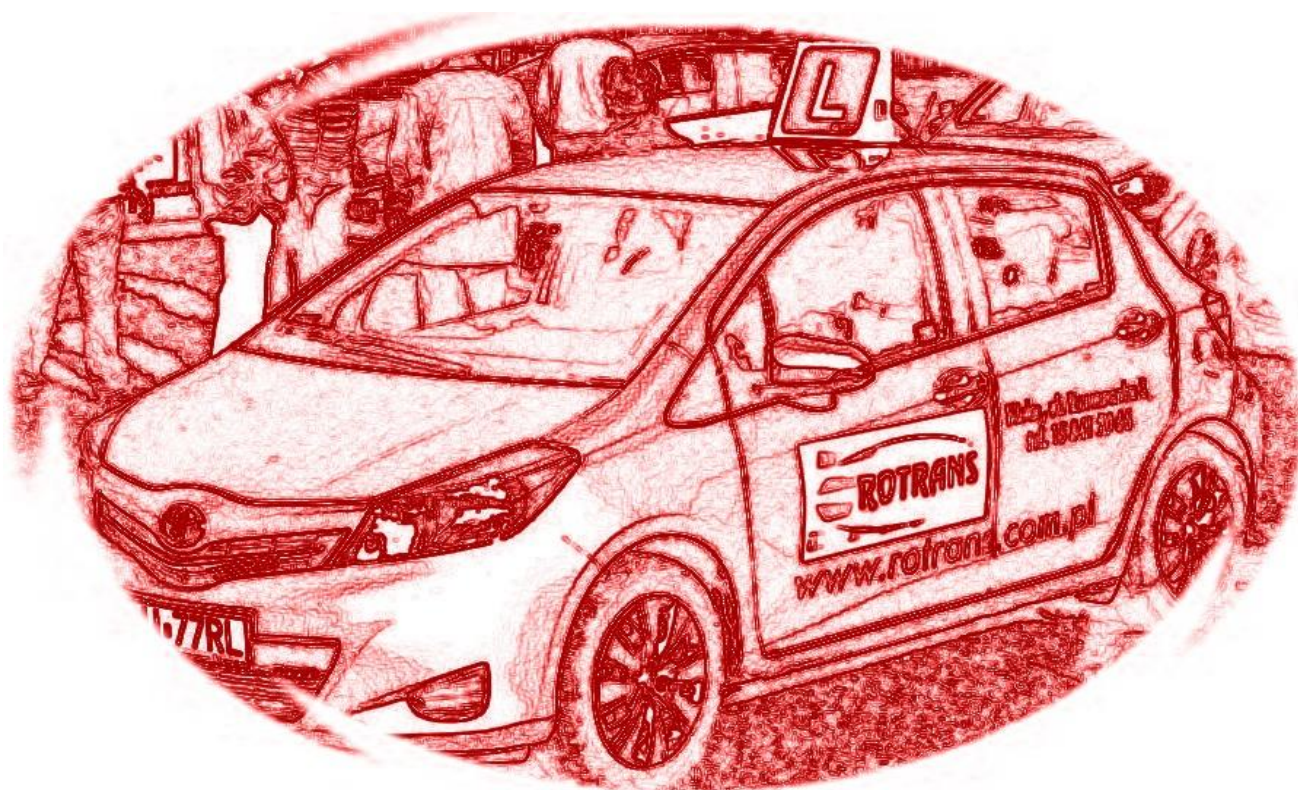




**PORADNIK
JAK ZDAĆ EGZAMIN
NA KATEGORIĘ **B** PRAWA JAZDY**



Czynności kontrolno – obsługowe na przykładzie pojazdu egzaminacyjnego w WORD Tarnobrzeg: TOYOTA Yaris 1,33 Dual VVTi

Nisko, 2013/2014 r.
Autorzy: Roman Szypura i Michał Szypura

Przygotowanie do jazdy, sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy

Kryteria:

1. Sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego – osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi sprawdzić 2 wybrane losowo elementy z następujących:

- a) **Poziom oleju w silniku,**
- b) **Poziom płynu chłodzącego,**
- c) **Poziom płynu hamulcowego,**
- d) **Poziom płynu w spryskiwaczach,**
- e) **Działanie sygnału dźwiękowego,**
- f) **Działanie świateł pozycyjnych/postojowych,**
- g) **Działanie świateł mijania,**
- h) **Działanie świateł drogowych,**
- i) **Działanie świateł hamowania „STOP”,**
- j) **Działanie świateł cofania,**
- k) **Działanie świateł kierunkowskazów,**
- l) **Działanie świateł awaryjnych,**
- m) **Działanie świateł przeciwmgłowych tylnych,**

- jeżeli występuje.

- **Na wykonanie zadania osoba egzaminowana ma nie więcej niż 5 minut.** Osoba egzaminowana powinna co najmniej wskazać gdzie i przy użyciu jakich przyrządów lub wskaźników sprawdza się poziom odpowiednich płynów w pojeździe.
- W przypadku dokonywania sprawdzenia działania świateł cofania i hamowania osoba egzaminowana może poprosić egzaminatora o potwierdzenie działania światła zewnętrznego.
- Losowy dobór elementów części pierwszej zadania dla każdej osoby egzaminowanej dokonywany jest przez ośrodek egzaminowania przy użyciu urządzenia komputerowego. Urządzenie losuje 1 element spośród elementów określonych w lit. a-e oraz 1 element spośród elementów określonych w lit. f-m.

Właściwe ustawienie fotela, lusterek, zagłówków i zapięcie pasów bezpieczeństwa, upewnienie się czy drzwi pojazdu są zamknięte, włączenie świateł odpowiednich do jazdy w ruchu drogowym;

(Zapamiętaj słówko: „FiLiPS” = Fotel i Lusterka i Pasy + Światła)

- W lewym lusterku kierowca powinien widzieć lewy bok pojazdu i lewy obszar przestrzeni za pojazdem
- W prawym lusterku kierowca powinien widzieć prawy bok pojazdu i prawy obszar przestrzeni za pojazdem
- W wewnętrznym lusterku kierowca powinien widzieć przez tylną szybę obszar przestrzeni za pojazdem
- Zagłówki powinny być ustawione blisko za głową na wysokości głowy

**NA PLACU MANEWRONYM UŻYWAMY ODPOWIEDNICH ŚWIATEŁ:
DZIENNYCH LUB MIJANIA (POCHMURNO, DESZCZ, ŚNIEG, MGŁA)**

I. ZADANIE EGZAMINACYJNE
PRZYGOTOWANIE DO JAZDY, SPRAWDZENIE STANU TECHNICZNEGO
PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW POJAZDU ODPOWIEDZIALNYCH
BEZPOŚREDNIO ZA BEZPIECZEŃSTWO JAZDY
na przykładzie samochodu Toyota Yaris 1,33 VVTi – wersja 6 - biegowa z 2012r.

W celu sprawdzenia - wskazania podstawowych elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jazdy musimy otworzyć pokrywę silnika w tym celu należy:

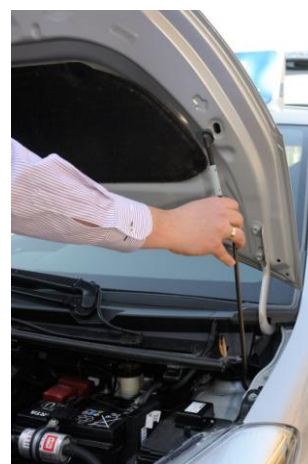


Otworzyć drzwi, pociągnąć dźwignię zwalnającą umieszczoną pod deską rozdzielczą od strony drzwi kierowcy. Pokrywa silnika zostanie odblokowana i lekko się uniesie..



Odnaleźć zaczep znajdujący się w osi samochodu patrząc z przodu. Przesuwając go w lewo podnieść pokrywę silnika.

Przy podnoszeniu pokrywy silnika zwrócić uwagę na pokrywający ją śnieg lub zabrudzenia mogące osunąć się w kierunku przedniej szyby i zasłonić wlot powietrza.



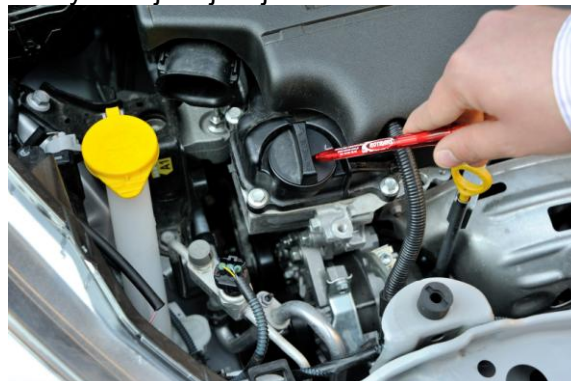
W celu unieruchomienia otwartej pokrywy silnika wysunąć wspornik umieszczony w uchwycie nad akumulatorem w prawej części komory silnika i umieścić go w otworze pokrywy silnika po prawej stronie w jej zewnętrznej części..

Przed zamknięciem pokrywy silnika mocno wcisnąć wspornik w czarny uchwyt, opuścić pokrywę z niedużej wysokości tak, aby pod własnym ciężarem zatrzasnęła się w zamku,

Po otwarciu pokrywy silnika **wskazujemy miejsce, w którym znajduje się miarka poziomu oleju silnikowego** – OSOBA EGZAMINOWANA POWINNA WSKAZAĆ GDZIE I PRZY UŻYCIU JAKICH PRZYRZĄDÓW SPRAWDZA SIĘ POZIOM OLEJU W POJEŹDZIE – Poziom oleju na wskaźniku powinien być między min. a max. Stan oleju sprawdzamy przy wyłączonym zimnym silniku, ubytek uzupełniamy takim samym olejem jaki jest w silniku.



Miarka w przedniej części silnika, żółty uchwyt.



Wlew oleju z czarnym korkiem w lewej części pokrywy silnika.

Kolejnym elementem do wskazania jest **zbiornik wyrównawczy płynu chłodzącego**, który znajduje się w prawej przedniej części komory silnika. Łatwo go rozpoznać po czarnej nakrętce i różowym kolorze płynu chłodzącego. OSOBA EGZAMINOWANA MUSI ZAPREZENTOWAĆ, ŻE POTRAFI SPRAWDZIĆ POZIOM PŁYNU CHŁODZĄCEGO. Poziom płynu chłodzącego w zbiorniku wyrównawczym sprawdzamy na prawym boku zbiornika – w Toyocie oznaczono poziom prawidłowy między FULL (wysoki) - a LOW (niski).



Zbiornik płynu do spryskiwacza jest umieszczony w lewej części komory silnika blisko szyby przedniej. Jego korek jest koloru żółtego z symbolem spryskiwania szyb. OSOBA EGZAMINOWANA MUSI ZAPREZENTOWAĆ, ŻE POTRAFI SPRAWDZIĆ POZIOM PŁYNU W SPRYSKIWACZACH – POWINNA CO NAJMNIEJ WSKAZAĆ ZBIORNIK I PO JEGO OTWARCIU STWIERDZIĆ OBECNOŚĆ PŁYNU.

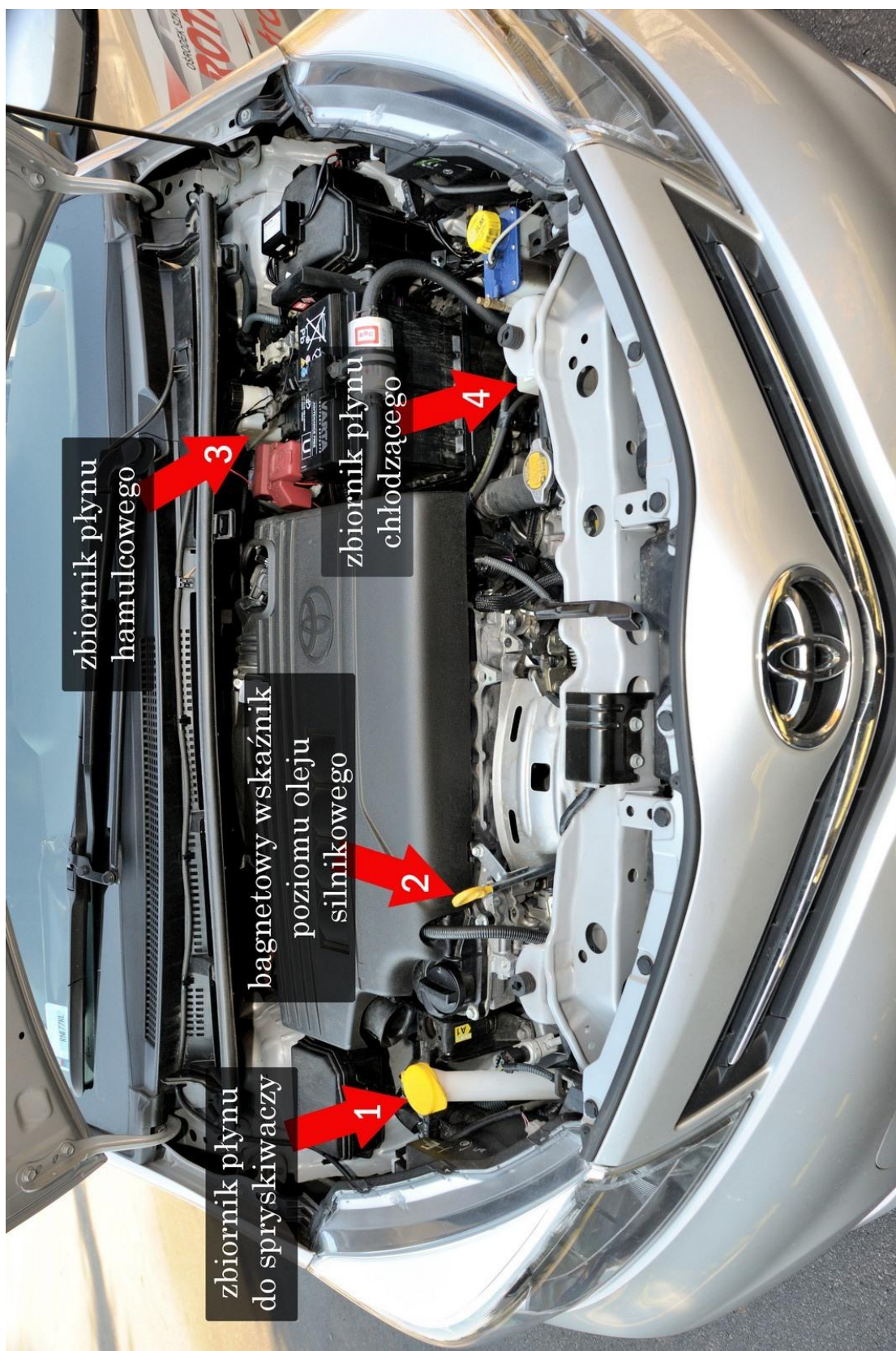


Następnym bardzo ważnym elementem do wskazania jest miejsce, w którym znajduje się **zbiorniczek płynu hamulcowego**, który jest umieszczony po maską na przeciw kierownicy. OSOBA EGZAMINOWANA MUSI ZAPREZENTOWAĆ, ŻE POTRAFI SPRAWDZIĆ POZIOM PŁYNU HAMULCOWEGO. Poziom płynu hamulcowego sprawdzamy z lewej strony zbiorniczka – powinien być między min. a max.



