

3. [3] Pentru a garanta siguranța, prin Regulament se interzice transportarea persoanelor, numărul cărora depășește numărul de locuri prevăzute prin caracteristica tehnică a vehiculului, precum și transportarea copiilor în vârstă de până la 12 ani pe bancheta din față. **P. 83 a), d).**
4. [2] Pentru a garanta siguranța, Regulamentul permite transportarea copiilor în vârstă de până la 12 ani doar în autoturismul care este utilat cu sistem de reținere. **P. 82 1).**
5. [3] Pentru a-și garanta siguranța, în timpul călătoriei pe motocicletă, pasagerul este obligat să poarte casca de protecție prinsă cu cataramă, atât atunci când se deplasează pe motocicletă, cât și la deplasarea în ataș. **P. 84 b).**
- N6 [5]** Pasagerului îi este interzis să urce în vehiculul de rută cu animale, obiecte sau substanțe ce prezintă pericol ori care incomodează alți pasageri. **P. 85 e).**

## TEMA 5 B

1. [2] Conducătorului de vehicul destinat transportului de persoane, prin Regulament îi este interzis să transporte bunuri deasupra vehiculului, dacă acesta nu este prevăzut cu portbagaj omologat. Transportarea încărcăturii în habitacul (salonul) vehiculului, precum și transportarea încărcăturii care depășește limitele portbagajului, nu se interzice. **P. 92.**
2. [4] Încărcătura trebuie să nu mascheze dispozitivele de iluminare exterioară, dispozitivele de semnalizare, catadioprii, plăcuțele cu numărul de înmatriculare, precum și semnalele executate cu brațul. Totodată, încărcătura poate să depășească limitele de gabarit ale vehiculului: în plan longitudinal mai mult de 0,8 m, în plan transversal – mai mult de 0,3 m. **P. 87, P. 91 d), alineatul 1.**
3. [2] Încărcătura trebuie să nu expună pericolului participanții la trafic sau să nu cauzeze daune proprietății publice ori private. Totodată, încărcătura poate să depășească înălțimea obloanelor caroseriei, precum și limitele de gabarit ale vehiculului în plan longitudinal mai mult de 0,8 m. **P. 87, P. 91 a).**
4. [4] Nici unul din conducători nu încalcă exigențele Regulamentului, deoarece nu se interzice transportarea încărcăturii care depășește limitele portbagajului. Însă limita maximă de gabarit a acesteia nu trebuie să depășească 2,55 m. Totodată, încărcătura trebuie să fie marcată prin semnul distinctiv "încărcătură cu gabarit depășit", doar în cazul în care marginea exterioară a gabaritului acesteia, în plan transversal este îndepărtată mai mult de 0,4 m de la marginea exterioară a luminii de gabarit, ceea ce și a făcut conducătorul autoturismului verde. Conducătorul autoturismului albastru, în această situație, nu este obligat să o marcheze. **P. 88.**
- N5 [4]** Nici unul din conducători nu încalcă exigențele Regulamentului, deoarece nu se interzice transportarea încărcăturii care depășește limitele portbagajului. Dacă încărcătura transportată depășește limita de gabarit în plan longitudinal, față sau spate, mai mult de 1 m ea trebuie marcată prin semnul distinctiv "încărcătură cu gabarit depășit". Conducătorul autoturismului alb a marcat încărcătura iar conducătorul autoturismului roșu nu este obligat să o marcheze. **P. 88.**
- N6 [4]** Transportarea încărcăturii, masa căreia și repartizarea acesteia pe axe depășește valorile stabilite prin caracteristica tehnică a vehiculului nu se permite deoarece se periclitează stabilitatea de deplasare a vehiculului. **P. 86.**

## TEMA 6.1

1. [4] **Trotinetă electrică** – vehicul individual cu una, două sau trei roți, cu ghidon (sau fără), echipat cu un motor electric a cărui putere nominală continuă nu depășește 500 W. **P. 7.**
2. [4] În cazurile în care lipsesc piste special amenajate trotinetele electrice vor putea circula pe sectoarele de drum, numai atunci când aceste vehicule sunt echipate cu un motor electric, a cărui putere nominală continuă nu depășește 500 W, precum și viteza maximă admisă pe tronsonul respectiv de drum nu depășește 50 km/h. **P. 7, P. 8 alineatul 2 b).**
3. [4] Persoana care conduce trotineta electrică, pentru a nu periclitiza siguranța traficului rutier, nu are dreptul să utilizeze telefonul mobil și/sau căștile audio. **P. 10 1) d).**
4. [3] Biciclistul oprindu-se regulamentar la semnalul roșu al semaforului nu are nici o obligație în raport cu Dvs., astfel pentru a nu-l expune pericolului și nu-i crea obstacole trebuie să vă abțină de la efectuarea manevrei de virare la semnalul roșu. **P. 20 1) alineat 3, P.58 4) alineat 3, P. 109 1).**
5. [4] Conducătorilor de biciclete, trotinete, biciclete și trotinete electrice, ciclomotoare li se interzice să execute oricare acțiune menționată la punctele 1 – 3. **P. 109 1), 4), a), h), i).**
6. [4] În timpul deplasării, apar situații în care conducătorul trotinetei electrice trebuie urgent să oprească. De aceea, pentru garantarea siguranței traficului, trotineta trebuie să corespundă dimensiunilor constructive de gabarit și masei stabilite de Regulament. **P. 109 3) alineatul 2.**
7. [3] Conducătorii de biciclete trebuie să circule pe drumul public numai într-un singur rând, menținând în timpul deplasării, în raport cu marginea din dreapta a părții carosabile, un interval nu mai mare de 1 m. **P. 109, alineatul 1.**
8. [3] Conducătorilor de biciclete li se interzice să traverseze strada pe trecerile pentru pietoni în timp ce se află pe vehicul. **P. 109 4) j).**
9. [4] În situația din imagine biciclistului i se permite să traverseze intersecția continuând deplasarea în direcția înainte neîndepărtându-se mai mult de 1 m de la marginea dreaptă a părții carosabile ori pe trecere pentru pietoni, coborându-se de pe bicicletă, ducând-o de ghidon. **P. 109 1), 4) j).**
10. [4] În situația din imagine biciclistii, pentru a ocoli zona de efectuare a lucrărilor, vor continua deplasarea în direcția înainte neîndepărtându-se mai mult de 1 m de la marginea părții carosabile sau pe trotuar, coborându-se de pe biciclete, ducându-le de ghidon. **P. 109 1), 4) f).**
11. [3] Trotineta electrică este un vehicul individual, de aceea este interzisă transportarea pasagerilor indiferent de faptul pe unde are loc deplasarea – pe drumul public sau prin grădina publică unde, în plus, este interzisă circulația lor. **P. 7 "trotinetă electrică", P. 109 4) f).**
12. [3] Trotineta electrică este un vehicul individual, de aceea este interzisă transportarea pasagerilor indiferent de faptul pe unde are loc deplasarea pe drumul public sau pe trotuar, pe care, în plus, este interzisă deplasarea trotinetelor electrice. **P. 7 "trotinetă**

3. [3] В целях обеспечения безопасности, Правила запрещают перевозить людей, число которых превышает количество мест, предусмотренных технической характеристикой транспортного средства, а также перевозить на переднем сиденье детей, не достигших 12 лет. **П. 83 а), d).**
4. [2] В целях обеспечения безопасности, Правила разрешают перевозку детей до 12 лет в легковом автомобиле, который оборудован специальной детской удерживающей системой. **П. 82 1).**
5. [3] При движении на мотоцикле, в целях обеспечения безопасности, пассажир обязан быть в застёгнутом мотошлеме как сидя на заднем сиденье, так и сидя в боковом прицепе. **П. 84 b).**
- N6 [5]** Пассажиру запрещается входить в маршрутное транспортное средство с животными, вносить предметы или материалы которые представляют опасность либо неудобство для других пассажиров. **П. 85 e).**

## TEMA 5 B

1. [2] Правила запрещают водителю транспортного средства, предназначенного для перевозки людей, перевозить груз на крыше этого транспортного средства при отсутствии багажника, который конструктивно соответствует данному транспортному средству. Перевозить груз в салоне транспортного средства, а также перевозить груз, габариты которого превышают габариты багажника, не запрещается. **П. 92.**
2. [4] Груз не должен загромождать внешние световые приборы, приборы световой сигнализации, световозвращатели, таблички с регистрационным номерным знаком, а также сигналы, подаваемые рукой. При этом груз может выступать за габариты транспортного средства по длине более чем на 0,8 м, а по ширине – более чем на 0,3 м. **П. 87, П. 91 d), абзац 1.**
3. [2] Груз не должен подвергаться опасности участников движения или наносить ущерб общественному или личному имуществу. При этом груз может превышать высоту бортов кузова, а также выступать за габариты транспортного средства по длине более чем на 0,8 м. **П. 87, П. 91 a).**
4. [4] Оба водителя не нарушают Правила, поскольку не запрещается перевозить груз, габариты которого превышают габариты багажника. При этом максимальный габарит перевозимого груза по ширине не должен превышать 2,55 м. Вместе с тем груз должен быть обозначен опознавательным знаком «Крупногабаритный груз», только если внешний край его габарита по ширине удалён более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня. Водитель зелёного автомобиля обозначил груз, а водителю синего автомобиля груз обозначать не требуется. **П. 88.**
- N5 [4]** Оба водителя не нарушают Правила, поскольку не запрещается перевозить груз, габариты которого превышают габариты багажника. Если перевозимый груз выступает по длине спереди или сзади более, чем на 1 м, он должен быть обозначен опознавательным знаком «Крупногабаритный груз». Водитель белого легкового автомобиля обозначил груз, а водителю красного легкового автомобиля груз обозначать не требуется. **П. 88.**
- N6 [4]** Перевозка груза, масса которого и её распределение по осям превышает величины, установленные технической характеристикой транспортного средства не разрешается, поскольку нарушается устойчивость транспортного средства во время движения. **П. 86.**

## TEMA 6.1

1. [4] **Электросамокат** – индивидуальное транспортное средство с одним, двумя или тремя колесами, с рулём (или без него), оснащённое электродвигателем с непрерывной номинальной мощностью не более 500 Вт. **П. 7.**
2. [4] При отсутствии специально обустроенных дорожек электросамокаты могут двигаться на участках дорог, только если эти транспортные средства оснащены электродвигателем с непрерывной номинальной мощностью не более 500 Вт, а максимальная скорость разрешённая на данном участке дороги не превышает 50 км/ч. **П. 7, П. 8 абзац 2 б).**
3. [4] Лицо, управляющее электросамокатом, чтобы не создавать угрозу безопасности дорожного движения, не имеет права использовать мобильный телефон и/или наушники. **П. 10 1) d).**
4. [3] Велосипедист, правильно остановившийся на красный сигнал светофора, не имеет перед вами никаких обязательств, поэтому, чтобы не подвергнуть его опасности и не создавать ему препятствий, вы должны воздержаться от поворота на красный сигнал светофора. **П. 20 1) абзац 3, П. 58 4) абзац 3, П. 109 1).**
5. [4] Водителям велосипедов, самокатов, электровелосипедов, электросамокатов и мопедов запрещается выполнять любое действие упомянутое в пунктах 1 – 3. **П. 109 1), 4) a), h), i).**
6. [4] Во время движения возникают ситуации, при которых водитель электросамоката должен срочно остановиться. Поэтому, для обеспечения безопасности движения, самокат должен соответствовать конструктивным размерам и массе, установленными Правилами. **П. 109 3) абзац 2.**
7. [3] Велосипедисты должны двигаться по общественной дороге только в один ряд, соблюдая во время движения дистанцию не более 1 м от правого края проезжей части. **П. 109, абзац 1.**
8. [3] Водителям велосипедов запрещается пересекать дорогу по пешеходным переходам находясь на транспортном средстве. **П. 109 4) j).**
9. [4] В ситуации, показанной на рисунке, велосипедисту разрешается пересечь перекрёсток продолжив движение в прямом направлении не удаляясь более, чем на 1 м от правого края проезжей части либо по пешеходному переходу, сойдя с велосипеда, ведя его за руль. **П. 109 1), 4) j).**
10. [4] В ситуации, показанной на рисунке, велосипедисты, для объезда зоны проведения работ, продолжают движение в прямом направлении, не удаляясь более чем на 1 м от края проезжей части либо по тротуару, сойдя с велосипедов, ведя их за руль. **П. 109 1), 4) f).**
11. [3] Электросамокат является индивидуальным транспортным средством, поэтому запрещается перевозить пассажиров вне зависимости от того, где имеет место движение – по дороге общего пользования или по аллее сквера где, к тому же, их движение запрещено. **П. 7 «электросамокат», П. 109 4) f).**
12. [3] Электросамокат является индивидуальным транспортным средством, поэтому запрещается перевозить пассажиров вне зависимости от того, где имеет место движение по дороге общего пользования или по тротуару, по которому, к тому же, запрещено движение элект-

electrică", P. 109 4) f).

### TEMA 6.2

1. [5] Pentru a garanta siguranța Regulamentul interzice pietonilor traversarea drumului în oricare din cazurile enumerate. Pietonii trebuie să traverseze drumul numai pe la trecerile semnalizate, inclusiv pe pasajele denivelate, iar în lipsa acestora la intersecții pe linia trotuarelor sau acostamentelor. P. 114 1), P. 116 1), a), b), c), d).

2. [3] Pentru a garanta siguranța, pietonii sunt obligați să circule în afara localităților pe acostamentul din partea stângă a drumului, în întâmpinarea fluxului de vehicule. Totodată, pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă, aceștia trebuie să poarte îmbrăcăminte cu elemente fluorescent-reflectorizante. P. 113 4), 5).

3. [1] Ca excepție, în cazul în care în limitele vizibilității (100 – 150 m) nu sunt treceri pentru pietoni sau intersecții, pietonii pot traversa drumul numai după ce s-au asigurat că nu se apropie nici un vehicul, efectuând trecerea pe traiectorie perpendiculară în raport cu marginea părții carosabile. În locurile în care vizibilitatea în ambele părți este mai mică de 100 m traversarea părții carosabile este interzisă. P. 114 2).

4. [5] Pietonii trebuie să poarte îmbrăcăminte cu elemente fluorescent-reflectorizante pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă doar în cazul deplasării pe partea carosabilă sau pe acostament. P. 113 5).

5. [4] Pietonului cu cărucior pentru marfă i se interzice să se deplaseze pe partea carosabilă a drumului cu circulație intensă, să se deplaseze pe drumurile neiluminate pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă, precum și să abandoneze căruciorul pe partea carosabilă. P. 112 2), a), b), c).

N6 [4] Conducătorii coloanelor sunt obligați să formeze coloana cu cel mult patru persoane în rând, cu excepția manifestărilor, defilațiilor sau cortegiilor, să semnalizeze coloana în flancul stâng, în față și în spate: ziua – cu stegulețe roșii, iar pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă cu lanterne cu lumini: în față – de culoare albă, în spate – de culoare roșie, precum și să fracționeze coloana în grupuri, semnalizându-le respectiv, dacă mărimea acestora stânjenește depășirea ei de către autovehiculele în mers. P. 118.

### TEMA 7 A

1. [3] Exploatarea vehiculelor este interzisă doar în cazul în care nu funcționează vitezometrul. Prin Regulament nu este interzisă echiparea autovehiculelor scoase din fabricație cu dispozitive de iluminare și semnalizare de la vehiculele prototip sau de alt model, precum și nu este interzisă utilizarea pneurilor cu crampoane, atunci când partea carosabilă este acoperită cu zăpadă sau cu gheață. P. 122 3) a), P. 122 5) e), alineatul 4, P. 122 6) f).

2. [2] Exploatarea vehiculului, prin retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare, este interzisă doar în cazul în care vehiculul nu a fost supus inspecției tehnice periodice, lipsește ecusonul pe raportul de verificare tehnică a acestuia. Atunci când sunt dereglate farurile, este defectat sau lipsește semnalizatorul sonor (claxonul), exploatarea este interzisă fără retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare. P. 121 b), P. 122 3) b), P. 122 3) f).

3. [1] Exploatarea vehiculului prin retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare, este interzisă în cazul în care acesta este fabricat sau reutilat, nerespectându-se standardele și normativele în vigoare, privind siguranța traficului rutier. Atunci când este modificată construcția sistemului de frânare sau autovehiculul prezintă pierderi de lubrifiant, este interzisă exploatarea fără retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare. P. 121 a), P. 122 1) b), P. 122 6) b).

4. [3] Exploatarea vehiculului, prin retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare, este interzisă în cazul în care vehiculul este echipat cu dispozitive luminoase și sonore speciale, fără autorizația Direcției supraveghere transport și circulație rutieră. Atunci când la vehiculele menționate lipsește trusa medicală, precum și în cazul în care nu funcționează sau sunt mascate dispozitivele de iluminare și semnalizare, exploatarea este interzisă fără retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare. P. 121 d), P. 122 3) c), P. 122 6) j), alineatul 1.

5. [3] În cazul în care în timpul deplasării ați sesizat că nu funcționează frâna de serviciu a vehiculului, veți întreprinde deplasarea ulterioară. Continuarea deplasării până la punctul destinat sau până la cel mai apropiat punct de parcare ori de reparație, poate fi efectuată prin intermediul remorcării, utilizând o bară metalică (cuplaj rigid), cu condiția că masa vehiculului remorcat nu depășește jumătate din masa reală a vehiculului tractor. P. 75 b), P. 76, d), P. 124 a).

6. [2] Deplasarea ulterioară a vehiculului este interzisă în cazul în care nu funcționează pe timp de noapte, precum și în condiții de vizibilitate redusă farurile și/sau lanternele de gabarit din spate. Atunci când lămpile nu corespund modelului prevăzut prin construcție, sau dacă concentrația substanțelor nocive în gazele de eșapament depășește normele admisiibile, Regulamentul permite deplasarea până la garaj ori până la cel mai apropiat punct de reparație. P. 122 3) d), P. 122 6) a), P. 123, P. 124 d).

7. [3] Dat fiind că pneurile cu modelul profilului benzii de rulare diferit asigură o suprafață de contact și aderență cu drumul neegală, Regulamentul interzice echiparea roților aceleiași axe, atât în față cât și în spate cu pneuri de profil diferit. P. 122 5) d), p.

8. [2] Exploatarea autoturismului, prin retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare, este interzisă în cazul în care numărul de înmatriculare nu corespunde standardului stabilit. Atunci când la vehiculul menționat lipsește triunghiul de presemenalizare sau lanterna cu lumină de culoare roșie, precum și dacă jocul sumar în sistemul de direcție depășește normele stabilite de standardele în vigoare, exploatarea este interzisă fără a retrage plăcuțele cu numărul de înmatriculare. P. 121 c), P. 122 2) a), P. 122 6) j).

9. [3] Nu este interzisă exploatarea vehiculelor în cazul în care la roțile axei din spate a autoturismului sunt montate pneuri cu profilul benzii de rulare reșapat. Atunci când la autoturism lipsește trusa medicală, stingătorul de incendiu, triunghiul de presemenalizare sau lanterna portativă cu lumină roșie intermitentă precum și vesta de protecție reflectorizantă, iar la motocicletă ori ciclomotor lipsește arcurile de protecție, suporturile pentru picioare, la șa – mânerul de susținere a pasagerului, exploatarea acestor vehicule este interzisă. P. 122 5) f), P. 122 6) j), alineatul 2, P. 122 6) l).

10. [1] Exploatarea vehiculelor se interzice în cazul în care este deteriorat sau lipsește servomecanismul sistemului de direcție sau amortizorul ghidonului la motocicletă. Prin Regulament nu este interzisă exploatarea autovehiculelor scoase din fabricație atunci

rosamocato. P. 7 «электросамокат», П. 109 4) ф).

### TEMA 6.2

1. [5] В целях обеспечения безопасности Правила запрещают пешеходам переходить дорогу в любом из перечисленных случаев. Пешеходы должны пересекать проезжую часть только по обозначенным пешеходным переходам, в том числе по подземным или надземным, а при их отсутствии – на перекрестках, по линии тротуаров или обочин. П. 114 1), П. 116 1), a), b), c), d).

2. [3] В целях обеспечения безопасности, вне населённых пунктов, пешеходы должны двигаться по левой обочине дороги навстречу движению транспортных средств. При этом, в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости, они должны носить одежду с флуоресцентно-светоотражающими элементами. П. 113 4), 5).

3. [1] В виде исключения, если в зоне видимости (100 – 150 м) нет пешеходного перехода или перекрёстка, пешеходы могут переходить дорогу только убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств, по траектории перпендикулярной к краю проезжей части. В местах, где дорога просматривается менее чем на 100 м в обоих направлениях переходить проезжую часть запрещается. П. 114 2).

4. [5] Пешеходы должны носить одежду с флуоресцентно-светоотражающими элементами в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости только при движении по проезжей части или по обочине. П. 113 5).

5. [4] Пешеходу с товарной тележкой запрещается двигаться по проезжей части дорог с интенсивным движением, двигаться по неосвещённым дорогам в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости, а также оставлять тележку на проезжей части. П. 112 2), a), b), c).

N6 [4] Руководители колонн обязаны формировать колонну не более, чем по четыре человека в ряд, за исключением манифестаций, шествий и кортежей, обозначить колонну по левому флангу спереди и сзади: днём – красными флажками, а в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости – включёнными фонарями: спереди – белого цвета, сзади – красного, а также разделить колонну на группы, обозначив их соответствующим образом, если размер колонны препятствует её обгону движущимися транспортными средствами. П. 118.

### TEMA 7 A

1. [3] Эксплуатация транспортных средств запрещается только в случае, если не работает спидометр. Правила не запрещают установку приборов освещения и сигнализации от других марок и моделей на транспортных средствах снятых с производства, а также использование ошипованных шин при наличии на проезжей части снега или льда. П. 122 3) a), П. 122 5) e), абзац 4, П. 122 6) f).

2. [2] Эксплуатация транспортного средства с изъятием табличек с регистрационным или учётным номером запрещается только если транспортное средство не прошло периодическую техническую инспекцию, отсутствует значок на отчёте о проверке его технического состояния. При нарушении регулировки фар, неисправности или отсутствии звукового сигнала, эксплуатация запрещается без изъятия табличек с регистрационным или учётным номером. П. 121 b), П. 122 3) b), П. 122 3) f).

3. [1] Эксплуатация транспортного средства с изъятием табличек с регистрационным или учётным номером запрещается в случае его изготовления или переоборудования с нарушениями требований действующих стандартов и нормативов, касающихся безопасности дорожного движения. Если изменена конструкция тормозной системы, или негерметична система смазки, эксплуатация запрещается без изъятия табличек с регистрационным или учётным номером. П. 121 a), П. 122 1) b), П. 122 6) b).

4. [3] Эксплуатация транспортного средства с изъятием табличек с регистрационным или учётным номером запрещается при установке специальных световых и звуковых сигналов без разрешения Управления по надзору за транспортом и дорожным движением. При отсутствии медицинской аптечки, на указанных транспортных средствах, а также при неработающих или загоревшихся приборах освещения и световой сигнализации, эксплуатация запрещается без изъятия табличек с регистрационным или учётным номером. П. 121 d), П. 122 3) c), П. 122 6) j), абзац 1.

5. [3] Если во время движения обнаружилось, что на транспортном средстве не действует рабочая тормозная система, вы должны прекратить дальнейшее движение. Продолжить движение до конечной цели или до ближайшего места стоянки или ремонта можно посредством буксировки с использованием металлической штанги (жёсткой сцепки) при условии, что фактическая масса буксируемого транспортного средства не превышает половину фактической массы буксирующего. П. 75 b), П. 76, d), П. 124 a).

6. [2] Дальнейшее движение транспортных средств запрещается если в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости не горят фары и/или задние габаритные фонари. При использовании ламп другого типа или если содержание вредных веществ в отработанных газах превышает допустимые нормы, Правила разрешают продолжить движение до ближайшего места стоянки или ремонта. П. 122 3) d), П. 122 6) a), П. 123, П. 124 d).

7. [3] Ввиду того, что шины с различным профилем протектора имеют неодинаковые площади контакта и разную силу сцепления с дорогой, Правила запрещают устанавливать такие шины на одну ось, как на переднюю, так и на заднюю. П. 122 5) d).

