес жаяу жүргіншілер қандай бағыттарда қозғалуға болады?
2. Табанжолдар, жаяу жүргіншілерге арналған жол немесе жолдың жағалауы болмағанда, сондай-ақ олармен қозғалу мүмкін болмаған жағдайда, қандай жолдармен қозғалуларына болады?
3. Көлемі үлкен қол сүйремесін алып келе жатқан жүргіншілерге жүргін бөлігінің шетімен қозғалуына бола ма, егер тротуар бар болса?
4. Елді мекендерден тыс жерлерде жаяу жүргіншілер көлік жүретін бөлігімен қозғалған кезде қандай бағытта жүруге тиіс?
5. Көлік жүретін бөліктің шетімен қозғалтқышы жоқ мүгедектер арбасында келе жатқан, мотоцикл, мопед, велосипед жүргізуші адамдар жолдың қай жағымен жүруге тиіс?
6. Жүргін бөлікпен қозғалатын ұйымдасқан жаяу жүргіншілер легіне қандай бағыттарда жүруге рұқсат етіледі?
7. Елді мекенде жаяу жүргіншілерге бөлу жолағы бар жүргін бөлігін жүргіншілер өтпесінен басқа жерден кесіп өтуге рұқсат етіле ме?
8. Жарқылдайтын көк манары мен және арнайы дыбыс сигналы қосылған көлік құралы жақындаған кезде жаяу жүргіншілер не істеуге тиіс?
9. Отырғызу алаңы жоқ болғанда, бағыттық көлік құралын қай жерде күтуге рұқсат етіледі?
10. Отырғызу алаңымен жабдықталмаған аялдамаларда трамвайға отыру үшін, жолаушыларға жүргін бөлігіне кіруге қай кездерде рұқсат етіледі?

4-тарау. ЖОЛАУШЫЛАРДЫҢ МІНДЕТТЕРІ

4.1. Жолаушылар:

- ішкі істер органдарының қызметкері тоқтатқан жағдайда оның рұқсатынсыз көлік құралын тастап кетпеуге;
- қауіпсіздік белдігі бар көлік құралымен жүргенде – оларды бекітуге (2.1.2-тармақты ескеріп), ал мотоциклмен жүргенде мотошлемді түймелеуге;
- табанжол немесе жол жағалауы жағынан және көлік құралы толықтай тоқтағаннан кейін ғана отырғызуға және түсіруге міндетті.

Егер табанжол немесе жол жиегі жағынан отыру, түсу мүмкін болмаса, бұл қауіпсіз болатын және жол жүрісін басқа қатысушылар үшін қауіпсіз және кедергі келтірмейтін жағдайларда жолдың жүру бөлігі жағынан жүзеге асырылады.

4.2. Жолаушыларға:

- жүргізушіні көлік құралы қозғалысы кезінде оны басқарудан алаңдатуға;
- ернеу платформасы бар жүк автомобилінің үстінде келе жатып түрегеліп тұруға, ернеуге немесе ернеуден биік тұратын жүк үстіне отыруға;
- көлік құралының қозғалысы кезінде оның есіктерін ашуға, сондай-ақ терезесінен және люгінен басын шығаруға тыйым салынады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Көлікке жүргін бөлігі жағынан жолаушыларды мінгізу және түсіру қай кездерде рұқсат етіледі?
2. Борттық платформалы жүк автомобилінің кузовында қозғалыс кезінде жолаушылардың тұруына рұқсат етіле ме?
3. Жүргізуші көлік құралын жүргізіп келе жатқан кезде оны алаңдатуға бола ма?

5-тарау. БАҒДАРШАМНЫҢ ЖӘНЕ РЕТТЕУШІНІҢ БЕЛГІЛЕРІ

5.1. Бағдаршамның белгілері

5.1.1. Жол қозғалысын реттеу үшін көлденең және тігінен орналасқан бағдаршамдар қолданылады (5.1-сурет).

Бағдар шамдарда жасыл сары, қызыл және ай түстес ақшыл жарық белгілері қолданылады.

Белгілері тігінен орналасқан бағдаршамдарда қызыл түс жоғарыда орналасады, ал жасыл – төменде; белгілер көлденеңінен орналасқанда қызыл – сол жақта, жасыл оң жақта орналасады.

Бағдаршам белгілері белгілі мақсатына байланысты дөңгелек, бағыттаушы (көрсеткіш) түрінде жаяу жүргінші немесе велосипед кескінінде және Х үлгісінде болуы мүмкін.

5.1.2. Бағдаршамның дөңгелек белгілерінің келесідей мәндері бар:

- *жасыл белгі* қозғалысқа рұқсат етеді;
- *жыпылықтаған жасыл белгі* қозғалысқа рұқсат етеді және оның қолданылу уақыты өтіп бара жатқанын және тыйым салынатын белгі іске қосылатындығын ескертеді (жүргізушілер мен жаяу жүргіншілерді жасыл сигналдың жануына дейін уақыт туралы секундпен хабар беретін сандық табло қолданылуы мүмкін);
- *сары белгі* Ереженің 5.6-тармағында көзделгеннен басқа жағдайларда қозғалысқа тыйым салады және белгілердің ауысқалы тұрғанын ескертеді;
- *қызыл белгі*, оның ішінде жыпылықтайтыны, қозғалысқа тыйым салады. Қызыл және сары белгілердің қосыла жануы қозғалысқа тыйым салады және жасыл белгі жанғалы тұрғанынан хабар береді.

5.1.3. Қызыл, сары және жасыл түсті бағыттаушы түрінде орындалған бағдаршам белгісі тиісті түстердегі дөңгелек белгімен бірдей мағыналас, бірақ олардың күші бағыттаушы көрсеткен бағытқа (бағыттарға) ғана қолданылады. Бұл кезде солға бұрылуға рұқсат беретін бағыттаушы, егер бұған тиісті жол белгісімен тыйым салынбаса, кері бұрылуға да рұқсат етеді.

Қызыл және сары бағыттаушылардың орнына осы мағынада қара контурлы бағыттаушылар кескінделген дөңгелек қызыл және сары белгілер пайдаланылуы мүмкін.

Қосымша секциясы бар жасыл бағыттаушы да осындай мәнге ие болады. Қосылмай тұрған қосымша секцияның белгісі осы секциямен реттелетін бағыттағы қозғалысқа тыйым салынғанын білдіреді.

5.1.4. Егер бағдаршамның негізгі жасыл белгісіне қара контурлы бағыттаушы (бағыттаушылар) бейнеленген болса, онда ол жүргізушіге бағдаршамның қосымша секциясын және қосымша секциясының белгісіне қарағанда өзге де рұқсат етілген қозғалыс бағыттарын хабарлайды.

5.1.5. Егер бағдаршам белгісі жаяу жүргіншінің (велосипедтің) кескіні түрінде орындалса, онда күші тек жаяу жүргіншіге, (велосипедшілерге) ғана қолданылады. Мұндайда жасыл белгі жаяу жүргіншінің (велосипедшінің) қозғалысына рұқсат береді, ал қызыл тыйым салады. Велосипедшілердің қозғалысын реттеу үшін сондай-ақ кішірейтілген өлшемдегі дөңгелек белгісі бар 300x200 мм өлшемді, қара түсті велосипед кескінделген тік бұрышты ақ түсті кестемен толықтырылған бағдаршам пайдаланылуы мүмкін.

5.1.6. Соқыр жаяу жүргіншілерді жүріс бөлігін кесіп өту мүмкіндігі туралы ақпараттандыру үшін бағдаршамдардың жарық белгілері дабылдық белгімен толықтырылуы мүмкін.

5.1.7. Көлік құралдарының жүріс бөлігінің қозғалыс бағыты қарама-қарсы бағытқа өзгеруі мүмкін. Жол жолақтары бойынша қозғалысын реттеу үшін **X** үлгісіндегі қызыл белгі және төмен бағытталған бағыттаушы түріндегі жасыл белгісі бар *реверстік* бағдаршам қолданылады. Бұл бағдаршамдар тиісінше олар үстінде орналастырылған жол жолағы бойынша қозғалысқа тыйым салады немесе рұқсат береді.

Реверстік бағдаршамның негізгі белгілері бағыттаушы түріндегі, төмен қарай оңға немесе солға қиғаштай еңкейтілген, іске қосылған белгінің ауысатындығын және бағыттаушы нұсқаған жолаққа қатар ауыстыру қажеттігін ескертетін сары белгімен толықтырылуы мүмкін.

Реверстік бағдаршамның екі жағынан 1.9 таңбалауымен белгіленген жолақтың үстіне орналастырылған белгілері іске қосылғанда, осы жол жолағына шығуға тыйым салынады.

5.1.8. Трамвайлардың, сондай-ақ олар үшін бөлінген жолақпен қозғалатын басқа бағыттық көлік құралдарының қозғалыстарын реттеу үшін «Т» әрпі түрінде орналасқан төрт ай түстес ақ дөңгелек белгілері бар бағдаршамдар қолданылуы мүмкін. Бір мезгілде төменгі белгімен бір немесе бірнеше жоғарғы белгі іске қосылған кезде ғана

олардың сол жақтағысы – солға, ортадағысы тіке, оң жақтағысы оңға қозғалуға рұқсат етеді.

5.1.9. Теміржол өткеліне орналасқан дөңгелек, жыпылықтап тұратын ай түстес ақ белгі көлік құралдарының өтпе арқылы қозғалысына рұқсат береді. Ай түстес ақ және қызыл жыпылықтайтын белгі істемей тұрған кезде, көз жетер жерде өтпеге жақындап қалған пойыз (локомотив, дрезина) болмағанда, қозғалысқа рұқсат етіледі.

5.2. Реттеушінің белгілері

Реттеушінің денесі мен қолдарының мәндерін білдіретін нұсқаулармен жасаған қимылдары, оның белгісі болып табылады (2.1-сурет).

қолдары екі жаққа созылған немесе төмен түсірілген:

- сол және оң бүйір жақтарынан – трамвайға тіке, рельссіз көлік құралдарына тіке және оңға қозғалуға рұқсат етіледі;
- кеуде және арқа жағынан – барлық көлік құралдарының және жаяу жүргіншінің қозғалысына тыйым салынады.

оң қол алға созылған:

- сол бүйір жақтан – қозғалыс трамвайға солға, рельссіз көлік құралдарына барлық бағыттарға рұқсат етіледі;
- кеуде жағынан – барлық көлік құралдарына қозғалыс тек қана оңға рұқсат етіледі;
- оң бүйір және арқа жағынан – барлық көлік құралдарына қозғалуына тыйым салынады;
- жаяу жүргіншілерге жүріс бөлігін реттеушінің арт жағынан кесіп өтуге рұқсат етіледі;

қол жоғары көтерілген:

- Ереженің 5.6-тармағында көзделгеннен басқа жағдайларда барлық көлік құралдары мен жаяу жүргіншілердің барлық бағытта қозғалысына тыйым салынады;
- реттеуші қол қимылдарымен жүргізушілерге және жаяу жүргіншілерге түсінікті басқа да белгілер беруі мүмкін;
- белгілер жақсы көрінуі үшін реттеуші ишаратсап немесе белгі тегерігін (жарық шағылыстырғышты) қолдануы мүмкін.

5.1. Көлік құралының тоқтауын талап ету қатты дауыстау құрылғысымен немесе бір мезгілде ысқырып белгі бере отырып, көлік құралына бағытталған қол қимылымен көрсетілуі мүмкін.

Жүргізуші оған нұсқалған орынға аялдауға тиіс. Көлік құралын тоқтатқан ішкі істер органдарының қызметкері (полиция) жол ережесінің 2.3.2-тармағына сәйкес жүргізушіге кідірмей келіп, тоқтау себебін айтуға тиіс.

5.2. Ысқырықпен берілген қосымша белгі қозғалысқа қатысушылардың назарын аударуға беріледі.

5.3. Бағдаршамның (реверсивтіктен басқа) немесе реттеушінің тыйым салатын белгісі кезінде жүргізушілер тоқтау сызығының (5.3.3-белгісінің) алдында, ал олар болмаған кезде:

- жол қиылысында – жаяу жүргіншілер үшін кедергі тудырмай жолдың кесіп өтетін жүріс бөлігінің алдында Ереженің 13.8-тармағының талаптарын басшылыққа алады;
- теміржол өткелі алдында – Ереженің 15.4-тармағына сәйкес;
- басқа жерлерде қозғалыс рұқсат етілген көлік құралы мен жаяу жүргіншілерге кедергі туғызбай тоқтауға міндетті.

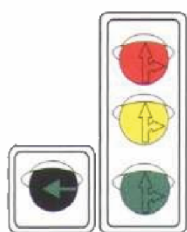
5.4. Реттеуші қолын көтерген немесе сары белгі жанған кезде, егер бағдаршам белгісінің жұмыс режимі жасыл белгінің тікелей сөнер алдындағы жыпылықтауын қамтамасыз етпейтін жағдайларда, шұғыл тежеуге жүгінбей көлігін тоқтата алмайтын жүргізушілерге Ереженің 5.5-тармағында белгіленген жерлерде ары қарай қозғалуға рұқсат етіледі.

Реттеуші қолын көтерген немесе сары белгі жанған кезде, жүріс бөлігінде келе жатқан жаяу жүргіншілер көлікті өткізіп жіберуге тиіс, ал оған мүмкіндік болмаған кезде, жаяу жүргіншілер қарама-қарсы көлік легін бөлуші сызықта тоқтауға тиіс.

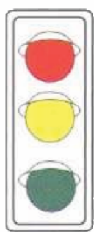
5.5. Жүргізушілер мен жаяу жүргіншілер, тіпті олар бағдаршам белгісіне, жол белгілері немесе таңбаларының талаптарына қайшы келсе де, белгінің талаптары мен реттеушінің бұйрығын орындауға тиіс.

5.6. Теміржол өтпелерінде жыпылықтаған қызыл белгімен бір мезгілде қозғалысқа қатысушыларды қосымша ақпараттандыратын, өтпе арқылы қозғалысқа тыйым салатын дыбыстық белгі берілуі мүмкін.

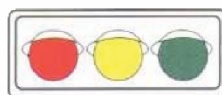
БАҒДАРШАМ БЕЛГІЛЕРІ



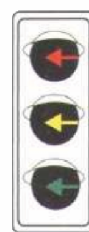
қосымша секциямен



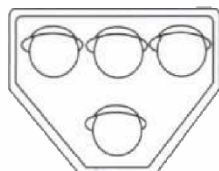
белгілердің сатылас түрінде



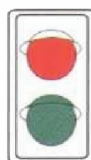
Белгілердің деңгейлес түрінде



белгілі бағыттағы қозғалысты
реттеу үшін



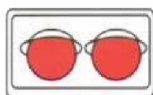
трамвай және маршруттық көлік
құралдарының қозғалысын реттеу үшін



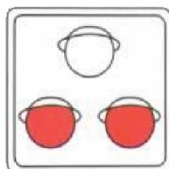
кәсіпорындардың және
ұйымдардың аумағындағы
және жол жүйесіндегі тар
жерлердің қозғалысын
реттеу үшін



реверсивтік



теміржол жүйесінің қозғалысын
реттеу үшін



реттелмейтін жол қиылыстардың
және жүргінші өтулерін
белгілеу үшін



реттеушінің жезлі



қызыл шам қайтарғышы
бар диск



Велосипедтер үшін
бағдаршамдар



жүргіншілер
бағдаршамдары

РЕТТЕУШІНІҢ НЕГІЗГІ БЕЛГІЛЕРІ



қолдары екі жаққа немесе
төмен түсірілген (5.2)



оң қолы алға созылған
(5.2)



қол жоғары
көтерілген (5.2)

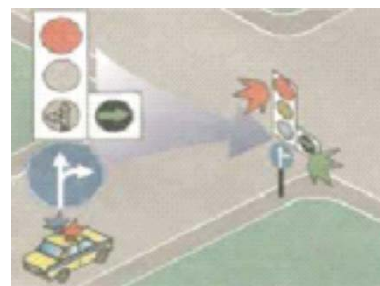
Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Жол қозғалысын реттеу үшін қандай бағдаршамдар қолданылады?
2. Бағдаршамдарда қандай түстес жарық белгілері қолданылады?
3. Белгілері тігінен орналасқан бағдаршамдарда қызыл және жасыл түстер қалай орналасады?
4. Белгілері көлденеңінен орналасқанда, бағдаршамдарда қызыл және жасыл түстер қалай орналасады?
5. Мақсатына байланысты бағдаршамның сигналдары қандай болуы мүмкін?
6. Бағдаршамның дөңгелек белгілерінің қандай мәндері бар?
7. Бағдаршамның жыпылықтайтын жасыл сигналында жол қиылысына кіруге рұқсат етіле ме?
8. Бағдаршамның қызыл және сары сигналдар үйлесімі нені білдіреді?
9. Қызыл және сары бағыттаушылардың орнына бағдаршам мағынасында кара контурлы бағыттаушылар кескінделген дөңгелек қызыл және сары белгілер пайдаланылуы мүмкін бе?
10. Бағдаршамның жыпылықтаған сары сигналы не туралы мәлімдейді?
11. Соқыр жаяу жүргіншілерді жүріс бөлігін кесіп өту мүмкіндігі туралы ақпараттандыру үшін бағдаршамдардың жарық белгілері дабылдық белгімен толықтырылуы мүмкін бе?
12. Көлік құралдарының жүріс бөлігінің қозғалыс бағытын қарама-қарсы бағытқа өзгерту үшін қандай бағдаршам қолданылады?
13. Трамвайлардың, сондай-ақ олар үшін бөлінген жолақпен қозғалатын басқа бағыттық көлік құралдарының қозғалыстарын реттеу үшін қандай бағдаршамдар қолданылуы мүмкін?
14. Теміржол өткеліне орналасқан дөңгелек, жыпылықтап тұратын ай түстес ақ белгі көлік құралдарының өтпе арқылы қозғалысына рұқсат бере ме?
15. Ай түстес, жыпылықтайтын ақ және қызыл белгі жұмыс істемей тұрған кезде, көз жетер жерде өтпеге жақындап қалған пойыз (локомотив, дрезина) болмағанда, қозғалысқа рұқсат етіле ме?
16. Жол өтпесінде реттеушінің қолдары екі жаққа созылған немесе төмен түсірілген сигналын көлік жүргізушілері көргенде, олар қандай бағыттарда қозғала алады?

17. Жол өтпесінде реттеушінің оң қолы алға созылған сигналын көлік жүргізушілері көргенде, олар қандай бағыттарда қозғала алады?
18. Жол өтпесінде реттеушінің оң қолы жоғары көтерілген сигналын көлік жүргізушілері көргенде, оларға қандай бағытта қозғалуға тыйым салынады?
19. Көлік құралының тоқтауын талап ету қандай құрылғымен немесе бір мезгілде ысқырып белгі бере отырып, көлік құралына бағытталған қол қимылымен тоқтауын талап етуі мүмкін бе?
20. Көлік құралын тоқтатқан ішкі істер органдарының қызметкері (полиция) 2.3.2-тармаққа сәйкес жүргізушіге кідірмей келіп, тоқтау себебін айтуға тиісті ме?
21. Ысқырықпен қосымша белгі қозғалысқа қатысушыларға қандай себеппен беріледі?
22. Бағдаршамның (реверсивтіктен басқа) немесе реттеушінің тыйым салатын белгісі кезінде жүргізушілер жүргіншілерге кедергі туғызбай қай жерде тоқтаулары керек?
23. Реттеуші қолын көтерген немесе сары белгі жанған кезде, бағдаршам белгісінің жұмыс режимі жасыл белгінің тікелей сөнер алдындағы жыпылықтауын қамтамасыз етпейтін жағдайларда, жүргізушілерге ары қарай қозғалуға рұқсат етіле ме?
24. Жүргізушілер мен жаяу жүргіншілер, тіпті олар бағдаршам белгісіне, жол белгілері немесе таңбаларының талаптарына қайшы келсе де, белгінің талаптары мен реттеушінің бұйрығын орындауға тиісті ме?
25. Теміржол өтпелерінде жыпылықтаған қызыл белгімен бір мезгілде қозғалысқа қатысушыларды қосымша ақпараттандыратын, өтпе арқылы қозғалысқа тыйым салатын дыбыстық белгі берілуі мүмкін бе?

6-тарау. АРНАУЛЫ БЕЛГІЛЕРДІ ҚОЛДАНУ

6.1. Көк және (немесе) қызыл түсті жарқылдауық манары іске қосылған жедел және арнаулы қызметтің көлік құралдарының жүргізушілері кезек күттірмейтін қызметтік тапсырманы орындаған кезде, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету шартымен реттеушінің белгілерінен басқа қосымша талаптарын орындамауы мүмкін (6.1-сурет).



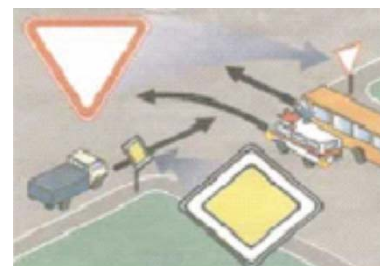
6.1-сурет

Қозғалысқа басқа қатысушылардың алдында басымдылық алуы үшін мұндай көлік құралдарының жүргізушілері көк түсті жарқылдауық манар мен арнаулы дыбыстық белгіні іске қосуға тиіс. Олар өздеріне жол берілгендігіне көз жеткізгеннен кейін ғана, басымдылықты пайдалана алады.

Осы құқықты, жедел және полиция қызметкерлерінің Көлік құралдары Ережелерінің 5-тарауына сәйкес белгіленген жағдайларда, көлік құралдарының жүргізушілері де пайдалана алады.

Қазақстан Республикасының Президенті Күзет қызметінің, Ұлттық қауіпсіздік комитетінің, Қарулы Күштерінің әскери автомобиль полициясының және жол полициясының көлік құралдарында олар басқа көлік құралдарын бірге алып жүрген кезде көк түсті жарқылдауық манарға қосылған кезде қызыл түсті жарқылдауық манар да іске қосылуы мүмкін.

6.2. Көк және (немесе) қызыл түсті жарқылдауық манар іске қосылған және арнаулы дыбыстық белгісі бар көлік құралдары жақындаған кезде, жүргізушілер осы және олардың ілесіп жүруіндегі басқа көлік құралдарының кедергісіз өтіп кетуін қамтамасыз ету үшін жолды босатулары керек (6.2-сурет).



6.2-сурет

6.3. Көк және (немесе) қызыл түсті жарқылдауық манары іске қосылуы тоқтап тұрған көлік құралдарына жақындаған кезде жүргізуші қажет болған жағдайда көлікті дереу тоқтату үшін, жылдамдықты азайтуға тиіс.

6.4. Сарғыш қызыл немесе сары түсті жарқылдауық манары іске қосылуы көлік құралының жүргізушісі жол үстінде құрылыс, жөндеу немесе жинау жұмыстарын орындау кезінде қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жағдайында жол белгілері (2.2, 2.4-2.6, 3.11-3.14,

3.17.2, 3.20 белгілерінен басқа) мен таңбаларының, сондай-ақ Ереженің 9.4-9.8 және 16.1 тармақтарының талаптарын орындамауы мүмкін.



6.3-сурет

Сарғыш қызыл немесе сары түсті жарқылдауық манар қозғалыста басымдық бермейді және қозғалыстың басқа қатысушыларына қауіптілік туралы ескерту үшін қызмет етеді (6.3-сурет).

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Көк және (немесе) қызыл түсті жарқылдауық манары іске қосылған жедел және арнаулы қызметтің көлік құралдарының жүргізушілері кезек күттірмейтін қызметтік тапсырманы орындаған кезде, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету шартымен кез келген бағытқа жүре алады ма?
2. Қозғалысқа басқа қатысушылардың алдында басымдылық алуы үшін мұндай көлік құралдарының жүргізушілері көк түсті жарқылдауық манар мен арнаулы дыбыстық белгіні әрқашан іске қосуға тиісті ме?
3. Осы құқықты, жедел және арнаулы қызметтердің көлік құралдарын Ереженің осы тармағымен белгіленген жағдайларда алып жүретін көлік құралдарының жүргізушілері де пайдалануы мүмкін бе?
4. Көк және (немесе) қызыл түсті жарқылдауық манар іске қосылған және арнаулы дыбыстық белгісі бар көлік құралдары жақындаған кезде, жүргізушілер басқа көлік құралдарының кедергісіз өтіп кетуін қамтамасыз ету үшін жолды босатуға тиіс пе?
5. Көк және (немесе) қызыл түсті жарқылдауық манары іске қосылуы тоқтап тұрған көлік құралдарына жақындаған кезде, жүргізуші қажет болған жағдайда дереу тоқтатуға мүмкіндік болуы үшін, жылдамдықты азайтуға тиіс пе?
6. Сары түсті жарқылдауық манары қосылған көлік құралдарының жүргізушілері қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз еткен жағдайда, жол таңбаларының талабынан шегінуге бола ма?
7. Көлік құралындағы қосылған қызғылт-сары жарқылдауық манар көліктің қозғалуына басымдылық бере ме?

7-тарау. АПАТТЫҚ БЕЛГІ МЕН АПАТТЫҚ АЯЛДАУ БЕЛГІСІН ҚОЛДАНУ

7.1. Апаттық жарық белгісі мынандай жағдайларда іске қосылуға тиіс:

- жол-көлік оқиғасы кезінде;
- аялдауға тыйым салынған жерлерде амалсыздан тоқтаған кезде;
- артқа жүргенде;
- шамның жарығымен жүргізушінің көзін шағылыстырғанда;
- сүйретуге алғанда (сүйретілетін механикалық көлік құралында);
- жолдың жарықтандырылмайтын бөлігінде немесе көлемдік шамның дұрыс істемеуінен көру жеткіліксіз болған жағдайларда;
- елді мекеннен тыс, жол жағалауының ені жүріс бөлігінен толық кіру үшін жеткіліксіз болғанда немесе жол жағалауының енін осы жол жағдайында айқындау мүмкін болмаса, онда тоқтаған кезде іске қосылады.

Апаттық жарық белгісі және басқа жағдайларда да, қозғалысқа қатысушыларды көлік құралы туындататын мүмкін қауіптілік туралы ескерту үшін де қосылуы мүмкін.

7.2. Апаттық жарық белгісін іске қосқаннан кейін, сондай-ақ оның ақауы болса немесе ол болмағанда, жүріс бөлігінің неғұрлым қауіпті жағына:

- жол-көлік оқиғасы кезінде;
- аялдама жасауға тыйым салынған жерлерде немесе жолдың көрінуі 100 метрден кем жерлерде ең болмағанда бір бағытта, дереу апаттық аялдама (7.1-сурет) (немесе жыпылықтаған қызыл шам) белгісін қою керек. Бұл белгі (немесе шам) нақты жағдайда басқа жүргізушілерді қауіптілік туралы уақытылы ескертуді қамтамасыз ететін қашықтықта орнатылады. Сонымен қатар бұл қашықтық көлік құралынан елді мекендер – 15 м, және елді мекеннен тыс жерде 30 метрден кем болмауға тиіс.



7.1-сурет

7.3. Апаттық жарық белгісі болмағанда немесе оның ақауы болса, сүйретілетін механикалық көлік құралының артқы жағына апаттық қауіптілік белгісі бекітілуіне тиіс.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Апаттық жарық белгісі қандай жағдайларда іске қосылуға тиіс?
2. Сүйретілетін механикалық көлік құралдарында апаттық сигналы тәуліктің кез келген уақытында қосылуға тиісті ме?
3. Мәжбүрлі аялдаған кезде жолдың көрінуі 100 метрден кем болған жерде автомобильді белгілеу үшін қандай белгі қойылуға тиіс?
4. Жүргізуші елді мекенде аялдауға тыйым салынатын орындарда, мәжбүрлі аялдағанда не әрекет істеуге тиіс?
5. Елді мекеннен тыс жерде апаттық тоқтау белгісі көлік құралынан қанша қашықтықта қойылуға тиіс?

8-тарау. МАНЕВР ЖАСАУ

8.1. Жүргізуші маневрді орындауды бастамас бұрын тиісті мақсаттағы жарық көрсеткіштерімен, егер олар болмаса немесе ақауы болса, қолмен белгі беруге міндетті. Бұл маневр қауіпсіздігін сақтай отырып, жүзеге асырылады және қозғалыстың басқа қатысушыларына кедергі туғызбауға тиіс (8.1-сурет).



8.1-сурет

8.2. Сол жаққа маневр жасау белгісі – сол жақ бұрылыстың жарық көрсеткіші не сол жаққа сол қолды созу, не жанына созылған тікбұрыш жасап, шынтақтан жоғары бүгілген оң қол болып табылады. Оң жаққа бұрылу белгісі оң жақ бұрылыстың жарық көрсеткіші, не жанына созылған оң қол немесе жанына созылған және шынтақтан тікбұрыш жасап жоғары бүгілген сол қол болып табылады. Тежеу белгісі тоқтау белгісімен не қолды жоғары көтеру арқылы беріледі. Артқы жүріспен қозғалыс белгісі артқы жүріс шамын жағумен және апаттық белгіні қосу арқылы беріледі.

Бұрылу көрсеткіштерімен немесе қолмен белгі беру бұрылуды орындауды бастауға дейін кешіктірмей беріледі және ол аяқталғаннан кейін дереу тоқтатылуы керек (белгіні қолмен беруді маневрді ткелей орындау алдында аяқтауға болады). Мұндайда белгі қозғалыстың басқа қатысушыларын шатыстырмауға тиіс.

Белгі беру жүргізушіге артықшылық бермейді және оны сақтық шараларын қолданудан босатпайды.

8.3. Екінші дәрежелі жолдан жолға шығу кезінде жүргізуші жолда жүріп келе жатқан көлік құралдары мен жаяу жүргіншілерге, ал жолдан кірген кезде өзі жолын кесіп өтетін жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерге жол беруге тиіс.

8.4. Жүргізуші аялдама немесе тұрақ орнына келген кезде жолдың жүру бөлігінің шетімен немесе жол жиегімен келе жатқан жаяу жүргіншілерге, велосипед, мопед, көлік-арба жүргізушілеріне, мініс үстінде және жүк артылған мал айдаушыларға жол беруге тиіс.



8.2-сурет

8.5. Қатар ауыстыру кезінде жүргізуші қозғалыс бағытын өзгертпей, қатарлас келе

жатқан көлік құралдарына жол беруге тиіс. Бірге келе жатқан көлік құралдары бір мезгілде қатар ауыстырған кезде, жүргізуші оң жақта келе жатқан көлік құралына жол беруге тиіс (8.2-сурет).

Жүріп келе жатқан көлік құралдары арасында қауіпті арақашықтық болған жағдайда, қатар ауыстыруға тыйым салынады.

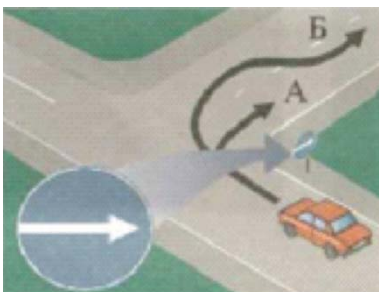


8.3-сурет

8.6. Шеңберлі қозғалыс ұйымдастырылған жол қиылысына шыққан кезде, бұрылыс жасау жағдайларын қоспағанда, оңға, солға немесе кері бұрылу алдында жүргізуші осы бағытқа жүруге арналған жүріс бөлігінде және жолақта тиісті шеткі орынға алдын ала ауысуға тиіс (8.3-сурет).

Егер жолда 5.8.1. немесе 5.8.2. белгілері орнатылса, онда аталған маневрлерді тиісті қозғалыстың жол жолағы бойынша жасауға рұқсат етіледі, бұл ретте шеткі жол жолағы бос болған кезде шеткі емес жол жолағымен жүруге тыйым салынады.

Егер жолда 5.8.1. немесе 5.8.2. белгілерімен жолдың жүру бөлігінің жолақтарымен жүру бағыты көрсетілмесе, сол жақтағы жолдың жүру бөлігімен бір деңгейде орналасқан бір бағыттағы трамвай жолдары болған кезде, сол жаққа және кері бұрылу солардан бастап орындалуға тиіс. Бұл ретте жүргізуші трамвайға жол беруге тиіс.



8.4-сурет

8.7. Бұрылу жүріс бөліктерінің қиылысынан шыққан кезде, көлік құралы қарсы қозғалыс жағына шықпайтындай болып жүзеге асырылуы керек (8.4-сурет).

8.8. Егер көлік құралы қиылыста немесе одан тыс бұрылыс жасауды немесе қиылыста кері бұрылуды Ереженің 8.6-тармағын сақтай отырып, өзінің көлемінен немесе басқа себептер бойынша орындай алмаса, қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ете отырып және бұл басқа көлік құралдарына кедергі туғызбайтын болса, көрші жол жолағына жартылай, ал қажет болғанда толықтай шығуына рұқсат етіледі.

8.9. Рельссіз көлік құралының жүргізушісі қиылыстан тыс жерде солға немесе кері бұрылған кезде қарсы келе жатқан көлік құралына жол беруге тиіс.

Егер қиылыстан тыс жерде кері бұрылған кезде, сол жақ шеттен маневрді орындау үшін жүріс бөлігінің ені жеткіліксіз болса, онда

жүріс бөлігінің тек қана оң жақ шетінен (оң жақ жағалаудан) бұрылуға жол беріледі. Бұл ретте жүргізуші бағыттас немесе қарсы келе жатқан көлік құралына жол беруге міндетті.

8.10. Ережеде көлік құралдары қозғалысының траекториясы қиылысатын, ал өту кезектілігі Ережеде керсетілмеген болса, жүргізуші оң жақтан жақындап қалған көлік құралына жол беруге міндетті.

8.11. Тежеу жолағы болған жағдайда, бұрылуды көздеген жүргізуші осы жолаққа уақытылы ауысуға және сонда ғана жылдамдықты азайтуға міндетті.

Жолға кіретін жерде жүру сызығы болған кезде жүргізуші соның бойымен қозғалады және осы жолмен жүріп келе жатқан көлік құралдарына жол бере отырып, көрші жолаққа ауысуға міндетті.

8.12. Кері бұрылуға:

- жаяу жүргіншілердің өткелдерінде және табанжолдың немесе жол жиектерінің сызығы бойынша жол қиылыстарында;
- үңгіжолдарда;
- көпір үстінде, жол құбырларында, эстакадаларда және солардың астымен;
- теміржол өтпелерінде;
- жолдың жүру бөлік бағытының көрінуі 100 метрден кем жерлерде;
- аялдама бекеттері орналасқан жерлерде бұрылуға тыйым салынады.

8.13. Жол қиылыстарында және осы бөлімнің 8.12-тармағына сәйкес кері бұрылуға тыйым салынған жерлерде көлікті артқа жүргізуге рұқсат етілмейді.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Жүргізуші маневрді орындауды бастамас бұрын тиісті мақсатта қандай белгі беруге міндетті?
2. Жүргізуші солға бұрылу белгілерін қалай көрсетеді?
3. Жүргізуші оңға бұрылу белгілерін қалай көрсетеді?
4. Жүргізуші автомобильдің тежеу белгілерін қалай көрсетеді?
5. Жүргізуші артқы жүріспен қозғалыс белгісін қалай береді?
6. Бұрылысты көрсететін ескерту сигналы қай уақытта тоқтатылуға тиіс?

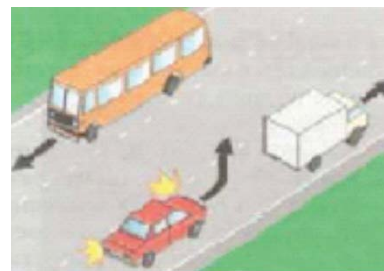
7. Жүргізуші басып озуда көлігін сол жаққа бұру көрсеткішін қай уақытта сөндіруге тиіс?
8. Жүргізуші көрсетілген жерге аялдау үшін қай уақытта бұрылу көрсеткішін қосуы керек?
9. Белгі беру жүргізушіге артықшылық беріп, сақтық шараларын қолданудан босата ма?
10. Екінші дәрежелі жолдан жолға шығу кезінде жүргізуші жолда жүріп келе жатқан көлік құралдары мен жаяу жүргіншілерге, ал жолдан кірген кезде өзі жолын кесіп өтетін жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерге жол беруге тиіс пе?
11. Жүргізуші аялдама немесе тұрақ орнына келген кезде жолдың жүру бөлігінің шетімен немесе жол жиегімен келе жатқан жаяу жүргіншілерге, велосипед, мопед, көлік-арба жүргізушілеріне, мініс үстінде және жүк артылған мал айдаушыларға жол беруі тиіс пе?
12. Қатар ауыстыру кезінде жүргізуші қозғалыс бағытын өзгертпей қатарлас келе жатқан көлік құралдарына жол беруге тиісті ме?
13. Бірге келе жатқан көлік құралдары бір мезгілде қатар ауыстырған кезде, жүргізуші оң жақта келе жатқан көлік құралына жол беруге тиіс пе?
14. Жүріп келе жатқан көлік құралдары арасында қауіпті арақашықтық болған жағдайда, қатар ауыстыруға тыйым салына ма?

9-тарау. КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫН ЖҮРІС БӨЛІКТЕРІНДЕ ОРНАЛАСТЫРУ

9.1. Рельссіз көлік құралдарына арналған қозғалыс жол жолақтарының санын таңбалармен немесе 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7, 5.8.8 белгілерімен, ал олар болмаған кезде жүріс бөлігінің енін, көлік құралдарының көлемі және олардың арасындағы аралықты ескере отырып, жүргізушілердің өздері айқындайды. Егер жол қозғалысы ұйымы өзгеше қозғалыс тәртібін белгілемеген болса, жүріс бөлігінің (не жүріс бөлігінің шетін айқындау мүмкін болмағанда, жол тілігінің) қарама-қарсы қозғалысқа арналған жағы сол жақта орналасқан жартысы болып табылады. Қарама-қарсы қозғалысқа арналған жақтарды бөлетін шартты сызықты айқындау кезінде жүріс бөлігінің (жол тілігінің) бір жерінде енінің кеңейуі назарға алынуға тиіс емес.

9.2. Төрт немесе одан да көп жол жолағы бар екіжақты қозғалысты жолдарда, қарама-қарсы қозғалысқа арналған жағына шығуға тыйым салынады.

9.3. Екіжақты қозғалысқа арналған, ортаңғысы екі бағытты қозғалысқа пайдаланылатын таңбалармен белгіленген (1.9 таңбасын қоспағанда), үш жол жолағы бар жолдарда осы жол жолағында басып озуға, айналып кетуге, солға бұрылуға немесе кері бұрылу үшін шығуға рұқсат етіледі (9.1-сурет). Қарама-қарсы қозғалысқа арналған сол жақ шеткі жол жолағына шығуға тыйым салынады.



9.1-сурет

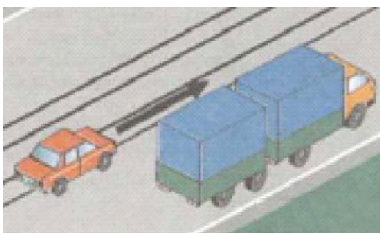
9.4. Елді мекеннен тыс, сондай-ақ елді мекендерде 5.1. және 5.3. белгілерімен белгіленген жолдарда немесе 80 шақ./сағ. және одан жоғары жылдамдықпен қозғалуға рұқсат етілген жерлерде көлік құралының жүргізушілері мүмкіндігіне қарай жүріс бөлігінің оң жақ шетіне жақын жүргізуге тиіс. Оң жақ бос болған кезде сол жақты алуға тыйым салынады.

Елді мекендерде осы тармақтың және Ереженің 9.5, 16.1 және 24.2-тармақтарын ескере отырып, кез келген жол жолағымен қозғалуға рұқсат етіледі, дегенмен сол жақ жол бойымен рұқсат етілгеннен төмен жылдамдықпен келе жатқан көлік құралының жүргізушісі, мүмкіндікке қарай, осы жол жолағының бойымен неғұрлым жоғары жылдамдықпен жақындап келе жатқан және 19.12-тармаққа сәйкес ескерту белгісін берген көлік құралына жолағын босатып, көлігін оң жаққа қатар ауыстыруға тиіс.

Осы бағыттағы қозғалысқа арналған үш және одан көп жол жолағы бар кез келген жолда, басқа жол жолақтары бос болмаған кезде, сол жақ шеткі жол жолағына неғұрлым үдемелі қозғалыс кезінде, сондай-ақ басып озуға, солға бұрылуға немесе кері айналу үшін шығуға, ал рұқсат етілген ең жоғары салмағы 3,5 т. артық болатын жүк автомобильдеріне тек қана солға немесе кері бұрылуға рұқсат етіледі. Біржақты қозғалысты жолда аялдау немесе тұру үшін сол жағына шығу тек қана Ереженің 12.1-тармағына сәйкес жүзеге асырылады.

Көлік құралдарының көрші жол жолағына қарағанда үлкен жылдамдықпен бір жол жолағында жүруі басып озуға жатпайды.

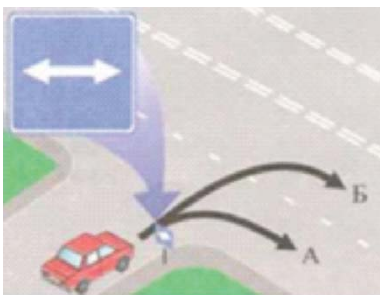
9.5. Қозғалыс жылдамдығын 40 шақ./сағ. асырмауға тиісті немесе техникалық себептерге байланысты мұндай жылдамдықпен жүре алмайтын көлік құралдарын айналып өту, басып озу, солға, кері бұрылыс немесе жолдың сол жағында аялдауға (тұруға) рұқсат етілген жағдайларда, алдында қатар ауыстыру жағдайларынан басқа кезде өзіне керекті бағытпен көлік құралдарының қозғалысына арналған шеткі оң жақ жол жолағымен қозғалуға тиіс.



9.2-сурет

9.6. Бір бағыттағы жүріс бөлгімен сол жақта бір деңгейге орналасқан трамвай жолымен қозғалуға осы бағыттағы барлық жол жолақтары бос болмаған кезде, сондай-ақ Ереженің 8.6-тармағын ескере отырып айналып өтуге, озып шығуға, солға бұрылғанда немесе кері айналу кезінде рұқсат етіледі (9.2-сурет). Бұл кезде трамвайға кедергі жасалмауы керек. Қарама-қарсы бағыттағы трамвай жолына шығуға, сондай-ақ жолда 5.8.1. немесе 5.8.2. белгілері қойылған болса, трамвай жолымен қиылыс арқылы қозғалуға тыйым салынады.

9.7. Егер жолдың жүріс бөлігі таңбалау сызықтарымен жол жолағына бөлінген болса, көлік құралдарының қозғалысы белгіленген жол жолақтары бойынша жүзеге асырылуға тиіс. Үзік сызықты таңбаларға қатар ауыстырған кезде ғана шығуға рұқсат етіледі.



9.3-сурет

9.8. Реверсивті жүріс жолына бұрылған кезде, көлік жүргізуші көлік құралын жүріс бөлігінің қиылысынан шыққанда, көлік құралы оң жақ шеткі жол жолағына шығатындай

жолмен жүргізуге тиіс. Қатар ауыстыруға, жүргізуші осы бағыттағы қозғалысқа басқа жол жолақтары бойымен де рұқсат етілетіндігіне көз жеткізгеннен кейін ғана, рұқсат етіледі (9.3-сурет).

9.9. Көлік құралдарының жол жағалауымен, табанжолармен және жаяу жүргіншілер жолымен (Ереженің 12.1. және 24.2-тармақтарында көзделген жағдайларды қоспағанда), ол елді мекендерде бұдан басқа, жүріс бөлігінен тыс жерлермен қозғалуға тыйым салынады. Жол-пайдалану және коммуналдық қызмет машиналарының қозғалысына, жол жағалауына, табанжолдарға немесе жаяу жүргіншілер жолына, тікелей жақын орналасқан нысандарға жүктерді апаратын көлік құралдарының қысқа жолмен баруына, басқа кіру жолы болмаған кезде рұқсат етіледі. Мұндай кезде қозғалыс қауіпсіздігі қамтамасыз етілуге тиіс.

9.10. Жүргізуші қозғалыс жылдамдығына орай алда қозғалып бара жатқан көлік құралымен соқтығысудан сақтануға мүмкіндік беретіндей және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ететін қажетті бүйірлік аралықты сақтауға міндетті.

9.11. Елді мекендерден тыс жерде екі жолағы бар екіжақты қозғалысты жолдарда олар үшін жылдамдыққа шектеу белгіленген көлік құралдарының, сондай-ақ ұзындығы 7 метрден асатын көлік құралдарының (көлік құралдары құрамының) жүргізушілері өз көлігімен алда кетіп бара жатқан көлік құралының арасында оларды басып озатын көлік құралы бұлар жүріп келе жатқан жол жолағына кедергісіз қатар ауыстыра алатындай аралықты сақтауға міндетті. Бұл талап, егер жүргізуші басып озуды орындауға әзірленіп келе жатса, сондай-ақ үдемелі қозғалыс кезінде және ұйымдасқан көлік легінің қозғалысы кезінде қолданылмайды.

9.12. Екіжақты жүру жолдарында жүріс бөлігінің ортасында орналасқан қауіпсіздік аралдарының бөлу жолағы, тумбалар және жол құрылыстарының элементтері (көпір тіректері, жол өткізгіштері және сол сияқтылар) болмаған кезде, егер белгілер мен таңба өзгеше нұсқаулар көрсетпесе, жүргізуші оң жағынан айналып өтуге міндетті.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Егер жол қозғалысы ұйымы өзгеше қозғалыс тәртібін белгілемеген болса, жүріс бөлігінің қарама-қарсы қозғалысқа арналған жағы сол жақта орналасқан жартысы болып табыла ма?

2. Төрт немесе одан да көп жол жолағы бар екі жақты қозғалысты жолдарда, қарама-қарсы қозғалысқа арналған жағына шығуға бола ма?
3. Екіжақты қозғалысқа арналған, ортаңғысы екі бағытты қозғалысқа пайдаланылатын таңбалармен белгіленген, үш жол жолағы бар жолдарда осы жол жолағында басып озуға, айналып кетуге, солға бұрылуға немесе кері бұрылу үшін шығуға рұқсат етіле ме?
4. Қарама-қарсы қозғалысқа арналған сол жақ шеткі жол жолағына шығуға бола ма?
5. Қарама-қарсы қозғалысқа арналған сол жақ шеткі жол жолағына шығуға бола ма?
6. Жол қиылыстарында кері бұрылуға тыйым салынған жерлерде артқа жүруге бола ма?
7. Жылдамдығы 40 шақ./сағ. аспайтын көлік құралымен қандай жағдайда оң жақтағы жолақ шетінен шығуға рұқсат беріледі?
8. Жүргізушіге жүргін бөлігінің сол жағында бір деңгейде орналасқан трамвай жолымен автопойызды басып озуға рұқсат беріле ме?
9. Жол қиылысында трамвайдың жолымен көлік құралдарының қозғалысына рұқсат етіле ме?
10. Жүріс бөлігін жол жолақтарына бөлетін үзік сызық таңбаларын басып өтуге қандай жағдайда рұқсат етіледі?
11. Алдында келе жатқан көлік құралына дейін жүргізуші қандай арақашықтықты сақтауға міндетті?

10-тарау. ҚОЗҒАЛЫС ЖЫЛДАМДЫҒЫ

10.1. Жүргізуші көлік құралын белгіленген шектеуден аспайтын жылдамдықпен, мұндайда қозғалыс үдемелігін, көлік құралы мен жүктің ерекшелігін және жай-күйін, қозғалыс бағытындағы көрінуге қатысты жол және метеорологиялық жағдайларды ескере отырып жүргізуі керек. Жылдамдық жүргізушіге Ереженің талаптарын орындау үшін көлік құралының қозғалысына тұрақты түрде бақылау жасауына мүмкіндік беруін қамтамасыз етуі керек.

