

ȘCOALA DE ȘOFERI **BIDI TRANS**

Fondată în 1991

PREMIUM

CONDUCEREA AUTOMOBILULUI - CURS PRACTIC -

Fii un șofer bine pregătit !



www.biditrans.ro

f www.facebook.com/scoalabiditrans

Cursuri atestate transport rutier

București 2021

CUPRINS

1. Instalarea la postul de conducere

- 1.1 Reglarea scaunului
- 1.2 Reglarea oglinzilor
- 1.3 Anularea unghiului mort al oglinzilor retrovizoare (întoarcerea capului)
- 1.4 Prinderea centurii de siguranță

2. Principalele comenzi și tabloul de bord

- 2.1 Tabloul de bord
- 2.2 Principalele comenzi

3. Explicarea unor noțiuni tehnice

- 3.1 Motorul
- 3.2 Transmisia
- 3.3 Ambreiajul
- 3.4 Cutia de viteze

4. Pornirea de pe loc

- 4.1 Pregătirea pornirii de pe loc
- 4.2 Pornirea de pe loc (propriu-zisă)
- 4.3 Reducerea timpului la pornirea de pe loc

5. Menținerea direcției de mers (manevrarea volanului)

6. Schimbarea treptelor de viteze

- 6.1 Schimbarea într-o treaptă superioară de viteză
- 6.2 Schimbarea într-o treaptă inferioară de viteză
- 6.3 Tehnica schimbării treptelor de viteza

7. Oprirea autovehiculului

- 7.1 La o viteză mai mare (peste 15-20km/h)
- 7.2 La o viteză mai mică (sub 15-20km/h)
- 7.3 Greșeli frecvente

8. Mersul cu viteză foarte redusă

9. Mersul înapoi

- 9.1 Tehnica mersului înapoi
- 9.2 Corectarea direcției autovehiculului în cazul unei abateri mici
- 9.3 Corectarea direcției autovehiculului în cazul unei abateri mari

10. Apropierea de o intersecție

11. Virajul la dreapta

12. Traversarea intersecțiilor

13. Virajul la stânga

14. Trecerile pentru pietoni

- 14.1 Cu pietoni aflați în traversare
- 14.2 Cu vizibilitate și cu pietoni în apropiere (peste 2 m)
- 14.3 Fără vizibilitate deplină (doar vizibilitate parțială)
- 14.4 Cu vizibilitate și fără pietoni în apropiere

15. Întoarcerea

- 15.1 Se interzice întoarcerea vehiculului
- 15.2 Întoarcerea printr-un singur viraj
- 15.3 Întoarcerea prin manevre înainte și înapoi (întoarcerea din 3 mișcări)

16. Pornirea din rampă

- 16.1 Pornirea din rampă cu ajutorul frânei de mâna
- 16.2 Pornirea din rampă fără a folosi frâna de mâna

17. Parcarea laterală

18. Gararea cu spatele

19. Depășirea

1. Instalarea la postul de conducere

1.1 Reglarea scaunului

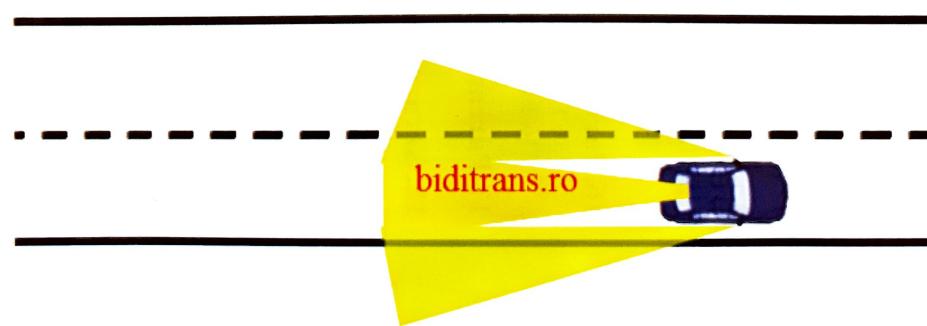
Reglarea scaunului (pe verticală, pe orizontală, spătar, tetieră) se face astfel încât să avem acces la comenzi în mod corespunzător:

- să putem acționa (apăsa) ambreiajul cu piciorul stâng până la podea, genunchiul să rămână usor flexat, piciorul să nu fie foarte întins.
Obs.: în cazul persoanelor mai scunde se poate folosi o pernă.
- să putem introduce schimbătorul de viteze în treapta a III-a fără a fi nevoie să desprindem spatele de spătar;
- să putem acționa volanul în mod corespunzător, dacă întindem mâinile, volanul să ajungă la baza încheieturii.
Obs.: unele autovehicule sunt dotate cu mecanism de reglare al volanului pe înălțime sau adâncime

1.2 Reglarea oglinzilor



Reglarea oglinzilor se face astfel încât conducătorul auto, fără să-și modifice poziția corpului, ci doar prin mutarea privirii, să poată vedea ce se întâmplă în spatele autovehiculului, în partea lateral stânga și în partea lateral dreaptă.



1.3 Prinderea centurii de siguranță

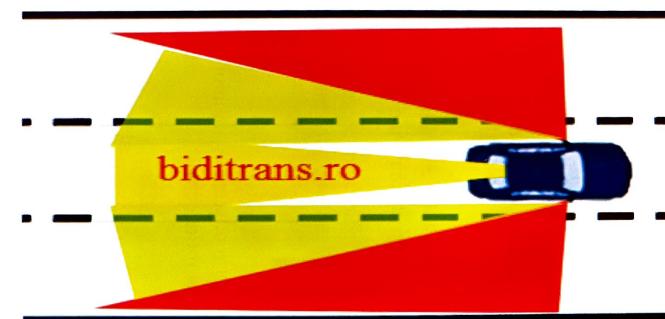
- se trece peste umărul stâng și se prinde între scaune;
- centura nu trebuie să treacă niciodată peste gât, deoarece în caz de accident se pot produce leziuni grave. Pentru a evita acest lucru, centura se regleză pe verticală.