Po wykonaniu powyższych czynności przystępujemy do zamknięcia pokrywy silnika, unosząc ją lekko do góry, co pozwala zwolnić wspornik i mocno wcisnąć go w uchwyt. Następnie opuszczamy pokrywę tak, aby pod własnym ciężarem zatrzasnęła się w zamku. **(UWAGA – OPUŚCIĆ POKRYWĘ Z NIEDUŻEJ WYSOKOŚCI!)**





Wylosować możemy także **sprawdzenie działania sygnału dźwiękowego**. OSOBA EGZAMINOWANA MUSI ZAPREZENTOWAĆ, ŻE POTRAFI SPRAWDZIĆ DZIAŁANIE SYGNAŁU DŹWIĘKOWEGO
Wciskamy na środek kierownicy - tam gdzie jest symbol "trąbki"



ŚWIATŁA ZEWNĘTRZNE POJAZDU

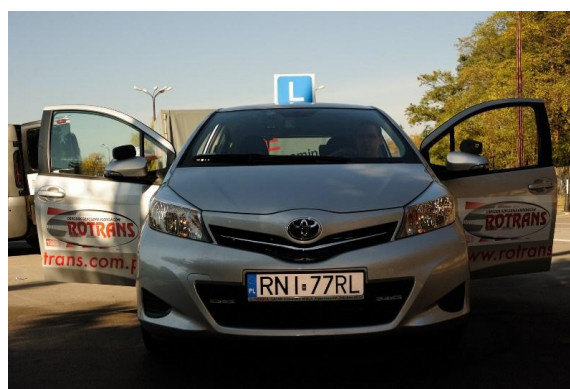
OSOBA EGZAMINOWANA MUSI ZAPREZENTOWAĆ, ŻE POTRAFI SPRAWDZIĆ **DZIAŁANIE JEDNYCH Z WYMIENIONYCH ŚWIATEŁ ZEWNĘTRZNYCH POJAZDU**
Należy pamiętać, że na egzaminie państwowym zadanie Nr 1 wykonujemy również przy pracującym silniku – jest to podyktowane względami technicznymi – pracą kamer rejestrujących przebieg egzaminu.

Sprawdzamy działanie świateł zewnętrznych w pojeździe:

1. Pozycyjne
2. Mijania
3. Drogowe
4. Przeciwmgłowe tylne
5. Światła kierunkowskazów
6. Awaryjne
7. Hamowania (z pomocą egzaminatora)
8. Cofania (z pomocą egzaminatora)

Należy sprawdzić czy światła są sprawne i potwierdzić to, a w przypadku niedziałania świateł należy to zgłosić egzaminatorowi.

ŚWIATŁA POZYCYJNE





SPOSÓB WŁĄCZANIA ŚWIATEŁ: PRZEKRĘCAMY DO PRZODU – W PIERWSZĄ POZYCJĘ (ZAPALI SIĘ PODŚWIETLENIE ZEGARÓW)

Sprawdzamy: 2 białe światła z przodu, 2 czerwone światła z tyłu + podświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej

ŚWIATŁA MIJANIA

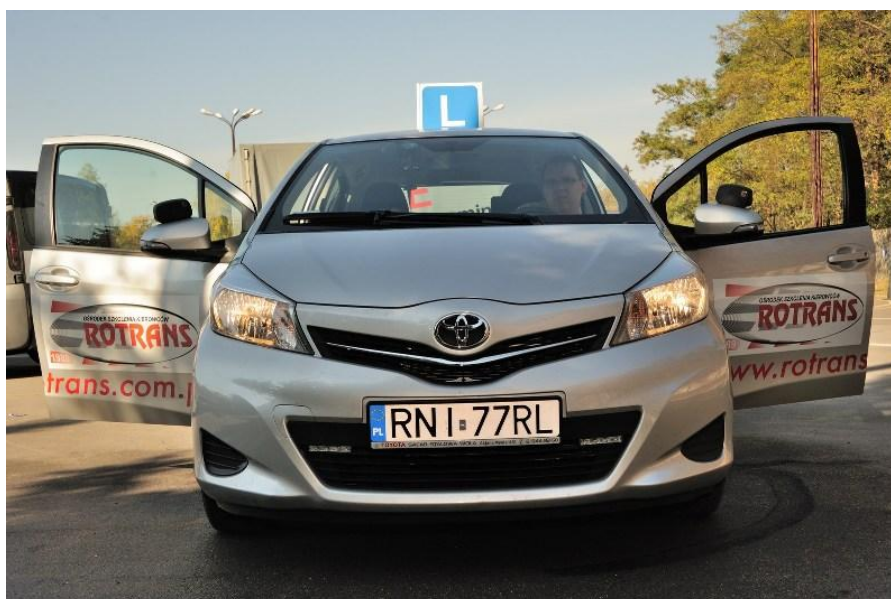


**SPOSÓB WŁĄCZANIA ŚWIATEŁ:
PRZEKRĘCAMY DO PRZODU –
W POZYCJĘ:**



NA TABLICY Z ZEGARAMI ZAPALI SIĘ TYLKO PODŚWIETLENIE TABLICY (nie ma lampki kontrolki)

2 białe TYLKO! z przodu - duże żarówki w górnej części reflektora



ŚWIATŁA DROGOWE



SPOSÓB WŁĄCZANIA ŚWIATEŁ:
PRZESUWAMY DŹWIGNIĘ W KIERUNKU „OD SIEBIE” AŻ ZAŚWIECI SIĘ SAMA NIEBIESKA KONTROLKA I POZOSTAWIAMY DŹWIGNIĘ – PRZYCIĄGNIĘCIE TEJ DŹWIGNI SPOWODUJE WYŁĄCZENIE ŚWIATEŁ

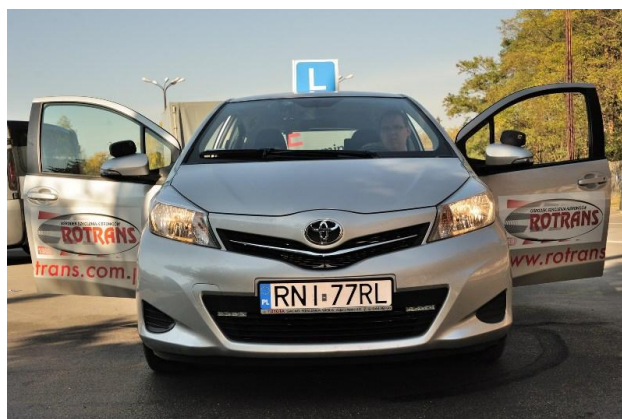
UWAGA! - DZIAŁAJĄ TYLKO PRZY WŁĄCZONYCH ŚWIATŁACH MIJANIA
2 najmocniejsze białe światła – tylko z przodu
(w Toyocie jest wspólna żarówka dla światel mijania i drogowych)



Dźwignię popychamy we wskazanym kierunku



Niebieska kontrolka światel drogowych



Sprawdzamy 2 światła tylko z przodu – ta sama żarówka co światła mijania

ŚWIATŁA PRZECIWMGŁOWE – TYLNE



SPOSÓB WŁĄCZANIA ŚWIATEŁ:
PRZEKRĘCAMY WEWNĘTRZNE
POKRĘTŁO DO PRZODU - ZAPALI SIĘ
ŻÓŁTA KONTROLKA
(POKRĘTŁO SAMO WRACA DO POZYCJI
„0” TAKŻE PRZY WŁĄCZONYCH
ŚWIATŁACH)
- WYŁĄCZAMY POWTARZAJĄC TEN SAM
RUCH – GAŚNIE ŻÓŁTA KONTROLKA



(1 ŚWIATŁO Z LEWEJ STRONY W
DOLNEJ CZĘŚCI ZDERZAKA)

**UWAGA! - ŚWIATŁA PRZECIWMGŁOWE DZIAŁAJĄ TYLKO PRZY WŁĄCZONYCH
ŚWIATŁACH MIJANIA**

KIERUNKOWSKAZY



SPOSÓB WŁĄCZANIA ŚWIATEŁ:
- DŹWIGNIA DO GÓRY – PRAWY
KIERUNKOWSKAZ
- DŹWIGNIA NA DÓŁ – LEWY
KIERUNKOWSKAZ
**KIERUNKOWSKAZY WŁĄCZAMY
SAMymi PALCami NIE
ODRYWAJĄC DŁONI OD
KIEROWNICY**

**SPRAWDZAMY LEWY I PRAWY ODDZIELNIE PO 3 LAMPKI Z KAŻDEJ
STRONY: PRZÓD – NA LUSTERKU - TYŁ**

ŚWIATŁA AWARYJNE



SPOSÓB WŁĄCZANIA ŚWIATEŁ:
WCISKAMY PRZYCISK Z
SYMBOLEM TRÓJKĄTA NA
KOKPICIE OBOK RADIA

SPRAWDZAMY PO 3 LAMPKI Z KAŻDEJ
STRONY:
PRZÓD – NA LUSTERKU - TYŁ



ŚWIATŁA HAMOWANIA „STOP”



SPOSÓB WŁĄCZANIA ŚWIATEŁ:
WŁĄCZAJĄ SIĘ W MOMENCIE
WCIŚNIĘCIA PEDAŁU HAMULCA
ROBOCZEGO

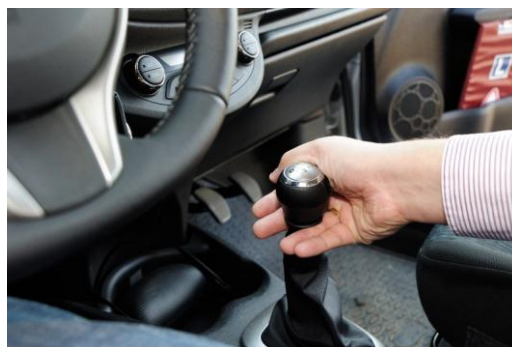


SPRAWDZAJĄC TE ŚWIATŁA
PROSIMY O POMOC EGZAMINATORA
O POTWIERDZENIE DZIAŁANIA
ŚWIATEŁ Z TYŁU POJAZDU

TRZY CZERWONE ŚWIATŁA Z TYŁU
POJAZDU

ŚWIATŁA COFANIA

ŚWIATŁA COFANIA (ŚWIATŁA BIEGU WSTECZNEGO) ŚWIECĄ SIĘ, KIEDY JEST WŁĄCZONY BIEG WSTECZNY, DZIAŁANIE TYCH ŚWIATEŁ SPRAWDZAMY PROSZĄC O POMOC EGZAMINATORA – O POTWIERDZENIE DZIAŁANIA ŚWIATEŁ Z TYŁU POJAZDU.



DWA BIAŁE ŚWIATŁA Z TYŁU POJAZDU



ŚWIATŁA DZIENNE

Włączają się same – automatycznie po uruchomieniu silnika – wyłączają się po włączeniu świateł pozycyjnych, mijania lub drogowych. Dwa białe światła LED – wyłącznie z przodu pojazdu.



Prawidłowe połączenie elektryczne świateł do jazdy dziennej w pojeździe zarejestrowanym po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2009 r.:

1. Powinny się automatycznie włączać kiedy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym pracę silnika.
2. Powinny wyłączać się automatycznie po włączeniu przednich świateł mijania, drogowych lub przeciwmgłowych, z wyjątkiem sytuacji gdy światła te wykorzystywane są do wysyłania przerywanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu.
3. Przednie, boczne (jeżeli występują) i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe (jeżeli występują) oraz oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej nie włączają się jeżeli włączone są światła do jazdy dziennej.