Қозғалысқа жүргізуші анықтай алатындай кедергі және (немесе) қауіп туған жағдайда, ол көлік жылдамдығын тоқтатуға дейін азайтып немесе қозғалыстың басқа қатысушылары үшін қауіп төндірмей, кедергіні айналып өтуге шаралар қолдануға тиіс.

10.2. Елді мекендерде 60 шақ./сағ. артық емес, ал тұрғын аймақтар мен аула аумақтарында 20 шақ./сағ. аспайтын жылдамдықпен жүруге рұқсат етіледі.

10.3. Елді мекендерден тыс жерлерде мынадай қозғалыс жылдамдықтарымен қозғалуға рұқсат етіледі:

- жеңіл автомобильдерге және рұқсат етілген жоғарғы салмағы 3,5 т. аспайтын жүк автомобильдеріне автоарналарда – 110 шақ./сағ. артық емес, қалған жолдарда 90 шақ./сағ. артық емес жылдамдықпен;
- халықаралық және ерекше шағын автобустарға және мотоциклдерге 90 шақ./сағ. артық емес жылдамдықпен;
- басқа автобустарға, тіркеме сүйреткен кезде жеңіл автомобильдерге, рұқсат етілген максималды салмағы 3,5 т. артық жүк автомобильдеріне автоарналарда – 90 шақ./сағ. артық емес, басқа жолдарға – 70 шақ./сағ. артық емес.

10.4. Көлік құралдарының жылдамдығы:

- жүк автомобилінің шанағында жолаушыларды тасыған кезде – 60 шақ./сағ;
- механикалық көлік құралдарын сүйреткен кезде – 50 шақ./сағ.;
- қауіпті, ауыр салмақты және ірі көлемді жүктерді тасымалдау шарттарын келіскен кезде белгіленген көлемнен аспауға тиіс.

10.4-1. Елді мекендерде және елді мекендерден тыс жерлерде жол жағдайлары үлкен жылдамдықпен қауіпсіз қозғалысты қамтамасыз ететін болса, автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерінде жеңіл автомобильдердің қозғалыс жылдамдығын 120 шақ./сағ. дейін,

автобустардікін 110 шақ./сағ. дейін (3.24 тиісті белгісін орната отырып) көтеруге болады.

10.5. Жүргізушіге:

- көлік құралының техникалық сипаттамасында анықталған ең жоғарғы жылдамдықтан арттыруға;
- көлік құралында белгіленген «Жылдамдықты шектеу» айырым белгісінде көрсетілген жылдамдықтан асыруға;

(Осы жерде бұдан кейін айырым белгілері Негізгі Ережелерге сәйкес көрсетіледі).

- қажеттілік болмаған кезде өте аз жылдамдықпен қозғалып, басқа көлік құралдарына кедергі тудырмауға;
- егер бұл жол-көлік оқиғасын болдырмау үшін талап етілмесе, қозғалысты кенеттен тежеуге тыйым салынады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Жүргізуші тәуліктің қараңғы уақытында қозғалыс жылдамдығын таңдағанда, біріншіден нені ескеруге тиіс?
2. Жүргізуші қозғалыс жылдамдығын таңдауда көлік құралдарының тығыз ағымында, біріншіден, нені ескеруі керек?
3. Көлік жүргізушілеріне тұрғын аймақтарда қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуға рұқсат беріледі?
4. Елді мекендерде 60 шақ./сағаттан жоғары жылдамдықпен қозғалуға рұқсат етіле ме?
5. Елді мекеннен тыс аймақтағы жолда (автоарна емес) жеңіл автомобильдің қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуына рұқсат етіледі?
6. Автоарна жол белгісімен белгіленген жол бөлігінде мотоциклдерге қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуына рұқсат етіледі?
7. Елді мекендерден тыс жерлердегі жолда (автоарна емес) рұқсат етілген ең жоғарғы салмағы 3,5 тоннадан аспайтын жүк көліктеріне қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуына рұқсат етіледі?
8. Автоарна жол белгісімен белгіленген жол бөлігінде, қала аралық автобустарға қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуына рұқсат етіледі?

9. Автомобильдерге арналған жол белгісімен белгіленген жол бөлігінде ерекше шағын автобусқа қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуына рұқсат етіледі?
10. Тіркеме сүйреткен жеңіл автомобильдің жүргізушісіне елді мекеннен тыс аймақта, автомобильдерге арналған жолда қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуға рұқсат етіледі?
11. Тіркеме сүйреткен жеңіл автомобильдің жүргізушісіне елді мекеннен тыс аймақта, автоарна жолдарында қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуға рұқсат етіледі?
12. Елді мекендерден тыс жерлерде автоарна жолдарында рұқсат етілген ең жоғарғы салмағы 3,5 тоннадан кем жүк көліктеріне қандай жоғарғы жылдамдықпен қозғалуына рұқсат етіледі?
13. Елді мекендерден тыс жерлерде рұқсат етілген ең жоғарғы салмағы 3,5 тоннадан кем жүк автомобилінің кузовында жолаушылар тасымалдауда қандай ең жоғарғы жылдамдықпен қозғалуға рұқсат етіледі?
14. Ақауы бар көлік құралын жеңіл автомобильмен сүйрегенде, ең жоғарғы жылдамдықты шектеу аймағының аяқталуын білдіретін жол белгісінен өткеннен кейін қандай ең жоғарғы жылдамдықпен жүруге рұқсат етіледі?
15. Елді мекендерден тыс жерлердегі жолда (автоарна емес) жеңіл автомобильді басқаруда 90 шақ./сағ. жылдамдықпен қозғалуға қандай көрсетілген жағдайда тыйым салынады?
16. Жүргізушіге көлік құралының техникалық сипаттамасында айқындалған ең жоғарғы жылдамдықтан асыруға рұқсат етіле ме?
17. Жүргізушіге көлік құралына орнатылған «жылдамдықты шектеу» айырым белгісінде көрсетілген жылдамдықтан асыруға рұқсат етіле ме?
18. Қажеттілік туындамаса, жүргізушіге өте төменгі жылдамдықпен қозғалуға рұқсат етіле ме?
19. Жүргізуші қандай кезде көлігін шұғыл тежеуге баруы мүмкін?

11-тарау. БАСЫП ОЗУ, ҚАРСЫ КЕЛІП ЖОЛ АЙЫРУ

11.1. Басып озуды бастамас бұрын жүргізуші:

- жүргізуші шығуды көздеген қозғалыс жол жолағын басып озу үшін жеткілікті аралықта бос екендігін және осы маневрмен ол қарама-қарсы және осы жол жолағында артта қозғалып келе жатқан, оның ішінде Ереженің 19.11 және 19.12-тармақтарына сәйкес ескерту белгілерін беруші көлік құралдарына кедергі келтірмейтініне;
- осы жолақта артта келе жатқан көлік құралының басып озуды бастамағанына (11.1-сурет);
- осы жол жолағы бойымен алда кетіп бара жатқан көлік құралы жүргізушісінің солға маневр жасау туралы белгі бермегеніне;
- қарама-қарсы қозғалыс жол жолағына (жағына) шығумен басып озуды аяқтағаннан кейін, ол басып озған көлік құралына кедергі тудырмай, бұрын жүріп келе жатқан жол жолағына келе алатынына көз жеткізуге міндетті.



11.1-сурет

11.2. Рельссіз көлік құралын сол жағынан басып озуға рұқсат етіледі. Алайда жүргізушісі солға бұрылуға белгі берген және маневрді орындауға кіріскен көлік құралын оң жағынан басып озады.

11.3. Қарама-қарсы қозғалыс жол жолағына (жағына) шығумен басып озуды аяқтағаннан кейін, жүргізуші бұрын жүріп келе жатқан қозғалыс жол жолағына қайтып оралуға міндетті.

11.4. Басып озатын көлік құралының жүргізушісіне қозғалыс жылдамдығын көтерумен немесе өзге де әрекеттермен басып озуға кедергі жасауға тыйым салынады.

11.5. Мынандай жағдайларда:

- реттелетін жол қиылыстарында қарама-қарсы қозғалыс жол жолағына шығумен, сондай-ақ реттелмейтін қиылыстарда жол жолағына шығумен, сондай-ақ реттелмейтін қиылыстарда басты жолмен қозғалыс кезінде, бағытын өгертетін (рұқсат етілген оң жақтан басып озуды қоспағанда) және басты жол болып табылмайтын жол бойында (қиылыстарда шеңбер жасай басып озу қозғалыстарымен, бүйір тіркемесі жоқ екі дөңгелекті көлік құралдарын басып озуды және рұқсат етілген оң жақты басып озуды қоспағанда) қозғалу кезінде;

- жаяу жүргіншілер өткелінде жаяу жүргіншілер болған кезде;
- теміржол өтпелерінде және оның алдында 100 м. жақын жерде;
- басып озып немесе айналып өтіп келе жатқан көлік құралын;
- өрге көтерілу соңында және кері шектелетін жол учаскелерінде қарама-қарсы қозғалыс жол жолағына шығумен басып озуға тыйым салынады (11.2-11.5 суреттер).



11.2-сурет



11.3-сурет



11.4-сурет



11.5-сурет



11.6-сурет

11.6. Жай қозғалатын немесе көлемді көлік құралының жүргізушісі елді мекеннен тыс жерлерде оның көлік құралын басып озу қиындаған жағдайда мүмкіндігінше оңға ығыса жүруге, ал қажет болған жағдайда артта жиналып қалған көлік құралдарын өткізіп жіберу үшін аялдауға міндетті (11.6-сурет).

11.7. Егер алда кездескен жол айырығы қиындатылған және жол айырығының басымдылығы 2.6 және 2.7 белгілерімен айқындалмаған болса, онда кедергі бар жақтағы жүргізуші жол беруге тиіс (11.7-сурет). 1.13 және 1.14 белгілерімен белгіленген еңісте кедергі болған жағдайда, төмен қозғалып келе жатқан көлік құралының жүргізушісі жол беруге міндетті (11.8-сурет).



11.7-сурет



11.8-сурет

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Басып озуды бастамас бұрын жүргізуші қандай жағдайларға көз жеткізуге міндетті?
2. Рельссіз көлік құралын сол жағынан басып озуға рұқсат етіле ме?
3. Жүргізушісі солға бұрылуға белгі берген және маневрді орындауға кіріскен көлік құралын оң жағынан басып озуға рұқсат етіле ме?
4. Қарама-қарсы қозғалыс жол жолағына (жағына) шығумен басып озуды аяқтағаннан кейін, жүргізуші бұрын жүріп келе жатқан қозғалыс жол жолағына қайтып оралуға міндетті ме?
5. Басып озатын көлік құралының жүргізушісіне қозғалыс жылдамдығын көтерумен немесе өзге де әрекеттермен басып озуға кедергі жасауға рұқсат етіле ме?
6. Қандай жағдайда көлік құралының жүргізушісі басып озуын аяқтағаннан кейін, бұрынғы қозғалыс жолағына қайтып оралуға міндетті?
7. Озғызатын көлік құралының жүргізушісіне жылдамдығын көтеруге рұқсат етіле ме?
8. Реттелетін жол қиылысында басып озуға рұқсат етіле ме?
9. Қарама-қарсы жол жолағына шығып, жол қиылысында басып озуға рұқсат етіле ме?
10. Бағытын өзгертетін басты жолмен қозғалып, реттелмейтін жол қиылысында басып озуға рұқсат етіле ме?
11. Жаяу жүргіншілер өтпесінде көлікті басып озуға рұқсат етіле ме?
12. Теміржол өтпесінен өту кезінде көлікті басып озуға рұқсат етіледі ме?
13. Басып озып немесе айналып өтіп жатқан көлік құралын басып озуға рұқсат етіле ме?
14. Өрде қарама-қарсы қозғалыс жолағына шығып басып озуға рұқсат етіле ме?
15. Жолдың шектеулі көрініс бөлігінде басып озуға рұқсат етіле ме?

12-тарау. АЯЛДАМА ЖӘНЕ ТОҚТАП ТҰРУ

12.1. Көлік құралына жолдың оң жағындағы жол жағалауына, ал жол жоқ болғанда жүріс бөлігінің шетіне аялдама жасауға және тұруға рұқсат етіледі (12.1-сурет).



12.1-сурет



12.2-сурет



12.3-сурет

Елді мекендерде әр бағыт үшін бір-бірден қозғалыс жол жолағы бар, ортасында трамвай жолы жоқ жолдарда және біржақты қозғалысты жолдарда жолдың сол жағына аялдауға және тоқтауға рұқсат етіледі. Рұқсат етілген ең жоғары салмағы 3,5 т. артық жүк автомобильдеріне біржақты қозғалысты жолдардың сол жағына аялдауға жүк тиеген немесе түсірген кезде ғана рұқсат етіледі (12.2-12.3-сурет).

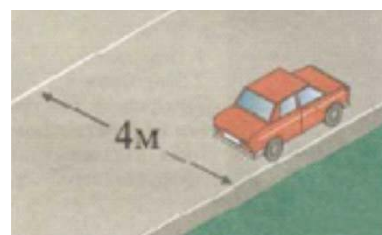
12.2. Көлік құралдарының пішіндемесі (жүріс бөлігінің кеңейтілген жері) көлік құралдарын өзгеше орналастыруға мүмкіндік беретін орындарды қоспағанда, жүріс бөлігінің шетіне параллель бір қатарға қоюға рұқсат етіледі. Жүріс бөлігімен шектесетін, оған толықтай және ішінара кіретін табанжолдың шетінде, егер бұл жаяу жүргіншілер қозғалысына кедергі келтірмейтін болса, жеңіл автомобильдерге, мотоциклдерге, мопедтерге және велосипедтерге тоқтап тұруға рұқсат етіледі.

12.3. Елді мекендерден тыс ұзақ демалу, түнеу және сол сияқты мақсаттарда тұруға арнайы көзделген алаңдарда немесе жолдан тысқары жерлерде рұқсат етіледі.

12.4. Аялдама жасауға:

- егер бұл трамвай қозғалысына кедергі жасайтын болса, трамвай жолына тікелей жақын жерде;
- теміржол өтпелерінде, үңгірлерде, сондай-ақ эстакадаларда, көпірлерде, жол құбырларында (егер осы бағыттағы қозғалыс үшін кемінде үш жол жолағы болса) және олардың астында;
- егер, аялдаған көлік құралы мен тұтас таңбалау сызығының (жүріс бөлігінің шетін белгілейтіннен басқа) немесе жүріс бөлігінің қарама-қарсы шетімен, немесе жүріс бөлігінің қарама-

қарсы шетінде тұрған көлік құралымен арақашықтық үш метрден аз болатын жерлерде, көлік құралдарының қозғалысына кедергі тудыратын болса (12.4-сурет);



12.4-сурет

- жаяу жүргіншілер өткелінде және оның алдында бес м. жақын жерде;
- ең болмағанда бір бағыттағы жол көрінуі 100 м. кем болған кезде қауіпті бұрылыстың жақын жүріс бөлігінде және жолдың ұзына бойлық дөңес құлдималарына жақын жолдың жүру бөлігінде;
- жүріс бөлігінің қиылыстарында және бүйір өтпенің қарсысындағы тұтас таңбалау сызығы немесе айырым жолақтары бар үш жақты түйісу (қиылыс) жағын қоспағанда, қиылысатын жүріс бөлігінің шетінен 15 м. жақын жерде;
- аялдама алаңынан, ал ол жоқ болғанда, егер бұл олардың қозғалысына кедергі туындататын болса, бағдар көлік құралдары немесе такси аялдмасы көрсеткішінен 15 м. жақын жерде;
- көлік құралдары басқа жүргізушілерден бағдаршам белгілерін, жол белгілерін тасалайтын немесе басқа көлік құралдарының қозғалысына (кіруіне немесе шығуына) мүмкіндік бермейтін немесе жаяу жүргіншілердің қозғалысы үшін кедергі келтіретін жерлерде;
- гүлзарларда, көгалдарда, балалар және спорт алаңдарында тоқтауға тыйым салынады.

12.5. Тұруға тыйым салынады:

- тұруға тыйым салынған жерлерде;
- бұл үшін арнайы бөлінген, тиісті жол белгілерімен және нұсқағыштармен белгіленген орындардан басқа, елді мекендердің жолдарында және көшелерде;
- стакадаларда, көпірлерде, жол құбырларында;
- елді мекендерден тыс жерлерде жолдың 2.1. белгісімен белгіленген жүру бөліктерінде;
- теміржол өтпелерінен 50 м. жақын жерде (12.5-сурет);



12.5-сурет

- егер бұл тұрғындарға қолайсыздық туғызатын болса, қозғалтқышы іске қосұлы механикалық көлік құралдарына;
- гүлзарларда, көгалда, балалар және спорт алаңдарында тоқтап тұруға тыйым салынады.

12.6. Тоқтауға тыйым салынған жерде мәжбүрлі тоқтаған кезде жүргізуші көлік құралын ол жерден әкетудің мүмкін болатын барлық шараларын қолдануға міндетті.

12.7. Жүргізуші жол жүрісіне, басқа қатысушыларға кедергі және қауіп төндірмейтіндігіне көз жеткізбейінше, көлік құралының есігін ашуға, оларды ашық тастап кетуге немесе жолдың жүру бөлігіне шығуға тыйым салынады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Көлік құралына жолдың қай жеріне аялдауға және тұруға рұқсат етіледі?
2. Елді мекендерде әр бағыт үшін бір-бірден қозғалыс жол жолағы бар, ортасында трамвай жолы жоқ жолдарда және бір жақты қозғалысты жолдарда жолдың сол жағына аялдауға және тоқтауға рұқсат етіле ме?
3. Рұқсат етілген ең жоғары салмағы 3,5 т. артық жүк автомобильдеріне біржақты қозғалысты жолдардың сол жағына аялдауға қай кезде рұқсат етіледі?
4. Көлік құралдарының пішіндемесі көлік құралдарын өзгеше орналастыруға мүмкіндік беретін орындарды қоспағанда, жүріс бөлігінің шетіне параллель бір қатарға қоюға рұқсат етіле ме?
5. Жүріс бөлігімен шектесетін, оған толықтай және ішінара кіретін табанжолдың шетінде, егер бұл жаяу жүргіншілер қозғалысына кедергі келтірмейтін болса, қандай көліктерге тоқтап тұруға рұқсат етіледі?
6. Елді мекендерден тыс ұзақ демалу, түнеу және сол сияқты мақсаттарда қандай жерлерде тұруға рұқсат етіледі?
7. Егер автомобиль көлігі тоқтағанда трамвай қозғалысына кедергі жасайтын болса, жүргізуші жолдың қай жеріне тоқтай алады?
8. Көлік жүргізушіге теміржол өтпелерінде, үңгіжолдарда, сондай-ақ эстакадаларда, көпірлерде, жол құбырларында (егер осы бағыттағы қозғалыс үшін кемінде үш жол жолағы болса) және олардың астында тоқтауға рұқсат етіле ме?

9. Егер аялдаған көлік құралы мен жүріс бөлігінің қарама-қарсы шетінде тұрған көлік құралының арақашықтығы үш метрден аз болатын жерлерде, көлік құралдарының қозғалысына кедергі тудыратын болса, аялдауға рұқсат етіле ме?
10. Жаяу жүргіншілер өткелінде және оның алдында 5 м. жақын жерде тоқтауға рұқсат етіле ме?
11. Ең болмағанда бір бағыттағы жол көрінуі 100 м. кем болған кезде, қауіпті бұрыстың жақын жүріс бөлігінде және жолдың ұзына бойлық дөңес құлдималарына жақын жолдың жүру бөлігінде тоқтауға рұқсат етіле ме?
12. Жүріс бөлігінің қиылыстарында және бүйір өтпенің қарсысындағы тұтас таңбалау сызығы немесе айырым жолақтары бар үш жақты түйісу (қиылыс) жағын қоспағанда, қиылысатын жүріс бөлігінің шетінен 15 м. жақын жерде тұруға рұқсат етіле ме?
13. Эстакадаларда, көпірлерде, жол құбырларында тоқтап тұруға рұқсат етіле ме?
14. Теміржол өтпелерінен 50 м. жақын жерде тоқтап тұруға рұқсат етіле ме?
15. Егер көлік құралдарының қозғалтқышы іске қосулы тұрғанда тұрғындарға қолайсыздық туғызатын болса, тоқтап тұруға рұқсат етіле ме?
16. Жүргізуші жол жүрісінің басқа қатысушыларына кедергі және қауіп төндірмейтіндігіне көз жеткізбейінше, көлік құралының есігін ашуға, оларды ашық тастап кетуге рұқсат етіле ме?

13-тарау. КӨШЕ ҚИЫЛЫСТАРЫНАН ӨТУ

13.1. Көлік жүргізушісі жол қиылысында оңға немесе солға бұрылған кезде, Ереженің 5.9 және 18.2-тармағын ескере отырып, жолдың жүріс бөлігін кесіп өтетін жаяу жүргіншілерге, велосипед жолымен жүріп келе жатқан велосипедшілерге жол беруге міндетті (13.1-сурет).



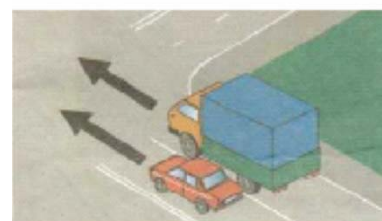
13.1-сурет

13.2. Көше қиылысына немесе жүріс бөлігі өткеліне, егер жүргізушіні аялдауға мәжбүр ететін тығылыс болса, көлік құралдарының көлденең бағыттағы қозғалысы үшін кедергі келтіруге тыйым салынады (13.2-сурет).



13.2-сурет

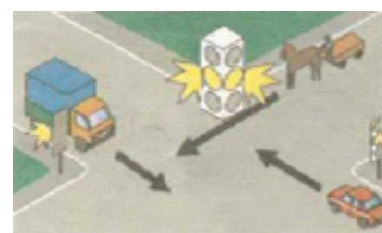
13.3. Жүргізушіге шолуды шектейтін, ілеспе бағытта қозғалатын көлік құралының алдына түсуге тыйым салынады (13.3-сурет).



13.3-сурет

Егер көше қиылысында немесе оның алдында көлік құралы аялдаса, онда көрші жол жолағымен қозғалып келе жатқан басқа көлік құралдарының жүргізушілері мұның қауіпсіз екендігіне көз жеткізгеннен кейін ғана қозғалысты жалғастыра алады.

13.4. Қозғалыс кезектілігі бағдаршамның немесе реттеушінің белгілерімен айқындалатын көше қиылысы реттелетін болып есептеледі. Жұмыс істемей тұрған бағдаршамның жыпылықтаған сары белгісі кезінде немесе реттеуші жоқ болса, көше қиылысы реттелмейтін болып есептеледі және жүргізушілер реттелмейтін көше қиылыстарын өту Ережелерін және көше қиылысында орнатылған басымдылық белгілерін басшылыққа алады (13.4-сурет).



13.4-сурет

Реттелетін көше қиылыстары

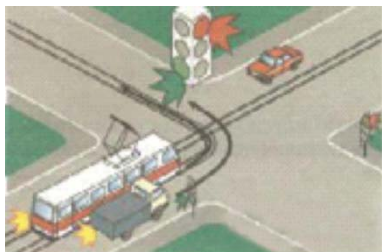
13.5. Бағдаршамдардың рұқсат ететін белгілері бойынша солға немесе артқа бұрылған кезде рельссіз көлік құралының жүргізушісі қарсы бағыттан тік немесе оңға қозғалатын, оның ішінде Ереженің 5.6-тармағына сәйкес көше қиылысына шығатын көлік құралдарына



13.5-сурет

жол беруге міндетті. Трамвайдың жүргізушілері де осындай ережені өзара басшылыққа алуға міндетті (13.5-сурет).

13.6. Егер бағдаршамның немесе реттеушінің белгісі трамвайға және рельссіз көлік құралына бірдей уақытта қозғалуға рұқсат берсе,



13.6-сурет

онда трамвай, оның қозғалыс бағытына қарамастан, артықшылықта болады. Сонымен қатар бағдаршамның сары және қызыл белгілерімен бірдей уақытта қосымша секцияда іске қосылған бағыттаушының бағытымен қозғалған кезде, трамвай басқа бағыттардан қозғалып келе жатқан көлік құралдарына жол беруге тиіс (13.6-сурет).

13.7. Бағдаршамның рұқсат беретін белгісі кезінде көше қиылысына кірген жүргізуші көше қиылысынан шығуды бағдаршам белгісіне қарамастан, белгілі бағытқа шығуға міндетті. Сонымен қатар, егер көше қиылысында, жүргізушінің бағыт алған жолында орналасқан бағдаршамның алдында тоқтау сызығы және (немесе) 5.33 белгісі болса, жүргізуші әрбір бағдаршамның белгісін басшылыққа алуға міндетті.

13.8. Бағдаршамның рұқсат беретін белгісі іске қосылғанда,



13.7-сурет

жүргізуші көше қиылысы арқылы қозғалысын аяқтайтын көлік құралына және осы бағыттағы жүріс бөлігінде өтуді аяқтамаған жаяу жүргіншіге жол беруге міндетті (13.7-сурет).

13.9. Қозғалыс қосымша секциясы бар бағдаршаммен реттелетін көше қиылысында айналу қозғалысын жасайтын жол жолағы

үстіндегі жүргізуші, егер оның аялдауы осы жол жолағы бойымен оның артынан келе жатқан көлік құралына кедергі тудыратын болса, іске қосылған бағыттаушы көрсеткен бағытта қозғалысын жалғастыруға тиіс.

Реттелмейтін көше қиылыстары

13.10. Тең емес мәндегі жолдардың қиылысында, екінші дәрежелі жолдың бойымен қозғалушы олардың ары қарайғы қозғалыс бағытына байланыссыз, басты жолмен жақындап қалған, оның ішінде кейін қарай бұрылуды жүзеге асыратын көлік құралына жол беруге міндетті. Бөлу жол жолағы бар басты жолмен қозғалатын жүргізуші көше қиылысында кері айналуды жүзеге асырмас бұрын екінші

дәрежелі жолмен көше қиылысына жақындаған көлік құралының оған жол беретіндігіне көз жеткізуге тиіс.

13.11. Басты жол көше қиылысында бағытын өзгерткен жағдайда басты жолмен қозғалатын жүргізушілер бірдей маңызы бар жолдардың қиылысын өту ережесін өзара басшылыққа алуға міндетті (13.8-сурет). Екінші дәрежелі жолмен қозғалып келе жатқан жүргізушілер де осы Ережені басшылыққа алуға міндетті.



13.8-сурет

13.12. Маңызы бірдей жолдардың қиылысында рельссіз көлік құралдарының жүргізушісі оң жақтан жақындап қалған көлік құралына жол береді. Трамвайлардың жүргізушілері де өзара осы ережені басшылыққа алуға міндетті.

Мұндай көше қиылыстарында, оның қозғалыс бағытына қарамастан, рельссіз көлік құралдарының алдында трамвай артықшылыққа ие болады.

13.13. Солға немесе кері бұрылған кезде рельссіз көлік құралының жүргізушісі қарсы бағытта бірдей маңызды жол бойымен тіке немесе оңға қозғалып келе жатқан көлік құралдарына жол беруге міндетті. Трамвайлардың жүргізушілері де өзара осы ережені басшылыққа алуға міндетті.

13.14. Жүргізуші жол жабынының бар-жоғын айқындай алмаса (тәуліктің қараңғы кезі, балшық, қар және сол сияқты), басымдылық белгілері болмаса, ол екінші дәрежелі жолдамын деген ережені басшылыққа алуы керек.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Оңға немесе солға бұрылған кезде жүргізуші өзі бұрылатын жолдың жүріс бөлігін кесіп өтетін жаяу жүргіншіге, оны велосипед жолымен кесіп өтетін велосипедшіге және 5.9 белгісімен белгіленген бағдарлық көлік құралдарына жол беруге міндетті ме?
2. Көше қиылысына немесе жүріс бөлігі өткеліне, егер жүргізушіні аялдауға мәжбүр ететін тығылыс болса, көлік құралдарының көлденең бағыттағы қозғалысы үшін кедергі келтіруге рұқсат етіле ме?

3. Жүргізушіге шолуды шектейтін, ілеспе бағытта қозғалатын көлік құралының алдына түсуге рұқсат етіле ме?
4. Қозғалыс кезектілігі бағдаршамның немесе реттеушінің белгілерімен айқындалатын көше қиылысы реттелетін болып есептеле ме?
5. Жұмыс істемей тұрған бағдаршамның жыпылықтаған сары белгісі кезінде немесе реттеуші жоқ болса, көше қиылысы реттелмейтін болып есептеле ме?
6. Бағдаршамдардың рұқсат ететін белгілері бойынша солға немесе артқа бұрылған кезде рельссіз көлік құралының жүргізушісі қарсы бағыттан тік немесе оңға қозғалатын көлік құралдарына жол беруге міндетті ме?
7. Егер бағдаршамның немесе реттеушінің белгісі трамвайға және рельссіз көлік құралына бірдей уақытта қозғалуға рұқсат беретін болса, онда трамвай, оның қозғалыс бағытына қарамастан, артықшылықта бола ма?
8. Бағдаршамның сары және қызыл белгілерімен бірдей уақытта қосымша секцияда іске қосылған бағыттаушының бағытымен қозғалған кезде, трамвай басқа бағыттардан қозғалып келе жатқан көлік құралдарына жол беруге тиісті ме?
9. Бағдаршамның рұқсат беретін белгісі кезінде көше қиылысына кірген жүргізуші көше қиылысынан шығуды бағдаршам белгісіне қарамастан, белгілі бағытқа шығуға міндетті ме?
10. Егер көше қиылысында, жүргізушінің бағыт алған жолында орналасқан бағдаршамның алдында тоқтау сызығы немесе 5.33 белгісі болса, жүргізуші әрбір бағдаршамның белгісін басшылыққа алуға міндетті ме?
11. Бағдаршамның рұқсат беретін белгісі іске қосылғанда, жүргізуші көше қиылысы арқылы қозғалысын аяқтайтын көлік құралына және осы бағыттағы жүріс бөлігінде өтуді аяқтамаған жаяу жүргіншіге жол беруге міндетті ме?
12. Қозғалыс қосымша секциясы бар бағдаршаммен реттелетін көше қиылысында айналу қозғалысын жасайтын жол жолағы үстіндегі жүргізуші, егер оның аялдауы осы жол жолағы бойымен оның артынан келе жатқан көлік құралына кедергі тудыратын болса, іске қосылған бағыттаушы көрсеткен бағытта қозғалысын жалғастыруға тиісті ме?

13. Тең емес мәндегі жолдардың қиылысында, екінші дәрежелі жолдың бойымен қозғалушы олардың ары қарайғы қозғалыс бағытына байланыссыз, басты жолмен жақындап қалған, оның ішінде кейін қарай бұрылуды жүзеге асыратын көлік құралына жол беруге міндетті ме?
14. Бөлу жол жолағы бар басты жолмен қозғалатын жүргізуші көше қиылысында кері айналуды жүзеге асырмас бұрын екінші дәрежелі жолмен көше қиылысына жақындаған көлік құралының оған жол беретіндігіне көз жеткізуге тиісті ме?
15. Басты жол көше қиылысында бағытын өзгерткен жағдайда басты жолмен қозғалатын жүргізушілер бірдей маңызы бар жолдардың қиылысын өту ережесін өзара басшылыққа алуға міндетті ме?
16. Маңызы бірдей жолдардың қиылысында рельссіз көлік құралдарының жүргізушісі оң жақтан жақындап қалған көлік құралына жол беруге міндетті ме?
17. Солға немесе кері бұрылған кезде рельссіз көлік құралының жүргізушісі қарсы бағытта бірдей маңызды жол бойымен тіке немесе оңға қозғалып келе жатқан көлік құралдарына жол беруге міндетті ме?
18. Жүргізуші жол жабынының бар-жоғын айқындай алмаса, басымдылық белгілері болмаса, ол екінші дәрежелі жолдамын деген ережені басшылыққа алуға міндетті ме?

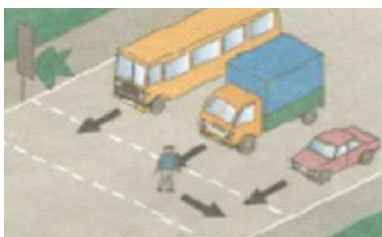
14-тарау. ЖАЯУ ЖҮРГІНШІЛЕР ӨТКЕЛДЕРІ ЖӘНЕ БАҒДАРЛЫҚ КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫНЫҢ АЯЛДАМАЛАРЫ



14.1-сурет

14.1. Көлік құралының жүргізушісі оның қозғалыс бағытындағы жүріс бөлігін реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелі бойымен өтіп келе жатқан жаяу жүргіншілерге жол беруге міндетті (14.1-сурет).

14.2. Егер көлік құралы реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелі алдында аялдаса немесе қозғалысын баяулатса, көрші жол жолағы бойымен қозғалушы басқа көлік құралдарының жүргізушілері аялдаған немесе қозғалысын баяулатқан көлік құралының жүргізушілері алдында жаяу жүргіншінің жоқ екендігіне көз жеткізгеннен кейін ғана қозғалысын жалғастырады.



14.2-сурет

14.3. Реттелетін жаяу жүргіншілер өткелінде бағдар шамның рұқсат беретін белгісі іске қосылғанда, жүргізуші оның бағытындағы жүріс бөлігін кесіп өтуді аяқтап қалған жаяу жүргіншіге жол беруге міндетті (14.2-сурет).

14.4. Егер жүргінші өткелінде, онан кейін жүргізушіні жаяу жүргінші өткелінде тоқтауға мәжбүр ететін тығылыс болса, оған шығуға тыйым салынады.

14.5. Барлық жағдайларда, оның ішінде жаяу жүргіншілер өткелінен тыс жерлерде де, жүргізуші ақ түсті таяқпен белгі бергенде, соқыр жаяу жүргіншіні өткізіп жіберуге міндетті.



14.3-сурет

14.6. Жүргізуші аялдамада тұрған бағыттық көлік құралына немесе одан (есік жағынан) келе жатқан жаяу жүргіншіге, егер көлікке отырғызу немесе түсіру жүріс бөлігінде немесе онда орналасқан отырғызу алаңында жүзеге асырылатын болса, жаяу жүргіншілерге жол беруге тиіс (14.3-сурет).



14.4-сурет

14.7. «Балаларды тасымалдау» деген таным белгісі бар тоқтап тұрған көлік құралына жақындағанда, жүргізуші жылдамдықты азайтуға, қажет болған жағдайда тоқтауға және балалар тобын өткізіп жіберуге міндетті (14.4-сурет).

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

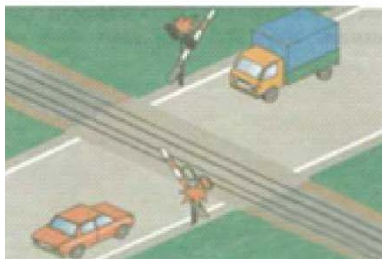
1. Көлік құралының жүргізушісі оның қозғалыс бағытындағы жүріс бөлігін реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелі бойымен өтіп келе жатқан жаяу жүргіншілерге жол беруге міндетті ме?
2. Егер көлік құралы реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелі алдында аялдаса немесе қозғалысын баяулатса, немесе қозғалысын баяулатқан көлік құралының жүргізушілері алдында жаяу жүргіншінің жоқ екендігіне көз жеткізгеннен кейін қозғалысын жалғастыруға тиісті ме?
3. Реттелетін жаяу жүргіншілер өткелінде бағдар шамның рұқсат беретін белгісі іске қосылғанда, жүргізуші оның бағытындағы жүріс бөлігін кесіп өтуді аяқтап қалған жаяу жүргіншіге жол беруге міндетті ме?
4. Егер жүргінші өткелінде, онан кейін жүргізушіні жаяу жүргінші өткелінде тоқтауға мәжбүр ететін тығылыс болса, оған шығуға бола ма?
5. Барлық жағдайларда, оның ішінде жаяу жүргіншілер өткелінен тыс жерерде де, жүргізуші ақ түсті таякпен белгі бергенде, соқыр жаяу жүргіншіні өткізіп жіберуге міндетті ме?
6. Жүргізуші аялдамада тұрған бағыттық көлік құралына немесе одан келе жатқан жаяу жүргіншіге, егер көлікке отырғызу немесе түсіру жүріс бөлігінде немесе онда орналасқан отырғызу алаңында жүзеге асырылатын болса, жаяу жүргіншілерге жол беруге тиісті ме?
7. «Балаларды тасымалдау» деген таным белгісі бар тоқтап тұрған көлік құралына жақындағанда, жүргізуші жылдамдықты азайтуға, қажет болған жағдайда тоқтауға және балалар тобын өткізіп жіберуге міндетті ме?

15-тарау. ТЕМІРЖОЛ ЖОЛДАРЫ АРҚЫЛЫ ҚОЗҒАЛЫС

15.1. Көлік құралдарының жүргізушілері теміржол пойыздарына (локомотивке, дрезинаға) жол бере отырып, тек қана теміржол өтпелері бойымен кесіп өте алады.



15.1-сурет



15.2-сурет



15.3-сурет



15.4-сурет

15.2. Теміржол өткеліне кіру жолында жүргізуші жол белгілерінің, бағдаршамдардың, таңбалаудың талаптарын, тоспаның орналасуын және өтпе бойынша кезекшінің нұсқауын басшылыққа алуға және бұдан басқа, жақындап қалған пойыздың (локомотивтің, дрезинаның) жоқ екендігіне көз жеткізуге міндетті (15.1-сурет).

15.3. Мынандай жағдайларда:

- тоспа жабық тұрғанда және ол жабыла бастағанда бағдаршамның белгісіне қарамастан (15.2-сурет);

- бағдаршамның тыйым салынатын белгісі кезінде (тоспаның орналасуына немесе оның бар екендігіне қарамастан);

- өтпе бойынша кезекшінің тыйым салынатын белгісі кезінде (кезекші жүргізушіге кеудесін немесе арқасын қарата тұрып жоғары көтерілген қолында – жезл, қызыл шам немесе жалаушы, немесе екі жағына қолдарын созып тұрса (15.3-сурет);

- егер өтпенің арғы жағында жүргізушінің өтпеді аялдауға мәжбүр ететін тығылыстан қозғалыс тоқтап тұрса (15.4-сурет);

- егер өтпеге көріну шегінде пойыз (локомотив, дрезина) жақындап қалса, өтпелерге шығуға тыйым салынады.

Бұдан басқа:

- теміржол жолдарын теміржол өтпелерінен тыс жерден өтуге;
- қарама-қарсы қозғалыс жол жолағына шығып, жол өткелі алдында тұрған көлік құралын айналып өтуге;
- тоспаны өздігінен ашуға;

- жол өткелі арқылы ауылшаруашылық, жол, құрылыс және басқа машиналар мен механизмдерді көлік емес жағдайда алып шығуға;
- теміржол әкімшілік техникалық бөлімше бастығының рұқсатынсыз жылдамдығы 8 шақ./сағ. кем баяу жүретін машиналарды, сондай-ақ трактор шана сүйретпелер қозғалысына тыйым салынады.

15.4. Өтпе арқылы қозғалысқа тыйым салынған жағдайда жүргізуші тоқтау сызығының, 2.5 белгісінің немесе бағдаршамның алдында, ал егер олар жоқ болғанда, теміржол өткелі шекарасында тоқтауға тиіс.

15.5. Өтпе үстінде амалсыздан аялдаған кезде жүргізуші дереу жолаушыларды түсіруге және өтпені босату үшін шаралар қолдануға тиіс. Сонымен, бір мезгілде жүргізуші мыналарға:

- мүмкіндік болған кезде жол бойымен екі адамды екі жаққа өтпеден 1000 м. (егер біреу болса, онда жолдың нашар көретін жағына), өздеріне жақындап келе жатқан пойыздың (локомотивтің, дрезинаның) машинисіне аялдау белгісін беру ережесін түсіндіріп, жіберуге;
- көлік құралының қасында қалып және жалпы дабыл қағу белгілерін беруге;
- пойыз көрінген бойда аялдау белгісін беріп, оған қарсы жүруге міндетті.

Ескертпе. Қолдың шеңбер жасай қозғалуы (күндіз ашық түсті матаның қиындысымен немесе қандай да бір жақсы көрінетін затпен, түнде шырақпен немесе шаммен) тоқтау белгісі болып табылады. Бір ұзақ және үш қысқа дыбыстық белгілер сериясы жалпы дабыл қағу белгісі болып табылады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Көлік құралдарының жүргізушілері теміржол пойыздарына жол бере отырып, теміржол өтпелері бойымен кесіп өте ала ма?
2. Теміржол өткеліне кіру жолында жүргізуші қандай ережелерді сақтауы керек?
3. Тоспа жабық тұрғанда және ол жабыла бастағанда, бағдаршамның белгісіне қарамастан, өтпелерге шығуға рұқсат етіле ме?
4. Өтпе бойынша кезекшінің тыйым салынатын белгісі кезінде (кезекші жүргізушіге кеудесін немесе арқасын қарата тұрып

жоғары көтерілген қолында – жезл, қызыл шам немесе жалауша, немесе екі жағына қолдарын созып тұрғанда өтпелерге шығуға рұқсат етіле ме?

5. Егер өтпенің арғы жағында жүргізушінің өтпеде аялдауға мәжбүр ететін тығылыстан қозғалыс тоқтап тұрса, өтпені кесіп өтуге бола ма?
6. Егер өтпеге көріну шегінде пойыз (локомотив, дрезина) жақындап қалса, өтпелерге шығуға рұқсат етіле ме?
7. Өтпе арқылы қозғалысқа тыйым салынған жағдайда жүргізуші тоқтау сызығының немесе бағдаршамның алдында, ал егер олар жоқ болғанда қай жерге тоқтауға тиіс?
8. Өтпе үстінде амалсыздан аялдаған кезде жүргізуші дереу жолаушыларды түсіріп және өтпені босату үшін қандай шаралар қолдануға тиіс?
9. Егерде көлік теміржол өткелінде бұзылып, тоқтап қалса, жүргізушінің орындайтын міндеттерін атаңыз.

16-тарау. АВТОАРНАЛАР БОЙЫМЕН ҚОЗҒАЛУ

16.1. Автоарналарда мыналарға:

- көлік құралдарынан тыс жаяу жүргіншілердің, үй хайуанаттарының, велосипед, мопед, трактор және өздігінен жүретін машиналардың, сондай-ақ жылдамдығы техникалық сипаттамалары бойынша немесе жай-күйіне орай 40 шақ./сағ. кем өзге де көлік құралдарының болуына, рұқсат етілген ең жоғары салмағы 3,5 т. көп жүк автомобильдерінің екінші жол жолағынан ары қозғалуына;
- тұрақ үшін 5.15 немесе 6.11 жол белгілерімен арнаулы алаңнан тыс аялдама жасауға;
- бөлу жолақтарының технологиялық айырымдарында кері айналуға және оған кіруге;
- артқы жүріспен қозғалуға;
- көлікті айдап үйренуге тыйым салынады.



16.1-сурет

16.2. Жолдың жүріс бөлігінде амалсыздан тоқтаған кезде, жүргізуші көлік құралын Ереженің 7-бөлімінің талаптарына сәйкес белгілеуге және оны осыған арналған жол жолағына (жүріс бөлігін белгілейтін сызықтан оңға қарай) шығару шараларын қолдануға міндетті.

16.3. Осы бөлімнің талаптары 5.3 жол белгісімен белгіленген жолдарға да қолданылады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Техникалық жай-күйіне орай жылдамдығы 40 шақ./сағ кем болған көлік құралына автоарнада қозғалуына рұқсат етіле ме?
2. Рұқсат етілген ең жоғарғы салмағы 3,5 тоннадан көп жүк көліктеріне автоарнада қозғалуына рұқсат етіле ме?
3. Автоарнада қандай көліктерінің жүруіне тыйым салынады?
4. Автоарна белгісі мен белгіленген жолдарда қандай көліктерге жүруге тыйым салынады?
5. Автоарна белгісі мен белгіленген жолдарда көлік жүргізуді үйренуге рұқсат етіле ме?
6. Автоарналарда аялдауға рұқсат етіле ме?
7. Қандай жолдарда артқы жүріспен жүруге тыйым салынады?

8. Автомобильдерге арналған жол белгісімен белгіленген жолдарда көлік жүргізуді үйрену үшін жүруге рұқсат па?
9. Жүргізуші автоарнада мәжбүрлі аялдағанда, апаттық аялдау белгісін қоюға міндетті ме?
10. Автомобильдерге арналған жол белгісімен белгіленген жолға Ережедегі «Автоарна бойымен қозғалыс» бөлімінің талабы тарала ма?

17-тарау. ТҰРҒЫН АЙМАҚТАРДАҒЫ ҚОЗҒАЛЫС

17.1. Тұрғын аймақтарда жаяу жүргіншілер қозғалысына табанжолмен, сол сияқты жүріс бөлігімен де жүруге рұқсат етіледі. Тұрғын аймақтағы жаяу жүргіншілер құқық артықшылықтарын пайдаланады, сонымен қатар олар қозғалыстағы көлік құралдарына негізсіз кедергі келтірмеулері керек.

17.2. Тұрғын аймақта:

- көлік құралдарының белгілі бағытта тура қозғалуына;
- жолдың қозғалу бөлігінен тыс жерде көлік құралдарының қозғалысына;
- көлікті айдап үйренуге;
- қозғалтқышы жұмыс істеп тұрған кезде тоқтап тұруға;
- рұқсат етілген ең жоғарғы салмағы 3,5 т. артық жүк автомобильдерінің арнаулы бөлігінен және белгілермен (немесе) таңбалармен белгіленген арнаулы орыннан тыс тоқтап тұруына;
- дыбыс белгісін беруге, музыканы қатты қосуға;
- табанжолдарда, көгалдарда, балалар және спорт алаңдарында тоқтап тұруға тыйым салынады.

17.3. Жүргізушілер тұрғын аймақтан шығу кезінде басқа қозғалыстағы қатысушыларға жол беруге тиіс.

17.4. Осы бөлімнің талаптары сондай-ақ аула аумақтарына да қолданылады.

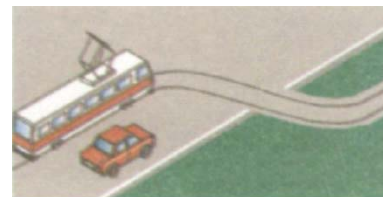
Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Тұрғын аймақтарда жаяу жүргіншілерге қандай жолдармен жүруге рұқсат етіледі?
2. Тұрғын аймақтағы жаяу жүргіншілер көлік жүргізушілеріне жол беруге тиісті ме?
3. Тұрғын аймақтарда көлік жүргізушілеріне қандай жерлерде тоқтап тұруға тыйым салынады?
4. Тұрғын аймақтарда көлік жүргізуді үйретуге рұқсат етіле ме?
5. Рұқсат етілген ең жоғарғы салмағы 3,5 т. артық жүк автомобильдерінің арнаулы бөлігінен және белгілермен (немесе) таңбалармен белгіленген арнаулы орыннан тыс тоқтап тұруына рұқсат етіле ме?

6. Тұрғын аймақтарда жүргізушілерге көліктің дыбыс сигналын қосуға рұқсат етіле ме?
7. Жүргізушілер тұрғын аймақтан шығу кезінде басқа қозғалыстағы қатысушыларға жол беруге тиісті ме?
8. Тұрғын аймақтарда көліктің қозғалтқышы жұмыс істеп тұрған кезде тоқтап тұруға рұқсат етіле ме?
9. Тұрғын аймақта қозғалтқышы жұмыс істейтін көлікке тоқтап тұруға рұқсат етіле ме?

18-тарау. БАҒЫТТЫҚ КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫНЫҢ БАСЫМДЫЛЫҒЫ

18.1. Жол қиылысынан тыс, трамвай жолдарының жүріс бөлігін кесіп өтетін жерлерде трамвай, деподан шыққаннан басқа жағдайларда, рельссіз көлік құралдарының алдында артықшылыққа ие болады (18.1, 18.2-сурет).