8. [2] Эксплуатация легкового автомобиля с изъятием табличек с регистрационным номером запрещается при несоответствии регистрационных знаков установленным стандартам. При отсутствии знака аварийной остановки или мигающего фонаря красного цвета, на указанном транспортном средстве, а также если суммарный люфт в рулевом управлении превышает нормы, установленные действующими стандартами, эксплуатация запрещается без изъятия табличек с регистрационным номером. П. 121 c), П. 122 2) a), П. 122 6) j).

9. [3] Не запрещается эксплуатация транспортных средств если на задней оси легкового автомобиля установлены шины с восстановленным протектором. Если же, на легковом автомобиле отсутствуют медицинская аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки или переносной мигающий фонарь красного цвета, а также предохранительный светоотражающий жилет, а на мотоцикле либо мопеде нет дуг безопасности, подножек и поперечных рукояток на сидле для пассажира, эксплуатация этих транспортных средств запрещается. П. 122 5) f), П. 122 6) j), абзац 2, П. 122 6) l).

10. [1] Эксплуатация транспортных средств запрещается если повреждён или отсутствует усилитель рулевого управления или рулевой демпфер на мотоциклах. Правила не запрещают эксплуатацию если на транспортных средствах, снятых с производства, установлены при-



când acestea sunt echipate cu dispozitive de iluminare și semnalizare de la vehiculele prototip sau de alt model, precum și exploatarea motocicletelor și ciclomotorelor dacă înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a pneurilor acestora este de 1 mm (înălțimea reziduală admisibilă 0,8 mm). P. 122 2) c), P. 122 3) a), P. 122 5) a).

**11. [2]** În cazul în care autovehiculul prezintă scurgeri de lubrifianți conducătorul este obligat să ia toate măsurile pentru înlăturarea defecțiunii, iar dacă nu este posibil – să meargă la garaj sau la punctul cel mai apropiat de reparație, respectând măsurile necesare de precauție punând în funcțiune avertizorul de avarie. P. 122 6) b), P. 123.

**12. [1]** Nu este interzisă exploatarea vehiculului în cazul în care acesta este echipat în față, cu dispozitive de iluminare, semnalizare luminoasă de culoare albă, galbenă sau portocalie, iar dispozitivele fluorescent-reflectorizante sunt de culoare albă. Regulamentul interzice instalarea în față a dispozitivelor de iluminare și semnalizare luminoasă, de o culoare alta decât cea albă, galbenă sau portocalie, în spate de o altă culoare decât cea roșie, galbenă sau portocalie. P. 122 3) e).

**13. [3]** În cazul în care pe partea carosabilă este zăpadă, gheață sau polei, este interzisă exploatarea autoturismelor echipate cu pneuri altele, decât cele destinate exploatării în sezonul de iarnă, chiar dacă înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare depășește cu mult pe cea admisibilă de 1,6 mm. P. 122 5) e).

**14. [1]** În cazul în care autovehiculul prezintă scurgeri de carburanți conducătorul este obligat să întrerupă deplasarea ulterioară, deoarece este posibilă inflamarea locului scurgerii, fapt care poate conduce la aprinderea autovehiculului. P. 124 f).

**15. [1]** Deplasarea ulterioară a vehiculului este interzisă în cazul în care nu funcționează sistemul de direcție. Atunci când este deteriorat servomecanismul sistemului de direcție sau autovehiculul prezintă scurgeri de lubrifianți, Regulamentul permite deplasarea până la garaj ori până la cel mai apropiat punct de reparație. P. 122 2) c), P. 122 6) b), P. 124 b).

**16. [4]** Regulamentul interzice exploatarea autoturismelor în cazul în care jocul sumar în sistemul de direcție depășește normele stabilite de standardele în vigoare, precum și atunci când înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a anvelopelor este mai mică de 1,6 mm. Totodată, prin Regulament nu este interzisă exploatarea autoturismelor dacă la roțile axei din spate sunt montate anvelope cu profilul benzii rulante reșapat. P. 122 2) a), P. 122 5) a), f).

**17. [3]** Vehiculul se reține și se aduce la parcare specială, pentru a fi interzisă exploatarea acestuia, numai în cazul în care acesta nu este înmatriculat în modul stabilit. Atunci când vehiculul a fost fabricat sau reutilat nerespectându-se standardele și normativele, privind siguranța traficului rutier sau dacă vehiculul nu a fost supus inspecției tehnice periodice, ori lipsește ecusonul pe raportul de verificare tehnică a acestuia, exploatarea vehiculului se interzice doar prin retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau înregistrare. P. 121 a), b), P. 125 a).

**18. [3]** Deplasarea ulterioară a vehiculului este interzisă în cazul în care dispozitivul de cuplare a ansamblului de vehicule nu asigură cuplarea remorcii. Atunci când sunt dereglate farurile, lipsesc barele de protecție din față ori din spatele automobilului, iar în dreptul roților nu sunt instalate aripile de protecție și apărătoarele de noroi, Regulamentul permite deplasarea până la garaj sau până la cel mai apropiat punct de reparație. P. 122 3) b), P. 122 6) i), P. 124 c).

**19. [2]** Exploatarea motocicletelor cu ataș este permisă în lipsa stingătorului de incendiu. P. 122 6) j), alineatul 3.

**20. [4]** Exploatarea motocicletei și ciclomotorului este interzisă atunci când lipsește echipamentul de siguranță ale acestora, prevăzut prin construcție. P. 122 6) l).

**21. [3]** Prin Regulament este interzisă exploatarea autoturismului, dacă înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a pneurilor este mai mică de 1,6 mm. P. 122 5) a).

**22. [1]** Este interzisă exploatarea motocicletelor și ciclomotorelor dacă înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a pneurilor este mai mică de 0,8 mm. P. 122 5) a).

**N23 [3]** Exploatarea autoturismelor este permisă în lipsa pompei pentru pneuri și cablului de remorcare. P. 122 6) j), alineatul 1.

**N24 [2]** Exploatarea camioanelor, la care masa maximă autorizată nu depășește 3500 kg, este permisă în lipsa cel puțin a două pene pentru asigurarea staționării. P. 122 6) j), alineatul 2.

**N25 [4]** Exploatarea motocicletei și ciclomotorului este interzisă atunci când lipsește echipamentul de siguranță ale acestora, prevăzut prin construcție. P. 122 6) l).

**N26 [4]** Exploatarea autoturismului nu este interzisă dacă lipsește sau este defectat dispozitivul de siguranță (cablul) remorcii care, prin construcție, este dotată cu frână autonomă. P. 122 6) h).

**N27 [3]** Lipsa la motocicletă cu ataș a stingătorului de incendiu nu este o condiție de a interzice exploatarea acesteia. În celelalte cazuri exploatarea motocicletei este interzisă. P. 122 2) c), 5) a), 6) j) l).

**N28 [4]** Este interzisă exploatarea vehiculelor dacă pneurile au deteriorări (tăieturi sau rupturi) ale cordului, este prezentă exfolierea carcasi, a benzii de rulare sau a flancurilor, lipsește prizorul (bulonul, piulița) de fixare a roții, discul sau janta are fisuri. P. 122 5) b), f), g).

**N29 [3]** Exploatarea autoturismului este interzisă în toate cazurile enumerate, însă retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare se efectuează numai atunci când parbrizul sau suprafețele de geam ale portierelor din față sunt umbrite ori pe acestea sunt amplasate diferite obiecte, care diminuează câmpul vizual al conducătorului. P. 121 e), P. 122 6) e).

**N30 [3]** Este interzisă deplasarea ulterioară a autoturismului în cazul în care pe neașteptate, pe partea carosabilă a căzut zăpadă, s-a format gheața sau polei, iar roțile autoturismului nu sunt echipate cu anvelope pe care este marcatul "M+S", "M.S." sau "M&S". P. 124 g), P. 122 4) b), 6) d), k).

**N31 [2]** Vehiculul este reținut și adus la parcare specială, pentru a interzice exploatarea acestuia, în cazul în care numărul de identificare a șasiului, caroseriei, cadrului este reimprimat prin poansonare ori acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare. P. 125 b), P. 122 1) a), 2) d).

**N32 [1]** Vehiculul este reținut și adus la parcare specială, pentru a interzice exploatarea acestuia, în cazul în care lipsește plăcuța cu numărul de înmatriculare sau acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare. P. 125 c), P. 122 1) b), 5) g).

боры освещения и сигнализации от других марок и моделей, а также эксплуатацию мотоциклов и мопедов если их шины имеют остаточную высоту рисунка протектора 1 мм (допустимая остаточная высота 0,8 мм). П. 122 2) c), П. 122 3) a), П. 122 5) a).

**11. [2]** При обнаружении негерметичности системы смазки водитель должен принять все меры к устранению неисправности, а если это невозможно – двигаться к ближайшему месту стоянки или ремонта, соблюдая необходимые меры предосторожности, включая аварийную сигнализацию. П. 122 6) b), П. 123.

**12. [1]** Не запрещается эксплуатация транспортных средств если спереди на них установлены световые приборы и приборы световой сигнализации с огнями белого, желтого или оранжевого цвета, а флуоресцентно-световозвращающие приспособления – белого цвета. Правила запрещают установку спереди световых приборов и приборов световой сигнализации с огнями любого цвета кроме белого, желтого или оранжевого, а сзади – с огнями любого цвета кроме красного, желтого или оранжевого. П. 122 3) e).

**13. [3]** При наличии на проезжей части снега или льда, а также при гололедице запрещается эксплуатация легковых автомобилей на которых установлены шины иные, чем предназначенные для эксплуатации в зимнее время, даже если остаточная высота рисунка протектора значительно превышает допустимую остаточную высоту 1,6 мм. П. 122 5) e).

**14. [1]** При обнаружении негерметичности топливной системы водитель должен прекратить дальнейшее движение, поскольку возможно воспламенение места утечки, что может привести к возгоранию автомобиля. П. 124 f).

**15. [1]** Дальнейшее движение транспортных средств запрещается если не действует рулевое управление. Если же поврежден усилитель рулевого управления или негерметична система смазки, Правила разрешают продолжить движение до ближайшего места стоянки или ремонта. П. 122 2) c), П. 122 6) b), П. 124 b).

**16. [4]** Правила запрещают эксплуатацию легковых автомобилей, если суммарный люфт в рулевом управлении превышает нормы, установленные действующими стандартами, а также, если остаточная высота рисунка протектора менее 1,6 мм. Вместе с тем, Правила не запрещают их эксплуатацию, если на заднюю ось установлены шины с восстановленным протектором. П. 122 2) a), П. 122 5) a), f).

**17. [3]** Эксплуатация транспортного средства с доставкой его на специальную парковку запрещается только в случае, если оно не зарегистрировано в установленном порядке. Если же транспортное средство изготовлено или переоборудовано с нарушением требований, касающихся безопасности движения или оно не прошло периодическую техническую инспекцию, либо отсутствует значок на отчете о проверке его технического состояния, то его эксплуатация запрещается с изъятием табличек с регистрационным или учетным номером. П. 121 a), b), П. 125 a).

**18. [3]** Дальнейшее движение транспортного средства запрещается если сцепное устройство состава транспортных средств не обеспечивает соединение с прицепом. Если же нарушена регулировка фар или отсутствуют передний или задний бампер, протекторные фарушки и брызговики, Правила разрешают продолжить движение до ближайшего места стоянки или ремонта. П. 122 3) b), П. 122 6) i), П. 124 c).

**19. [2]** Эксплуатация мотоциклов с боковым прицепом разрешается при отсутствии огнетушителя. П. 122 6) j), абзац 3.

**20. [4]** Эксплуатация мотоцикла и мопеда запрещается при отсутствии оборудования обеспечивающего безопасность, предусмотренного конструкцией. П. 122 6) l).

**21. [3]** Правила запрещают эксплуатацию легкового автомобиля, у которого остаточная высота рисунка протектора шин менее 1,6 мм. П. 122 5) a).

**22. [1]** Запрещается эксплуатация мотоциклов и мопедов у которых остаточная высота рисунка протектора шин менее 0,8 мм. П. 122 5) a).

**N23 [3]** Эксплуатация легковых автомобилей разрешается при отсутствии насоса для накачки шин и буксировочного троса. П. 122 6) j), абзац 1.

**N24 [2]** Эксплуатация грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой менее 3500 кг разрешается при отсутствии не менее двух противооткатных упоров. П. 122 6) j), абзац 2.

**N25 [4]** Эксплуатация мотоцикла и мопеда запрещается при отсутствии обеспечивающего безопасность оборудования, предусмотренного конструкцией. П. 122 6) l).

**N26 [4]** Эксплуатация легкового автомобиля не запрещается если отсутствуют или повреждены страховочные тросы (цепи) на прицепах оборудованных конструктивно автономным тормозом. П. 122 6) h).

**N27 [3]** Отсутствие на мотоцикле с боковым прицепом огнетушителя не является условием для запрета его эксплуатации. В остальных случаях эксплуатация мотоцикла запрещена. П. 122 2) c), 5) a), 6) j) l).

**N28 [4]** Запрещается эксплуатация транспортных средств, если шины имеют местные повреждения (порезы, разрывы и т. п.), обнажающие корд, расслоение каркаса, отслоение протектора или боковины, отсутствует шпилька (болт, гайка) крепления колеса, имеются трещины диска или обода. П. 122 5) b), f), g).

**N29 [3]** Эксплуатация легкового автомобиля запрещается во всех перечисленных случаях, однако изъятие табличек с регистрационным номером осуществляется только, если лобовое стекло или стекла передних дверей затемнены, либо на них установлены различные предметы, ограничивающие обзор с места водителя. П. 121 e), П. 122 6) e).

**N30 [3]** Запрещается дальнейшее движение легкового автомобиля, если проезжая часть дороги неожиданно покрылась снегом или льдом, либо появилась гололедица, а его колеса не оснащены шинами с маркировкой «M+S», «M.S.» или «M&S». П. 124 g), П. 122 4) b), 6) d), k).

**N31 [2]** Запрещается эксплуатация транспортного средства с доставкой его на специальную парковку в случае, если номер шасси, кузова, рамы подделан или не соответствует записи в регистрационных документах. П. 125 b), П. 122 1) a), 2) d).

**N32 [1]** Запрещается эксплуатация транспортного средства с доставкой его на специальную парковку в случае, если отсутствует табличка с регистрационным номером или этот номер не соответствует записи в регистрационном документе. П. 125 c), П. 122 1) b), 5) g).

## TEMA 7 B

1. [3] Acest semn distinctiv poate fi amplasat pe vehiculul condus de conducătorul medic. Pe vehiculele conduse de conducătorii surdомуți sau de conducătorii cu dizabilități se amplasează alte semne distinctiv. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 9 "Conducător medic").**

2. [2] Acest semn distinctiv trebuie să fie amplasat în față și în spatele autovehiculelor cu care se efectuează instruirea în conducere. Pe vehiculele conduse de conducătorii începători sau care transportă școlari, se amplasează alte semne distinctiv. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 10 "Școală").**

3. [1] În față și în spatele autobuzelor care efectuează transportarea copiilor se amplasează semnul distinctiv 1 "Copii". Semnele distinctiv 2 și 3 se amplasează pe alte vehicule. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 5 "Copii").**

4. [3] Pentru identificarea vehiculelor care sunt echipate cu pneuri antiderapante, se utilizează semnul distinctiv 3 "Pneuri antiderapante". Semnele distinctiv 1, 2 și 4 se utilizează pentru identificarea altor vehicule sau a încărcăturilor. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 4 "Pneuri antiderapante").**

5. [3] Prin semnul distinctiv din imagine se identifică vehiculele care sunt conduse de conducătorii începători. Pentru identificarea vehiculelor care transportă încărcături periculoase sau sunt conduse de conducătorii cu dizabilități, se utilizează alte semne distinctiv. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 15 "Conducător începător").**

N6 [4] Pentru garantarea siguranței în procesul de remorcare este necesară semnalizarea autovehiculelor. Ce ține de autovehiculele tractate semnalizarea acestora se face prin punerea în funcțiune a avertizorului de avarie, iar dacă acesta lipsește sau nu funcționează prin amplasarea în spatele vehiculului a triunghiului de presemnalizare. P. 34 3) f). **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 14 "Triunghi de presemnalizare").**

7. [3] Vehiculul care transportă încărcătura ce depășește limitele de gabarit ale acestuia: în plan longitudinal, față sau spate, mai mult de 1 m, în plan transversal mai mult de 0,4 m de la marginea exterioară a luminilor de gabarit, se identifică prin semnul distinctiv 3 "Încărcătură cu gabarit depășit". Prin semnele distinctiv 1 și 2 se identifică alte vehicule. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 12 "Încărcătură cu gabarit depășit"), P. 88.**

8. [2] Acest semn distinctiv se amplasează în față și în spatele vehiculului condus de conducătorul surdomut. Pe vehiculele conduse de conducătorii cu dizabilități sau de conducătorii medici, se amplasează alte semne distinctiv. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 7 "Conducător surdomut").**

9. [2] Semnul distinctiv "Coloană militară" se instalează pe partea frontală a primului și pe partea dorsală a ultimului vehicul din coloana militară. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 16 "Coloană militară").**

10. [2] Vehiculul condus de persoana cu dizabilități se identifică prin semnul distinctiv 2 "Conducător cu dizabilități". Prin semnele distinctiv 1, 3 și 4 se identifică alte vehicule. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 8 "Conducător cu dizabilități").**

11. [2] Prin semnul distinctiv "Ansamblu de vehicule" este semnalizat automobilul albstru. Pe automobilul verde este instalat semnul distinctiv prin care se identifică vehiculele destinate instruirii în conducere. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 1 "Ansamblu de vehicule").**

12. [2] Acest semn distinctiv se instalează în spate pe partea stângă a vehiculelor care transportă încărcături cu gabarit și masa depășite, precum și în cazurile în care viteza maximă a vehiculului, conform caracteristicii tehnice, este mai mică decât cea stabilită prin Regulament. Vehiculele care transportă persoane nu se identifică prin semne distinctiv, iar vehiculele care remorcă autovehiculele deteriorate, pot fi identificate prin triunghiul de presemnalizare. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 11 "Limitare de viteză").**

13. [1] Prin acest semn distinctiv se identifică vehiculul lungimea căruia depășește 12 m. Vehiculele care transportă încărcături periculoase, cu masă sau gabarit depășite, se identifică prin alte semne distinctiv. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 2 "Vehicul lung").**

N14 [3] Pentru semnalizarea vehiculului în caz de oprire fortuită unde acesta constituie un obstacol pentru ceilalți participanți la trafic, se folosește semnul distinctiv 3 "Triunghi de presemnalizare". Semnele distinctiv 1, 2 și 4 se utilizează pentru identificarea altor vehicule. P. 37 1) b), 2), **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 14 "Triunghi de presemnalizare").**

N15 [3] La autovehiculele tractate trebuie să fie pus în funcțiune avertizorul de avarie, iar în cazul în care acesta nu funcționează sau lipsește, în spatele acestor vehicule trebuie amplasat triunghiul de presemnalizare. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 14 "Triunghi de presemnalizare"), P. 34 3) f), P. 75 f).**

N16 [1] Pentru semnalizarea vehiculului lent se folosește semnul distinctiv 1 "Vehicul lent". Semnele distinctiv 2, 3 și 4 se utilizează în alte cazuri. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 6 "Vehicul lent").**

## TEMA 7 B

1. [3] Этот опознавательный знак может быть установлен на транспортном средстве управляемом водителем – врачом. На транспортных средствах, которыми управляют глухонемые водители или водители с ограниченными возможностями, устанавливаются другие знаки. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 9 «Водитель-врач»).**

2. [2] Этот опознавательный знак устанавливается спереди и сзади на транспортных средствах используемых для обучения вождению. На транспортных средствах, которыми управляют начинающие водители или которые перевозят школьников, устанавливаются другие знаки. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 10 «Учебное транспортное средство»).**

3. [1] На автобусах, осуществляющих перевозку детей, спереди и сзади устанавливается опознавательный знак 1 «Дети». Опознавательные знаки 2 и 3 устанавливаются на других транспортных средствах. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 5 «Дети»).**

4. [3] Для обозначения транспортного средства, на котором установлены шины с элементами противоскольжения применяется опознавательный знак 3 «Шины с элементами противоскольжения». Опознавательные знаки 1, 2 и 4 применяются для обозначения других транспортных средств или грузов. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 4 «Шины с элементами противоскольжения»).**

5. [3] Этим опознавательным знаком обозначаются транспортные средства управляемые начинающими водителями. Для обозначения транспортных средств перевозящих опасные грузы или управляемые водителями с ограниченными возможностями, применяются другие знаки. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 15 «Начинающий водитель»).**

N6 [4] Для обеспечения безопасности при буксировке транспортные средства должны быть обозначены. Что касается буксируемых механических транспортных средств, то на них должна быть включена аварийная сигнализация, а если она неисправна или отсутствует, на этих транспортных средствах сзади должен быть закреплён знак аварийной остановки. P. 34 3) f). **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 14 «Знак аварийной остановки»).**

7. [3] Транспортные средства, перевозящие груз, который выступает за их габариты по длине спереди или сзади более чем на 1 м, по ширине более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, обозначаются опознавательным знаком 3 «Крупногабаритный груз». Опознавательными знаками 1 и 2 обозначаются другие транспортные средства. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 12 «Крупногабаритный груз»), P. 88.**

8. [2] Этот опознавательный знак устанавливается спереди и сзади на транспортном средстве, которым управляет глухонемой водитель. На транспортных средствах, которыми управляют водители с ограниченными возможностями или водители врачи, устанавливаются другие знаки. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 7 «Глухонемой водитель»).**

9. [2] Опознавательный знак «Воинская колонна» устанавливается спереди первого транспортного средства и сзади последнего транспортного средства воинской колонны. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 16 «Воинская колонна»).**

10. [2] Транспортное средство, которым управляет лицо с ограниченными возможностями обозначается опознавательным знаком 2 «Водитель с ограниченными возможностями». Опознавательными знаками 1, 3 и 4 обозначаются другие транспортные средства. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 8 «Водитель с ограниченными возможностями»).**

11. [2] Опознавательным знаком «Состав транспортных средств» обозначен синий автомобиль. На зелёном автомобиле установлен опознавательный знак транспортного средства, которое используется для обучения вождению. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 1 «Состав транспортных средств»).**

12. [2] Этот опознавательный знак устанавливается сзади на транспортных средствах, которые перевозят крупногабаритные и тяжеловесные грузы, а также в случаях, когда их максимальная скорость, в соответствии с технической характеристикой, меньше допустимых пределов определённых Правилами. Транспортные средства перевозящие людей, не обозначаются опознавательным знаком, а транспортные средства, осуществляющие буксировку неисправных механических транспортных средств, могут быть обозначены знаком аварийной остановки. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 11 «Ограничение скорости»).**

13. [1] Этим опознавательным знаком обозначается транспортное средство длина которого более 12 м. Транспортные средства перевозящие опасные, особо тяжёлые или крупногабаритные грузы обозначаются другими знаками. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 2 «Длинномерное транспортное средство»).**

N14 [3] Для обозначения транспортного средства, при вынужденной остановке, если оно представляет опасность для других участников движения, применяется опознавательный знак 3 «Знак аварийной остановки». Опознавательные знаки 1, 2 и 4 применяются для обозначения других транспортных средств. P. 37 1) b), 2), **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 14 «Знак аварийной остановки»).**

N15 [3] На буксируемых механических транспортных средствах должна быть включена аварийная сигнализация, а если она неисправна или отсутствует, на этих транспортных средствах сзади должен быть закреплён знак аварийной остановки. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 14 «Знак аварийной остановки»), P. 34 3) f), P. 75 f).**

N16 [1] Для обозначения тихоходного транспортного средства применяется опознавательный знак 1 «Тихоходное транспортное средство». Опознавательные знаки 2, 3 и 4 применяются в других случаях. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 6 «Тихоходное транспортное средство»).**

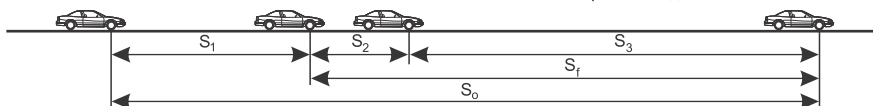


**N17 [2]** Pentru semnalizarea vehiculelor care transportă încărcături periculoase se folosește semnul distinctiv 2 "Încărcătură periculoasă". Semnele distinctiv 1, 3 și 4 se utilizează pentru identificarea altor vehicule. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 13 "Încărcătură periculoasă").**

**N18 [2]** Semnul statului se instalează numai în spatele autovehiculelor înregistrate în Republica Moldova care participă în traficul internațional. **Nota explicativă la anexa nr. 6 (MIJLOACE DE IDENTIFICARE A UNOR VEHICULE. SEMNE DISTINCTIVE, 3 "Semnul statului").**

### TEMA 8.1

**1. [2]** Spațiul de frânare prezintă o parte din spațiul de oprire și constă din distanța parcursă de vehicul în timpul intrării în acțiune a frânelor acestuia și din distanța parcursă în timpul frânării propriu-zise, efectuate în conformitate cu efortul aplicat la pedala frânei de conducător, adică spațiul de frânare este distanța parcursă de vehicul din momentul începerii frânării până la oprirea definitivă a acestuia.