1.4 Anularea unghiului mort al oglinzelor retrovizoare (întoarcerea capului)

Unghiul mort (zona în care nu vedem) reprezintă zona neacoperită de oglinda retrovizoare exterioară stânga, respectiv exterioară dreapta și este situată în partea laterală stânga, respectiv laterală dreapta a autovehiculului.

Unghiul mort al oglinzelii exterioare stânga

Se anulează privind prin geamul lateral stânga față (în zona urmărlui stâng).



Unghiul mort al oglinzelii exterioare dreapta

Se anulează întorcând capul și privind prin geamul lateral spate dreapta (peste umărul drept).



Asigurarea la pornirea de pe loc și la schimbarea benzii de circulație:

- 1. asigurare în oglinda retrovizoare din interior;
- 2. asigurare în oglinda retrovizoare exterioară;
- 3. asigurarea în zona unghiului mort

Obs. Asigurarea în oglinzi și la unghiul mort trebuie să fie temeinică, dar de scurtă durată.

2. Principalele comenzi și tabloul de bord

2.1 Tabloul de bord



Pe tabloul de bord sunt amplasate aparatele de măsură și control care servesc conducătorului auto să urmărească regimul de funcționare al motorului:

- turometru: indică turatia motorului;
- vitezometru: indică viteza de deplasare în km/h a autovehiculului;
- indicatorul nivelului de combustibil: ne arată cantitatea de carburant existentă în rezervor;
- martori luminoși de culoare roșie (se aprind la pornirea motorului și apoi se sting) - indică modul de funcționare al sistemului de ungere, instalația de răcire, instalația de încărcare a bateriei, sistemului de frânare, etc.

Aprinderea acestor martori de culoare roșie în timpul mersului impune oprirea urgentă a autovehiculului până la remedierea defecțiunii, în caz contrar riscăm defecțiuni grave ale motorului și/sau riscuri de accidente grave (vezi defecțiuni la sistemul de frânare).

- martori luminoși de culoare galbenă

La aprinderea martorilor luminoși de culoare galbenă, conducătorul auto poate continua călătoria urmând ca odată ajuns la destinație să remedieze defecțiunea.

2.2 Principalele comenzi

a) Contactul cu cheie

1. **Poziția "ST"** (stop și blocare direcție) oprirea funcționării motorului și blocarea direcției;
2. **Poziția "A"** (accesorii) cu contactul întrerupt, eventualele accesorii (radio, etc.) continuă să funcționeze;
3. **Poziția "M"** (mers) contactul este pus;
4. **Poziția "D"** (demaraj) electromotorul este alimentat, motorul pornește și cheia revine în poziția "M".



Obs. Deblocarea volanului se face prin mișcarea volanului stânga - dreapta concomitent cu rotirea cheii.

b) Pedala de ambreiaj

- comandă funcționarea ambreiajului.
- se apasă cu talpa piciorului stâng, lângă baza degetelor, fără a sprijini călcâiul în podea



c) Pedala de accelerație

- apăsarea accelerării are ca efect mărirea turăției motorului;
- se acționează numai cu piciorul drept ținând călcâiul sprijinit în podea

Obs. Pentru a evita supraturarea motorului, pedala de accelerație se apasă foarte ușor(cu finețe).



d) Pedala de frână (frână de serviciu)

- apăsarea acesteia având ca efect reducerea vitezei sau chiar oprirea.
 - se acționează numai cu **piciorul drept**
- Atenție!** Pedala de frână nu se apasă brusc deoarece riscăm să fîm loviți de mașina din spate.

e) Maneta pentru schimbarea treptelor de viteză - servește la cuplarea treptelor de viteză.

f) Maneta frânei de ajutor (frâna de mâna)

- comandă frâna de ajutor care acționează numai asupra roților din spate
- servește la imobilizarea autovehiculului oprit sau staționat pe o porțiune de drum înclinat precum și la pornirile din rampă sau pantă.

Obs. Coborârea frânei de mâna se face numai după ridicarea manetei și apăsarea siguranței de deblocare.

g) Volanul

- comandă mecanismul de direcție al autovehiculului (roțile din față).
- mâinile pe volan se țin corespunzător zonelor de pe cadranul unui ceas, prin care se indică „ora 10 și 10”, fără a fi încordate, degetele ușor flexate pe volan;
- volanul nu trebuie bruscat, iar pentru a înțelege mai bine importanța acestui lucru, volanul trebuie manevrat precum ghidonul unei biciclete (cu finețe);



3. Explicarea unor noțiuni tehnice



3.1 Motorul - transformă energia chimică a combustibilului în energie mecanică.

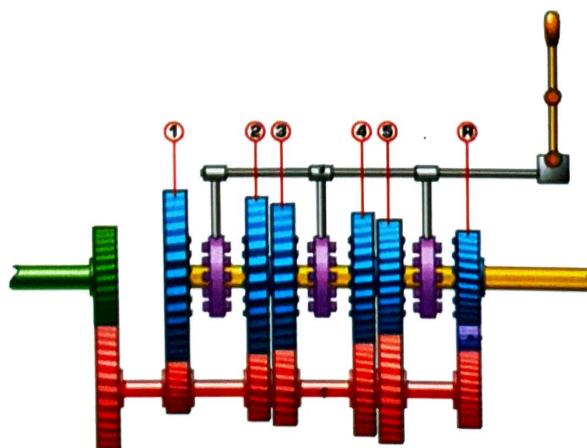
3.2 Transmisia - are rolul de a transmite energie mecanică (mișcarea de rotație) de la motor la roțile motoare. Este compusă din ambreiaj, cutie de viteze, etc.