18.1-сурет

18.2. Жол 5.9, 5.10.1 – 5.10.3 белгілерімен белгіленген, бағыттық көлік құралдарына арналған жол жолағы бар жолдарда осы жол жолағымен басқа көлік құралдарының қозғалуына және аялдауына тыйым салынады (18.3-сурет).



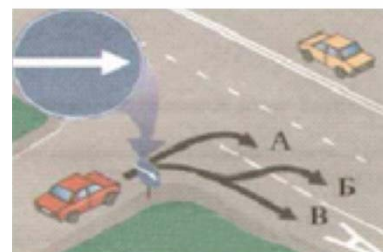
18.2-сурет

Егер 5.9 белгісімен белгіленген жол жолағы басқа жүріс бөліктерінен үзік-үзік таңба сызықтарымен бөлінген болса, онда бұрылу кезінде көлік құралдары соған орын ауыстырулары қажет (18.4-сурет). Сондай-ақ мұндай жерлерде бұл жол жолағына егер бағыттық көлік техникаларына кедергі тудырмайтын болса, жолдың жүру бөлігінің оң жақ шетінен жолға кірер кезде және жолаушыларды отырғызу және түсіру үшін кіруге рұқсат етіледі.



18.3-сурет

18.3. Елді мекендерде жүргізушілер белгіленген бағытпен келе жатқан, белгіленген аялдамалардан қозғалысын бастайтын тро-



18.4-сурет

лейбустарға және автобустарға жол беруге тиіс. Тролейбустар мен автобустардың жүргізушілеріне жол берілгендігіне көз жеткізгеннен кейін ғана қозғалысты бастай алады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Трамвай жүргізушісі қандай кездерде рельссіз көлік құралдарының алдында артықшылыққа ие болады?
2. Белгіленген аялдамадан қозғалысын бастаған автобустың жүргізушілер қандай жағдайда жол беруге тиіс?

3. Елді мекеннен тыс жерде, белгіленген аялдамадан қозғалысын бастайтын автобустың жүргізушісі басқа көлік құралдарына жол бере ме?
4. «Бағдарлық көлік құралдарына арналған жолақ» 5.9. жол белгісімен белгіленген және басқа жүру бөлігінен тұтас сызықпен ажыратылған жолдың оң жақтағы жолағына көлік құралдарының тоқтауына рұқсат беріле ме?

19-тарау. СЫРТҚЫ ЖАРЫҚТАНДЫРУ АСПАПТАРЫ МЕН ДЫБЫСТЫҚ БЕЛГІЛЕРДІ ПАЙДАЛАНУ

19.1. Тәуліктің қараңғы, уақытында және жолдың жарықтандырылуына қарамастан, жеткіліксіз көріну жағдайларында, сондай-ақ үңгіжолдарда көлік құралдарының келесі жарықтандыру аспаптары:

- барлық механикалық көлік құралдары мен мопедтерге – ауқымдық шамдар мен алыс және жақын жарық шамдары, велосипедтерде – фарлар немесе шамдары, делбесі бар көлік-арбада шамдар (олар болған кезде);
- тіркемелер мен сүйретпе механикалық көлік құралдарында – көлемдік жарықтар іске қосылуға тиіс.

19.2 . Мынадай кездерде:

- егер жол жарықтандырылған болса, елді мекендерде;
- қарама-қарсы жол айырығында көлік құралына кемінде 150 метр, сондай-ақ қарсы келе жатқан көлік құралының жүргізушісі шамының жарығын мезгіл-мезгіл жағып-сөндіріп, мұның қажет екендігін көрсетсе, одан да үлкен арақашықтықта;
- қарама-қарсы, сонымен бірге тіркеме көлік құралдары жүргізушілерінің көзін шағылдыру мүмкіндігін болдырмау үшін кез келген жағдайларда алыс жарық жақын жарықпен ауыстырылуға тиіс. Жүргізуші көзі шағыстырылған кезде апаттық жарық белгісін қосып, жүру жолағын ауыстырмай тоқтайды.

19.3. Тәуліктің қараңғы уақытында жолдың жарықтандырылмайтын бөлігінде, сондай-ақ жеткіліксіз көріну жағдайларында тоқтаған және тоқтап тұрған кезде көлік құралында көлемдік жарықтар жағылады. Көрінуі жеткіліксіз жағдайларда ауқымдық оттарға қосымша жақын жарық фарлары, тұманға қарсы фарлар және артқы тұманға қарсы фарлар іске қосылуы мүмкін.

Көлемдік жарықтардың ақауы болса, көлік құралдары жол шетінен тыс әкетілуге тиіс, ал егер бұл мүмкін болмаса, оны Ереженің 7.1 және 7.2 тармақтарының талаптарына сәйкес белгіленеді.

19.4. Жабық аумақтарда пайдаланылатын және жалпы пайдаланылатын жолдарда пайдалануға жатпайтын технологиялық көлікті, сондай-ақ шаруа және фермер қожалықтарының ішінде пайдаланылатын осы қожалықтардың автокөлігін, бетон және цемент тасушыларды қоспағанда, 22895-77 МемСТ бойынша М2, М3, № 2, № 3, О2, О3, О4 санаттарындағы көлік құралдарының бүйір және артқы жақтарының контурлары ҚР МемСТ-ы Р Р 51253 және ҚР

МемСТ-ы Р 41.104 сәйкес жарық шағылыстыратын материалдармен таңбалануға тиіс.

19.5. Тұманға қарсы арналған фарлар:

- жекелей, сол сияқты фардың жақын және алыс жарығымен бірге, көріну жеткіліксіз жағдайларда;
- тәуліктің қараңғы уақытында жолдың жарықтандырылмайтын учаскесінде фардың жақын және алыс жарығымен бірге;

Ереженің 19.6-тармағында көзделген жағдайларда фардың жақын жарығының орнына пайдаланылуы мүмкін.

19.5-1. Тұманға қарсы фарлар алыс және (немесе) жақын жарық фарларының қосылғанына қарамастан, ауқымдық шамдар қосылған кезде қосылуға тиіс.

19.6. Тәуліктің жарық уақытында қозғалып келе жатқан барлық көлік құралында оларды белгілеу мақсатында:

- елді мекендерден тыс жерлерде қозғалыс кезінде;
- қалалардағы және басқа да елді мекендердегі жалпы пайдаланудағы көлікте;
- мотоциклдер мен мопедтерде;
- ұйымдастырылған көлік легінің қозғалысы кезінде;
- көк түсті жарқырауық манары іске қосулы жедел және арнаулы қызмет автомобильдері алып келе жатқан көлік құралдарында;
- негізгі қозғалыс легіне қарама-қарсы арнаулы бөлінген жол жолағының бойымен қозғалып келе жатқан бағыттық көлік құралдарында;
- бағыттық емес автобустарда немесе жүк автомобильдерінде балалар топтарын ұйымдастырылған түрде тасымалдағанда;
- қауіпті, ірі көлемді және ауыр салмақты жүктерді тасымалдау кезінде, механикалық көлік құралын сүйреткенде (сүйрелетін көлік құралында) фардың жақын жарығы іске қосылуға тиіс.

19.7. Фар-прожекторды және фар-іздеушіні қарсы көлік құралы жоқ кезде елді мекеннен тыс жерлерде ғана пайдалануға рұқсат етіледі. Елді мекендерде мұндай фарларды тек қана жедел және арнаулы қызметтің көлік құралдарының жүргізушілері қызметтік тапсырманы орындау кезінде пайдалана алады.

19.8. Тұманға қарсы артқы шамдар көріну жеткіліксіз болған жағдайларда ғана қолданылады. Тұманға қарсы артқы шамды тоқтау белгісіне қосуға тыйым салынады.

19.9. «Автопойыз» таным белгісі автопойыздың қозғалысы кезінде, ал тәуліктің қараңғы уақытында және жеткіліксіз көру

жағдайында, бұдан басқа оның тоқтаған және тұру кезінде іске қосылуға тиіс.

19.10. Қызғылт сары немесе сары түсті жарқылдауық манар жолдарды салу, жөндеу немесе күтіп ұстау, бұзылған, жарамсыз және өзге де көлік құралдарын тиеу және тасымалдау жөніндегі жұмыстарды орындау кезінде көлік құралдарында; ауыр салмақты, ірі көлемді жүктерді тасымалдауды жүзеге асыру кезінде көлік құралдарында; ауыр салмақты ірі көлемді және қауіпті жүктердің тасымалдарына ілесіп жүретін көлік құралдарында; ұйымдастырылған балалар топтарын тасымалдауға арналған автобустарда, күзетілетін аймақтарда рұқсатсыз кірген кезде жеке күзет ұйымдары ұтқыр топтарының көлік құралдарында; жолдарда қызмет өткеру кезінде көліктік бақылау органдарының жылжымалы көліктік-бақылау бекеттерінің көлік құралдарында іске қосылады.

19.11. Дыбыс белгілері тек қана:

- басқа жүргізушілерге елді мекеннен тыс жерде басып озу ниетін ескерту үшін;
- бұл жол-көлік оқиғасын болдырмау үшін, қажет болған жағдайларда қолданылады.

19.12. Басып озу туралы ескерту үшін, сондай-ақ осы Ережелердің 9.4-тармағында көзделген жағдайларда жарық белгісі тәуліктің жарық уақытында мезгіл-мезгіл қысқа уақытқа фонар жарығын жағып-сөндірумен, ал тәуліктің қараңғы уақытында – бірнеше қайтара фараның жақын жарығын алыс жарыққа ауыстырылумен беріледі.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Елді мекендердегі жолдардың жарық түсірілетін учаскелерінде тәуліктің қараңғы уақытында қозғалу барысында, жеңіл автомобильде қандай сыртқы жарық аспаптары қосылып тұруға тиіс?
2. Елді мекендерден тыс жолдардың жарық түсірілетін учаскелерінде тәуліктің қараңғы уақытында қозғалу барысында, жеңіл автомобильде қандай сыртқы жарық аспаптары қосылып тұруға тиіс?
3. Қарама-қарсы, сонымен бірге тіркеме көлік құралдары жүргізушілерінің көзін шағылдыру мүмкіндігін болдырмау үшін кез келген жағдайларда алыс жарық жақын жарықпен ауыстырылуға тиісті ме?

4. Жүргізуші көзі шағыстырылған кезде апаттық жарық белгісін қосып, жүру жолағын ауыстырмай тоқтауға бола ма?
5. Тәуліктің қараңғы уақытында жолдың жарықтандырылмайтын бөлігінде, сондай-ақ жеткіліксіз көріну жағдайларында тоқтаған және тоқтап тұрған кезде көлік құралында көлемдік жарықтарын жағылуы міндетті ме?
6. Көрінуі жеткіліксіз жағдайларда ауқымдық оттарға қосымша жақын жарық фарлары, тұманға қарсы фарлар және артқы тұманға қарсы фарлар іске қосылуы мүмкін бе?
7. Тұманға қарсы арналған фарлар жекелей, сол сияқты фардың жақын және алыс жарығымен бірге, көріну жеткіліксіз жағдайларда қосылуға тиіс пе?
8. Тәуліктің қараңғы уақытында жолдың жарықтандырылмайтын учаскесінде фардың жақын және алыс жарығымен бірге қосылуға тиіс пе?
9. Фар-прожекторды және фар-іздеушіні қарсы көлік құралы жоқ кезде елді мекеннен тыс жерлерде пайдалануға рұқсат етіле ме?
10. Елді мекендерде мұндай фарларды жедел және арнаулы қызметтің көлік құралдарының жүргізушілері қызметтік тапсырманы орындау кезінде пайдалана ала ма?
11. Дыбыс белгілерін басқа жүргізушілерге елді мекеннен тыс жерде басып озу ниетін ескерту үшін беруге бола ма?
12. Жол-көлік оқиғасын болдырмау үшін, қажет болған жағдайларда тұрғын аймақтарда дыбыс белгісін беруге рұқсат етіле ме?

20-тарау. МЕХАНИКАЛЫҚ КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫН СҮЙРЕТУ

20.1. Сүйрету тіркеуін қолдана отырып немесе көлік құралының алдыңғы жағына арнаулы тірек құрлығысына сүйрететін көлік құралын жартылай платформаға тиеу жолымен жүзеге асырылады.

20.2. Қатты немесе иілгіш тіркемемен сүйрету, қатты тіркеме конструкциясы сүйретілетін көлік құралы сүйретушінің бағыты бойынша жүретін түзу сызықты қозғалысын қамтамасыз ететін жағдайлардан басқа кезде, тек сүйретілетін көлік құралында жүргізуші болған кезде ғана жүзеге асырылады.

20.3. Иілгіш тіркемемен сүйреткен кезде сүйретуші және сүйретілетін көлік құралдарының арасында 4-6 метр шамада, ал қатты тіркемемен сүйрету кезінде 4 метрден артық емес арақашықтық қамтамасыз етілуге тиіс. Байланыстыратын буындар Негізгі Ережелердің тиісінше 11 және 12-тармақтарының талаптарын қанағаттандыруға тиіс.

20.4. Иілгіш немесе қатты тіркемемен сүйреткен кезде, сүйретілетін автобуста (троллейбуста) және сүйретілетін жүк автомобилінің шанағында жолаушылардың болуына, ал аспалы немесе жартылай тиеумен сүйреткен кезде, сүйретілетін көлік құралының кабинасында, сондай-ақ сүйретілетін көліктің шанағында жолаушының болуына тыйым салынады.

20.5. Мынандай жағдайларда:

- рульдік басқаруы жұмыс істемейтін көлік құралын (аспалы әдіспен немесе жартылай тиеумен сүйретуге жол беріледі);
- екі немесе одан көп көлік құралдарын;
- егер көліктің нақты салмағы сүйрейтін көлік құралының нақты салмағының жартысынан артық болса, тежеу жүйесі жұмыс істемейтін көлік құралын сүйретуге тыйым салынады. Нақты салмағы аз болған кезде, мұндай көлік құралын қатты тіркемемен немесе ішінара тиеу әдісімен ғана сүйретуге жол беріледі;
- бүйір тіркемесі жоқ мотоциклмен сондай-ақ мұндай мотоциклді (20.1-сурет);
- көктайғақта иілгіш тіркемемен сүйретуге тыйым салынады.



20.1-сурет

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Көлік құралының алдыңғы жағынан асу жолымен тіркемелеуді жүзеге асыруға рұқсат па?
2. Таулы жерлерде қозғалыста иілгіш тіркемемен көлік құралдарын сүйретуге рұқсат етіле ме?
3. Темір жол өтпесінен өтерде иілгіш тіркемемен көлік құралын сүйретуге рұқсат етіле ме?
4. Қатты тіркемемен сүйреткенде, сүйретілетін көлік құралының шанағында жүргізуші болуы қажет пе?
5. Иілгіш тіркемемен сүйреткенде, сүйрететін көлікпен сүйретілетін көліктің арасының қашықтығы қанша метр болуы керек?
6. Қатты тіркемемен сүйреткенде, сүйрететін көлікпен сүйретілетін көліктің арасының қашықтығы қанша метр болуы керек?
7. Жартылай тиеумен сүйреткенде жолаушылар қай жерде болуға тиіс?
8. Рульдік басқаруы жұмыс істемейтін көлікті сүйретуге рұқсат па?
9. Екі механикалық көлік құралын сүйретуге рұқсат етіле ме?
10. Механикалық көлік құралын көк тайғақта сүйретуге рұқсат па?

21-тарау. КӨЛІК ЖҮРГІЗУДІ ҮЙРЕНУ

21.1. Көлік құралдарын алғашқы жүргізіп үйрену кезеңдері жабық алаңдарда немесе автодромдарда өтуге тиіс.

21.2. Жолдарда көлікті жүргізіп үйрену тек қана үйретушінің жетекшілігімен және үйренушінің бастапқы басқару дағдылары болған кезде, механикалық көлік құралдарында жолаушылар болмаған кезде жүзеге асырылады. Үйренуші Ереженің талаптарын алдын ала білуге және оны орындауға міндетті.

21.3. Үйретушінің өзімен бірге осы санаттағы көлік құралын жүргізуді үйрету құқығына құжаты және үш жылдан артық жүргізушілік өтілі, сондай-ақ тиісті санаттағы көлік құралын басқаруға куәлігі болуы керек, ал үйренушінің жеке басын куәландыратын құжаты және осы санаттағы көлік құралын басқаруға жарамдылығына медициналық куәландырудан өткендігі туралы анықтамасы болады.

21.4. Жүргізуді үйренуге арналған механикалық көлік құралы «Үйрену көлік құралы» деген айырым белгісімен белгіленген және үйренуші үшін артқы көрініс айнасымен жабдықталған болуға тиіс. Үйрету ұйымының жүргізуді үйренуге арналған механикалық көлік құралы негізгі ережелердің 5-тармағына сәйкес қосымша жабдықталуға тиіс.

21.5. Жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдарда көлік құралын жүргізуге оқыту Қазақстан Республикасының Үкіметі белгілеген тәртіппен уәкілетті органмен келісілген бағдарламалар бойынша ғана жүзеге асырылады.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Көлік құралдарын алғашқы жүргізіп үйрену кезеңдері қандай жерлерде өтуге тиіс?
2. Жолдарда жекеше жүргізуді үйреткенде, көлік құралдарында жолаушылардың болуына рұқсат етіле ме?
3. Жүргізуді үйрететін шебердің қанша жылдық жұмыс өтілі болуы керек?
4. Көлікті үйретушінің жасы қаншада болуға тиіс?
5. Жүргізуді үйренуге арналған механикалық көлік құралында қандай айырым белгілері болуға тиіс?
6. Көлік құралын жүргізуге оқыту қандай бағдарламалар бойынша ғана жүзеге асырылады?

22-тарау. ЖОЛАУШЫЛАРДЫ ТАСЫМАЛДАУ

22.1. Жүк автомобилінің шанағында жолаушыларды тасымалдауға жиырма бес жастағы, «С» санатындағы (кабинадағы жүргізушіні қосқанда 8 адамнан артық тасымалдау кезінде – «С» және «Д» санаттары) көлік құралдарын басқару құқығына куәлігі және осы санаттағы көлік құралын басқаруда бес жылдан артық өтілі бар жүргізушілерге рұқсат етіледі.

Ескертпе. Әскери жүргізушілерге жүк автомобильдерімен жолаушыларды тасымалдауға рұқсат беру Қазақстан Республикасының заңнамасында белгіленген тәртіппен жүзеге асырылады.

Жолаушыларды тасымалдауға арналған және жүргізушінің орнын есепке алмағанда, отыратын орындарының саны сегізден асатын, бірақ алтыдан аспайтын автомобильдермен («D1» кіші санаты) жолаушыларды тасымалдауға жиырма бір жасқа толған, кемінде үш жыл жүргізуші жұмыс өтілі, оның ішінде кемінде бір жыл «C1» санатына жатқызылатын көлік құралдарын басқару өтілі бар адамдарға рұқсат етіледі.

Жолаушылар мен жүкті тасымалдау үшін пайдаланылатын көлік құралдары техникалық регламенттердің талаптарына сәйкес болуға тиіс.

Такси ретінде тасымал үшін арнайы басқарылатын, оның ішінде толықтай қолымен, сондай-ақ оң жақтан басқарылатын автокөлік құралдарын пайдалануға тыйым салынады.

22.2. Жолаушыларды ернеулік платформасы бар жүк автомобилінің шанағында, егер ол Негізгі ережелердің 4-тармағының талаптарына сәйкес жабдықталған болса, тасымалдауға рұқсат етіледі.

22.3. Жүк автомобилінің жүргізушісі жол жүрер алдында жолаушыларға міну, түсу және шанаққа орналасу тәртібін түсіндіруге; қозғалыс кезінде тұруға және бортқа отыруға тыйым салынатындығын ескертуге тиіс.

Көліктің орнынан қозғалуын жолаушыларды қауіпсіз тасымалдау шаралары қамтамасыз етілгеніне көз жетілгеннен кейін бастауға болады.

22.4. Ернеулік платформасы бар, жолаушылар тасымалдау үшін жабдықталған жүк автомобилінің шанағында жолда жүруге, олар ернеудің деңгейінен төмен орналасқан орындықтармен қамтамасыз

етілген жағдайда ғана, жүкті алып бара жатқан немесе жүк әкелуге жіберілген адамдарға рұқсат етіледі.

22.5. Бағдарлық емес автобуспен немесе бүркеме-шанақты жүк автомобилімен балалар тобын тасымалдаған кезде олармен бірге, ал борттық платформасы бар жүк автомобилінің шанағында Ереженің 4-бөлімінің талаптарына сәйкес қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз етуге міндетті кемінде екі ересек (18 жастан асқан) алып жүруші болуға тиіс.

22.6. Жүргізуші жолаушыларды отырғызуды және түсіруді көлік құралы толық тоқтағаннан кейін, ал қозғалысты есіктер жабылған бастауға және оларды толық тоқтағанға дейін ашпауға тиіс.

22.7. Жолаушыларды:

- автомобильдің (борттық платформасы немесе бүркемелі шанағы бар жүк автомобильдерінің шанағында жолаушыларды тасымалдау жағдайларынан басқа), трактордың өздігінен жүретін көліктің кабинасынан тыс, жүк тіркемесінде, жүк мотоциклінің шанағында және мотоцикл конструкциясында отыруға арналған орыннан тыс;
- көлік құралының техникалық сипаттамасында көзделгеннен, 12 жасқа дейінгі балаларды санамағанда, көлік құралының нақты салмағы даярлаушы кәсіпорын белгілеген рұқсат етілген ең жоғарғы салмақ көлемінен аспауға тиіс және 12 жасқа дейінгі балалар саны жолаушыларға арналған отыратын орын санынан аспауы керек;
- мотоциклдің артқы орындығында мас күйінде;
- жүк автомобилінің шанағында отыру үшін жабдықталғаннан орыннан артық жолаушыны тасымалдауға тыйым салынады.

22.8. Он екі жасқа дейінгі балаларды:

- мотоциклдің артқы орындығында;
- балаларды арнайы ұстау құрылысы немесе баланы қауіпсіз белдігінің көмегімен отырғызып қоюға мүмкіндік беретін, көлік құралының конструкциясында көзделген өзге де құралдар болмаған кезде, ал механикалық көлік құралының алдыңғы орындығына балаларды арнайы ұстау құрылғысы болмаған кезде тасымалдауға тыйым салынады. Бұл тыйым салу жеңіл автомобиль негізіндегі жолаушы-жүк автомобильдерінде және салмағы 3,5 т. артық жүк автомобильдерінде қолданылмайды.

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Жүк автомобилінің шанағында жолаушыларды тасымалдауға көлік құралын басқаруда қанша жылдан артық өтілі бар жүргізушілерге рұқсат етіледі?
2. Ернеулік платформасы бар жүкавтомобилінің шанағында жолаушыларды тасымалдауға рұқсат етіле ме?
3. Жүк автомобилінің жүргізушісі жол жүрер алдында жолаушыларға қандай ережелерді ескертуге тиіс?
4. Ернеулік платформасы бар, жолаушылар тасымалдау үшін жабдықталған жүк автомобилінің шанағында адамдарға отыруға рұқсат етіле ме?
5. Бағдарлық емес автобуспен немесе бүркеме-шанақты жүк автомобилімен балалар тобын тасымалдаған кезде, қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз етуге кемінде қанша ересек алып жүруші болуға тиіс?
6. Жүргізуші жолаушыларды отырғызуды қай кезде бастауы керек?
7. Он екі жасқа дейінгі балаларды мотоциклдің артқы орындығында отырғызып тасуға рұқсат етіле ме?

23-тарау. ЖҮКТЕРДІ ТАСЫМАЛДАУ

23.1. Жүк тасымалдау мақсатына арналған көлік құралдарымен және көлік құралдарының құрамдарымен жүзеге асырылуға тиіс.

Автобустарда қол жүгін қоятын бөлімшеден тыс орында жүкті, оның ішінде қол жүгін тасымалдауға тыйым салынады.

23.2. Тасымалданатын жүк пен жолаушылардың салмағы, жүктемені өстер бойынша бөліп орналастыру осы көлік құралы үшін даярлаушы-кәсіпорын белгілеген көлемнен аспауға тиіс.

23.3. Жүргізуші жүруді бастар алдында және қозғалыс кезінде олардың құлауын, қозғалысқа кедергі тудырудан сақтану үшін олардың орналасуын, бекітілуін, жабылуын және жай-күйін бақылап отыруға тиіс.

23.4. Жүк тасымалдауға келесі жағдайларда, егер ол:

- көлік құралының санатына және түріне сәйкес келсе;
- жүргізушіге шолуды және көрінуді шектешпесе;
- басқаруды қиындатпаса; көлік құралының орнықтылығын бұзбаса;
- сыртқы жарық аспаптарын және жарық шағылғыштарын мен тіркеу айырым белгілерін көлегейлемесе, сондай-ақ қолмен берілетін белгілерге кедергі жасамаса;
- шу туғызбайтын, жолды және қоршаған ортаны шаңдатып ластамайтын болса, жол беріледі.

Егер жүктің жай-күйі мен орналасуы аталған талаптарды қанағаттандырмаса, жүргізуші аталған тасымалдау ережелердің бұзылуын жоюға, егер жою мүмкін болмаса, қозғалысты тоқтатуға міндетті.

23.5. Артынан және алдынан 1 м. артық немесе бүйірден көлемдік жарықтардың сыртқы шетінен 40 см. артық шығып тұратын жүктер немесе көлік құралының көлемінен, ал тәуліктің қараңғы уақытында және жеткіліксіз көріну жағдайларында, алдынан және жеткіліксіз көріну жағдайларында, алдынан – шаммен немесе ақ түсті жарық шағылыстырғышпен, артынан шаммен немесе қызыл түсті жарық шағылыстырғышпен белгіленуге тиіс.

23.6. Ауыр салмақты, ірі көлемді және қауіпті жүктерді тасымалдау, жүкпен несесе жүксіз көлемдік өлшем ені бойынша – 2,55 метрден (2,6 метрге – изотермиялық қораптар үшін), жүріс бөлігінің бетінен биіктігі бойынша 4 метрден астам артқа шығып тұратын жүгі бар көлік құралының қозғалысы, сондай-ақ екі және

одан көп тіркемелері бар автопойыздардың қозғалысы Қазақстан Республикасының Үкіметі бекітетін арнайы ережелерге сәйкес орындалуға тиіс.

Көлік құралы қауіпті жүктерді тасымалдау кезінде «Қауіпті жүк» (23.1-сурет); «Негізгі ережелердің» 8-тармағында көзделген жағдайларда «Ұзын өлшемді көлік құралы» деген айырым белгілерімен белгіленуі керек (23.2-сурет).



23.1-сурет



23.2-сурет

Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Жүк тасымалдау мақсатына арналған көлік құралдарымен және көлік құралдарының құрамдарымен жүзеге асырылуға тиісті ме?
2. Автобустарда қол жүгін қоятын бөлімшеден тыс орында жүкті тасымалдауға рұқсат етіле ме?
3. Тасымалданатын жүк пен жолаушылардың салмағы көлікті даярлаушы-кәсіпорын белгілеген көлемнен аспауға тиісті ме?
4. Жүк тасымалдауға қандай жағдайларда рұқсат етіледі?
5. Артынан және алдынан 1 м. артық немесе бүйірден көлемдік жарықтардың сыртқы шетінен 40 см. артық шығып тұратын жүктер қалай белгіленуге тиіс?
6. Ауыр салмақты, ірі көлемді және қауіпті жүктерді тасымалдау, жүкпен немесе жүксіз көлемдік өлшем ені бойынша – 2,55 метрден, жүріс бөлігінің бетінен биіктігі бойынша 4 метрден астам артқа шығып тұратын жүгі бар көлік құралының қозғалысы қандай ережелерге сәйкес орындалуға тиіс?

24-тарау. ВЕЛОСИПЕДТЕРДІҢ, МОПЕДТЕРДІҢ, КӨЛІК-АРБАЛАРДЫҢ ҚОЗҒАЛУЫНА, СОНДАЙ-АҚ МАЛ АЙДАУҒА ҚОЙЫЛАТЫН ҚОСЫМША ТАЛАПТАР

24.1. Велосипедті, көлік-арбаны (шананы), жүк артылған адам мініп келе жатқан көлікмалы немесе жол бойымен айдалатын мал табынын басқаруға – жасы 14-тен, ал мопед жүргізуге жасы 16-дан кем емес адамдарға рұқсат етіледі.

24.2. Велосипедтер, мопедтер, көлік-арба (шана), адам мініп келе жатқан көлік-малы, егер бұл жаяу жүргіншілерге кедергі келтірмейтін болса, оң жақ шеткі жол жолағымен, мүмкіндігінше оңға таман бір қатармен жүргізуге тиіс.

Велосипедшілер, көлік-арба (шана), адам мініп келе жатқан жүк артылған мал легі жүріс бөлігі бойымен қозғалған кезде 10 велосипедші, адам мінген және жүк артылған көлік малы 10-нан және арба (шана) 5-тен топтарға бөлінуі керек. Басып озуды жеңілдету үшін топтардың арақашықтығы 80-100 метр шамасында болуға тиіс.

24.3. Велосипед пен мопед жүргізушілеріне:

- ең болмағанда бір қолымен рульді ұстамай жүруге;
- жолаушылар тасымалдауға;
- көлемінің ұзындығы немесе ені бойынша елу сантиметрден артық шығып тұратын жүктерді немесе басқаруға кедергі келтіретін жүктерді тасымалдауға;
- қатарында велосипед жолы болған кезде жолмен жүруге;
- трамвай жүретін жолдарда және осы бағытта жүруге арналған бірден артық жолағы бар жолдарда солға бұрылуға немесе кері бұрылуға;
- велосипедпен немесе мопедпен пайдалануға арналған тіркемені сүйретуден басқа, мопедтермен велосипедтерді, сондай-ақ мопедтермен және велосипедтермен сүйретуге тыйым салынады.

24.4. Велосипед жолының көше қиылысынан тыс орналасқан жолмен реттелмейтін қиылысында велосипед пен мопедтердің жүргізушілері осы жолмен жүріп келе жатқан көлік құралдарына жол беруге тиіс.

Көлік-арба (шана) жүргізушісі жол көрінісі шектеулі жерлерге жанасып жатқан аумақтан және екінші дәрежелі жолдан жолға шығу кезінде малды жүгеннен ұстап өтуге тиіс.

24.5. Мал айдаушылар ереже бойынша малдарды мүмкіндігінше жолдың оң жақ шетіне жақын бағыттап айдап өтуге тиіс.

24.6. Тәуліктің қараңғы уақытында және жеткіліксіз көріну жағдайында мал топтарын жолдың бойымен немесе жол арқылы айдаған кезде мал айдаушылар жолда мал бар екендігін ескерту үшін жүргізушілерге белгі беруге тиіс.

Ескертпе. Шырақпен немесе фонарьмен қолдың шеңбер жасай қозғалуы сигнал болып табылады, мұндайда берілетін белгі мал топтарына жақындап келе жатқан көлік құралдарының бағытында, 10-15 метр ар қашықтықта болуға тиіс.

24.7. Теміржол жолдары арқылы малдарды айдағанда, мал айдаушылар мал санының қауіпсіз айдап өтуді қамтамасыз ететіндей болуын ескере отырып, топтарға бөлуге тиіс.

24.8. Көлік-арбаның (шананың) жүргізушілері, мал айдаушылар мен жүк артылған және мініс малының және малдың иелеріне мыналарға:

- малдардың қатты жабыны бар жолдарға шығып кетуі мүмкін жағдайларда оларды қадағалаусыз қалдыруға;
- малдарды теміржол жолдары арқылы және арнаулы белгіленген жерлерден тыс, сондай-ақ тәуліктің қараңғы уақытында және көрінуі жеткіліксіз жағдайларда (түрлі деңгейдегі мал айдаудан басқа) айдап өтуге;
- малдарды, өзге жолдар бола тұрып, асфальтты және цемент-бетонды жабын жолдармен айдап өтуге тыйым салынады.

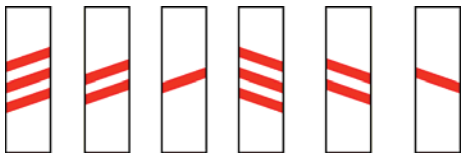
Бақылау сұрақтары мен тапсырмалар:

1. Елді мекеннен тыс жерде адамдарға қанша жастан бастап мопедті басқаруға рұқсат етеді?
2. Жол жағалауымен мопедті айдауға рұқсат етіле ме?
3. Трамвай жүретін жолдарда және осы бағытта жүруге арналған бірден артық жолағы бар жолдарда солға бұрылуға немесе кері бұрылуға рұқсат па?
4. Мал айдаушылар ереже бойынша малдарды мүмкіндігінше жолдың қай жақ шетіне жақын бағыттап айдап өтуге тиіс?
5. Малдарды, өзге жолдар бола тұрып, асфальтты және цемент-бетонды жабын жолдармен айдап өтуге рұқсат етіле ме?

III БӨЛІМ. ЖОЛ БЕЛГІЛЕРІ

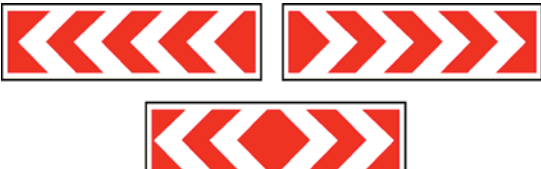
1-тарау. ЕСКЕРТУ БЕЛГІЛЕРІ

Ескерту белгілері жүргізушілерге олардың бойымен қозғалу тиісті жағдайға байланысты шара қабылдауды талап ететін жолдың қауіпті учаскесіне жақындағандығын хабарлайды

	1.1. «Тоспасы бар теміржол өтпесі»		1.2. «Тоспасы жоқ теміржол өтпесі»
	1.3.1. «Біржолды теміржол». Тоспамен жабдықталмаған теміржол арқылы өтпені белгілеу бір жолмен		1.3.2. «Көпжолды теміржол». Тоспамен жабдықталмаған теміржол арқылы өтпені белгілеу екі және одан көп жолмен
 1.4.1-1.4.6. «Теміржол өтпесіне жақындау». Елді мекеннен тыс теміржол өтпесіне жақындағаны туралы қосымша ескерту			
	1.5. «Трамвай желісімен кесіп өту»		1.6. «Тең мағыналы жолды кесіп өту»
	1.7. «Айналысты қозғалыспен кесіп өту»		1.8. «Бағдаршам реттеуі». Қозғалыс бағдаршаммен реттелетін қиылыс, жаяу жүргінші өтпесі немесе жол учаскесі
	1.9. «Айырылатын көпір». Айырылатын көпір немесе паром өткелі		1.10. «Жағалауға шығу». Жағалауға немесе жағаға шығу

	1.11.1. «Қауіпті бұрылыс». Шағын радиусты немесе көрінуі шектеулі жолдың оңға доғалануы		1.11.2. «Қауіпті бұрылыс». Шағын радиусты немесе көрінуі шектеулі жолдың солға доғалануы
	1.12.1. Қауіпті бұрылыстар». Қауіпті бұрылыстар бар жол учаскелері: бірінші бұрылыспен оңға		1.12.2. «Қауіпті бұрылыстар». Қауіпті бұрылыстар бар жол учаскелері: бірінші бұрылыспен солға
	1.13. «Тік өрлеу»		1.14. «Тік еңіс»
	1.5. «Тайғақ жол». Жүріс бөлігінің қатты тайғанақ жол учаскесі		1.16.1. «Тегіс емес жол». Жүріс бөлігінде тегіс емес жерлері бар жол учаскесі (толқынданған, шығыңқы, көпірлермен үйлесімсіз жалғасқан және с.с)
	1.16.2. «Жасанды ойлы-қырлылық»		1.17. «Қиыршықтас шашылған». Қиыршықтас, ұсатылған тас және сол сияқтылардың көлік құралдарының дөңгелегі астынан шашырауы мүмкін жол учаскесі
	1.18.1. «Жолдың тарылуы». Жолдың екі жағынан тарылуы		1.18.2. «Жолдың тарылуы». Жолдың оң жағынан тарылуы

	1.18.3. «Жолдың тарылуы». Жолдың сол жағынан тарылуы		1.19. «Екіжақты қозғалыс». Қарама-қарсы қозғалысты жол учаскесінің (жүріс бөлігінің) басталуы
	1.20. «Жаяу жүргінші өтпесі». 5.16.1, 5.16.2. және (немесе) белгілерімен 1.14.1-1.14.3. таңбаларымен белгіленген жаяу жүргінші өтпесі		1.21. «Балалар». Жүріс бөлігіне балалар шыға келуі мүмкін. Балалар мекемесіне (мектептер, сауықтыру лагерьлері және сол сияқтылар) жақын жердегі жол учаскесі
	1.22. «Велосипед жолымен қиылыс»		1.23. «Жол жұмыстары»
	1.24. «Мал айдау»		1.25. «Жабайы хайуанаттар»
	1.26. «Тас түсу». Опырылып құлау, ысырма жүру, тас түсуі мүмкін болатын жол учаскелері		1.27. «Бүйірден соғатын жел»
	1.28. «Төмен ұшатын ұшақтар»		1.29 «Үңгіжол». Жасанды жарықтандыруы және үңгіжол немесе кіру порталының көрінуі шектеулі үңгіжол
	1.30. «Басқа қауіптіліктер». Басқа ескерту белгілерімен көзделмеген қауіптіліктері бар жол учаскелері		

	1.31.1., 1.31.2. «Бұрылыс бағыты». Көрінуі шектеулі шағын радиусты жол доғалануындағы қозғалыс бағыты. Жолдың жөнделетін учаскесін
айналып өту бағыты. 1.31.3. «Бұрылыс бағыты». Т үлгісіндегі жол қиылысында немесе ол тармақталуындағы қозғалыс бағыты. Жолдың жөнделетін учаскесін айналып өту бағыты	
 1.31.4, 1.31.5. «Бұрылыстың бағыты»	 1.32.1, 1.32.2. және 1.32.3. «Кедергіні айналып өту»

2-тарау. БАСЫМДЫЛЫҚ БЕЛГІЛЕР Басымдылық белгілері жүріс бөлігінің немесе жолдың жіңішкерген учаскелерінің көше қиылыстарын, өтпелерін кесіп өту кезектілігін белгілейді			
	2.1. «Басты жол»		2.2. «Басты жолдың аяқталуы»
	2.3.1. «Екінші дәрежелі жолмен қиылысу»		2.3.2. «Екінші дәрежелі жолға жанасу». Оң жақтан жанасу
	2.3.3. «Екінші дәрежелі жолға жанасу». Сол жақтан жанасу		2.4. «Жол беріңіз». Жүргізуші қиылысатын, ал 7.13 табличкасы болғанда басты жолдың бойымен қозғалатын көлік құралдарына жол беруге тиіс

	2.5. «Аялдамасыз қозғалуға тыйым салынады». Тоқтау сызығының алдынан, ол жоқ болса қиылысатын жүріс бөлігінің шетіне жетпестен аялдама жасамай қозғалуға тыйым салынады. Жүргізуші қиылысатын жол бойымен, ал 7.13- кестесі болған кезде басты жолмен қозғалатын көлік құралына жол беруге тиіс. 2.5 белгісі теміржол өтпесі немесе карантин бекеті алдынан қойылуы мүмкін. Мұндай жағдайларда жүргізуші – тоқтау сызығының алдында, ал ол жоқ болса, белгінің алдына аялдауға тиіс
	2.6. «Қарама-қарсы қозғалыстың басымдылығы». Егер бұл қарама-қарсы қозғалысты қиындататын болса, жолдың тар учаскесіне шығуға тыйым салынады. Жүргізуші тар учаскедегі немесе оған кіру жолындағы қарама-қарсы көлік құралына жол беруге тиіс
	2.7. «Қарама-қарсы қозғалыс алдындағы басымдылық». Қарама-қарсы құралына қарағанда оның бойымен жүргенде жүргізуші басымдылықпен пайдаланатын жолдың тар учаскесі

3-тарау. ТЫЙЫМ САЛАТЫН БЕЛГІЛЕР

Тыйым салатын белгілер қозғалысқа белгілі бір шектеулер енгізеді немесе оларды жояды

	3.1. «Кіруге тыйым салынады». Осы бағыттағы барлық көлік құралдарының кіруіне тыйым салынады		3.2. «Қозғалысқа тыйым салынады». Барлық көлік құралдарының қозғалысына тыйым салынады
	3.3. «Механикалық көлік құралдарының қозғалысына тыйым салынады»		

	3.4. «Жүк автомобильдерінің қозғалысына тыйым салынады». Жүк автомобильдері мен рұқсат етілген ең жоғары салмағы 3,5 т астам (егер белгіде салмағы көрсетілмесе) немесе рұқсат етілген ең жоғары салмағы белгіде көрсетілгеннен артық көлік құралдарының, сондай-ақ тракторлар мен өздігінен жүретін машиналардың қозғалысына тыйым салынады. 3.4 белгісі борттарында төмен көлбеу ақ жолағы бар немесе адамдарды тасуға арналған жүк автомобильдерінің қозғалысына тыйым салмайды		
	3.5. «Мотоциклдердің қозғалысына тыйым салынады»		3.6. «Тракторлардың қозғалысына тыйым салынады». Тракторлардың және өздігінен жүретін машиналардың қозғалысына тыйым салынады
	3.7. «Тіркемелі көлік құралдарының қозғалысына тыйым салынады»		3.8. «Көлік-арба қозғалысына тыйым салынады». Көлік-арбаның (шананың), адам мінген және жүк артылған малдардың қозғалуына, сондай-ақ мал айдауға тыйым салынады
	3.9. «Велосипедпен қозғалысқа тыйым салынады». Велосипедтер мен мопедтердің қозғалысына тыйым салынады		3.10. «Жаяу жүргіншілердің қозғалысына тыйым салынады»
	3.11. «Салмақты шектеу». Нақты жалпы салмақтары белгіде көрсетілгеннен артық көлік құралдары, оның ішінде көлік құралдары құрамдарының қозғалысына тыйым салынады		

	3.12. «Өске түсетін жүктемені шектеу». Қандай болса да өске түсетін нақты жүктемесі белгіде көрсетілгеннен артық көлік құралдарының қозғалысына тыйым салынады		
	3.13. «Биіктікті шектеу». Көлемдік биіктігі (жүкпен немесе жүксіз) белгіде көрсетілгеннен артық көлік құралдарының қозғалысына тыйым салынады		
	3.14. «Енін шектеу». Көлемдік ені (жүкпен немесе жүксіз) белгіде көрсетілгеннен артық көлік құралдарының қозғалысына тыйым салынады		
	3.15. «Ұзындықты шектеу». Көлемдік ұзындығы (жүкпен немесе жүксіз) белгіде көрсетілгеннен артық көлік құралдарының (көлік құралдары құрамдарының) қозғалысына тыйым салынады		
	3.16. «Ең төменгі аралықты шектеу». Олардың арасындағы аралық белгіде көрсетілгеннен кем көлік құралдарының қозғалысына тыйым салынады		
	3.17.1. «Кеден» Кеден (бақылау пунктінің) жанында аялдамасыз өтуге тыйым салынады		
	3.17.2. «Қауіптілік». Жол-көлік оқиғаларына, апатқа немесе басқа қауіптіліктерге байланысты, әрі қарай барлық көлік құралдарының қозғалысына ерекшеліксіз тыйым салынады		
	3.18.1. «Оңға бұрылуға тыйым салынады»		3.18.2. «Солға бұрылуға тыйым салынады»
	3.19. «Кері бұрылуға тыйым салынады»		3.20. «Басып озуға тыйым салынады». 30 шақ./сағ. жылдамдықпен қозғалатын, жекеленгендерінен басқа, барлық көлік құралдарын басып озуға тыйым салынады

	3.21. «Басып озуға тыйым салынатын аймақтың аяқталуы»		
	3.22. «Жүк автомобильдеріне басып озуға тыйым салынады». Рұқсат етілген ең жоғары салмағы 3,5 т. артық жүк автомобильдеріне, 30 шақ./сағ кем жылдамдықпен қозғалатын, жекеленгендерінен басқа, барлық көлік құралдарын басып озуға тыйым салынады. Тракторларға көлік-арба және велосипедтен басқа барлық көлік құралдарын басып озуға тыйым салынады		
	3.23. «Жүк автомобильдерінің басып озуына тыйым салу аймағының аяқталуы»		3.24. «Ең жоғары жылдамдықты шектеу». Белгіде көрсетілгеннен артық жылдамдықпен (шақ./сағ) қозғалуға тыйым салынады
	3.25. «Ең жоғары жылдамдықты шектеу аймағының аяқталуы»		3.26. «Дыбыстық белгі беруге тыйым салынады». Белгі жол-көлік оқиғаларын болдырмау үшін берілгеннен басқа жағдайларда дыбыс белгісіне тыйым салынады
	3.27. «Аялдауға тыйым салынады». Көлік құралдарының аялдауына және тұруына тыйым салынады		3.28. «Тұруға тыйым салынады». Көлік құралдарының тұруына тыйым салынады
	3.29. «Айдың тақ күндерінде тұруға тыйым салынады»		3.30. «Айдың жұп күндерінде тұруға тыйым салынады». 3.29 және 3.30 белгілерін бір мезгілде қолданғанда, көлік құралдарының бір

			жақтан екіншісіне орын ауыстыру уақыты 19-дан 21 сағатқа дейін
	3.31. «Барлық шектеу аймақтарының аяқталуы». Бір мезгілде 3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26-3.30 белгілерінің бір мезгілде бірнешеуін қолдану аймағының аяқталуы		
	3.32. «Көлік құралдарының қауіпті жүкпен қозғалуына тыйым салынады». «Қауіпті жүк» айырым белгісімен жабдықталған көлік құралдарының қозғалуына тыйым салынады		
	3.33. «Көлік құралдарының жарылғыш және оңай тұтанатын жүктермен қозғалуына тыйым салынады». «Қауіпті жүк» айырым белгісімен жабдықталған және 19433-88 МемСТ бойынша, 1.2.2-2.4, 3.1,3.2,5.2 сыныптарының қауіпті жүктерін тасымалдауға арналған көлік құралдарының қозғалысына тыйым салынады		

4-тарау. АЛДЫН АЛА ЖАЗЫЛАТЫН БЕЛГІЛЕР			
	4.1.1. «Тіке қозғалыс». Жол учаскесі басталысында қойылған 4.1.1 белгілерінің күші жақын жердегі жол қиылысына дейін сақталады. Бөлініп, жолға жанасып жатқан аумаққа оңға бұрылуға тыйым салмайды		
	4.1.2. «Оңға қозғалыс»		4.1.3 «Солға қозғалыс»
	4.1.4. «Тіке немесе оңға қозғалыс»		4.1.5. «Тіке немесе солға қозғалыс»
	4.1.6. «Оңға және солға қозғалыс». Белгілерде бағыттауыштармен көрсетілген бағыттарда ғана қозғалуға рұқсат етіледі		

	4.2.1 «Кедергіні оң жағынан айналып өту»		4.2.2. «Кедергіні сол жағынан айналып өту». Бағыттауышпен көрсетілген жағынан ғана айналып өтуге рұқсат етіледі
	4.2.3. «Кедергіні оң немесе сол жағынан айналып өту». Кез келген жақтан айналып өтуге рұқсат етіледі		4.3. «Айналма қозғалыс». Бағыттауыштармен көрсетілген бағытта қозғалуға рұқсат етіледі
	4.4. «Жеңіл автомобильдер қозғалысы». Жеңіл автомобильдер, автобустар, мотоциклдер, бағыттық көлік құралдары мен рұқсат етілген ең жоғары салмағы 3.5 т аспайтын жүк автомобильдерінің қозғалысына рұқсат етіледі. Белгі белгіленген аймақта орналасқан кәсіпорындарға қызмет көрсететін, сондай-ақ белгіленген аймақта тұратын немесе жұмыс істейтін азаматтарға қызмет көрсететін немесе олардың меншігіндегі басқа көлік құралдарының қозғалысына да рұқсат береді		
	4.5. «Велосипед жолы». Велосипедке және мопедке ғана қозғалуға рұқсат етіледі. Велосипед жолымен сондай-ақ жаяу жүргіншілер де қозғала алады, егер табанжол, жаяу жүргінші жолы немесе жол жағалауы болмаса		
	4.6. «Жаяу жүргіншілер жолы». Тек қана жаяу жүргіншілердің қозғалуына рұқсат етіледі		
	4.7. «Ең төменгі қозғалысты шектеу». Тек қана көрсетілген немесе көбірек жылдамдықпен (шақ./сағ) қозғалуға рұқсат етіледі		
	4.8. «Ең төменгі жылдамдықты шектеу аймағының соңы»		