PRZYGOTOWANIE DO JAZDY

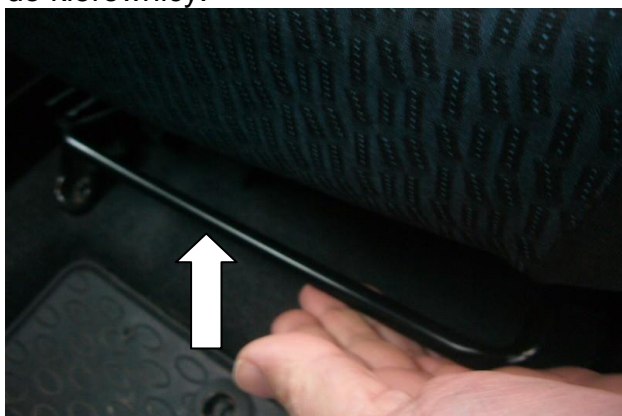
Podczas ustawiania fotela w samochodzie mamy możliwość następujących regulacji:

1. Odległość fotela od kierownicy
2. Wysokość fotela
3. Kąt odchylenia oparcia
4. Wysokość zagłówka

Ad.1. Odsunięcie fotela na odpowiednią odległość w stosunku do pedałów; sprzęgła, hamulca i gazu. Lewą lub prawą ręką przytrzymujemy się górnej części kierownicy, wykorzystując ją do podciągnięcia się do przodu przy równoczesnym opuszczeniu drugiej ręki pod fotel kierowcy i uniesieniu do góry poziomej dźwigni umieszczonej pod fotelem po środku jego przedniej części, co spowoduje zwolnienie blokady fotela i przesunięcie go w żądanym kierunku. Kończąc tą regulację fotela sprawdzamy jej prawidłowość, wciskając lewą nogą pedał sprzęgła. Lewa noga powinna być prawie wyprostowana, stopa musi mieć opartą piętę na podłodze, (**pięta nie może być uniesiona w powietrzu bez podparcia**).

Ad.2 Ustawienie wysokości fotela - czynność tą wykonujemy za pomocą dłuższej dźwigni z lewego boku fotela kierowcy. Pociągając dźwignię do góry, spowodujemy jego uniesienie się o jeden stopień. Wykonujemy taką liczbę powtórzeń tego ruchu, jaka zapewni nam żadaną pozycję. Naciskając w dół dźwignię, fotel obniży się o tyle razy, ile naciskamy lub podciągamy dźwignię

Ad.3 Ustawienie kąta oparcia fotela w stosunku do kierownicy pojazdu. Regulację tą przeprowadzamy za pomocą krótszej dźwigni z lewej strony boku oparcia fotela kierowcy. Zwalniając ją poprzez pociągnięcie do góry odblokowujemy oparcie fotela. Następnie opierając się do odpowiadającego nam odchylenia oparcia, puszcza ją pozostawiając oparcie fotela w ustawionej pozycji. Ustawienie to sprawdzamy opierając się plecami w fotelu i kładąc lewą rękę dłonią na kole kierownicy w miejscu odpowiadającym godzinie 1-wszej na tarczy zegara, ręka ma być lekko ugięta w łokciu, a dłoń ma przylegać częścią wewnętrzną do kierownicy.



1. Odległość fotela – podnieść dźwignię



2. Wysokość fotela – góra – dół



3. Kąt odchylenia oparcia



4. Regulacja wysokości zagłówka

Ad.4 ustawienie zagłówka fotela kierowcy

Regulacja wysokości zagłówka:

- do góry - wyciągamy zagłówek pociągając do góry
- na dół – wciskamy i przytrzymujemy przycisk : lewej strony zagłówka przy fotelu – opuszczamy zagłówek

Pozycja zagłówka.

Górna część zagłówka powinna być ustawiona równo z górną częścią głowy. Jeżeli takie ustawienie nie jest możliwe, np. z powodu dużego wzrostu kierowcy, zagłówek należy ustawić na najwyższym położeniu. Osoby niskie powinny ustawić zagłówek w najniższej pozycji.

Ustawienie kolumny kierowniczej

1. Odblokowanie dźwigni.
2. Regulacja pionowa i pozioma.
3. Blokada dźwigni.

Regulacja położenia kierownicy:

Przesunąć dźwignię do siebie, ustalić sobie położenie kierownicy przesunąć dźwignię od siebie zablokować.

Położenie kierownicy regulować tylko podczas postoju i przy wyłączonej blokadzie kierownicy.



Ustawienie lusterka wewnętrznego i lusterek zewnętrznych

Lusterko wewnętrzne w pojeździe ustawiamy chwytając je za zewnętrzną ramkę obudowy, jedną - prawą dłonią, lub, jeżeli napotykamy na duży opór przy próbie regulacji, możemy wówczas chwycić dwiema dłońmi i wykonać przestawienie całego lusterka w takie położenie, które z pozycji kierowcy opartego w fotelu z rękami na kierownicy, zapewnia nam widoczność przestrzeni za pojazdem, co jest również zgodne z widokiem całej tylnej szyby pojazdu. Podczas uchwycenia lusterka celem zmiany jego położenia należy unikać przytrzymywania lusterka z kciukiem przyciśniętym do powierzchni lusterka.

Lusterka zewnętrzne w samochodzie Toyota, ustawiamy: po przekręceniu kluczyka w pozycję, w której włączają się lampki kontrolne na tablicy (**pozycja 2 w położeniu kluczyka**) następuje aktywacja regulacji lusterek i szyb samochodu lub po normalnym uruchomieniu silnika.

UWAGA: na egzaminie należy sprawdzić czy silnik w samochodzie pracuje i nie należy próbować ponownie uruchamiać włączonego już silnika – grozi to awarią rozrusznika!

Regulacji lusterek zewnętrznych dokonujemy za pomocą dwóch elektrycznych przełączników umieszczonych po lewej stronie kierownicy na desce przyrządów.

UWAGA! Regulację lusterek zewnętrznych można przeprowadzić tylko podczas postoju samochodu przy zaciągniętym hamulcu postojowym - ręcznym

Aby wyregulować lusterko, należy:

- za pomocą poziomego, przełącznika wyboru lusterka (jest na nim dwie litery „L” lewe i „R” prawe) wybrać odpowiednie lusterko naciskając przełącznik (UWAGA – gdy przełącznik ustawiony jest poziomo, nie wciśnięty – nie działa regulacja żadnego lusterka)

-za pomocą przełącznika w kształcie prostokąta, na którym są strzałki w czterech kierunkach, należy wyregulować położenie lusterka, naciskając odpowiednio długo jeden z czterech, oznaczonych strzałkami kierunków.

W prawidłowo ustawionych lusterkach zewnętrznych ma być widoczna:

- w lewym – lewa przestrzeń z boku pojazdu oraz bok pojazdu (klamka przednich drzwi w prawym dolnym rogu lusterka)

- w prawym – prawa przestrzeń z boku pojazdu oraz bok pojazdu (klamka przednich drzwi w lewym dolnym rogu lusterka)

Uwaga: prawe lusterko zalecam ustawić tak aby widoczna była prawa linia podczas cofania „po łuku” – delikatnie niżej od lewego – ale na tyle aby pozwalało na bezpieczną jazdę w ruchu drogowym.

Przełącznik wyboru

i regulacji lusterek zewnętrznych.

L – lewe lusterko, R – prawe lusterko,

MIRROR – ustawienie położenia lusterka.





Widok w prawidłowo ustawionym lusterku zewnętrznym lewym



Widok w prawidłowo ustawionym lusterku zewnętrznym prawym



Widok w prawidłowo ustawionym lusterku wewnętrznym

Zapięcie pasów bezpieczeństwa

Należy zwrócić uwagę, na to, aby zapinane pasy nie były skręcone. Powinny one całą swoją powierzchnią przylegać do kierowcy. Górna część pasa bezpieczeństwa powinna przebiegać jak najbliżej szyi ale jej nie dotykając. W samochodzie jest możliwość regulacji wysokości mocowania pasa nad lewym ramieniem kierowcy pozwalająca na jego opuszczenie lub obniżenie. Kierowca ma obowiązek przed ruszeniem sprawdzić czy wszyscy pasażerowie mają zapięte pasy bezpieczeństwa.

UWAGA – Instruktor w czasie prowadzenia zajęć praktycznej nauki jazdy i egzaminator w czasie trwania egzaminu państwowego nie muszą zapinać pasów bezpieczeństwa.



Zapinanie pasa bezpieczeństwa:
Równomiernym ruchem wyciągnąć pas bezpieczeństwa z mechanizmu zwijającego, przełożyć przez ramię i wcisnąć zaczep.

Pas nie może być poskręcany. Część biodrowa musi ściśle przylegać do ciała. Oparcie fotela nie powinno być zbyt odchyłone do tyłu (zalecany kąt odchylenia 25°).

W celu odpięcia pasa nacisnąć czerwony przycisk na zaczepie.

Sprawdzamy obowiązkowo czy wszystkie drzwi w pojeździe są zamknięte – można to zrobić przez sprawdzenie kontrolki od drzwi na desce rozdzielczej, można również zaryglować zamki w drzwiach – przyciskiem z symbolem kłódki – gdyby któreś z drzwi nie były zamknięte zaryglowanie będzie niemożliwe.

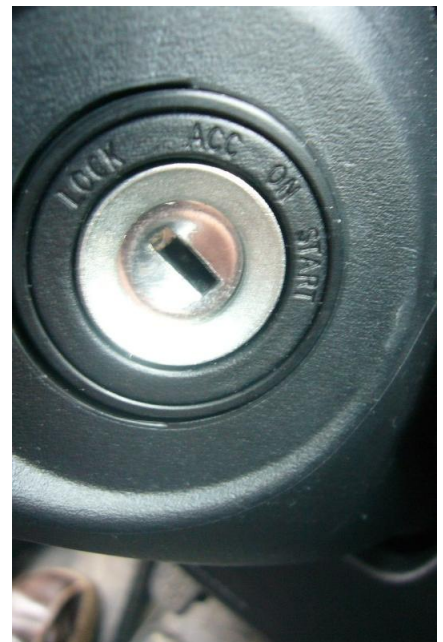
Na zdjęciu obok stacyjka samochodu Toyota YARIS:
LOCK – blokada kierownicy, ACC – włączony zapłon (włączony prąd w pojeździe), ON – włączony silnik, START – rozrusznik (do uruchomienia silnika)

Uruchamianie silnika

UWAGA! na egzaminie czynność ta nie jest potrzebna ponieważ całą obsługę i przygotowanie do jazdy wykonujemy przy już pracującym silniku.

Po zakończeniu czynności przygotowania się do jazdy, chcąc uruchomić silnik musimy wykonać następujące czynności:

- Upewnić się czy dźwignia hamulca postojowego jest zaciągnięta do góry zabezpieczając pojazd przed niekontrolowanym stoczeniem się samochodu do przodu lub do tyłu,
- dźwignię zmiany biegów ustawić w pozycji „luz”,
- **wcisnąć do oporu pedał sprzęgła, (w Toyocie YARIS bez wciśnięcia sprzęgła nie można uruchomić pojazdu),**
- przekręcić lekko, płynnym, delikatnym, ruchem prawą ręką kluczyk w pozycję START, czyli do oporu i zwolnić go natychmiast (puszczając go swobodnie z ręki) gdy silnik zacznie pracować – kluczyk pozostanie w pozycji ON,
- sprawdzić na tablicy przyrządów czy zgasły wszystkie kontrolne lampki koloru czerwonego i żółtego,
- na tablicy powinna zostać zapalona czerwona lampka hamulca postojowego, która zgaśnie po jego zwolnieniu.



Następnie włączamy światła odpowiednie do jazdy w ruchu drogowym, czyli mijania lub pozostawiamy włączone światła do jazdy dziennej (włączają się automatycznie po uruchomieniu silnika).

Na placu manewrowym jeździmy z włączonymi odpowiednimi do warunków światłami!

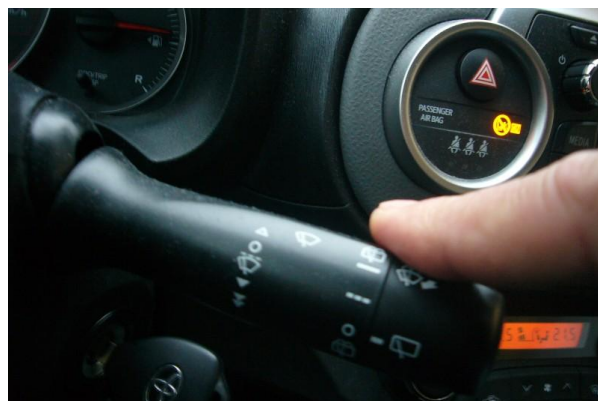
OBSŁUGA WYCIERACZEK SZYBY PRZEDNIEJ I SZYBY TYLNEJ

Dźwignia włączająca **wycieraczki przednie** i wycieraczkę tylną, znajduje się pod kierownicą z jej prawej strony. Uruchomienie wycieraczki szyby przedniej wymaga przesunięcia tej dźwigni prawą ręką w zależności od wymaganej przez nas szybkości ich pracy.

Wybór szybkości ich pracy jest zależny od tego jak nisko w dół przesuniemy tą dźwignię. Do dyspozycji mamy trzy szybkości pracy stałej wycieraczek szyby przedniej oraz możliwość jednokrotnego pełnego ruchu wycieraczki, który uzyskujemy po lekkim przesunięciu tej dźwigni do góry.

Włączenie spryskiwacza szyby przedniej, uzyskujemy poprzez przyciągnięcie tej samej dźwigni do kierownicy (do siebie). Praca spryskiwacza trwa tak długo, jak długo trzymamy ją w pozycji przyciągniętej do kierownicy.

Wycieraczkę szyby tylnej uruchamiamy przekręcając główkę przełącznika na tejże dźwigni do momentu wyczuwalnego przeskoczenia i pozostania jej w tym położeniu. Praca wycieraczki tylnej szyby odbywa się w trybie pracy przerywanej lub ciągłej. Ma ona miejsce w momencie włączenia spryskiwacza szyby tylnej, po czym powraca ona do trybu pracy przerywanej. **Włączenie spryskiwacza szyby tylnej** następuje przez taki sam ruch pierścienia do wyczuwalnego oporu i zauważalnego na tylnej szybie spryskiwania tylnej szyby.