3.3 Ambreiajul - are rolul de a cupla și decupla motorul de cutia de viteze, respectiv roți (vezi pagina următoare).

3.4 Cutia de viteze

Este un ansamblu de roți dințate care servește la transformarea forței și transmiterea mișcării de rotație. Cutia de viteze este formată din aşa zisele „viteze”, adică pinioane (roți dințate) de diferite mărimi, și are următoarele funcții:

- permis schimbarea raportului dintre viteza de rotație a motorului și viteza de rotație a roților pentru a ușura sarcina motorului (asemănător unei biciclete). Acest lucru se realizează prin intermediul treptelor de viteze:
 - **treapta I** dezvoltă o forță mare de tracțiune și o viteză mică (**se folosește la pornirea de pe loc, pornirea în rampă**).
 - treapta a II-a, o forță mai mică de tracțiune dar o viteză mai mare și aşa mai departe până la ultima treaptă (a V-a) când avem cea mai mică forță de tracțiune, dar cea mai mare viteză de deplasare;
- permite decuplarea motorului de roți (energia mecanică nu se mai transmite de la motor la roți) prin aducerea manetei schimbătorului de viteze în **punctul 0**, ceea ce face posibil ca **mașina să poată staționa cu motorul pornit și ambreiajul cuplat (ridicat)**. Exemplu: așteptarea la culoarea roșie a semaforului;
- permite mersul înapoi al autovehiculului prin cuplarea treptei de mers înapoi.



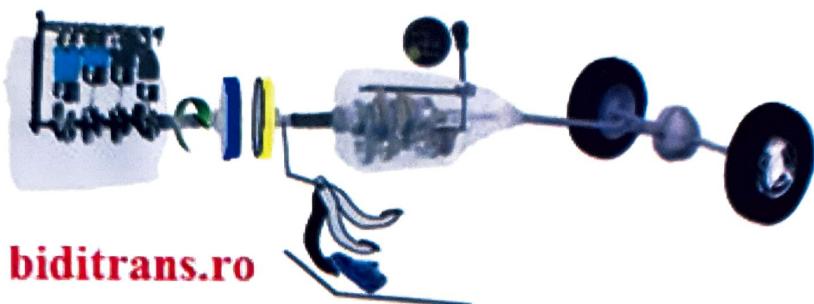
Ambreiajul

Are rolul de a cupla și decupla motorul de cutia de viteze, respectiv roți.

Ambreiajul este compus în principal din două discuri

- **discul conducător** este legat la motor, de unde primește energia mecanică (mișcarea de rotație);
- **discul condus** este legat la cutia de viteze și atunci când este cuplat cu discul conducerător primește energia mecanică de la acesta și o transmite mai departe la cutia de viteze, respectiv roți.

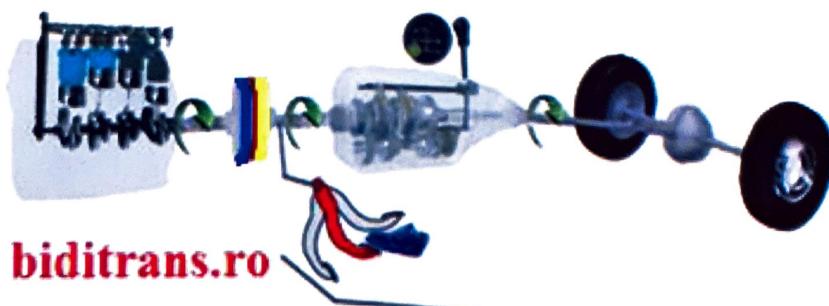
- a) **Pedala de ambreiaj apasată la podea:** energia mecanică nu se mai transmite de la motor la cutia de viteze;



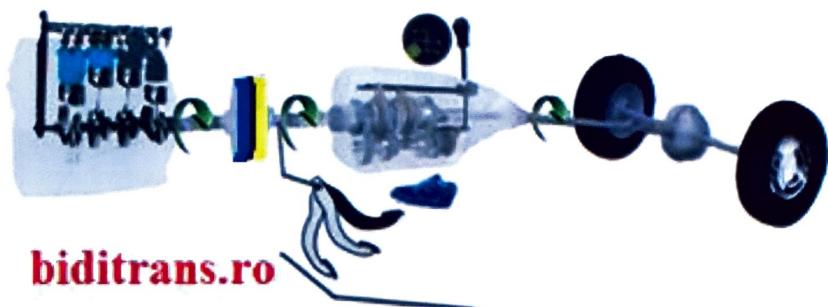
- b) **Pedala de ambreiaj ridicată în punctul de lucru (ridicată parțial):**

Se transmite doar o parte din energia mecanică de la motor la cutia de viteze, respectiv roți.

Punctul de lucru al ambreiajului se recunoaște prin faptul că **scade tonul motorului, se îngroașă, urmând că autovehiculul să se pună în mișcare foarte încet, după câteva fracțiuni de secundă și nu instantaneu.**



- c) **Pedala de ambreiaj ridicată complet:** motorul este cuplat la cutia de viteze, energia mecanică se transmite de la motor la cutia de viteze, respectiv roți (dacă schimbătorul este cuplat într-o treaptă de viteză);



4. PORNIREA DE PE LOC

4.1 PREGĂTIREA PORNIRII DE PE LOC

- a) se apasă pedala de ambreiaj la podea
- b) se pornește motorul
- c) se cuplează în treapta I de viteză
- d) se coboară frâna de mână (de ajutor)
- e) se semnalizează și se asigură temeinic (oglinzi și unghi mort)

4.2 PORNIREA DE PE LOC PROPRIU-ZISĂ (PUNEREA ÎN MIȘCARE)

PASUL I Fixarea turației

Se apasă pedala de acceleratie până obținem o turație a motorului care să nu deranjeze la ureche (aproximativ 1200 – 1500 rotații/minut).

ATENȚIE! Turația se va menține constantă.

PASUL II Ambreiajul în punctul de lucru

Se ridică pedala de ambreiaj până în punctul de lucru și se menține în acest punct 3 - 4 secunde. Punctul de lucru al ambreiajului reprezintă momentul când:

➤ scade tonul motorului (se îngroașă) și după câteva fractiuni de secundă autovehiculul se pune în mișcare foarte încet.