	4.9.1. «Қауіпті жүгі бар көлік құралдары қозғалысының бағыты». Қауіпті жүк» деген айырым белгімен жабдықталған көлік құралына оңға көрсетілген бағыттарда қозғалуға рұқсат етіледі
	4.9.2. «Қауіпті жүгі бар көлік құралдары қозғалысының бағыты». «Қауіпті жүк» деген айырым белгімен жабдықталған көлік құралына солға, көрсетілген бағыттарда қозғалуға рұқсат етіледі
	4.9.3. «Қауіпті жүгі бар көлік құралдары қозғалысының бағыты». «Қауіпті жүк» деген айырым белгімен жабдықталған көлік құралына тіке белгілерінде көрсетілген бағыттарда қозғалуға рұқсат етіледі

5-тарау. АҚПАРАТТЫҚ-КӨРСЕТКІШ БЕЛГІЛЕР

Ақпараттық көрсеткіш белгілер қозғалыстың белгілі бір режимдерін енгізеді немесе күшін жояды, сондай-ақ елді мекендер мен басқа да аймақтардың орналасуы туралы хабарлайды

	5.1. «Автоарна». Ережелердің талаптары қолданылатын, автоарналар бойынша қозғалыстың тәртіптерін белгілейтін жол		5.2. «Автоарнаның аяқталуы»
	5.3. «Автомобильдерге арналған жол». Автомобильдер мен мотоциклдердің ғана қозғалысына арналған жол		5.4. «Автомобильдерге арналған жолдың аяқталуы»
	5.5. «Біржақты қозғалыстағы жол». Көлік құралдарының қозғалысы бүкіл ені бойынша біржақты бағытта жүзеге		5.6. «Біржақты қозғалыстағы жолдың аяқталуы»

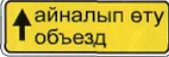
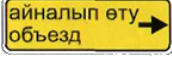
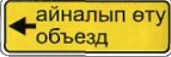
	асырылатын жол немесе жүргін бөлік		
	5.7.1., 5.7.2. «Жолға біржақты қозғалыспен шығу». Жолға		
	немесе жүргін бөлікке біржақты қозғалыспен шығу		
	5.8.1. «Қозғалыстың жол жолақтары бойынша бағыты». Жол жолақтарының саны және қозғалыстың оның әрбіріне рұқсат етілген бағыттары		
	5.8.2. «Қозғалыстың жол жолақтары бойынша бағыттары». Қозғалыстың жол жолақтары бойынша рұқсат етілген бағыттары. Шеткі сол жол жолағынан сол жаққа бұрылуға рұқсат ететін 5.8.1. және 5.8.2. белгілері осы жол жолағынан айналыс жасауға да рұқсат етеді. Қиылыстың алдында орнатылған 5.8.1. және 5.8.2. белгілері, егер онда орнатылған басқа 5.8.1. және 5.8.2. белгілері өзге нұсқаулар бермейтін болса, бүкіл қиылысқа қолданылады		
	5.8.3. «Жол жолағының басталуы». Көтерілуде қосымша жол жолағының немесе тежеу жол жолағының басталуы. Егер қосымша жол жолағының алдында «Ең төменгі жылдамдықты шектеу» деген 4.7. белгісі бейнеленген болса, онда қозғалыста көрсетілген негізгі жол жолағы бойынша немесе жоғары жылдамдықты жалғастыра алмайтын көлік құралының жүргізушісі қосымша жол жолағына қайта шығуға тиіс.		
	5.8.4. «Жол жолағының басталуы». Осы бағыттағы қозғалысқа арналған үш жол жолақты жолдың орта жол жолағы учаскесінің басталуы		
	5.8.5. «Жол жолағының аяқталуы». Көтерілудегі қосымша жол жолағының немесе екпіндеп айдаудың аяқталуы.		
	5.8.6. «Жол жолағының аяқталуы». Осы бағыттағы қозғалысқа арналған үш жол жолақты жолдың орта жол жолағы учаскесінің аяқталуы		
	5.8.7. «Қозғалыстың жол жолақтары		

бойынша бағыты». Егер **5.8.8.** белгісінде қандай да бір көлік құралдарының қозғалысына тыйым салатын белгі бейнеленген болса, онда осы көлік құралдарының тиісті жол жолағы бойынша қозғалысына тыйым салынады. 5.8.7. және 5.8.8. белгілері көрсеткіштердің тиісті санымен жолдарда төрт жол жолағымен және одан да көп қолданыла алады. 5.8.7. және 5.8.8. ауысымдық бейнеленуінің көмегіменен реверсивтік қозғалыс ұйымдастырылуы мүмкін

	5.9. «Бағдарлық көлік құралдарына арналған жол жолағы». Көлік құралдарының жалпы легімен жолай қозғалатын тек бағдарлық көлік құралдарының қозғалысына ғана арналған жол жолағы. Белгі өзі қойылған жол жолағына қолданылады. Жолдың оң жағына орнатылған белгі оң жол жолағына қолданылады		
	5.10.1. «Бағдарлық көлік құралдарына арналған жол жолағындағы жол». Бағдарлық көлік құралдарының қозғалысы көлік құралдарының жалпы легіне қарсы арнайы бөлінген жол жолағында жүзеге асырылатын жол		
		5.10.2, 5.10.3. «Бағдарлық көлік құралдарына арналған жол жолағындағы жолға шығу»	
	5.10.4. «Бағдарлық көлік құралдарына арналған жол жолағындағы жолдың аяқталуы»		5.11.11 «Айналыс жасауға арналған орын». Солға бұрылуға тыйым салынады
	5.11.2. «Айналыс жасауға арналған белдеу». Айналыс жасауға арналған белдеудің ұзындығы. Солға бұрылуға тыйым салынады		5.12. «Автобус пен (немесе) троллей-бустардың аялдау тұрағы»
	5.13. «Трамвайдың аялдау тұрағы»		5.14. «Жеңіл таксилердің аялдау тұрағы»

	5.15. «Тұрақ орны»		
		5.16.1, 5.16.2. «Жаяу өтпе». Өтпеде 1.14.1.-1.14.3. таңбалары болмаған кезде 5.16.2. белгісі – жолдың оң жағына өтудің жақын шекарасына, ал 5.16.1. жолдың сол жағына өтудің шегіне	
орнатылады			
		5.17.1, 5.17.2. «Жерасты жаяу өтпесі»	
		5.17.3, 5.17.4. «Жерүсті жаяу өтпесі»	
	5.18. «Ұсынылатын жылдамдық». Жолдың осы учаскесіндегі ұсынылатын қозғалыстың жылдамдығы. Белгінің қолданылу белдеуі жақын маңайдағы қиылысқа дейін, ескертуші белгімен бірлесіп, 5.8. белгісі қолданылу кезінде қауіпті учаскенің ұзындығымен айқындалады		
			5.19.1.-5.19.3. «Тұйық». Тура жүруге жол жоқ
			
5.20.1. «Бағыттардың алдын ала көрсеткіші. Белгіде белгіленген елді мекендер мен басқа да аймақтарға қарай қозғалыстың бағыттары. Белгілерге 5.29.1. белгісінің бейнесі, автоарналардың, әуежайдың, спорттық рәміздер мен өзге де пиктограммалар енгізілуі мүмкін. 5.20.1. белгісінің қозғалыстың ерекшеліктері туралы хабарлайтын басқа белгілердің бейнелері енгізілуі мүмкін. 5.20.1. белгісінің төменгі бөлігінде белгіні орнату орнынан бастап қиылысқа немесе тежеу жол жолағының басталуына дейінгі арақашықтық көрсетіледі			

	5.20.2. «Қозғалыс сызбасы». Жекелеген маневрлер қиылысындағы тыйым салу кезіндегі қозғалыс бағдары немесе қозғалыстың күрделі қиылысындағы рұқсат етілген бағыттары
	5.21.1. «Бағыт көрсеткіші»
	5.21.2. «Бағыттар көрсеткіші». Қозғалыстың бағыттық көрсеткіштері. Белгілерге ондағы белгіленген аймақтарға дейінгі арақашықтық (шақ.) көрсетілуі, автоарналар, әуежай, спорттық рәміздер мен өзге де пиктограммалар енгізілуі мүмкін
	5.22. «Елді мекеннің басталуы». Елді мекендерде қозғалыстың тәртібін белгілейтін Ережелердің талаптары қолданылатын елді мекеннің атауы және басталуы
	5.23. «Елді мекеннің аяқталуы». Елді мекендерде қозғалыстың тәртібін белгілейтін Ережелер талаптарының күші жоғалатын осы жолдағы орын
	5.24. «Елді мекеннің басталуы». Елді мекендерде қозғалыстың тәртібін белгілейтін осы жолда Ережелердің талаптары қолданылмайтын елді мекеннің атауы және басталуы
	5.25. «Елді мекеннің аяқталуы»
	5.26. «Аймақтың атауы». Елді мекенге қарағанда өзге аймақтың атауы (өзен, көл, асу, назар аударарлық орындар және соған ұқсастар)
	5.27. «Арақашықтықтардың көрсеткіші». Көрсетілген бағыттағы елді мекендерге дейінгі арақашықтық (шақ.)
	5.28. «Шақырымдық белгі». Жолдың басына немесе аяғына дейінгі арақашықтық (шақ.)

				5.29.1. Бағдарға берілген нөмір	
  		5.30.1. 5.30.3. «Жүк автомобильдеріне арналған қозғалыстың бағыты». Жүк автомобильдеріне, тракторлар мен өзі жүретін машиналарға арналған, егер олардың қозғалыс бағыттарының біріне қиылыста қозғалуына тыйым салынған болса, қозғалыстың ұсынылатын бағыты			
		5.31. «Айналып өту сұлбасы». Қозғалыс үшін уақытша жабылған жол учаскесін айналып өту бағдары			
					
		5.32.1. 5.32.3. «Айналып өту бағыты». Қозғалыс үшін уақытша жабылған жол учаскесінің бағыты			
		5.33. «Тоқтау сызбасы». Көлік құралдарының бағдаршамның (реттеушінің) тыйым салған белгісі кезіндегі аялдау орны			
 		5.34.1, 5.34.2. «Басқа жүргін бөлікке түсудің алдын ала көрсеткіші». Бөлектеуші жол жолағы бар жолда жүргін бөліктің учаскесін, қозғалыс үшін жабылған учаскесін айналып өтудің бағыты немесе оң жақтағы жүргін бөлікке оралуға арналған қозғалыстың бағыты			
		5.35. «Реверсивті қозғалыс». Қозғалыстың бағыты бір немесе бірнеше жол жолақтарында қарама-қарсыға өзгеруі мүмкін жол учаскесінің басталуы			
		5.36. «Реверсивті қозғалыстың аяқталуы»			
				5.37. «Реверсивті қозғалысты жолға шығу»	
		5.38. «Тұрғын аймақ». Тұрғын аймақтағы қозғалыстың тәртібін белгілейтін Ережелердің талаптары қолданылатын аумақ			
				5.39. «Тұрғын аймақтың аяқталуы»	

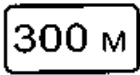
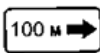
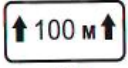
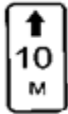
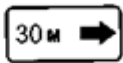
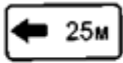
6-тарау. СЕРВИС БЕЛГІЛЕРІ

Сервис белгілері тиісті аймақтардың орналасуы туралы
хабардар етеді

	6.1. «Алғашқы медициналық көмек бекеті»		6.2. «Аурухана»
	6.3. «Жанармай құю станциясы»		6.4. «Автомобильдерге техникалық қызмет көрсету»
	6.5. «Автомобильдерді жуу»		6.6. «Телефон»
	6.7. «Тамақтану бекеті»		6.8. «Ауызсу»
	6.9. «Қонақүй немесе мотель»		6.10. «Кемпинг»
	6.11. «Демалыс орны»		6.12. «Жол полициясы бекеті»
	6.13. «Көлікті бақылау бекеті»		

7-тарау. ҚОСЫМША АҚПАРАТ БЕЛГІЛЕРІ (табличкалар)

Қосымша ақпарат белгілері (табличкалар) өздері қолданылатын белгілерді нақтылайды немесе шеттейді

 7.1.1	7.1. «Аймаққа дейінгі арақашықтық». Белгіден қауіпті учаскенің, тиісті шектеу енгізу орнының немесе жолдың үстінде алдағы белгілі бір аймақтың (орнының) басталуына дейінгі арақашықтықты көрсетеді
	7.1.2. «Аймаққа дейінгі арақашықтық». 2.4. белгісінен қиылыстың тікелей алдында 2.5. белгісі орнатылған жағдайдағы қиылысқа дейінгі арақашықтықты көрсетеді
	7.1.3., 7.1.4. «Аймаққа дейінгі арақашықтық». Жолдан тысқарыдағы аймаққа дейінгі арақашықтықты көрсетеді
 7.2.1	7.2.1. «Қолданылу белдеуі». Белгілермен таңбаланған жолдың қауіпті учаскесінің ұзындығын немесе тыйым салынатын іс-әрекет белдеуін және ақпараттық-көрсеткіштік белгілерді көрсетеді
     7.2.2., 7.2.6 «Қолданылу белдеуі». 7.2.2 3.27-3.30. тыйым салушы белгілердің қолданылуы белдеуін көрсетеді. 3.27-3.30 белгілерінің қолданылу белдеуінің аяқталғанын көрсетеді. 7.2.4. жүргізушілерді олардың қолданылуы белдеуінде 3.27-3.30 белгілерінің бар екендігі туралы хабарландырады; 7.2.5, 7.2.6. алаңының, ғимарат фасадының және соған ұқсастардың бір жағының бойында аялдауға немесе тұруға тыйым салу кезіндегі 3.27-3.30. белгілерінің бағытын және қолданылуы белдеуін көрсетеді	
       	
7.4.1.-7.4.8. «Көлік құралының түрі». Белгінің қолданылуы жүретін көлік құралының түрін көрсетеді	
	7.5.1. «Сенбі, жексенбі және мереке күндері»  7.5.2. «Жұмыс күндері»

	7.5.3. «Апта күндері». Белгі қолданылатын аптаның күндерін көрсетеді		
7.5.4., 7.5.7. «Қолданылу уақыты». Белгі қолданылатын аптаның күндері мен тәуліктің уақытын көрсетеді			
7.6.1.-7.6.9. «Көлік құралын тұраққа қою тәсілі». 7.6.1. барлық көлік құралдарының жүргін бөліктің бойында, табанжолға қойылуға тиіс екендігін көрсетеді			
	7.7. «Қозғалтқыштары жұмыс істемейтін көліктерге арналған тұрақ»		
	7.8. «Ақылы қызмет көрсетулер». Қызмет тек қана ақыға ғана көрсетілетіндігін көрсетеді		
	7.9. «Тұраққа қоюдың уақыт ұзақтығын шектеу». Көлік құралының 5.15. белгісімен таңбаланған тұрақта болуының ең жоғары уақыт ұзақтығын көрсетеді		
	7.10. «Автомобильдерді қарауға арналған орын». 5.15. немесе 6.11. белгісімен таңбаланған алаңшада эстакада немесе қарау шұңқыры бар екендігін көрсетеді		
	7.11. «Толық салмақты шектеу». Белгінің табличкада көрсетілген рұқсат етілген жоғары салмақтан астам көлік құралдарына ғана қолданылатындығын көрсетеді		
	7.12. «Қауіпті жиек». Жиекке жүрудің онда жөндеу жұмыстары жүргізілуіне байланысты қауіпті екендігін ескертеді. 1.23. белгісімен қолданылады		
	7.13. «Басты жолдың бағыты». Қиылыстағы басты жолдың бағытын көрсетеді		

	7.14. «Қозғалыс жол жолағы». Белгінің немесе бағдаршамның қолданылатын жол қозғалысының жол жолағын көрсетеді
	7.15. «Зағип жаяу жүрушілер». Жаяу жүргіншілердің өтпесін зағиптардың пайдаланатындығын көрсетеді. 1.20, 5.16.1, 5.16.2. белгілерімен және бағдаршаммен қолданады
	7.16. «Ылғалды жабын». Белгінің жүргін бөліктің жабыны ылғал уақыт кезеңінде қолданылатындығын көрсетеді
	7.17. «Мүгедектер». 5.15. белгісінің «Мүгедек» деген айырым белгілері орнатылған мотобесіктер мен автомобильдерге ғана қолданылатындығын көрсетеді
	7.18. «Мүгедектерден басқа». Белгілердің «Мүгедек» айырым белгілері орнатылған мотобесіктер мен автомобильдерге қолданылмайтындығын көрсетеді
	7.19. «Қауіпті жүк сыныбы». 19433-88 МемСТ-ы бойынша қауіпті жүктердің сынып (сыныптарының) нөмірін көрсетеді 3.32., 4.9.1-4.9.3. белгілерімен қолданылады. Табличкалар олар қолданылатын белгінің тікелей астында орналастырылады. 7.2.2.-7.2.4., 7.13. табличкалары жүргін бөліктің, жиектің немесе табанжолдың үстіндегі белгілердің жанында орналасуы кезінде белгінің бүйіріне орналастырылады. Уақытша жол белгілері (көшірілетін бағандағы) және стационарлық белгілердің мәндері бір-біріне қайшы келген жағдайда, жүргізушілер уақытша белгілерді басшылыққа алуға тиіс

8-тарау. АЙЫРЫМ ЖӘНЕ ӨЗГЕ ДЕ БЕЛГІЛЕР



«Автопойыз» аралары 150-ден 300 мм. дейін аралықта кабинаның төбесінде көлде-

нең орналасқан сарғыш түстегі үш шам түрінде тіркемесі бар жүк автомобильдері мен доңғалақты тракторларға (1,4 сыныбы және одан жоғары), сондай-ақ мүшелес автобустар мен троллейбустарға арналған. Автопойызда ішкі жарықтандыруға арналған қондырғы мен сары түсті теңжақты үшбұрыш түріндегі (жақтары – 2500 мм) айырым белгілерін қолдануға жол беріледі



«Тиектер» «Ш» әрпі етіп жазылған қызыл түспен жиектелген ұшы жоғары ақ түсті тең жақты үшбұрыш түріндегі (үшбұрыштың жақтары кемінде – 200 мм, жиектің ені жақтың 1/10 тиектелген шиналары бар механикалық көлік құралдарының артында орнатылады



«Оқу көлік құралы» қызыл түспен жиектелген ұшы жоғары қараған ақ түсті теңжақты үшбұрыш түрінде, онда кара түсті «У» әрпі жазылған (жақтары кемінде 200 мм, жиегінің ені жақтың 1/10) жүргізуге оқытуға пайдаланылатын механикалық көлік құралдарының алдынан және артынан (жеңіл автомобильдің төбесіне екіжақты белгі қоюға жол беріледі)



«Саңырау жүргізуші» – диаметрі 40 мм. іштен үш қара шеңбер жүргізілген 160 мм диаметрлі сары шеңбер түріндегі бейнеленген теңжақты үшбұрыштың тікбұрыштары орналасқан, оның ұшы төменге қаратылған, мылқау немесе саңырау жүргізушілер басқаратын механикалық құралдарының алдынан және артынан орнатылады



«Балаларды тасымалдау» 1.21. жол белгісінің рәмізін қара бояумен бедерлеп, қызыл түсті жиекті сары түсті квадрат түрінде (жақтары кемінде – 250 мм, жиектің ені жақтың 1/10) балалар тобын тасымалдау кезінде автобустардың немесе жүк автомобильдерінің алдынан және артынан бекітіледі



«Мүгедек» жақтауы 150 мм және қара түсті 7.17. жол белгісінің рәмізі бейнеленген сары түсті төртбұрыш түрінде I және II топтағы мүгедектер басқаратын немесе осындай мүгедектерді тасымалдайтын механикалық көлік құралдарының алдынан және артынан бекітіледі



«Қауіпті жүк» 690x300 мм мөлшеріндегі КР СТ МЕМ СТ-ы 41.104-2001 талаптарына сай жарық қайтарғыш беті бар тік үшбұрыш түрінде оның оң бөлігі 400x300 мм. мөлшерінде сарғыш бояумен, ал сол жағы қара түсті жиекпен ақ түсті боялған (ені 15 мм) және жүктің қауіпті белгілерін сипаттайтын таңбалары бар (19433-88 МЕМ СТ-ы бойынша) осындай жүктерді тасымалдайтын көлік құралдарының алдынан және артынан орнатылады



«Ұзын өлшемді көлік құралы» – жарық қайтару үстіңгі беті бар қызыл түсті жиекті (ені 40 мм.) сары түсті кемінде 1200-200 мм мөлшеріндегі тікбұрыш түрінде көлік құралының артынан, оның ұзындығы (бір тіркемені қоса алғанда) жүгімен немесе жүксіз – 20 м астам, екі және одан да көп тіркемелері бар автопойыздар. Аталған мөлшердегі белгіні орналастыру мүмкін болмаған кезде, көлік құралының өсіне симметриялы, кемінде 600x200 мм мөлшеріндегі екі бірдей белгіні орнатуға жол беріледі



«Қазақстан Республикасы көлік құралдарын ерекшелеу белгісі»

9-тарау. ЖОЛ ТАҢБАЛАРЫ ЖӘНЕ ОНЫҢ СИПАТТАМАЛАРЫ

(ҚР СТ 1124-2003 және ҚР 1412-2005 бойынша)

1. Көлденең таңба

Көлденең таңба (сызықтар, бағыттаушы сызықтар, көлік жүретін бөлікте жазулар және басқа белгілеулер) қозғалыстың белгілі режимдері мен тәртібін белгілейді.

1.4. 1.10 және 1.17 сары түсті сызықтардан басқа көлденең таңбалардың түсі ақ болады.

Көлденең таңба:

1.1 қарама-қарсы бағыттағы көліктердің ағынын бөліп тұрады және жолдарда қауіпті жерлердегі жүру жолағының шекарасын белгілейді; кіруге тыйым салынған жүру бөлігінің шекарасын белгілейді; көлік құралдарының тұрақ орындарының шекарасын және автоарнаға жатқызылмаған жолдардың жүру бөлігінің шетін белгілейді (таңбаланудың нөмірленуі ҚР СТ 1124 сәйкес келеді. Жол таңбасының атауы мен суреттері 3-суретте келтірілген);

1.2 жалпақ тұтас сызық автоарналардағы жүру бөлігінің шетін білдіреді;

1.3 төрт және одан да көп жолақтары бар жолдарда қарама-қарсы бағыттардың көлік ағындарын бөледі;

1.4 тоқтауға тыйым салынған орындарды білдіреді. Дербес немесе 3.27. белгісімен қолданылады және жүру бөлігінің шетіне немесе жиектастың жоғарғы жағынан қойылады;

1.5 екі немесе үш жолғы бар жолдарда қарама-қарсы бағыттардағы көлік ағынын бөліп тұрады; бір бағытта жүруге арналған екі немесе одан көп жолақтар болған кезде жүру жолақтарының шекарасын білдіреді;

1.6 (жақындау сызығы – штрихтарының ұзындығы олардың арасындағы аралықтан үш есе артық үзік сызық) қарама-қарсы немесе жол-жөнекей бағыттардағы көлік ағынын бөлетін 1.1. немесе 1.11. таңбасына жақындау туралы ескертеді;

1.7 (штрихтары қысқа және аралықтары оларға тең үзік сызық) – жол қиылысы шетіндегі жүру жолақтарының шекарасын білдіреді;

1.8 (жалпақ үзік сызық) екпінді жүру немесе тоқтау жолағы мен жүру бөлігінің негізгі жолағы арасындағы шекараны білдіреді (көше

қиылыстарында, әртүрлі деңгейдегі жолдардың қиылысында, автобус аялдамаларының аймағында және осы сияқтыларда);

1.9 реверстік реттеу жүзеге асырылған жүру жолақтарының шекараларын білдіреді; реверстік реттеу жүзеге асырылатын жолдарда қарама-қарсы бағыттардың көлік лектерін бөледі (реверстік бағдаршамдар сөніп тұрғанда),

1.10 тоқтап тұруға тыйым салынған жерлерді білдіреді. Дербес немесе 3.28-3.30 белгілерімен қоса қолданылады және жүру бөлігінің шетіне немесе жиектастың жоғарғы жағына қойылады;

1.11 бір жолақтан ғана орын ауыстыруға рұқсат етілген жолдардың учаскелерінде қарама-қарсы немесе жол-жөнекей бағыттағы көлік ағындарын бөледі; бір бағытта ғана жүруге рұқсат етілген тұрақ алаңдарынан және осындай жерлерде кері бұрылуға, кіруге және шығуға арналған жерлерді көрсетеді;

1.12 (тоқтау сызығы) – жүргізуші 2.5 белгісі немесе бағдаршамның (реттеушінің) тыйым салатын сигналы кезінде тоқтайтын орынды көрсетеді;

1.13 жүргізуші қажет болғанда қиылысатын жолдың бойымен жүріп келе жатқан көлік құралдарына жол бере отырып, тоқтайтын орынды көрсетеді;

1.14, 1.14.2-(«зебра») реттелмейтін жаяу жүргіншілер өткелін білдіреді; 1.14.2 таңбасының бағыттаушылары жаяу жүргіншілердің жүру бағытын көрсетеді;

1.15 велосипед жолы жүру бөлігімен қиылысатын жерді білдіреді;

1.16.1, 1.16.3 орындарында бағыттайтын араларды білдіреді:

1.16.1 қарама-қарсы бағыттағы көлік ағындарын бөлу; 1.16.3 көлік ағындарының араласуы;

1.17 бағдарлық көлік құралдарының аялдамаларын және такси тұрақтарын білдіреді;

1.18 жол қиылысында жолақтар бойынша рұқсат етілетін жүру бағыттарын көрсетеді. Дербес немесе 5.8.1., 5.8.2 белгілерімен қолданылады; тұйықтықтың суреті бар таңба жақын маңдағы жүру бөлігіне бұрылуға тыйым салынатынын көрсету үшін қойылады; сол жақтағы шеткі жолақтан солға бұрылуға рұқсат ететін таңба кері бұрылуға да рұқсат етеді;

1.19 жүру бөлігінің тарылуына (осы бағытта жүру жолақтарының саны азаятын учаскеге) немесе қарама-қарсы бағыттағы көлік ағындарын бөліп тұратын 1.1 немесе 1.11 таңбасының сызықтарына

жақындағаны туралы ескертеді. Бірінші жағдайда 1.19 таңбасы 1.18.1-1.18.3 белгілерімен қоса қолданылуы мүмкін;

1.20 таңбасы 1.13 таңбасына жақындағандығы туралы ескертеді;

1.21 («ТОҚТА» деген жазу) 2.5 белгісімен қоса қолданылатын кезеңдегі 1.12 таңбасына жақындағаны туралы ескертеді;

1.22 жолдың (бағыттың) нөмірін көрсетеді;

1.23 бағдарлық көлік құралдарына арналған арнайы жолақты көрсетеді.

1.1, 1.3 сызықтарын кесіп өтуге тыйым салынады.

1.1 және 1.2 сызықтарын көлік құралының жол жиегіне тоқтауы үшін, ал 1.1 сызығын ерекшелік ретінде, егер оны бұл ерекшелікті қолданбай орындауы мүмкін болмаса, кедергіні айналып өту кезінде кесіп өтуге жол беріледі.

1.14 сызығы бағдарлық көлік құралдарына қолданылмайды.

1.15, 1.8 сызықтарын кез келген жағынан кесіп өтуге рұқсат етіледі.

1.9 сызығын реверстік бағдаршамдар жоқ болғанда немесе олар сөніп тұрғанда, егер ол жүргізушінің оң жағында орналасса, кесіп өтуге рұқсат етіледі; реверстік бағдаршамдар қосулы кезінде егер ол жүру бір бағытта рұқсат етілген жолақтарды бөліп тұрса, кез келген жағынан кесіп өтуге рұқсат етіледі. Реверстік бағдаршамдар сөніп тұрса, жүргізуші дереу 1.9 таңбасының сызығынан оңға орын ауыстырады.

Қарама-қарсы бағыттардың көлік ағындарын бөлетін 1.9 сызығын реверстік бағдаршамдар сөніп тұрған кезде кесіп өтуге тыйым салынады.

1.10 сызығының күші I және II топтағы мүгедектер басқаратын немесе осындай мүгедектерді тасымалдайтын көлік құралдарына және таксомері іске қосулы таксилерге қолданылмайды.

1.11 сызығын үзік сызығы жағынан, сондай-ақ басып озу немесе айналып өту аяқталғаннан кейін ғана тұтас жағынан кесіп өтуге рұқсат етіледі.

Алып жүретін тақтада орналасқан уақытша жол белгілері мен таңба сызықтарының мәні бір-біріне қайшы келетін жағдайларда жүргізушілер белгілерді басшылыққа алуға тиіс.

2. Тігінен таңбалау

Жол құрылыстарындағы және жол жабдықтары элементтеріндегі қара және ақ түсті жолақ аралас түріндегі таңба олардың көлемін көрсетеді және көріп бағдарлау құралы болып табылады.

Тігінен таңбалау:

2.1 жол ғимараттары элементтері (көпір таянышы, жол құбырлары және сол сияқтылар), қозғалыстағы көлік құралына қауіп төндірген кездерін білдіреді;

2.2 үңгіжолдың, көпір және жол құбырлары өту құрылымының төменгі шетін білдіреді;

2.3 бөлу жолақтары мен қауіпсіздік араларында орнатылған дөңгелек тумбаны білдіреді;

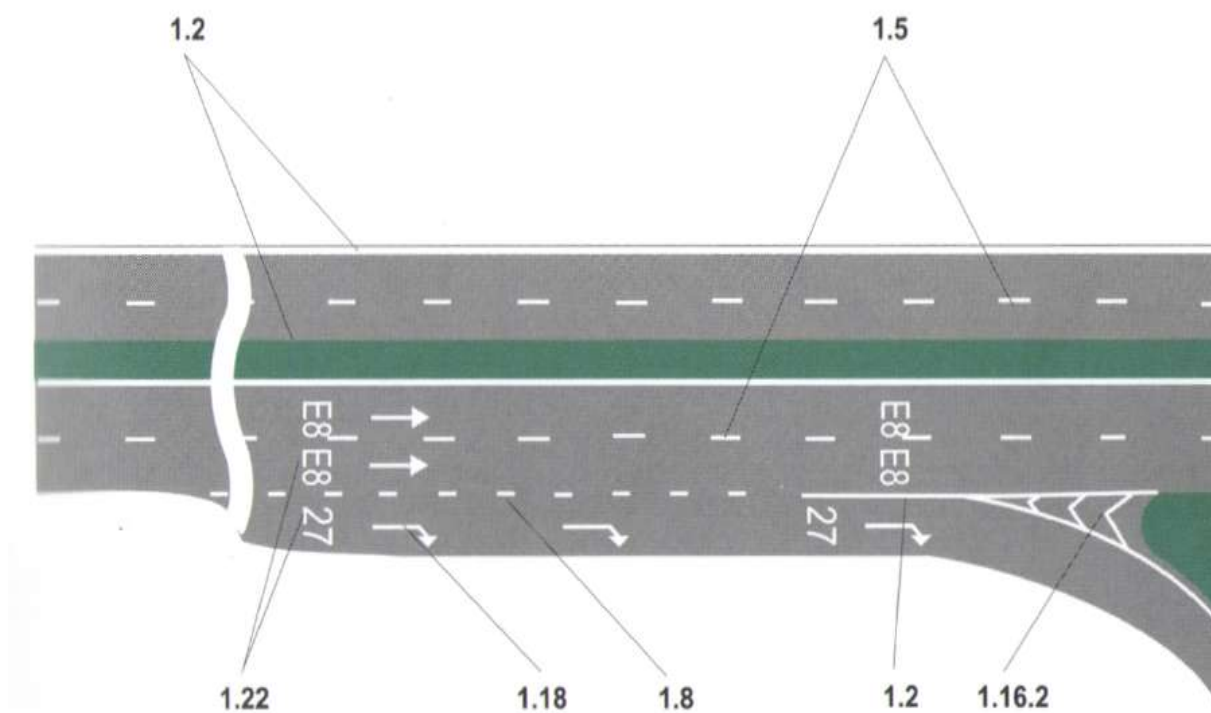
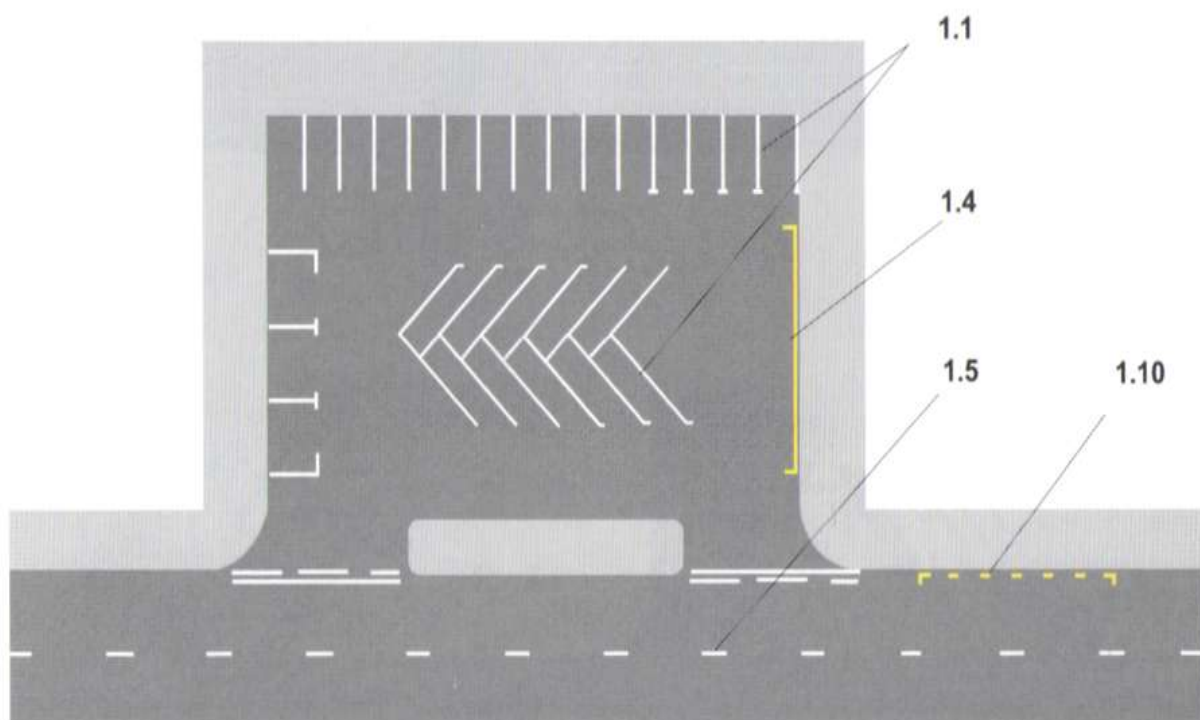
2.4 бағыттаушы бағаналар, қоршау таяныштары және сол сияқтыларды білдіреді;

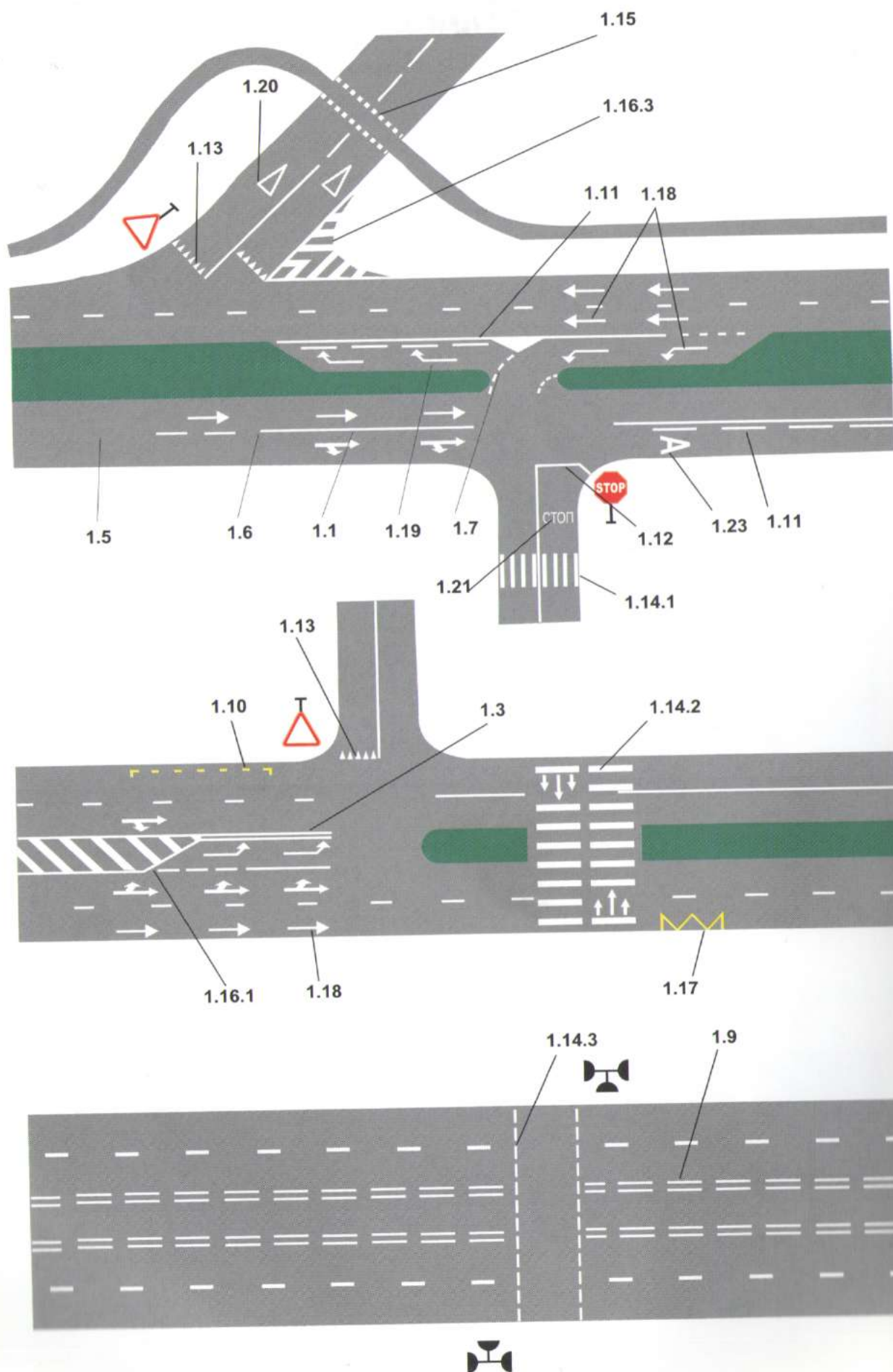
2.5 шағын радиусты айналыстардағы, тік құрама жарлар мен басқа да қауіпті учаскелердегі жол қоршауларының бүйір жағын білдіреді;

2.6 басқа учаскелер мен биіктегі қауіпсіздік араларын білдіреді.

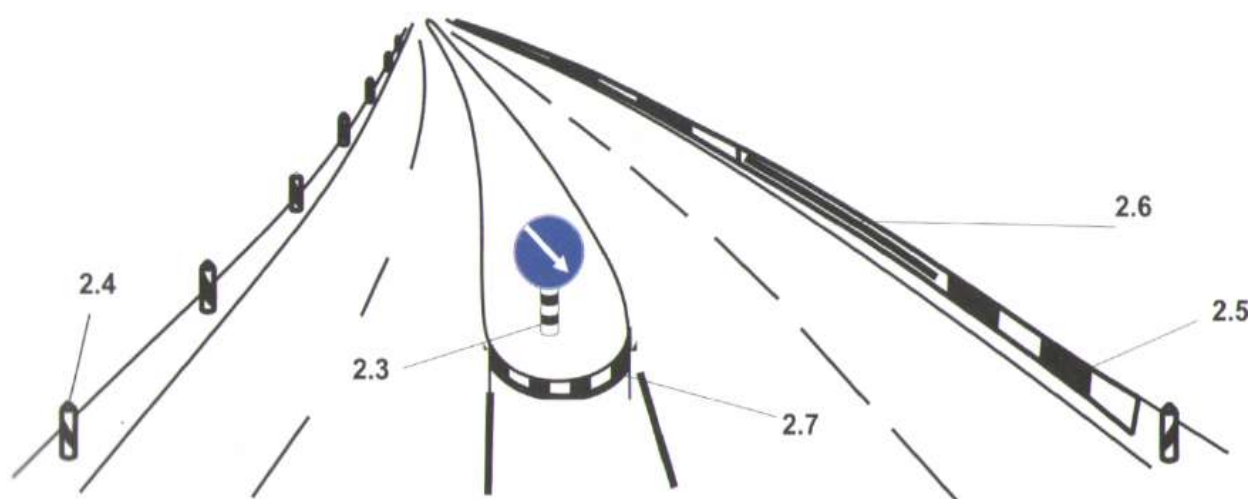
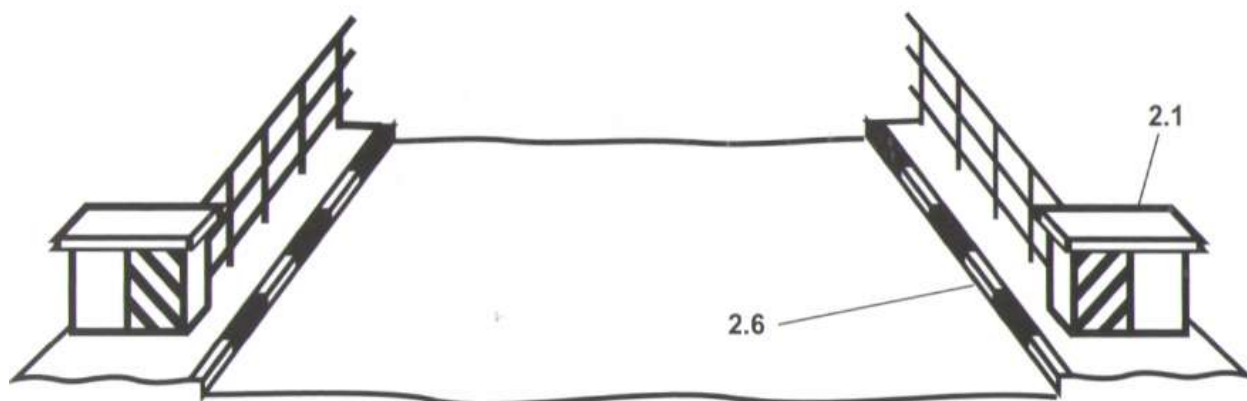
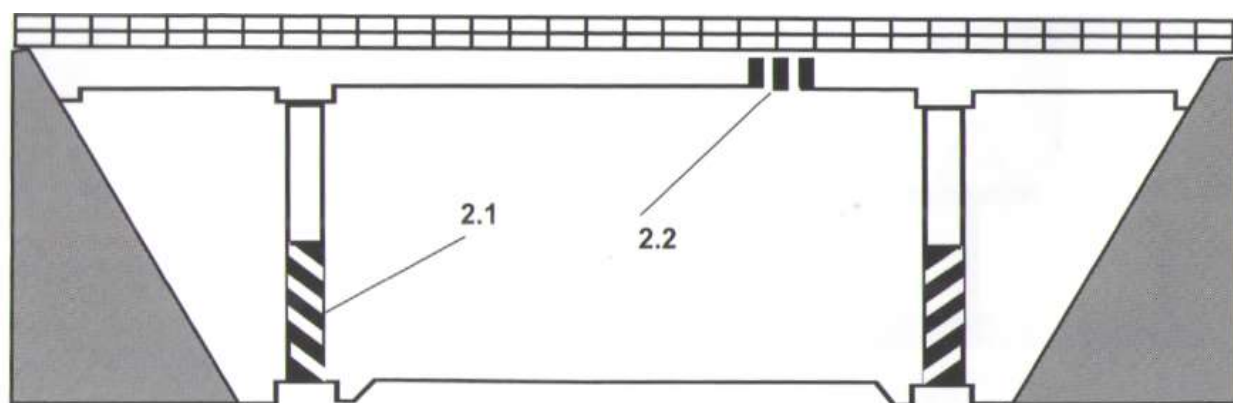
ЖОЛ ТАҢБАЛАРЫ

Көлденең таңбалау





Тігінен таңбалау



*Көлік құралдарын пайдалануға
рұқсат беру жөніндегі негізгі
ережелерге қосымша*

**10-тарау. Көлік құралдарын пайдалануға тыйым салынатын,
жол қозғалысы қауіпсіздігіне және қоршаған ортаға қауіп
тудыратын ақаулар мен жағдайлардың тізбесі**

Осы тізбе автомобильдердің, автобустардың, автопойыздардың, тіркемелердің, мотоциклдердің, мопедтердің, тракторлардың, өздігінен жүретін машиналардың ақауларын және оларды пайдалануға тыйым салынатын жағдайларды бекітеді. Келтірілген параметрлерді тексеру әдістері тиісті техникалық регламенттерде, стандарттарда, қағидаларда және оларды техникалық пайдалану жөніндегі нұсқауда реттелген.

1. Тежеу жүйелері

1. Жол сынаулары кезінде жұмыс тежеу жүйесімен тежеу тиімділігінің 1-кестеде келтірілген нормалары сақталмайды:

1-кесте

Көлік құралдары	Көлік құралының (автопойыз құрамындағы тартқыштың санаты)	Тежеу жолы, м, артық емес	Белгіленген бәсеңдету м/с^2 кем емес
Жолаушылар және жүк тасымалдаушы автомобильдер	M_1^*	14,7	5,8
	M_2, M_3	18,3	5,0
Тіркемесі бар жеңіл автомобильдер	M_1	14,7	5,8
Жүк автомобильдері	N_1, N_2, N_3	18,3	5,0
Тіркемесі бар жүк автомобильдері (жартылай тіркемесі бар)	N_1, N_2, N_3	19,5	5,0

Ескертпелер.

1. Сынау тегіс, құрғақ, таза цементті немесе асфальтты-бетонды жабын жолының көлденең учаскесінде, тежеу басталғанда автомобильдер, автобустар және автопойыздар үшін сағатына 40 шақырым және мотоциклдер үшін сағатына 30 шақырым жылдамдық кезінде өткізіледі. Көлік құралдарын жұмыс тежеу жүйесін басқару органына бір рет әсер ету жолымен сынайды. Сынаулар кезінде көлік құралының салмағы рұқсат етілген ең жоғарғы салмақтан аспауға тиіс.

2. Көлік құралдарының жұмыс тежеу жүйесінің тиімділігі ҚР СТ МемСТ P51709 сәйкес басқа көрсеткіштер бойынша да бағалануы мүмкін.

3. «*» Осы жерде және бұдан ары көлік құралдарының санаттары ҚР СТ МемСТ P51709 А –қосымшада көрсетіледі.

3.1. Гидравликалық тежеу жетегінің тығыз жабылуы бұзылған.

3.2. Пневматикалық және пневмогидравликалық тежеу жетектері тызығ жабылуының бұзылуы оларды толық іске қосқаннан кейін 15 минут ішінде қозғалтқыш тоқтап тұрғанда ауа қысымының 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) астам төмендеуіне соқтырады.

4. Пневматикалық және пневмогидравликалық тежеу жетегінің манометрі жұмыс істемейді.