$S_1$  – distanța parcursă în timpul de reacție a conducătorului;  
 $S_2$  – distanța parcursă în timpul de intrare în acțiune a frânelor;  
 $S_3$  – distanța parcursă în timpul frânării propriu-zise;  
 $S_f$  – spațiu de frânare;  
 $S_0$  – spațiu de oprire.

**2. [3]** Frânarea îndelungată, cu motorul decuplat de la transmisie, pe pantele lungi cu declivitate mare poate provoca supraîncălzirea frânelor și ieșirea lor din uz. În cazul supraîncălzirii frânei poate fi provocată fierberea lichidului de frână în cilindrul receptor, formându-se astfel bășici de aer, fapt ce conduce la "refuzul" frânelor, adică pierderea presiunii în sistem. În plus, poate avea loc oboseala termică a frânelor (fadingul la frânare), care constă în diminuarea rapidă a coeficientului de frecare dintre sabot – tambur, respectiv plac-het – disc, prin aceasta reducându-se considerabil eficacitatea frânării.

**3. [1]** Timpul de reacție este timpul din momentul în care conducătorul de vehicul a sesizat pericolul până la începutul acțiunilor în vederea prevenirii acestuia. Timpul de reacție nu este o mărime constantă și se modifică, în anumite limite, funcție de complexitatea condițiilor rutiere în care apare pericolul, precum și în funcție de alți factori. Deci, timpul de reacție în cazul frânării urgente (luându-se în considerare și timpul necesar pentru trecerea piciorului de pe pedala acceleratorului pe pedala frânei) poate varia în limitele 0,45 – 1,2 secunde.

**4. [1]** Întrând pe sectorul de drum deschis, prealabil căruia este instalat indicatorul "Vânt lateral" trebuie să reduceți viteza, întrucât este posibilă devierea automobilului de la traiectoria dată de deplasare. Viteza înaltă de deplasare conduce la reducerea aderenței roților cu calea, ca urmare, intrarea cu viteză mare pe sectorul de drum, pe care sunt posibile rafale înopinate de vânt puternic lateral, prezintă pericol de deviere de la traiectoria de deplasare, răsturnare, etc. Numai reducerea vitezei va asigura deplasarea în siguranță.

**5. [2]** La deplasarea în curbă forța centrifugă se reduce în caz de reducere a vitezei de deplasare. Este cunoscut că forța centrifugă este direct proporțională masei autovehiculului, pătrătului vitezei și invers proporțională razei curbei de viraj. Prin urmare, pentru ca forța centrifugă să se micșoreze, trebuie redusă viteza.

**6. [3]** Neasigurarea de către conducător a intervalului lateral suficient, în cazul efectuării depășirii, poate provoca atât antrenarea vehiculului depășit în fâșia de depresiune formată de depășește, cât și micșorarea culoarului de deplasare pentru vehiculele ce vin din sens opus. Intervalul lateral de siguranță este în funcție de direcția și viteza de deplasare a vehiculelor. În cazul în care vehiculele se deplasează în sensuri opuse și cu viteză mare, acest interval trebuie să aibă valori maxime, precum și, indiferent de direcția de deplasare, atunci când se trece pe lângă bicicliști, ciclomotoare și motocicletele fără ataș. Luând în considerare cele menționate mai sus, se recomandă de a menține un interval de 0,5 – 1,5 m.

**7. [3]** În cazul în care, autoturismul ce iese de pe drumul rudimentar, nu oprește pentru a vă ceda trecerea, Dvs., fără echivoc, trebuie să demonstrați înțelepciune, să reduceți viteza și să renunțați la dreptul primordial la deplasare, întrucât, în caz contrar, poate avea loc impactul cu cele mai grave urmări. În situația din imagine, este evident că conducătorul autoturismului comite o eroare, astfel, doar prin comportamentul cumpătat al Dvs., poate fi evitat accidentul din traficul rutier.

**8. [2]** Siguranța de deplasare este direct dependentă de gradul de informare a conducătorului. Atunci când parbrizul și suprafețele de geam ale portierelor din față sunt umbrite, transparența acestora se reduce considerabil, precum și se reduce vizibilitatea, mai cu seamă, la deplasarea pe timp de noapte. În așa condiții, conducătorul nu se poate pe deplin informa în direcția de mers, pe părțile laterale, precum și prin oglinzile retrovizoare. Umbrirea geamurilor nicicum nu înlesnește conducerea vehiculului. De aceea Regulamentul interzice umbrirea parbrizului și geamurilor portierelor din față. **P. 122 6 e).**

**9. [2]** Pierderile de carburanți prezintă probabilitatea înaltă de a avea loc inflamarea locului cu scurgeri și ca urmare aprinderea automobilului. De aceea în cazul în care au fost observate scurgeri de carburanți și acestea nu pot fi înlăturate, conducătorul trebuie să întrerupă deplasarea. Creșterea exagerată a consumului de combustibil nu conduce la ieșirea din uz a sistemului de alimentare, iar amestecul carburant necalitativ nu periclitează siguranța de deplasare. **P. 124 f).**

**10. [4]** Pentru suspendarea derapajului punții din spate, în cazul autovehiculului cu tracțiunea pe spate, trebuie bracate (înțoarse) roțile (volanul) în direcția derapării și prin micșorarea neesențială a debitului de combustibil redusă viteza. Mărirea debitului de combustibil, întoarcerea volanului în direcția opusă derapării, precum și încercarea de a păstra mersul rectiliniu, chiar și prin reducerea considerabilă a debitului de combustibil nu contribuie la suspendarea derapajului.

**N17 [2]** Для обозначения транспортных средств перевозящих опасные грузы применяется опознавательный знак 2 «Опасный груз». Опознавательные знаки 1, 3 и 4 применяются для обозначения других транспортных средств. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 13 «Опасный груз»).**

**N18 [2]** Опознавательный знак государства устанавливается сзади, только на транспортных средствах зарегистрированных в Республике Молдова, участвующих в международном движении. **Пояснительная записка к приложению № 6 (ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, 3 «Опознавательный знак государства»).**

### TEMA 8.1

**1. [2]** Тормозным путём называется часть остановочного пути, состоящая из расстояния, пройденного за время срабатывания тормозного привода автомобиля и расстояния, пройденного за время полного торможения, при максимальной силе прижатия колодок к тормозным барабанам (дискам), то есть, тормозной путь, это расстояние, пройденное автомобилем с момента начала торможения до полной остановки.

$S_1$  – расстояние, пройденное за время реакции водителя;  
 $S_2$  – расстояние, пройденное за время срабатывания тормозного привода автомобиля;  
 $S_3$  – расстояние, пройденное за время полного торможения;  
 $S_f$  – тормозной путь;  
 $S_0$  – остановочный путь.

**2. [3]** Длительное торможение с отключённым от трансмиссии двигателем на крутых затяжных спусках может привести к перегреву тормозов и отказу в их работе. При сильном нагреве детали тормозного механизма может закипеть тормозная жидкость в рабочем тормозном цилиндре, что приведёт к образованию пузырьков воздуха и «проваливанию» тормозной педали, т. е. к отказу в работе тормозной системы. Более того, может иметь место термическая усталость тормозов, т. е. резкое снижение коэффициента трения между колодками и барабаном или диском, что, в свою очередь, ведёт к снижению эффективности торможения.

**3. [1]** Время реакции – это время от момента когда водитель транспортного средства заметил опасность до начала действий, направленных на её предотвращение. Время реакции не является величиной постоянной и изменяется в определённых пределах в зависимости от сложности дорожной обстановки, в которой появляется опасность, а также в зависимости от других факторов. Так, время реакции при экстренном торможении (с учётом переноса ноги с педали управления дроссельной заслонкой на педаль тормоза), может колебаться в пределах от 0,45 до 1,2 секунд.

**4. [1]** Выезжая на открытый участок дороги, перед которым установлен знак «Боковой ветер», необходимо снизить скорость, поскольку возможно отклонение автомобиля от траектории движения. Большая скорость ведёт к уменьшению силы сцепления колёс с дорогой, а под воздействием сильного бокового ветра на открытом участке дороги автомобиль может отклониться от заданной траектории движения. В этих условиях безопасность может быть обеспечена только за счёт снижения скорости.

**5. [2]** При движении на повороте центробежная сила уменьшается при снижении скорости движения. Известно, что центробежная сила прямо пропорциональна массе транспортного средства, квадрату скорости и обратно пропорциональна радиусу поворота. Следовательно, для уменьшения центробежной силы, необходимо снизить скорость.

**6. [3]** Несоблюдение водителем достаточного бокового интервала при обгоне может привести как к вовлечению обгоняемого транспортного средства в образовавшуюся зону разрежения, так и к уменьшению свободного пространства для движущихся навстречу транспортным средствам. Безопасный боковой интервал зависит от направления движения и скорости транспортных средств. При встречном разъезде на большой скорости этот интервал должен достигать максимальных значений. Такие же значения бокового интервала должны быть, независимо от направления движения, при проезде мимо велосипедистов, мопедов и мотоциклов без бокового прицепа. Принимая во внимание вышеизложенное, рекомендуется соблюдать интервал в пределах 0,5 – 1,5 м.

**7. [3]** Если автомобиль, который выезжает с грунтовой дороги не останавливается, чтобы уступить Вам дорогу, Вы должны снизить скорость и безусловно отказаться от преимущества, так как, в противном случае, Ваши действия могут привести к столкновению с самыми тяжёлыми последствиями. В ситуации, показанной на рисунке, водитель легкового автомобиля явно совершает ошибку и только Ваше благоразумие и правильные действия могут предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

**8. [2]** Безопасность движения находится в прямой зависимости от степени информированности водителя. Если лобовое стекло и стёкла передних дверей затемнены, их прозрачность значительно снижается, вследствие чего ухудшается видимость, в особенности при движении в тёмное время суток. Водитель не может получить полноценную информацию о дорожной обстановке в направлении движения, по обе стороны автомобиля, а также через наружные зеркала заднего вида, поэтому Правила запрещают затемнять лобовое стекло и стёкла передних дверей. Затемнение стёкол никоим образом не облегчает управление автомобилем. **П. 122 6 e).**

**9. [2]** Негерметичность топливной системы может привести к воспламенению места утечки топлива, а затем и к возгоранию автомобиля. Поэтому, при обнаружении утечки топлива из системы и невозможности устранения неисправности на месте, водитель должен прекратить дальнейшее движение. Увеличение расхода топлива, не выводит из строя топливную систему, а рабочая смесь плохого качества не создаёт угрозы для безопасности движения. **П. 124 f).**

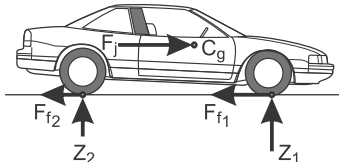
**10. [4]** Для прекращения возникшего заноса задней оси заднеприводного автомобиля необходимо повернуть рулевое колесо в сторону заноса и снизить скорость, что достигается незамысловатым уменьшением подачи топлива. Увеличение подачи топлива, поворот рулевого колеса в сторону, противоположную заносу, а также попытка сохранить прямолинейное движение, даже при значительном уменьшении подачи топлива, не способствуют устранению возникшего заноса.

**11. [1]** La deplasarea pe timp de ceață distanța până la un obiect oare-care, este sesizată ca fiind mai mare decât în realitate. Cele mai frecvente accidente de circulație (aproximativ 70%) în cazul deplasării pe timp de ceață, sunt coliziunile cu vehiculele care se deplasează precedent sau cu alte obstacole fixe. Cauzele se explică prin aceea că, pe timp de ceață densă, vizibilitatea se reduce considerabil. În plus, în condiții de ceață are loc denaturarea distanței, fenomen mult mai periculos. Deci, distanța până la obiecte se sesizează ca fiind de două ori mai mare decât în realitate.

**12. [1]** La începutul unei ploii moderate, pe drumul cu îmbrăcăminte dură (asfalt, beton, asfaltbeton), prezența prafului pe drum formează stratul lipicios (măzga) ce conduce la reducerea considerabilă a aderenței pneurilor cu drumul. Pe măsură ce stratul lipicios se spală aderența crește și capătă valoarea corespunzătoare unui drum umed. Urmează să se rețină, că formarea măzgai constituie principalul factor care contribuie la micșorarea stabilității automobilului, dublarea sau chiar triplarea spațiului necesar de oprire.

**13. [2]** În cazul frânării intensive a vehiculului, ca urmare a redistribuirii masei acestuia pe axele roților, pentru că în acest caz apare forța de inerție de semnificație mare  $F_j$ , are loc descărcarea roților din spate și încărcarea suplimentară a celor din față. De aceea în cazul lipsei dispozitivului antiblocare (DAB), poate avea loc blocarea roților din spate, cu deraparea acestora, astfel fiind posibilă pierderea stabilității de deplasare.

$F_{f1}, F_{f2}$  – respectiv forțele de frânare la roțile din față, spate;  
 $F_j$  – forța de inerție;  
 $C_g$  – centrul de greutate al automobilului;  
 $Z_1, Z_2$  – respectiv reacțiunile roților din față, spate.



$F_{f1}, F_{f2}$  – тормозные силы на передних, задних колёсах;  
 $F_j$  – сила инерции;  
 $C_g$  – центр тяжести автомобиля;  
 $Z_1, Z_2$  – реакции передних, задних колес.

**14. [1]** Este notoriu că 90% din informație conducătorul o percepe vizual. Ca urmare, capacitatea și posibilitățile acestuia de a observa tot ceea ce se petrece în jurul său au o importanță deosebită atât pentru ușurința de conducere, cât și pentru securitatea traficului. Așadar, luarea deciziilor și efectuarea manevrelor corespunzătoare de către conducător depind în mare măsură de percepția vizuală a acestuia. Prin urmare, vizibilitatea de pe locul conducătorului este o caracteristică constructivă foarte importantă a autovehiculelor, motiv pentru care utilarea acestora cu oglinzi retrovizoare convexe, actualmente a găsit o răspândire mai largă. Dar, trebuie știut că, pe lângă asigurarea unui câmp vizual retrovizoriu mai larg, obiectele par mai mici și mai îndepărtate decât în realitate, fapt care, dacă nu se ia în considerare, poate conduce la comiterea erorilor și, bineînțeles, la producerea accidentelor din traficul rutier.

**15. [3]** Deraparea vehiculului poate fi cauzată atât prin accelerarea bruscă, cât și prin frânarea bruscă a acestuia. În procesul de deplasare a vehiculului între pneurile acestuia și drum, în pata de contact, apar anumite forțe, valorile cărora sunt influențate de conducător. Forța la roată, care împinge vehiculul depinde de intensitatea de apăsare pe pedala de accelerare, iar forța de frânare depinde de intensitatea de apăsare pe pedala frânelor. La rândul său, atât forța la roată, cât și cea de frânare direct influențează forțele laterale din pata de contact, care mențin stabilitatea vehiculului. Prin urmare, pe măsură ce forța la roată sau forța de frânare crește, cele laterale se micșorează și, în cazul în care conducătorul va apăsa brusc pe pedala de accelerare sau pe pedala de frânare, automobilul se va deplasa lateral, adică va derapa.

**16. [2]** În cazul deplasării cu viteză înaltă în curba cu raza mică, pe motive de creștere considerabilă a forței centrifuge, persistă pericolul de răsturnare sau poate avea loc tamponarea cu vehiculul ce vine din sens opus din cauza ieșirii pe contrasens. De aceea, conducătorul trebuie să se deplaseze cu viteză redusă menținând vehiculul pe partea dreapta a părții carosabile.

**17. [4]** Derapajul punții din spate a vehiculului poate avea loc din mai multe cauze, dar una din cele mai frecvente este intrarea cu viteza înaltă, pe sectorul de drum lunecos, în curba cu rază mică. În așa situații, în cazul vehiculului cu tracțiunea pe față, conducătorul trebuie să întoarcă volanul în direcția derapării și se mărească ușor viteza, astfel, forța la roată fiind în planul de rotație a roților de direcție suspendă eficient derapajul. La vehiculul cu toate roțile motoare (tracțiunea integră), aceleași acțiuni contribuie hotărâtor la întreruperea derapajului. În cazul vehiculului cu tracțiunea pe spate, mărirea vitezei conduce la accentuarea derapajului.

**18. [2]** În condiții de polei, zăpadă și ghețuș aderența pneurilor roților vehiculului cu calea este redusă. De aceea, pentru a nu provoca blocarea roților, deraparea vehiculului și pierderea stabilității, trebuie să frânez, apăsând pedala frânei discret adică, cu întreruperi și fără bruscăni, nedecuplând motorul de la transmisie, prin aceasta excluzând blocarea roților. În plus, trebuie să reducă viteza până la intrarea în viraj, pentru că la deplasarea în curbă cu viteză înaltă forța centrifugă capătă valori mari, ce de asemenea poate provoca derapajul.

**19. [1]** Este cunoscut că copiii nu sunt apti de a aprecia viteza de deplasare și distanța până la vehicul. Prin urmare, comportamentul lor este imprevizibil. În situația din imagine, necondiționat, conducătorul trebuie să urmărească atent comportarea copiilor fiind gata să oprească la momentul în care cineva din copii va ieși pe partea carosabilă. În plus, utilizarea semnalizatorului sonor în localități pentru prevenirea accidentelor din traficul rutier, nu este interzisă. P. 33 1).

**20. [2]** Caracterul imprevizibil de deplasare a vehiculelor de rută "maxi-taxi", este cunoscut din primele zile a apariției acestora în fluxurile de transport. De aceea, de la conducătorii vehiculelor în cauză te poți aștepta la orice: oprirea bruscă, pornirea, fără a se asigura, de la marginea părții carosabile, schimbarea direcției de mers fără a semnaliza etc. Astfel, în situația dată, prea mult probabil că, conducătorul "maxi-taxi"-lui va manevra brusc către pietonul care-i semnalizează oprirea.

**21. [3]** Conform proceselor fizice ce au loc în timpul frânării autovehiculului, spațiul de frânare este direct proporțional pătratului vitezei acestuia. Prin urmare, în cazul în care viteza crește de trei ori, spațiul de frânare va crește de 9 ori.

**22. [2]** Conducătorul autoturismului care vine din sens opus trebuie să se convingă că nu

**11. [1]** При движении в условиях тумана расстояние до предметов представляется большим, чем в действительности. Основной вид дорожно-транспортных происшествий в тумане (до 70%) – наезд на движущееся впереди транспортное средство или на неподвижное препятствие. Причина не только в снижении видимости в направлении движения. В тумане происходит куда более опасное явление, чем плохая видимость. Искажается расстояние, причём иногда оно кажется даже в два раза больше чем в действительности.

**12. [1]** При начинающемся дожде пыль, находящаяся на поверхности дороги с твёрдым покрытием (асфальт, бетон, асфальтобетон), образует тонкий слой липкой грязи, тем самым значительно уменьшая сцепление шин с дорогой. Спустя некоторое время, по мере усиления дождя грязь смывается, вследствие чего сцепление увеличивается, достигая значений соответствующих мокрому покрытию. Следует учесть, что образование слоя липкой грязи является главным фактором, который ведёт к снижению устойчивости автомобиля, двукратному или даже трёхкратному увеличению тормозного пути.

**13. [2]** При резком торможении транспортного средства, вследствие появления большой силы инерции  $F_j$  и перераспределения массы по осям, снижается нагрузка на задние колёса и появляется дополнительная нагрузка на передние. Поэтому, при отсутствии антиблокировочной системы (АБС), задние колёса становятся более склонными к блокировке с последующим скольжением, что может привести к потере устойчивости транспортного средства.

$F_{f1}, F_{f2}$  – тормозные силы на передних, задних колёсах;  
 $F_j$  – сила инерции;  
 $C_g$  – центр тяжести автомобиля;  
 $Z_1, Z_2$  – реакции передних, задних колес.

**14. [1]** Общеизвестно, что 90% информации водитель воспринимает через органы зрения. Это значит, что способность и возможность водителя видеть всё, что происходит вокруг него имеют очень важное значение как для уверенного управления автомобилем, так и для обеспечения безопасности движения. Принятие решений и осуществление соответствующих манёвров почти полностью зависят от зрительного восприятия водителем дорожной обстановки. Следовательно, возможность хорошо оценивать с места водителя дорожную обстановку является очень важной конструктивной характеристикой транспортного средства. В последнее время широкое распространение получило оснащение автомобилей выпуклыми зеркалами заднего вида. Однако при этом важно иметь ввиду, что наряду с расширением сектора обзора сзади автомобиля, неверно отражённые предметы кажутся меньшего размера и более отдалёнными, чем в действительности и, если этот факт не учитывать, водитель может ошибиться в оценке ситуации, а ошибка, в свою очередь, может стать причиной дорожно-транспортного происшествия.

**15. [3]** Причиной бокового заноса автомобиля может стать как резкое ускорение, так и резкое торможение. При движении транспортного средства, между шинами и дорогой в зоне контакта возникают силы, величины которых зависят от действий водителя. Сила тяги на колёсах зависит от интенсивности нажатия на педаль акселератора, а тормозная сила от усилия, прилагаемого к тормозной педали. В свою очередь, как тяговая, так и тормозная силы влияют в зоне контакта шины с дорогой на боковую силу, которая обеспечивает устойчивость автомобиля. То есть по мере увеличения как силы тяги, так и тормозной силы, боковая сила уменьшается. Это означает, что когда водитель более интенсивно нажимает на педаль акселератора возникает резкое ускорение, а когда прилагает большее усилие к тормозной педали, происходит резкое торможение, что и является причиной бокового заноса или бокового скольжения автомобиля.

**16. [2]** При движении с большой скоростью на повороте малого радиуса значительно возрастает центробежная сила. Это может привести к опрокидыванию автомобиля или к выезду на встречную полосу и столкновению с движущимся навстречу транспортным средством. Поэтому водителю рекомендуется снизить скорость и придерживаться правой стороны проезжей части.

**17. [4]** Занос задней оси транспортного средства возможен по многим причинам, однако наиболее часто это происходит при движении с большой скоростью по скользкому участку дороги на повороте малого радиуса. В такой ситуации, водитель переднеприводного автомобиля должен повернуть рулевое колесо в сторону заноса и незначительно увеличить скорость. При этом сила тяги, которая находится в плоскости вращения управляемых колёс, значительно устранил занос. Аналогичные действия водителя полноприводного автомобиля, также, решающим образом способствуют прекращению заноса. При управлении заднеприводным автомобилем увеличение скорости ведёт к увеличению заноса.

**18. [2]** В условиях гололёда или когда дорога покрыта снегом, сцепление шин с дорогой значительно снижается. Поэтому, чтобы не допустить блокировки колёс, бокового заноса и потери устойчивости транспортного средства, Вы должны тормозить прерывистыми нажатиями на педаль тормоза, не выключая сцепления, избегая при этом резких поворотов рулевого колеса. Кроме того Вам необходимо снизить скорость до начала поворота, поскольку, при движении на повороте с высокой скоростью, центробежная сила достигает высоких значений, что также может привести к боковому заносу.

**19. [1]** Дети не могут правильно оценить расстояние до автомобиля и его скорость. Отсюда и непредсказуемость их действий. В ситуации, показанной на рисунке, водитель безусловно должен внимательно наблюдать за детьми, будучи готовым к немедленной остановке в случае, если кто-то из детей внезапно выбежит на проезжую часть. Кроме того, подача звукового сигнала в населённых пунктах для предотвращения дорожно-транспортного происшествия не запрещается. П. 33 1).

**20. [2]** Непредсказуемая манера движения маршрутных такси известна с первых дней их появления в транспортном потоке. Водители этих транспортных средств могут внезапно остановиться, тронуться с места от края проезжей части, не увидевшись в том, что им уступают дорогу, перестроиться без предварительного включения указателя поворота и т. п. Таким образом, в показанной ситуации, весьма вероятно, что водитель этого маршрутного такси начнёт резко перестраиваться вправо к стоящему пешеходу который подаёт сигнал остановки.