ATENȚIE! Să nu se confundă punctul de lucru al ambreiajului cu momentul când autovehiculul se pune în mișcare, moment în care s-a trecut deja de punctul de lucru al ambreiajului!

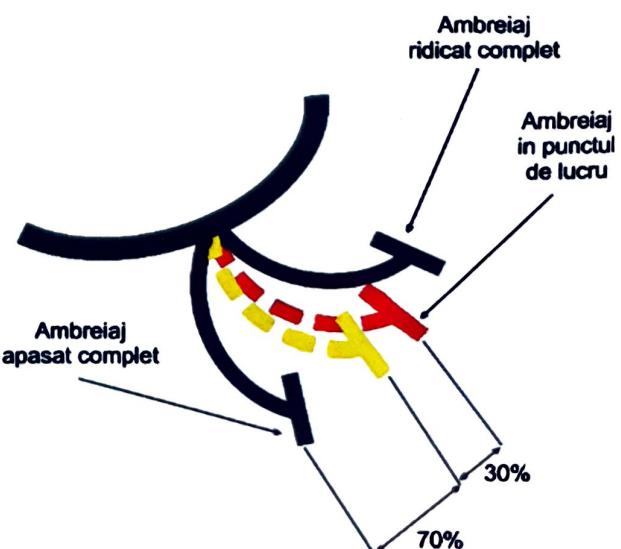
PASUL III Ambreiajul se ridică complet

După 3 – 4 secunde, timp în care autovehiculul parurge 3 – 4 metri, **pedala de ambreiaj se va ridica complet cu o mișcare lentă.**

4.3 REDUCEREA TIMPULUI LA PORNIREA DE PE LOC

- La primele porniri de pe loc cursantul va ridica pedala de ambreiaj, până în punctul de lucru printr-o mișcare foarte lentă.
- După ce cursantul s-a familiarizat cu punctul de lucru și a înțeles lungimea cursei pedalei de ambreiaj până în punctul de lucru, pentru a porni mai repede de pe loc, **ridicarea ambreiajului în punctul de lucru se va face în două faze:**

- a) **70% din cursa pedalei** de ambreiaj până în punctul de lucru **se ridică foarte repede, dintr-o singură mișcare;** (zona galbenă)
- b) **30% din cursă se va ridica foarte încet** având grijă să nu depăşim punctul de lucru. (zona roșie)



5. Menținerea direcției de mers (manevrarea volanului)

- mâinile pe volan se țin la „**ora 10 și 10**”, fără a fi încordate, degetele ușor flexate pe volan;
- volanul nu trebuie bruscat, trebuie manevrat cu finețe (precum ghidonul unei biciclete) asteptand reacția mașinii la miscarea efectuată.
- pentru a sesiza abaterile automobilului de la traiectoria dorită **privirea conducătorului auto** trebuie să fie **orientată către înainte** (eventual la mașina din față și nu în apropierea automobilului);
- **abaterea autovehiculului de la direcția dorită** se corecteză astfel:
 - se roteste volanul în sensul opus abaterii și se așteaptă reacția mașinii
 - când mașina a intrat pe traiectoria dorită se îndreaptă roțile.
- trecerea de pe o bandă pe alta trebuie să se facă acționând progresiv volanul fără a-l brusca și numai după o prealabilă semnalizare și asigurare (inclusiv anularea unghiului mort);
- la efectuarea virajelor se folosește metoda „**mână peste mână**”.



Obs. Acționarea comutatorului de semnalizare se face numai după ce s-a desprins mâna în totalitate de pe volan pentru a nu risca astfel ca odată cu acționarea comutatorului de semnalizare să rotim în mod involuntar și volanul.

6. Schimbarea treptelor de viteză

Când este necesar schimbarea într-o treaptă de viteză superioară?

Apăsarea pedalei de accelerație determină creșterea turăției motorului și implicit vitezei de deplasare.

Atunci când turăția motorului crește și motorul începe să facă un zgomot mai mare se impune schimbarea într-o treaptă de viteză superioară, fapt care va genera revenirea turăției motorului la normal.

Când este necesar schimbarea într-o treaptă de viteză inferioară?

Ridicarea pedalei de accelerație și / sau apăsarea pedalei de frână determină scăderea turăției motorului și a vitezei de deplasare.

Scăderea vitezei de deplasare sub o anumită limită impune schimbarea într-o treaptă inferioară de viteză.

ATENȚIE! Treapta de viteză nu se schimbă pentru a mări sau a reduce viteza de deplasare ci se schimbă ca urmare a măririi sau scăderii vitezei de deplasare.

6.1 Schimbarea într-o treaptă superioară de viteză se face astfel:

- a) se eliberează pedala de accelerație;
- b) se apasă pedala de ambreiaj la podea;
- c) se desprinde mâna dreaptă de pe volan, se prinde maneta schimbătorului de viteze și se trece în treapta superioară;
- d) se eliberează lin pedala ambreiajului;
- e) se apasă progresiv pedala de accelerație.