5. Тоқтап тұрғандағы тежеу жүйесі:

1) 16% дейін қоса алғанда еңісте толық тиелген көлік құралдарының;

2) 23% дейін қоса алғанда еңісте жабдықталған күйіндегі жеңіл автомобильдер мен автопойыздардың;

3) 31%-ға дейін қоса алғанда еңісте жабдықталған күйіндегі жүк автомобильдері мен автопойыздардың қозғалыссыз жай-күйін қамтамасыз етпейді.

2. Рульдік басқару

1. Рульдік басқарудағы жиынтық люфт мына мәндерден асады:

Көлік құралының түрі	Жиынтық люфт (градус).
Жеңіл автомобильдер мен олардың негізінде жасалған жүк автомобильдері мен автобустар	10

автобустар	20
Жүк автомобильдері	25-тен артық емес

2. Бөлшектер мен тораптардың конструкцияда көзделмеген орын ауыстыруы; бұрандалық қосылыстар тартылмаған немесе белгіленген тәсілмен бекітілмеген.

3. Конструкцияда көзделген рульдік басқарудың күшейткіші немесе рульдік демпфері (мотоциклдер үшін) жоқ немесе ақауы бар.

3. Сыртқы жарық беру аспаптары

1. Сырқы жарық беру аспаптарының саны, түрі, түсі, орналасуы мен жұмыс режимі көлік құралдары конструкциясының талаптарына сәйкес келмейді.

Ескерне. Өндірістен алынып тасталған көлік құралдарына басқа маркілі және үлгідегі көлік құралдарының сыртқы беру аспаптарын орнатуға жол беріледі.

2. Фараның реттеушісі талаптарға сәйкес емес.

3. Сыртқы жарық беру аспаптары мен жарық шағылыстырғыштар белгіленген режимде жұмыс істемейді немесе ластанған.

4. Жарық беру аспаптарында таратқыштары жоқ немесе осы жарық беру аспаптары үлгісіне сай келмейтін таратқыш пен шам пайдаланылсады.

5. Жарқылдақ манарлардың орнатылуы стандарт талаптарына сәйкес келмейді.

6. Көлік құралының алдына қызыл түсті шамдары бар жарық беру аспаптары немесе қызыл түсті жарық шағылыстырғыштары және артқа жүру, тіркеу белгісін жарықтандыру, айырым және таным белгілерінің жарық қайтару фонары сәйкес болмаса.

4. Алдыңғы әйнектің әйнек тазалағыштары мен әйнек жуғыштары

1. Әйнек тазалағыштар белгіленген режимде жұмыс істемейді.

2. Көлік құралының конструкциясында көзделген әйнек жуғыштар жұмыс істемейді.

5. Дөңгелектер мен шиналар

1. Жеңіл автомобильдердің шиналары – 1,6 мм, жүк автомобильдерінің шиналары – 1 мм, автобустардың шиналары – 2 мм, мотоциклдер мен мопедтердің шиналары 08 мм-кем протектор суретінің қалдық биіктігіне ие.

Ескертпе. Тіркемелер үшін шина протекторы суретінің қалдық биіктігінің нормасы сүйретпе-көлік құралдары шинасы үшін нормалармен бірдей.

2. Шиналардың әр жерінде кордты жалаңаштап тұратындай ақауы (соғылған, тілінген, кесілген, жыртылған) бар, сондай-ақ каркастың жіктелуі, протектор мен бүйірінің ажырауы.

3. Бекіту бұрандасы жоқ немесе дөңгелектің дискісі мен құрсауы жарылған.

4. Шиналар өлшемі немесе рұқсат етілетін жүктеме бойынша көлік құралының үлгісіне сәйкес келмейді.

5. Көлік құралдарының бір өсіне әртүрлі мөлшердегі, конструкциядағы (радиалды, диагональды, камералы, камерасыз), үлгідегі, протекторының түрлі суреті бар, тиектелген және тиектелмеген, аязға төзімді және аязға төзімсіз, жаңа және қалпына келтірілген шиналар орнатылған.

6. Қалааралық автобустың (II** сынып) және алыс сапарға шығатын автобустың (III сынып) алдыңғы өсіне қалпына келтірілген протекторы бар шиналар, ал басқа өстеріне екінші сыныпты жөрдеу бойынша қалпына келтірілген шиналар орнатылған.

*Ескертпе: «**» осы жерде бұдан ары автобустардың сыныптары ҚР СТ МемСТ Р 51709 А-қосымшада көрсетілген.*

7. Жеңіл автомобильдің және қалалық автобустың (I сынып) алдыңғы өсіне жөндеудің екінші сыныбы бойынша қалпына келтірілген шиналар орнатылған.

6. Қозғалтқыш

1. Шығарылған газдардағы зиянды заттар және олардың түтініндегі техникалық регламенттер мен стандарттарда белгіленген нормалардан асады.

2. Қоректену жүйесінің тығыз жабылуы бұзылған.

3. Пайдаланылған газды шығару жүйесінің тығыз жабылуы бұзылған.

4. Картерді желдету жүйесінің тығыз жабылуы бұзылған.

7. Конструкцияның басқа да элементтері

1. Көлік құралының конструкциясында көзделген артқы көрініс айнасы жоқ немесе олардың жиынтығы ҚР СТ МемСТ Р51709 белгіленген талаптарға сай келмейді.

2. Көлік құралының конструкциясында көзделген әйнегі және күнге қарсы күнқағар парағы жоқ.

3. Дыбыс сигналы жұмыс істемейді немесе негізгі жиілікпен өзгеріп отыратын дыбыс сигналы орнатылған.

4. Жүргізуші орнынан көруді шектейтін, жол жүрісіне қатысушылардың жарақат алу қаупіне әкеп соғатын қосымша заттар орнатылған.

Механикалық көлік құралы шанағының алдыңғы және (немесе) алдыңғы бүйіріндегі әйнектеріне жабын жабылған немесе түрлі түсті мөлдір пленкалар жапсырылған.

Ескертпе. Алдыңғы әйнектің жоғары бөлігіне ені 140 мм-ден аспай-тын, ал M_3 , N_2 , N_3 санаттарындағы автокөлік құралдарына ені алдыңғы әйнектің жоғарғы шегі мен оның әйнек тазалағышпен тазалау аймағының жоғары шекарасы арасындағы ең аз аралықтан аспайтын түрлі түсті мөлдір пленка жолагын пайдалануға рұқсат етіледі. Автобустардың терезелеріне пердешелер, сондай-ақ жеңіл автомобильдердің артқы әйнектеріне жалюздер және пердешелер қолдануға рұқсат етіледі.

5. Автокөлік құралының алдыңғы әйнегінің жүргізуші жағындағы әйнек тазалағышпен тазалайтын бөлігінде сызаттың болуы.

6. Конструкцияда көзделген шанақ есіктерінің құлыптары, жүк платформасы борттарының тиектері, цистерналар аузының тиектері мен отын бактарының тығындары, жүргізуші және жолаушылар орындықтарын реттейтін және бекітетін құрылғы, есіктердің апаттық ажыратқышы мен автобуста тоқтатуды талап ету сигналы, автобустың апаттық жағдайда шығатын есіктері мен оларды іске қосу құрылғылары, автобустың салонының іштен жарықтандыру аспаптары, есіктерді басқару жетегі және олардың жұмыс істеуінің сигнал беруі, спидометр, тахограф, көлікті айдап әкетуге қарсы құрылғылар, әйнекті жылыту және үрлеу құрылғылары белгіленген тәртіппен жұмыс істемейді.

7. Конструкцияда көзделген артқы қорғаныс құрылғысының, ластан қорғаушы шалғыштар мен шашыратқыштардың болмауы.

8. Тартқыштың және тіркеме буынның тарту-қосу және тіреу-қосу құрылғыларының ақаулы болуы, сондай-ақ олардың конструкциясында көзделген сақтандыру сымарқандарының болмауы немесе ақаулы болуы. Мотоцикл рамасының бүйірдегі тіркеме рамасымен қосылған жерінде саңылаулардың болуы.

9. Мыналардың:

1) автобуста, жеңіл және жүк автомобильдерінде, дөңгелекті тракторларда медициналық қобдишаның, өрт сөндіргіштің, апаттық тоқтау белгісінің (жанып-сөніп тұратын қызыл фонарь);

2) рұқсат етілген ең жоғарғы салмағы 3,5 тоннадан асатын жүк автомобильдерінде және автобустарда кейін кетуге қарсы тіреуіштердің (кемінде екі);

3) бүйір тіркемесі бар мотоциклде медициналық қобдишаның, апаттық тоқтау белгісінің (жанып-сөніп тұратын қызыл фонарь);

4) МемСТ 22895 бойынша М2, М3, N2, N3, O2, O3, O4 санаттарындағы көлік құралдарын СТ ҚР МемСТ Р 51253 және СТ ҚР МемСТ Р41 104 талаптарына жауап беретін жарық қайтарғыш материалдармен таңбаланудың болмауы көліктерді пайдалануға тыйым салынады.

Ескертпе. Медициналық қобдишаның дәрілік заттарының және медициналық мақсаттағы бұйымдарының ең аз құрамын Қазақстан Республикасы Денсаулық сақтау және әлеуметтік даму министрлігі белгілейді.

10. Көлігі арнайы жарық және дыбыс сигналдарымен жабдықталуға және арнайы түрлі түсті графикалық сызбалармен бояулауға жататын жедел және арнайы қызметтер тізбесіне кірмейтін көлік құралдарында жедел және арнайы қызметтер тізбесіне кірмейтін көлік құралдарында жедел және арнайы қызметтердің көлік құралдарында қолданылатын, оларды орнату орнына қарамастан, жарқылдақ қызыл және көк түсті жарық сигналдары немесе реттері кезектесіп тұратын дыбыс сигналдары немесе арнайы түрлі түсті графикалық сызбалар пайдаланылады.

11. Көлік құралының конструкциясында бекітілулі көзделген қауіпсіздік белдіктерінің болмауы.

12. Қауіпсіздік белгілері жұмыс істемейді немесе олардың таспасында көзге көрінетін жыртықтардың болуы.

13. Көлік құралының мемлекеттік тіркеу нөмірі белгісі ҚР СТ 986 стандарт талаптарына сай келмейді.

14. Мотоциклде конструкцияда көзделген қауіпсіздік доғасының болмауы.

15. Мотоцикл мен мопедтерге конструкцияда көзделген табан тірегіштердің, орындықтарында жолаушыларға арналған көлденең тұтқалардың болмауы.

16. Оларға қойылатын талаптар осы тізбеде регламенттелетін тежегіш жүйелерінің, рульмен басқарудың және өзге тораптар мен агрегаттардың конструкцияда көзделген қосымша элементтерінің болмауы немесе олардың көлік құралын жасаушы кәсіпорынмен немесе уәкілетті басқа ұйыммен келіспей орнатылуы.

17. Техникалық реттеу саласында көзделген талаптарды бұза отырып, көлік құралдарын қайта жабдықтау жүргізілген.

М1, М2, М3 санатындағы көлік құралын отыратын орындығын орнатуға байланысты қайта жабдықтау жүргізілген. М1 санаты үшін отыратын орындар санын азайтуға байланысты қайта жабдықтау рұқсат етіледі.

Ескертпе: Көлік құралдарын қайта жабдықтау (конструкциясын өзгерту) көлік құралының конструкциясында көзделген жол жүрісінің қауіпсіздігіне әсер ететін құрамдас бөліктер мен жабдықтау заттарын алып тастау немесе көзделмегендерін орнатуға тыйым салынады.

IV БӨЛІМ. КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫН ЖҮРГІЗУШІЛЕРДІ ДАЯРЛАУДЫҢ ҮЛГІ БАҒДАРЛАМАЛАРЫ

Үлгі оқу жоспарлары мен бағдарламалары Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі қауіпсіздігі» Заңына сәйкес, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1997 жылғы 27 қарашадағы № 1650 қаулысымен бекітілген «Жол қозғалысының ережелері, көлік құралдарының іске қосылуы, қызметкерлердің міндеттері, жол қозғалысының қатысушылары және көлік құралдарының арнайы түспен, сигналмен жабдықталған арнайы және шұғыл қызметтердің тізімі туралы» ережелерге сәйкес әзірленді.

Үлгі оқу жоспары – әрбір оқушының орындауын міндеттейтін құжат. Пәнді оқып-білуге арналған сағаттардың жалпы саны және емтихан мен сынаққа тапсыруға тиісті пәндер өзгертілмейді.

Жеке тақырыптық бағдарламаны оқып, білу реттілігі және тақырыпты оқып, білуге арналған сағаттар саны бағдарламаны толық орындаған жағдайда ғана өзгертіле алады.

Сабақ өткізу үшін арнайы оқу бөлмелері жабдықталады.

«А» санатына бір кешенді бөлме немесе дәрісханалық қор жеткілікті болған жағдайда екі арнайы бөлме: біреуі – құрылым және техникалық қызмет көрсету; екіншісі – жол қозғалысының Ережелері, «Көлік құралын басқару негіздері және жол қозғалысының қауіпсіздігі», оқу бөлмесіндегі жабдықтауға сәйкес алғашқы дәрігерлік көмек көрсетуді қамтиды.

Бұл бағдарлама мотоциклдердің кең тараған үлгілерінің құрылысы мен техникалық қызмет көрсетуді, мотоциклдердің басқа түрлерін таныстырады.

Мотоциклдердің басқа да түрлерін жүргізуге үйретілетін топ даярлауда мотокөліктің құрылыстары оқытылады.

«В» санаты үшін арнайы жабдықталған екі бөлме: біреуі – жеңіл автокөлік құрылысы және техникалық қызмет көрсетілу жағынан, екіншісі – жол қозғалысы Ережелері, көлік құралдарын басқару және қозғалыс қауіпсіздігі негіздері, оқу бөлмелерінің жабдықталуына қарай алғашқы дәрігерлік көмек көрсету негіздерін қамтиды.

Оқу орнында оқу алаңы жетіспеген жағдайда оқу құралдарымен жабдықталған бір бөлме болуы мүмкін.

Бағдарлама жеңіл автокөліктің бір маркасының құрылысын және басқа маркалық құрылымдық ерекшеліктерін оқып, білуді қарастырады.

«С» санаты үшін арнайы жабдықталған екі бөлме: біреуі – автокөлік құрылысы және техникалық қызмет көрсету жағынан, екіншісі – жол қозғалысы Ережелері, көлік құралдарын басқару және қозғалыс қауіпсіздігі негіздері, оқу бөлмелерінің жабдықталуына қарай алғашқы дәрігерлік көмек көрсету негіздерін қамтиды.

Бағдарлама жүк автокөлігінің екі маркасының (дизельді және карбюраторлы) құрылысын оқып, білуді қарастырады.

«Д» санаты үшін төмендегі оқу бөлмелері: құрылысы мен техникалық қызмет көрсету жағынан жол қозғалысы Ережелері, көлік құралдарын басқару және қозғалыс қауіпсіздігі, жолаушылар тасымалдау барысында көлік құралдарын пайдалану, алғашқы дәрігерлік көмек көрсету және құрылысы мен техникалық қызмет көрсету жағынан оқу бөлмелеріне сәйкес зертхана болады.

«Е» санаты үшін төмендегі оқу бөлмелері: құрылысы мен техникалық қызмет көрсету жағынан көлік құралдарын басқару және оқу бөлмелерінің жабдықталуына сәйкес қозғалыс қауіпсіздігі негізі жағынан қамтылады.

Оқушының «В», «С», «Д» санатына байланысты жеңіл автокөлік тіркемесі, жартылай тіркемесі мен түрлі автобустар «Құрылым және техникалық қызмет көрсету» пәнінде оқылады. Осыған сәйкес оқытушылар пәннің бағдарламасына өзгертулер енгізеді.

Автокөлік жүргізу сабақтары автотренажерде (егер болса), оқу автодромы алаңында және жол полициясымен келісіліп, жол маршруттарында өтеді.

Жүргізушілерді даярлау барысында оқу топтарында 30 оқушыға дейін болады.

Теориялық оқу сағатының ұзақтығы, зертханалық-практикалық сабақтың ұзақтығы – 45 минут, жүргізуді үйретуге құжаттар даярлау, нәтижелерді талдау, оқушыларды алмастыруға кеткен уақытты қосып алғанда – 60 минут. Сабаққа қатысу, оқушылардың үлгірімі мен өткен тақырыптар есебін оқытушылар жүргізеді, ал көлік жүргізуге өндірістік үйретуші нұсқаушылар арнайы сабақ журналында тіркеу жүргізеді.

Оқушылардың құрылым мен техникалық жабдық жөнінде оқып, білуі келесі кезекте болуға тиіс: атауы (жүйенің, механизмнің, аспаптың), қолданылуы, жұмыс істеу қағидаты, негізгі сипаттамалары, құрылымы, бақылау өлшемдері, кейбір ақаулар.

«Д» санаты үшін: техникалық ақауларды дала жағдайында техникалық көмексіз жөндеу есебінен оқылады.

«А» санаты үшін техникалық қызмет көрсету және жеңіл-желпі жөндеулер мотоцикл жүргізу сабағында үйретіледі.

Жеңіл жөндеулер жасау жұмыстары жүргізу сабағының өндірістік шеберінің басшылығымен жүргізіледі.

Осы мақсат арқылы әрбір оқушы көлік жүргізу кестесімен келісе отырып, бақылау (сабақ басында) және күнделікті көлікке қызмет көрсетуге (сабақ аяғында) тиіс.

Пәнді оқып, білу материалдық бөлім, құрылғы, плакат, оқу диафильмдерінің үзінділерін көрсету арқылы жүргізіледі. Ал практикалық сабақтар оқу автокөлігінде жүргізіледі.

«Алғашқы дәрігерлік көмек» пәні бойынша сабақты орта білімі бар дәрігер немесе медициналық қызметкер өткізеді.

«Д» санаты үшін «Көлік құрылысының пайдалануы және жолаушылар тасымалын ұйымдастыру» пәнінен сынақ қабылданады.

Көлік құралын жүргізу бойынша сабақ өту уақытынан тыс өндірістік шебер, яғни нұсқаушы көмегімен автотренажер және автокөлікте өткізіледі.

Мұнда шебер автотренажерде төрт адамға, ал автокөлікте бір адамға үйретеді.

Практикалық сабақта шеберде көлік жүргізу куәлігі, жүргізу сабағын үйретуге арналған құжаттар, жүргізуді үйрету кестесі, сабақты жүргізу жоспары, оқу бағытының сұлбасы болуға тиіс.

Оқу орнындағы типтік бағдарламаға сәйкес арнайы жаттығулар әрбір оқушымен жеке жүргізіледі.

Жаттығуларды толық игеруге нақты жағдайлары (мысалы, елді мекенде теміржол қиылысы, бағдаршам) болмаса, онда жаттығулар автодромда өткізіледі.

Оқушылардың сабақ үстінде орындаған жаттығуларының есебі арнайы жеке есеп карточкасында жүргізіледі.

Оқу сапасын тексеру мақсатында оқу жоспарында бақылау жұмыстарын өткізу қарастырылған.

Оқу алаңындағы алғашқы сабақ № 1 және № 2-тақырыптардан кейін өтеді. Сабақ барысында жаттығуларды меңгеру арқылы оқушының автокөлік жүргізуге дайындығы анықталады. Ал екінші сабақ № 3-тақырыптан кейін өткізіледі.

Жаттығу сабағында автокөлікті бақылау және күнделікті қызмет көрсету қарастырылады.

«А» санаты үшін автокөлік жүргізу сабағы қосымша қорабы жоқ мотоциклде, ал нақты үйретуде арнайы мотоцикл құралында жүргізіледі.

Мотоцикл жүргізуді үйрету бойынша жаттығулар қатаң, әрі арнайы белгіленген және тиісті құрал-жабдықпен қамтылған алаңда орындалады. «Жолдарда жүргізу» тақырыбы арнайы жабдықпен қамтылған (көлік құралдарының макеті, «стоп» сызығы, жол белгілері т.б.) оқу алаңында айналмалы бағытпен өткізіледі. Сабақты үйрету барысында шебер оқушыдан жол қозғалысы Ережелерін қатаң сақтауды талап етуге тиіс.

«В» және «С» санатын меңгеру уақытын жеңіл және жүк көлігін жүргізуге бөлу оқу орнындағы әдістемелік комиссия арқылы анықталады.

«Д» санаты үшін тренажерде және автодромда қиын учаскелерде және қараңғы уақытта автобус жүргізуде жоғары сапаны қамтамасыз етуге тиіс. Тренажерде және автодромда оқушылар жол қозғалысы Ережелерін сақтауды, апаттық сәттерден шығуды меңгереді. Автобусты қауіпсіз жағдайда жүргізуді қайталау сабағы көшеде, нақты көлік құралдары мен жаяу адамдар арасында өтеді.

Педагогикалық ұжымның негізгі міндеті ең алдымен оқушыларға жол тәртібін дұрыс сақтамау үлкен қауіп төндіре-тіндігін, әсіресе жолаушылар тасымалында үлкен жауапкершілікті қажет ететінін түсіндіру болып табылады.

Практикалық сабақты оқушылар автобустың жалпы құрылысымен танысқаннан соң бастау керек, сондай-ақ оқушылар жол қозғалысы Ережелерін және басқару негіздерін үйренуге тиіс. Сондай-ақ теориялық сабақ практикалық сабақтың алдында өтеді. Ең алдымен бақылау және тексеру сапасын арттыру өте маңызды болып табылады.

Күнделікті жүргізуді үйрену сабағының алғашқы сағатында автобустың жалпы құрылысын жүргізу алдында көру, ал соңғы

сағатында күнделікті қызмет көрсету бойынша жұмыстар жүргізіледі. Көрсетілген жұмыстар шебердің бастап беруі арқылы жүреді.

Бөлінген уақытта көлік құралдарын игере алмаған оқушылардың қосымша ақы төлеу арқылы сабақ өткізу уақытын созыдыруға мүмкіндіктері бар.

Бітіру емтихандары техникалық қызмет көрсету және көлік құрылымы жөнінде, жол қозғалысының Ережелері, автокөлік жүргізудің практикалық жақтарын қамтиды.

Емтиханға типтік бағдарламада қарастырылған жүргізушілерді даярлау және қайта даярлау курсынан толық өткен адамдар жіберіледі. Емтихандар типтік бағдарлама негізінде билеттер бойынша немесе компьютерлік кешенді тест арқылы өткізіледі. Тәжірибе жүзінде автокөлік жүргізу емтиханы екі кезеңнен тұрады: бірінші кезең – автодромда немесе оқу-жаттығу алаңында; ал екінші кезең көше жолдарында, бақылау жолдарында өтеді.

«А» санаты үшін іштей алынатын емтихан тәжірибе жүзінде оқу-жаттығу алаңында өткізіледі. Емтихандарды өткізу үшін сол оқу орнында қызмет ететін қызметкер және жол полициясының қызметкері болатын құрамында бір комиссия төрағасы және екі мүшесі бар емтихан комиссиясы құрылады. Жазбаша алынатын емтихандардың нәтижелері хаттамамен бекітіледі.

Емтихан тапсырған адамдарға оқу курсынан өтті деген куәлік беріледі. Бұл құжат арқылы жол полициясында жүргізуші куәлігі беріледі. Куәлік формасын ҚР Ішкі істер министрлігі бекіткен.

Біліктілік бойынша жүргізу куәлігін ішкі істер органы атынан жол полициясы береді.

4.1. «А», «В», «С», «В,С», «Д», «Е» санатына жататын көлік құралы жүргізушілеріне қойылатын біліктілік талаптары

4.1.1. «А» санатына жататын көлік құралының жүргізушісіне қойылатын талаптар:

- әртүрлі жолдарда және метеорологиялық жағдайларда мотоциклді жүргізе білу;
- жол қозғалысы Ережелерін сақтау және жол-көлік оқиғаларын болдырмау;

- жолға шығар алдында мотоциклдің техникалық жағдайын тексеру және рейстен келген соң техникалық қызмет көрсетуден өту;
- жол үстінде болатын ақауларды қолда бар құрал-саймандар арқылы жөндеу;
- жол-көлік оқиғасы болған жағдайда өзіне және басқа адамдарға алғашқы дәрігерлік көмек көрсете білу, сондай-ақ оларды жеткізуде ережелерді қатаң сақтау.

4.1.2. «А» санатындағы көлік құралдарының жүргізушісі төмендегілерді білуге тиіс:

- жол қозғалысы Ережелерін, көлік құралдарын пайдалану негіздерін;
- негізгі механизмдерді, аспаптарды, мотоцикл бөлшектерінің атауын, құрылысын, жұмыс істеу қағидаттарын;
- жол үстінде ақаулардың болу себептерін және оларды жөндеу жолдарын;
- жол қозғалысы қауіпсіздігіне ауа райының (жаңбыр, тұман, көктайғақ және т.б.) әсер етуін;
- жол-көлік оқиғасы болғанда, алғашқы дәрігерлік көмек көрсетудің дұрыс реттілігін;
- мотоциклдің техникалық жағдайын тексеруде еңбек қауіпсіздігі ережелерін;
- жол қозғалысы Ережелерін, мотоциклді пайдалану ережелерін және қоршаған ортаны ластағаны үшін әкімшілік, қылмыстық жауапкершілікті.

4.1.3. «В» санатындағы көлік құралының жүргізушісіне қойылатын талаптар:

- әртүрлі жолдарда және метеорологиялық жағдайларда жеңіл автокөлікті жүргізе білу;
- жол қозғалысы Ережесін сақтау, жолдағы қиын жағдайда сабырлылық сақтау және жол-көлік оқиғасын болдырмау;
- жолға шығар алдында жеңіл автокөліктің техникалық жағдайын тексеру және күнделікті техникалық қызмет көрсету;
- жолда болатын кішігірім ақауларды жөндеу;

- жол-көлік оқиғасы болған жағдайда өзіне-өзі және басқаларға алғашқы дәрігерлік көмек көрсете білу, сондай-ақ оларды жеткізуде ережелерді сақтау.

4.1.4. «В» санатындағы көлік құралдарының жүргізушісі төмендегілерді білуге тиіс:

- негізгі механизмдерді, аспаптарды, автокөліктің орналасуын, қызметін, құрылысын, жұмыс істеу қағидаттарын;
- жол қозғалысының Ережелерін, көлік құралы мен қозғалыс қауіпсіздігінің негізін;
- жол үстінде болатын ақаулардың себептерін және көлік құралының пайдалануға жол берілмейтін ақаулар түрлерін;
- жол апаты болған жағдайда алғашқы дәрігерлік көмек көрсетудің дұрыс реттілігін;
- жолға шығар алдында күнделікті техникалық қызмет көрсету жұмыстарын;
- автокөліктің техникалық жағдайын тексеруде еңбек қауіпсіздігі ережелерін;
- жол қозғалысы Ережелерін, автокөлікті пайдалану Ережелерін және қоршаған ортаны ластағаны үшін әкімшілік, қылмыстық жауапкершілікті.

4.1.5. »С» санатындағы көлік құралының жүргізушісіне қойылатын талаптар:

- әртүрлі жолдарда және метеорологиялық жағдайда жүк автокөлігін жүргізе білу;
- жол қозғалысы Ережелерін сақтау және жол апатын болдырмау;
- жолға шығар алдында автокөліктің техникалық жағдайын тексеру;
- жұмыс уақытында болатын ақауларды жөндеу;
- жол апаты болған жағдайда өзіне-өзі және басқаларға алғашқы дәрігерлік көмек көрсете білу, сондай-ақ оларды жеткізуде ережелерді сақтау.

4.1.6. «С» санатындағы көлік құралының жүргізушісі төмендегілерді білуге тиіс:

- жүк автокөлігінің негізгі механизмдердің, аспаптардың жұмыс істеу қағидаттарын;
- жол қозғалысы ережелерін, көлік құралымен жұмыс жасау негіздерін;
- жол үстінде болатын ақаулардың себептерін және оларды қолда бар құрал-саймандармен жөндеуді;
- жол қозғалысы қауіпсіздігіне ауа-райының (жаңбыр, тұман, көктайғақ және т.б.) әсер етуін;
- жол апаты болған жағдайда алғашқы дәрігерлік көмек көрсетудің дұрыс реттілігін;
- автокөліктің техникалық жағдайын тексеруде еңбек қауіпсіздігі ережелерін;
- жол қозғалысы ережесіне және қоршаған ортаны ластағаны үшін жауапкершілікті.

4.1.7. «Д» санатындағы көлік құралының жүргізушісіне қойылатын талаптар:

- «Д» санатына жататын көлік құралдарымен жұмыс жасау;
- жол қозғалысы Ережелерін сақтау және жол-көлік апаттарын болдырмау;
- жолға шығар алдында автобустың техникалық жағдайын тексеру;
- механизмнің жұмыс уақытында болатын ақауларын жөндеу;
- техникалық көмексіз дала жағдайында қалпына келтіру жұмыстарын жүргізу;
- жол апаты болған жағдайда өзіне-өзі және басқаларға алғашқы дәрігерлік көмек көрсете білу, сондай-ақ оларды жеткізуде ережелерді сақтау;
- кондуктор болмаған жағдайда радио арқылы тоқтайтын бекеттерді, жолақы төлеу тәртібін және билеттерді алу тәртібін хабарлап отыру;
- тоқтайтын бекеттерде абонемент кітапшаларының сатылымын және билет есебін жүргізу.

4.1.8. «Д» санатына жататын көлік құралының жүргізушісі төмендегілерді білуге тиіс:

- «Д» санатына жататын көлік құралының механизмдерінің, аспаптарының қызметін, құрылысын, жұмыс істеу қағидаттарын, болатын ақау себептерін, белгілерін, қауіптілігін және жөндеу жолдарын;
- техникалық қызмет көрсету жұмыстарының көлемін, қайталануын және ережелерін; техникалық қызмет көрсету жұмыстары мен дала жағдайындағы жөндеу жұмыстарын ұйымдастырудың ерекшеліктерін;
- жол қозғалысы Ережелерін, көлік құралдарын пайдалану негіздерін және қозғалыс қауіпсіздігін;
- қалааралық тасымалдауды ұйымдастырудың ерекшеліктерін, жүргізушілердің жұмыс кестесін;
- автобустарды пайдалану ережелерін және осы ережелерге бақылау жасауды;
- билет жүйесі және автокөліктің негізгі түсініктерін, тасымалдаудың диспетчерлік басқару негіздерін;
- қозғалысқа бақылау жасау және диспетчерлік байланыстың техникалық құралдарын;
- қозғалыс құрамының жұмысын, пайдалануды жақсарту жолдарын, тәжірибелі жүргізушілердің жұмыс істеу тәсілдерін;
- жұмыс жоспары мен есебінің негізгі ережелерін;
- радиобайланысты дұрыс пайдалану ережелерін;
- жол элементтері және олардың қозғалысқа деген қауіпсіздігін;
- қозғалыс теориясының негізгі түсініктерін;
- негізгі пайдалану материалдарының сақталуын, тасымалдау, қолдану, қасиеттері, оларды үнемдеуде шығын нормасын;
- автокөлік дөңгелегі мен аккумулятор батареясына қызмет көрсету ұзақ пайдалану жолдарын;
- қозғалыс қауіпсіздігіне ауа райының (жаңбыр, тұман, көктайғақ және т.б.) әсері және жол-көлік апаттарының алдын алуды;
- жол апаты болған жағдайда жолаушыларды жедел көшіру ережелерін;
- жол апаты болған жағдайда алғашқы дәрігерлік көмек көрсетудің дұрыс реттілігін;

- автобустың техникалық жағдайын тексеруде еңбек қауіпсіздігін сақтау ережелерін;
- қоршаған ортаны қорғау және автобусты дұрыс пайдалану ережелерін;
- жолаушыларға қызмет көрсету мәдениетін, тәртібін, этикасын, еңбек пен демалыс тәртібін.

4.1.9. «Е» санатына жататын көлік құралының жүргізушісіне қойылатын талаптар:

- «В», «С», «Д» санатына жататын көлік құралдарымен жұмыс істеу;
- жол қозғалысы Ережелерін сақтау және жол-көлік апаттарын болдырмау;
- 750 кг-нан жоғары салмақты тіркемелерді алып өту;
- жұмыс уақытында болатын ақауларды жөндеу;
- жол апаты болған жағдайда өзіне-өзі және басқаларға алғашқы дәрігерлік көмек көрсете білу, сондай-ақ оларды жеткізуде ережелерді сақтау;
- техникалық көмексіз қалпына келтіру жұмыстарын орындау.

4.1.10. «Е» санатындағы көлік құралының жүргізушісі төмендегілерді білуге тиіс:

- автопойыздар мен сүйрету қабілеті бар автокөліктердің техникалық қызмет көрсету ережелерін және автокөлік құрылысы мен қызметін;
- жол қозғалысы Ережелерін, көлік құралдарын пайдалану негіздерін;
- автопойыздардың жөндеу аралық қызметін ұзарту жолдарын;
- негізгі материалдық заттардың қолданылуын, оларды үнемдеудің жолдарын, шығын нормаларын;
- автокөліктер мен автопойыздар қозғалысы теориясының негіздерін;
- жол элементтері және олардың қозғалысқа қауіпсіздігін;
- қозғалатын құралды пайдаланудың жоғары өндірісін қамтамасыз ету жолдарын;

- автокөлік тарифтері туралы негізгі түсініктерді;
- қалааралық тасымалдауды ұйымдастырудың ерекшеліктерін, жүргізушілердің жұмыс кестесін;
- тасымалдаудың диспетчерлік басқару негіздерін, диспетчерлік байланыс және автокөлік қозғалысын бақылаудың көліктік құралдарын;
- жол апаты болған жағдайда алғашқы дәрігерлік көмек көрсетудің дұрыс реттілігін;
- көлік құралдарының техникалық жағдайын тексеруде қауіпсіздік ережелерін және бензин, электролит, майлармен дұрыс жұмыс жасауды;
- жол қауіпсіздігі Ережелерін бұзғаны және қоршаған ортаны ластағаны үшін жауапкершілікті;
- автопойыз жұмысының есебі мен жоспарлаудың негізгі ережелерін.

4.2. «А, В, С, D, Е» санатына жататын көлік құралдарының жүргізушілерін даярлауға арналған үлгі оқу жоспары мен бағдарламалары

4.2.1. «А» санатындағы көлік құралының жүргізушілерін даярлауға арналған үлгі оқу жоспары

№	Пәндер	Сағаттар саны		
		Барлығы	Оның ішінде	
			Теориялық	Практикалық
1	Құрылым және техникалық қызмет көрсету	15	14	1
2	Жол қозғалысы ережелері	90	62	28
3	Көлікті пайдалану негіздері	34	34	
	Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету	24	8	16
	Барлығы:	163	118	45

	Кеңестер	4	4	
	Емтихандар			
1	«Құрылым және техникалық қызмет көрсету»	12	12	
2	«Жол қозғалысы Ережелері, көлік құралдарын негіздері және жол қозғалысы қауіпсіздігі»	12	12	
3	Мотоцикл жүргізу*			
	Сынақ			
4	«Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету»	1	1	
	Барлығы:	192	147	45
	Мотоцикл жүргізу **	16		

* Оқу орнында мотоциклді жүргізу жөнінен емтихан мотоцикл жүргізуге бөлінген сағаттар уақытында өткізіледі.

** Жүргізу оқу уақытынан тыс жүргізіледі.

4.2.2. «В» санатына жататын көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау бойынша үлгі оқу жоспары

№	Пәндер	Сағаттар саны		
		Барлығы	Оның ішінде	
			теориялық	практика
1	Құрылғы техникалық қызмет және оны көрсету	23	17	6
2	Жол қозғалысы ережелері	90	62	28
3	Көлік құралдарын басқарудың негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі	60	60	-

4	Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету	24	8	16
	Барлығы:	197	147	50
	Кеңестер	6	6	-
	Емтихандар:			
1	«Құрылғы техникалық қызмет және оны көрсету»	12	12	
2	«Жол қозғалысы ережелері көлік құралдарын басқарудың негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі»	12	12	
3	Автокөлік жүргізу*			
	Сынақ:			
4	Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету	1	1	
	Барлығы:	228	178	50
	Автокөлік жүргізу**	40		

* Автокөлік жүргізу бойынша емтихан автокөлікте жүргізуге бөлінген сағаттар есебінен жүргізіледі.

** Автокөлікті жүргізу оқу уақытынан тыс 34 сағат көлемінде жүргізіледі. Оның ішінде 6 сағат – автотренажерда. Автотренижер болмаған жағдайда 32 сағат – автокөлікте.

4.2.3. «В» санатына жататын көлік құрлығылары және техникалық қызмет көрсету пәні бойынша тақырыптық жоспар

№	Бөлімдер мен тақырыптар атауы	Сағаттар саны
1	Кіріспе. Жеңіл автокөліктердің жалпы құрылымы	1

1-тарау. Қозғалтқыш

2	Қозғалтқыштың жалпы құрылымы мен	1
3	жұмысы	1
4	Салқындату жүйесі	1
5	Майлау жүйесі	1
	Қоректендіру жүйесі	

2-тарау. Электр жабдықтары

6	Электр энергиясының көздері және	1
	тұтынушылар	1
7	Қозғалтқыштың оталдыру жүйесі	

3-тарау. Трансмиссия. Трансмиссияның жалпы құрылымы және қолданылуы

8	Ілініс	1
9	Өтілім қорабы	1
10	Кардандық өтілім, негізгі өтілім, дифференциал	1

4-тарау. Шанақ және ілінбелер

11	Жеңіл автокөлік шанағы жүйесі	
12	Алдыңғы және артқы ілінбелер	

5-тарау. Автокөлікті басқару жүйесі

13	Тежегіш жүйесі	2
14	Рульмен басқару жүйесі	1

6-тарау. Техникалық қызмет көрсету негіздері

15	Автокөліктің техникалық қызмет көрсетуі бойынша жұмыстарды орындаудың түрлері, кезеңдері және тәртібі	1
16	Ұсақ пайдаланыстағы ақаулардың белгілері, оларды болдырмау	6
	Барлығы:	23

* Берілген тақырып практикалық сабақта, оқу автокөлігінде оқытылады.

4.2.4. «Жол қозғалысы Ережелері» пәні бойынша тақырыптық жоспары

№	Бөлім және тақырып атаулары	Бар-лығы	Сағат саны	
			Теория-лық сабақ	Практикалық сабақ
1-тарау. Жол қозғалысы Ережелері				
1	Жалпы ережелер. Негізгі түсініктер мен терминдер Жүргізушілердің, жаяу адамдардың және жолаушылардың міндеттері	4	4	
2	Жол белгілері	10	10	
3	Жол белгілері және оның сипаттамасы. 1-3-тақырыптар бойынша практикалық сабақтар	2 6	2 -	- 6
4	Қозғалыс тәртібі. Көлік құралының аялдауы және тұрақтауы	8	8	
5	Жол қозғалысын қадағалау. 4-5-тақырыптар бойынша практикалық сабақтар	4 8	4 -	- 8
6	Жол қиылысынан өту.	8	8	-
7	Жаяу адамдарға арналған жерден өту, бағдарлық көлік құралдарының	4	4	-

	тоқтауы және темір жол пойызы. 6-7-тақырыптар бойынша практикалық сабақтар	14	14	
8	Қозғалыстың ерекше жағдайлары	4	4	
9	Жолаушылар мен жүктің тасымалдануы	2	2	-
10	Көлік құралдарының жабдықтары мен техникалық жағдайы	4	4	
11	Нөмірлік, алдын ала хабар беретін белгілер, жазулар және белгіленулер	2	2	
2-тарау. Жүргізушінің құқықтық жауапкершілігі				
12	Әкімшілік жауапкершілік	2	2	-
13	Қылмыстық жауапкершілік	2	2	-
14	Азаматтық жауапкершілік	2	2	-
15	Табиғатты қорғаудың құқықтық негіздері	2	2	-
16	Көлік құралына деген меншік құқығы	1	1	-
17	Көлік құралын және жүргізушіні сақтандыру	1	1	-
Барлығы:		90	62	28

**4.2.5. «В» санатына жататын «Көлік құралын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі» пәні бойынша
үлгі-тақырыптық жоспар**

№	Тақырыптардың атауы	Сағат саны
1	Көлік құралын басқару техникасы	8
2	Жол қозғалысы. Оның әсері және қауіпсіздігі	6
3	Жүргізушінің кәсіби сенімділігі	4
4	Жүргізушінің психофизикалық, психикалық қасиеті	6
5	Көлік құралдарын пайдалану көрсеткіштері	4
6	Штатты және штатты емес қозғалыс тәртібінде жүргізушінің іс-әрекеттері	16
7	Жол қозғалысы шарттары мен қауіпсіздігі	8
8	Жол-көлік оқиғалары	8
Барлығы:		60

**4.2.6. «Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету» пәні бойынша
үлгі-тақырыптық жоспар**

№	Тақырыптардың атауы	Сағат саны		
		Барлығы	Теориялық сабақтар	Практикалық сабақтар
1	Адам анатомиясы және физиологиясы	1	1	-
2	Көлік-жол жарақатының құрылымы. Жол-көлік оқиғасында жиі кездесетін зиян шеккендер және оларды диагностикалау	1	1	-
3	Адам өміріне қауіп	2	2	-

	төндіретін механикалық және термиялық зардаптар			
4	Апаттан болған психикалық реакциялар. Осы жағдайларда зардап шеккендерге көмек	1	1	
5	Термиялық зардаптар	1	1	
6	ЖКО апаттарындағы көрсетілетін құқықтық-ұйымдастыру көмектері	1	1	
7	Адам өміріне қауіп төндіретін терапиялық жағдайлар	1	1	
8	ЖКО-да зардап шеккендерге алғашқы дәрігерлік көмек	3		3
9	Сыртқы қансырауды тоқтату	3	-	3
10	Көлік иммобилизациясы	3	-	3
11	Зардап шеккендерді сыртқа шығару, оларды көлікке орналастыру және тасымалдау	2		2
12	Жарақатты тазарту, дәрілеу, десмургия	3	-	3
13	Жеке дәрі қобдишасын пайдалану	2	-	2
	Барлығы:	24	8	16

**4.2.7. »В» санатына жататын «автомобильді жүргізу» пәні
бойынша үлгі-тақырыптық жоспар**

№	Тақырыптар пен тапсырмалардың аталуы	Сағат саны
1-тақырып. Бастапқы оқыту		
1	Отырғызу. Басқару органдарымен және белгі беру аспаптарымен әрекет ету тәсілдері	1
2	Автомобильдерді басқару тәсілдері	2
3	Берілісті қосу арқылы қозғалыс	3
4	Көтерілу және төмен түсу тәртібіндегі қосу арқылы қозғалыс	3
5	Бағытты өзгертумен қозғалыс	3
	БАРЛЫҒЫ:	12
2-тақырып. Шектеулі жүріп өтулердегі жүргізу		
6	«Тапсырылған» орынға тоқтау, бұрылу	2
7	Шектеулі жүріп өтудегі бұрылыс жасау	2
8	Қиын бұрылыс жасау	2
	БАРЛЫҒЫ:	6
	№ 1-бақылау сабағы	0,5
3-тақырып. Оқу бағыттары бойынша жүргізу		
9	Аз қарқынды қозғалыстағы бағыттар бойынша жүргізу	8
10	Үлкен қарқынды қозғалыстағы бағыттар бойынша жүргізу	8
	БАРЛЫҒЫ:	16
	№ 2-бақылау сабағы	1
4-тақырып. Автомобильді басқару тәжірибесін жетілдіру		
11	Жолдың әртүрлі жағдайында автомобиль жүргізудің тәжірибелерін жетілдіру	2
	Емтихандар	2,5
	БАРЛЫҒЫ:	40

4.2.8. «С» санатты жүргізушілерді даярлаудың үлгі жоспары

№	Пәндер	Сағат саны		
		Барлығы	Теория-лық	Практика-лық
1	Техникалық қызмет көрсету және құрылым	100	86	14
2	Жол қозғалысы Ережелері	90	62	28
3	Көлік құралын білу негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі	60	60	
4	Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету	24	8	16
	Барлығы:	274	216	
	Кеңестер	12	12	
	Емтихандар:			
1	Құрылым және техникалық қызмет көрсету	12	12	
2	«Жол қозғалысы Ережелері Көлік құралын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі»	12	12	
3	Автокөлікті жүргізу*			
	Сынақ:			
1	«Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету»	1	1	
	Барлығы:	311	253	
	Автокөлікті жүргізу**	60		

* Автокөлік жүргізу емтиханы автокөлік жүргізуге бөлінген уақытта өткізіледі.

**Автокөлік жүргізуге оқу уақыты кестесінен тыс 54 сағат беріледі, оның ішінде 6 сағат – автотренажерде. Ал автотренажер болмаған жағдайда 60 сағат автокөлікте өтеді.

4.2.9. «В, С» санатты жүргізушілерді даярлаудағы үлгі оқу жоспары

№	Пәндер	Сағат саны		
		Барлығы	Теориялық	Практикалық
1	Техникалық қызмет көрсету және құрылым	162	128	34
2	Жол қозғалысы Ережелері	90	62	28
3	Көлік құралын басқарудың негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі	60	60	
4	Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету	24	8	16
	Барлығы:	336	258	78
	Кеңестер	12	12	
	Емтихандар:			
1	Құрылым және техникалық қызмет көрсету	12	12	
2	«Жол қозғалысы Ережелері көлік құралдарын басқарудың негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі»	12	12	
3	Автокөлікті жүргізу*			
	Сынақ:			
1	Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету	1	1	
	Барлығы:	373	295	78
	Автокөлікті жүргізу**	70		

- * Автокөлік жүргізу бойынша емтихан автокөлік жүргізуге бөлінген сағаттар есебінен өткізіледі.
- ** Автокөлік жүргізуге оқу уақытын 70 сағат көлемінде жүргізіледі. Оның ішінде 6 сағат – автотренажерда. Автотренажер болмаған жағдайда 70 сағат автокөлікте өтеді.

4.3. «D» санатты көлік құралдарын жүргізушілерді дайындау бойынша үлгілік оқу жоспары

№	Сабақ тақырыптары мен бөлімдердің атауы.	Барлығы	Сағат саны	
			Теориялық сабақ	Практикалық сабақ
1	Құрылым және техникалық қызмет көрсету	455	188	267
2	Көлік құралдарын пайдалану және жолаушы тасымалдауды ұйымдастыру	24	24	-
3	Жол қозғалысы ережесі	90	62	28
4	Көлік құралдарын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі	38	38	-
5	Алғашқы медициналық көмек көрсету	24	8	16
БАРЛЫҒЫ:		631	320	311
	Кеңес берулер	12	12	-
ЕМТИХАНДАР :				
1	«Құрылым және техникалық қызмет көрсету»	12	12	

2	«Жол қозғалысы ережесі, көлік құралдарын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі»	12	12	
3	Автобус жүргізу*			
СЫНАҚТАР:				
1	«Алғашқы медициналық көмек көрсету»	1	1	
2	«Көлік құралдарын пайдалану және жолаушы тасымалдауды ұйымдастыру»	1	1	
БАРЛЫҒЫ:		669	358	311
	Автобус жүргізу**	135		

* Автобус жүргізу емтиханы жүргізуге бөлінген сағаттар есебінде өткізіледі.