**21. [3]** В соответствии с физическими процессами, происходящими при торможении, тормозной путь автомобиля прямо пропорционален квадрату его скорости. Таким образом, если скорость транспортного средства возрастёт в 3 раза, тормозной путь увеличится в 9 раз.

**22. [2]** Водитель встречного автомобиля, совершая обгон, должен убедиться в том, что он не



pune în pericol sau nu stârnește circulația din sens opus. În cazul dat, este evident că acest conducător comite o eroare, de aceea, doar prin comportamentul cumpătat al Dvs., poate fi evitat accidentul din traficul rutier. Astfel, trebuie să reduceți viteza, să vă deplasați spre dreapta și la necesitate să opriți. **P. 51 c).**

**23. [1]** În cazul deplasării automobilului pe sectorul de drum acoperit cu un strat de apă, formată ca urmare a ploii abundente, funcție de viteza de deplasare, poate avea loc desprinderea completă a pneurilor din față de drum (pierderea contactului). Acest fenomen, cauzat de eliminarea dificilă a apei de sub pneu, se numește "acvaplanare" (hidroplanare). Acvaplanarea conduce la pierderea manevrabilității. În cazul camioanelor, datorită masei mari și vitezei relativ mici a acestora, acest fenomen nu are loc.

**24. [3]** Ceaa reduce considerabil vizibilitatea, prin aceasta făcând dificilă orientarea. Lumina farurilor, practic, nu iluminează drumul. Prin urmare, binevenite sunt farurile și lanternele posterioare anticeață, la care unghiul de difuzare a luminii în plan orizontal este mare, iar înălțimea de răspândire a luminii este joasă, fapt ce conduce la pătrunderea acesteia sub stratul de ceață, iluminând suficient drumul. Viteza de deplasare în condiții de ceață trebuie conformată distanței de vizibilitate. Din practică este cunoscut că la o vizibilitate de cel mult 10 m, viteza nu trebuie să depășească 5 km/h. **P. 34 5).**

**25. [1]** Deraparea poate avea loc, în cazul în care forța sumară transversală depășește forța sumară de aderență a pneurilor cu drumul. Cauzele de provocare a derapajului sunt: bruscare volanului, diferența presiunii în pneuri, accelerarea bruscă, frânarea bruscă precum și alți factori. În cazul în care autovehiculul în timpul frânării bruște se "rupe" în derapaj, este necesar de a întrerupe frânarea, iar volanul trebuie întors în direcția derapării.

**26. [2]** Sistemul de frânare a oricărui autovehicul este calculat, ca să-i asigure acestuia, la masa maximă autorizată, un spațiu minim de frânare. În cazul în care această masă maximă calculată este depășită, eficacitatea frânelor se reduce, iar spațiul de frânare crește, factor care, în condiții critice, poate conduce la producerea accidentului. De aceea, prin Regulament este interzisă remorcarea, în cazul în care frâna de serviciu la vehiculul remorcat este defectată, iar masa acestuia depășește jumătate din masa reală a vehiculului tractor. **P. 76 d).**

**27. [3]** Pe motive de imposibilitate de a asigura siguranța manevrei, din cauza câmpului vizual limitat în direcții transversale, deplasarea cu spatele în intersecții poate conduce, în cel mai bun caz, la crearea obstacolelor altor participanți la trafic sau la crearea premisei și condițiilor propice de producere a accidentelor din traficul rutier, în cel mai rău caz. Astfel, nici nu poate fi vorba, despre acordarea ajutorului în efectuarea manevrei de deplasare cu spatele în intersecție, de către agentul de circulație sau despre acordarea priorității, celui care încalcă, în partea altor participanți la trafic. **P. 41 2), alineatul 3.**

**28. [3]** Din momentul în care conducătorul sesizează pericolul, până la momentul în care acesta acționează pedala frânei, autovehiculul parcurge un spațiu, care, bineînțeles, este în funcție directă de viteza de deplasare a vehiculului și se numește acesta "spațiu parcurs în timpul de reacție al conducătorului".

**29. [3]** Deplasându-vă pe drumul acoperit cu zăpadă (aderența dintre pneuri și drum redusă), trebuie să intrați în curba cu câmpul vizual limitat, reducând considerabil viteza deoarece, datorită forței centrifuge, vehiculul Dvs. poate fi scos pe contrasens sau chiar băgat în gard.

**30. [1]** Frânarea automobilului cu tracțiunea pe spate prin intermediul motorului pe drumul acoperit cu polei ridică stabilitatea de deplasare a acestuia, ca urmare a reducerii probabilității de blocare a roților, precum și a distribuției uniforme de către diferențial a momentului de frânare între roțile din stânga și din dreapta ale automobilului.

**31. [2]** În situația în care câmpul vizual este limitat de plantațiile verzi adiacente drumului și de curba în planul drumului cu raza mică, categoric este interzisă ieșirea pe contrasens, deoarece poate avea loc impactul frontal cu vehiculul ce vine din sens opus.

**32. [2]** La mișcarea în viraj, remorca ansamblului de vehicule se deplasează lateral spre centrul de virare Cv. Aceasta își găsește explicație în faptul că, raza traiectoriei mijlocului punții din spate a remorcii Br/2, este cu mult mai mică decât raza traiectoriei mijlocului punții din spate a vehiculului tractor Ba/2. Acest factor trebuie să fie luat în calcul de conducătorii vehiculelor care trec în sens opus cu ansamblul de vehicule în limitele curbei cu rază mică.

**Cv** – centrul virajului;

**Ba** – ecartamentul punții din spate a automobilului;

**Br** – ecartamentul remorcii;

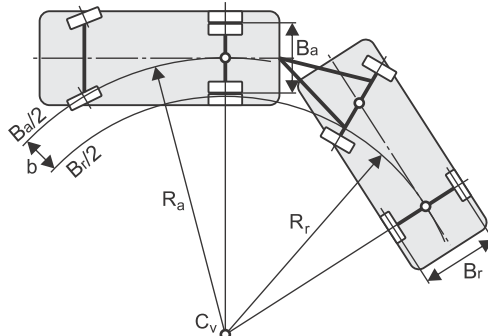
**Ba/2** – traiectoria de virare a punții din spate a automobilului;

**Br/2** – traiectoria de virare a punții remorcii;

**Ra** – raza de virare a punții din spate a automobilului;

**Rr** – raza de virare a punții remorcii;

**b** – deplasarea remorcii spre centrul de virare.



**Cv** – centrul virajului;

**Ba** – coala zadnogo mosta avtomobilja;

**Br** – coala priцепa;

**Ba/2** – траектория поворота заднего моста авtomobilja;

**Br/2** – траектория поворота заднего моста прицепа;

**Ra** – радиус поворота заднего моста авtomobilja;

**Rr** – радиус поворота заднего моста прицепа;

**b** – смещение прицепа в направлении центра поворота.

**33. [2]** Frânele cu disc ale autovehiculelor sunt deschise și, ca urmare, în cazul în care deplasarea are loc pe drumul umed, acestea se umezesc. Din această cauză coeficientul de frecare dintre garniturile plăcheților și disc întrucâtva se reduce, factor ce conduce la întârzierea intrării în acțiune a frânelor.

**34. [2]** În cazul în care vehiculul trece prin apă, mecanismele frânelor roților se umezesc. Prin aceasta, se reduce considerabil coeficientul de frecare, respectiv dintre: plăcheți – disc; saboți – tambur, și ca urmare se reduce simțitor eficacitatea sistemului de frânare. Astfel, imediat după ce a trecut prin apă, conducătorul trebuie să usuce mecanismele frânelor, prin apăsarea repetată și discretă a pedalei frânei.

создаст препятствий или помех встречным транспортным средствам. В данном случае этот водитель явно совершает ошибку и только Ваше благоразумие и правильные действия могут предотвратить дорожно-транспортное происшествие. Вы должны снизить скорость, прынуть вправо и при необходимости остановиться. **П. 51 с).**

**23. [1]** При движении автомобиля с высокой скоростью по дороге покрытой слоем воды во время ливня, возможен отрыв передних колёс от поверхности дороги (потеря контакта) за счёт действия гидродинамического «клина». Такое явление называется «аквапланированием» (гидропланированием). Аквапланирование ведёт к потере управляемости. У грузовых автомобилей это явление отсутствует из-за большой массы и сравнительно небольшой скорости.

**24. [3]** Туман значительно ухудшает видимость, затрудняет ориентирование. Фары почти не освещают дорогу, поэтому лучше использовать противотуманные фары и задние противотуманные фонари с низким и широким пучком света, который лучше проникает под слой тумана и вполне удовлетворительно освещает дорогу. При движении в тумане скорость необходимо выбирать с учётом расстояния видимости. Из практики известно, что если видимость не превышает 10 м, то скорость движения должна быть не выше 5 км/ч. **П. 34 5).**

**25. [1]** Боковой занос возникает тогда, когда действующая на автомобиль суммарная боковая сила превышает суммарную силу сцепления колёс с дорогой. Причины: резкие повороты рулевого колеса, неодинаковое давление в шинах, резкое торможение, резкое торможение а также другие факторы. Если занос возникает при резком торможении, то для выхода из него торможение необходимо прекратить и повернуть рулевое колесо в сторону заноса.

**26. [2]** Тормозная система любого механического транспортного средства рассчитана таким образом, чтобы при полной загрузке обеспечить минимальный тормозной путь. Если общая фактическая масса превышает расчётную, то эффективность торможения снизится, тормозной путь увеличится, а это, в свою очередь, в экстремальной ситуации может привести к дорожно-транспортному происшествию. Поэтому Правила запрещают буксировку если фактическая масса буксируемого транспортного средства с неисправной рабочей тормозной системой превышает половину фактической массы буксирующего. **П. 76 d).**

**27. [3]** При движении задним ходом на перекрёстке безопасность манёвра невозможно обеспечить из-за ограниченной обзорности в поперечном направлении. В лучшем случае этот манёвр создаст препятствия для других участников движения, в худшем же, может создать предпосылки дорожно-транспортного происшествия. Следовательно, не может быть и речи об оказании регулировщиком помощи при движении задним ходом на перекрёстке или о том, чтобы при этом другие водители уступали нарушителю дорогу. **П. 41 2), абзац 3.**

**28. [3]** С момента обнаружения водителем опасности до момента воздействия на тормозную педаль, транспортное средство проходит какое-то расстояние, которое находится в прямой зависимости от его скорости движения. Это расстояние и есть «путь, пройденный за время реакции водителя».

**29. [3]** При движении по заснеженному и скользкому участку дороги, на котором сцепление шин с дорогой значительно снижено, Вы должны войти в поворот с ограниченной обзорностью на небольшой скорости, так как под воздействием центробежной силы, транспортное средство может оказаться на полосе встречного движения и даже может въехать в забор.

**30. [1]** Торможение двигателем заднеприводного автомобиля на скользкой дороге повышает его устойчивость вследствие меньшей вероятности блокирования колёс, а также вследствие равномерного распределения дифференциалом тормозного момента между правым и левым колёсами.

**31. [2]** В ситуации, когда на повороте малого радиуса обзорность в направлении движения ограничена придорожными зелёными насаждениями, категорически запрещается выезжать на встречную полосу, так как может произойти лобовое столкновение с движущимся навстречу транспортным средством.

**32. [2]** При движении на повороте, прицеп состава транспортных средств смещается в направлении центра поворота Cv. Это объясняется тем, что радиус траектории середины заднего моста прицепа Br/2 значительно меньше радиуса траектории середины заднего моста тягача Ba/2. Этот фактор необходимо учитывать водителям транспортных средств при встречном разъезде с составом транспортных средств на поворотах малого радиуса.

**33. [2]** Автомобильные дисковые тормоза не защищены от воздействия окружающей среды и, при движении по дороге с влажным покрытием, подвержены попаданию на них влаги. По этой причине коэффициент трения между тормозными колодками и диском несколько снижается, что, как правило, приводит к более позднему началу торможения, чем при движении по дороге с сухим покрытием.

**34. [2]** При движении через водную преграду тормозные механизмы намокают. Это ведёт к значительному уменьшению коэффициента трения между тормозными колодками и диском или тормозными колодками и тормозным барабаном и, как следствие, к резкому снижению эффективности рабочей тормозной системы. Чтобы быстро восстановить эффективность торможения, необходимо сразу же после преодоления водной преграды просушить тормозные механизмы, что достигается многократными кратковременными нажатиями на тормозную педаль при движении на одной из низших передач.

**35. [4]** În caz de orbire conducătorul trebuie să pună în funcțiune avertizorul de avarie și, neschimbând banda de circulație, să reducă viteza și să oprească, pentru că alți conducători, în cazul preselectării benzii, nu sunt obligați să-i cedeze trecerea. Conform unor date statistice, conducătorii, care până la orbire conduceau vehiculele cu o viteză de 60 km/h și, după orbire, nu luau măsuri de reducere a vitezei, aceștia parcurgeau, pe dibuite, aproximativ un spațiu de 240 m. Imaginați-vă câte schimbări de situații rutiere pot avea loc în acest răstimp de deplasare pe nevăzute... **P. 34 2) b), alineatul 3.**

**36. [2]** Conducerea preventivă a vehiculului prezintă un factor important în garantarea siguranței traficului. Semnalizarea oricărei manevre trebuie efectuată din timp, chiar dacă nu-i acordă prioritate conducătorului. Așadar, pentru a nu crea condiții propice de producere a incidentelor nedorite, imediat după executarea depășirii, conducătorul nu trebuie să reducă brusc viteza sau să oprească, decât în cazuri excepționale, întrucât, în caz contrar, luându-l prin surprindere pe conducătorul vehiculului depășit, poate avea loc coliziunea. Atât reducerea bruscă a vitezei, cât și oprirea inopinată, nu pot să provoace ieșirea din uz a frânelor. **P. 32 1), alineatul 2, P. 32 3), P. 51 d), alineatul 2.**

**37. [1]** În condiții grele de drum și, în plus, la deplasarea în rampă, categoric sunt inadmisibile reducerea vitezei, majorarea bruscă a debitului de combustibil sau întreruperea forței la roată, prin selectarea altei trepte din cutia de viteze. Aceasta pentru că, din cauza rezistenței mare la rulare a roților, vehiculul va pierde inerția sau chiar poate să se oprească. Mai mult, ca urmare a conectării treptei inferioare și bruscării debitului de combustibil roțile motoare vor începe a patina, deplasarea devenind imposibilă. Așadar, în situația din imagine, trebuie să selectați din timp treapta corespunzătoare și debitul de combustibil, fără a recurge la selectarea altei trepte din cutia de viteze.

**38. [2]** Este cunoscut că pe măsură ce crește masa vehiculului, acestuia îi este inerentă și o inerție mai mare adică, rezistența care se opune frânării și opririi este mai mare. De aceea, atunci când autoturismul tractează o remorcă, indiscutabil că, spațiul de frânare al ansamblului va crește.

**39. [4]** Suspendarea derapajului punții posterioare la autovehiculul cu tracțiunea pe față necesită unele particularități în acțiunile șoferului. Ca și în cazul vehiculului cu tracțiunea pe spate, volanul trebuie rotit în direcția derapării însă, pentru a compensa cât mai rapid derapajul, debitul de combustibil trebuie neesențial mărit. Prin acesteas, autovehiculul iese din derapaj, corectându-și direcția de deplasare. Reducerea debitului de combustibil, precum și încercarea de a menține poziția volanului, chiar dacă veți mări considerabil debitul de combustibil nu vor contribui la suspendarea derapajului.

**40. [3]** Tipul și dimensiunile anvelopelor se determină în funcție de destinație, capacitatea de încărcare și presiunea necesară în ele. Anvelopa trebuie montată pe janta discului roții, astfel încât să asigure o fixare și etanșare bună, care poate avea loc numai în cazul ajustajului corespunzător, adică dimensiunile anvelopei corespund cu ale jantei. Dacă acestea nu corespund, atunci în cazul supraîncălzirii pneului, pe motive de necorespondență a sarcinii, au loc în timpul rulării deformări ce depășesc limitele admisibile, care la viteze mari pot conduce la ieșirea anvelopei de pe janta roții sau la deteriorarea pneului și, bineînțeles, la pierderea manevrabilității și stabilității de deplasare a vehiculului.

**41. [4]** Deplasându-vă în situația din imagine, în care câmpul vizual este limitat de parametrii geometrici ai drumului, ajungeți în vârful rampei. În aceste condiții, trebuie să mențineți vehiculul cât mai aproape de marginea dreaptă a părții carosabile reducând viteza, astfel veți putea evita orice situație rutieră periculoasă posibilă, care poate apărea inopinat, în momentul trecerii peste vârful rampei.

**42. [2]** Deplasându-vă în condiții de ceață densă, trebuie să luați în calcul că vizibilitatea se reduce considerabil, dar mult mai periculos este fenomenul că, ochii percep eronat distanța. De aceea Dvs. trebuie să mențineți un spațiu în raport cu vehiculul ce vă precede, astfel, încât spațiul de oprire să fie mai mic decât distanța de vizibilitate deoarece, determinarea distanței, prin perceperea luminii lanternelor de gabarit și vizibilității plăcuței cu numărul de înmatriculare a vehiculului precedent, poate să fie greșită. Trebuie reținut că, în condiții de ceață densă, distanța până la obiecte se percepe ca fiind de două ori mai mare decât în realitate.

**43. [4]** Mașinile autopropulsate în unele cazuri au un gabarit ce depășește lățimea benzii de circulație, de aceea în cazul deplasării lor pe drumurile publice se creează obstacole circulației, atunci când se trece în sensuri opuse cu acestea sau se efectuează ocolirea ori depășirea lor. În condiții de vizibilitate redusă probabilitatea de intrare în coliziune cu ele sau cu mașinile agricole transportate de acestea e foarte mare. Astfel la trecerea în sensuri opuse toate circumstanțele enumerate prezintă pericol.

**44. [4]** Staționarea vehiculelor pe ambele părți a părții carosabile limitează câmpul vizual ce face dificilă observarea pietonilor. Totodată probabilitatea, că cineva din conducătorii vehiculelor aflate în staționare poate să pornească sau să deschidă portiera este înaltă. Astfel, în așa situație, conducătorul trebuie să se păzească de oricare din acțiunile enumerate și să demonstreze prudență sporită, pentru a evita orice pericol.

**45. [5]** La trecerile pentru pietoni cu circulație nedirijată conducătorii tuturor vehiculelor sunt obligați să cedeze trecerea pietonilor care se află la marginea părții carosabile și intenționează să se angajeze în traversare, precum și celor care se află pe partea carosabilă.

**46. [3]** Denivelările artificiale se instalează înaintea trecerilor pentru pietoni cu circulație nedirijată pentru impunerea vitezei reduse de deplasare. Conducătorii vehiculelor nu trebuie să ocolească această denivelare indiferent de prezența sau lipsa pietonilor pe trecere, deoarece în timpul ocolirii denivelării ei vor fi nevoiți să iasă pe banda sensului opus.

**47. [2]** Motociclistul are dreptul să continue deplasarea doar pe traiectoria B, oprindu-se după ultimul automobil din ambuteiaj, deoarece intersectarea liniei discontinue a marcajului longitudinal este permisă numai pentru efectuarea manevrei, iar pe pista pentru bicicliști circulația este permisă numai bicicletelor și ciclomotoarelor. **P. 43 3) a), Nota explicativă la anexa nr. 3 (IV. INDICATOARE DE SENS OBLIGATORIU, 4.4.1).**

**48. [3]** Cu toate că conducătorii de vehicule trebuie să manifeste prudență sporită pe acest sector de drum periculos semnalizat prin indicatorul de avertizare "Copii", mama și copilul trebuie să se deplaseze pe trotuar până la trecerea pentru pietoni și să traverseze

**35. [4]** При ослеплении водитель должен включить аварийную сигнализацию и не меняя полосы движения снизить скорость и остановиться. Ни о каком перестроении не может быть и речи, кроме того, никто не должен уступить дорогу водителю, который перестраивается на соседнюю полосу. Исходя из некоторых статистических данных, если водитель до ослепления, двигаясь на автомобиле со скоростью 60 км/ч, после ослепления не принял мер к снижению скорости, он вслепую проедет расстояние примерно в 240 м. Представьте себе, сколько раз может измениться дорожная обстановка на этом, не видимом водителю, участке дороги... **П. 34 2) b), абзац 3.**

**36. [2]** Предупредительность при управлении транспортным средством является важным фактором в обеспечении безопасности движения. Сигналы о любом маневре необходимо подавать заблаговременно, хотя подача сигнала и не даёт водителю преимущества в движении. Таким образом, чтобы не создавать условий, способствующих нежелательным инцидентам, водителю запрещается непосредственно после завершения обгона резко снижать скорость или останавливаться, если это не требуется для обеспечения безопасности движения, так как в противном случае застигнутый врасплох водитель обгоняемого транспортного средства может совершить столкновение. Ни резкое снижение скорости, ни даже внезапная остановка, не приведут к выходу из строя рабочей тормозной системы. **П. 32 1), абзац 2, П. 32 3), П. 51 d), абзац 2.**

**37. [1]** В сложных дорожных условиях, в особенности при движении на подъёме, совершенно недопустимы снижение скорости, резкое увеличение подачи топлива или прерывание тяговой силы, которое наступает при переключении передач. Из-за большого сопротивления качению и резкого снижения сцепления колёс с дорогой, транспортное средство потеряет инерцию или даже может остановиться. Более того, вследствие включения пониженной передачи и резкого увеличения подачи топлива, ведущие колёса начнут прокуривать, что также приведёт к прекращению движения. Таким образом, в показанной ситуации, следует заблаговременно выбрать соответствующую передачу и подачу топлива и не прибегать к переключению передач.

**38. [2]** Известно, что по мере увеличения массы транспортного средства, увеличивается инерция, то есть сила, противодействующая торможению и остановке возрастает. По этой причине тормозной путь легкового автомобиля при движении с прицепом безусловно будет больше.

**39. [4]** Для прекращения заноса задней оси переднеприводного автомобиля, водитель должен, как и в случае с заднеприводным автомобилем, вернуть рулевое колесо в сторону заноса, однако подачу топлива необходимо незначительно увеличить, поскольку уменьшение подачи в этом случае ведёт к увеличению заноса. Уменьшение подачи топлива, а также попытка сохранить положение рулевого колеса, даже при значительном увеличении подачи топлива, не способствуют устранению возникшего заноса.

**40. [3]** Тип и размер шин определяется в зависимости от их назначения, допустимой нагрузки и необходимого давления в них. Шина должна быть смонтирована на ободе диска колеса таким образом, чтобы обеспечивалась надёжная фиксация и герметичность, что может быть достигнуто соответствующей подгонкой, то есть размер шины должен соответствовать размеру обода диска. Если они не соответствуют, то из-за избыточной нагрузки при вращении колеса происходят деформации, превышающие допустимые пределы, которые на большой скорости могут привести к самопроизвольному демонтажу шины с обода колеса или к повреждению шины с последующей потерей управляемости и устойчивости транспортного средства.

**41. [4]** Вы приближаетесь к вершине подъёма в ситуации, когда обзорность ограничена геометрическими параметрами дороги. В этих условиях, Вы должны вести свой автомобиль как можно ближе к правому краю проезжей части снизив скорость, благодаря чему, любая из перечисленных опасных ситуаций не станет для Вас внезапной и Вы сможете избежать опасных последствий их неожиданного появления.

**42. [2]** При движении в условиях густого тумана необходимо учитывать не только значительное ухудшение видимости, но и искажение расстояний до объектов в направлении движения. По этой причине Вы должны выбирать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, чтобы остановочный путь был меньше расстояния видимости. Определение расстояния по восприятию света задних габаритных фонарей или таблички с государственным номерным знаком может привести к ошибке, поскольку из-за упомянутого искажения дистанция может порой показаться даже в два раза больше, чем в действительности.

**43. [4]** Габариты самоходных машин, в некоторых случаях, превышают ширину полосы движения, поэтому при их движении по общественным дорогам создаются препятствия при встречном разъезде, объезде, а также при их обгоне. В условиях недостаточной видимости вероятность столкновения с ними или с сельскохозяйственным оборудованием, которое они везут, очень высока. Следовательно, при встречном разъезде, все перечисленные обстоятельства представляют опасность.