Obs.1: este interzisă prinderea manetei schimbătorului de viteze înainte de eliberarea pedalei de accelerație și apăsarea pedalei de ambreiaj

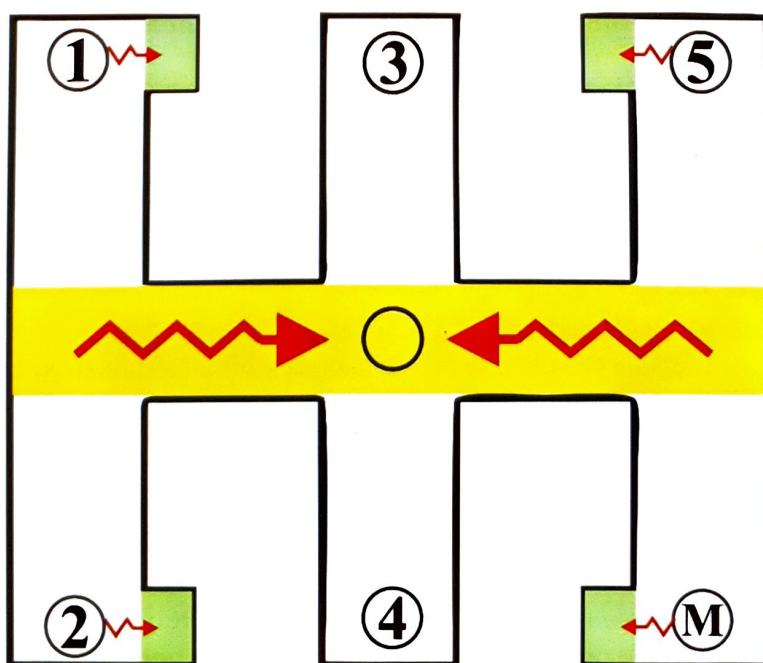
Obs.2: după schimbarea treptei de viteză și ridicarea pedalei de ambreiaj, piciorul stâng se va așeza lângă pedala de ambreiaj (nu se ține deasupra pedalei), cu excepția treptelor I și II când piciorul poate fi ținut deasupra pedalei (fără să o apese) deoarece timpul între schimbările de viteză este foarte scurt.

6.2 Schimbarea într-o treaptă inferioară de viteză (de exemplu din treapta a III-a în treapta a II-a)

- a) reducerea accelerării și **acționarea frânei de serviciu până la 15 - 20 km/h**
- b) apăsarea pedalei de ambreiaj concomitent cu eliberarea frânei de serviciu
- c) schimbarea din treapta a III - a în treapta a II - a (vezi tehnica manevrării schimbătorului de viteze)
- d) se eliberează ușor pedala de ambreiaj și se reia ușor accelerarea corespunzătoare mersului în treapta a II-a

6.3 Tehnica schimbării treptelor de viteză

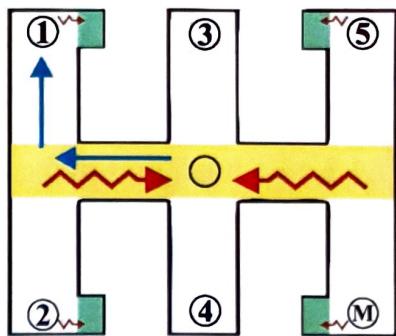
- Schimbătorul de viteze se prinde cu podul palmei, mâna fiind înclinață ușor spre stânga, degetele flexate pe maneta schimbătorului de viteze, fără a fi încordate.
- Zona marcată cu galben, reprezintă zona neutră (schimbătorul nu se află în nicio treaptă de viteză).
- Atunci când schimbătorul se află în zona neutră, arcurile de culoare roșie poziționează schimbătorul de viteze între treapta a 3-a și a 4-a (punctul „0”).
- Atunci când schimbătorul se află în **treptele 1 și 2**, arculețete de culoare roșie îl împing spre partea dreaptă (zona verde). Acest lucru impune ca **prima operațiune înainte de schimbarea treptei de viteză, schimbătorul să fie adus în poziția maxim stânga**.
- Atunci când schimbătorul se află în treptele 5 și M (treapta pentru mers înapoi), arcurile îl împing spre partea stângă (zona verde).



Introducerea manetei schimbătorului de viteze în treapta 1 se face astfel:

- maneta schimbătorului de viteze se trage maxim stânga;
- apoi cu podul palmei se împinge în față.

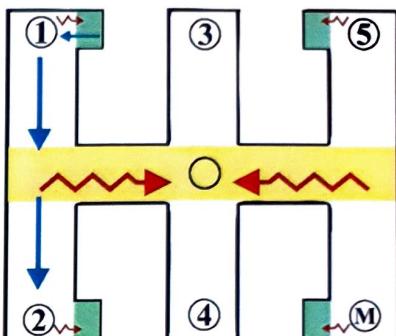
Obs. După ce se eliberează maneta schimbătorului de viteză, se va deplasa singură în partea dreaptă.



Schimbarea din treapta întâi în treapta a 2-a de viteză se face astfel:

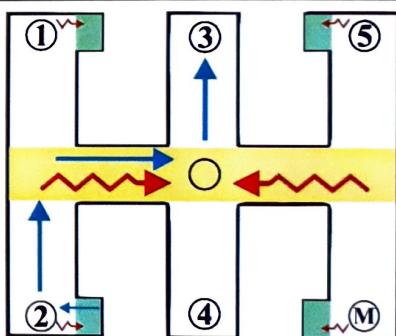
- maneta schimbătorului de viteze se trage către stânga;
- apoi se trage înapoi până când se simte că a ieșit din treapta 1 și a ajuns în zona neutră (în tot acest timp maneta se ține presată ușor către stânga);
- după o foarte scurtă pauză (aproximativ 1 secundă)** se trage în continuare maxim înapoi.

Obs. După ce se eliberează maneta schimbătorului de viteză, se va deplasa singură în partea dreaptă.



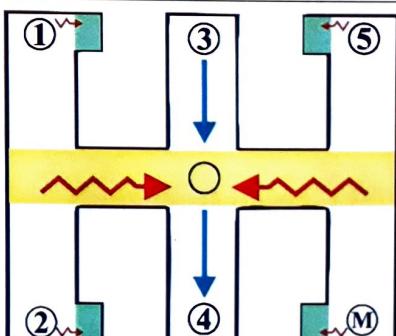
Schimbarea din treapta a 2-a în treapta a 3-a de viteză se face astfel:

- maneta schimbătorului se trage către stânga;
- apoi se împinge cu podul palmei în față, până când se simte că a ieșit din treapta 2 și a ajuns în zona neutră, **maneta se eliberează (mâna rămâne deasupra ei)** și se deplasează singură în punctul 0;
- cu podul palmei se împinge maxim în față.