** Жүргізу оқу орнынан тыс 135 сағат көлемінде, оның ішінде 5 сағат жаттығуда (экспонат-автобуста) жүргізіледі.

4.3.1. «Құрылым және техникалық қызмет көрсету» пәні бойынша тақырыптық жоспар

№	Тақырыптар пен тапсырмалар атауы	Сағат саны
1	2	3
1-тарау. Кіріспе		
1.1	Автобустың жалпы құрылымы мен саралануы	1
2-тарау. Қозғалтқыш		
2.1	Қозғалтқыш жұмысы мен жалпы құрылымы	2
2.2	Иінді-бұлғақты механизм	4
2.3	Газ бөлу механизмі	4
2.4	Салқындату жүйесі	2
2.5	Майлаушы жүйе	2
2.6	Қозғалтқышқа, салқындату мен майлау жүйесіне техникалық қызмет көрсету	2
2.7	Іштен жану қозғалтқыштардың жанар-жағармайлары. Қозғалтқыш қорегін белгілеу жүйесі	2
2.8	Жанар-жағармай қоспасы	2
2.9	Карбюратор қозғалтқышын қоректендіру жүйесі	12
2.10	Карбюратор қозғалтқышын қоректендіру жүйесіне техникалық қызмет көрсету	2
2.11	Дизельді қозғалтқышты қоректендіру жүйесі	12
2.12	Дизельді қозғалтқышты қоректендіру жүйесіне техникалық қызмет көрсету	2
2.13	Төменгі температурада қозғалтқышты оталдыруды жеңілдету үшін құрылғылармен қамту	2
3-тарау. Электр жабдықтары		
3.1	Автобустың электр жабдықтары бойынша негізгі мәліметтер	2
3.2	Аккумулятор батареялары	2

3.3	Генератор және реле-реттеуші	2
3.4	Стартер. Көмекші электр қозғалтқыштары	2
3.5	Жарық беру жүйесі. Жарық және дыбыс сигналы	2
3.6	Оталдыру жүйесі	6
3.7	Электр жабдықтары аспаптарына техникалық қызмет көрсету	2
4 тарау. Трансмиссия		
4.1	Трансмиссияның мәні мен жалпы құрылымы	1
4.2	Тұтасу	4
4.3	Беріліс қорабы, гидротрансформатор, механикалық редуктор	16
4.4	Карданды беріліс және жетекші көпір	4
4.5	Трансмиссияға техникалық қызмет көрсету	2
5 тарау. Тасушы жүйе		
5.1	Автобус шанағы. Қосымша жабдықтар	2
5.2	Автобус шанағына техникалық қызмет көрсету	2
5.3	Алдыңғы және артқы алқалар	4
5.4	Автобустың жүретін бөлігіне техникалық қызмет көрсету	2
6 тарау. Басқару механизмі		
6.1	Рульдік басқару	4
6.2	Рульдік басқаруға техникалық қызмет көрсету	2
6.3	Тежегіш жүйелер	6
6.4	Тежегіш жүйелерге техникалық қызмет көрсету	2
7 тарау. Техникалық қызмет көрсету негіздері		
7.1	Пайдаланыстағы материалдар және оларды шығындау нормалары	2
7.2	Бөлшектердің ақаулары мен тозуы	2
7.3	Автобустың техникалық жағдайын зерттеу	10
7.4	Автобустарға техникалық қызмет көрсету бойынша негізгі мәліметтер	4

7.5	Автобұсқа күн сайын техникалық қызмет көрсету және кезекті бақылау	12
7.6	Маусымды және № 1, № 2 техникалық қызмет көрсету	34
7.7	Еңбек қауіпсіздігі. Қоршаған ортаны қорғау	4
БАРЛЫҒЫ:		188

4.4. «D» санатты көлік құралдарын жүргізушілерді дайындау бойынша тақырыптық бағдарлама

1-тарау. КІРІСПЕ

1-тақырып. Автобұстың жалпы құрылымы мен саралануы

Халыққа қызмет көрсету бойынша жолаушы автокөлігінің пайдаланылуы. Автобұстардың саралануы. Автобұстың жалпы құрылымы. Негізгі агрегаттардың өзара әрекеті, орналасуы мен белгіленуі: трансмиссия қозғалтқыштары, басқару механизмдері. Автобұстардың кешенді моделі және олардың модификациясы.

2-тарау. ҚОЗҒАЛТҚЫШ

1-тақырып. Қозғалтқыш жұмысы мен жалпы құрылымы

Оқылатын қозғалтқыштың сипаттамасы мен жалпы құрылымы. Карбюраторлы дизельді қозғалтқыштың жұмыс принциптері, белгіленуі. Іштен жану қозғалтқыштарының циклі. Қозғалтқыштың жұмыс үдерісі. Газ алмасу үдерісі, олардың атауы және сипаттамасы. Қозғалтқыш жұмысын сипаттайтын терминдер, олардың анықтамасы. «Шекті нүкте» түсінігі, жану камерасының көлемі, цилиндрдің жұмысы және толық көлемі, қозғалтқыш литражы.

2-тақырып. Иінді-бұлғақты механизм

Иінді-бұлғақты механизмнің мәні, оның құрылымы мен жұмысы. Оқылатын карбюраторлы және дизельді қозғалтқыштың иінді-бұлғақты механизмінің негізгі бөлшектерінің құрылымы.

Сипатты ақаулар, олардың белгілері, ескірудің себептері мен жөндеу.

3-тақырып. Газ бөлу механизмі

Газ бөлу механизмінің жұмысы, құрылымы мен белгіленуі. Иінді және бөлуші біліктің айналу жиілігінің қатынасы. Қақпақ желісі мен иінді білік арасындағы саңылаулардың қажеттілігі, оқылатын қозғалтқыштар үшін оның мөлшері. Қақпақтарды ашу мен жабудың алдын алу мен кешігу мәні. Қақпақтарды жабу туралы түсінік. Газды бөлу фазалары.

4-тақырып. Салқындату жүйесі

Салқындату жүйесінің белгіленуі. Салқындату әдістері. Салқындаған сұйықтықтар және оларға қойылатын талаптар. Қозғалтқыштың жылу режимі және салқындаған сұйықтықтардың температурасын бақылау. Қозғалтқыштың тұрақты жылу режимін сақтау әдістері. Оқылатын қозғалтқыштың салқындату жүйесі аспаптарын орналастыру және оның мәні. Қозғалтқыштың жылу режимін сақтауға арналған құрылғы. Шанақты жылыту құрылымы.

Салқындату жүйесінің сипатты ақауы, оның белгілері, жөндеу себептері мен әдістері.

5-тақырып. Майлау жүйесі

Қозғалтқыштың майлау жүйесінің мәні. Бөлшектердің қабаттарына май жіберу әдістері. Қозғалтқышқа қолданылатын майлар, олардың негізгі ерекшеліктері. Май қысымын бақылау. Қозғалтқыштағы майдың салқындауы мен тазарту әдістері.

Карбюраторлы және дизельді қозғалтқыштар.

Карбюраторлы және дизельді қозғалтқыштың майлаушы жүйесі аспаптарының орналасуы, жұмысы, құрылымы мен мәні. Оқылатын қозғалтқыштың майлану сұлбасы. Көтеріңкі қысымнан майлаушы жүйені сақтауға арналған құрылғылар. Оқылатын қозғалтқыштар картердің желдету жүйесінің жұмысы, құрылымы және мәні.

Сипатты ақауы, оның белгілері, жөндеу себептері мен әдістері.

6-тақырып. Қозғалтқышқа, салқындату жүйесі мен майлауға техникалық қызмет көрсету

Автобусты пайдалану үдерісінде пайда болатын иінді-бұлғақты механизмнің негізгі ақаулары, әсері, себептері мен жөндеу әдістері.

Автобусты пайдалану үдерісінде пайда болатын газ бөлуші механизмнің ақаулығы, олардың әсері, себептері мен жөндеу әдістері.

Карбюраторлы және дизельді қозғалтқыштың иінді-бұлғақты және газ бөлуші механизмдерінің техникалық қызмет көрсетудегі орындайтын негізгі жұмыстары.

Салқындату жүйесінің сипатты ақауы, оның белгілері, жөндеу себептері мен әдістері.

Майлау жүйесінің техникалық қызмет көрсетудегі негізгі жұмыстары.

7-тақырып. Іштен жану қозғалтқыштар үшін жанар-жағармай қорегін белгілеу жүйесі

Автомобиль қозғалтқыштарына арналған жанар-жағармай түрі. Бензин және оның негізгі ерекшелігі. Бензин маркалары. Дизельді жанар-жағармай, оның негізгі ерекшелігі. Дизельді жанар-жағармайдың маркасы.

Қоректендіру жүйесінің мәні. Түсініктердің анықтамасы: жанатын қоспа, жұмыс қоспасы. Жанатын қоспаның құрамы бойынша саралануы. Детонация туралы түсінік, детонациялық жанудың белгілері мен себептері. Қозғалтқыш жұмысына детонацияның әсері. Өңделген газдардың уытына жанатын қоспа құрамының әсері. Әртүрлі режимдегі қозғалтқыштар жұмысына арналған қоспалар құрамына қойылатын талаптар.

8-тақырып. Жанар-жағармай қоспасы

Бензин автомобильдің карбюраторлы қозғалтқыштар үшін жанар-жағармайдың негізгі түрі. Бензиннің негізгі ерекшеліктері. Бензин маркалары. Дизельді жанар-жағармай.

Жанатын және жұмыс қоспасы. Қозғалтқыш жұмысына детонацияның әсері. Этилді бензин. Этилді бензинді пайдаланғандағы сақтық шаралары.

Құрамы бойынша жанатын қоспаның саралануы, әртүрлі режимдегі қозғалтқыштар жұмысына арналған қоспалар.

Қоректену жүйесінің аспаптары, олардың мәні мен автобустағы орналасуы сұлбасы.

9-тақырып. Карбюраторы қозғалтқыштың қоректендіру жүйесі

Қарапайым карбюратор сұлбасы және оның әрекет қағидаты. Оқылатын автобустар карбюраторларының құрылымы.

Әртүрлі режимдегі карбюраторлар жұмысы. Реттеуші құрылғылар және карбюраторларды реттеудің негізгі тәсілдері. Карбюраторды басқару жетегі.

Иінді біліктің максимальды айналымының жалпы құрылымы және белгіленуімен танысу.

10-тақырып. Карбюраторлы қозғалтқыштың қоректендіру жүйесіне техникалық қызмет көрсету

Карбюраторлы қозғалтқыштың қоректендіру жүйесінің ақауы; белгілері, себептері, жөндеу әдістері.

Карбюраторлы қозғалтқыштың қоректендіру жүйесіне техникалық қызмет көрсетудегі негізгі жұмысы.

11-тақырып. Дизельді қозғалтқыштың қоректендіру жүйесі

Дизельді қозғалтқыштың жанар-жағармайдың аппараттарына қойылатын жалпы талаптар. Жанар-жағармай айдайтын піспектің, жоғарғы қысымды піспектің, жоғарғы қысымды піспек секцияларының, бүріккіштердің, иінді білік айналымдарының барлық режимін реттеуіштің, жанар-жағармайды жіберудің алдын алатын автоматты іліністің, оталдыруды басқару жетегінің, қозғалтқышты тоқтату құрылғысының мәні, құрылымы, жұмысы.

12-тақырып. Дизельді қозғалтқыштың қоректендіру жүйесіне техникалық қызмет көрсету

Дизельді қозғалтқыштың жабдықтау жүйесіндегі ақаулар, белгілері, себептері, жөндеу жолдары. Дизельді қозғалтқышты жабдықтау мен техникалық қызмет көрсету жүйесіндегі негізгі жұмыстар, орындау тәсілдері.

13-тақырып. Төменгі температурада қозғалтқышты қосуды жеңілдету үшін құрылғылар мен бейімделу

Төменгі температура кезінде қозғалтқышты қосуды қиындататын себептер. Төменгі температура кезінде қозғалтқышты қосуды жеңілдететін негізгі тәсілдер: электрлі жалынды құрылғы, алдыңғы

қосылған жылытқыш, қосу саймандары, қозғалтқышты жылыту үшін ыстық буды пайдалану, қысқы және барлық маусымдық майлар мен отындар.

3-тарау. ЭЛЕКТР ЖАБДЫҚ

3.1-тақырып. Автобустың электр жабдықтары бойынша негізгі мәліметтер

Автобустың электр жабдығы және оның элементтері туралы жалпы мәліметтер: электр энергиясының көзі мен тұтынушылары, көмекші аппаратура, бақылаушы-өлшеуіш құралдары, жол серіктер мен оқшаулағыштар, желілер. Желілерді орнықтыру. Тоқ көзі мен тұтынушыларын электрлік тізбекке қосу тәсілдері. Электр тізбегін шамадан тыс күштен сақтандыру. Электрлі жабдықтың жалпы үлгісі.

3.2-тақырып. Аккумулятор батареялары

Аккумулятордың мәні, құрылысы, жұмыс істеуі. Аккумуляторларды батареяға қосу. Аккумулятор мен батареяның кернеуі мен сыйымдылығы. Аккумулятор батареясының түрлері, олардың маркалануы. Электролит және олармен жұмыс істеу кезінде сақтану шаралары. Аккумулятор батареясының ақауы, олардың себебі, анықтау тәсілі және жөндеу. Бақылау-жаттығу кезеңі туралы түсінік.

3.3-тақырып. Генератор және реле-реттеуші

Генератордың жұмыс істеу принциптері, құрылысы. Генератор желісі. Түзеткіштер, олардың құрылымы, генератор тізбегіндегі әсері. Генератордағы ақаулар, олардың себептері, анықтау тәсілдері, жөндеу.

Реле-реттеушінің мәні, жалпы құрылымы, жұмыс істеу принциптері. Генератор мен реле-реттеушінің ортақ жұмысы. Реле-реттеушінің автобустарда қолданылуы және олардың құрылымдағы және жұмысындағы ерекшеліктері. Мүмкін болатын ақаулар, себептері, анықтау тәсілі және жөндеу.

3.4-тақырып. Стартер. Көмекші электр қозғалтқыштары

Стартер мәні, құрылымы, жұмыс істеу қағидаты. Стартердің орналасқан жері. Стартердегі мүмкін болатын ақаулар, олардың белгілері, жөндеу тәсілдері.

Көмекші электр қозғалтқыштар, олардың мәні, құрылымы. Мүмкін болатын ақаулар, олардың белгілері, себептері, жөндеу тәсілдері.

3.5-тақырып. Жарық беру жүйесі. Жарық және дыбыс сигналы

Жарық беру жүйесі. Жарық және дыбыс құралының мәні, жалпы құрылымы. Тізбекке қосу және құралды пайдалану ережелері. Фарлар жарығын реттеу тәртібі.

Жарық беру және сигнализация құралдарының ақаулары, олардың себебі, анықтау және жөндеу тәсілдері.

3.6-тақырып. Оталдыру жүйесі

Оталдырудың батареялық жүйесінің мәні, жалпы үлгісі. Батареяның оталдыру құралының орналасқан жері және оны қосу. Жоғарғы және төменгі кернеулі ток тізбегі.

Оталдыру орауышы, үлестіргіш және оталдыру шамының құрылымы және жұмыс жасауы. Бөлуші байланыс пен пілте электродтары арасындағы саңылаудың қозғалтқыш жұмысына әсері. Конденсаттар мәні. Стартермен оталдырудың құрама ажыратқыштарының мәні, құрылымы. Электр жабдықтар әсерінен болатын кедергілерден радио және телеқабылдағыштарды сақтандыру қондырғысы.

Оталдыру кезеңінің қозғалтқыш қуатына, үнемділігіне және жылу режиміне әсер етуі. Оталдыру кезеңінің алдын алу және алдын алу бұрышының иінді білік айналымы мен қозғалтқышқа түсетін күшке байланысы. Вакуумды және орталық реттеушілердің мәні, жұмыс істеу принциптері мен құрылымы. Октан-түзетуші мәні, жұмыс істеу қағидаты. Оталдырудың батареялық жүйесіндегі ақаулар, пайда болуы себептері, оларды жөндеу тәсілдері.

3.7-тақырып. Электр жабдықтары аспаптарына техникалық қызмет көрсету

Аккумулятор батареясының ақаулары, салдары, белгілері, себептері, жөндеу тәсілдері.

Аккумулятор батареясына техникалық қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар, орындау тәсілдері, сақтану шаралары.

Генераторлық қондырғылардың ақауы. Салдары, себептері, белгілері, жөндеу тәсілдері.

Генератор қолдануына қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар, оларды орындау тәсілдері.

Оталдыру құралдары жүйесінің ақауы, салдары, белгілері, себептері мен жөндеу тәсілдер

Оталдыру құралдарына техникалық қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар, орындау тәсілдері.

Стартер, дыбыс сигналының бақылау-өлшеуіш құралдырының, электр қозғалтқыштың жылу беру жүйесіндегі ақаулар. Салдары, белгілері, себептері, жөндеу тәсілдері.

Стартер және өзге де электр жабдық-құралдарына техникалық қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар.

Жарық беру және дыбыс құрылғыларының ақаулары: белгілері, себептері, негізгі салдары, қозғалыс қауіпсіздігіне әсері, жөндеу тәсілдері.

Жарық беру және дыбыс құралдарына техникалық қызмет көрсету кезіндегі орындалатын негізгі жұмыстар.

Тізбектегі қорғағышты ауыстыру. Электрошам мен шыны-жарық таратқышты ауыстыру. Электр тізбегіндегі болатын ақаулар, оларды анықтау және жөндеу тәсілдері.

4-тарау. ТРАНСМИССИЯ

4.1-тақырып. Трансмиссияның мәні мен жалпы құрылымы

Бір немесе жетекші көпірі бар трансмиссия үлгісі. Агрегаттардың жинақтаушы бөлшектерді, трансмиссия бөлшектерін майлау тәсілдері. Трансмиссиялық майлар мен пластикалық майлар, олардың қолданылуы, негізгі қасиеттері және сауда белгісі.

4.2-тақырып. Ілініс

Ілініс, оның мәні, жалпы құрылымы, жұмыс істеу қағидаты. Ілініс желісінің құрылымы мен механизмінің жұмысы. Іліністі пайдалану және оның желісінің реттелуі.

Іліністің ақаулары, оның белгілері, себептері, жөндеу тәсілдері.

4.3-тақырып. Беріліс қорабы, гидротрансформатор, механикалық редуктор

Беріліс қорабы, оның мәні, жұмыс істеу қағидаты. Өткізу саны.

Беріліс қорабының жұмысы. Гидромеханикалық беріліс. Гидро-трансформаторлар құрылымы және жұмысы.

Гидромеханикалық берілісті пайдалану тәсілдері.

4.4-тақырып. Карданды беріліс және жетекші көпір

Карданды және негізгі беріліс, жартылай өстер дифференциалының мәні. Карданды беріліс жұмысының қағидаты және құрылымы. Басты беріліс, оның құрылымы және жұмыс істеу қағидаты, беріліс саны. Дифференциал жұмысының қағидаты және құрылысы.

4.5-тақырып. Трансмиссияға техникалық қызмет көрсету

Ілініс ақаулары, белгілері, себептері, қозғалыс қауіпсіздігіне әсер етуі, жөндеу тәсілдері. Ілініс механизміне техникалық қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар, оларды айқындау тәсілдері.

Беріліс қорабының, гидромеханиканың беріліс ақаулары, белгілері, себептері, қауіпті салдары, қозғалыс қауіпсіздігіне әсері, жөндеу тәсілдері.

Беріліс қорабына, трансформаторға, механикалық редукторға қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар.

Май шығынының нормасы, үстемелеу мерзімі, ауыстырылуы. Тіркемелеу жұмыстары, жетекті реттеу.

Карданды және негізгі беріліс, дифференциал, жартылай білік ақаулары; белгілері, себептері, қауіпті салдары, қозғалыс қауіпсіздігіне әсері, жөндеу тәсілдері.

5-тарау. ТАСУШЫ ЖҮЙЕ

5.1-тақырып. Автобус шанағы. Қосымша жабдықтар

Автобустың негізгі шанағы, оның жалпы құрылымы, ішкі және сыртқы жабдығы.

Салонды желдету: желдеткіш қақпақтар мен арналар, айналмалы шағын терезелер. Жүргізушінің реттелмелі орындығы. Жолаушылар орындығының, касса-жинағыштың, компостердің құрылымы мен орналасуы. Шыны көтергіштер. Күнге қарсы қалқаншалар. Айналар және олардың автобуста орналасуы. Жылытқыш пен автобус салонын жылыту жүйесінің әсер ету үлгісі. Жарықты сигналды бейнелегіштер. Автобус салонының есіктерін қозғалысқа келтіру механизмдері. Радиоқұшейткіш қондырғы және оның автобуста

қолданылуы. Қосымша жабдық ақауының қозғалыс қауіпсіздігіне әсері. Медициналық дәрі-дәрмек қобдишасы мен өрт сөндіргіштің автобуста орналасуы.

5.2-тақырып. Автобус шанағына техникалық қызмет көрсету

Автобус шанағы мен оның механизмдерінің негізгі ақаулары. Автобус шанағына техникалық қызмет көрсету кезінде жүргізілетін жұмыстар.

5.3-тақырып. Алдыңғы және артқы аспалар

Автобустың алдыңғы аспасының мәні және құрылымы. Алдыңғы доңғалақтың орналасу бұрышы. Алдыңғы аспа бөлшектерінің жұмысы.

Артқы аспа құрылымы мен жұмысы.

Дөңгелек құрылымы, олардың орналасуы және бекітілуі. Пневматикалық шина құрылымы, олардың классификациясы. Шиналардағы ауа қысымының нормасы. Аспалар, дөңгелек және шиналар ақауының белгілері, оларды жөндеу.

5.4-тақырып. Автобустың жүретін бөлігіне техникалық қызмет көрсету

Жүретін бөлік ақаулары: белгілері, себептері, қозғалыс қауіпсіздігіне әсері, жөндеу тәсілдері.

Жүретін бөлікке техникалық қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар. Автобустың жүретін бөлігіне техникалық қызмет көрсету кезіндегі қауіпсіздік техникасы.

6-тарау. БАСҚАРУ МЕХАНИЗМДЕРІ

6.1-тақырып. Рульдік басқару

Рульдік басқарудың мәні, орналасуы, жалпы құрылымы мен жұмысы. Рульдік басқаруға қойылатын негізгі талаптар. Рульдік механизм мәні, жұмыс қағидаты және құрылым. Бұрылыс үлгісі. Рульдік трапеция мәні. Рульдік жетек құрылымы мен жұмысы. Рульдік тартым және топса құрылымы. Алдыңғы дөңгелектердің дербес аспасы кезіндегі рульдік жетек құрылымының ерекшеліктері. Рульдік механизм түрлері. Рульдік басқарудың карданды білігі мен бұрыштық редукторы.

Рульдік басқаруды күшейткіш мәні және жұмыс істеу қағидаты. Рульдік басқарудың гидравликалық күшейткішінің құрылымы және жұмысы. Қолданылатын майлар. Гидрокүшейткіш жетегінің мәні, құрылымы және жұмысы. Піспек жетегінің белдігін тартуды реттеу тәртібі. Рульдік басқару жүйесіндегі майлы редуктордың мәні және құрылымы.

6.2-тақырып. Рульдік басқаруға техникалық қызмет көрсету

Рульдік басқару ақаулары: белгілері, пайда болу себептері, қозғалыс қауіпсіздігіне әсері, жөндеу тәсілдері.

Рульдік басқаруға қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар, оларды орындау тәсілдері. Рульдік механизм мен рульдік жетектің пайдаланысын реттеу.

6.3-тақырып. Тежегіш жүйелері

Тежегіш жүйе мәні. Тежегіш жүйенің саралануы. Тежегіш механизм типтері. Автомобильдің тежегіш жүйесіндегі бөлшектердің орналасу үлгісі. Гидравликалық жетегі бар тежегіш механизмнің үлгісі. Аспаптар, қосылу нүктесінің, гидравликалық жетек бөлшегінің мәні, құрылымы және жұмысы. Қолданыстағы тежегіш сұйықтығы, оның қасиеті, тежегіштің гидровакуумды күшейткіштердің мәні, жұмыс істеу қағидаты, құрылымы мен жұмысы.

Тежегіш жүйесінің жұмысшы, аялдамалы, көмекші және қосымша аспаптарының мәні, құрылымы және жұмысы.

Аялдамалы тежегіштің апаттық тежеуінің мәні, жұмыс істеу қағидаты. Қысылған ауаны жіберуге арналған шығыстың орналасуы.

Тежегіш камера құрылымы, орналасуы, жұмысы. Серіппелі энергоаккумулятор мәні, орналасуы, жұмыс істеу қағидаты.

Пневматикалық тежегіш жүйесінің ауа баллондарының орналасуы, құрылымы.

Пневматикалық тежегіш жүйесінде конденсаттың қатып қалуынан сақтандыру мәні, жұмыс істеу қағидаты. Тежегіштің пневматикалық жүйесіндегі қорғаныс клапандарының және өзге де қондырғылардың мәні, орналасуы, құрылымы. Қозғалыс қауіпсіздігі үшін тежегіш жүйесінің герметикалық мәні және оны бақылау тәсілі.

6.4-тақырып. Тежегіш жүйелеріне техникалық қызмет көрсету

Тежегіштің ақаулары: белгілері, негізгі себептері, салдары, қозғалыс қауіпсіздігіне әсері, жөндеу тәсілдері. Гидравликалық және пневматикалық жетегі бар тежегіштер жүйесіне техникалық қызмет көрсету кезіндегі негізгі жұмыстар, оларды орындау тәсілдер

Тежегіштерді пайдалануын реттеу.

7-тарау. ТЕХНИКАЛЫҚ ҚЫЗМЕТ КӨРСЕТУ НЕГІЗДЕРІ

7.1-тақырып. Пайдаланылатын материалдар және оларды жұмсау нормалары

Пайдаланыстағы материалдар және олардың мәні. Шина, аккумуляторлық батареяның істен жылдам шығу себептері және пайдаланыстағы материалдарын шамадан тыс жұмсау себептері.

Жанар-жағармайды жұмсау (шығындау) нормасы. Төменгі температура кезінде, таулы жерлерде, ауыр жол жағдайында жанар-жағармайдың шығындалуы. Қозғалтқыш және трансмиссия майларын, пластикалық жанар-жағармай және арнайы сұйықтарды жұмсау нормасы. Шина, аккумуляторлық батарея жұмысының мерзімін ұзарту, жанар-жағармайды және өзге де пайдаланыстағы материалдарды үнемдеу жолдары.

7.2-тақырып. Бөлшектердің ақаулары мен тозуы

Конструкциялық, өндірістік және пайдаланыстағы ақаулар, табиғи тозу (механикалық, тотығу, қажу нәтижесінде).

Өртүрлі тозу түрінің пайда болуы себептері. Ақаулардың пайда болуына тозудың әсер етуі және қатар орналасқан бөлшектерінің тозуының үдемелі күшеюі.

Тозу салдары, агрегаттардың жөндеу аралық жүруі және қозғалыс қауіпсіздігіне олардың әсері.

7.3-тақырып. Автобустың техникалық жағдайын зерттеу

Автобустардың техникалық жағдайы, түсінігі. Зерттеу әдістері және құралдары. Автобустарға техникалық қызмет көрсетудегі зерттеу рөлі. Зерттеу түрлері.

7.4-тақырып. Автобустарға техникалық қызмет көрсету бойынша негізгі мәліметтер

Жабық ғимараттарда және ашық алаңдарда автобусты сақтау ережесі. Аялдамаларда автобустарды орналастыру. Төменгі температураның қозғалтқышқа әсері. Қысқы мерзімде қозғалтқышты жылыту тәсілдері. Автобусты сақтауға қою кезінде жүргізушінің міндеттері, қауіпсіздік талаптары. Автобуска техникалық қызмет көрсетудің жоспары алдын алу жүйесінің және оларды жөндеу қажеттігінің мәні. Автобустарға техникалық қызмет көрсету түрлері, олардың жиілігі. Автобустарға күнделікті техникалық қызмет көрсету кезінде орындалатын негізгі жұмыстар. Автобустарды күзгі-қысқы және көктемгі-жазғы пайдалануға дайындау кезінде орындалатын негізгі жұмыстар. Уақытылы және сапалы қызмет көрсетудің және ақауларды жөндеудің автобус жұмысының өнімділігіне және қозғалыс қауіпсіздігіне әсер етуі. Автобуска техникалық қызмет көрсету кестесі. Жөндеу түрлері. Автобустарды жөндеуге беру және қабылдап алу реті.

Жүрер алдында, жұмыс барысында және гаражға қайтару кезінде автобустарды дұрыс техникалық жағдайда ұстап-күту бойынша жүргізушінің міндеттері.

Автобустардың жөндеу аралық жүрісінің ең аз нормасы.

Жаңа және күрделі жөндеуден өткен автобустарды жүруге дайындау ережелері.

Автобустарға техникалық қызмет көрсету мен жөндеуді есепке алу құжаттары.

7.5-тақырып. Автобуска күн сайын техникалық қызмет көрсету және кезекті бақылау

Тексеріп қадағалау мәні, автобустарды тексеріп, қадағалау бойынша жұмыстарды жүргізу тәртібі.

Күнделікті қызмет көрсету. Күнделікті қызмет көрсету бойынша жұмыстар жүргізу тәртібі.

7.6-тақырып. Маусымдық және № 1, № 2 техникалық қызмет көрсету

Нөмірлі (ТК-1, ТК-2) және маусымдық техникалық қызмет кезінде орындалатын жұмыс мәні, кезектілігі және көлемі.

Автомобильдерге техникалық қызмет көрсету жұмыстарын орындау кезіндегі қауіпсіздік шаралары.

7.7-тақырып. Еңбек қауіпсіздігі. Қоршаған ортаны қорғау

Автобустарға техникалық қызмет көрсету кезіндегі жалпы қауіпсіздік талаптары. Газбен, этилденген бензинмен және өзге де улы сұйықтықтармен улану қаупі, паркте және одан тыс жерде уланудың алдын алу шаралары.

Электр аспаптармен жұмыс жасаудағы қауіпсіздік ережелері. Техникалық қызмет көрсету кезіндегі еңбек қауіпсіздігі. Өрт қауіпсіздігі шаралары, автомобиль өртін сөндіру ережелері.

Автомобиль көлігіндегі жылжымалы бөлікті пайдалануда, техникалық қызмет көрсетуде, жөндеуде қоршаған ортаға келетін зиянды төмендету бойынша негізгі шаралар.

Автомобиль қозғалтқыштар газының улылығын және түтіндеуін төмендету шаралары.

4.5. «Көлік құралдарын пайдалану және жолаушылар тасымалын ұйымдастыру» пәні бойынша үлгілік тақырыптық жоспар

№	Тақырыптар	Сағат саны
1	Жолаушы автокөлік кәсіпорны, олардың құрылымы мен міндеттері	2
2	Жолаушы автокөлігінің техникалық пайдалану көрсеткіштері	4
3	Желідегі автобустар жұмысына диспетчерлік жетекшілік	4
4	Қалалық және қала сыртындағы бағыттар бойынша автобустар жұмысы	6
5	Жолаушы автокөліктеріндегі тарифтер мен билет жүйесі	2
6	Ведомстволық автобустар мен бағыттық таксилер жұмысының ерекшеліктері	2

7	Автомобиль көліктеріндегі техника қауіпсіздігі мен еңбекті қорғау	2
8	Автобустарды пайдалануда қоршаған ортаны қорғау	2
	БАРЛЫҒЫ:	24

4.6. «Көлік құралдарын пайдалану мен жолаушылар тасымалын ұйымдастыру» пәнінің тақырыптық бағдарламасы

1-тақырып. Жолаушы автокөлік кәсіпорны, олардың құрылымы мен міндеттері

Жолаушы автокөлік кәсіпорнының міндеттері мен құрылымы. Автобустық тасымалдау түрлері: қала ішінде, қала сыртында, қалааралық, халықаралық. Автобустармен жолаушылар тасымалын басқарудың жалпы сұлбасы. Автобус жүргізушісінің міндеті, оның жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі рөлі.

2-тақырып. Жолаушы автокөлігінің техникалық пайдалану көрсеткіштері

Сандық көрсеткіштер: тасымалдау көлемі, жолаушы айналымы, жұмыстың машина-сағаты. Сапалық көрсеткіштер: техникалық дайындық көрсеткіші, желіге шығу коэффициенті. Желіге автобустарды шығару көлемін арттыру бойынша шаралар. Желіде қозғалыс құрамының болу ұзақтығы. Қозғалыс жылдамдығы. Техникалық жылдамдық. Пайдалану жылдамдығы.

Хабар беру жылдамдығы. Жолаушылар жүрісінің орташа аралығы мен хабар беру жылдамдығын арттыру бойынша шаралар. Жүрісті пайдалану коэффициенті. Жүрісті пайдалану коэффициентін арттыру шаралары. Сыйымдылықты пайдалану коэффициенті. Орташа мерзімдік жүріс. Жалпы жүріс. Жолаушы автокөлігі жұмысының өнімділігі.

3-тақырып. Желідегі автобустар жұмысына диспетчерлік жетекшілік

Жолаушы автомобильдері тасымалдауы жұмысына жетекшілік етудің диспетчерлік жүйесі. Орталықтандырылған диспетчерлік

қызмет. Қозғалмалы құрамды желіге шығаруды ұйымдастыру мен қозғалыс кестесін орындау.

Автобустарды басқа бағыттарға қосу тәртібі. Желіде жұмыс істеп жатқан автобус жүргізушілерімен диспетчерлік байланыс құралы. Желідегі автобустарға техникалық көмек көрсету тәртібі.

Желідегі қозғалыс құрамын қабылдау тәртібі. Жұмыс аяқталғанда желідегі автобустар қайтқан кезде жол парақтарын беру мен толтыру тәртібі. Паркке автобустардың уақытылы оралуын бақылау.

Жолаушы автокөлігіндегі бақылау-ревизорлық қызмет пен оның міндеті.

Желідегі автобустарды бақылау.

Қозғалыс тұрақтылығы және оның мәні. Қозғалыс тұрақтылығын бақылау құралдары. Қала бағытындағы автобустар жұмысы қозғалысының тұрақтылығын бақылауды ұйымдастыру. Автовокзалдар мен автобекеттер.

Автобустар жұмысының алғашқы есебінің негізгі формалары. Автобустың жол парағы. Билетті есепке алу парағы, қозғалыс тұрақтылығы парағы. Желіде оларды толтыру ережесі.

4-тақырып. Қалалық және қала сыртындағы бағыттар бойынша автобустар жұмысы

Автобус бағыттарының саралануы. Аялдау бекеттері, олардың орналастырылуы. Бағыт төлқұжаты туралы түсінік. Автобустар қозғалысы жылдамдығын нормалау түсінігі.

Жолаушы бағытындағы автокөліктер қозғалысын ұйымдастырудағы жолдарға қойылатын талаптар. Бағыттарды зерттеу және қауіпті учаскелерді анықтау. Қауіпті учаскелер сұлбасы.

Автобус бригадасы еңбегін ұйымдастыру. Желідегі автобустар қозғалысының кестесі. Қозғалыс құрамының бағыттық, бекеттік, бақылау кестелері.

Қозғалыс аралығы. Ауысымдық коэффициенті. Сапар. Айналым сапары. Сәтті сағаттардағы автобустар жұмысы. Қажеттілік аялдамалары. Кондукторсыз автобустар жұмысын ұйымдастыру.

Жолаушыларды автобустармен арнайы тасымалдаудың түрлері мен сипаты (жұмысшыларды жұмысқа, одан үйлеріне тасымалдау, бірреттік тапсырыстарға автобустар бөлу, балаларды тасу, туристік-экскурсиялық тасымалдау).

Автобустарды пайдалану тиімділігін арттыру жолдары. Автобустарда тиеу нормасы. Артық зат тиелген автобустар жұмысының қауіптілігі. Автобустар үшін жанар-жағармай мен майлаушы материалдарды үнемдеу бойынша шаралар.

Жанар-жағармай мен майлау материалдарына талондар беру мен есепке алу тәртібі. Автобуска май құю; сақтық шаралары.

5-тақырып. Жолаушы автокөліктеріндегі тарифтер мен билет жүйесі

Автобустардағы жол жүру тарифтері. Автобустарда жолаушылар мен жүктерді тасымалдау, сонымен қатар жекелеген тапсырыстар бойынша автобустарды пайдалану үшін тарифтер қолдану. Қалалық, қала сыртындағы және қалааралық бағыттағы автобустарда жолаушылардың жол ақысын төлеуі үшін қолданылатын билеттер түрі.

6-тақырып. Ведомстволық автобустар мен бағдарлық таксилер жұмысының ерекшеліктері

Бағыттық таксилерде жолаушыларды тасымалдауды ұйымдастыру. Жолаушыларды таксомоторлы тасымалдауды ұйымдастыру. Үкіметтік автобустармен жолаушыларды тасымалдауды ұйымдастыру. Жалпы пайдаланудағы үкіметтік және (жеке) жолаушы автокөліктерінің жұмысын үйлестіру.

7-тақырып. Автомобиль көліктеріндегі техника қауіпсіздігі мен еңбекті қорғау

Автомобиль көліктерінде еңбекті қорғау, техника қауіпсіздігі және өндірістік санитария бойынша жалпы ереже. Еңбекті қорғау, техника қауіпсіздігі және өндірістік санитария бойынша ұйымдастыру-техникалық шаралар; ескертпе жазулар, плакаттар, нұсқаулар, семинарлар, сақтандыру құралдары және тағы басқалары.

Нұсқауларды безендіру тәртібі. Өндірістік жарақат және кәсіби ауру. Өндірістегі оқыс жағдайларды есепке алу мен тіркеу ережесі.

Автобустарды сақтауға арналған алаңдарға қойылатын талаптар. Жолдар, алаңдар, кірулер мен шығулар. Ғимаратты желдету мен жылыту. Алаңдар мен жолдарды жарықтандыру. Санитарлық-тұрмыстық ғимарат.

Желіге шығу алдында және тұраққа оралу кезінде автобустардың техникалық жағдайын және оның агрегаттарын тексерудегі техника қауіпсіздігі ережесі.

Этилденген бензин мен антифризді қолданудағы техника қауіпсіздігі ережесі.

Автобустар мен автобус тіркемелерінің техникалық жағдайы мен құрал-жабдықтарына қойылатын негізгі қауіпсіздік талаптары.

Өңделген газдармен улану қаупі және ескертпе шаралар. Автобустарда жолаушыларды тасымалдаудағы техника қауіпсіздігі ережесі.

Жолаушы автокөлігі кәсіпорнында, вокзалдарда, автотұрақтар мен автобустарда өрт қауіпсіздігінің жалпы талаптары. Жолаушы автокөлігі кәсіпорнында, вокзалдарды, автотұрақтар мен автобустарды өртену жағдайында көшіру жоспары. Өртке қарсы қолданатын құрал-жабдықтар мен оларды пайдалану тәртібі. Автобуста және тұрақта өрт шыққан жағдайда жүргізушінің әрекеті. Отты өшірушіні пайдалану әдістері. Автобустан өрт шыққан жағдайда жолаушыларды жылдам құтқару тәртібі.

8-тақырып. Автобустарды пайдалануда қоршаған ортаны қорғау

Автобустарды жөндеу, техникалық қызмет көрсету және пайдалануда қоршаған ортаға залалды әсерін төмендету бойынша негізгі шаралар. қозғалтқыштың өңделген газдарының түтіндеу деңгейін және көміртекті төмендету бойынша шаралар. Дизельді қозғалтқышты автобустарда өңделген газдағы көміртектің нормасы мен бақылау әдістері. Қоршаған ортаның ластанбауы үшін жауапкершілікте болу.

4.6.1. «Автобусты жүргізу» пәні бойынша тақырыптық жоспар

№	Тақырыптар мен тапсырманың атауы	Сағат саны
	1-тақырып. Тренажерда оқыту	
1	Автобустың бақылау-өлшеу құралдарымен, қондырғыларымен, басқару органдарымен таныстыру	1
2	Басқару тұтқасы мен теппені іске қосудың тәсілдерін үйрету	1
3	Автобусты жұмысқа дайындау. Қозғалтқышты оталдыру және тоқтату	1

	2-тақырып. Автодромда оқыту	
4	Автобусты орнынан қозғау, түзу сызықпен жүргізу және тоқтату	2
5	Түзу сызық бойымен берілісті ұлғаймалы қозғалысқа қозғау, бір қалыпта тежеу әдістері	4
6	Берілісті азайтылған қозғалысқа сызық бойымен қосу, қозғау	4
7	Қозғалысты бұрылыстар	4
8	Артқа жүру арқылы қозғалу	2
9	Қозғалыстағы бұрылыстар	4
10	Бұрылыстан өту	1
11	Автобусты берілген орында тоқтату	1
	Бірінші бақылау сабағы	0,5
	3-тақырып. Қозғалыс шартын біртіндеп күрделендіру арқылы жолда үйрету	
12	Автобусты жолдың бойымен төменгі қозғалыспен жүргізу.	
	төменгі қозғалыспен жолдың бойымен жүргізу	4/2
	реттелетін және реттелмейтін қысылыстардан жүріп өту	6/2
	төменгі қозғалыспен қаладан тыс жолдардың бойымен жүргізу	4/2
13	Қарқынды қозғалыспен қалалық және қаладан тыс жолдың бойымен жүргізу	
	екі қатарлы (көп қатарлы) қозғалыспен жолдың бойымен жүргізу	6/2
	қиын реттелетін қиылыстардан жүріп өту	8/4
	қаланың сыртындағы жолдардың бойымен жүргізу	6/4
14	Тіркеу арқанмен жүргізу	1
	Екінші бақылау сабағы	0,5
15	Әртүрлі қалалық қозғалыс жағдайында жүргізу	66/16

	Қорытынды бақылау сабағы	1
	Емтихан	2
	Барлығы:	135/32

Ескерту: Белгіде көлікті тәуліктің қараңғы кезінде жүргізуге оқытудың уақыты көрсетілген.

4.6.2. «Автобусты жүргізу» пәні бойынша бағдарламаның тақырыптары мен тапсырмалары

1-тақырып. Жаттығу орнында оқыту (экспонат-автобуста)

Сабақтың мақсаты: басқару органдары мен бақылау құралдарымен жұмыс істей білуге үйрету, автобусты жұмыс жағдайына дайындау, оның жолға шығар алдындағы техникалық жағдайын тексеріп, қозғалысқа қауіп төндіретін ақауларын анықтау, қозғалтқышты қауіпсіз тәсілмен қосып, тоқтату (жаттығу орнында және автобуста).

1-тапсырма. Автобустың басқару, бақылау органдарымен, қосымша құралдарымен, қондырғыларымен танысу

Автобустың ішкі және сыртқы жабдықтарымен танысу. Жүргізушінің жұмыс орны. Орындықты адам бойының биіктігіне сәйкестендіру. Рульге дұрыс, қолайлы отыру. Жолды жұмыс орнынан шолу. Артқы көріністің айнасын пайдалану тәсілдері.

Басқару органдарының орналасқан жері мен бағытымен танысу (негізгі және қосымша). Әйнек тазалайтын мен әйнек жуғыштарды пайдалану тәсілдері.

Бақылау құралдарының орналасуымен, көрсеткіштерімен, бағытымен және бақылау шамдарының бағытымен танысу. Салон есігін басқаратын тұтқамен жұмыс істеу тәсілдері. Автобус салонындағы репродуктордың дыбыс күшін реттеу.

Автобустағы құрал-жабдықтар жиынтығымен, олардың орналасу бағытымен және қолдану тәсілдерімен танысу (медициналық дәрі қобдишасымен, өрт сөндіру құралдарымен т.б.).

2-тапсырма. Басқару тұтқасы мен теппені іске қосу тәсілдерін үйрету

Жол үстіндегі бақылау барысында басқару органдарының қызметін үйрету:

- тіркеу теппелерін қосу және ажырату;
- дроссель теппесін қосу және ажырату;
- екі теппені бірге қосып әрекет ету;
- үш теппемен бірге әрекет ету;
- беріліс қорабының тұтқасын бейтарап күйден барлық берілістің жұмыс жағдайына және жұмыс жағдайынан бейтарап күйге ауыстыру;
- автобусты тұрған орнынан қозғауды сәйкестендіретін тұрақ тежеуішін, беріліс қорабының тұтқасын, дроссельді және тіркесу теппелерін іске қосу, бұрылыс белгілерін қосу және ажырату;
- автобустың тоқтауына сәйкестендірілетін тұрақ тежеуішін, беріліс қорабының тұтқасын, дроссельді және тіркесу теппелерін іске қосу, бұрылыс белгілерін қосу және ажырату;
- гидромеханикалық беріліс кезінде басқару органдарын іске қосу тәсілдері.

3-тапсырма. Автобусты жұмысқа дайындау, қозғалтқышты оталдыру және тоқтату

Автобуска май құю. Автобустың техникалық жағдайын тексеру және қозғалысқа қауіп төндіретін ақауларын анықтау. Ұсақ ақауларды жөндеу.

Қозғалтқышты оталдыруға дайындау. Беріліс қорабының тұтқасы мен тұрақ тежеуішінің жағдайын тексеру. Ауа жапқышының тұтқасын іске қосу жағдайына келтіру (қажет болғанда).

Оталдыруды қосу. Қозғалтқышты тұтқамен іске қосу, қолды тұтқаға қауіпсіз қою. Қозғалтқышты қыздыру. Бақылау құралдарының көрсеткіштерін қадағалау. Қозғалтқышты тоқтату. Қозғалтқышты іске қосу. Қыздырғыш құрылғылармен жұмыс істеу тәсілдері және қауіпсіздік шаралары.

2-тақырып. Автодромда оқыту

Сабақтың мақсаты. Оқушыларға барлық қауіпсіздік талаптарын қатаң сақтай отырып, автобусты басқарудың алғашқы дағдысын үйрету.

4-тапсырма. Автобусты орнынан қозғау, түзу жүргізу және тоқтату

Орнынан қозғау тәсілімен үйрету:

- қозғалтқышты іске қосып, қыздыру;
- бақылау құралдарының көрсеткіштерін тексеру;
- тіркесуді және төменгі берілісті қосу;
- дроссель педалін бірқалыпты басумен бірге тіркесу педалын бірқалыпты қосу және тұрақ тежеуішін босату, қозғалыс барысында қауіпсіздік талаптарын сақтау, автобусты түзу жүргізу, бұрылыс белгілерін ажырату.

Қауіпсіздік шараларын сақтай отырып, автобусты қысқа қашықтықта түзу жолмен жүргізу.

Автобусты тоқтату тәсілін үйрету:

- бұрылыс белгілерін ажырату;
- тротуарға жақындау немесе жолдың жиегіне шығу;
- дроссель теппесін босатып, тіркесуді ажырату; автобусты тең қалыпқа келтіріп, тежеуіш теппесін бірқалыпты басу арқылы тоқтату;
- тұрақ тежеуішінің тұтқасын тежеу күйіне, ал беріліс қорабының тұтқасын бейтарап күйге келтіру, бұрылыс белгілерін ажырату;
- тіркесу және тежеуіш теппелерін босату;
- қозғалтқышты тоқтату;
- гидромеханикалық беріліс кезінде автобусты орнынан қозғау, оны түзу жолмен жүргізу және тоқтату тәсілдері.

5-тапсырма. Автобусты түзу бойымен, берілісті ұлғайтылған тәртіпке ауыстыру арқылы қозғау

Бірқалыпты тежеу тәсілдері. Орнынан қозғау, қысқа қашықтықта қарқынды орнынан қозғау, тұтқаны ұстай отырып, бейтарап күйде немесе тіркесуді екі рет қосу арқылы біртіндеп жоғары беріліске көшу.

Ұзартылған қашықтықта қатаң түзу сызық бойымен жүргізу және автобусты тең күйге келтіру. Қауіпсіздік талаптарын ескере отырып, автобусты тоқтату. Берілісті ұлғаймалы тәртіпке ауыстыру мен түзу бойынша қозғалу дағдыларын дамыту үшін жаттығуларды қайталау. Бірқалыпты тежеудің дағдыларын бекіту. Гидравликалық беріліс кезінде түзу сызық бойынша жүргізу тәсілдері.

6-тапсырма. Берілісті азайтылған тәртіпке ауыстырумен түзу сызық бойынша жүргізу. Шұғыл тежеу тәсілдері

Орнынан қозғау, қысқа арақашықтықта қарқынды орнынан қозғау, жоғарғы беріліске ауысу. Дроссель теппесінің жылдамдығын азайтып және көбейте отырып түзу бойымен жүргізу:

- берілісті азайтылған тәртіпке ауыстырып, қосу.
- дроссель теппесінің жылдамдығын азайту, төменгі тежеу (қажет болған жағдайда);
- тіркесуді қосу, беріліс қорабының тұтқасын бейтарап күйге ауыстыру, жол жағдайына, автобустың жүгіне, жылдамдық есебіне қарай қозғалтқыштың білік айналымының санын арттыру үшін дроссель теппесін бірдей уақытта баса отырып, тіркеу теппесін аз уақытқа босату;
- тіркесуді ажырату және төменгі берілісті қосу;
- дроссель теппесін баса отырып тіркесу теппесін босату, автобусты тоқтату;
- екпіндеп жүргізу тәсілдерін үйрену және қозғалыс барысында төменгі берілісті жоғарыға қайта қосу, «Тоқта» сызығының алдында автобусты тоқтату.