**44. [4]** Стоянка транспортных средств по обеим сторонам проезжей части ограничивает обзорность, что затрудняет наблюдение за пешеходами. Вместе с тем, вероятность того, что кто-либо из водителей припаркованных автомобилей может неожиданно начать движение или внезапно открыть дверь, весьма высока. Следовательно, в данной ситуации, водитель должен опасаться любого из перечисленных действий и проявлять повышенную осторожность, чтобы избежать опасности.

**45. [5]** На нерегулируемых пешеходных переходах водители всех транспортных средств обязаны уступать дорогу пешеходам, которые находятся у края проезжей части и намереваются перейти дорогу, а также пешеходам, которые находятся на проезжей части.

**46. [3]** Искусственные неровности устанавливаются перед нерегулируемыми пешеходными переходами для принудительного снижения скорости. Водители транспортных средств не должны объезжать эту неровность независимо от наличия или отсутствия пешеходов на переходе, поскольку при объезде неровности им придётся выезжать на полосу встречного движения.

**47. [2]** Мотоциклист имеет право продолжить движение только по траектории B, остановившись за последним автомобилем в заторе, поскольку пересекать прерывистые линии продольной разметки разрешается только при перестроении, а по велосипедной дорожке движение разрешается только на велосипедах и мопедах. **П. 43 3) a), Пояснительная записка к приложению № 3 (IV. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ ЗНАКИ, 4.4.1).**

**48. [3]** Несмотря на то, что водители транспортных средств должны проявлять особую осторожность на данном опасном участке дороги, обозначенном предупреждающим знаком «Дети», мама и ребёнок должны дойти по тротуару до пешеходного перехода и безопасно пе-



drumul în siguranță.

**49. [3]** Orice manevră efectuată în condiții de vizibilitate limitată, mai cu seamă, în cazul în care aceasta este legată de ieșirea pe banda destinată circulației în sens opus, prezintă pericol ce poate conduce la producerea accidentului din traficul rutier cu consecințe grave. Aceasta pentru că, în cazul efectuării manevrei de întoarcere fără ajutorul altei persoane aflată în afara vehiculului, fie în nemijlocita apropiere de curba cu raza mică, fie în nemijlocita apropiere de vârful rampei, conducătorul este nesigur, întrucât din direcția cu vizibilitatea mai mică de 100 m, în orice moment poate apărea vreun vehicul ce se deplasează cu viteză mare, pentru care vehiculul ce efectuează manevra de întoarcere, poate să-i fie un obstacol inopinat. Conducătorul luat prin surprindere, poate să comită erori în acțiuni, astfel fiind posibilă producerea accidentului.

**50. [3]** Exfolierea, demontarea sau altă ieșire din uz a pneului montat la roata osiei din față prezintă pericol, întrucât conduce la pierderea maniabilității și stabilității de deplasare a vehiculului. O probabilitate înaltă de acest gen de deteriorări prezintă pneurile cu profilul benzii rulante reșapat. Pentru autoturismele valorile limitelor maxime a vitezei de deplasare pe drumurile publice sunt mai mari decât pentru alte tipuri de vehicule și pentru a evita oricare din situațiile periculoase posibile, montarea anvelopelor cu profilul benzii rulante reșapat la roțile axei din față a acestor vehicule este interzisă, deoarece pot avea loc urmări imprevizibile.

**51. [2]** În procesul de frânare energia cinetică a maselor vehiculului, care se află în mișcarea de rotație și translație, se transformă în mecanismele frânelor, în lucrul de frânare, trecând în energie termică. În cazul în care, în procesul de frânare se blochează roțile, frecarea are loc între pneuri și drum. Prin aceasta, cauciucurile se înfierbântă și topindu-se conduc la reducerea considerabilă a aderenței pneurilor cu calea. Ca urmare spațiul de frânare crește esențial, iar pneurile lasă urme negre de cauciuc pe suprafața părții carosabile.

**52. [5]** Neasigurarea de către conducător a intervalului lateral suficient, la trecerea în sensuri opuse, atât în cazul deplasării cu viteză înaltă cât și atunci când deplasarea are loc pe drumul umed, alunecos sau cu suprafața denivelată, poate contribui la producerea coliziunii tangențiale, în primul caz, pe motivul formării depresiunii dintre aceste vehicule, iar în al doilea caz, datorită derapărilor posibile pe drumul umed, alunecos sau datorită șocurilor produse de denivelări. În cazul vehiculului lung, coliziunea poate avea loc datorită coridorului dinamic lateral (fâșiei laterale), ce-l ocupă acest vehicul, mai cu seamă, la deplasarea pe sectorul de drum în curbă.

**53. [2]** Consumul de alcool este un factor cu efecte foarte periculoase care afectează serios capacitatea de conducere a conducătorului. Printre principalele efecte negative asupra conducătorului generate de consumul de alcool sunt: scăderea nivelului de concentrare a atenției, creșterea timpului de reacție, evaluarea greșită a distanțelor și vitezelor, subestimarea pericolului și riscurilor din trafic, reducerea câmpului vizual etc.

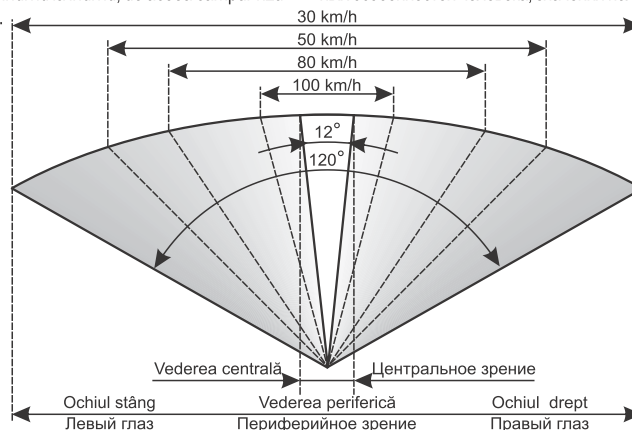
**54. [4]** Deplasarea printr-o localitate necunoscută întrucâtva-i creează conducătorului disconfort, pe motive de creștere a volumului de informații ce trebuie percepute și prelucrate. De aceea, conducătorul poate comite inexactități în acțiunile de conducere a vehiculului. Deplasându-vă în spatele unui astfel de vehicul, numărul de înmatriculare și semnul distinctiv al cărui vă informează că este din alt stat, trebuie să mențineți un spațiu de siguranță suficient, pentru ca, în orice moment, să fiți gata de a opri, întrucât conducătorul acestui vehicul poate comite oricare din acțiunile enumerate.

**55. [1]** În momentul în care vehiculul ajunge în vârful rampei, fasciculul luminii de drum a farurilor acestuia are o îndreptare mai ridicată decât atunci când acesta se deplasează de-a lungul rampei. Prin urmare, dacă nu veți comuta lumina de drum a farurilor cu cea de întâlnire, până a ajunge în vârful rampei, veți provoca orbirea conducătorului vehiculului ce vine din sens opus, factor care poate conduce la accidentul din traficul rutier.



**56. [1]** Spațiu de oprire – este spațiul parcurs de vehicul din momentul în care conducătorul vehiculului a observat pericolul, până la oprirea definitivă a acestuia.

**57. [1]** Vigilența vizuală contribuie la creșterea capacității de percepere a pericolului, aceasta fiind posibilă prin asigurarea câmpului vizual în fața vehiculului. Acuitatea vizuală bună este limitată doar la vederea centrală, care are forma unui con cu un unghi de aproximativ 12°. Pe măsură ce unghiul de vedere crește, aproximativ 120°, acuitatea se reduce, această vedere fiind numită periferică. Or, trebuie reținut că, câmpul vizual este influențat de viteza de deplasare a vehiculului. Adică, dacă la 30 km/h câmpul vizual constituie aproape 100%, apoi pe măsură ce viteza crește până la 100 km/h, acesta constituie doar 40%. Bineînțeles, proprietățile vizuale diferă de la individ la individ, de aceea câmpul vizual, în funcție de aceasta, poate avea unele abateri.



рейти дороге.

**49. [3]** Любая маневр, осуществляемый в условиях ограниченной видимости, в особенности связанный с выездом на встречную полосу, представляет опасность и может стать причиной дорожно-транспортного происшествия с тяжёлыми последствиями. Как вблизи поворотов малого радиуса, так и вблизи вершин подъёмов, при осуществлении разворота без помощи другого лица, находящегося вне транспортного средства, водитель чувствует себя неуверенно, потому что в любой момент со стороны с видимостью менее 100 м может появиться транспортное средство, движущееся на большой скорости, для которого разворачивающийся автомобиль может стать неожиданным препятствием. Действия застигнутого врасплох водителя могут привести к ошибкам, а эти ошибки могут, в свою очередь, стать причиной дорожно-транспортного происшествия.

**50. [3]** Расслоение, демонтаж с обода диска колеса или другие повреждения шины, смонтированной на передней оси, представляют опасность, поскольку они могут привести к потере управляемости и устойчивости при движении транспортного средства. Особенно высока вероятность такого рода повреждений у шин с восстановленным протектором. Для легковых автомобилей допустимый максимальный предел скорости на общественных дорогах значительно выше, чем для других транспортных средств и, чтобы предотвратить возможность возникновения любой из упомянутых опасных ситуаций с непредсказуемыми последствиями, установка шин с восстановленным протектором на переднюю ось этих транспортных средств запрещается.

**51. [2]** В процессе торможения кинетическая энергия вращающихся и поступательно движущихся масс транспортного средства преобразуется тормозным устройством в работу торможения, переходящую в тепловую энергию. При торможении с заблокированными колёсами, трение возникает между шинами и поверхностью дороги, вследствие чего шины нагреваются и происходит их оплавление, что способствует уменьшению сцепления шин с дорогой. В результате тормозной путь существенно увеличивается, а шины оставляют чёрные следы на поверхности проезжей части.

**52. [5]** Несоблюдение водителем достаточного бокового интервала, как при встречном разъезде на большой скорости, так и при движении по мокрой, скользкой или неровной дороге, может привести к касательному столкновению, в первом случае из-за разрежения между этими транспортными средствами, а во втором – вследствие возможного бокового заноса на мокрой и скользкой дороге или из-за потери устойчивости при движении по неровной дороге. При разъезде с длинномерным транспортным средством столкновение может произойти из-за увеличенного динамического габаритного коридора этого транспортного средства, особенно при движении на повороте.

**53. [2]** Алкоголь вызывает в организме значительные негативные изменения которые серьёзно влияют на способность водителя управлять транспортным средством. Снижается уровень концентрации внимания, увеличивается время реакции, ошибочно оцениваются дистанция и скорость движения, недооцениваются опасность и риск во время движения, уменьшается поле зрения и т. п.

**54. [4]** Движение по незнакомому населённому пункту создаёт водителю неудобства из-за увеличения объёма информации, которую он должен воспринять и переработать. По этой причине водитель может допускать ошибки при управлении транспортным средством. Двигаясь в транспортном потоке за автомобилем с иностранными номерами и опознавательным знаком другого государства Вам следует поддерживать несколько увеличенную безопасную дистанцию и в любой момент быть готовым к остановке, поскольку водитель этого автомобиля может совершить любое из перечисленных действий.

**55. [1]** В момент перехода транспортного средства через вершину подъёма световой пучок дальнего света фар направлен более высоко, нежели, чем при движении вдоль подъёма. Таким образом, если Вы не переключите свет с дальнего на ближний до перехода через вершину подъёма, водитель встречного транспортного средства будет ослеплён светом фар Вашего автомобиля, что может стать причиной дорожно-транспортного происшествия.

**56. [1]** Остановочный путь – это расстояние, пройденное транспортным средством с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки.

**57. [1]** Зрительная внимательность способствует более острому восприятию опасности, а это становится возможным благодаря обеспечению свободного поля зрения перед движущимся автомобилем. Наиболее острое зрение – центральное зрение, в конусе с углом около 12°. Далее, приблизительно до угла 120° – зрение, называемое периферийным, по мере удаления от центра ухудшается. При этом следует помнить, что с увеличением скорости движения автомобиля – поле зрения уменьшается. Так, если при скорости 30 км/ч, оно составляет около 100%, то при скорости 100 км/ч сокращается до 40%. В зависимости от индивидуальных особенностей человека, значения поля зрения могут иметь некоторые отклонения.

**58. [2]** Rezemătoarele de cap (tetierele) la spetezele banchetelor, reprezintă elementul de siguranță pasivă a vehiculului. Acestea având menirea de a evita traumatizarea sectorului cervical al coloanei vertebrale sau de a diminua gravitatea traumelor, a acelor aflați în vehicul, în cazul în care în vehiculul oprit intră din spate alt vehicul. Dar, tetierele sunt utile numai în cazul plasării (reglării) lor la înălțimea corespunzătoare, în caz contrar acestea pot agrava situația.

**59. [4]** Conform proceselor fizice ce au loc în timpul frânării vehiculului, se poate constata că, spațiul de frânare este influențat de mulți factori. Deci, spațiul de frânare este direct proporțional pătratului vitezei inițiale de frânare și invers proporțional decelerației stabilizate. Decelerația, însă, este invers proporțională masei vehiculului. Ca urmare, cu cât valorile vitezei sunt mai mari, iar decelerația fiind mică, din cauza masei mari, cu atât mai mare va fi spațiul de frânare.

**60. [2]** Este cunoscut, că asupra spațiului de frânare a vehiculului influențează mai mulți factori, unul din ei fiind cel uman. Conducătorului îi este necesar un anumit timp pentru a reacționa la situația rutieră, la fel și sistemul de frânare necesită un timp pentru a intra în acțiune. De asemenea, o mare influență o au condițiile rutiere. Astfel, în cazul în care nu se respectă distanța de siguranță, pe motive de insuficiență a timpului necesar pentru oprire, în caz de frânare a unuia din vehiculele din flux, există o probabilitate înaltă de a se produce coliziunea în lanț dintre vehiculele ce urmează unul după altul.

**61. [4]** Drumul acoperit cu polei prezintă pericol, deoarece, în aceste condiții se reduce considerabil aderența pneurilor cu partea carosabilă. Așadar, în condiții de aderență redusă, în cazul accelerării intensive poate apărea patinarea roților conducătoare, iar în cazul frânării intensive – blocarea roților. Atât în primul caz cât și în al doilea, la fel și în cazul bruscării volanului, poate avea loc deraparea și pierderea stabilității de deplasare a vehiculului. Prin urmare, Dvs. trebuie să evitați oricare din acțiunile menționate.

**62. [5]** Autovehiculele au a lor particularități, chiar dacă sunt de același model pe care Dvs. aveți deprinderea de al conduce, și cu atât mai mult dacă acesta este de alt model. De aceea, urcându-vă la volanul unui vehicul, pe care nu aveți dexterități de al conduce, trebuie să luați în considerare particularitățile mecanismelor de comandă spre exemplu, sensibilitatea sistemelor de direcție și frânare, viteza vehiculului, precum și gabaritele acestuia. Particularitățile menționate influențează, în mare măsură, siguranța de deplasare. Consumul de combustibil, chiar dacă reprezintă una din caracteristicile principale ale vehiculului, oricum acesta, nu influențează siguranța de deplasare.

**63. [1]** Oboseala la volan conduce la scăderea capacității de coordonare a mișcărilor, scăderea preciziei și vitezei reacțiilor, mărirea timpului de reacție. Conducătorul care se află în stare de oboseală depune eforturi mari pentru a fi atent și concentrat. Acesta nu mai vede clar sau chiar deloc nu observă indicatoarele și marcajele, iar situațiile din trafic le percepe cu întârziere. Starea de somolență poate conduce la ațipire, în rezultatul căreia, chiar dacă este de scurtă durată, are loc pierderea totală a controlului asupra vehiculului, situație în care pot avea loc urmări imprevizibile. De aceea, în cazul în care ați sesizat oboseală, deplasarea trebuie întreruptă pentru a vă odihni.

**64. [1]** Consumul de alcool afectează serios capacitatea conducătorului de a conduce vehiculul. Prin urmare, consumul de alcool este una din principalele cauze care conduc la producerea accidentelor din traficul rutier cu consecințe grave și deosebit de grave. Aceasta pentru că, alcoolul produce multiple efecte negative, dintre care pot fi enumerate: scăderea nivelului de concentrare a atenției, reducerea exactității de percepere, creșterea timpului de reacție, evaluarea greșită a distanțelor și vitezelor, conducătorul sesizând viteza ca fiind mai mică decât în realitate.

**65. [4]** Deplasarea cu viteză excesivă, ce depășește viteza maximă determinată prin caracteristica tehnică a vehiculului, conduce la reducerea proprietăților de frânare a acestuia, factor ce poate crea dificultăți în oprirea lui, în cazul obstacolului inopinat, astfel fiind posibilă producerea accidentului în traficul rutier.

**66. [3]** În această perioadă a anului, 1 noiembrie – 31 martie, în Republica Moldova persistă, de regulă, timpul înnorat, cad precipitații abundente, precum și predomină ceață. Astfel, transparența atmosferică se reduce, prin aceasta, reducându-se considerabil și vizibilitatea. Vizibilitatea redusă face dificilă observarea vehiculelor și a obstacolelor în direcția de mers. În așa condiții, punerea în funcțiune în farurile vehiculului a luminii de întâlnire sau a luminii de deplasare pe timp de zi, creează posibilități altor conducători mai bine să se orienteze și să conducă vehiculul în siguranță.

**67. [3]** Bruscarea spre dreapta a vehiculului, imediat după ce va depăși, denotă lipsă de măiestrie în conducere, comportament copilăros și manifestare a agresivității din partea conducătorului acestui vehicul. În astfel de situații, trebuie să fiți cumpătați, să vă păstrați calmul și, fără ca să semnalizați cu claxonul sau cu lumina farurilor, să continuați conducerea decentă a vehiculului.

**68. [1]** Perceperea falsă de către conducător, în timpul conducerii vehiculului, a unor obiecte și fenomene se numește iluzie. Acest fenomen este caracteristic tuturor conducătorilor, indiferent de calificarea și experiența acestora. Statistica și practica au demonstrat că viteza vehiculelor cu gabarit mare (ansamblurilor de vehicule, autobuzelor) pare a fi mai mică, iar a celor mici (ciclomotorelor, motocicletelor, autoturismelor) – mai mare decât în realitate.

**69. [3]** Atunci când conducătorul conduce vehiculul timp îndelungat, cu viteză înaltă și fără a se uita la vitezometrul, are loc diminuarea capacităților senzoriale, urmare la ce conducătorul percepe greșit viteză, adică viteza de deplasare este percepută de acesta ca fiind mai mică decât în realitate.

**70. [3]** Pentru a avea posibilități de a depăși situațiile critice, adică pentru a putea mânui rapid volanul, conducătorul trebuie să-l țină corect. Experiența în conducerea vehiculului demonstrează că plasarea corectă a mâinilor pe volan, în cazul deplasării rectilinii, este arătată în imaginea 3.

**71. [1]** Încărcătura plasată în portbagajul instalat pe acoperișul vehiculului, mărește suprafața laterală a acestuia, fapt ce conduce la sporirea influenței vântului. Ca urmare, la deplasarea cu viteză mare, vehiculul poate să se abată de la traiectoria de deplasare sau

**58. [2]** Подголовники на спинках сидений являются элементом пассивной безопасности транспортного средства. Они предназначены для предотвращения травмирования или снижения тяжести травм шейных позвонков водителя и пассажиров в случае наезда сзади на остановившееся транспортное средство. Однако польза от подголовников в полной мере будет только в том случае, если они будут правильно отрегулированы по высоте. В противном случае они могут даже осложнить последствия столкновения.

**59. [4]** Исходя из анализа физических процессов, происходящих при торможении транспортного средства, можно сделать вывод, что на величину тормозного пути влияют многие факторы. Например, величина тормозного пути прямо пропорциональна квадрату начальной скорости торможения и обратно пропорциональна установившемуся замедлению. В свою очередь замедление обратно пропорционально массе транспортного средства. Следовательно, чем больше скорость и меньше замедление, вызванное большой массой, тем больше будет тормозной путь.

**60. [2]** Известно, что на величину тормозного пути транспортного средства влияет много различных факторов, одним из которых является человеческий фактор. Водителю необходимо определенное время, чтобы отреагировать на дорожную обстановку. Для срабатывания тормозной системы также необходимо время. Кроме того, большое влияние на остановочный путь оказывают и дорожные условия. Таким образом, при несоблюдении безопасной дистанции, в случае резкого торможения одного из транспортных средств, следующих друг за другом в транспортном потоке, времени для своевременной остановки может не хватить. Следовательно резко возрастает вероятность цепного столкновения.

**61. [4]** Обледенелый участок дороги представляет опасность для движения, так как, в этих условиях, значительно снижается сцепление шин с дорогой. При резком ускорении на скользком покрытии возникает вероятность пробуксовки ведущих колёс, а при резком торможении – блокировки колёс. В обоих случаях, а также при резких поворотах рулевого колеса, может возникнуть боковой занос и потеря устойчивости транспортного средства. Таким образом Вам следует избегать любого из перечисленных действий.

**62. [5]** Автомобили имеют свои особенности, даже если это автомобили той же марки, в управлении которой у Вас достаточно опыта, а тем более, если это автомобили другой, незнакомой Вам модели. Поэтому, оказавшись за рулём транспортного средства, которым Вы до этого не управляли, Вы должны обратить внимание на особенности рулевого управления (например: наличие или отсутствие усилителя) и тормозной системы (например: гидравлический или пневматический привод, гидровакуумный усилитель). На безопасность движения в большей степени влияют также скорость и габариты автомобиля. Расход топлива, хотя и является одной из важных характеристик автомобиля, на безопасность движения не влияет.

**63. [1]** Состояние усталости ухудшает координацию движений, снижает точность и быстроту реакции. Водитель, находящийся в состоянии усталости прилагает гораздо больше усилий для концентрации внимания, плохо воспринимает или вовсе не видит дорожные знаки и разметку, а изменение дорожной обстановки оценивает с опозданием. Будучи в сонливом состоянии, водитель может задремать и полностью утратить контроль над транспортным средством, а утрата контроля, даже на короткое время, может иметь самые непредсказуемые последствия. Поэтому, если Вы почувствовали усталость, следует прервать движение и отдохнуть.

**64. [1]** Употребление алкоголя оказывает отрицательное влияние на способность водителя управлять транспортным средством, являясь одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий с тяжёлыми и особо тяжёлыми последствиями. Алкоголь вызывает в организме значительные негативные изменения. Снижается уровень концентрации внимания, заметно уменьшается точность восприятия, увеличивается время реакции, ошибочно оцениваются дистанция между транспортными средствами и скорость движения, которая представляется меньшей, чем в действительности.

**65. [4]** Движение со скоростью, превышающей максимальную скорость определённую технической характеристикой, ведёт к снижению тормозных качеств транспортного средства, а это, в свою очередь, может сделать невозможной своевременную остановку перед неожиданно появившимся препятствием и стать причиной дорожно-транспортного происшествия.

**66. [3]** В период с 1 ноября по 31 марта на территории Молдовы, как правило, преобладает облачность, выпадают обильные осадки, а также господствуют туманы. Вследствие этого прозрачность атмосферы существенно снижается, что ведёт к значительному ухудшению видимости. Недостаточная видимость затрудняет своевременное обнаружение транспортных средств, а также препятствий в направлении движения. Включение ближнего света фар или дневных ходовых огней в этот период времени позволяет другим водителям лучше ориентироваться и безопасно управлять транспортными средствами.

**67. [3]** Водитель автомобиля, который непосредственно после завершения обгона резко принял вправо, проявил агрессивность, неуравновешенность или отсутствие достаточного опыта в управлении транспортным средством. В этом случае, во избежание осложнения обстановки, Вы не должны подавать звуковой и световой сигналы, а проявив ослепление, продолжить движение, не реагируя на неприятный инцидент.

**68. [1]** Ошибочное восприятие водителем, при управлении транспортным средством, некоторых предметов и явлений называется иллюзией. Этот феномен присущ всем водителям независимо от их квалификации и опыта. Статистика и практика показывают, что скорость крупногабаритных транспортных средств (составов транспортных средств, автобусов) представляется меньшей, чем в действительности, а скорость малогабаритных транспортных средств (мопедов, мотоциклов, легковых автомобилей) – большей чем в действительности.

**69. [3]** Когда водитель, в течение длительного времени, ведёт автомобиль с высокой скоростью, не глядя на спидометр, происходит снижение его сенсорных качеств, вследствие чего водитель ошибочно воспринимает скорость движения своего автомобиля, которая представляется ему меньшей, чем её действительное значение.