Wycieraczka szyby przedniej:

- Chwilowe włączenie wycieraczki – dźwignia w górę
- Przyciągnięcie dźwigni do kierownicy włącza spryskiwacz i wycieraczkę
- Przesunięcie dźwigni w dół – włączenie pracy ciągłej wycieraczek

Wycieraczka szyby tylnej:

- Możliwe funkcje:
- Przerywana praca wycieraczki
 - Normalna praca wycieraczki
 - Uruchomienie spryskiwacza szyby tylnej
 - Uruchomienie spryskiwacza szyby i wycieraczki.

OBSŁUGA NAWIEWÓW KLIMATYZACJI I OGRZEWANIA
– w niższej wersji wyposażenia LUNA (jak na egzaminie w WORD)



1. Pokrętko z lewej strony służy do wybierania kierunku nadmuchu powietrza. Regulacji dokonujemy przekręcając pierścień zewnętrzny w wybraną pozycję, którą pokazuje biały znacznik na pierścieniu – na zdjęciu zaznaczony białą strzałką. Symbole graficzne koloru białego wskazują wybrany kierunek nawiewu. Przycisk A/C wewnątrz pokrętki – włączanie klimatyzacji w pojeździe. – wskazuje go żółta strzałka.
2. Środkowe pokrętko służy do ustawiania siły nawiewu od 0 wyłączone do 4 maksymalna siła, pierścieniem zewnętrznym możemy zamknąć dopływ powietrza z zewnątrz pojazdu.
3. Pokrętko z prawej strony służy do ustawiania temperatury powietrza. Regulacji dokonujemy przekręcając pierścień zewnętrzny w wybraną pozycję, którą pokazuje biały znacznik na pierścieniu – na zdjęciu zaznaczony białą strzałką.
Wewnętrzny przycisk – zaznaczony czerwoną strzałką włącza ogrzewanie tylnej szyby oraz podgrzewanie lusterek zewnętrznych (w zależności od opcji wyposażenia pojazdu).

II. Zadanie egzaminacyjne.

Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu

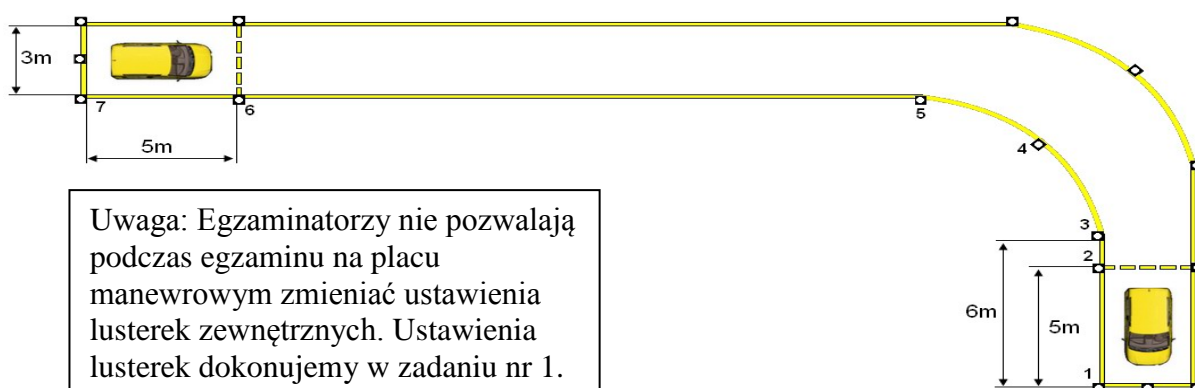
Jazdę po łuku rozpoczynamy samochodem ustawionym w kopercie wyznaczającej strefę zatrzymania na jego początku. Jadąc do przodu, po przejechaniu prostej, kiedy samochód znajdzie się w miejscu rozpoczęcia łuku, skręcamy płynnie koło kierownicy w prawo, starając się uzyskać tor jazdy bliższy zewnętrznej -lewej strony łuku (około 0,5m), a po przejechaniu przez przód samochodu połowy łuku rozpoczynamy obrót kierownicą w lewo tak, aby ustawić samochód po środku pasa ruchu. Mając już samochód ustawiony po środku pasa pomiędzy liniami i słupkami prostujemy koła, sprawdzając równocześnie położenie kierownicy czy jest odpowiednie do jazdy na wprost (poprzeczka koła kierownicy ustawiona poziomo). Samochód zatrzymujemy w takiej odległości od trzech słupków kończących pas ruchu, aby nie nastąpiło ich dotknięcie, a samochód całym swoim obrysem, znajdował się w tak zwanej strefie zatrzymania, kończącej pas do jazdy po łuku.

Przed rozpoczęciem jazdy do tyłu w prawym lusterku sprawdzamy odległość prawych słupków i prawej linii łuku, po czym ruszając i jadąc bardzo wolno do tyłu dojeżdżamy do momentu zrównania się prawego tylnego koła ze słupkiem nr 3 (6 metr od początku), w tym momencie cały czas jadąc, rozpoczynamy wykonanie skrętu kierownicą w prawo, co pozwoli nam na przejechanie całego łuku, nie mniej jednak cały czas obserwujemy prawy bok i tył pojazdu, spoglądając w bok przez prawe ramię i do tyłu, jaki jest boczny odstęp samochodu od słupków nie dopuszczając do tego, aby był on większy jak, 0,7m i nie mniejszy niż 0,3m. Należy pamiętać, że dotknięcie słupka lub wyjechanie kołem za linię skutkuje przerwaniem egzaminu.

Wyjeżdżając z łuku na prostą, sprawdzamy to w prawym lusterku, płynnym ruchem prostujemy koła, wykonując kierownicą obrót w lewo (pełny o 360°), obserwując w tym momencie w prawym lusterku poprawność toru jazdy, polegającą na poruszaniu się równoległe do linii wyznaczającej prawą krawędź pasa ruchu. Wyjeżdżając na prostą, mamy obowiązek kontrolowania toru jazdy w obu bocznych lusterkach, a potem odwracając głowę przez prawe ramię i patrząc przez tylną szybę do tyłu obserwujemy odległość samochodu od słupków po prawej i lewej stronie, dojeżdżając w ten sposób do końca łuku. Samochód zatrzymujemy w takiej odległości od trzech słupków kończących pas ruchu, aby nie nastąpiło ich dotknięcie, a samochód całym swoim obrysem, znajdował się w tak zwanej strefie zatrzymania, kończącej pas do jazdy po łuku. **Uwaga: korzystanie z bocznych lusterek i obserwowanie drogi w lusterku wstecznym oraz przez prawe ramię i tylną szybę jest jednym z kryteriów oceny poprawności wykonania tego zadania.**

Kryteria oceny zadania:

- pozycja początkowa pojazdu w strefie 5m,
- płynna jazda pasem ruchu do przodu i tyłu (w trakcie jazdy do tyłu obserwacja toru jazdy pojazdu zgodnie z techniką kierowania przez tylną szybę pojazdu i lusterka),
- nieprzejeżdżanie przez linie, i nienajeżdżanie na krawężniki, pacholki i tyczki ograniczające pas (nie dotyczy linii wewnętrznych ograniczających i wyznaczających pole zatrzymania pojazdu),
- zatrzymanie pojazdu przed końcem i początkiem pasa w wyznaczonym polu zatrzymania pojazdu.

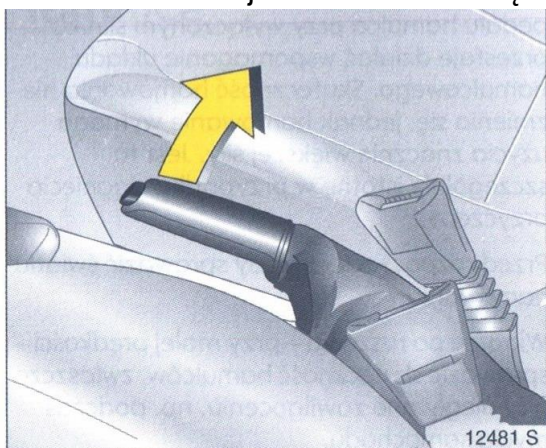


III. Zadanie egzaminacyjne

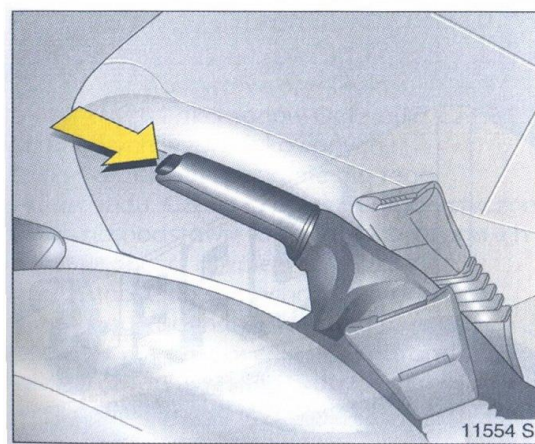
Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu

Podjeżdżamy na stanowisko do ruszania na wzniesieniu i zatrzymujemy samochód w wyznaczony miejscu. Jest to przeważnie poprzeczna linia ciągła, poprzedzona znakiem „STOP”.

Zatrzymujemy pojazd na pochyłości przy użyciu hamulca zasadniczego (nożnego), po czym **nie wciskając przycisku blokady na dźwigni hamulca obowiązkowo zaciągamy hamulec awaryjny** z taką siłą i do takiego poziomu, który gwarantuje nam pewność, że samochód stoi w miejscu i nie stacza się do tyłu.



Hamulec postojowy (awaryjny):
Hamulec postojowy należy zawsze mocno zaciągać. Szczególnie dużej siły użyć przy parkowaniu na pochyłości.



Zwalnianie hamulca postojowego:
Pociągnąć dźwignię lekko do góry wciskając wskazany strzałką przycisk blokady, całkowicie opuścić dźwignię.

Po zaciągnięciu dźwigni hamulca do góry zostaje ona w tej pozycji będąc zablokowaną przez mechanizm zapadkowy do zwalniania, którego służy „przycisk” w dźwigni hamulca.

Rozpoczynając jazdę do przodu włączamy I-wszy bieg, po czym ujmujemy w dłoń dźwignię hamulca awaryjnego, przygotowując ją do zwolnienia poprzez wciśnięcie przycisku i lekkie uniesienie dźwigni do góry z wciśniętym cały czas przyciskiem. Zwiększamy obroty silnika poprzez „dodanie gazu” i utrzymując je na stałym poziomie, powoli puszczaemy pedał sprzęgła do momentu, kiedy obroty silnika zaczną nieznacznie zmniejszać się i równocześnie odczujemy po zachowaniu się samochodu, że pojazd chce ruszyć z miejsca (jest odczuwalne w pojeździe drgnięcie pojazdu w przód). Te zaobserwowane objawy są momentem łączenia się sprzęgła, co gwarantuje ruch pojazdu do przodu i jest sygnałem dla kierującego do rozpoczęcia zwalniania – opuszczania w dół dźwigni hamulca awaryjnego w wyniku czego pojazd płynnie ruszy z miejsca.



MANEWRY – WYKONYWANE NA EGZAMINIE W RUCHU DROGOWYM

PARKOWANIE PROSTOPADŁE TYŁEM Z PRAWEJ STRONY

(manewr ten jest przydatny podczas np. zawracania na drodze z wykorzystaniem infrastruktury drogowej czyli np. zatoki parkingowej lub podjazdu do bramy)

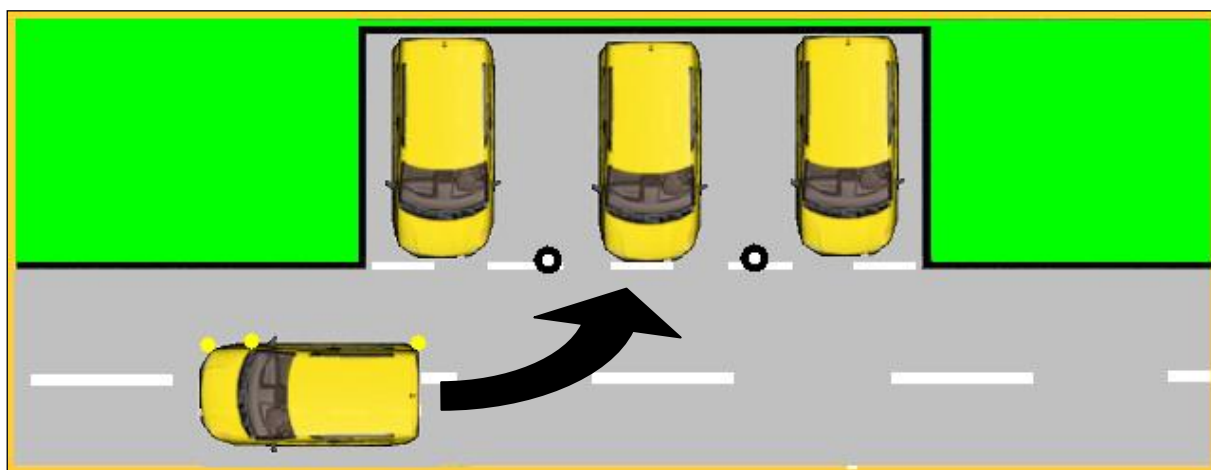
Podjeżdżając do parkowania tyłem, pojazd ustawiamy równoległe w osi drogi z odstępem bocznym z prawej strony zbliżonym do jednej szerokości pojazdu od prawej krawędzi pasa ruchu lub zaparkowanych pojazdów. Samochód zatrzymujemy od miejsca planowanego parkowania w odległości zbliżonej do szerokości pojazdu. W prawym lusterku powinniśmy widzieć lewy róg samochodu, obok którego mamy zaparkować.