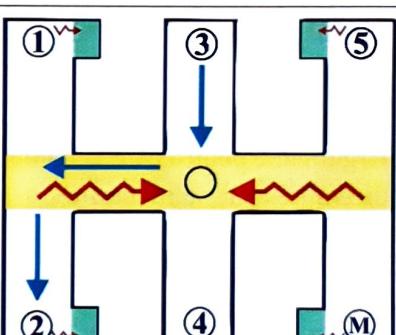
Schimbarea din treapta a 3-a în treapta a 4-a de viteză se face astfel:

- maneta schimbătorului se trage înapoi până când se simte că a ieșit din treapta 3 și a ajuns în punctul 0;
- după o foarte scurtă pauză (aproximativ 1 secundă)** se trage în continuare maxim înapoi.



Schimbarea din treapta a 3-a în treapta a 2-a de viteză se face astfel:

- maneta schimbătorului se trage înapoi până când se simte că a ieșit din treapta 3 și a ajuns în punctul 0;
- maneta schimbătorului de viteze se trage maxim stânga;
- apoi se trage în continuare maxim înapoi.

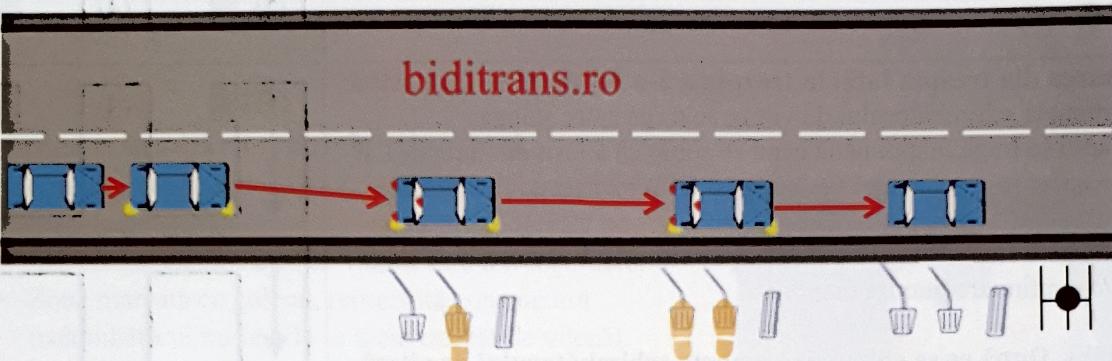


7. Oprirea autovehiculului

Atenție! Înainte de efectuarea manevrei de oprire voluntară trebuie să ne asigurăm că manevra este permisă, să semnalizăm și să ne asigurăm în oglinda retrovizoare că în spate, la mică distanță, nu se află un alt autovehicul care poate fi luat prin surprindere.

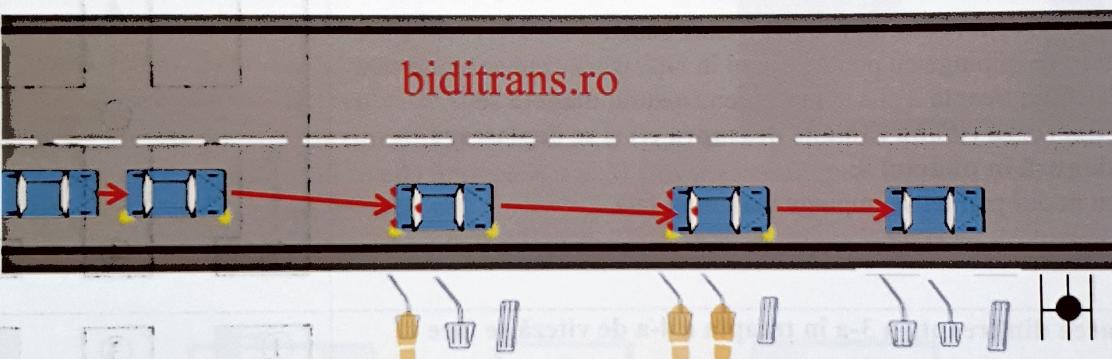
7.1 La o viteză mai mare (peste 15-20 km/h) se procedează astfel:

1. se apasă progresiv pedala de frână până când se reduce viteza foarte mult
2. se apasă pedala de ambreiaj pentru a decupla motorul de roți, evitându-se oprirea motorului
3. se apasă în continuare pedala de frână până când autovehiculul se oprește



7.2 La o viteză mai mică (sub 15-20 km/h) se procedează astfel :

1. se apasă pedala de ambreiaj pentru a decupla motorul de roți, evitându-se oprirea motorului
2. se apasă progresiv pedala de frână până când autovehiculul se oprește



Obs. După ce autovehiculul s-a oprit (imobilizat) se scoate schimbătorul de viteză la punctul 0 și apoi se ridică pedala de ambreiaj.

7.3 Greșeli frecvente

- la o viteză mai mare a autovehiculului de peste 20 km/h, cursantul, în intenția de a reduce viteza sau de a opri, apasă mai întâi pedala de ambreiaj și nu pedala de frână aşa cum ar fi trebuit;
- înainte de a opri (imobiliza) autovehiculul, cursantul scoate maneta schimbătorului de viteze la punctul zero;
- după oprirea autovehiculului, cursantul ridică pedala de ambreiaj înainte de a scoate maneta schimbătorului de viteze la punctul zero, determinând oprirea motorului;
- apăsarea bruscă a pedalei de frână.

Argumente pentru care la o viteză mai mare (peste 20 km/h) se apasă mai întâi pedala de frână și apoi pedala de ambreiaj și nu invers:

- frânarea este mult mai eficientă deoarece pe lângă frâna de serviciu, suplimentar, intervine și frâna de motor;
- spațiul de frânare este mai mic deoarece nu se mai pierd secunde prețioase încercând să apăsăm mai întâi pedala de ambreiaj și apoi frâna;
- uzura prematură a ambreiajului.