**70. [3]** Для того, чтобы иметь возможность правильно действовать в критических ситуациях, то есть быстро воздействовать на рулевое колесо, положение рук на нём должно быть правильным. Исходя из опыта управления транспортным средством, доказано что правильное положение рук водителя на рулевом колесе при движении автомобиля по прямой дороге изображено на рисунке 3.

**71. [1]** Груз, размещённый на багажнике, установленном на крыше автомобиля, увеличивает площадь боковой поверхности транспортного средства, вследствие чего увеличивается влияние бокового ветра. При движении на большой скорости это может привести к значительному



chiar să se răstoarne. În plus, se ridică centrul de greutate, fapt care conduce la reducerea stabilității și, implicit, sporește probabilitatea de răsturnare a vehiculului.

**72. [4]** Ca proprietăți psihofiziologice de importanță mare pentru un conducător de vehicul se consideră capacitatea acestuia de a percepe adecvat situația rutieră, de a lua decizii corecte și de a reacționa în timp restrâns. Anume, vârsta, oboseala, starea sănătății, fumatul, consumul de alcool, droguri și administrarea unor medicamente influențează negativ această capacitate. Parametri fiziologici nu influențează fiabilitatea conducătorului, pentru că locul de muncă a șoferului se poate adapta acestor parametri.

**73. [3]** Efectuarea manevrei de virare a ansamblului de vehicule la dreapta în curte sau pe o stradă îngustă, este legată de deplasarea acestuia, prealabil manevrei, spre stânga, pentru ca traiectoria axei din spate a remorcii să se înscrie în limitele părții carosabile. De aceea, conducătorul vehiculului care îl urmează, trebuie să se abțină de la efectuarea manevrei de devansare, atât pe dreapta cât și pe stânga ansamblului.

**74. [4]** Conducătorul de vehicul trebuie să stea lipit de speteaza banchetei, pentru a avea un contact mai deplin cu vehiculul. Aceasta îi acordă posibilități de a percepe cu ajutorul analizorului vestibular orice schimbare a poziției vehiculului în timpul deplasării. Înclinarea prea mult spre spate (imaginea 1) sau prea mult înainte (imaginile 2 și 3), nu creează posibilități de a mânui corect volanul. Poziția corpului și plasarea corectă a mâinilor pe volan este arătată în imaginea 4.

**75. [3]** Conducătorul vehiculului ce se depășește pe timp de noapte, pe sectorul de drum neiluminat, este obligat să comuteze lumina de drum cu cea de întâlnire, atunci când vehiculul ce-l depășește a ajuns în dreptul lui. El trebuie să mențină lumina de întâlnire până la momentul în care vehiculul ce la depășit s-a îndepărtat la o distanță de cel puțin 150 m. Aceasta este necesar pentru a nu provoca, prin oglinzile retrovizoare, orbirea conducătorului vehiculului care la depășit sau pentru a nu-i crea disconfort.

**76. [4]** Autovehiculul, pe buna dreptate, se consideră sursă de pericol sporit, deoarece se poate deplasa cu viteze înalte. Pe lângă aceasta, indiferent de calificarea conducătorului, proprietățile lui psihofiziologice și profesionale, controlul asupra vehiculului poate avea loc doar dacă se respectă normele de siguranță (regimurile de viteză, regulile de depășire și manevrare etc.). Astfel, în caz contrar, se pot produce accidente, în care pot suferi oamenii și/sau cauzate prejudicii materiale.

**N77 [3]** Intrarea pe acostamentul umed și neconsolidat impune evitarea oricărei bruscări atât a volanului, cât și a frânei, pentru că prin aceasta poate fi provocat derapajul sau chiar răsturnarea vehiculului. Astfel, în acest caz, este necesar, fără a recurge la frânare și rotirea bruscă a volanului, de a direcționa lent vehiculul spre partea carosabilă.

**N78 [2]** Pentru a bloca roata și prin aceasta a exclude pornirea de la sine și ieșirea pe partea carosabilă a vehiculului aflat în panta cu declivitate mare, roțile acestuia trebuie întoarse spre bordură.

**N79 [2]** Pentru a exclude ieșirea pe partea carosabilă în caz de pornire de la sine, a vehiculului aflat în panta cu declivitate mare, roțile acestuia trebuie întoarse de la partea carosabilă.

**N80 [2]** Pentru a exclude ieșirea pe partea carosabilă, în caz de pornire de la sine, a vehiculului aflat în rampa cu declivitate mare, roțile acestuia trebuie întoarse de la partea carosabilă.

**N81 [1]** Pentru a exclude ieșirea pe partea carosabilă, în caz de pornire de la sine a vehiculului aflat în rampa cu declivitate mare, roțile acestuia trebuie întoarse spre partea carosabilă.

**N82 [2]** Pentru a reduce eficient viteza vehiculului și apoi a opri în siguranță este necesar de a include în cutia de viteze a unei trepte inferioare, ulterior lent (ușor) fără smucituri de a trage frâna de staționare (de mână).

**N83 [4]** Viteza prea mare sau prea mică a vehiculului față de viteza medie a fluxului de transport prezintă pericol. În prima situație, practic este imposibilă, în caz de necesitate, încolonarea vehiculului în fluxul de vehicule și evitarea coliziunii cu acestea. În a doua situație se creează obstacole circulației care periclitează siguranța traficului.

**N84 [3]** Conducătorul de vehicul trebuie să conducă preventiv, să nu admită situații periculoase, să anticipe și să evite cele ce pot fi provocate de alți participanți la trafic. Astfel Dvs., în cazul dat, trebuie să contribuiți la efectuarea în siguranță a manevrei de depășire.

**N85 [5]** Prezența sistemului airbag nu eliberează conducătorul și pasagerii vehiculului de obligația de a aplica centura de siguranță, indiferent de locul pe care le ocupă.

**N86 [5]** Atunci când vehiculul sau telefonul nu are dispozitiv care ar permite conducătorului să poarte convorbiri cu mâinile libere, utilizarea telefonului mobil în timpul deplasării este interzisă, întrucât ocuparea mâinilor cu altceva decât cu mecanismele de comandă ale automobilului periclitează siguranța în conducere. **P. 14 d).**

**N87 [1]** Pentru a ridica capacitatea de trecere a intersecției și a nu bloca circulația, conducătorii de vehicule ce vin din sensuri opuse și efectuează simultan manevra de virare la stânga trebuie să lase centrul intersecției pe dreapta de vehicul. **P. 56 2, alineatul 2.**

**N88 [3]** Pentru a nu crea situații de conflict, conducătorul trebuie să considere că se află pe drumul fără prioritate și trebuie să cedeze trecerea participanților la trafic care se apropie de intersecție atât din dreapta cât și din stânga. **P. 59 5).**

**N89 [5]** Neasigurarea de către conducător a intervalului lateral suficient la trecerea în sensuri opuse în cazul deplasării cu viteză înaltă poate contribui la producerea coliziunii tangențiale pe motivul formării depresiunii dintre aceste vehicule, iar în cazul vehiculului lung, coliziunea poate avea loc datorită coridorului dinamic lateral sporit (fâșiei laterale sporite), care-l (care-o) ocupă acest vehicul, mai cu seamă, la deplasarea pe sectorul de drum în curbă. În cazul depășirii bicicletelor, trotinetelor, trotinetelor electrice, ciclomotoarelor și motocicletelor fără ataș intervalul lateral trebuie sporit, luând în considerație instabilitatea vehiculelor cu două roți. **P. 52 2).**

**N90 [2]** Motorul, atunci când funcționează la admisiunea mică (pedala acceleratorului nu es-

mu) oclonementu ot zadannogo napravleniia dvizheniia ili dazhe k oprokidyvaniu avtomobilia. Bolee vysokoe polozheniie tsentra tiazhesti, kotoroe proizoiudet' v rezul'tate razmesheniia na bagazhnikе gruzа, ne uvelichit, a naprotiv, umen'shit ustoychivost' avtomobilia.

**72. [4]** К психофизиологическим качествам, имеющим большое значение для водителя транспортного средства относится его способность адекватно воспринимать дорожную обстановку и принимать правильные решения в короткий промежуток времени. Возраст водителя, усталость, состояние его здоровья, курение, употребление алкоголя, наркотиков и некоторых медикаментов отрицательно влияют на эту способность. Физиологические параметры не влияют на надёжность водителя, поскольку его рабочее место может быть адаптировано с учётом этих параметров.

**73. [3]** Перед поворотом направо во двор или в узкий проезд, состав транспортных средств обязательно сместится влево для того, чтобы траектория, которую описывает задняя ось прицепа, не вышла за пределы проезжей части. Поэтому водитель транспортного средства, которое движется позади состава, должен воздержаться от осуществления манёвра, связанного с его опережением как с правой, так и с левой стороны.

**74. [4]** Посадка водителя на рабочем месте должна обеспечивать плотное прижатие его спины к спинке сидения для лучшего контакта с транспортным средством. Это даёт ему возможность, посредством вестибулярного анализатора, воспринимать любое изменение положения транспортного средства при движении. Чрезмерный наклон назад (рис. 1) или вперёд (рис. 2 и 3), не позволяет правильно воздействовать на рулевое колесо. Правильные посадка водителя на рабочем месте и правильное положение рук на рулевом колесе показаны на рисунке 4.

**75. [3]** В тёмное время суток на неосвещённой дороге, водитель обгоняемого автомобиля обязан немедленно переключить дальний свет на ближний в момент, когда с ним поравнялся обгоняющий автомобиль. Он не должен переключать его на дальний до тех пор, пока обгонивший автомобиль не удалится на расстояние не менее 150 м. Это необходимо для того, чтобы не ослепить обгонившего водителя через зеркала заднего вида, а также, чтобы не создавать ему дискомфорта при управлении транспортным средством.

**76. [4]** Механическое транспортное средство по праву считается источником повышенной опасности поскольку может двигаться с высокими скоростями. Кроме того, независимо от квалификации водителя, его психофизиологических и профессиональных качеств, контроль над транспортным средством может осуществляться только при соблюдении норм безопасности движения (скоростного режима, правил обгона и маневрирования и т. п.). В противном случае, могут произойти дорожно-транспортные происшествия, в которых могут пострадать люди и/или причинён материальный ущерб.

**N77 [3]** Съезд на влажную и неукреплённую обочину полностью исключает как резкое торможение, так и резкий поворот руля, поскольку эти действия могут спровоцировать занос и даже опрокидывание автомобиля. Следовательно, в таком случае необходимо, не прибегая к торможению и резкому повороту руля, плавно вернуть автомобиль на проезжую часть.

**N78 [2]** Для предотвращения непреднамеренного скатывания автомобиля на проезжую часть после его остановки у бордюра на крутом спуске, необходимо повернуть передние колёса в сторону бордюра так, чтобы правое колесо упёрлось в бордюрный камень.

**N79 [2]** Для предотвращения непреднамеренного скатывания автомобиля на проезжую часть после его остановки на обочине на крутом спуске, необходимо повернуть передние колёса в сторону противоположную проезжей части.

**N80 [2]** Для предотвращения непреднамеренного скатывания автомобиля на проезжую часть после его остановки на обочине на крутом подъёме, необходимо повернуть передние колёса в сторону противоположную проезжей части.

**N81 [1]** Для предотвращения непреднамеренного скатывания автомобиля на проезжую часть после его остановки у бордюра на крутом подъёме, необходимо повернуть передние колёса в сторону проезжей части так, чтобы правое колесо упёрлось в бордюрный камень.

**N82 [2]** Чтобы эффективно снизить скорость автомобиля и затем безопасно его остановить необходимо, переключиться на одну из пониженных передач, затем плавно, без рывков подтянуть стояночный (ручной) тормоз.

**N83 [4]** Слишком высокая либо слишком низкая скорость транспортного средства по отношению к средней скорости транспортного потока представляет опасность. В первом случае практически невозможно, при необходимости, влиться в поток автомобилей и, при этом, избежать столкновения. Во втором случае создаются помехи для безопасного движения транспортного потока.

**N84 [3]** Водитель должен управлять транспортным средством предусмотрительно, не допускать опасных ситуаций, а также предупреждать и избегать те из них, которые могут быть спровоцированы другими участниками дорожного движения. Следовательно, в данном случае, Вы должны способствовать безопасному совершению обгона.

**N85 [5]** Наличие подушек безопасности не освобождает водителя и пассажиров транспортного средства от обязанности пристегнуть ремень безопасности, независимо от места, которое они занимают.

**N86 [5]** Если транспортное средство или телефон не оборудованы устройством, позволяющим водителю вести переговоры без помощи рук, пользоваться мобильным телефоном во время движения запрещается, поскольку использование рук в ином процессе, кроме управления автомобилем, угрожает безопасности движения. **P. 14 d).**

**N87 [1]** Чтобы увеличить пропускную способность перекрёстка и не блокировать движение, водители транспортных средств, которые движутся навстречу друг другу и одновременно поворачивают налево, оставляют центр перекрёстка с правой стороны. **P. 56 2, абзац 2.**

**N88 [3]** Чтобы не создавать конфликтных ситуаций, водитель должен считать, что находится на второстепенной дороге и должен уступить дорогу участникам движения, которые приближаются к перекрёстку как справа, так и слева. **P. 59 5).**

**N89 [5]** Несоблюдение водителем бокового интервала при встречном разъезде на большой скорости может привести к касательному столкновению из-за разрежения воздуха между этими транспортными средствами, а при встречном разъезде с длинномерным транспортным средством столкновение может произойти из-за увеличенного динамического габаритного коридора этого транспортного средства, особенно при движении на повороте. При обгоне велосипедов, самокатов, электросамокатов, мопедов и мотоциклов без бокового прицепа боковой интервал следует увеличить, принимая во внимание неустойчивость двухколесных транспортных средств. **P. 52 2).**

**N90 [2]** При работе на малых оборотах (педаль акселератора не нажата) двигатель оказы-

te apăsată), opune rezistență deplasării, cu alte cuvinte se efectuează frânarea cu motorul, și această frânare este cu atât mai intensă cu cât este mai mică treapta în cutia de viteze.

**N91 [3]** Copiii (elevii) prin a lor natură fiind vioi și energici, de regulă nechibzuții, pot comite acțiuni, fiind pe partea carosabilă a drumului, ce le poate pune în pericol siguranța, de aceea conducătorul care trece pe lângă un grup de elevi trebuie să reducă viteza și să-și ocotoască cu prudență.

**N92 [1]** Pentru a nu suprasolicita frânele autoturismului și provoca ieșirea lor din uz trebuie din timp să reducă cu pedala de frână viteza ansamblului, apoi să treacă la o treaptă de viteză inferioară și să vă deplasați periodic frânând.

**N93 [4]** Luând în considerație particularitățile individuale a fiecărui conducător (tală, lungimea membrilor, constituția fizică) pentru a conduce automobilul de model necunoscut în siguranță este necesar de a regla retrovizoarele, bancheta conducătorului și înălțimea tetierei.

**N94 [5]** Zăpada necurățată de pe vehicul creează dificultăți în conducerea acestuia și periclitează în mod serios siguranța de deplasare (cade pe parbriz în timpul frânării bruște, destabilizează dinamica, face dificilă perceperea lui), precum și prezintă pericol pentru vehiculele care-l urmează, deoarece zăpada spulberată de curentul de aer, reduce simțitor vizibilitatea.

**N95 [4]** Pentru garantarea siguranței în cazul deplasării în condiții meteo-climaterice nefavorabile este necesar să reducă viteza până la limita la care se asigură o bună vizibilitate și un control deplin asupra organelor de comandă, precum și să respectați cu strictețe limita de viteză impusă pe acest sector de drum.

**N96 [1]** Mai stabil contra răsturnării la deplasarea în curbă este cel fără pasageri și bagaje, prezentat în imaginea A. În acest caz centrul de greutate este amplasat la cea mai mică distanță de la suprafața drumului. Pasagerii și bagajele ridică centrul de greutate al automobilului ce conduce la reducerea stabilității contra răsturnării a acestuia, mai cu seamă la deplasarea în curbă.

**N97 [3]** În caz de orbire conducătorul, pentru un timp oarecare, își pierde totalmente capacitatea de a percepe vizual, de aceea el momentan trebuie să pună în funcțiune avertizorul de avarie, pentru a preveni și atenționa ceilalți conducători de vehicule, să reducă viteza și să oprească fără a schimba banda de circulație.

**N98 [3]** Chiar dacă intensitatea traficului pe timp de noapte scade simțitor, statistica ne arată că numărul accidentelor în traficul rutier, mai cu seamă gravitatea acestora crește, de aceea viteza pe timp de noapte trebuie să fie mai mică față de cea de zi.

**N99 [2]** Supraîncărcarea autoturismului, pe lângă faptul că va reduce stabilitatea de deplasare a acestuia, semnificativ va reduce și eficiența sistemului de frânare, factori care vor periclita considerabil siguranța de deplasare a vehiculului.

**N100 [2]** Chiar dacă în autovehiculul cu care se efectuează instruirea, alături de cel care se învață se află instructorul, oricum conducătorii altor vehicule trebuie să fie prudenți atunci când trec pe lângă acest automobil, pentru că pot apărea situații din cele mai imprevizibile. **P. 11 e).**

**N101 [4]** Doar înainte de a se opri sau schimba direcția de mers. **P. 39 1).**

**N102 [5]** Deși din cauza riscului mare de accidente în traficul rutier pe vreme nefavorabilă, călătoria nu se recomandă, uneori aceasta este imposibil de evitat. În astfel de cazuri, este necesar ca toate dispozitivele care asigură vizibilitatea pe drum să funcționeze corect, iar motorul trebuie încălzit pentru dezaburirea eficientă a parbrizului.

**N103 [4]** Conducătorului începător pe drumurile publice i se interzice conducerea vehiculului cu o viteză mai mare de 70 km/h, precum și remorcarea autovehiculelor rămase în pană. **P. 7 "Conducător începător", P. 48 1, P. 75 d).**

**N104 [4]** Pe drumurile publice conducătorului începător nu se interzice aflarea la volanul vehiculului remorcat în cazul remorcării prin intermediul legăturii flexibile sau a barei metalice, precum și mersul cu spatele pe drumuri cu sens unic. **P. 41 2), alineatul 3, P. 75 e).**

**N105 [1]** zilnic, înainte de fiecare călătorie, conducătorul trebuie de sine stătător să verifice vizual vehiculul și, dacă este necesar, să efectueze întreținerea tehnică.

**N106 [4]** Evident, înainte de fiecare călătorie conducătorul trebuie să verifice vizual starea roților, presiunea în pneuri, dispozitivele de iluminare și semnalizare luminoasă, care au semnificație importantă din punct de vedere a siguranței de deplasare a vehiculului.

**N107 [1]** Accelerarea îndelungată a vehiculului în una din treptele de viteză inferioare conduce la creșterea consumului de combustibil.

**N108 [4]** În timpul inspecției vizuale zilnice s-a constatat că anvelopa în care presiunea aerului este scăzută, față de norma stabilită, este arătată în imaginea 1, iar în care presiunea aerului este ridicată – imaginea 2. Anvelopa în care presiunea aerului corespunde noimei este arătată în imaginea 3.

## TEMA 8.2

**1. [5]** Învelișul cablajului echipamentului electric, precum și al habitaculului este sintetic. Acestea are proprietăți de ardere intensă și eliminare a gazelor toxice cu concentrație înaltă, deoarece arderea se produce în spații închise. În așa condiții incendiul prezintă pericol mare. În plus scurtcircuitul care poate avea loc la cablajul electric, frecvent conduce la producerea incendiului.

**2. [4]** Depistarea incendiului poate fi practică imediată prin perceperea mirosului specific de combustibil ori cauciuc ars sau prin fumul care iese de sub capota motorului.

**3. [4]** Arderea în secțiunea motorului atunci când capota este închisă, din cauza lipsei de aer, se produce înăbușit (mocește). Dar, în momentul deschiderii capotei pătrunderea aerului poate provoca izbucnirea și răspândirea intensă a flăcării care poate cauza arsuri. În plus, pentru a înăbuși eficient arderea jetul stingătorului trebuie îndreptat la baza flăcării, precum și pentru aceasta poate fi folosit nisipul sau țărâna. Apa nu poate fi folosită pentru stingerea combustibilului care arde, deoarece acesta, fiind mai ușor, se răspândește cu apa, mărind suprafața incendiului.

**4. [1]** Învelișul banchetelor și căptușeala suprafețelor interioare ale habitaculului autovehiculelor moderne cu materiale care se aprind ușor și au o răspândire sporită a flăcării prezintă pericol de incendiere. De aceea în habitacul utilizarea focului deschis (chibriturilor,

valet spornicului la mișcare, și altele asemenea) este interzisă, deoarece acestea pot provoca incendiere. În unele cazuri, în timpul mișcării, pot apărea scântei, care pot provoca incendiere.

**N91 [3]** Copiii (școlarii) din cauza naturii lor energice, ca și obiceiurile lor, pot comite acțiuni care pot pune în pericol siguranța, de aceea conducătorul care trece pe lângă un grup de copii trebuie să reducă viteza și să-și ocotoască cu prudență.

**N92 [1]** Pentru a nu supraîncărca frânele autoturismului și provoca ieșirea lor din uz trebuie din timp să reducă cu pedala de frână viteza ansamblului, apoi să treacă la o treaptă de viteză inferioară și să vă deplasați periodic frânând.

**N93 [4]** Luând în considerație particularitățile individuale a fiecărui conducător (tală, lungimea membrilor, constituția fizică) pentru a conduce automobilul de model necunoscut în siguranță este necesar de a regla retrovizoarele, bancheta conducătorului și înălțimea tetierei.

**N94 [5]** Zăpada necurățată de pe vehicul creează dificultăți în conducerea acestuia și periclitează în mod serios siguranța de deplasare (cade pe parbriz în timpul frânării bruște, destabilizează dinamica, face dificilă perceperea lui), precum și prezintă pericol pentru vehiculele care-l urmează, deoarece zăpada spulberată de curentul de aer, reduce simțitor vizibilitatea.

**N95 [4]** Pentru garantarea siguranței în cazul deplasării în condiții meteo-climaterice nefavorabile este necesar să reducă viteza până la limita la care se asigură o bună vizibilitate și un control deplin asupra organelor de comandă, precum și să respectați cu strictețe limita de viteză impusă pe acest sector de drum.

**N96 [1]** Mai stabil contra răsturnării la deplasarea în curbă este cel fără pasageri și bagaje, prezentat în imaginea A. În acest caz centrul de greutate este amplasat la cea mai mică distanță de la suprafața drumului. Pasagerii și bagajele ridică centrul de greutate al automobilului ce conduce la reducerea stabilității contra răsturnării a acestuia, mai cu seamă la deplasarea în curbă.

**N97 [3]** În caz de orbire conducătorul, pentru un timp oarecare, își pierde totalmente capacitatea de a percepe vizual, de aceea el momentan trebuie să pună în funcțiune avertizorul de avarie, pentru a preveni și atenționa ceilalți conducători de vehicule, să reducă viteza și să oprească fără a schimba banda de circulație.

**N98 [3]** Chiar dacă intensitatea traficului pe timp de noapte scade simțitor, statistica ne arată că numărul accidentelor în traficul rutier, mai cu seamă gravitatea acestora crește, de aceea viteza pe timp de noapte trebuie să fie mai mică față de cea de zi.

**N99 [2]** Supraîncărcarea autoturismului, pe lângă faptul că va reduce stabilitatea de deplasare a acestuia, semnificativ va reduce și eficiența sistemului de frânare, factori care vor periclita considerabil siguranța de deplasare a vehiculului.

**N100 [2]** Chiar dacă în autovehiculul cu care se efectuează instruirea, alături de cel care se învață se află instructorul, oricum conducătorii altor vehicule trebuie să fie prudenți atunci când trec pe lângă acest automobil, pentru că pot apărea situații din cele mai imprevizibile. **P. 11 e).**

**N101 [4]** Doar înainte de a se opri sau schimba direcția de mers. **P. 39 1).**

**N102 [5]** Deși din cauza riscului mare de accidente în traficul rutier pe vreme nefavorabilă, călătoria nu se recomandă, uneori aceasta este imposibil de evitat. În astfel de cazuri, este necesar ca toate dispozitivele care asigură vizibilitatea pe drum să funcționeze corect, iar motorul trebuie încălzit pentru dezaburirea eficientă a parbrizului.