Po włączeniu prawego kierunkowskazu, włączamy wsteczny bieg i powoli puszczając sprzęgło, stosując technikę jazdy na tzw. pół sprzęgłe, ruszając z miejsca rozpoczynamy obrót kierownicy w prawo i bardzo wolno, zbliżamy się do lewego przedniego rogu pojazdu, co sprawdzamy patrząc przez prawe ramię i w prawe lusterko, po czym osiągając bezpieczną odległość (około 0,5m), dokręcamy kierownicą w prawo-zgodnie z włączonym wcześniej kierunkowskazem i od tego momentu patrząc w prawe lusterko kontrolujemy tor jazdy samochodu. Tor jazdy powinien przebiegać w odległości, która będzie wystarczająco bezpieczna od widzianego w lusterku brzegu pojazdu. Nie możemy równocześnie pominąć kontrolowania odległości z naszej lewej strony, co czynimy sprawdzając poprawność tego odstępu, patrząc w nasze lewe lusterko lub przez lewe ramię i w boczną szybę. Jeżeli jest ona taka, że zapewnia dalszy, bezpieczny wjazd do tyłu, to kontynuujemy wjazd do momentu, aż przód naszego samochodu wjedzie chowając się całkowicie lub na tyle by można było wyjechać w lewą stronę, wykonując w ten sposób zawracanie z wykorzystaniem parkingu.

W sytuacji, kiedy jednak stwierdzimy, że odległość naszego lewego boku pojazdu nie gwarantuje nam pewności ominięcia samochodu z lewej strony, zatrzymujemy samochód i przystępujemy do korekty polegającej na włączeniu pierwszego biegu i podjechaniu do przodu, starając się przy tym ustawić jak najbardziej prostopadłe, bacznie obserwujemy oba boki naszego samochodu, zatrzymując się, równocześnie prostujemy w miarę możliwości przednie koła. Włączamy wsteczny bieg i ponawiamy powolną jazdę do tyłu obserwując ten bok samochodu, który jest bliżej zaparkowanego obok nas pojazdu, kontynuujemy wjazd do momentu, aż przód naszego samochodu zrówna się z pojazdami obok, chowając się całkowicie.

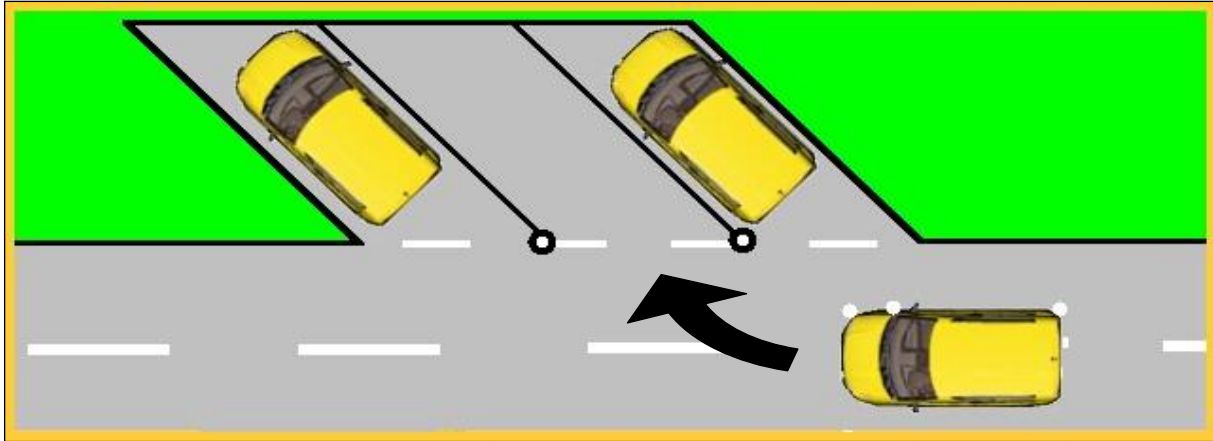
Przed wyjechaniem należy włączyć kierunkowskaz, włączyć I-wszy bieg i powoli puszczając sprzęgło, jadąc bardzo wolno, wyjechać do połowy długości pojazdu z garażu, po czym wykonując energiczny skręt kierownicą odjechać samochodem w wybranym kierunku.

Uwaga podczas wykonywania tego zadania należy pamiętać, że naszym celem jest bezpieczny wjazd i wyjazd z prawem do wykorzystania korekty.



PARKOWANIE SKOŚNE

Podjeżdżając z włączonym prawym kierunkowskazem, utrzymujemy samochód w odległości równej około jednej szerokości samochodu od prawej krawędzi zaparkowanych pojazdów. Staramy się, aby równocześnie przód naszego samochodu znalazł się na wysokości około 0,5m przed początkiem miejsca parkowania.



Wjazd: znajdując się na wysokości początku miejsca parkowania wykonujemy skręt kół w prawo, kontrolując cały czas odległość z lewej strony samochodu.

Powinno to być taki odstęp, aby nie zostawało więcej jak około 0,5m, a kierujący był całkowicie pewien, że jest on bezpieczny.

Po ominięciu przedniego lewego rogu, kierujący musi od razu rozpocząć prostowanie kół samochodu wykonując odpowiedni i płynny obrót kierownicą w lewo, kontrolując równocześnie położenie pojazdu względem samochodu z lewej i prawej strony pola parkowania

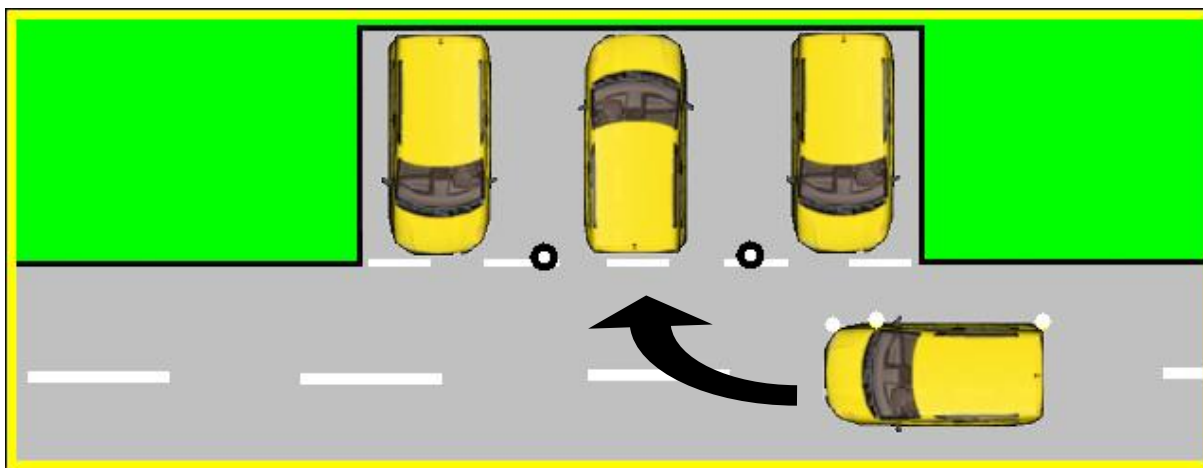
Wyjazd: Po zatrzymaniu pojazdu przed końcem pola parkowania, sprawdzamy czy widzimy w prawym lusterku prawy bok samochodu. Jeżeli tak, to włączamy wsteczny bieg i prawy kierunkowskaz i ruszając w bardzo wolnym tempie staramy się, aby od momentu rozpoczęcia jazdy, pojazd poruszał się łagodnym łukiem w prawo. Staramy się nie dopuścić do tego, aby samochód jechał prosto, gdyż może braknąć nam miejsca z tyłu.. Wymaga to kontrolowania bez przerwy sytuacji w prawym lusterku. Po wyjechaniu samochodu tylnym, prawym kołem poza prawy róg zaparkowanego obok nas samochodu, całą swoją uwagę koncentrujemy na ocenie odległości pojazdu z lewej strony, starając się zachować bezpieczny odstęp od omijanego boku samochodu. Po ominięciu przodem boku samochodu, wykonujemy szybko maksymalny skręt kół w prawo do oporu, obserwując już tylko przestrzeń z tyłu za pojazdem pod względem bezpieczeństwa ruchu samochodu. Możemy to czynić w dowolny sposób to znaczy w lusterkach, albo patrząc przez prawe ramię do tyłu Po osiągnięciu przez pojazd położenia umożliwiającego jazdę do przodu, zatrzymujemy pojazd i po włączeniu I-wszego biegu odjeżdżamy do przodu.

Korekta przy parkowaniu skośnym w prawo.

W sytuacji, kiedy podczas jazdy do przodu stwierdzamy, że nie jesteśmy w stanie bezpiecznie ominąć pojazdu z lewej strony, zatrzymujemy samochód, włączamy wsteczny bieg i cofamy na, tyle, aby uzyskać z naszej lewej przedniej strony pojazdu odstęp umożliwiający bezpieczny wjazd. Włączamy I-wszy bieg i bardzo wolno ruszając do przodu, wykonujemy płynnym ruchem obrót kierownicą w lewo, aż do uzyskania toru jazdy równoległego do pojazdów zaparkowanych obok nas i po schowaniu się obrysem naszego pojazdu w zatoce parkingowej zatrzymujemy pojazd. Musimy zawsze dążyć do ustawienia naszego samochodu równoległe z zachowaniem odległości ze strony wskazanej przez egzaminatora odpowiadającej otwartym drzwiom samochodu.

WJAZD PROSTOPADŁY PRZODEM Z PRAWEJ STRONY

Wjazd rozpoczynamy od podjechania z włączonym kierunkowskazem do miejsca parkowania z bocznym odstępem zbliżonym do szerokości samochodu od prawej krawędzi drogi, tak, aby przód samochodu znalazł się nie dalej jak na wysokości początku miejsca parkowania i bardzo wolno jadąc do przodu, patrzymy w stronę miejsca parkowania, uważnie obserwując moment zbliżenia się samochodu do jego początku. Po dojechaniu samochodem na wysokość jego początku przystępujemy do płynnego, ale zdecydowanego skrętu kół pojazdu w prawo, aż do osiągnięcia takiego toru jazdy, który zapewni nam ominięcie z lewej strony rogu pojazdu. Dojeżdżając do końca parkingu, zachowujemy jednak taki odstęp, przy którym jesteśmy całkowicie pewni, że go nie dotkniemy, a zbliżając się do krawężnika rozpoczynamy prostowanie kół wykonując płynny ruch kierownicą w lewo, aż do osiągnięcia ustawienia przodu samochodu w środku miejsca parkowania pamiętając, że po zakończeniu parkowania ma być możliwość otworzenia drzwi pojazdu z obu jego stron lub ze strony wskazanej przez egzaminatora.



Wyjazd rozpoczynamy od sprawdzenia w prawym, wstecznym lusterku ustawienia samochodu względem prawej strony naszego pojazdu. Upewniamy się o możliwości rozpoczęcia wyjazdu na drogę. Włączamy prawy kierunkowskaz, włączamy wsteczny bieg i powoli ruszając, na pół sprzęgle jedziemy do tyłu dążąc do tego, aby pojazd poruszał się po łagodnym łuku nie zagrażając dotknięciem prawym tyłem pojazdu z naszej prawej strony. Cały czas kontrolujemy to, obserwując sytuację w prawym lusterku. Po wyjechaniu tylnim, prawym kołem poza obrys omijanego z prawej strony pojazdu, całą swoją uwagę koncentrujemy na lewym przednim boku naszego samochodu i jego odległości od pojazdu po naszej lewej stronie (możemy to obserwować patrząc w lewe lusterko lub patrząc przez lewe ramie do tyłu). Cały czas musimy również kontrolować drogę za naszym pojazdem.

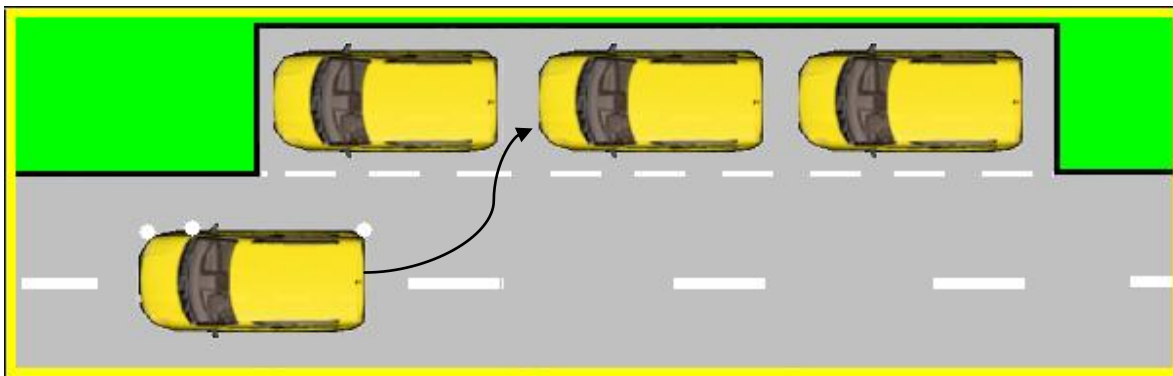
Musimy tutaj mieć całkowitą pewność, że lewa przednia część naszego pojazdu nie zbliży się niebezpiecznie blisko, wykonując czasami niewielką korektę toru jazdy ruchem kierownicy w lewo, co pozwoli zwiększyć odstęp od lewej strony. Po wyjechaniu naszym lewym przednim bokiem poza obrys stojącego z lewej strony pojazdu, wykonujemy szybko maksymalny skręt kół w prawo do oporu, obserwując już tylko ustawienie naszego samochodu pod względem możliwości kontynuowania jazdy do przodu. Możemy to czynić w dowolny sposób, pamiętając cały czas o sprawdzaniu możliwości kontynuowania jazdy do tyłu.

Korekta przy parkowaniu prostopadłym przodem w prawo.