8. Mersul cu viteza foarte redusă

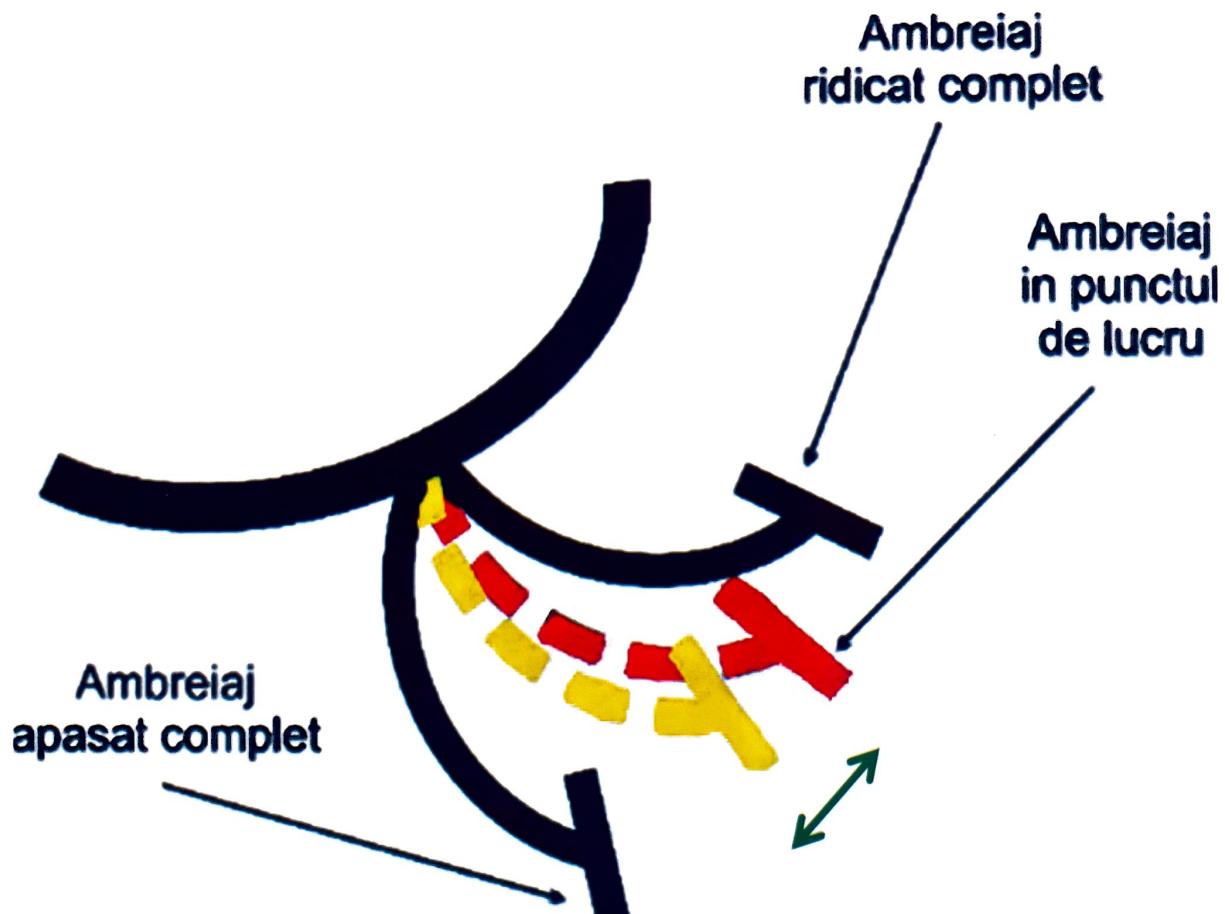
În anumite situații autovehiculul trebuie să fie condus cu o **viteză foarte redusă**, de exemplu: efectuarea virajelor foarte strânse, parcări, garări, etc.

Mersul cu viteza foarte redusă se realizează în felul următor:

- se fixează o turație corespunzătoare (aprox. 1500 rotații/minut), la fel ca la pornirea de pe loc
- se jonglează cu pedala de ambreiaj în jurul punctului de lucru, astfel:

- se ridică pedala de ambreiaj în punctul de lucru și imediat ce mașina începe să se pună în mișcare se apasă foarte puțin pedala de ambreiaj, astfel încât să nu mai fie în punctul de lucru (mașina va continua să înainteze din inerție).
- înainte să se opreasă mașina, se ridică din nou pedala de ambreiaj în punctul de lucru.

Concluzie: Mersul cu viteza foarte redusă se realizează prin jonglarea cu pedala de ambreiaj în jurul punctului de lucru, în tot acest timp pedala de accelerație se menține apăsată (turația aproximativ 1500 rot/min).



9. Mersul înapoi

9.1 Tehnica mersului înapoi

- se apasă pedala de ambreiaj și se cupleză în treapta de mers înapoi;
- se adoptă o poziție care să asigure o vizibilitate foarte bună în spate: bustul răsucit spre dreapta spate, astfel încât să se poată privi prin lunetă, mâna dreaptă rezemată de spătarul scaunului alăturat, iar **mâna stângă fixată (lipita) pe volan** în dreptul „orei 12” (în această poziție roțile sunt drepte);
- se va circula cu o viteză foarte redusă pentru a nu scăpa mașina de sub control (vezi mersul foarte încet);
- manevrarea volanului se face cu mâna stângă care se fixează „la ora 12”, poziție în care roțile sunt drepte, iar rotirea acestuia într-o anumită direcție determină deplasarea autovehiculului în direcția respectivă (direcția în care trebuie să miște volanul este cea în care dorește să dirijeze spatele mașinii).

Obs.: Orice rotire a volanului prin care se dorește corectarea direcției, se face fără a se desprinde mâna de pe volan din poziția inițială, iar atunci când trebuie să se îndrepte roțile, nu este nevoie să se priveasca volanul, ci este suficient să se ridice mâna sus (împreună cu volanul) în poziția „orei 12”. Oscilațiile cu volanul vor fi foarte mici și se aşteaptă până când mașina se apropie sau îndepărtează de bordură, important fiind să observe din timp când își schimbă direcția.