**N103 [4]** Conducătorului începător pe drumurile publice i se interzice conducerea vehiculului cu o viteză mai mare de 70 km/h, precum și remorcarea autovehiculelor rămase în pană. **P. 7 "Conducător începător", P. 48 1, P. 75 d).**

**N104 [4]** Pe drumurile publice conducătorului începător nu se interzice aflarea la volanul vehiculului remorcat în cazul remorcării prin intermediul legăturii flexibile sau a barei metalice, precum și mersul cu spatele pe drumuri cu sens unic. **P. 41 2), alineatul 3, P. 75 e).**

**N105 [1]** zilnic, înainte de fiecare călătorie, conducătorul trebuie de sine stătător să verifice vizual vehiculul și, dacă este necesar, să efectueze întreținerea tehnică.

**N106 [4]** Evident, înainte de fiecare călătorie conducătorul trebuie să verifice vizual starea roților, presiunea în pneuri, dispozitivele de iluminare și semnalizare luminoasă, care au semnificație importantă din punct de vedere a siguranței de deplasare a vehiculului.

**N107 [1]** Accelerarea îndelungată a vehiculului în una din treptele de viteză inferioare conduce la creșterea consumului de combustibil.

**N108 [4]** În timpul inspecției vizuale zilnice s-a constatat că anvelopa în care presiunea aerului este scăzută, față de norma stabilită, este arătată în imaginea 1, iar în care presiunea aerului este ridicată – imaginea 2. Anvelopa în care presiunea aerului corespunde noimei este arătată în imaginea 3.

## TEMA 8.2

**1. [5]** Izolația conductelor electrice, precum și al habitaculului este sintetică. Acestea au proprietăți de ardere intensă și eliminare a gazelor toxice cu concentrație înaltă, deoarece arderea se produce în spații închise. În așa condiții incendiul prezintă pericol mare. În plus scurtcircuitul care poate avea loc la cablajul electric, frecvent conduce la producerea incendiului.

**2. [4]** Depistarea incendiului poate fi practică imediată prin perceperea mirosului specific de combustibil ori cauciuc ars sau prin fumul care iese de sub capota motorului.

**3. [4]** Arderea în secțiunea motorului atunci când capota este închisă, din cauza lipsei de aer, se produce înăbușit (mocește). Dar, în momentul deschiderii capotei pătrunderea aerului poate provoca izbucnirea și răspândirea intensă a flăcării care poate cauza arsuri. În plus, pentru a înăbuși eficient arderea jetul stingătorului trebuie îndreptat la baza flăcării, precum și pentru aceasta poate fi folosit nisipul sau țărâna. Apa nu poate fi folosită pentru stingerea combustibilului care arde, deoarece acesta, fiind mai ușor, se răspândește cu apa, mărind suprafața incendiului.

**4. [1]** Învelișul banchetelor și căptușeala suprafețelor interioare ale habitaculului autovehiculelor moderne cu materiale care se aprind ușor și au o răspândire sporită a flăcării prezintă pericol de incendiere. De aceea în habitacul utilizarea focului deschis (chibriturilor,



brichetei) trebuie să fie cu precauție.

**5. [1]** Exploatarea vehiculului atunci când pe suprafața colectorului de evacuare a gazelor de eșapament se scurg lubrifiantii sau alte lichide inflamabile (de frână sau de răcire) poate fi cauza producerii incendiului în secțiunea motorului. De aceea pentru evitarea incendiului este necesară înlăturarea scurgerilor și curățarea regulată a motorului.

**6. [4]** Fumatul la volan, pe lângă faptul că distrage atenția conducătorului reducându-i astfel fiabilitatea, poate fi cauza incendiului produs de muclele nestins de țigară căzut pe banchetă. Obişnuința aruncării muclei nestins de țigară pe fereastra automobilului în mișcare, la fel poate fi cauza incendiului, întrucât curenții de aer pot întoarce în habitacul acest muc de țigară aruncat. De asemenea, pericol mare prezintă lăsare pe banchetă a sticlei de apă, ochelarilor sau a altor obiecte, care din cauza focusării razelor solare, pot provoca inflamarea.

**7. [4]** Izbucnirea incendiului în regiunea rezervorului de combustibil al autovehiculului impune luarea măsurilor urgente, întrucât probabilitatea de explozare a rezervorului este foarte înaltă, ce prezintă pericol atât pentru cei din autovehicul cât și pentru cei din preajma lui. Astfel, corectă este oricare din acțiunile enumerate.

**8. [4]** Conform instrucțiunilor privind securitatea antiincendiară masa stingătorului pentru autoturisme trebuie să fie de cel puțin 2 kg, iar pentru camioane de cel puțin 5 kg. Ca agent pentru stingerea flăcării provocate de combustibilul aprins este folosită pulberea de săruri minerale sau acidul carbonic, cu care sunt umplute stingătoarele.

**9. [2]** În caz de izbucnire a incendiului, pentru a nu-l scăpa de sub control, conducătorul trebuie să acționeze foarte rapid. De aceea stingătorul trebuie să fie în permanență la îndemână, adică la locul indicat de producătorul vehiculului sau în alt loc ușor accesibil. **P. 122 6 j).**

**10. [4]** Numărul incendiilor de vehicule în lume, cât și în Republica Moldova crește în permanență. Incendiile de vehicule pot fi împărțite în două grupe: cele asociate cu defecțiunile tehnice și situațiile de avarie, și cele provocate intenționat (incendierile). Conform statisticii incendierile predomină în rândul autoturismelor. Astfel, pentru a evita acest fenomen, proprietarul de vehicul trebuie să respecte oricare din recomandările propuse.

### TEMA 8.3

**1. [4]** Vehiculele actuale pentru funcționare utilizează produse petroliere (combustibil, uleiuri), lichid de răcire, cauciuc în diverse piese. Pentru a nu polua mediul toate părțile componente ale vehiculului și sistemele motorului trebuie să fie fără abateri de la starea tehnică, astfel încât să nu polueze excesiv mediul cu produsele de uzură de la anvelope, garniturile de frână și ambreiaji, să nu fie scurgeri a materialelor de exploatare, gazele de eșapament să nu conțină produse nocive și să nu producă excesiv zgomot.

**2. [5]** Cele mai ecologice automobile sunt cele cu tracțiune electrică, deoarece acestea nu poluează mediul cu gazele de eșapament, scurgerile de produse petroliere și zgomotul produs de gazele de eșapament.

**3. [5]** Starea tehnică, adică dezechilibrul roților, tipul profilului benzii de rulare, necoresponderea geometriei direcției, precum și viteză excesivă de deplasare a vehiculului sunt cauzele zgomotului produs de acesta. De asemenea, tipul și îmbrăcămintea deteriorată a părții carosabile este cauza zgomotului produs la deplasarea vehiculului pe astfel de drum.

**4. [4]** Actele normative internaționale și naționale de protecție a mediului impun anumite norme de emisie a substanțelor nocive în gazele de eșapament și de producere a zgomotului de vehicul în mișcare. Pentru a se garanta protecția mediului, bineînțeles că vehiculul trebuie să corespundă normelor tehnice de exploatare. **P. 119.**

**5. [5]** Conform Regulamentului pentru a exclude poluarea mediului cu substanțele nocive din gazele de eșapament, precum și cu zgomotele produse de aceste gaze, nu este permisă depășirea normelor impuse. **P. 122 6 a) c).**

**6. [3]** Arderea completă a amestecului carburant în motor se produce atunci când regimul termic al acestuia este optim, adică temperatura este de 90–95°C. Dacă această temperatură este mai joasă, apoi amestecul carburant se condensează și se scurge pe suprafața cilindrilor spălând uleiul, astfel provocând uzura intensă a motorului, ajungând în baia carterului diluează uleiul, totodată crește consumul de combustibil și poluarea mediului din cauza arderii incomplete.

**7. [1]** Sistemul de alimentare al motorului nu necesită la pornire apăsarea pedalei de accelerație. După pornirea motorului începi lent deplasarea și te deplasezi cu viteză moderată până când temperatura motorului nu va ajunge la valoarea celei de lucru.

**8. [4]** Evident că folosirea climatizatorului ridică confortul de deplasare dar, în același rând, crește și consumul de combustibil care conduce la poluarea mediului, astfel climatizorul trebuie utilizat rațional, adică doar în caz de strictă necesitate.

**9. [2]** Presiunea în pneuri scăzută, chiar doar la o singură roată, conduce la creșterea rezistenței la rulare, implicit, la creșterea consumului de combustibil, precum și a gradului de poluare a mediului.

**10. [2]** Orice obiect care este în afara caroseriei vehiculului conduce la creșterea rezistenței aerului în timpul deplasării acestuia și, respectiv, la creșterea consumului de combustibil și gradului de poluare a mediului. Astfel, portbagajul trebuie să fie instalat pe vehicul doar atât timp cât este necesar.

**11. [2]** Demararea intensă, adică cu apăsarea accentuată a pedalei de accelerație și de lungă durată pe treptele inferioare ale cutiei de viteze contribuie la creșterea considerabilă a consumului de combustibil și gradului de poluare a mediului. Astfel demararea trebuie să fie lentă și cu trecere la timp de la o treaptă la alta.

**12. [2]** Accelerările și frânările intensive în timpul deplasării, pe lângă faptul că periclitează siguranța traficului, contribuie la creșterea considerabilă a consumului și, implicit, la poluarea masivă a mediului.

**13. [1]** Conducătorul în timpul conducerii trebuie să fie prudent, pentru ca să poată observa la timp situațiile rutiere și, prin aceasta, să poată exclude accelerațiile și frânările bruște,

galici) следует с осторожностью.

**5. [1]** Эксплуатация транспортного средства при попадании на выпускной коллектор смазочных материалов или других горючих жидкостей (тормозной или охлаждающей) может стать причиной возникновения пожара в моторном отсеке. Поэтому, для предотвращения пожара, необходимо устранить утечки и регулярно очищать двигатель.

**6. [4]** Курение за рулём помимо того, что отвлекает внимание водителя и снижает его надёжность, может стать причиной пожара, вызванного непогашенным окурком упавшим на сиденье. Привычка выбрасывать непогашенный окурок из окна движущегося автомобиля также может являться причиной пожара, поскольку потоки воздуха могут занести в салон этот выброшенный окурком. Кроме того, большую опасность представляет оставление на сидении бутылки воды, очков или других предметов, которые по причине фокусирования солнечных лучей могут вызвать возгорание.

**7. [4]** Вспышка пожара в районе топливного бака транспортного средства требует принятия срочных мер поскольку вероятность взрыва бака очень высока, что представляет опасность как для находящихся в транспортном средстве, так и для тех, которые находятся в непосредственной близости от него. Следовательно, правильным является любое из перечисленных действий.

**8. [4]** В соответствии с инструкциями по пожарной безопасности масса огнетушителя для легковых автомобилей должна быть не менее 2 кг, а для грузовых автомобилей не менее 5 кг. В качестве средства для погашения горящего топлива может быть использован порошок минеральных солей или углекислота, которыми заполняются огнетушители.

**9. [2]** При вспышке пожара, для удержания его под контролем, водитель должен действовать очень быстро. Поэтому огнетушитель должен быть постоянно под рукой, то есть в месте, указанном изготовителем транспортного средства или в другом легкодоступном месте. **П. 122 6 j).**

**10. [4]** Количество пожаров транспортных средств во всём мире, в том числе в Республике Молдова, постоянно растёт. Пожары транспортных средств могут быть разделены на две группы: связанные с техническими неисправностями и аварийными ситуациями, и искусственно инициируемые (поджоги). По статистике поджоги преобладают среди легковых автомобилей. Следовательно, для предотвращения этого феномена, владелец транспортного средства должен соблюдать любую из предложенных рекомендаций.

### TEMA 8.3

**1. [4]** Для работы современных автомобилей используются нефтепродукты (топливо, масла), охлаждающая жидкость, а также резина в различных деталях. Чтобы не загрязнять окружающую среду, все детали автомобиля и системы двигателя должны соответствовать техническим требованиям, то есть они не должны чрезмерно загрязнять окружающую среду продуктами износа шин, накладок тормозных колодок и дисков сцепления, не должно быть утечек эксплуатационных материалов, при этом выхлопные газы не должны содержать вредных продуктов и не должны производить лишнего шума.

**2. [5]** Наиболее экологичными являются автомобили с электроприводом, так как они не загрязняют окружающую среду выхлопными газами, производимым ими шумом, а также вытекающими нефтепродуктами.

**3. [5]** Техническое состояние, то есть дисбаланс колёс, тип рисунка протектора, несоответствие геометрии рулевого управления, а также чрезмерно высокая скорость движения транспортного средства являются причинами производимого им шума. Также тип и повреждённое покрытие проезжей части являются причиной шума, производимого при движении транспортного средства по такой дороге.

**4. [4]** Международные и национальные нормативные акты по охране окружающей среды устанавливают определённые нормы выбросов вредных веществ с отработанными газами и шумообразования при движении транспортных средств. Чтобы гарантировать защиту окружающей среды транспортное средство, разумеется, должно соответствовать правилам технической эксплуатации, **П. 119**, а также требованиям охраны окружающей среды.

**5. [5]** В соответствии с Правилами, для предотвращения загрязнения окружающей среды вредными веществами содержащимися в отработанных газах, а также производимым этими газами шумом, не допускается превышение установленных норм, упомянутых в пунктах 2 и 3. **П. 122 6 a) c).**

**6. [3]** Полное сгорание топливной смеси в двигателе происходит когда его тепловой режим является оптимальным, т. е. при температуре 90–95°C. Если эта температура ниже, топливная смесь конденсируется и течёт по поверхности цилиндров смывая масло, тем самым вызывая интенсивный износ двигателя. Эта смесь попадая в поддон картера разжижает масло, одновременно увеличивает расход топлива из-за его неполного сгорания, а также загрязнение окружающей среды.

**7. [1]** Система питания двигателя не требует нажатия педали акселератора при запуске. После запуска двигателя следует плавно начать движение и двигаться с умеренной скоростью, пока температура двигателя не достигнет рабочего значения.

**8. [4]** Очевидно, что использование кондиционера повышает комфортность поездки, но, в то же время, увеличивает расход топлива, что приводит к загрязнению окружающей среды, поэтому кондиционер необходимо использовать рационально, т. е. только в случае строгой необходимости.

**9. [2]** Низкое давление в шинах, даже только в одном из колёс, увеличивает сопротивление качению, тем самым увеличивает расход топлива, а также степень загрязнения окружающей среды.

**10. [2]** Любой предмет, находящийся вне кузова транспортного средства, приводит к увеличению сопротивления воздуха при его движении и, соответственно, к увеличению расхода топлива, что приводит к загрязнению окружающей среды. Следовательно, багажник должен быть установлен на транспортном средстве только когда в этом существует необходимость.

**11. [2]** Интенсивное трогание с места при сильном нажатии педали акселератора и длительном включении низших ступеней коробки передач способствует значительному увеличению расхода топлива, что приводит к загрязнению окружающей среды. Следовательно, трогание с места должно быть плавным, с применением своевременного переключения передач.

**12. [2]** Резкие ускорения и интенсивные торможения при управлении автомобилем, помимо создания угрозы безопасности движения, приводят к значительному увеличению расхода топлива, тем самым, значительно загрязняя окружающую среду.

**13. [1]** Водитель должен быть осторожен при движении, своевременно прогнозировать дорожную обстановку, чтобы иметь возможность исключить резкие ускорения и торможения, которые

care conduc la creșterea consumului de combustibil și poluarea mediului. Utilizarea claxonului și comutarea luminii în faruri nu se referă la conduita ecologică.

**14. [3]** Vehiculul consumă și poluează moderat atunci când conducătorul conduce cu o viteză medie constantă, adică atunci când viteza de deplasare nu este prea mică sau prea mare și nu este modificată permanent.

**15. [3]** Frânarea cu frâna de serviciu atunci când motorul este cuplat la transmisie contribuie la reducerea consumului de combustibil și a gradului de poluare a mediului, obținând astfel o conducere ecologică.

**16. [5]** Consumul sporit a combustibilului care conduce la poluarea mediului crește în cazul funcționării motorului cu întreruperi (nu funcționează unul sau mai mulți cilindri), în cazul amestecului bogat (fumul de eșapament este de culoare neagră) precum și atunci când temperatura de funcționare a motorului este joasă, adică în toate cazurile menționate.

**17. [1]** De regulă durata de oprire este mare la trecerile la nivel cu calea ferată, de aceea se recomandă, în așa cazuri, oprirea motorului.

**18. [5]** Orice dispozitiv electric conectat în plus, precum și diferite spoiler (aripi) instalate pe vehicul, conduc la creșterea consumului de combustibil. De asemenea, transportarea permanentă a obiectelor inutile în vehicul, precum deplasarea cu portbagajul suplimentar conduce, în primul caz, la creșterea masei vehiculului, iar în al doilea caz la creșterea rezistenței aerului, ce contribuie la sporirea consumului de combustibil și gradului de poluare a mediului.

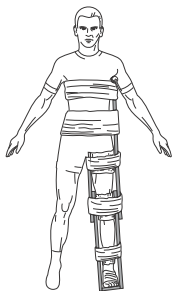
**19. [5]** Legislația nu interzice utilizarea în perioada caldă a anului a anvelopelor de iarnă, însă anvelopele de iarnă au o structură a benzii de rulare și material de confecționare diferit de al celor de vară. Acestea la temperaturi ce depășesc 7°C și viteze înalte de deplasare încep să se uzeze intensiv poluând mediul și producând un zgomot mai mare datorită profilului benzii de rulare care-l au. Într-o măsură oarecare crește consumul de combustibil și respectiv poluarea mediului din cauza rezistenței la rulare mai mare. În plus, acestea influențează siguranța de deplasare, deoarece la temperaturi înalte își pierd proprietățile de aderență și menținere a traiectoriei de deplasare, precum și conduc la creșterea spațiului de frânare. Din motive de eliminare dificilă a apei din pata de contact, la deplasarea prin băltoacele de pe suprafața drumului, se poate produce acvaplanarea și pierderea direcției de deplasare.

## TEMA 9

**1. [1]** În cazul leziunii segmentului toracic al coloanei vertebrale la persoana traumatizată, aceasta trebuie culcată pe o tablă dură, în scopul imobilizării coloanei și evitării consecințelor grave care pot avea loc în cazul călcării pe o parte sau pe un așternut moale.

**2. [1]** Pentru a imobiliza fractura, pe ambele părți ale piciorului se aplica atelele de imobilizare prin pansament.

**3. [3]** Imobilizarea corectă în cazul fracturii șoldului este posibilă numai dacă atelele se aplică pe întreaga lungime a piciorului, câte una pe partea interioară și exterioră a membrului, în așa mod ca ele să acopere și să fixeze toate trei articulații ale piciorului. O atelă se aplică de la talpă până la fosa axilară (subsoară), iar alta de la talpă până la regiunea înghinală. Talpa se fixează perpendicular la axa gambei.



**4. [2]** Pentru oprirea hemoragiei este necesară întreruperea fluxului de sânge în vasele sangvine, în primul rând în arterele în care sângele vine de la inimă, de sus în jos sub o tensiune semnificativ mai mare. Oprirea hemoragiei poate fi realizată prin aplicarea garoului hemostatic mai sus de plagă astfel încât zona nealimentată a membrului netraumatizat să fie cât mai mică (10 – 15 cm). Aplicarea garoului nemijlocit pe plagă este inadmisibilă, întrucât aceasta poate contribui la infectarea plăgii și la traumatizări suplimentare.

**5. [2]** Pentru a nu provoca intensificarea hemoragiei, dureri și traumatizări suplimentare, în primul rând, haina trebuie scoasă de pe membrul netraumatizat, iar apoi de pe cel traumatizat.

**6. [1]** Simptomul stopului cardiac în cazul traumatizării persoanei în accidentul din trafic rutier se consideră dispariția pulsului. Pulsul se verifică pe partea laterală a gâtului pe artera carotidă. Pentru aceasta este necesar de a plasa degetele mijlociu și arătător pe cartilajul tiroid (mărul lui Adam) a victimei, ulterior alunecând spre recesul moale a gâtului. De asemenea, pulsul poate fi evaluat prin apăsarea degetelor pe partea palmară inferioară a antebrațului, deasupra articulației radiocarpiei, mai sus de baza degetului mare. Frecvența normală a pulsului la adulți este de 60 – 80 unde pulsative în minut, la copii 80 – 100. De evidențiat simptomul stopului cardiac este necesar cât mai rapid, în scopul efectuării urgente a măsurilor de reanimare (masajul indirect inimii, oxigenoterapie, etc.).



**7. [1]** În cazul acordării primului ajutor persoanei traumatizate într-un accident din trafic rutier, substanțele antiseptice se folosesc pentru dezinfectarea rănilor. Pansamentele cu

priveduc la creșterea consumului de combustibil și poluarea mediului. Utilizarea claxonului și comutarea luminii în faruri nu au nicio legătură cu ecologia.

**14. [3]** Transportul moderat consumă și poluează moderat atunci când conducătorul conduce cu o viteză medie constantă, adică atunci când viteza de deplasare nu este prea mică sau prea mare și nu este modificată permanent.

**15. [3]** Frânarea cu frâna de serviciu atunci când motorul este cuplat la transmisie contribuie la reducerea consumului de combustibil și a gradului de poluare a mediului, obținând astfel o conducere ecologică.

**16. [5]** Consumul sporit a combustibilului care conduce la poluarea mediului crește în cazul funcționării motorului cu întreruperi (nu funcționează unul sau mai mulți cilindri), în cazul amestecului bogat (fumul de eșapament este de culoare neagră) precum și atunci când temperatura de funcționare a motorului este joasă, adică în toate cazurile menționate.

**17. [1]** De regulă durata de oprire este mare la trecerile la nivel cu calea ferată, de aceea se recomandă, în așa cazuri, oprirea motorului.

**18. [5]** Orice dispozitiv electric conectat în plus, precum și diferite spoiler (aripi) instalate pe vehicul, conduc la creșterea consumului de combustibil. De asemenea, transportarea permanentă a obiectelor inutile în vehicul, precum deplasarea cu portbagajul suplimentar conduce, în primul caz, la creșterea masei vehiculului, iar în al doilea caz la creșterea rezistenței aerului, ce contribuie la sporirea consumului de combustibil și gradului de poluare a mediului.

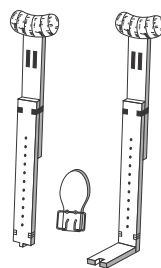
**19. [5]** Legislația nu interzice utilizarea în perioada caldă a anului a anvelopelor de iarnă, însă anvelopele de iarnă au o structură a benzii de rulare și material de confecționare diferit de al celor de vară. Acestea la temperaturi ce depășesc 7°C și viteze înalte de deplasare încep să se uzeze intensiv poluând mediul și producând un zgomot mai mare datorită profilului benzii de rulare care-l au. Într-o măsură oarecare crește consumul de combustibil și respectiv poluarea mediului din cauza rezistenței la rulare mai mare. În plus, acestea influențează siguranța de deplasare, deoarece la temperaturi înalte își pierd proprietățile de aderență și menținere a traiectoriei de deplasare, precum și conduc la creșterea spațiului de frânare. Din motive de eliminare dificilă a apei din pata de contact, la deplasarea prin băltoacele de pe suprafața drumului, se poate produce acvaplanarea și pierderea direcției de deplasare.

## TEMA 9

**1. [1]** Dacă este necesar să se transporte un rănit pe o suprafață moale, acesta trebuie să fie culcat pe o suprafață dură, în scopul imobilizării coloanei și evitării consecințelor grave care pot avea loc în cazul călcării pe o parte sau pe un așternut moale.

**2. [1]** Pentru a imobiliza fractura, pe ambele părți ale piciorului se aplica atelele de imobilizare prin pansament.

**3. [3]** Imobilizarea corectă în cazul fracturii șoldului este posibilă numai dacă atelele se aplică pe întreaga lungime a piciorului, câte una pe partea interioară și exterioră a membrului, în așa mod ca ele să acopere și să fixeze toate trei articulații ale piciorului. O atelă se aplică de la talpă până la fosa axilară (subsoară), iar alta de la talpă până la regiunea înghinală. Talpa se fixează perpendicular la axa gambei.