W sytuacji, kiedy podczas jazdy do przodu stwierdzamy, że nie jesteśmy w stanie bezpiecznie ominąć pojazdu z lewej strony, zatrzymujemy samochód, włączamy wsteczny bieg i cofamy na, tyle aby uzyskać z naszej lewej przedniej strony pojazdu wystarczający odstęp umożliwiający bezpieczny wjazd. Włączamy I-wszy bieg i bardzo wolno ruszając do przodu, wykonujemy płynnym ruchem obrót kierownicą w lewo, aż do uzyskania toru jazdy równoległego do bocznych krawędzi pojazdów obok nas i po schowaniu się obrysem naszego pojazdu w zatoce parkingowej zatrzymujemy pojazd. Musimy zawsze dążyć do ustawienia naszego samochodu po środku miejsca parkowania lub zachować odstęp umożliwiający otwarcie drzwi ze wskazanej przez egzaminatora strony parkowania.

PARKOWANIE RÓWNOLEGŁE (KOPERTA)

Do parkowania równoległego zwanego również parkowaniem w kopertę, podjeżdżamy na stanowisko ustawiając pojazd równoległe do pojazdów już zaparkowanych w odległości około dwu lusterek, czyli w granicach 0,5m od nich. Pojazd nasz powinien znajdować się swoją tylną częścią równo z pojazdem, za którym parkujemy lub około 0,5m od początku miejsca parkowania w kopertę. W prawym lusterku powinniśmy widzieć całe miejsca parkowania i prawy tył samochodu, który będziemy omijać, (możemy odpowiednio ustawić prawe lusterko), po czym włączamy prawy kierunkowskaz, wsteczny bieg i powoli ruszając zbliżamy się na odległość, kiedy nasz samochód zrówna się z pojazdem omijanym z prawej strony. W tym momencie wykonujemy kierownicą skręt kół w prawo do oporu bacznie obserwując w lusterku wstecznym kąt, pod jakim wjeżdżamy w pole parkowania. Kąt ma być taki, aby prawy, przedni róg pojazdu widocznego z tyłu znalazł się po środku naszego samochodu i lusterka wstecznego. Teraz prostujemy koła (z *maksymalnego skrętu będzie to półtorej obrotu w lewo*) do momentu uzyskania prostego toru jazdy i wjeżdżamy w pole parkowania do chwili, kiedy prawy róg naszego samochodu zrówna się z tyłem pojazdu, za którym parkujemy, a tylnie lewe koło znajdzie na zewnętrznej lewej linii zaparkowanych już samochodów. Jest to moment, w którym musimy natychmiast wykonać energiczny skręt kół samochodu do oporu w lewo. Kontynuując dalej jazdę do tyłu, całą swoją uwagę koncentrujemy na obserwowaniu w prawym bocznym lusterku ustawianie się samochodu względem krawężnika z prawej strony. Nie wolno dopuścić do jego dotknięcia. Gdy pojazd ustawi się równoległe do niego, częściowo redukujemy skręt kół, skręcając kierownicę w prawo. Przed wyjazdem z koperty należy przywrócić poprzednie ustawienie lusterek i po upewnieniu się o możliwości bezpiecznego wyjazdu, włączamy lewy kierunkowskaz i ruszamy wolno kontynuując jazdę.



Zgodnie z instrukcją egzaminowanie parkowanie to jest jedynym, które musi odbywać się pomiędzy dwoma pojazdami – przy czym długość miejsca do parkowania winna stanowić około 2 długości pojazdu egzaminacyjnego. Miejsce do parkowania wskazuje egzaminator. Jeżeli przy krawężniku zaparkowany jest tylko jeden pojazd i za nim jest dużo wolnego miejsca parkujemy za nim przodem, unikając niepotrzebnych w tym przypadku cofania, które należy do najmniej bezpiecznych manewrów przy których należy zachować szczególną ostrożność.

ZAWRACANIE NA TRZY FAZY

Przystępując do zawracania, należy pamiętać o ustawieniu pojazdu jak najbliżej prawej krawędzi drogi w odległości nie większej niż 0,5m. Uwaga podczas ustawiania samochodu do zawracania, nie wolno dotknąć krawężnika.

I faza zawracania

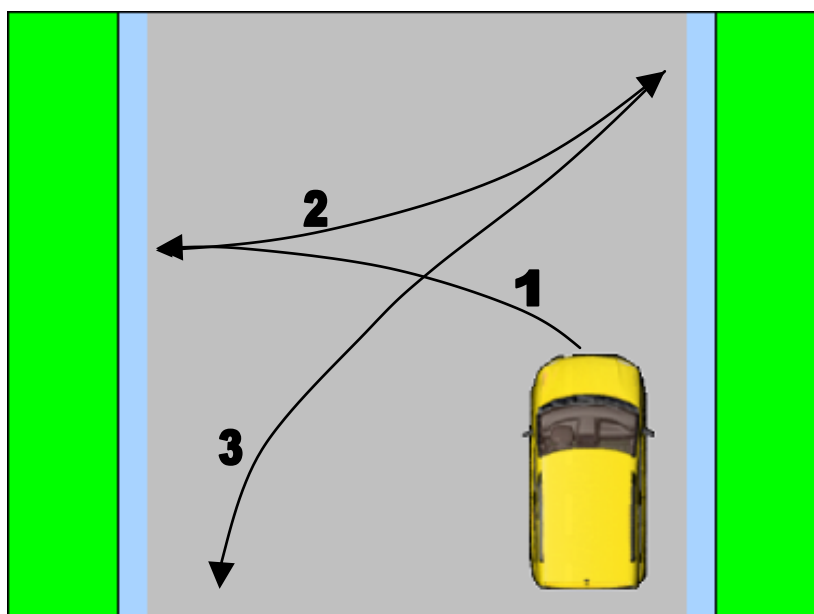
Po upewnieniu się o możliwości bezpiecznego rozpoczęcia manewru i włączeniu lewego kierunkowskazu ruszamy bardzo powoli z miejsca wykonując równocześnie szybki, zdecydowany skręt kół samochodu w lewo do oporu, cały czas jadąc bardzo wolno. Przed dojechaniem (na odległość około 0,5m) do lewej krawędzi wykonujemy tak zwaną „kontrę w prawo” (skręcamy kierownicą w prawą stronę) do chwili, kiedy wyczuwamy, że nasz samochód oparł się już kołami o krawężnik. W tym momencie przytrzymujemy hamulec zapobiegając w ten sposób odbiciu się samochodu od krawężnika.

II faza zawracania

Włączamy wsteczny bieg. Upewniamy się o możliwości bezpiecznego cofnięcia. Włączamy kierunkowskaz w prawą stronę. Zwiększamy trochę obroty silnika (dodajemy „gazu”), puszczając powoli sprzęgło, oczekujemy na zareagowanie samochodu poprzez ruszenie i jazdę do tyłu, po czym wykonujemy szybki, energiczny skręt kierownicą w prawo, podjeżdżając techniką „pół sprzęgła” w kierunku krawędzi drogi tyłem pojazdu na odległość około 0,5m od krawędzi drogi, wykonujemy „kontrę w lewo” (skręcamy kierownicą w lewo), aż do momentu oparcia się tylnich kół pojazdu o krawężnik. Jest to koniec II fazy.

III faza zawracania

Upewniamy się o możliwości bezpiecznego kontynuowania zadania. Włączamy pierwszy bieg i kierunkowskaz w lewo, puszczając powoli sprzęgło do momentu ruszenia z miejsca, wykonujemy ponownie szybki, energiczny skręt kierownicą w lewo, wyjeżdżając do momentu ustawienia się pojazdu równoległe w stosunku do krawędzi drogi.



Obowiązkowym zadaniem egzaminacyjnym jest wykonanie manewru zawracania przy użyciu biegu wstecznego – nie konieczne musi to być zawracania „na 3 fazy” – przy wąskiej drodze faz zawracania może być więcej i nie jest to błędem!

Należy unikać manewrów powodujących utrudnienia w ruchu – najlepszym sposobem na zawracanie przy użyciu biegu wstecznego jest cofnięcie pojazdu w bramę, zatokę itp. i wyjechanie przodem na drogę. Egzaminator wskazuje miejsce wykonania manewru, ale nie musi wskazać sposobu jego wykonania.

PARKOWANIE PROSTOPADŁE TYŁEM Z LEWEJ STRONY

(manewr ten nie jest obowiązkowy na egzaminie, ale jest przydatny podczas np. .zawracania na drodze z wykorzystaniem zatoki parkingowej)

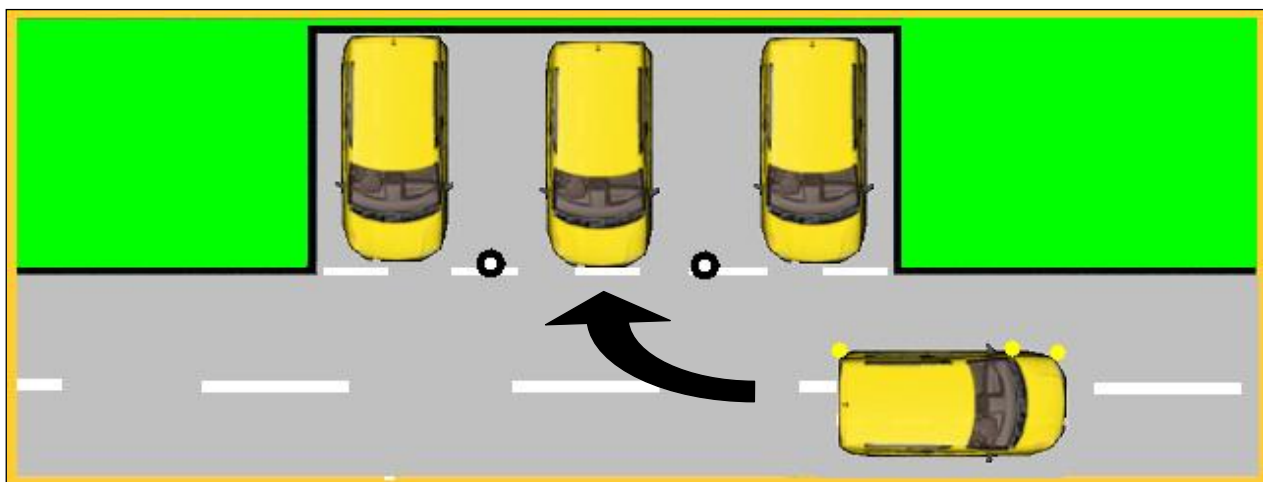
Podjeżdżając do parkowania tyłem, pojazd ustawiamy równoległe na osi drogi z odstępem bocznym z lewej strony, zbliżonym do szerokości pojazdu od lewej krawędzi pasa ruchu. Samochód zatrzymujemy w odległości zbliżonej do połowy jego długości. Sprawdzamy w lewym lusterku czy widzimy w nim róg samochodu, obok którego mamy zaparkować. Po włączeniu lewego kierunkowskazu, włączamy wsteczny bieg i stosując technikę jazdy na tzw. pół sprzęgle, ruszamy z miejsca i rozpoczynamy obrót kierownicy w lewo, bardzo wolno zbliżając się do rogu omijanego pojazdu, co sprawdzamy, patrząc przez lewe ramię, po czym osiągając bezpieczną odległość(około 0,5m), dokręcamy kierownicą w lewo i od tego momentu patrząc w lewe lusterko, kontrolujemy tor jazdy samochodu. Tor jazdy powinien przebiegać w odległości, która będzie wystarczająco bezpieczna od widzianego w lusterku brzegu pojazdu, nie większa jednak niż dwa lusterka, czyli około 0,5m.

Po stwierdzeniu, że nasz samochód przejechał obok prawego rogu omijanego pojazdu, całą swoją uwagę kierujemy na prawą stronę naszego samochodu, sprawdzając odległość od naszego prawego boku pojazdu stojącego z prawej strony. Jeżeli jest ona taka, że zapewnia dalszy bezpieczny wjazd do tyłu, to kontynuujemy wjazd do momentu, aż przód naszego samochodu wjedzie i zrówna się z pojazdami zaparkowanymi po naszych obu stronach

Korekta: W sytuacji, kiedy stwierdzimy, że odległość naszego lewego boku pojazdu nie gwarantuje nam bezpiecznego odstępu z lewej strony, zatrzymujemy samochód i przystępujemy do korekty polegającej na podjechaniu do przodu i ustawieniu jak najbardziej prostopadłe do garażu. Zatrzymując się równocześnie, prostujemy przednie koła. Włączamy wsteczny bieg i ponawiamy powolną jazdę do tyłu obserwując ten bok samochodu, z którego jest mniejszy odstęp od pojazdu, obok którego parkujemy i kontynuujemy wjazd do momentu, aż przód naszego samochodu zrówna się z pojazdami obok.

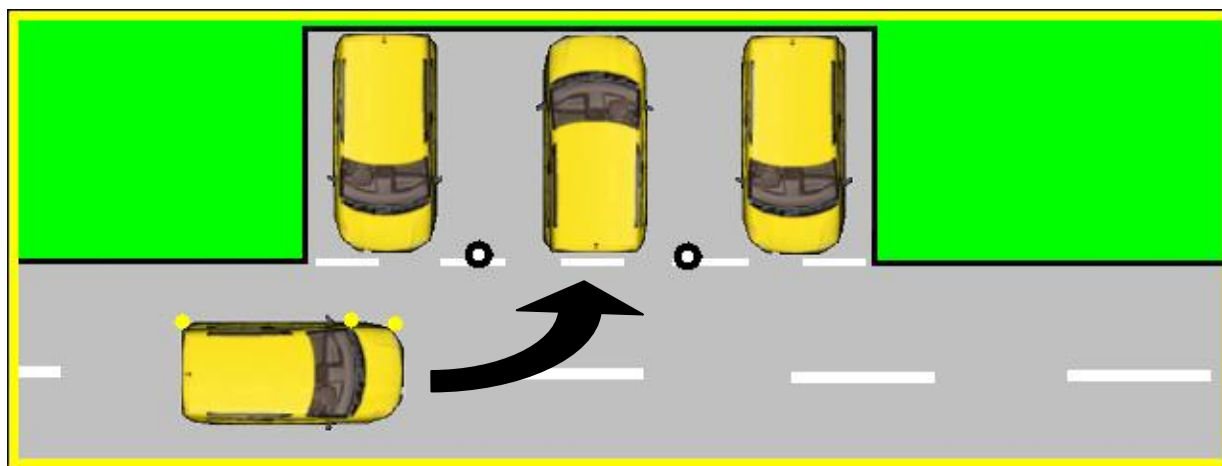
Przed wyjechaniem należy włączyć kierunkowskaz , włączyć I-wszy bieg i powoli puszczając sprzęgło, jadąc bardzo wolno, wyjechać do połowy długości pojazdu z garażu, po czym wykonując energiczny skręt kierownicą odjechać samochodem w wybranym kierunku.