Тіркесу теппесін қосып немесе қоспай автобусты шұғыл тоқтату тәсілін үйрену. Тежегіш аяқ астынан істен шығып қалған жағдайда қозғалтқышпен тежеу тәсілін үйрену.

Берілісті төменгі тәртіппен және шұғыл тежеуге ауыстырудағы дағдыларды дамыту үшін жаттығуларды қайталау.

7-тапсырма. Қозғалыстағы бұрылыстар

Орнынан қозғау. Берілісті ұлғайтылған тәртіпке қосу, түзу бойынша жоғарғы берілісте жүргізу.

Сол жақ бұрылыстың белгісін қосу, аралық беріліске көшу, солға бұрылу, түзу жүру. Бұрылыс белгісін ажырату.

Жоғары беріліске көшу және оң жақ бұрылыстың белгісін қосу. Аралық беріліске көшу. Оңға бұрылу, түзу жүру. Бұрылыс белгісін ажырату. Жоғарғы беріліске көшу.

Сол жақ бұрылыстың белгісін ажырату. Аралық беріліске көшу, сол жаққа қарай айналып жүру.

Сол жақ бұрылыстың белгісін қайта қосу. Оң жаққа қарай айналып жүру. Тоқтау, бұрылыс белгісін ажырату. Жоғары берілісте түзу жүру. Сол жақ бұрылыстың белгісін қосу, аралық беріліске

көшу, 90⁰С бұрышпен солға бұрылу. Тоқтату. Бұрылыс белгісін ажырату. Сигнал беру арқылы 90⁰С бұрылыс жасай отырып, солға және оңға алма-кезек ауысып жүру.

Артқы дөңгелектің өтуіне кедергі болатын қарама-қайшылықтар маңайында оңға және солға бұрылыс жасау.

Кедергілер арасымен оңға және солға алма-кезек жүріп өту. Сигнализацияны қолдану, қозғалысты есептеу, автобус бұрылыстарын орындаудағы дағдыларды дамыту үшін жаттығуларды қайталау. Гидромеханикалық беріліс кезіндегі қозғалыста бұрылу тәсілдері.

8-тапсырма. Артқы жүріспен жүру

Орнынан алға жылжу. Берілісті төменгі тәртіпке қосып, түзу жүру. Тұрақ тежеуіш тежей отырып, автобусты тоқтату.

Автобустың артындағы жолды тексеру. Артқы жүрістің берілісін қосу, қауіпсіздік талаптарын сақтай отырып, артқы жүріспен жүруді бастау. Артқы жүріспен жүруді түзу жалғастыру, қауіпсіздік шараларын ескеру.

Жолға артқы терезе, қапталдағы терезе, ашық есік арқылы бақылау жасай отырып, түзу бойымен артқы жүріспен жүру. Тоқтау. Түзу бойымен артқы жүріспен жүру. Қондырылған сигнал қондырғылары арқылы оңға, солға бұрылу.

Алдыңғы дөңгелектің өтуіне кедергі болатындай есеппен артқы жүріспен жүру барысында оңға, солға бұрылыс жасау. Кедергілер арасымен артқы жүріспен оңға, солға жүріп өту. Артқы жүріспен «сегіздік» бойынша алма-кезек жүру. Тоқтау, артқы жүріс қабырғасынан алшақ жүру. Гидромеханикалық беріліс кезіндегі артқы жүріспен жүру тәсілдері. Барлық қауіпсіздік талаптары мен өтпелерді ескере отырып, артқы жүріспен жүру дағдыларын дамыту үшін жаттығуларды қайталау.

9-тапсырма. Қозғалыстағы бұрылыстар

Орнынан қозғау. Берілісті ұлғайтылған және төмендетілген тәртіпке ауыстыра отырып, түзу жүру. Бұрылуға ыңғайлы орынды тандап алу, тоқтау.

Артқы жүрісті қолданумен және қолданусыз шексіз ендіктегі учаскіде бұрылыс жасау, міндетті түрде сигнал беру және автобусты ең болмағанда тұрақ тежеуішімен тоқтату. Артқы жүрісті, сигналын

қолдану арқылы және солға бұрылмас бұрын міндетті түрде тоқтап тұрып, екі шектелген учаскеде бұрылыс жасау. Гидромеханикалық берілісте автобусты бұру тәсілдері.

10-тапсырма. Қақпаға өту

Орнынан қозғау. Берілісті ұлғайтылған және төмендетілген тәртіпке алма-кезек қосып, түзу бойымен жүру. Қақпаға қарсы түзу жағдайымен қақпаға алдыңғы және артқы жүріспен кіру. Артқы және алдыңғы жүрісті қақпаға жақын жақпен кіру.

Алдыңғы және артқы жүріспен қақпаға қарама-қарсы жақпен барлық қауіпсіздік шараларын сақтай отырып, сигнал беру арқылы кіру.

Қақпадан алдыңғы жүріспен оң және сол жақ бұрылыспен шығу, қақпадан шығар алдында міндетті түрде тоқтау, қақпадан барлық қауіпсіздік талаптарын сақтай отырып, артқы жүріспен шығу.

Гидромеханикалық беріліс барысында қақпаға кіру және шығу тәсілдері. Барлық қауіпсіздік талаптарын ескере отырып, сигналды қолдану арқылы алдыңғы және артқы жүріспен қақпаға кіру және шығу дағдыларын дамыту үшін жаттығуларды қайталау.

11-тапсырма. Автобусты берілген орнында тоқтату

Берілісті ұлғайтылған және төмендетілген тәртіпте ауыстыра отырып түзу жүру. Автобусты тротуарға тоқтату.

Автобусты тоқтату, «Тоқта» сызығында:

- қарама-қарсы көрсетілген шеберге кабина есігімен немесе оқушының таңдаған бағытымен;
- алдыңғы дөңгелектерімен екі дөңгелегін тақтайға қойып;
- артқы дөңгелектерімен екі дөңгелегін тақтайға қойып;
- барлық дөңгелектерін екі тақтайдың ізіне қойып;
- автобусты артқы жүріспен тоқтату;
- тротуарға;
- ордың жиегіне;

Автобусты жылжып, орын ауыстыра отырып тоқтату.

Гаражға алдыңғы және артқы жүріспен кіру. Автобусты тұрақ орнына қою. Гараждан алдыңғы жүріспен шығу.

Гидромеханикалық беріліс кезіндегі берілген орында автобусты тоқтату тәсілдері.

Әртүрлі жағдайлардағы берілген орындарда автобусты тоқтату сигналды қолдану және қауіпсіздік шараларын сақтау дағдыларын

дамыту үшін жаттығуларды қайталау. Автобусты тоқтатқан кездегі апатты жағдайлар және оларды болдырмау шаралары.

Бірінші бақылау сабағы.

Сабақтың мақсаты: оқушылардың автобусты көше және жолдарда жүргізуге дайындаған анықтау, әсіресе олардың айдап шығару рұқсат етілмейтін автобустың ақауларын дер кезінде анықтауына, қозғалтқышты іске оталдыруға, негізгі жүргізу тәсілдерін орындауға, қондырылған сигнализацияны қолдануға, жол қозғалысының ережелерін сақтауға аса көңіл аударту.

3-тақырып. Қозғалыс шартын біртіндеп күрделендіру арқылы жолда үйрету

Сабақтың мақсаты: Жүргізу дағдыларына үйрену, әртүрлі қозғалыс шартында қауіпсіздік ережелерін сақтау, автобустың техникалық жағдайын жол сызығының үстінде тексеруді үйрету.

12-тапсырма. Автобусты жол бойымен төменгі жүріспен жүргізу

Жол бойымен төменгі жүріспен жүргізу. Төменгі жүріспен қала (елді мекен) көшелеріне шығу, қауіпсіз арақашықтықта көліктік құралдардарының артынан жүру. Тротуарға тоқтау және жүруді бастау. Жол белгілерімен, көрсеткіштерімен, жаяу жүру бөліктерінің сызықтарымен жұмыс істей білу, жаяу жүрушілердің өтпе бөлікке шығу орындарында ұқыпты және абай болу, қоғамдық көлік аялдамасынан жүріп өткенде қауіпсіздік шараларын сақтау, қозғалыс бағытын өзгерту, қуыс көшелерге, бұрылыстарға кіру, қуыс көшелерден шығу. Артқы жүрісті қолданып, немесе қолданбай-ақ бұрылу.

Алдыңғы және артқы жүріспен қақпаға кіру және қақпадан шығу. Сақтық шараларын сақтай отырып, тар өтпелерде қарсы жүру. Қауіпсіз аралықты сақтай отырып, озып жүру. Қатарласып жүру. Реттелетін және реттелмейтін қиылыстардан жүріп өту. Қиылысқа жақындағанда сақтық шараларын сақтау, басты көше мен қауіпсіз жолды тез көзбен шолып өту. Әртүрлі белгіден көшелердің реттелмейтін қиылысынан жүріп өту. Реттелмейтін қиылысты 20 м қашықтықта көру арқылы жүріп өтудің ережесіне дағдылану. Реттелетін қиылыс алдында тоқтау (қозғалыс рұқсат етілмейтін сигнал берген кезде). Қиылыстарда бұрылыс жасау. Трамвай

жолдары немесе трамвай жүретін қиылыстардан жүріп өту. Арнайы сигнал беретін көлік құралдары болған кезде сақтық шараларын сақтау, жаяу жүретін адамдардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

Төменгі жүріспен қаладан тыс жолдарда жүру. Қаладан тыс жолдардан төменгі жүріспен шығу. Көлік құралдарының артынан жүру және қауіпсіздік шараларын сақтай отырып, озып өту, жолдың жиегіне тоқтау және жүруді бастау. Тар көшелерден қарсы жол айырығына түсу. Биік жерлерде жоғары көтеріліп, төмен түсу, тоқтау және жоғары-төмен жүруді жалғастыру. Көпір бойымен және жол өтпемен жүру. Теміржол өтпелерінде тоспалы және тоспасыз жүріп өту. Реттелетін және реттелмейтін жолдардың қиылысынан жүріп өту. Май құю станциясында автобуска май құю. Жаяу жүрушілер мен велосипедшілердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Жол белгілерін, бағдаршам сигналдарн және жолды реттеушілердің белгілерін жетекшілікке ала білу. Жолда тұру және аялдау ережелеріне дағдылану.

13-тапсырма. Қалалық және қаланың сыртындағы жолдарда қарқынды жүріспен жүру

Жолда екі қатарлы (көп қатарлы) жүріспен жүру. Көшеге қарқынды жүріспен шығу. Тротуарға тоқтау және қозғалысты жалғастыру. Қауіпсіз аралықты сақтай отырып, көлік ағынымен жүру. Әртүрлі көлік құралдарынан озып жүру, жаяу жүретін адамдардың жолынан жүріп өту. Қоғамдық көліктердің аялдамасынан жүріп өту. Трамвай, троллейбус, басқа автобустармен, жеңіл таксилермен басқа да көлік құралдарымен бірге жүру. Бір бағыттағы жүріспен жүріп өту, көшеге екі бағыттағы жүріспен шығу. Бульварлық өтпелерден жүріп өту. Бұрылыстар мен айналымдардан өту. Қақпаға кіру және қақпадан шығу. Арықтардан жүріп өту. Көпір, жол өтпе және үңгіжолдарда жүру. Жол белгілерін, сызық белгілерін, бағдаршам сигналдары мен реттеушілердің белгілерімен жұмыс істей білу. Жаяу жүрушілер мен велосипед жүргізушілерінің қауіпсіздігін қамтамасыз етіп, сақтық шараларын сақтау, көшелердегі тұрақтар мен аялдамаларда қарқынды қозғалыспен жүруді үйрену үшін дағдыны нығайту.

Күрделі реттелетін қиылыстардан жүріп өту. Қатардағы қозғалысқа қайта қатарласу, қиылыстарда бұрылыс жасау. Үш секциялы қозғалыс бағдаршаммен, қосымша секциялары бар бағдаршамдармен реттелетін қиылыстардан жүріп өту. Реттелетін

бульвар қиылыстарынан жүріп өту. Арнайы сигнал беруші көлік құралдары шығып қалған жағдайларда сақтық шараларын сақтау, жаяу жүрушілер мен велосипед жүргізушілерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ете отырып, трамвай, троллейбус, басқа автобустар мен басқа да көлік құралдарымен бірге қиылыстар арқылы жүру. Қала сыртындағы жолдармен жүру. Қаладан автокөлік жолдарына шығу. Автокөлік жолдарындағы тұрақтар мен аялдамалар ережелерін білу үшін дағдыны нығайту.

Екінші қосымша жолға шығу. Екінші қосымша жолдан басты жолға шығу. Әртүрлі деңгейдегі қиылыстардан жүріп өту. Бұрылыстары бар айналымдарда жүру, төмен және жоғары жерлермен, көпір, жол өтпелермен жүру және тоннелдерде, көпір астында, жол өтпелерде жүру. Басып озу. Жолдар тарылған жерде қарсы жол айырығына түсу. Бұрылыстардағы қарсы жол айырығына түсу. Жаяу жүрушілер мен велосипед жүргізушілерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Жол белгілерімен жаяу жүру бөлігінің белгілерімен, бағдаршам сигналдарымен, реттеушінің белгілерімен жұмыс істей білу.

14-тапсырма. Тіркеу арқанымен жүру

Қауіпсіздік шараларын сақтай отырып автобусты қатты тіркеспей жалғастыру тәсілдері. Автобусты қатты тіркемемен тіркей отырып, түзу жүру, бұрылыстарда жүру және жоғары төмен жерлермен жүру. Қақпаға кіру және қақпадан шығу. Тротуарға тоқтау (жолдың жиегіне) қатты тіркесті алып тастау.

Қауіпсіздік шараларын сақтай отырып автобусқа тіркесті жалғау тәсілдері. Жұмсақ тіркестің белгісі. Тіркестің беріктілігін тексеру. Автобусты жұмсақ тіркесімен түзу бағыт бойынша бұрылыстарда жүргізу. Тротуарға (жолдың жиегіне) тоқтау, жұмсақ тіркемені шешіп алу. Сақтық шараларын сақтау: – + жүйесін қосу және ажырата білу.

Қорытынды бақылау сабағы

Сабақтың мақсаты: Оқушылардың өз бетімен автобус рулімен жұмыс істей алуына дағдыларын анықтау; автобусты техникалық түрде дұрыс, қатесіз басқара алуын, әртүрлі жағдайларда жол, көшелерде қауіпсіздік ережелерін орындай алуын тексеру.

Қозғалыс ережелерін, қауіпсіздік талаптарын, қондырылған сигнал белгілерін дұрыс сақтай білуіне ерекше назар аударылады.

Бақылау сабағына төмендегілер кіреді:

1. Автобустың техникалық жағдайын тексеру, қозғалысқа қауіп төндіретін ақауларын анықтау.
2. Қозғалтқышты іске қосу.
3. Тротуардағы автобусты қозғау.
4. Ұлғаймалы және төмендетілген тәртіпке берілісті ауыстыра қоса отырып, түзу жүру.
5. Қатарды таңдау, қауіпсіз аралықты сақтай отырып, көлік ағымының ізіне түсу, қатарласу.
6. Артқы жүрісті қолданбай бұрылу.
7. Қиылыста тоқтау, түзу бағытта қиылыс арқылы жүру, қиылыста бұрылыс жасау, оның ішінде трамвай жолдары қиылысатын жерлерде.
8. Көтеріңкі жерлерде жүру және тоқтау, қозғалысты жоғары-төмен бағытта жалғастыру.
9. Артқы жүрісті қолдану арқылы тар өтпелерде (қақпаға немесе қапталдағы өтпеге кірмей).
10. 100 метір қашықтықта тура артқы жүріспен жүру.
11. Қақпаға артқа жүріспен кіру. Қақпадан алдыңғы жүріспен шығу.
12. Автобусты берілген жерде тротуарда тоқтату.
13. Күрделі жол шарттарында автобусты жүргізу дағдыларын тексеру.
14. Кәсіпорын аумағында автобусты жүргізу дағдысын тексеру, қызмет ету аймағына беру, тұрақ кеңсесіне қою.
15. Жолаушыларға кондукторсыз қызмет көрсету кезінде жүргізуші міндетті түрде білуге тиіс іс-қимылдарды тексеру.

4.7. «Е» санатындағы көлік құралдарының жүргізушілерін дайындаудың жобалық бағдарламалары

4.7.1. «В» санатындағы көлік құралдарының жүргізушілерін «Е» санатына қайта дайындаудың оқу жоспары

№	Пәндер	Сағат саны
1	Қондырғылар және техникалық қызмет ету	6
2	Көлік құралдарын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі	50

3	Тасымалдауды ұйымдастыру негіздері	10
	Барлығы:	66
	Консультация	6
	Емтихан	
4	Қондырғылар және техникалық қызмет ету	12
5	Көлік құралдарын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі	12
	Жүргізу*	
	Барлығы	96
	Жүргізу**	16

* Емтихан алу бөлінетін сағат есебімен жүргізіледі.

** Автокөліктерді жүргізу оқу уақытының кестесінен тыс әрбір оқушыға 16 сағат көлемінде жүргізіледі.

4.7.2. «С» және «Д» санатындағы көлік құралдарының жүргізушілерін «Е» санатына қайта дайындаудың оқу жоспары

№	Пәндер	Сағат саны
1	Қондырғылар және техникалық қызмет ету	18
2	Көлік құралдарын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі	50
3	Тасымалдауды ұйымдастыру негіздері	10
	Барлығы	78
	Консультация	6
	Емтихан*	
	Қондырғы және техникалық қызмет ету	12
	Көлік құралдарын басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі	12
	Жүргізу	

	Барлығы	108
	Жүргізу**	16

* Емтихан алуға бөлінетін сағат есебімен жүргізіледі.

** Автокөліктерді жүргізу оқу уақытының кестесінен тыс әрбір оқушыға 16 сағат көлемінде жүргізіледі.

4.7.3. «Құрылғы және техникалық қызмет ету» пәнінің тақырыптық жоспары

№	Тақырыптары	Сағат саны	
		«В»-дан «Е»-ге	«С» мен «Д»-дан «Е»-ге
1	Автокөлікті сүйреп тіркейтін трактордың жалпы құрылғылары және саралануы.	1	2
2	Тіркеме және жартылай тіркемелер қондырғысы және саралануы.		14
3	Автопойыздарды техникалық пайдалану.	1	4
4	Автопойыздардың техникалық жағдайын анықтау*	1	2
5	Тіркеме мен жартылай тіркемелердің техникалық қызмет етуі*	1	4
6	Техникалық және ағымдық қызмет етудің ерекшеліктері*	1	2
	Барлығы:	6	18

* 4, 5, 6-тақырыптар практикалық сабақтарда өткізіледі.

4.8. «Е» санатты көліктерді пайдаланудың тақырыптық бағдарламасы

1-тақырып. Автокөлікті сүйреп тіркейтін трактордың жалпы құрылғысы және саралануы

«Автокөлікті сүйреп тіркейтін трактор» түсінігі. Олардың саралануының қолданылатын қозғалтқышқа байланысты болуы. Карбюраторы бар қозғалтқыштағы, газ баллонды құрылғылары бар автокөлік-сүйретпе тракторлардың маркалары. Автокөлік-сүйретпе тракторлардың маркалары, техникалық сипаттамалары және жалпы құрылғылары. Құрылғылар және тіркеме құралдарының өлшемдері. Тіркеме құрылғы, майысатын бұрыштары, отырғызылып сүйреп тіркейтін трактор құрылғыларының ең жоғары жүктемесі.

2-тақырып. Тіркеме мен жартылай тіркеменің құрылғылары және саралануы

«Тіркеме» түсінігі. Қолданылатын бұрылыс құрылғыларына байланысты тіркемелердің жіктелуі. Тіркеме маркалары.

Тіркемелердің техникалық жағдайы және құрылғылары жалпы бағыттағы тіркемелер. Бұрылыс тіркемесі.

Тіркеме тарқатушылар.

«Жартылай тіркеме» түсінігі. Жіктелуі, жартылай тіркеме маркасы, жартылай тіркелемердегі техникалық жағдай және құрылғылары.

3-тақырып. Автопойыздарды техникалық пайдалану

Автопойыздарды техникалық пайдалану мәні. Автокөлік құралының жылжымалы бөлігінің жөндеу және техникалық қызмет етуі туралы ережелер және оның бағыты, қысқаша мазмұны. Техникалық қызмет ету түрлері, жұмыс көлемі және оларды орындаудың кезектілігі. Жөндеуге дейінгі жұмыс істеу нормалары және автокөлік-сүйретпелерді, олардың агрегаттарын тіркемелеу, жартылай тіркемелерді есептен шығару.

Қозғалыстағы бөліктің жөндеу жұмыстарының түрлері, жөндеу әдістері. Жөндеудің агрегаттық әдісінің артықшылығы. Күрделі жөндеу. Автокөліктер мен агрегаттардың жөндеуаралық жүріп өту нормалары. Бөлшектерді қайта қалпына келтіру тәсілдері және олардың қысқаша сипаттамасы.

Автопойызды пайдалануға енгізу. Автопойыздарды жүргізіп жаттықтыру. Автопойызды майлау карталары. Өртүрлі климаттық жағдайларда автопойызды пайдалану.

4-тақырып. Автопойыздардың техникалық жағдайын тексеру

Арнайы жабдықтар. Тексеруді автопойыздарды техникалық пайдалану үдерісінде жүргізу.

5-тақырып. Тіркемелер мен жартылай тіркемелердің техникалық қызмет етуі

Тіркемелердің техникалық қызмет етуімен кезектегі және жұмыс көлемі. Тіркеме құрылғыларды және бұрылыс орталарын реттеуді, сүйретіп тіркелетін тракторды тежеуші жүйесін, жүріс бөлігін және электр жабдықтарына қосуды орындау және жағдайын тексеру.

6-тақырып. Далалық жағдайда техникалық қызмет ету мен ағымдық жөндеу жүргізудің ерекшеліктері

Автопойызды үлкен ұзындықтағы бағыттық жұмысына дайындау. Автокөлік кәсіпорны анықтаған тасып әкелінетін пайдалану материалдары мен қосалқы бөлшектер жиынтығының құрамы.

Жол үстінде пайдалануға жарамсыз бөлшектерді уақытылы анықтау ерекшеліктері және жүргізушінің қалпына келтіруі, қолда бар құралдарды, сондай-ақ бақылау тексеруі үшін, техникалық қызмет ету мен ағымдық жөндеу үшін эстакада мен канаваны пайдалану. Қажет болған жағдайда жүргізушінің маршрут барысында тоқтау әрекеті және техникалық ақауларды жөндей алмауы.

4.9. «Тасымалдау ұйымдастыру негіздері» пәні бойынша тақырыптық жоспар

№	Тақырыптар	Сағат саны
1	Автопойыздардың негізгі жұмыс көрсеткіштері	2
2	Жолаушылар мен жүктерді тасуды ұйымдастыру	2
3	Жұмысқа диспетчердің жетекшілік етуі	1
4	Жұмысты жоспарлау және есепке алу негіздері	1

5	Жүргізушілердің еңбек және демалыс тәртібі	1
6	Автопойыз жүргізушілердің еңбегін қорғау	2
7	Қоршаған ортаны қорғау	1
	Барлығы:	10

4.9.1. «Көлік құралдарымен басқару негіздері және қозғалыс қауіпсіздігі» пәні бойынша тақырыптық жоспар

№	Тақырыптар	Сағат саны
1	Автокөлік жолдарының элементтері және олардың жағдайының жол қауіпсіздігіне әсері	4
2	Автопойыз жүргізушілерінің жұмысының психикалық ерекшеліктері	2
3	Автопойыз қозғалысы теориясының негіздері	4
4	Күрделі метеорологиялық шарттарда автопойыздарды басқару ерекшеліктері	2
5	Тау жолдары мен қиылысқан жерлерде автопойыздарды басқару ерекшеліктері	4
6	Қарқындылығы жоғары қозғалыстағы жолдарда автопойыздарды басқару ерекшеліктері	4
7	Автопойыздардың техникалық қауіпсіздігі және үнемді жүргізу тәсілдері	4
8	Әртүрлі жол-көлік жағдайларында автопойыздарды қауіпсіз басқару ерекшеліктері	6
9	Жол қозғалысы ережесінің негізгі ережелері	10
10	Жүргізушінің құқықтық жауапкершілігі	4
11	Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету	6
	Барлығы	50

* Ескерту: бұл тақырып практикалық сабақтарда жүргізіледі.

**4.9.2. «Автопойыздарды жүргізу» бағдарламасы
және тақырыптың жоспары**

№	Тақырыптары	Сағат саны	
		«В»-дан «Е»-ге	«С» мен «Д»-дан «Е»-ге
1	Жолға шығуға дайындық. Автопойызды басқару тәсілдері*	1	1
2	Шектелген өтпелерде бұрылыс жасау*	2	4
3	Қарқындылығы аз жүріспен жолда жүру. Үнемді жүру тәсілдері	1	2
4	Қарқындылығы жоғары жүрістегі жолдарда жүру	1	2
5	Тәуліктің қараңғы кезінде жүру	1	2
6	Күрделі жол жағдайында жүру**	1	2
	Бағалау сабағы	1	1
	Емтихан	2	2
	Барлығы	10	10

* 1, 2-тақырыптар атводромда (алаңда) жүргізіледі.

** 6-тақырыпты толық өту климаттық шарттармен анықталады.

*Көлік жүргізушілерді даярлаудың
даярлау кезіндегі қажетті құжаттардың
үлгілері. 2-қосымша*

**5 БӨЛІМ. ОҚЫТУ КУРСТАРЫН БІТІРУ ТУРАЛЫ
КУӘЛІК**

Сыртқы жағы

(оқыту ұйымының атауы)

Куәлік

Сериясы В № 000000

Азамат(ша) _____

(тегі, аты, әкесінің аты,)

_____ ж. «_____» _____

_____ ж. «_____» _____

аралығында _____

бағдарламасы бойынша оқығаны
және бітіру емтихандарында

_____ ж. «_____» _____

_____ хаттамаға сәйкес

мынадай бағалар ("қанағаттанар-
лық", "жақсы", "өте жақсы")

алғаны жөнінде берілді.

Құрылғы және техникалық
қызмет көрсету _____

Жолда жүру қауіпсіздік
негізі мен ережелерінен _____

Практикалық жүргізу _____

Емтихан комиссиясының
төрағасы _____

Оқыту ұйымының басшысы

_____ М.О.

_____ жол полициясы

сериясы _____ №

жүргізуші куәлігін берді.

_____ ж. «_____» _____

М.О. _____

(қолы)

(наименование учебной организации)

Свидетельство

Серия В № 0000000

Выдано гр. _____

(фамилия, имя, отчество)

в том, что он(а) обучался (обучалась)

с «_____» _____ г.

по «_____» _____ г

по Программе _____

и на выпускных экзаменах согласно
протоколу № _____

от «_____» _____ г.

получил следующие оценки
("удовлетворительно", "хорошо",
"отлично")

Устройство и техническое
обслуживание _____

Правила и основы безопасности
движения _____

Практическое вождение _____

Председатель экзаменационной
комиссии _____

Руководитель
учебной организации _____

_____ М.П.

Выдано водительское удостоверение
серии _____ № _____

Дорожной полицией

№ _____

«_____» _____ г.

М.П. _____

(подпись)

Оқу курсың бітіргені туралы куәлік қатаң есептегі құжат болып, тіркеу үшін кезекті нөмірі және А, В, С, Д, Е, әріптен тұратын сериясы типографиялық әдіспен енгізіледі. Куәліктің артқы беті қызғылт түсті сақтандыру торымен жабылған, мәтіннің сол жағы мемлекеттік тілде, мәтіннің оң жағы орыс тілінде. Куәліктің өлшемдері: 160х110 см – ашылған көрінісінде, 80-110 см бүгілген сызығы бойынша.

*Көлік құралдарын жүргізушілерді
даярлау ережелеріне 3-қосымша*

Оқыту ұйымы _____ Оқу автомобиліне арналған
Көлік техникалық _____ № _____ жол парағы жарамды,
шығуға

_____ ж. « _____ » _____ рұқсат етемін
Мекен-жайы _____ Механик _____
Телефоны _____ (қолы)
Жоспарланған уақыт: Маркасы _____ Көлікті жарамды
Парктен шығу Мемлекеттік № _____ жағдайда
_____ с. _____ мин. қабылдап алдым
Паркке оралу Шебер _____ Шебер _____
_____ с. _____ мин. (қолы)
Медициналық Спидометрдің көрсетуі: Нақты уақыт:
байқаудан өтті парктен шығар кезде парктен шыққанда
_____ шақ. _____ с. _____ мин.
(қолы, тегі және Паркке оралғанда паркке оралуы
аты-жөні) _____ шақ. _____ с. _____ мин.

Шеберге тапсырма			Жанар-жағармай	Тұрып қалуы туралы белгілер	
Оқу тобының №	Оқушының тегі және аты-жөні	Жаттығу №		Паркте және жолда тұрып қалу себебі	Тұрып қалу уақыты
			Бакта болғаны __ л.		
			Алынды:		
			1. _____ л		
			2. _____ л		
			_____ (қолы)		
			Жұмыс соңында бакта қалған жанар-жағармай _____ л		
Шеберге қосымша тапсырма				Паркке, оқыту ұйымына бақылау жұлдызшалары туралы белгі	
			(қолы)		

М.О. Оқыту ұйымының басшысы _____
(қолы)

АРТҚЫ ЖАҒЫ

Оқу тобының №	Оқушының тегі мен аты-жөні	Жаттығу №	Сабақтың басталуы	Сабақтың аяқталуы	Барлық сағат саны	Жүрген жолы, шақ.	Үлгерім бағасы	Оқушының қолы
			с/мин	с/мин	с/мин (жазбаша)			

Шебер _____

Жұмыс нәтижелері

Сағат саны					Жүрген жолы (шақ.)		Жанар-жағармай шығысы			
Нарядта	Қозғалыста	Тұрып қалу	Оның ішінде техникалық ақаулар бойынша	Жалпы	Оның ішінде		Норма бойынша	Нақты	Үнемдеу	Мөлшерден тыс шығындау
					Оқу жүксіз	Оқу жүкпен				

Оқыту ұйымы басшысының орынбасары _____ (қолы)

Бас бухгалтер _____ (қолы)

*Көлік құралдарын жүргізушілерді
даярлау ережелеріне 4-қосымша*

(оқыту ұйымының атауы)

Бұйрық

_____ ж. « ____ » _____ № _____

Оқуға қабылдау туралы

_____ оқу жылында Көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау жоспарына сәйкес бұйырамын:

1. « ____ » САНАТЫНДАҒЫ көлік құралдары жүргізушілерін даярлау (қайта даярлау) бойынша № _____ оқу тобы құрылсын:
- 2.

№ р/с	Тегі, аты, әкесінің аты	Туған күні, айы және жылы	Мекен-жайы, телефоны
1	Айбаров Мұрат Аманжолұлы	12.05.1980	Алматы қ., Правда көшесі, 13-үй, 23-пәтер тел. 948-37-22
2			
-			
3			

3. Оқудың басталуы _____ ж. « ____ » _____

4. Оқудың аяқталуы _____ ж. « ____ » _____

5. Сабақ режимі _____

(сабақ өткізілетін күндері мен уақыты)

6. Теориялық сабақтар _____ № кабинеті

7. Көлікке ТҚК жөніндегі зертханалық-практикалық сабақтар, техникалық қызмет көрсету зертханасы _____ №№ кабинет

*Көлік құралдарын жүргізушілерді
даярлау ережелеріне 5-қосымша*

(оқыту ұйымының атауы)
бастығына (директорына)
азамат (ша) _____
(тегі мен аты-жөні)

Өтініш

Мені «___» САНАТЫНДАҒЫ көлік құралына жүргізушілерді даярлау (қайта даярлау) оқу тобына қабылдауыңызды өтінемін. Оқыту режимімен келісемін.

Өзім туралы: _____
(тегі, аты, әкесінің аты)

Туған уақыты: _____
(күні, айы, жылы)

Туған жері _____
(күні, айы, жылы)

Паспорт сериясы _____ №№ _____ берілген уақыты _____
(кім және қашан берген)

Медициналық анықтама _____
(кім және қашан берген)

Тұрақты тұратын жері (тіркеу) _____
(толық мекен-жайы)

Жүргізу куәлігі (болғанда):
сериясы _____, № _____, санаты _____.

Телефондары: үй _____, жұмыс _____

Білімі _____
(қандай білім беру мекемесі, қашан бітірген және аттестаттың
(дипломның) №)

Жұмыс орны _____ атқаратын лауазымы _____
САНАТЫНДАҒЫ көлік құралының жүргізушісі ретіндегі жұмыс өтілін
растайтын құжат.

Мен, _____ азаматымын.
(азаматтығы)

Бұған дейін жүргізуші куәлігім болған жоқ (бастапқы дайындық кезінде);
Көлік құралын жүргізу құқығынан айырылған жоқпын;
Мені жол полициясы жүргізуші куәлігінсіз көлік құралдарын жүргізгенім
үшін ұстаған жоқ.

(қолы)
_____ ж. " ____ " _____

*Көлік құралдарын жүргізушілерді
даярлау ережелеріне 6-қосымша*

(оқыту ұйымының атауы)

Бұйрық

_____ ж. « ____ » _____

№ _____

№ _____ оқу тобын шығару туралы

_____ оқу жылында көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау жоспарына сәйкес бұйырамын:

1. _____ ж. « ____ » _____ ж. « ____ » _____ аралығында оқыған, мынадай құрамдағы № _____ оқу тобы « ____ » САНАТЫНДАҒЫ көлік құралдарын жүргізушілерді даярлау (қайта даярлау) бағдарламасы бойынша оқытуды бітіріп шықты деп есептелсін:

№ р/с	Тегі, аты, әкесінің аты	Қорытынды аттестация нәтижелері			Куәліктің сериясы мен №
		ОжТК	ЖЖЕ	Жүргізу	
1.	Айбаров Мұрат Маратұлы	4	4	4	АБ № 0000000
2.					
-					
-					
3.					

2. Ішкі емтихандар нәтижелері бекітілсін.

3. Ішкі емтихандар қорытындылары бойынша жақсы баға алған адамдарға оқуды бітіргені туралы куәліктер берілсін.

4. Аталған топ біліктілік емтиханын тапсыру үшін ЖП-ның ТЕБ-не ұсынылсын.

*Көлік құралдарын жүргізушілерді
даярлау ережелеріне 7-қосымша*

_____ ТЕБ бастығына

Мені _____

(оқыту ұйымының атауы)

«___» САНАТЫНДАҒЫ көлік құралдарын жүргізушілерді үйрету жөніндегі
№_____ оқу тобына тіркеуіңізді өтінемін.

Мекен-жайы _____

телефоны _____

Сабақтың басталуы _____

Сабақтың аяқталуы _____

1. Автокөлік құралдарының құрылғылары мен оларға техникалық қызмет
көрсету бойынша _____

(тегі, аты, әкесінің аты)

білімі _____

мамандығы _____

2. Жол қозғалысы қауіпсіздігі ережелері мен негіздері бойынша

_____ (тегі, аты, әкесінің аты)

білімі _____

мамандығы _____

жүргізуші куәлігінің болуы _____

3. Медициналық көмек көрсету бойынша _____

(тегі, аты, әкесінің аты)

білімі _____

мамандығы _____

Өндірістік көлік жүргізіп үйрету шебері:

1. _____, білімі _____

(тегі, аты, әкесінің аты)

_____ САНАТЫНДАҒЫ автокөлік құралдарын жүргізушісі ретіндегі жұмыс өтілі _____ жылды құрайды, оқытып-үйрету құқығын беретін куәлігінің сериясы _____ № _____, _____ ж. «_____» _____ берілген.

Оқушылар тізімі

№ р/с	Тегі, аты, әкесінің аты,	Туған күні, айы және жылы	Білімі (жүргізуші куәлігі, сериясы, №, кім берген, берілген күні, автокөлік құралының санаты)	Жұмыс орны	Тұрғылықты жері
1					
2					
№					

Оқыту ұйымының басшысы _____
(қолы)

М.О.
_____ ж. «_____» _____

Автокөлік құралын жүргізушіге даярланып жатқан адамдарға арналған 4-бағанда білімі, ал автокөлік құралдарының басқа санаттарына қайта даярланып жатқан жүргізушілер үшін, жүргізуші куәлігі көрсетіледі.

*Көлік құралдарын жүргізушілерді
даярлау ережелеріне 8-қосымша*

**Автокөлік құралдарын жүргізуді үйретуді есепке алудың жеке
кітапшасы**

Сақтау және жүргізу ережелері

1. Кітапша оқушыға оқыту ұйымына қабылданған кезде беріледі және ол осы кітапшаны оқу аяқталғанға дейін сақтайды.
2. Оқушы бұл кітапшасыз сабаққа жіберілмейді.
3. Кітапша әр сабақта көлік жүргізуді өндірістік үйрету шеберіне ұсынылып отырады, ол тиісті бағандарда оқушының нақты оқыған уақыты мен алған бағасын жазып, қолын қояды.
4. Оқушы кітапшаны сақтап, оны мұқият ұстауға тиіс.
5. Оқу аяқталғаннан кейін кітапша оқыту ұйымының оқу бөліміне тапсырылады.

(оқыту ұйымының атауы)

(оқушының тегі, аты, әкесінің аты)

№ _____ оқу тобы

Оқу 20__ ж. «__» _____ басталды.

Оқу 20__ ж. «__» _____ аяқталды.

Көлік жүргізуді өндірістік үйретуші шебер _____
(тегі, аты-жөні)

Автотренажер: маркасы _____, үлгісі _____

Оқытуға арналған автокөлік құралдары:

маркасы _____, мемлекеттік № _____

маркасы _____, мемлекеттік № _____

Фотосурет Оқыту ұйымы (мекемесі) басшысының

жапсырылатын орын орынбасары _____
(қолы)

20__ ж. «__» _____

М.О.

**I. Автотренажермен және автокөлік құралын жүргізуді
оқыту сабағын тіркеу**

Күні	Басқарманың №	Бағдарлама бойынша жаттығудың атауы	Сағат саны		Бағасы	Қолдары	
			Бағдарлама бойынша	Орындалғаны		Шебердің	Оқушының
Тиісті бағдарлама бойынша жаттығулар саны бойынша қатар саны							

**II. Техникалық қызмет көрсету бойынша жұмыстардың
орындалуын есепке алу**

Күні	Бақылау тексерулер, Күнделікті ТБ	Орындалғаны	Бағасы	Қолдары	
				Шебердің	Оқушының

III. Бақылау тексерулер

Күні	Жазбалардың қысқаша мазмұны	Бағасы	Тексерушінің қолы

**IV. Көлік жүргізу бойынша ішкі емтихан
Практикалық емтиханның 1-сатысы**

Күні	Жаттығулардың нөмірлері				Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының қолы, тегі
Айып баллдары						
Күні	Жаттығулардың нөмірлері				Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының қолы, тегі
Айып баллдары						
Күні	Жаттығулардың нөмірлері				Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының қолы, тегі
Айып баллдары						

Практикалық емтиханның 2-сатысы

Күні	Бағыттың нөмірі	Айып баллдары	Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының қолы, тегі
Күні	Бағыттың нөмірі	Айып баллдары	Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының қолы, тегі
Күні	Бағыттың нөмірі	Айып баллдары	Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының қолы, тегі
Күні	Бағыттың нөмірі	Айып баллдары	Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының қолы, тегі

V. Оқуға барлығы _____ сағат жұмсалды.

Соның ішінде автотренажерларда _____ сағат және автокөлік құралдарын жүргізіп үйренуге _____ сағат, оның ішінде: жүк көліктерін жүргізуге _____ сағат, автобус жүргізуге _____ сағат, автопойыз жүргізуге _____ сағат.

Көлік жүргізу жөніндегі ішкі емтиханды тапсырды.

Көлік жүргізуге қосымша _____ сағат берілді.

Оқыту ұйымы басшысының орынбасары _____
(қолы)

М.О. 20__ ж. " __ " _____

Қосымша жүргізулерден кейін ішкі емтиханды тапсырды.

Оқыту ұйымы басшысының орынбасары _____
(қолы)

М.О. 20__ ж. " __ " _____

Автомобильді практикалық жүргізу жөніндегі біліктілік емтиханын өткізу әдістемесі

I. Жалпы ережелер

1. Автомобильді практикалық жүргізу жөніндегі біліктілік емтиханы (ары қарай – емтихан) үміткер-жүргізушілерге жүргізуші куәліктерін беру мүмкіндігін анықтау мақсатында жүргізіледі.

2. Емтихан жалпы түрде практикалық емтиханның екі сатысынан тұрады (бірінші сатысы – жол қозғалысынан шектелген алаңда немесе автодромда; екінші сатысы – нақты жол қозғалысы жағдайында сынақты жол бағытымен жүргізу).

3. Емтиханның әр бөлігі бір-біріне тәуелсіз мынадай жүйемен бағаланады: оң баға – «ТАПСЫРДЫ», теріс баға – «ТАПСЫР-МАДЫ». Практикалық емтиханның бірінші сатысындағы оң баға теориялық емтиханнан алынатын оң бағаның жарамдылық мерзіміне дейін өз күшінде болады. Егерде үміткер-жүргізуші емтиханның қайсыбір бөлігі бойынша теріс баға алса, онда бұрынғы тапсырған емтиханның бөлігі бойынша қайта тапсырмайды.

4. Үміткер-жүргізуші алған баға емтихан хаттамасына (1-қосымша) жазылады.

5. Практикалық емтихан жүргізуші куәлігі берілетін санат бойынша жүргізуге рұқсат етілген көлікпен:

1) «А» – бүйір жағындағы тіркемесі жоқ екі дөңгелекті мотоциклмен;

2) «В» – рұқсат етілген салмағы ең көп дегенде 3500 кг болатын және жүргізушінің орындығынан басқа 8 орындығы бар, өзінің техникалық сипаты бойынша шамамен 100 шақ./сағ. жылдамдықпен жүретін автомобильдермен;

3) «С» – рұқсат етілген салмағы кемінде 7000 кг. болатын жүк автомобильдермен;

4) «Д» – сыйымдылығы кемінде 28 орындықтан тұратын, ұзындығы 7 метрден асатын автобустармен;

5) «Е» – тартқыштары төмендегідей санаттағы КҚ болып табылатын КҚ құрамында:

«В» – рұқсат етілген салмағы кемінде 1000 кг, ал көлік құралы құрамының рұқсат етілген салмағы 3500 кг-нан асатын тіркемелермен;

«С» – ара қашықтығы 1 м-ден асатын екі осі бар тіркеме немесе жартылай тіркемемен;

«Д» – бір-біріне жалғанған автобуспен қабылданады.

II. Жол қозғалысынан тыс жердегі алаңда немесе автодромда практикалық емтиханды өткізу

6. Емтихан үміткер-жүргізушілердің нақты санат бойынша КҚ жүргізе алу машықтарын тексеру және нақты жол қозғалысы жағдайымен емтиханның екінші сатысына жіберу мүмкіндігін анықтап, жүргізуші куәлігін беру шешімін шығару мақсатында өткізіледі.

7. Практикалық емтиханның бірінші сатысын өткізген кезде, үміткер-жүргізушінің тиісті іс-әрекеттері мен жүргізе алу машықтары тексеріледі:

- а) КҚ басқару кезінде механизмдерін қолдану;
- б) артқы айнасына қарау;
- в) орнынан қозғалу;
- г) шектелген кеңістікте алдыңғы және артқы жүрісін оңтайландыру;
- д) бұрылыстық оңтайлы траекториясын тұрғызу;
- е) КҚ дистанциясын, интервалын, көлемді параметрін бағалау;
- ж) берілісін ауыстырып қосу;
- з) белгіленген орында аялдама жасау;
- и) КҚ жүргін бөлігіне қарама-қарсы тұраққа қою;
- к) Қақпаға артқы жүріспен кіру;
- л) шектелген кеңістікте артқы және алдыңғы жүріспен 180 градусқа бұрылу;
- м) мотоциклді бір ғана қолмен жүргізу;
- н) мотоциклді арнайы қағылған тақтаның үстімен жүргізу;
- о) мотоциклді шағын жылдамдықпен жүргізу;
- п) КҚ тікелей артқы жүріспен жүргізу;
- р) КҚ артқы ернеуімен платформаға қою.

8. Практикалық емтиханның бірінші сатысы нақты САНАТТЫҢ сынақ жаттығулары жиынтығы бойынша жол қозғалысынан шектелген алаңда немесе автодромда (ары қарай – алаңда) өткізіледі.

9. Сынақ жаттығулар жиынтығы мынандай болып келеді:

1) КҚ «А» САНАТЫНДАҒЫ үміткер-жүргізушілер үшін 3 жаттығу:

1-жаттығу – үлкен дәліз, «көлемді жарты шеңбер», «жүрдек тежеуіл»;

2-жаттығу – «Ирелектік», «қағылған тақта», «шағын жылдамдықпен жүргізу»;

3-жаттығу үлкен «сегіздік».

Бүйірінде тіркемесі бар мотоциклмен емтихан қабылдаған кезде мынандай қарапайым бөлшектерден тұратын сынақ жаттығуы қолданылады: «Ирелектік» (5 м қадам, дәліздің көлемі 5 м), «үлкен сегіздік» (шығыршықтың сыртқы диаметрі 8 м, шығыршық ортасы арасының қашықтығы 6,5 м); «жүрдек тежеуіл»;

2) КҚ «В», «С» және «Д» санатының жүргізуші талапкерлері үшін үш жаттығудан тұратын үш тәсіл қарастырылған:

1-тәсіл – № 4-жаттығу көтермелеудегі аялдама мен қозғалыс; № 5-жаттығу «артқы жүріспен қарама қарсы тұраққа қою»; № 6-жаттығу «Ирелектік»;

2-тәсіл – № 4-жаттығу «көтермелеудегі аялдама мен қозғалыс»; № 5-жаттығу «артқы жүріспен қарама қарсы тұраққа қою»; № 7-жаттығу «бұрылыс»;

№ 3 тәсіл – № 4-жаттығу «көтермелеудегі аялдама мен қозғалыс»; № 5-жаттығу – «Ирелектік», № 8-жаттығу «Қақпаға кіру»;

Емтиханды өткізу тәсілін емтихан қабылдаушы таңдайды және үміткер-жүргізушіге практикалық емтиханды тапсыру алдында жариялайды.

3) КҚ «Е» («ВЕ», «СЕ», «ДЕ») САНАТЫНДАҒЫ үміткер-жүргізушіге арналған екі жаттығу:

9-жаттығу – «платформаға артқы ернеумен қою»;

10-жаттығу – «артқа қарай түзу жүру».

10. Көлікпен емтихан тапсыруда жүргізуді үйрету үшін (егерде дайындық басқа КҚ жүргізілсе) үміткер-жүргізушіге шектелген алаңнан тыс жерлерде ұзақтылығы ең көп дегенде екі минут болатын сынау түрінде жүргізуге құқық беріледі. Сонымен қатар КҚ емтиханында өз меншігіндегі көлігі («А» санаттағы КҚ басқа) болуы

керек. Сынау түрінде жүргізуге үйрену кезінде жіберілген қателікке хаттама толтырылмайды және ол емтиханның қорытындысына әсер етпейді.

Сынақ түрінде жүргізуді орындағаннан кейін үміткер-жүргізуші өзінің дайын еместігі туралы жариялап, емтихан тапсырудан бас тарта алады. Мұндай жағдайда орындау ісі практикалық емтиханды тапсыру негізінде есептелмейді.