**4. [2]** Pentru oprirea hemoragiei este necesară întreruperea fluxului de sânge în vasele sangvine, în primul rând în arterele în care sângele vine de la inimă, de sus în jos sub o tensiune semnificativ mai mare. Oprirea hemoragiei poate fi realizată prin aplicarea garoului hemostatic mai sus de plagă astfel încât zona nealimentată a membrului netraumatizat să fie cât mai mică (10 – 15 cm). Aplicarea garoului nemijlocit pe plagă este inadmisibilă, întrucât aceasta poate contribui la infectarea plăgii și la traumatizări suplimentare.

**5. [2]** Pentru a nu provoca intensificarea hemoragiei, dureri și traumatizări suplimentare, în primul rând, haina trebuie scoasă de pe membrul netraumatizat, iar apoi de pe cel traumatizat.

**6. [1]** Simptomul stopului cardiac în cazul traumatizării persoanei în accidentul din trafic rutier se consideră dispariția pulsului. Pulsul se verifică pe partea laterală a gâtului pe artera carotidă. Pentru aceasta este necesar de a plasa degetele mijlociu și arătător pe cartilajul tiroid (mărul lui Adam) a victimei, ulterior alunecând spre recesul moale a gâtului. De asemenea, pulsul poate fi evaluat prin apăsarea degetelor pe partea palmară inferioară a antebrațului, deasupra articulației radiocarpiei, mai sus de baza degetului mare. Frecvența normală a pulsului la adulți este de 60 – 80 unde pulsative în minut, la copii 80 – 100. De evidențiat simptomul stopului cardiac este necesar cât mai rapid, în scopul efectuării urgente a măsurilor de reanimare (masajul indirect inimii, oxigenoterapie, etc.).

**7. [1]** În cazul acordării primului ajutor persoanei traumatizate într-un accident din trafic rutier, substanțele antiseptice se folosesc pentru dezinfectarea rănilor. Pansamentele cu



substanțe antiseptice se folosesc pentru a evita infectarea rănilor cu diferite microorganisme și pentru a preveni complicațiile ulterioare (supurație, sepsis etc.). Pentru calmarea durerii și oprirea hemoragiei există un șir de metode specifice.

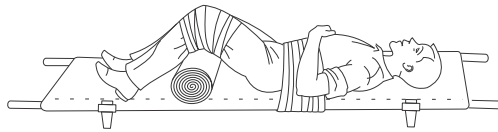
**8. [3]** În cazul plăgii penetrante a cutiei toracice apare pneumotoraxul și hemotoraxul (aerul și sângele nimeresc în cavitatea pleurală) ceea ce provoacă compresiunea plămânilor și a cordului, conduce la dereglări serioase ale respirației și a activității cardiace. De aceea, este necesar de a opri pătrunderea aerului în cavitatea pleurală prin aplicarea pansamentului ermetic și culcarea persoanei traumatizate pe partea plăgii.

**9. [2]** În cazul fracturii osului gambei imobilizarea efectivă a piciorului se realizează prin aplicarea a două atele pe părțile interioară și exterioară ale piciorului de la talpă și până în regiunea mijlocie a femurului în așa mod, ca acestea să acopere două articulații – mai sus și mai jos de locul fracturii.

**10. [1]** Aplicarea garoului hemostatic conduce la compresiunea vaselor sangvine. Ca urmare se oprește circulația sângelui în zona membrului aflată mai jos de locul de aplicare a garoului, fapt ce poate provoca necrozarea țesăturilor. Prin aceasta se explică durata maximă de menținere a unui garou hemostatic (nu mai mult de o oră).

**11. [3]** Pe învelișul cutanat (suprafața pielii) al corpului se găsesc milioane de microbi. În cazul în care a avut loc rănirea pielii, pentru a evita infecția (pătrunderea microbilor) plăgii și implicit supurația (formarea puroiului) sau alte inflamații a acestora, pe plagă, fără a o spăla și a o prelucra cu soluție de iod, se aplică șervețelul bactericid, fixându-l cu emplastru sau cu tifon.

**12. [3]** La transportarea persoanei care prezintă leziuni ale oaselor bazinului, imobilizarea sigură se realizează în cazul în care persoana este culcată pe spate. În alte poziții (șezând sau culcată pe o parte) are un efort fizic în zona dată, ceea ce provoacă traumatizarea suplimentară, acutizarea durerii, intensificarea hemoragiei interne etc.



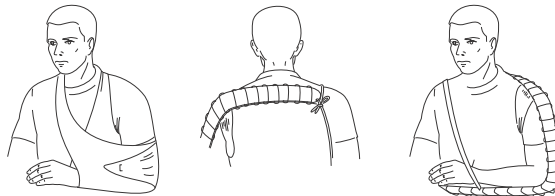
**13. [1]** Masajul indirect inimii este necesar pentru activizarea contracțiilor cardiace, ceea ce se obține prin apăsarea ritmică pe cutia toracică cu mâinile încrucișate. Ca urmare inima se contractează la apăsare și se dilatăază în timpul pauzei, din nou se contractează la apăsare etc. Alte metode nu asigură efectul cuvenit.

**14. [3]** Scopul aplicării garoului hemostatic este încetarea hemoragiei. Anume prin aceasta se determină momentul de finalizare a fixării garoului hemostatic la aplicarea lui pe membră.

**15. [2]** Respirația artificială se referă la metodele efective de reanimare care în cazul leziunii grave trebuie să fie realizată cât mai rapid posibil și poate fi efectuată prin gură, iar în cazul în care gura rămâne încheștată, neputând fi deschisă, prin nările persoanei traumatizate.

**16. [4]** La transportarea victimei în poziția șezând sau semiculcată se asigură cea mai efectivă imobilizare a zonei traumatizate. În alte poziții apare un efort fizic în zona dată, ceea ce provoacă acutizarea durerii, intensificarea hemoragiei interne, traumatizarea suplimentară etc.

**17. [2]** În cazul fracturii umărului, pentru o fixare sigură a membrului, atele se aplică pe interiorul și exteriorul umărului în așa mod ca acestea să acopere concomitent trei articulații mari (umărului, cotului și cea radiocarpiană). Subsuoară se pune un rulou din țesături moi, iar brațul îndoit în cot se fixează printr-o batistă la piept. În afară de aceasta, în cazul fracturii oaselor umărului poate fi aplicată atela metalică din sârmă – atela Kramer.



**18. [2]** Întrucât pe trunchi sau pe cap din considerente tehnice nu poate fi aplicat garoul, hemoragia în cazul dat se oprește prin aplicarea pansamentului steril și compresiv, care contribuie la prevenirea infectării (este steril) și la constricția vaselor sangvine (este compresiv).

**19. [4]** Administrarea medicamentelor (somnifere, analgezice, de scădere a tensiunii arteriale), pe motive de producere a stării de liniștire și calmare, afectează capacitatea conducătorului în conducerea vehiculului. Consecințele negative provocate de administrarea medicamentelor sunt foarte asemănătoare cu consecințele consumului de alcool sau ale consumului de droguri. Acestea, în funcție de a lor destinație, pot conduce la diminuarea reflexelor, la mărirea timpului de reacție, la starea de somnolență, la supraaprecierea aptitudinilor etc. De aceea, prin Regulament este interzisă conducerea vehiculului sub influența a astfel de medicamente. **P. 14, a), b).**

**20. [3]** În cazul arsurii profunde a învelișului cutanat evoluează șocul combustional. Pe suprafața vătămată de arsură nimeresc bacteriile ce provoacă supurația rănilor sau alte inflamații. Este interzisă prelucrarea rănilor provocate de arsură cu apă oxigenată sau cu iod. Însă, pentru a evita procesele de infectare și inflamare, pe rană trebuie aplicat bandajul uscat steril de tifon.

**21. [4]** Aplicarea garoului hemostatic conduce la strangularea vaselor sangvine. Prin aceasta se oprește circulația sângelui și alimentarea zonei traumatizate, fapt ce poate provoca necroza (distrugerea) țesăturilor. Pentru a evita acest proces durata de menținere a garoului trebuie să fie minimă dar, pentru a asigura acest lucru este obligatorie prezența informației, privind timpul de aplicare a garoului.

кими средствами применяются для предотвращения возможных осложнений (нагноение, сепсис и т. п.). Для уменьшения боли и остановки кровотечения существуют другие специальные методы.

**8. [3]** В случае проникающего ранения грудной клетки развивается пневоторакс и гемоторакс (воздух и кровь попадают в плевральную полость), вследствие чего возникает сжатие лёгких и сердца, серьёзные нарушения дыхания и кровообращения. Необходимо остановить поступление воздуха в плевральную полость путём наложения герметичной (воздухонепроницаемой) повязки, а также путём укладывания пострадавшего на повреждённую сторону тела.

**9. [2]** При переломе кости голени надёжная иммобилизация ноги осуществляется наложением двух шин с внешней и внутренней стороны ноги от конца стопы до середины бедра таким образом, чтобы они захватывали два сустава – выше и ниже места перелома.

**10. [1]** Наложение кровоостанавливающего жгута приводит к сжатию кровеносных сосудов, в результате чего прекращается циркуляция крови на участке конечности ниже места наложения жгута. Прекращение кровоснабжения может привести к некрозу тканей. Этим и объясняется максимальный срок наложения жгута (не более 1 часа).

**11. [3]** На поверхности кожи человека находится множество микроорганизмов. При повреждении кожного покрова, чтобы не допустить инфицирования раны и последующего заражения или воспаления, на рану, не промывая и не обрабатывая её раствором йода, накладываётся бактерицидная салфетка, которая фиксируется лейкопластырем или бинтом.

**12. [3]** При транспортировке пострадавшего с повреждением костей таза, надёжная иммобилизация достигается в положении лёжа на спине. В других положениях (сидя или лёжа на боку) в поражённой области возникает сильное мышечное напряжение, что может привести к дополнительному травмированию, усилению боли, увеличению внутреннего кровотечения и т. п.

**13. [1]** Целью проведения непрямого массажа сердца является активизация сердечных сокращений, что достигается ритмичным надавливанием на грудную клетку в области сердца скрещёнными руками. При надавливании сердце сокращается, а во время паузы расширяется, затем при очередном надавливании вновь сокращается и т. д. Другие методы не обеспечивают нужного эффекта.

**14. [3]** Целью наложения кровоостанавливающего жгута является прекращение кровотечения. Именно этим и определяется момент окончания затяжки жгута при кровотечении из конечности.

**15. [2]** Искусственное дыхание относится к эффективным методам реанимации и, в случае тяжёлого ранения, должно проводиться как можно раньше. Оно может осуществляться через открытый рот, а при сведённых судорогой мышц челюстей и невозможности открыть рот – через ноздри пострадавшего.

**16. [4]** При транспортировке пострадавшего в положении сидя или полулёжа обеспечивается самая надёжная иммобилизация травмированной области. В других положениях в поражённой зоне возникает сильное мышечное напряжение, что может привести к обострению боли, увеличению внутреннего кровотечения, дополнительному травмированию и т. п.

**17. [2]** При переломе плеча, для надёжной иммобилизации конечности, шины накладывают с внутренней и наружной стороны плеча таким образом, чтобы они захватывали одновременно три крупных сустава руки (плечевой, локтевой и лучезапястный). В подмышечную область необходимо подложить валик из мягкой ткани и зафиксировать руку в согнутом состоянии косячной повязкой. Кроме того, при переломе костей плеча может быть наложена металлическая проволочная лестничная шина Крамера.

**18. [2]** В связи с тем, что наложение жгута на туловище или голову технически невозможно, кровотечение в данном случае останавливают наложением стерильной тугой повязки, что способствует предотвращению инфицирования раны (повязка стерильная) и сдавливанию кровеносных сосудов (повязка тугая).

**19. [4]** Употребление снотворных, обезболивающих препаратов и средств, понижающих кровяное давление, оказывающих успокаивающее и расслабляющее действие, отрицательно влияют на способность управлять транспортным средством. Негативные последствия употребления этих медикаментов аналогичны воздействию на организм алкоголя и наркотических средств. Эти лекарства, в зависимости от их назначения, способствуют ослаблению рефлексов, увеличению времени реакции, сонливости, переоценке своих способностей и т. п. По этой причине Правилами запрещается управлять транспортным средством под воздействием медикаментов такого рода. **P. 14, a), b).**

**20. [3]** При сильном ожоге кожного покрова наступает ожоговый шок. На повреждённую поверхность кожи попадают бактерии, которые вызывают заражение раны или её воспаление. Запрещается обработка ожоговой раны перекисью водорода или йодом. Однако для предотвращения инфекционных и воспалительных процессов необходимо наложить на рану сухую стерильную бинтовую повязку.

**21. [4]** Кровоостанавливающий жгут сужает кровеносные сосуды, вследствие чего ухудшается кровоснабжение травмированной области, а это, в свою очередь может стать причиной отмирания тканей. Чтобы не допустить этого, продолжительность наложения жгута должна быть минимальной. Поэтому главной информацией в записке, вкладываемой в жгут, должны быть сведения о времени его наложения.

**N22 [2]** Hipotermia și degerarea reprezintă diferite stări ale corpului sau a unor părți ale corpului uman. În cazul ușor sau mediu a acestor stări, acordarea primului ajutor trebuie efectuată în următoarea succesiune – se încălzesc și imobilizează părțile afectate ale corpului, se înfășură victima cu haine calde sau cu un pled, i se dă să bea lichid cald și se transferă într-o încăpere caldă.

**N23 [2]** Este necesară menținerea rectitudinii coloanei vertebrale – pentru a limita lezări ale măduvei spinării.

**N24 [2]** Victima trebuie așezată în poziția în care acesteia i se asigură o respirație liberă și examinarea de către personalul medical.

**N25 [3]** În niciun caz nu este permisă întrucât în starea de inconștiență la victimă lipsește reflexul de înghițire.

**N22 [2]** Переохлаждение и отморожение – это различные состояния тела человека и его частей. Для оказания первой помощи при лёгкой и средней тяжести данных состояний необходимо утеплить поражённые участки тела и обездвижить их, укутать пострадавшего тёплой одеждой или пледом, дать тёплое питьё, переместить в тёплое помещение.

**N23 [2]** Необходимо поддерживать позвоночник в выпрямленном положении, чтобы ограничить защемление спинного мозга.

**N24 [2]** Пострадавшему необходимо придать положение, позволяющее обеспечить ему свободное дыхание и осмотр медицинским персоналом.

**N25 [3]** Не разрешается ни при каких условиях, поскольку у пострадавшего, который находится в бессознательном состоянии, отсутствует глотательный рефлекс.



întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ
T1.1		19	2	92	1	44	2	1	2	12	1	16	2
1	1	20	2	93	1	45	4	2	1	13	4	17	2
2	3	21	4	94	1	46	1	3	3	14	3	18	2
3	3	22	3	95	1	47	3	4	4	15	1	19	2
4	2	23	3	96	3	48	1	5	5	16	3	20	2
5	1	24	3	97	1	49	4	6	3	17	1	21	4
6	2	25	2	98	5	50	3	7	3	18	4	22	4
7	1	26	3	99	4	51	1	8	4	19	2	23	4
8	2	27	1	100	3	52	1	9	2	20	2	24	1
9	2	28	5	101	2	53	3	10	3	21	3	T4.3	
10	2	29	2	102	3	54	4	11	4	22	3	1	4
11	4	30	1	103	4	55	3	12	3	23	3	2	2
12	1	31	2	104	1	56	2	13	2	24	2	3	1
13	2	32	1	105	5	57	2	14	2	25	3	4	3
14	4	33	2	106	5	58	2	15	2	T4.1		5	2
15	2	34	3	107	4	59	5	16	2	1	1	6	2
16	3	35	3	108	3	60	4	17	3	2	4	7	2
17	1	36	3	109	4	61	1	18	3	3	3	8	2
18	2	37	4	110	3	62	3	19	4	4	4	9	3
19	2	38	1	111	5	63	1	20	2	5	4	10	4
20	1	39	2	112	1	64	2	21	1	6	2	11	3
T1.2		40	3	113	4	65	3	22	3	7	3	12	2
1	1	41	1	114	2	66	2	23	4	8	1	13	2
2	2	42	4	115	3	T2.3		24	1	9	2	14	2
3	3	43	3	116	2	1	3	25	4	10	3	15	2
4	3	44	1	117	1	2	3	26	2	11	3	16	5
5	3	45	2	118	3	3	3	27	5	12	1	17	3
6	2	46	3	119	4	4	1	28	2	13	3	18	5
7	1	47	3	120	3	5	4	29	4	14	1	19	3
8	3	48	2	T2.1-2.2B		6	4	30	2	15	1	20	2
9	4	49	2	1	1	7	2	T2.5-2.6		16	1	21	2
10	3	50	1	2	1	8	1	1	2	17	1	22	3
11	3	51	3	3	3	9	3	2	4	18	3	23	2
12	2	52	4	4	1	10	2	3	2	19	3	24	5
13	4	53	2	5	5	11	1	4	2	20	2	T4.4	
14	3	54	3	6	2	12	1	5	2	21	1	1	5
15	2	55	4	7	2	13	3	6	3	22	3	2	3
16	4	56	4	8	2	14	4	7	4	23	4	3	3
17	1	57	1	9	3	15	1	8	1	24	2	4	1
18	2	58	2	10	2	16	3	9	3	25	3	5	1
19	4	59	3	11	2	17	3	10	1	26	2	6	1
20	4	60	3	12	3	18	3	11	2	27	2	7	3
21	5	61	3	13	2	19	2	12	2	28	3	8	3
22	3	62	2	14	2	20	1	13	1	29	3	9	3
23	2	63	4	15	3	21	3	14	4	30	1	10	2
24	2	64	3	16	2	22	2	15	3	31	4	11	2
25	3	65	3	17	2	23	1	16	1	32	2	12	3
26	3	66	1	18	5	24	1	17	2	33	4	13	1
27	1	67	1	19	1	25	2	18	4	34	4	14	3
28	3	68	3	20	4	26	2	19	2	35	3	15	1
29	4	69	3	21	1	27	2	20	1	36	3	16	4
30	4	70	2	22	2	28	2	21	4	37	3	17	3
31	2	71	2	23	2	29	1	22	2	38	3	18	3
32	4	72	4	24	1	30	2	23	2	39	3	19	3
T2.1-2.2A		73	4	25	3	31	1	24	4	40	5	20	3
1	4	74	5	26	4	32	3	25	3	41	2	21	3
2	3	75	2	27	2	33	3	26	2	42	2	22	1
3	5	76	2	28	3	34	1	27	4	T4.2		23	1
4	2	77	3	29	2	35	4	28	4	1	3	24	1
5	2	78	4	30	4	36	2	29	2	2	2	25	3
6	3	79	1	31	2	37	1	30	3	3	3	26	3
7	1	80	5	32	2	38	1	T3		4	3	27	4
8	3	81	5	33	2	39	2	1	3	5	1	28	4
9	1	82	5	34	2	40	2	2	4	6	3	29	2
10	3	83	3	35	3	41	1	3	4	7	1	30	3
11	3	84	1	36	3	42	1	4	3	8	3	T4.5A	
12	2	85	3	37	3	43	5	5	2	9	3	1	1
13	2	86	2	38	2	44	4	6	2	10	4	2	3
14	3	87	1	39	2	45	5	7	3	11	5	3	3
15	1	88	1	40	3	46	3	8	4	12	1	4	4
16	2	89	2	41	2	47	4	9	2	13	1	5	4
17	3	90	2	42	2	48	3	10	2	14	3	6	3
18	1	91	2	43	3	T2.4		11	4	15	2	7	2

întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ	întrebare задача	răspuns ответ
8	1	31	2	6	3	7	2	T7A		21	3	94	5
9	4	32	1	7	3	8	4	1	3	22	2	95	4
10	2	33	2	8	2	9	1	2	2	23	1	96	1
11	1	34	4	9	2	10	2	3	1	24	3	97	3
12	2	35	4	10	3	11	4	4	3	25	1	98	3
13	3	36	2	11	3	12	4	5	3	26	2	99	2
14	2	37	4	12	2	T4.9A		6	2	27	3	100	2
15	4	38	1	T4.6		1	1	7	3	28	3	101	4
16	3	39	3	1	3	2	1	8	2	29	3	102	5
17	3	40	3	2	3	3	4	9	3	30	1	103	4
18	2	41	3	3	1	4	3	10	1	31	2	104	4
19	2	42	2	4	4	5	3	11	2	32	2	105	1
20	2	43	5	5	1	6	3	12	1	33	2	106	4
21	2	44	3	6	2	T4.9B		13	3	34	2	107	1
22	2	45	2	7	3	1	1	14	1	35	4	108	4
23	2	46	2	8	4	2	3	15	1	36	2	T8.2	
24	2	47	1	9	2	3	3	16	4	37	1	1	5
25	2	48	1	10	2	4	2	17	3	38	2	2	4
26	2	49	3	11	3	5	3	18	3	39	4	3	4
27	4	50	3	12	2	6	3	19	2	40	3	4	1
28	1	51	3	13	3	T4.10		20	4	41	4	5	1
29	3	52	3	14	3	1	1	21	3	42	2	6	4
30	3	53	2	15	1	2	5	22	1	43	4	7	4
T4.5B		54	4	16	3	3	1	23	3	44	4	8	4
1	3	T4.5D		17	4	4	2	24	2	45	5	9	2
2	5	1	1	18	3	5	2	25	4	46	3	10	4
3	2	2	1	19	4	6	2	26	4	47	2	T8.3	
4	4	3	1	20	3	7	1	27	3	48	3	1	4
5	3	4	3	21	1	8	1	28	4	49	3	2	5
6	3	5	3	22	1	9	3	29	3	50	3	3	5
7	2	6	1	23	2	10	3	30	3	51	2	4	4
8	4	7	1	24	2	11	1	31	2	52	5	5	5
9	3	8	2	25	4	12	1	32	1	53	2	6	3
10	1	9	1	26	2	13	3	T7B		54	4	7	1
11	2	10	3	27	3	14	3	1	3	55	1	8	4
12	1	11	3	28	3	15	5	2	2	56	1	9	2
13	2	12	2	29	4	16	5	3	1	57	1	10	2
14	3	13	3	30	3	17	5	4	3	58	2	11	2
15	4	14	4	31	1	18	4	5	3	59	4	12	2
16	4	15	1	32	1	T5A		6	4	60	2	13	1
17	4	16	2	33	2	1	5	7	3	61	4	14	3
18	1	17	3	34	4	2	3	8	2	62	5	15	3
T4.5C		18	1	35	4	3	3	9	2	63	1	16	5
1	2	19	3	36	3	4	2	10	2	64	1	17	1
2	4	20	2	T4.7		5	3	11	2	65	4	18	5
3	3	21	2	1	3	6	5	12	2	66	3	19	5
4	1	22	3	2	4	T5B		13	1	67	3	T9	
5	2	23	2	3	4	1	2	14	3	68	1	1	1
6	2	24	2	4	2	2	4	15	3	69	3	2	1
7	3	25	2	5	4	3	2	16	1	70	3	3	3
8	1	26	2	6	4	4	4	17	2	71	1	4	2
9	2	27	2	7	3	5	4	18	2	72	4	5	2
10	3	28	3	8	1	6	4	T8.1		73	3	6	1
11	2	29	3	9	4	T6.1		1	2	74	4	7	1
12	3	30	1	10	1	1	4	2	3	75	3	8	3
13	1	31	1	11	1	2	4	3	1	76	4	9	2
14	2	32	1	12	1	3	4	4	1	77	3	10	1
15	2	33	2	13	1	4	3	5	2	78	2	11	3
16	3	34	3	14	3	5	4	6	3	79	2	12	3
17	1	35	3	T4.8A		6	4	7	3	80	2	13	1
18	3	36	4	1	3	7	3	8	2	81	1	14	3
19	1	37	1	2	3	8	3	9	2	82	2	15	2
20	4	38	2	3	4	9	4	10	4	83	4	16	4
21	4	39	1	4	2	10	4	11	1	84	3	17	2
22	3	40	1	5	5	11	3	12	1	85	5	18	2
23	1	41	4	6	3	12	3	13	2	86	5	19	4
24	1	42	1	T4.8B		T6.2		14	1	87	1	20	3
25	2	T4.5E		1	3	1	5	15	3	88	3	21	4
26	3	1	3	2	2	2	3	16	2	89	5	22	2
27	1	2	3	3	2	3	1	17	4	90	2	23	2
28	3	3	1	4	4	4	5	18	2	91	3	24	2
29	3	4	2	5	3	5	4	19	1	92	1	25	3
30	3	5	3	6	3	6	4	20	2	93	4		