Uwaga podczas wykonywania tego zadania należy pamiętać, że naszym celem jest bezpieczny wjazd i wyjazd z prawem do wykorzystania korekty.



WJAZD PROSTOPADŁY PRZODEM Z LEWEJ STRONY

Manewr rozpoczynamy od podjechania z włączonym kierunkowskazem do osi drogi, tak, aby przód samochodu znalazł się nie dalej jak na wysokości początku miejsca parkowania i bardzo wolno jadąc do przodu przystępujemy do płynnego, ale zdecydowanego skrętu kół pojazdu w lewo, aż do osiągnięcia takiego toru jazdy, który zapewni nam bezpieczne ominięcie z prawej strony rogu pojazdu (0,5 m). Teraz dojeżdżając staramy się zbliżyć do niego, zachowując jednak taki odstęp, przy którym jesteśmy całkowicie pewni, że jest on bezpieczny, a po ominięciu go rozpoczynamy prostowanie kół wykonując płynny ruch kierownicą w prawo, aż do osiągnięcia ustawienia przodu samochodu w środku miejsca parkowania. Pamiętając, że po zakończeniu parkowania ma być możliwość otworzenia drzwi pojazdu ze strony wskazanej wcześniej przez egzaminatora lub z obu stron pojazdu.



Wyjazd z garażu rozpoczynamy od sprawdzenia w prawym i lewym bocznym lusterku, ustawienia samochodu względem pojazdów obok nas. Upewniamy się o możliwości rozpoczęcia wyjazdu na drogę. Włączamy kierunkowskaz, włączamy wsteczny bieg i powoli ruszając, na pół sprzęgle jedziemy do tyłu dążąc do tego, aby pojazd poruszał się po łagodnym łuku w prawo lub w lewo (w zależności od kierunku wyjazdu) nie zagrażając dotknięciem naszym tyłem pojazdu z naszej prawej czy lewej strony, cały czas to kontrolujemy, obserwując sytuację na przemian w lewym i prawym bocznym lusterku. Po wyjechaniu tylnym prawym lub lewym kołem poza obrys omijanego z prawej lub lewej strony pojazdu, całą swoją uwagę koncentrujemy na odległości naszego samochodu od pojazdu po naszej lewej albo prawej stronie (możemy to obserwować patrząc w boczne lusterko lub patrząc przez odpowiednie ramię do tyłu). Cały czas musimy również kontrolować drogę za naszym pojazdem.

Musimy tutaj mieć całkowitą pewność, że przednia część naszego pojazdu nie zbliży się niebezpiecznie blisko do pojazdów stojących obok wykonując czasami niewielką korektę toru jazdy ruchem kierownicy w prawo lub lewo, co pozwoli zwiększyć odstęp. Po wyjechaniu naszym przodem poza obrys stojących obok pojazdów, wykonujemy szybko maksymalny skręt kół do oporu, obserwując już tylko ustawienie naszego samochodu pod względem możliwości kontynuowania jazdy do przodu. Obserwowanie to, możemy prowadzić w dowolny sposób, to znaczy albo w bocznym lusterku, albo patrząc przez odpowiednie ramię do tyłu lub jedno i drugie na przemian, pamiętając cały czas o sprawdzaniu możliwości kontynuowania jazdy do tyłu.

OSOBA PRZYSTĘPUJĄCA DO EGZAMINU PAŃSTWOWEGO POWINNA ZNAĆ I ROZUMIEĆ ZASADY JEGO PRZEPROWADZANIA!

- Osoba egzaminowana uzyskuje **pozytywny wynik** egzaminu praktycznego, jeżeli poprawnie wykonała zadania egzaminacyjne.
Uwaga: do wykonania każdego zadania egzaminacyjnego są 2 próby – pod warunkiem, że osoba egzaminowana nie stworzy zagrożenia w bezpieczeństwie ruchu drogowego.
- Osoba egzaminowana uzyskuje **negatywny wynik** egzaminu praktycznego, jeżeli:
 - dwukrotnie nieprawidłowo wykonała to samo zadanie egzaminacyjne (egzamin trwa do końca nie jest przerywany – chyba że osoba egzaminowana sama zdecyduje, że nie chce kontynuować egzaminu)
 - W pozostałych przypadkach egzamin zostaje przerwany przez egzaminatora jeżeli:**
 - osoba egzaminowana spowodowała zagrożenie dla zdrowia lub życia uczestników ruchu trakcie egzaminu praktycznego na placu manewrowym lub w ruchu drogowym
 - instruktor biorący udział w egzaminie zakłóca lub uniemożliwia przebieg egzaminu;
 - osoba egzaminowana naruszyła przepisy ruchu drogowego w sposób określony w **tabeli nr 1**
 - osoba egzaminowana lub instruktor obecny na egzaminie zaproponował egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu;

Części praktycznej egzaminu państwowego przeprowadzanej w ruchu drogowym nie można przeprowadzić w przypadku, gdy osoba egzaminowana przystępująca do egzaminu państwowego kieruje pojazdem na placu manewrowym w sposób pozwalający stwierdzić, że **jej zachowanie zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego.**

Przez takie zachowanie osoby egzaminowanej, rozumie się w szczególności:

- 1) przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk;
- 2) najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki;
- 3) dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania 2 (ruszanie z miejsca i jazda po łuku) lub 3 (ruszanie na wzniesieniu).

MINIMALNY CZAS TRWANIA EGZAMINU W RUCHU DROGOWYM WYNOŚI 40 MINUT (może być większy jeżeli w 40 minut nie zostały zrealizowane wszystkie zadania, lub może zostać skrócony do 25 minut jeżeli wykonane zostały prawidłowo wszystkie zadania egzaminacyjne i wynik egzaminu jest pozytywny)

Osoba egzaminowana powinna znać i rozumieć zasady przeprowadzania egzaminu – o rozumieniu tych zasad egzaminator zawsze upewnia się przed rozpoczęciem egzaminu.

Podczas części praktycznej egzaminu państwowego:

- egzaminator przekazuje osobie egzaminowanej polecenia dotyczące kierunku jazdy lub wykonania określonego zadania egzaminacyjnego; polecenia te nie mogą być sprzeczne z obowiązującymi na drodze zasadami ruchu drogowego lub stwarzać możliwości zagrożenia jego bezpieczeństwa;
- egzaminator informuje osobę egzaminowaną o nieprawidłowym wykonaniu zadania egzaminacyjnego; w przypadku dwukrotnego nieprawidłowego wykonania tego samego zadania egzaminacyjnego lub przerwania egzaminu państwowego egzaminator informuje osobę egzaminowaną o negatywnym wyniku części praktycznej egzaminu państwowego;

W przypadku gdy osoba egzaminowana:

- 1) zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu państwowego lub
- 2) korzystała z materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc w udzieleniu właściwej odpowiedzi na pytania w trakcie części teoretycznej egzaminu lub we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych lub wykonywała te czynności niesamodzielnie

– uzyskuje negatywny wynik egzaminu państwowego.

UWAGA!

EGZAMINATOR ODMAWIA PRZEPROWADZENIA EGZAMINU W NASTĘPUJĄCYCH PRZYPADKACH:

- niemożliwe jest ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin lub instruktora (na egzamin zabieramy **ważny DOWÓD OSOBISTY LUB ważny PASZPORT** – w dokumencie powinno być aktualne zdjęcie)
- osoba zgłaszająca się na egzamin znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, lub odmówiła poddaniu się badaniu na jego obecność,
- osoba zgłaszająca się na egzamin nie posiada wymaganych orzeczeniem lekarskim okularów lub szkielek kontaktowych, lub używa okularów a nie ma tego wpisanego w orzeczeniu lekarskim (kod 01.01 – okulary lub 01.06 – okulary lub soczewki kontaktowe)

OSOBA, KTÓRA PRZYSTĄPIŁA DO EGZAMINU PAŃSTWOWEGO, MOŻE ZGŁASZAĆ, (W TERMINIE 14 DNI OD EGZAMINU) ZA POŚREDNICTWEM DYREKTORA OŚRODKA EGZAMINOWANIA, DO MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA , SKARGI I ZASTRZEŻENIA CO DO JEGO PRZEBIEGU I OCENY.

W przypadkach uzasadnionych egzamin zostaje powtórzony na koszt WORD.

Jeżeli przebieg egzaminu praktycznego (dla kat. B) nie został zarejestrowany z powodu awarii urządzenia nagrywającego przebieg egzaminu, egzamin zostaje powtórzony na koszt WORD. (bez względu na wynik egzaminu!)

ZADANIA EGZAMINACYJNE WYKONYWANE W RUCHU DROGOWYM:

1. Wjazd na drogę z obiektu przydrożnego
2. Jazda drogami dwukierunkowymi jednojezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości.
3. Jazda drogami dwukierunkowymi dwujezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości
4. Jazda drogami jednokierunkowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu
5. Przejazd przez skrzyżowania równorzędne (trzy- i czterowlotowe)
6. Przejazd przez skrzyżowania oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu (znak A-7, B-20, D-1 oraz w połączeniu z tabliczkami T-6a i T-6c) określonymi w przepisach w sprawie znaków i sygnałów drogowych
7. Przejazd przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną
8. Przejazd przez skrzyżowania, na których ruch odbywa się wokół wyspy
9. Przejazd przez skrzyżowania dwupoziomowe (wjazd i zjazd)*
10. Przejazd przez przejścia dla pieszych
11. Wykonanie jednego z następujących manewrów parkowania:
 - **prostopadle** – wjazd przodem wyjazd tyłem (możliwa jedna korekta toru jazdy), przy czym miejsce do parkowania wyznacza egzaminator, wskazując je osobie egzaminowanej; po zaparkowaniu musi być możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę i pasażera z obydwu stron pojazdu, a pojazd musi być zaparkowany w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego (należy sprawdzić możliwość opuszczenia pojazdu); parkowanie odbywa się z zachowaniem zasad ruchu drogowego,
 - **skośnie** – wjazd przodem wyjazd tyłem (możliwa jedna korekta toru jazdy), przy czym miejsce do parkowania wyznacza egzaminator, wskazując je osobie egzaminowanej; po zaparkowaniu musi być możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę i pasażera z obydwu stron pojazdu, a pojazd musi być zaparkowany w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego (należy sprawdzić możliwość opuszczenia pojazdu); parkowanie odbywa się z zachowaniem zasad ruchu drogowego,
 - **równoległe pomiędzy dwoma pojazdami** (manewr jest wykonywany, jeżeli jest możliwe wyznaczenie miejsca do parkowania – możliwa jedna korekta toru jazdy) – wjazd tyłem wyjazd przodem, przy czym miejsce do parkowania wyznacza egzaminator, wskazując je osobie egzaminowanej; długość miejsca do parkowania pomiędzy pojazdami powinna stanowić około 2-krotność długości pojazdu egzaminacyjnego; w trakcie wykonywania manewru możliwa jedna korekta toru jazdy; po zaparkowaniu pojazd nie może stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego; w przypadku gdy pojazd parkuje równoległe do krawężnika, w trakcie wykonywania manewru nie może najechać na krawężnik.
12. Wykonanie manewru zawracania na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej:
 - możliwość wykonania manewru przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej (bramy, wjazdy, podjazdy, zatoczki itp.),
 - zawracanie musi odbyć się przy użyciu biegu wstecznego,
 - miejsce do zawracania wyznacza egzaminator
13. Przejazd przez torowisko tramwajowe** i kolejowe*
14. Przejazd przez tunel*
15. Przejazd obok przystanku tramwajowego** i autobusowego
16. Wykonanie manewru wyprzedzania
17. Wykonanie manewru omijania
18. Wykonanie manewru wymijania
19. Wykonanie manewru zmiany pasa ruchu
20. Wykonanie manewru zmiany kierunku jazdy w lewo i prawo
21. Wykonanie manewru zawracania na skrzyżowaniu
22. Hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania we wskazanym przez egzaminatora miejscu (manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka .
23. Hamowanie wykonywane w sytuacjach awaryjnych – obowiązkowo w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2 i A, w przypadku pozostałych kategorii nieobowiązkowe.

^{*)} Dotyczy miast posiadających przejazd kolejowy lub skrzyżowanie dwupoziomowe, lub tunel położone w odległości nie większej niż 2,5 km od placu manewrowego ośrodka egzaminowania.

^{**)} Dotyczy miast z komunikacją tramwajową.

Zachowania osoby egzaminowanej zagrażające bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego skutkujące przerwaniem egzaminu państwowego.