III. Емтиханның өткізілуін ұйымдастыру

11. Емтихан жеке өткізіледі. Емтихан бір, сондай-ақ бірнеше үміткер-жүргізушілерден қабылданады.

12. Практикалық емтиханның бірінші сатысы екі әдістің біреуімен өткізіледі:

1) үміткер-жүргізуші жеке түрде жиынтықта қарастырылған барлық жаттығуларды орындайды. Мұндай жағдайда үміткер-жүргізуші қозғалтқышты өшірмей емтихан қабылдаушыға бірінші жаттығуды орындап, келесі жаттығуға дайын екенін хабарлайды;

2) бірнеше үміткер-жүргізуші кезекпен жиынтықта қарастырылған жаттығуды орындаған соң, келесі жаттығуды орындауға кіріседі.

Емтиханның өткізілу әдісі емтихандық бөлімшенің материалдық-техникалық жабдықталғанына, алаңның орналасуы мен көлеміне, емтихан қабылдаушының және емтихан тапсырушылар мен емтиханға арналған КҚ сан мөлшеріне қарай қарастырылады.

13. КҚ нақты САНАТЫНА арналған жинақтық жаттығулардың жүйелі түрде орындалуын емтихан қабылдаушы анықтайды.

14. № 1-14-жаттығулар механикалық трансмиссиясы бар КҚ ғана орындалады.

15. КҚ Жолда жүру ережесінің талаптарына және КҚ пайдалануға жіберу жөніндегі негізгі ережеге сәйкес болуы керек.

Жаттығуды орындаудан бұрын КҚ жүруге дайын аймағына қосылып, қозғалтқышы қыздырылып өшірілуі керек, беріліс қорабының иінтірегі бейтарап жағдайда болып, тоқтату тежегіші қосылып тұруы керек.

16. Емтихан мынандай талаптарды қанағаттандыратын алаңда өткізілуі керек:

1) алаң жаттығудың суретіне сәйкес орналасуы керек (№ қосымша);

2) «Көтермелеудегі аялдама мен қозғалыс» атты № жаттығу үшін қағылған эстакада жіберілмейді;

3) көлбеу учаскесінің шамамен 8-16% мөлшеріндей еңіс жолы болуы керек;

4) алаңның жабындысы (с.қ. көлбеу учаскесі) мезгіліне қарай тегіс және беті кедір-бұдыр болуы керек;

5) дөңгелектің тұтасу коэффициенті алаңның жабындысынан 0,4-тен төмен болмауы керек.

17. Емтиханды:

1) егер де КҚ қолданыстағы Әдістеменің 15-тармағындағы талаптарға сәйкес келмеген;

2) егерде алаң қолданыстағы Әдістеменің 16-тармағындағы талаптарға сәйкес келмеген жағдайда өткізуге болмайды.

18. Жаттығудың орындалуын бақылау емтихан қабылдаушының қатысуымен немесе техникалық құралдың көмегімен жүзеге асырылады.

Емтиханның өткізілуі барысында білім беру, автокөлік ұйымдарының өкілдері, әскери комиссариат және өзге де ұйымдардың өкілдері (ары қарай көмекші) көмектесе алады.

IV. Емтиханның өткізілуі

19. Емтихан қабылдаушы үміткер-жүргізуші емтиханның өткізілу үлгісі, әдісі, тәртібімен, бағалау жүйесімен таныстырып анықталған сабақтас түрде КҚ нақты САНАТЫНА арналған жинақтық жаттығуларды орындауды ұсынады.

20. Емтихан қабылдаушының бұйрығымен үміткер-жүргізуші КҚ емтиханында орнына отырып, қозғалыс бағытына дайындалып, жаттығуларды орындайды.

21. Емтиханды өткізу барысында емтихан қабылдаушы тапсырманы орындау үдерісін бақылап, уақыт мөлшерін белгілеп, үміткер-жүргізушіге бұйрық беріп, бақылау кестесінің көмегімен емтихан парағындағы қателерді жіктеп тіркейді де, үміткер-жүргізуші жинаған айып баллдарын қорытындылап, әр жаттығу және емтихан бойынша баға қояды.

V. Бағалау жүйесі

22. Қорытынды баға КҚ нақты САНАТЫ бойынша жинақталған жаттығуларды орындағаны үшін қойылатын бағаның негізінде шығарылады.

23. Әр жаттығуды орындау дұрыстығы: «ОРЫНДАДЫ» – оң бағалау, «ОРЫНДАМАДЫ» – теріс бағалау жүйесі бойынша бағаланады.

Әр жаттығу үшін қатаң, орта және кіші болып бөлінетін қате түрінің тізбесі анықталған. Осы жіктелуге сәйкес жіберген әр қателігі үшін үміткер-жүргізушіге айып баллы аударылады: қатаң қате үшін – 5 балл, орта қате үшін – 3 балл, кіші қате үшін – 1 балл.

Қате түрлері тізбесінен тұратын бақылау кестесі және жіберілген қателер бойынша айып балл шәкілі бірінші сатыдағы практикалық емтихан Әдістемесінің 2-Қосымшасында көрсетілген.

«ОРЫНДАДЫ» деген баға үміткер-жүргізуші жаттығуларды орындаған кезінде қате жібермеген немесе жіберілген қате саны ең кем дегенде 5 балл болғанда шығарылады.

«ОРЫНДАМАДЫ» деген баға жіберілген қате саны 5 және одан көп болғанда шығарылады.

24. «ТАПСЫРДЫ» деген қорытынды баға практикалық емтиханның бірінші сатысында үміткер-жүргізуші КҚ нақты санаты бойынша қарастырылған барлық жаттығулары үшін «ОРЫНДАДЫ» деген баға алғанда шығарылады.

«ТАПСЫРМАДЫ» қорытынды бағасы практикалық емтиханның бірінші сатысында үміткер-жүргізуші КҚ нақты санаты бойынша қарастырылған екі жаттығуы үшін «ОРЫНДАМАДЫ» деген баға алғанда, немесе жаттығудың біреуін орындаудан бас тартқан кезде шығарылады.

25. Егерде үміткер-жүргізуші жинақтық жаттығулардың біреуіне «ОРЫНДАМАДЫ» деген баға алса, оған осы жаттығуды қайтадан орындау ұсынады. Қайта орындалатын жаттығудың нөмірі емтихандық парақта көрсетіледі.

26. Практикалық емтиханның бірінші сатысы бойынша жаттығуды қайтадан орындаған кезде оң қорытынды шықса, үміткер-жүргізушіге «ТАПСЫРДЫ» деген қорытынды баға, ал теріс қорытынды шыққан жағдайда «ТАПСЫРМАДЫ» деген қорытынды баға шығарылады.

VI. Шынайы жол қозғалысы жағдайында практикалық емтиханның өткізілуі (екінші саты)

27. Емтихан үміткер-жүргізушілердің шынайы жол қозғалысы жағдайында нақты санат бойынша КҚ өз бетімен жүргізу машықтарын тексеру және оған жүргізуші куәлігін беру мүмкіндігі туралы шешім шығару мақсатында жүргізіледі.

28. Практикалық емтиханның екінші сатысын жүргізу барысында үміткер-жүргізуші мынандай бөлімдер бойынша ЖЖЕ талаптарын орындауы және оны қолдану мүмкіндігі тексеріледі:

- 1) жүргізушілердің жалпы міндеті;
- 2) арнайы дабылдарды қолдануы;
- 3) бағдаршам және қолмен реттеушінің белгісі;
- 4) апаттық дабылдар мен апаттық аялдама белгісін қолдануы;
- 5) қозғалыстың басталуы, бұрылыс;
- 6) көлік құралының жүрген бөлігінде орналасуы;
- 7) қозғалыс жылдамдығы;
- 8) басып озу, қарама-қарсы жолға шығу;
- 9) тоқтау және тұраққа қою;
- 10) жол қиылысын кесіп өту;
- 11) жаяу жүргінші және белгілі бағыттағы көліктердің аялдмасы;
- 12) теміржол арқылы қозғалыс;
- 13) белгілі бағыттағы көліктердің басымдылығы;
- 14) сыртқы жарық беру жабдықтары мен дыбыс дабылдарын қолдану.

29. Практикалық емтиханның екінші сатысы белгілі сынау бағытымен жүргізіледі (ары қарай – бағыт).

Белгілі бағыттың қажетті мөлшері жергілікті жағдайға байланысты болып келеді. Әрбір белгілі бағыт бойынша А4 форматындағы бағыт картасы ресімделіп, реттік нөмір беріледі. Барлық бағыттарды Алматы, Астана және облыстық ПД ЖПБ бастықтары бекітеді.

30. Белгілі бағыт көше жол торабы, жол белгілері мен жолтаңба элементтерінің анықталған жиынтығынан тұрып, сондай-ақ үміткер-жүргізушімен ЖЖЕ сақтау арқылы емтихан қабылдаушының тапсырмасы бойынша міндетті іс-әрекетті орындау мүмкіндігін қарастыру керек.

VII. Емтиханның өткізілуін ұйымдастыру

31. Емтихан жеке түрде өткізіледі.

Емтихандық КҚ емтиханды өткізу барысында үміткер-жүргізуші және емтихан қабылдаушы болуы керек. Сонымен бірге КҚ иесі (ары қарай – КҚ иесі) немесе өкілінің қатысуына болады.

Емтиханға КҚ иесінің қатысуы мақсатты түрде қарастырылуы керек және КҚ басқаратын органдары рұқсат бергенде, белгілі бағыт бойынша қозғалыс кезінде ол алдыңғы орында отыруы керек.

32. Практикалық емтиханның екінші сатысы мынандай екі әдістің біреуімен өткізіледі:

1) бірнеше үміткер-жүргізуші белгілі бір бағыт бойынша кезектесіп жол жүреді;

2) бірнеше үміткер-жүргізуші бірнеше бағыт бойынша жол жүреді;

Емтиханның өткізілуі әдісі бағыт мөлшеріне, емтихан қабылдаушы, емтихан тапсырушы және пайдаланылатын емтихандық КҚ санына қарай таңдалады.

Емтиханның өткізілуіне жұмсалатын уақытша шығынды оңтайландыру үшін әр жол бағытының бір орыннан шығып, бір орынға келуі мақсатты түрде қарастырылуы керек.

33. Жол бағыты бойынша қозғалу үдерісіндегі бағыт пен тапсырманы емтихан қабылдаушы белгілейді.

34. Көлік құралы ЖЖЕ және КҚ пайдаланудың негізгі Ережесінің талаптарына сәйкес болуы керек.

Емтихан тапсырудың алдында КҚ-ны жол бағытымен жүрер кезде емтихан қабылдаушы немесе КҚ иесі бекітуі қажет, қозғалтқышы қыздырылып, өшірілуі керек, беріліс қорабының иінтірегі бейтарап жағдайда болып, тоқтату тежегіші қосылып тұруға тиіс.

35. Белгілі жол бағыты үміткер-жүргізуші емтихан қабылдаушының мынандай тапсырмасын орындау мүмкіндігімен қамтамасыз етілуі керек:

1) қолмен реттелетін жол қиылысын кесіп өту;

2) біркелкі жол бойымен қолмен реттелмейтін жол қиылысын кесіп өту;

3) бірдей емес жол бойымен қолмен реттелмейтін жол қиылысын кесіп өту;

4) сол жаққа, оң жаққа бұрылу және бұрылыс;

5) бір бағыттағы жол қозғалысына арналған екі не одан да көп жолағы қарастырылған жол учаскесінде қатармен тұру;

6) басып озу;

7) рұқсат етілген аса жоғары жылдамдықпен жүру;

8) жаяу жүргінші жолы және бағыт бойынша КҚ аялдамасы;

9) шұғыл аялдаманы қоса түрлі жылдамдықпен қозғалыс жасағанда тоқтату және аялдау;

Белгіленген жол бағыты КҚ түрлі САНАТЫНА әсерін тигізетін жоғарыда көрсетілген әрекеттердің орындалуы ерекшелігін ескеруі керек.

36. Бағыт бойынша емтиханның өткізілуі ұзақтығы кем дегенде 20 минут болуы керек, дегенмен үміткер-жүргізуші «ТАПСЫР-МАДЫ» деген баға алған соң, емтихан мерзімінен бұрын аяқталуы мүмкін.

Үміткер-жүргізуші емтихан қабылдаушының қолданыстағы Әдістеменің 35-тармағында қарастырылған барлық тапсырмасын орындаған жағдайда емтиханның өткізілуі уақытының қысқартылуына рұқсат етіледі.

37. Емтихан мынандай жағдайларда өткізілмейді:

1) КҚ қолданыстағы Әдістеменің 34-тармағындағы талаптарға сәйкес келмегенде;

2) жол бағыты қолданыстағы Әдістеменің 29, 30-тармағындағы талаптарға сәйкес келмегенде;

3) жол бағыты учаскелерінің жол қауіпсіздігіне қауіп төндіргенде.

VIII. Емтиханды өткізу

38. Емтихан қабылдаушы үміткер-жүргізуші емтиханның өткізілу үлгісі, әдісі, тәртібімен, бағалау жүйесімен таныстырып, анықталған сабақтас түрде КҚ нақты САНАТЫНА арналған жинақтық жаттығуларды орындауды ұсынады.

Емтихан қабылдаушы емтихан парағына жол бағытының нөмірін белгілейді.

39. Емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші емтихандық КҚ жүргізуші орнына отырып, емтихан қабылдаушының нұсқауын тыңдап, жол бағыты бойынша қозғалыс жасап жүргізуге дайындалуы керек.

40. Жол бағыты бойынша қозғалған кезде емтихан қабылдаушы үміткер-жүргізушіге бұйрық беріп, тапсырманың дұрыс орындалуын бақылап, емтихан парағына жіберілген қателерді жіктеп белгілейді, үміткер-жүргізуші жинаған айып баллдарын есептеп, емтиханның қорытынды бағасын шығарады.

Үміткер-жүргізушіге емтихан қабылдаушыдан нақты және өз уақытында бұйрық беріліп тұруы керек. Бұрылу немесе тоқтау бұйрығы: «Тоқтауға орын тандап тоқтаңыз» немесе «Бұрылу орнын тандаңыз» үлгісі ретінде айтылуы керек.

Үміткер-жүргізуші емтихан қабылдаушының ұсынысы бойынша өз бетінше оңтайлы іс-әрекет тәртібін анықтайды.

Үміткер-жүргізушіні ЖЖЕ талаптарын қайсыбір жолмен бұзуға итермелеуге тыйым салынады.

Жол қозғалысы қауіпсіздігіне қатер туындаған жағдайда жол-көлік оқиғасының орын алуын болдырмау мақсатында емтихан қабылдаушы немесе КҚ иесі (егерде ол болған жағдайда) тез арада емтихандық КҚ жүргізу үдерісіне кедергі жасауы керек.

41. Емтиханның қорытынды бағасы жазылған емтихан парағына емтихан қабылдаушының қолы қойылады.

IV. Бағалау жүйесі

42. Практикалық емтиханның екінші сатысы нәтиже бойынша: «ТАПСЫРДЫ» – оң, «ТАПСЫРМАДЫ» – теріс баға жүйесімен бағаланады.

43. Емтихан бағасын анықтау үшін қатаң, орта және кіші болып бөлінетін қате түрінің тізбесі анықталған. Осы жіктелуге сәйкес жіберген әр қателігі үшін үміткер жүргізушіге айып баллдары қойылады: өрескел қате үшін – 5 балл, өрескел емес қате үшін – 3 балл, жеңіл қате үшін – 1 балл.

44. «ТАПСЫРДЫ» деген қорытынды баға емтихан барысында үміткер-жүргізуші бірде-бір қате жібермесе немесе жіберілген қате бойынша айып баллы кем дегенде 5 болғанда, «ОРЫНДАДЫ» деген баға шығарылады. Өзге жағдайда үміткер-жүргізуші «ТАПСЫР-МАДЫ» деген баға алады.

*Көлік құралдарын жүргізушілерді
даярлау ережелеріне 10-қосымша*

ЕМТИХАН ХАТТАМАСЫ

(алдыңғы жағы)

ПРАКТИКАЛЫҚ ЕМТИХАННЫҢ БІРІНШІ САТЫСЫ

Күні _____	Жаттығу нөмірі				Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының тегі, қолы
Айып баллы						
Күні _____	Жаттығу нөмірі				Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының тегі, қолы
Айып баллы						
Күні _____	Жаттығу нөмірі				Қорытынды баға	Емтихан қабылдаушының тегі, қолы
Айып баллы						

Емтихан хаттамасы

(артқы жағы)

ПРАКТИКАЛЫҚ ЕМТИХАННЫҢ ЕКІНШІ САТЫСЫ

Әдеттегі қате	Қателер үшін айып баллдары шәкілі			
		Күні__ Жол бағыты	Күні__ Жол бағыты	Күні__ Жол бағыты
А. Өрескел				
1.1. Осындай құқығы бар КҚ жүргізу- шілеріне қозғалыс кезінде басым- дылық көрсетпеді (кедергі жасады)	5			

1.2. Осындай құқығы бар жаяу жүргіншілер мен (немесе) велосипедшілерге қозғалыс кезінде басымдылық көрсетпеді	5			
1.3. Қарсы қозғалыс жолағына немесе трамвайдың жолына қарсы шықты	5			
1.4. Бағдаршамның немесе қолмен реттеушімен тыйым салынған белгісінен өтіп кетті	5			
1.5. Жазылып берілетін және тыйым салынатын белгі басымдылығының талаптарын орындамады	5			
1.6. 2.5. белгісі тұрғанда тоқтау жолағын немесе бағдаршамның тыйым салынатын белгісін кесіп өтті	5			
1.7. Басып озу ережесін бұзды	5			
1.8. Бұрылу ережесін бұзды	5			
1.9. Оңға, солға бұрылу кезінде немесе кері бұрылған кезде жүріс бөлігінде тиісті орынға тұрмады	5			
1.10. Теміржол өтпесін кесіп өту ережесін бұзды	5			
1.11. Бекітілген қозғалыс жылдамдығын асырды	5			
1.12. Жол қозғалысына қауіп төнген кезде тоқтамай, жылдамдығын төмендетпеді	5			
1.13. ЖКО-ны болдырмау мақсатында емтихандық КҚ жүргізу үдерісіне кедергі жасау қажеттілігін тудырған үміткер-жүргізушінің әрекеті мен әрекетсіздігі	5			
Б. Өрескел емес				
2.1. Тоқтау ережесін бұзды	3			
2.2. Жүру алдында, басқа орынға орналасу, бұрылу кезінде (кері бұрылу) жарық белгісін қоспады	3			
2.3. Ақпараттық көрсеткіш белгілерінің, жолтаңбаның талаптарын	3			

орындамады (ЖЖЕ 2-Қосымшасындағы 1.3., 1.12. белгілерінен басқа)				
2.4. Бекітілген жағдайда апаттық дабылдарды немесе апаттық аялдама белгісін қолданбады	3			
2.5. КҚ қозғалысына көлденең бағытта кедергі жасап, туындаған кептеліс кезінде жол қиылысын кесіп өтті	3			
В. Жеңіл				
3.1. Қауіпсіздік белбеуін тақпаған	1			
3.2. Бұрылу белгісін өз уақытында қоспаған және өшірмеген	1			
3.3. КҚ жүріс бөлігінде орналасу тәртібін бұзды	1			
3.4. Жол және метеорологиялық жағдайды ескермей, жылдамдық таңдады	1			
3.5. Қажеттіліксіз шағын жылдамдықпен жүрді	1			
3.6. ЖКО-ны болдырмау қажеттілігінсіз аяқасты тежеді	1			
3.7. Сыртқы жарық құралдарын және дыбыс дабылын қолдану тәртібін бұзды	1			
3.8. Өзге КҚ мұқиятсыз болды	1			
3.9. Басқару органдары КҚ сенімсіз қолданады, қозғалыс байсалдылығын қамтамасыз етпеген	1			
3.10. Артқы айнаны қолданбайды	1			
3.11. Шұғыл түрде тежеуішті басқанда, көлік құралы дөңгелегін толығымен немесе жарым-жарты қоршады	1			
3.12. ЖЖЕ өзге де бұзушылықтары	1			
Барлығы, айып баллы				
Барлығы, бағасы				
Емтихан қабылдаушының тегі, қолы				

ПРАКТИКАЛЫҚ ЕМТИХАННЫҢ БІРІНШІ САТЫСЫНА ӨТКІЗУГЕ АРНАЛҒАН СЫНАҚ ЖАТТЫҒУЛАРЫНЫҢ ЖИНАҒЫ

1-жаттығу. «Үлкен дәліз», «көлемді жарты шеңбер», »жүрдек тежеуіл»

1. Мазмұны:

«Үлкен дәліздегі» қозғалыс, сол жақ бұрылыстың (кері бұрылыс) белгісін қолмен беру, «көлемді жарты шеңбер» траекториясы бойынша қозғалу, қозғалыс кезінде берілісті төменнен жоғары және жоғарыдан төмен қарай тікелей ауыстыру, тежеуіл белгісін қолмен қосу, «ТОҚТА» жолағында аялдау.

2. Үміткер-жүргізушіге тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- жүруге дайындық кезінде мотоциклге отыруы;
- қозғалыс жасауға дайындалуы;
- қозғалтқышты жіберу;
- «БАСТАУ СӘТІ» жолағында дайын тұруы;
- шамның қашық жарығын жағуы керек;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастау сәтінде орнынан қозғалуы;
- «үлкен дәлізде» қозғалыс жасап, алдын ала (дәліздің ортасына жеткенге дейін) сол жақ бұрылыс белгісін қолымен қосуы;
- «көлемді жарты шеңбер» траекториясы бойынша қозғалуы;
- түзу жүріп, берілісті төменнен жоғары және жоғарыдан төмен ауыстырып қосуы;
- қолмен тежеуілді қосып, байсалды тежеуілді, «ТОҚТА» жолағынан кем дегенде 0,4 м қашықтықта тоқтауы керек;

3) мотоциклді тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті қосуы;
- шамның жарығын сөндіруі;
- қозғалтқышты өшіруі;
- мотоциклден түсуі;

– мотоциклді жүргізуге дайындау керек;

3. Емтихан қабылдаушының қызметі:

Емтихан қабылдаушы № 1-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

№ 1-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Берілген қозғалыс траекториясынан бас тартты	5
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
Жаттығуды орындау барысында алаңның үстін басып кетті	5
Сол жаққа бұрылған кезде қолымен белгі бермеді	5
«ТОҚТА» жолағынан кем дегенде 0,4 м қашықтықта тоқтады немесе оны басып өтті	5
Б. Өрескел емес	
Жүруге дайындалып орнынан қозғалған кезде қозғалтқышы өшіп қалды	3
«үлкен дәліздің» ортасына жүргеннен кейін қолымен сол жаққа бұрылу белгісін берді	3
берілісті төменнен жоғары және жоғарыдан төмен ауыстырып қоспады	3
тоқтағаннан соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
В. Жеңіл	
тежеу белгісін қолымен көрсетпеді	1
«ТОҚТА» жолағына жетпей, шұғыл түрде тежеуілін басты (дөңгелектің қоршалуы)	1
шамның қашық жарығын қоспады	1

2-жаттығу. «Ирелектік», «қағылған тақта», «шағын жылдамдық қозғалысы»

4. Мазмұны:

«Ирелектік» траекториясы бойынша қозғалыс, «қағылған тақта» бойынша қозғалыс, шағын жылдамдық қозғалысы.

5. Үміткер-жүргізушіге берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- жүруге дайындық кезінде мотоциклге отыруы;
- қозғалыс жасауға дайындалуы;
- қозғалтқышты жіберуі;
- «БАСТАУ СӨТІ» жолағында дайын тұруы;
- шамның қашық жарығын жағуы керек;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан қозғалуы;
- оң жақ конусты айналып өтіп, «Ирелектік» траекториясы бойынша қозғалуы;
- «қағылған тақта» бойынша қозғалуы;
- «үлкен дәлізбен» шағын жылдамдықта кем дегенде 5 м. уақытта қозғалуы;
- «ТОҚТА» жолағына аялдауы керек;

3) мотоциклді тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті оталдыруға;
- шам жарығын сөндіруге;
- қозғалтқышты өшіруге;
- мотоциклден түсуге;
- мотоциклді жүргізуге дайындауға тиіс;

Емтихан қабылдаушы № 2-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

Жаттығуды орындау барысында емтихан қабылдаушы бастапқы аумағын, шағын жылдамдық қозғалысы, аялдама үшін «үлкен дәліз» аумағын бақылап, жылдамдық уақытын «үлкен дәлізде» өлшейді, ал оның көмекшісі «көлемді ирелектік», «қағылған тақта» аумағын бақылайды, уақыт өлшемін белгілейді.

№ 2-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Берілген қозғалыс траекториясынан бас тартты	5
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
Жаттығуды орындау барысында алаңның үстін басып кетті	5
«ТОҚТА» жолағынан кесіп өтті	5
Б. Өрескел емес	
Жүруге дайындалып орнынан қозғалған кезде қозғалтқышы өшіп қалды	3
«үлкен дәлізде» шағын жылдамдықпен қозғалған кезде уақытша нормативті орындамады	3
тоқтағаннан соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
В. Жеңіл	
шамның қашық жарығын қоспады	1

3-жаттығу. «Үлкен сегіздік»

7. Мазмұны:

Үлкен «сегіздік» траекториясы бойынша қозғалыс.

Жүргізуші кандидатына берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- жүруге дайындық кезінде мотоциклге отыруы;
- қозғалыс жасауға дайындалуы;
- қозғалтқышты жіберу;
- «БАСТАУ СӨТІ» жолағында дайын тұруы;
- шамның қашық жарығын жағуы керек;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан қозғалуы;
- «үлкен сегіздік» траекториясы бойынша қозғалуы;
- «ТОҚТА» жолағына аялдауы керек;

3) мотоциклді тоқтатқаннан кейін үміткер үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті оталдыруға;
- шамның жарығын сөндіруге;
- қозғалтқышты өшіруге;
- мотоциклден түсуге;
- мотоциклді жүргізуге дайындауға тиіс.

Емтихан қабылдаушы № 3-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

Жаттығуды орындау барысында емтихан қабылдаушы аялдау аумағын, «үлкен сегіздік» аумағын бақылап, ал оның көмекшісі бастапқы аумақты бақылайды.

№ 3-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Берілген қозғалыс траекториясынан бас тартты	5
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
Жаттығуды орындау барысында алаңның үстін басып кетті	5
«ТОҚТА» жолағынан кесіп өтті	5
Б. Өрескел емес	
Жүруге дайындалып орнынан қозғалған кезде қозғалтқышы өшіп қалды	3
тоқтаған соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
В. Жеңіл	
шамның қашық жарығын қоспады	1

4-жаттығу. «Көтермелеудегі аялдама мен қозғалыс»

9. Мазмұны:

Көлбеу учаске бойынша, «ТОҚТА» жолағының алдында көлбеу учаскесіндегі қозғалыс, тұрған орнынан көлбеу учаскесіне қозғалу, «ТОҚТА» жолағының алдында аялдау.

10. Үміткер-жүргізушіге берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- көлік құралынан орын алуы;
- жүруге дайындалуы;
- қозғалтқышты жіберу керек;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан қозғалуы;
- көлбеу учаске бойынша қозғалуы;
- автомобильдің барлық дөңгелегі көлбеу учаскесінде болу арқылы «ТОҚТА» жолағының алдында аялдауы;
- орнынан қозғалмаған КҚ белгілеуі;
- КҚ артқа 0,3 м жүруіне рұқсат етумен көлбеу учаскесінен қозғалуы;
- «ТОҚТА» жолағында аялдауы керек;

3) көлікті тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті оталдыруға;
- тоқтату тежегішін басуға;
- қозғалтқышты өшіруге;
- көліктен түсуге тиіс.

* – Шегініс көлемі мынадай түрде белгіленеді: КҚ «ТОҚТА-1» жолағында тоқтатқан соң, артқы ернеуден 0,3 м қашықтықта бақылама тіреу орнатылады. Егер КҚ көлбеу учаскесінде жүргізген жағдайда шегініс көлемі 0,3 м-ден асса, тіреу соғылады.

11. Емтихан қабылдаушының қызметі:

Емтихан қабылдаушы № 4-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

Жаттығуды орындау барысында емтихан қабылдаушы бастапқы аумағын, «ТОҚТА-1» жолағында аялдауына бақылау жүргізіп, көмекшісі «ТОҚТА» жолағында аялдауын бақылайды.

№ 4-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
Көлік құралын көлбеу учаскесінде тоқтауы кезінде белгілеген жоқ	5
Көлік көлбеу учаскесінен кем дегенде 0,3 м қозғалғанда шегініс жасауына жол берді	5
«ТОҚТА» жолағынан кесіп өтті (КҚ алдыңғы көлемін жобалау бойынша)	5
Б. Өрескел емес	
Көлбеу учаскесінде тоқтаған кезде «ТОҚТА» жолағын кесіп өтті (КҚ алдыңғы көлемін жобалау бойынша)	3
Жаттығу барысында қозғалтқышы өшіп қалды	3
тоқтаған соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
«ТОҚТА» жолағында аялдаған кезде тоқтату тежеуілін баспады	3

5-жаттығу. «Артқа қарай жүріп, қарама-қарсы тұраққа қою»

12. Мазмұны:

Көлік құралын артқа қарай жүргізіп, болжамды қозғалыс бөлігіндегі қарама-қарсы тұраққа қою.

13. Үміткер-жүргізушіге берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- көлік құралынан орын алуға;
- жүруге дайындалуға;
- қозғалтқышты оталдыруға тиіс;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан қозғалуға;

- көлікті берілген траектория бойынша тұрақ аумағына кіргізуге;
 - «ТОҚТА» жолағында тұраққа қоюға;
 - көлік тоқтағаннан кейін жолтаңба және тіреуден шектелген орынға тұраққа қоюға тиіс;
- 3) көлікті тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:
- бейтарап берілісті оталдыруға;
 - тоқтату тежегішін басуға;
 - қозғалтқышты өшіруге;
 - көліктен түсуге тиіс.

14. Емтихан қабылдаушының қызметі:

Емтихан қабылдаушы № 5-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

Жаттығуды орындау барысында емтихан қабылдаушы көлік құралын тоқтату аумағындағы орнын, көмекшісі бастапқы аумағын бақылайды.

№ 5-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
Үзілмелі жолақты кесіп өтпеген (КҚ бүйір жағын жобалау бойынша)	5
Б. Өрескел емес	
Жаттығу барысында қозғалтқышы өшіп қалды	3
тоқтаған соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
«ТОҚТА» жолағында аялдаған кезде тоқтату тежегішін баспаған	3
Тұрақ орнында тоқтағаннан кейін тоқтау тежегішін қоспаған	3

6-жаттығу. «Ирелектік»

15. Мазмұны:

«Ирелектік» траекториясы бойынша жүру.

16. Үміткер-жүргізушіге берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- көлік құралынан орын алуға;
- жүруге дайындалуға;
- қозғалтқышты оталдыруға тиіс;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан қозғалуға;
- көлікті берілген траектория бойынша тұрақ аумағына кіргізуге;
- «ТОҚТА» жолағында тұраққа қоюға тиіс;

3) көлікті тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті оталдыруға;
- тоқтату тежегішін басуға;
- қозғалтқышты өшіруге;
- көліктен түсуге тиіс;

17. Емтихан қабылдаушының қызметі:

Емтихан қабылдаушы № 6-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

Жаттығуды орындау барысында емтихан қабылдаушы көлік құралын тоқтату аумағындағы орнын, көмекшісі бастапқы аумағын бақылайды.

№ 6-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
«ТОҚТА» жолақты кесіп өткен (КҚ бүйір жағын жобалау бойынша)	5

Б. Өрескел емес	
Жаттығу барысында қозғалтқышы өшіп қалды	3
тоқтаған соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
«ТОҚТА» жолағында аялдаған кезде тоқтату тежеуілін баспады	3

7-жаттығу. «Бұрылыс»

18. Мазмұны:

Көлік құралын кеңістіктің шектелген кеңдігінен 180 градусқа бұрылуы, «ТОҚТА» жолағында аялдауы.

19. Үміткер-жүргізушіге берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- көлік құралынан орын алуға;
- жүруге дайындалуға;
- қозғалтқышты оталдыруға тиіс;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан қозғалуға;
- көлікті берілген траектория бойынша бір қолданыста берілісті артқы жүріске қосып, тұрақ аумағына кіргізуге;
- «ТОҚТА» жолағында тұраққа қоюға тиіс;

3) көлікті тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті оталдыруға;
- тоқтату тежегішін басуға;
- қозғалтқышты өшіруге;
- көліктен түсуге тиіс.

20. Емтихан қабылдаушының қызметі:

Емтихан қабылдаушы № 7-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

№ 7-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
«ТОҚТА» жолақты кесіп өткен (КҚ бұйыр жағын жобалау бойынша)	5
Б. Өрескел емес	
Жаттығу барысында қозғалтқышы өшіп қалды	3
Артқы жүріс берілісін бір қолданыста қосқан кезде кері бұрыла алмады	3
тоқтаған соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
«ТОҚТА» жолағында аялдаған кезде тоқтату тежегішін баспады	3

8-жаттығу. «Қақпаға кіру» жеңіл автомобиль үшін, жүк автомобилі үшін

21. Мазмұны:

Қақпаға артқы жүріспен кіру.

22. Үміткер-жүргізушіге берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- көлік құралынан орын алуға;
- жүруге дайындалуға;
- қозғалтқышты оталдыруға тиіс;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан қозғалуға;
- берілген траектория бойынша қақпаға кіруге;
- «ТОҚТА» жолағында тұраққа қоюға тиіс;

3) көлікті тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті оталдыруға;
- тоқтату тежеуілін басуы керек;
- қозғалтқышты өшіруге;

– көліктен түсуге тиіс.

Қақпаға үміткер-жүргізушінің өз қалауы бойынша бокстың сол жағынан да, оң жағынан да кіруге болады.

23. Емтихан қабылдаушының қызметі:

Емтихан қабылдаушы № 8-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

Жаттығуды орындау барысында емтихан қабылдаушы «ТОҚТА» жолағының бойында аялдау аумағына, көлік құралының бокстағы орнына, ал көмекшісі бастапқы аумағына бақылау жүргізеді.

№ 8-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
«ТОҚТА» жолақты кесіп өтпеген (КҚ бүйір жағын жобалау бойынша)	5
Б. Өрескел емес	
Жаттығу барысында қозғалтқышы өшіп қалды	3
Артқы жүріс берілісін бір қолданыста қосқан кезде Қақпаға кіре алмады	3
тоқтаған соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
«ТОҚТА» жолағында аялдаған кезде тоқтату тежегішін баспады	3

9-жаттығу. «Артқы ернеумен платформаға қою»

24. Мазмұны:

Жүк тиеу платформасының имитаторына артқы ернеумен тіркемені қою.

25. Үміткер-жүргізушіге берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

– көлік құралынан орын алуға;

- жүруге дайындалуға;
- қозғалтқышты оталдыруға тиіс;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан қозғалуға;
- «үлкен дәлізге» артқы жүріспен кіруге;
- артқы ернеумен жүк тиеу платформасының имитаторына жақындауға (тіреу қатары);
- жүк тиеу платформасы имитаторының алдында автопойыз ұзындығы кемінде 3% қашықтықта тоқтауға тиіс;

3) көлікті тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті оталдыруға;
- тоқтату тежегішін басуға;
- қозғалтқышты өшіруге;
- көліктен түсуге тиіс.

26. Емтихан қабылдаушының қызметі:

Емтихан қабылдаушы № 9-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

Жаттығуды орындау барысында емтихан қабылдаушы «үлкен дәліз» аумағына, жүк тиеу платформасы имитаторының алдына тоқтауына, ал көмекшісі бастапқы аумағына бақылау жүргізеді.

№ 9-бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
Жүк тиеу платформасының имитаторы алдында кем дегенде 1 м қашықтықта тоқтады	5
Б. Өрескел емес	
Жаттығу барысында қозғалтқышы өшіп қалды	3
Артқы жүріс берілісін бір қолданыста қосқан кезде дәлізге кіре алмады	3

Жүк тиеу платформасы имитаторы алдында кем дегенде 1 м қашықтықта емес, автопойыздың ұзындығы 3% қашықтықта тоқтады	3
тоқтаған соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпады	3
«ТОҚТА» жолағында аялдаған кезде тоқтату тежегішін баспады	3

10-жаттығу. «Артқа қарай түзу жүру»

27. Мазмұны:

«Үлкен дәлізбен» артқа қарай жүру, «ТОҚТА» жолағына жетпей аялдау.

28. Үміткер-жүргізушіге берілетін тапсырма:

1) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- көлік құралынан орын алуға;
- жүруге дайындалуға;
- қозғалтқышты оталдыруға тиіс;

2) емтихан қабылдаушының бұйрығы бойынша үміткер-жүргізуші:

- бастапқы ауладан артқа қарай қозғалуға;
- «үлкен дәлізбен» артқа қарай түзу кіруге;
- «ТОҚТА» жолағының алдына аялдауға тиіс;

3) көлікті тоқтатқаннан кейін үміткер-жүргізуші:

- бейтарап берілісті оталдыруға;
- тоқтату тежегішін басуға;
- қозғалтқышты өшіруге;
- көліктен түсуге тиіс.

29. Емтихан қабылдаушының қызметі:

Емтихан қабылдаушы № 10-бақылау кестесін қолдану арқылы тапсырманың дұрыс орындалуына бақылау жүргізеді және жаттығу бағасын белгілейді.

Жаттығуды орындау барысында емтихан қабылдаушы «үлкен дәліз» аумағына, «ТОҚТА» жолағында аялдау аумағына, ал көмекшісі бастапқы аумаққа бақылау жүргізеді.

№ 10 Бақылау кестесі

Әдеттегі қателер	Қателер үшін айып баллдары шәкілі
А. Өрескел	
Таңбалау жабдығының бөлшегін қағып кетті немесе алаңның көлденең таңбасын кесіп өтті	5
Артқы жүріс берілісін бір қолданыста қосқан кезде дәлізге өтіп шыға алмады	5
«ТОҚТА» жолақты кесіп өтпеген (КҚ бүйір жағын жобалау бойынша)	5
Б. Өрескел	
Жаттығу барысында қозғалтқышы өшіп қалды	3
тоқтағаннан соң қосулы тұрған қозғалтқыш кезінде бейтарап берілісті жақпаған	3
«ТОҚТА» жолағында аялдаған кезде тоқтату тежегішін баспаған	3

*Көлік құралдарын жүргізушілерді
даярлау ережелеріне 12-қосымша*

ЕМТИХАН КОМИССИЯСЫНЫҢ

№№ хаттамасы

Емтихан комиссиясы мынадай құрамда: Төрағасы _____ (лауазымы, тегі, аты-жөні) және мүшелері _____ (лауазымы, тегі, аты-жөні) _____ ж. " " _____ № _____ оқу тобынан _____ оқу бағдарламасы бойынша емтихан қабылдады. _____ (оқыту ұйымының атауы) Оқу тобының мұғалімі _____ Көлік жүргізуге өндірістік үйрету шеберлері _____ № р/с	Тегі, аты-жөні	Сабақтар бойынша емтихандық комиссияның бағасы				Куәлік сериясы мен №	Куәлікті алғаны жөнінде қолхат
2							
3							
4							
30							

Комиссияның ескертулері мен ұсыныстары _____

Емтихан комиссиясының төрағасы _____
(қолы)

Емтихан комиссиясының мүшелері _____
(қолы)

Оқыту ұйымының басшысы _____
(қолы)

Оқыту ұйымының мөрі _____

Оқыту ұйымында көлік құралын жүргізушілерді даярлау мен қайта даярлауды жүзеге асыратын жетекші және оқытушы құрамға:

басшылық, емтихан комиссиясының төрағасы мен мүшелері, мұғалімдер және көлік жүргізуге өндірістік үйрету шеберлері кіреді.

Базаның жай-күйі

- Email: support@rkao.kz
- Барлық құжат: **171412**
- Қазақ тілінде: **86790**
- Орыс тілінде: **84331**
- Ағылшын тілінде: **291**
- Жаңартылған күні: **28.08.2015**
- **20.08.2015** күннің жағдайына құжаттар

Қолдау қызметі

- Жұмыс уақыты: **09:00 - 18:30**
- (Астана уақыты бойынша)**
- Демалыс күндері: **сенбі, жексенбі**
 - Пайдаланушылық келісім
 - Кері байланыс

Құқықтық-ақпараттық қызмет

- Телефоны: **119** (Қазақстан Республикасының барлық аймақтарынан қоңырау шалу тегін)

Соңғы құжаттар

- Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдерінің күші жойылды деп тану туралы
- Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдерінің күші жойылды деп тану туралы
- «Қазақстан Республикасының сенім білдірілген үшінші тарапының шетелдік электрондық цифрлық қолтаңбасының түпнұсқалылығын растау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2013 жылғы 12 наурыздағы № 227-қаулысының күші жойылды деп тану туралы
- Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдерінің күші жойылды деп тану туралы
- Қазақстан Республикасы мен Сербия Республикасы арасындағы сотталған адамдарды беру туралы шартқа қол қою туралы барлық соңғы құжаттар

Кеңінен таралған құжаттар

- Қазақстан Республикасының Еңбек кодексі
- **ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ АЗАМАТТЫҚ КОДЕКСІ**

- Әкімшілік құқық бұзушылық туралы
- Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы (Салық кодексі)
- Жалпы білім беру ұйымдарына арналған жалпы білім беретін пәндердің, таңдау курстарының және факультативтердің үлгілік оқу бағдарламаларын бекіту туралы

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігі

ҚОЛДАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

1. О.Ж.Рабат, Д.А.Агабекова, А.Р.Кабашев. Глоссарий по безопасности дорожного движения. – Алматы, 2012 г. – 202 с.
2. С.А.Жиенкулов, А.К.Кусаинов, О.Ж.Рабат и др. Казахско-русский, русско-казахский терминологический словарь. Транспорт и пути сообщения. 8 том. – Алматы, 2014 г. – 427с.
3. В.А.Лим, О.Ж.Рабат, В.А.Гудков. Учебное пособие для подготовки к экзаменам по правилам дорожного движения Республики Казахстан. – Алматы, 2002 г. – 152 с.
4. В.А.Лим, В.А.Гудков. Жол қозғалысы ережесінен емтиханға дайындауға арналған оқу құралы. – Алматы. 2008 ж. – 148 б.
5. Үлгілік оқу жоспарлары мен бағдарламалары Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі қауіпсіздігі» Заңына сәйкес, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1997 жылғы 27 қарашадағы № 1650-қаулысы
6. Қазақстан Республикасы Мәдениет және ақпарат министрінің міндетін атқарушының 2009 жылғы 25 қыркүйектегі № 128-бұйрығы (нормативтік-құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу реестрінде № 5834 тіркелген).
7. Қазақстан Республикасы Мәдениет және ақпарат министрінің міндетін атқарушының 2009 жылғы 25 қыркүйектегі № 128-бұйрығына (нормативтік-құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 5834 тіркелген).
8. Источник: <http://altaynews.kz/4017-kategorij-voditelskih-prav-kazakhstan-2012.html>
9. Email: support@rkao.kz
10. Ли С.В., Сабралиев Н.С., Мусин К.С., Транспортные средства. – Алматы. «Printmaster», 2012. – 245 б.
11. Клинковштейн Г.И., Луковецкий М.А., Кульсеитов Ж.О. Организация работы службы безопасности движения на автомобильном транспорте. Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: МАДИ, 1988. – 88 с.
12. Комаров Е.И. Опыт работы по БД Американской автотранспортной фирмы. – Э-И. Выпуск 6. Безопасность движения и охрана труда на автомобильном транспорте за рубежом. – М.: ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР, 1988.

13. Коробков Н.Н. Опыт работы по борьбе с управлением автомобиля в состоянии опьянения в Канаде. – Э-И. Выпуск 3. Безопасность движения и охрана на автомобильном транспорте за рубежом. – М.: ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР, 1988.
14. Кульсеитов Ж.О. Организация деятельности службы безопасности движения на автомобильном транспорте. Учебное пособие. – Караганда: КарПТИ, 1986. – 118 с.
15. Кульсеитов Ж.О. Оценка надежности системы водитель – автомобиль – дорога – среда. – Алма-Ата: Миннаробразования Казахской ССР, 1991. – 49 с.
16. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1983. – 264 с.
17. Ваганов В.И., Рывкин А.А. Вождение автотранспортных средств: Учебник водителя. – М.: Транспорт, 1991. – 224 с.
18. Иларионов В.А., Кошелев М.В., Мишуринов В.М. Технические средства обучения водителей. – М.: ДОСААФ, 1979 – 159 с.
19. Иларионов В.А., Кошелев М.В., Мишуринов В.М. Водитель и автомобиль. – М.: Транспорт, 1985 – 248 с.
20. Игнатов Н.А., Иларионов В.А. и др. Обучение на автомобильных тренажерах. – М.: ДОСААФ, 1977. – 96 с.
21. Мишуринов В.М., Романов А.Н. Надежность водителя и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1990. – 167 с.
22. Методические указания к практическим работам по дисциплине «Методические основы подготовки водителей» для студентов специальности «050901 – Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта», «050713 – Транспорт, транспортная техника и технологии». – Алматы, КазАДИ, 20147 – 37 с.

Қосымша әдебиеттер тізімі

23. Стебелев Н.М. Методика обучения шоферов, Изд. ДОСААФ, – Москва, 1986 г. – 202 с.
24. Вайсан А.И. Здоровье водителей и безопасность дорожного движения. – Москва, Транспорт, 1979 г. – 134 с.
25. Папыков М.Н. Водителю о первой медицинской помощи. – Москва, Изд. ДОСААФ, 1985 г. – 95 с.
26. Певзнер С.Р. Вождение автомобиля. – Москва, Транспорт, 1982 г. – 129 с.

27. Дымерский В.Я. Психофизиология труда и подготовка водителей автомобилей. – Москва, Транспорт, 1989 г. – 96 с.
28. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения, – Москва, транспорт, 1982 г. – 244 с.
29. Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения. – Москва, Транспорт, 1990 г. – 212 с.

Автоөндірушілердің шетелдік Веб-сайты: <http://>

1. Autovantage (<http://www.autovantage.com/>)
2. www.automobilemag.com /
3. <http://www.auto.com/>
4. <http://www.carpoint.com/>
5. [http: //www.car smart.com](http://www.car smart.com)
6. [http: //www.dealernet.com/](http://www.dealernet.com/)
7. <http://www.autobyinternet.com>
8. <http://www.eauto.com/>
9. <http://www.stoneage.com/>

О.Рабат, Н.Сабыралиев, Д.Ағабекова

АВТОМОБИЛЬ ҚҰРЫЛЫСЫ ЖӘНЕ КӨЛІК ЖҮРГІЗУШІЛЕРІН ДАЯРЛАУ

II БӨЛІМ

Компьютерде беттеген және дизайнін жасаған – **Любовицкая Ольга**

ISBN 978-601-281-191-9

Басуға 2016 жылы қол қойылды.
Форматы 60x84 1/16. Көлемі 18,75 баспа табақ.
Times гарнитурасы. Офсеттік басылым.
Тапсырыс № _____. Тиражы – 1000 дана.

«Бастау» баспасы
Мемлекеттік лицензия – № 0000036
ҚР Білім және ғылым министрлігі.
ҚР Ұлттық мемлекеттік кітап палатасының
халықаралық код беру туралы №155 –
978-601-281 сертификаты.
Қазақстан Республикасы Ұлттық бизнес-рейтингінің
«Лидер отрасли – 2015» ұлттық сертификаты.
Алматы қаласы, Сейфуллин даңғылы, 458/460-95.
Тел.: 279 49 53, 279 97 32.

«Полиграфсервис» баспаханасында басылды (тел.: 233 32 53).
Алматы қаласы, 050050, Зеленая көшесі, 13-а.