1. Spowodowanie kolizji drogowej
2. Omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym.
3. Wyprzedzanie na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim.
4. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na oznakowanym przejściu.
5. Nieustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża pojazd
6. Niezatrzymanie pojazdu w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego oznaczenia, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności poruszania się w celu umożliwienia jej przejścia.
7. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu podczas cofania.
8. Niezastosowanie się do:
 - 8.1 Sygnałów świetlnych,
 - 8.2 Sygnałów i poleceń podawanych przez osoby uprawnione do kierowania ruchem drogowym,
 - 8.3. Sygnałów i poleceń podawanych przez osoby uprawnione do kontroli ruchu drogowego
9. Niezastosowanie się do znaków:
 - 9.1 „stop”,
 - 9.2 „zakaz wjazdu”,
 - 9.3 „zakaz skręcania w lewo”,
 - 9.4 „zakaz skręcania w prawo”,
 - 9.5 „nakaz jazdy...”,
 - 9.6 „wskazujących dozwolone kierunki jazdy z pasa ruchu,”
 - 9.7 „linia podwójna ciągła”,
10. Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu:
 - 10.1 na skrzyżowaniu,
 - 10.2 pojazdom szynowym,
 - 10.3 rowerzystom,
 - 10.4 podczas zmiany pasa ruchu,
 - 10.5 w razie przecinania się poza skrzyżowaniem kierunków ruchu lub torów jazdy pojazdów poruszających się po tej samej drodze,
 - 10.6 podczas włączania się do ruchu,
 - 10.7 podczas cofania
11. Naruszenie zakazu zawracania.
12. Przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 20 km/h
13. Nieupewnienie się o możliwości wyprzedzania
14. Naruszenie zakazu wyprzedzania:
 - 14.1 Na przejazdach rowerowych i bezpośrednio przed nimi,
 - 14.2 Przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia
 - 14.3 Na zakrętach oznaczonych znakami ostrzegawczymi
 - 14.4 Na skrzyżowaniach
 - 14.5 Na przejazdach kolejowych i bezpośrednio przed nimi
 - 14.6 Na przejazdach tramwajowych i bezpośrednio przed nimi
15. Niezastosowanie się do znaku zakaz wyprzedzania
16. Wyprzedzanie z niewłaściwej strony

*Odpowiednio do znaków umieszczonych na trasie egzaminu.

Tabela Nr 1 w Załączniku Nr 2 do Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach. (Dziennik Ustaw z 5 września 2012 r. Poz. 995).

Hamowanie awaryjne jest manewrem wykonywanym na egzaminie nieobowiązkowo tzn. egzaminator decyduje czy będzie on wykonywany.

ZASADY

1. Hamowanie awaryjne przeprowadza się na prostym odcinku drogi w ruchu miejskim lub na terenie ośrodka egzaminowania z zachowaniem poniższych warunków, a w szczególności minimalnej prędkości i elementu zaskoczenia w wykonaniu zadania.
2. Przed rozpoczęciem egzaminu w ruchu miejskim egzaminator informuje osobę egzaminowaną, że ruch miejskim będzie wykonywany manewr hamowania awaryjnego i jednocześnie ustala sygnał, na który osoba egzaminowana wykona manewr. (Może to być sygnał słowny np.: „STOP”, „HAMUJ”). Wszyscy egzaminatorzy w obrębie jednego WORD powinni używać jednego sposobu sygnalizacji rozpoczęcia manewru hamowania awaryjnego.
3. Miejsce do wykonania manewru hamowania awaryjnego wybiera egzaminator. Miejsce to musi być tak dobrane, aby manewr hamowania awaryjnego mógł być wykonany bezpiecznie i nie powodował zagrożenia w ruchu drogowym.
4. Moment wykonania manewru hamowania awaryjnego, z założenia, musi stanowić zaskoczenie dla osoby egzaminowanej.
5. Prędkość wykonania manewru hamowania awaryjnego musi wynosić, co najmniej 40 km/h, a pojazd znajdować się, na co najmniej 3 biegu.
6. Po wybraniu odpowiedniego miejsca egzaminator wydaje polecenie rozpoczęcia manewru hamowania awaryjnego wcześniej umówionym sygnałem
7. Osoba egzaminowana po usłyszeniu wcześniej ustalonego sygnału do wykonania manewru hamowania awaryjnego:
 - a. Energicznie naciska na pedał hamulca,
 - b. Kontynuuje manewr aż do zatrzymania pojazdu w możliwie najkrótszym czasie,
 - c. W ostatniej fazie hamowania, w razie możliwości, wciska pedał sprzęgła w celu nie dopuszczenia do unieruchomienia silnika pojazdu samochodowego,
 - d. Po zatrzymaniu, dokonuje upewnienia się o możliwości jazdy, i kontynuuje jazdę.
8. Nie wymaga się przeprowadzenia manewru hamowania awaryjnego w przypadku, kiedy w trakcie egzaminu w ruchu miejskim osoba egzaminowana zmuszona była poprzez czynniki zewnętrzne do wykonania tego manewru. (W tym przypadku nie muszą być zachowane procedury opisane powyżej)

Ze względów bezpieczeństwa w trakcie wykonywania manewru hamowania awaryjnego osoby przebywające w pojeździe egzaminacyjnym powinny mieć zapięte pasy bezpieczeństwa.

UWAGA! Należy zwrócić szczególną uwagę na dobór miejsca wykonywania manewru, ponieważ za wykonanie manewru w sposób bezpieczny odpowiedzialność ponosi egzaminator.

Manewr nie zostaje zaliczony w przypadku:

- a. Wciśnięcia jako pierwszego pedału sprzęgła. Bardzo ważne jest, aby jako pierwszy został wciśnięty pedał hamulca roboczego. Wciśnięcie sprzęgła jako pierwszego w trakcie wykonania manewru automatycznie dyskwalifikuje osobę egzaminowaną (przy tym błędzie można dokonać powtórzenia manewru). Natomiast pedał sprzęgła musi zostać wciśnięty aby nie dopuścić do zgaszenia silnika – przestaną wtedy działać systemy bezpieczeństwa ABS, ESP.
- b. Kiedy początkowa siła hamowania była zbyt mała (brak energicznej reakcji na sygnał do rozpoczęcia manewru w 1 fazie hamowania powinno nastąpić zablokowanie kół pojazdu w przypadku pojazdu niewyposażonego w ABS. W przypadku pojazdu wyposażonego w ten system powinno nastąpić, co najmniej uruchomienie tego systemu. Należy także zwrócić szczególną uwagę na to, w jaki sposób osoba egzaminowana operuje pedałem hamulca. Koła nie powinny po pierwszym wciśnięciu pedału hamulca pozostać zablokowane do zatrzymania pojazdu chyba, że z warunków ruchu wynika, że pozostawienie zablokowanych kół doprowadzi do najszybszego zatrzymania pojazdu □ możliwe na suchej, szorstkiej i gładkiej asfaltowej nawierzchni.)
- c. kiedy sposób wykonywania przez osobę egzaminowaną manewru doprowadził do zmiany toru jazdy pojazdu (wyjątkiem jest sytuacja jeżeli osoba egzaminowana podczas egzaminu zmuszona jest przez warunki zewnętrzne do wykonania manewru hamowania awaryjnego połączonego koniecznością ominięcia przeszkody), w tym przypadku egzamin zostaje przerwany z wynikiem negatywnym.

Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, czy zachowanie samochodu spowodowane było brakiem umiejętności osoby egzaminowanej, czy np.: w związku ze złym stanem technicznym pojazdu (amortyzatory, klocki hamulcowe, tarcze itp.) lub stanem nawierzchni.

- d. Pojazd samochodowy lub przyczepa wpadł w poślizg niekontrolowany, którego efektem końcowym była znacząca zmiana toru jazdy pojazdu lub upadek, w tym przypadku egzamin zostaje przerwany z wynikiem negatywnym,
- e. W trakcie wykonywania manewru obydwie ręce osoby egzaminowanej nie spoczywają na kierownicy,
- f. Przed ruszeniem po zatrzymaniu osoba egzaminowana nie upewni się o możliwości jazdy.

W przypadku nie zaliczenia pierwszej próby, egzaminator informuje osobę egzaminowaną, że manewr nie został zaliczony, oraz że manewr ten będzie przeprowadzony powtórnie.

Egzamin zostaje przerwany z wynikiem negatywnym w przypadkach wyszczególnionych w punkcie 1 lit. c i d lub w przypadku dwukrotnego nieprawidłowego wykonania manewru hamowania awaryjnego. Dopuszcza się odstępianie przez egzaminatora od wykonania manewru hamowania awaryjnego w przypadku, kiedy warunki atmosferyczne lub warunki ruchu drogowego nie pozwalają na bezpieczne wykonanie tego manewru fakt odstępiania od jego wykonania należy odnotować w protokole egzaminacyjnym z podaniem przyczyny odstępiania.

Unieruchomienie silnika pojazdu powstałe w wyniku wykonania manewru hamowania awaryjnego nie stanowi błędu, aczkolwiek w pojeździe z systemem ABS nie powinno się do zgaszenia silnika dopuszczać.

Jednym z najczęściej popełnianych błędów na egzaminie państwowym w ruchu drogowym jest nie zastosowanie się do poleceń sygnalizatora „s2” czyli tzw. warunkowej strzałki zezwalającej na skręt w prawo. **Jest to błąd skutkujący natychmiastowym przerwaniem egzaminu i uzyskaniem wyniku NEGATYWNEGO.**

Widząc taki sygnalizator kierujący ma obowiązek w **każdym przypadku ZATRZYMAĆ POJAZD przed sygnalizatorem** po czym może kontynuować jazdę w prawo jeżeli nie utrudni ruchu innym uczestnikom (pieszym i pojazdom).



=



OBOWIĄZKOWO ZATRZYMAJ SIĘ PRZED SYGNALIZATOREM

Uzyskałeś kat. B – potrzebujesz jeździć z przyczepą /lawetą/ albo ciągnikiem rolniczym z przyczepą – zrób kat. „B+E” zamiast „T” – zdajesz tylko egzamin z jazdy!

Kat. B+E w ROTRANSie na nowym Renault Trafic z 2012 r.

/zestaw taki sam jak na egzaminie w Tarnobrzegu/



Dlaczego noga nie zawsze na pedale?

Dlaczego w różnych podręcznikach dotyczących techniki jazdy znajduje się przestroga przed trzymaniem nogi na pedale sprzęgła? Przecież im bliżej pedału znajduje się noga, tym szybsza reakcja kierowcy.

Trzymanie nogi na pedale sprzęgła przez cały czas to... niezawodny sposób na jego zniszczenie. Wprawdzie rzeczywiście w niektórych przypadkach szybkość reakcji kierowcy mogłaby być w takiej sytuacji nieco większa, jednak ryzyko awarii jest wtedy stanowczo za duże. Nawet najmniejszy nacisk na pedał powoduje niepotrzebne obciążenie m.in. docisku sprzęgła, łożyska i elementów sterowania. Jeżeli nacisk jest większy, ucierpi również tarcza sprzęgła, która szczególnie przy dużym obciążeniu będzie się ślizgać. Efekt: tarcza wytrze się lub przypali. Koszt naprawy sprzęgła to, co najmniej kilkaset, a często nawet ponad 2 tys. zł. Dlatego sprzęgło naciskamy tylko wtedy, kiedy jest to rzeczywiście potrzebne, czyli w momencie zmiany biegu.

Inne, równie szkodliwe, choć popularne nawyki kierowców to m.in. długotrwały postój przy pracującym silniku z wciśniętym sprzęgłem zamiast na luzie lub trzymanie w czasie jazdy ręki na dźwigni zmiany biegów. W tym drugim przypadku, prędzej czy później dojdzie do awarii wybieraka skrzyni biegów, poluzują się cięgła lub dźwigienki umożliwiające wybór przełożenia. Uszkodzenia mogą dotyczyć nawet synchronizatorów i kół zębatach przekładni. Koszt naprawy ręcznej skrzyni biegów z reguły liczony jest w tysiącach złotych. Jedyne właściwe miejsce do trzymania rąk w czasie jazdy to kierownica!

Jesteś w trakcie kursu w ROTRANSie – przyjdź i skorzystaj z symulacji egzaminu teoretycznego **bezpłatnie!**



- 15 stanowisk egzaminacyjnych
- baza pytań aktualizowana codziennie
- klawiatura egzaminacyjna identyczna jak w WORD
- konsultacje z instruktorem / wykładowcą z uprawnieniami egzaminatora.

ROTRANS to szkoła nauki jazdy z tradycjami - założona w 1989 r. , prowadzimy kursy prawa jazdy kat. AM, A1, A2, A, B, C, D, B+E, C+E w Stalowej Woli, Nisku, Janowie Lubelskim, Frampolu, Ulanowie, Rudniku n/Sanem, Jeżowem.

Kurs prawa jazdy w ROTRANSie to pewna inwestycja w siebie - szkolimy profesjonalnie, uczciwie i skutecznie.

ROTRANS to także ośrodek szkolenia kierowców zawodowych - ciężarówek i autobusów - od 2007 r. w swojej ofercie posiadamy kursy na przewóz rzeczy i osób (dawne świadectwo kwalifikacji) - według Ustawy o transporcie drogowym - Kwalifikacja wstępna kat. C i D (wszystkie rodzaje), Szkolenia Okresowe kat. C i D. (Nisko i Stalowa Wola)

Zapraszamy do zapoznania się z naszą ofertą i do skorzystania z naszych usług!

- **37-400 Nisko, ul. Rzeszowska 3**, tel. 15 841 20 66
- **37-450 Stalowa Wola, ul. 1-go Sierpnia 26**, tel. 15 842 01 25
- **23-440 Frampol, ul. Przemysłowa 34**, tel. 602 753 549
- **37-410 Ulanów, ul. Rynek 43**, tel. 600 887 167
- **37-420 Rudnik nad Sanem, ul. Mickiewicza 44**, tel. 606 213 897

Polub nas na Facebooku – bądź na bieżąco.