- mersul înapoi în linie dreaptă se realizează prin așezarea autovehiculului paralel cu bordura și menținerea roților drepte (de preferat ca autoturismul să fie așezat paralel cu bordura și roțile să fie drepte înainte de a începe mersul înapoi).



9.2 Corectarea direcției autovehiculului în cazul unei abateri mici de la direcția dorită:

- se rotește volanul în direcția opusă abaterii și se aşteaptă până autovehiculul a ajuns paralel cu bordura (s-a îndrepatat);
- se îndreaptă roțile (se ridică mâna sus fără a se desprinde de pe volan, în dreptul „orei 12”);



9.3 Corectarea direcției autovehiculului în cazul unei abateri mari de la direcția dorită:

- se rotește volanul în direcția opusă abaterii se aşteaptă până spatele ajunge pe direcția dorită, se rotește din nou volanul în direcția opusă primei rotiri (în aceeași măsură) până când se îndreaptă și față, astfel încât autovehiculul să ajungă paralel cu bordura.
- când autovehiculul a ajuns paralel cu bordura se îndreaptă roțile, prin ridicarea mâinii, împreună cu volanul în dreptul „orei 12”.



Obs. Având în vedere că bustul (trunchiul) este răsucit spre spate, trebuie evitată folosirea noțiunilor de stânga - dreapta care se pot confunda și pot duce la manevre greșite, astfel cursantul trebuie să se gândească că autoturismul se va deplasa în direcția în care se rotește volanul.

10. Apropierea de o intersecție

Intersecție reprezintă orice încrucișare, joncțiune sau bifurcare de drumuri la nivel.

La apropierea de o intersecție, indiferent de direcția de mers dorită (viraj stânga, viraj dreapta, traversarea intersecției pe direcția înainte) **se vor parurge următorii pași:**

PASUL I Selectia (între 200 și 100 m față de intersecție)

Selectia benzii reprezintă încadrarea pe banda corespunzătoare direcției de mers

PASUL II Reducerea vitezei (15-20 km/h) și trecerea în treapta a II-a de viteză (între 100 și 50 m)

Obs 1: La semnalul luminos de culoare roșie sau galbenă al semaforului se reduce progresiv viteza și se oprește înainte de marcajul de oprire sau în lipsa acestuia înainte de semafor fără a mai fi necesară schimbarea treptelor de viteză.

Obs 2: În cazul schimbării direcției de mers către dreapta sau stânga, vom semnaliza intenția cu cel puțin 50 m înainte de intersecție.

PASUL III Stabilirea ordinii de trecere în intersecție (între 50 și 20 m)

Înainte de a pătrunde în intersecție, **de la o distanță de cel puțin 50- 20 metri** față de intersecție **trebuie să identificăm drumul cu prioritate**.

Se privește în partea dreapta, iar dacă acolo nu se află nici un indicator de reglementare a priorității privim în:

- partea dreaptă a celor din dreapta sau
- partea dreaptă a celor din stânga

La virajul la dreapta, înainte cu 20 m de intersecție trebuie să mai efectuăm suplimentar următorii pași:

- 1. Reducerea foarte mult a vitezei, trecerea în treapta I și asigurarea prealabilă**
- 2. Așezarea tangențială (razantă) a mașinii pe colțul intersecției**
- 3. Asigurarea finală**

11. Virajul la dreapta

PASUL I

Selecția (între 200 și 100 m față de intersecție)

PASUL II

Reducerea vitezei (15-20 km/h) și trecerea în treapta a II-a de viteză (între 100 și 50 m)

PASUL III

Stabilirea ordinii de trecere în intersecție (cel mai târziu între 50 și 20 m)

Înainte cu 20 m de intersecție trebuie să mai efectuăm următorii pași specifici:

1. Reducerea foarte mult a vitezei, trecerea în treapta I și asigurarea prealabilă
2. Așezarea tangențială (razantă) a mașinii pe colțul intersecției
3. Asigurarea finală



Pașii specifi virajului la dreapta (pe larg)

1. Reducerea foarte mult a vitezei, trecerea în treapta I și asigurarea prealabilă

Se trece în treapta I și se continuă deplasarea cu o viteză foarte redusă (jonglând cu ambreiajul în punctul de lucru și cu o turăție corespunzătoare);



2. Așezarea tangențială (razantă) a mașinii pe colțul intersecției

Autovehiculul se poziționează la o distanță de aproximativ 1m față de bordură din dreapta și înainte de a pătrunde în intersecție se începe rotirea ușoară a volanului către dreapta (metoda "mână peste mână") pentru a așeza mașina tangențial cu bordura.



3. Asigurarea finală

În momentul în care avem o vizibilitate deplină, dar fără să ieșim pe drumul transversal, efectuăm asigurarea finală, prin întoarcerea capului către stânga. Dacă din partea stângă nu vin vehicule (pe drumul prioritar) continuăm deplasarea, în caz contrar oprim și le acordăm prioritate.



Obs. Atunci când, din diferite motive (mașini opriate, alte obstacole etc) nu avem suficientă vizibilitate în intersecție și astfel este nevoie să avansăm câțiva cm. pe drumul transversal, se recomandă să informăm (prevenim) examinatorul de intenția noastră.

Atenție! După asigurarea finală, se continuă rotirea volanului spre dreapta și se privește în partea dreaptă pentru a ne asigura dacă sunt pietoni în traversare, iar când autovehiculul se apropie de nouă direcție de mers, se începe redresarea volanului.

12. Traversarea intersecțiilor pe direcția înainte

Atenție! Dacă examinatorul nu precizează o direcție anume, cursantul va merge pe direcția înainte.

PASUL I Selecția (între 200 și 100 m față de intersecție)

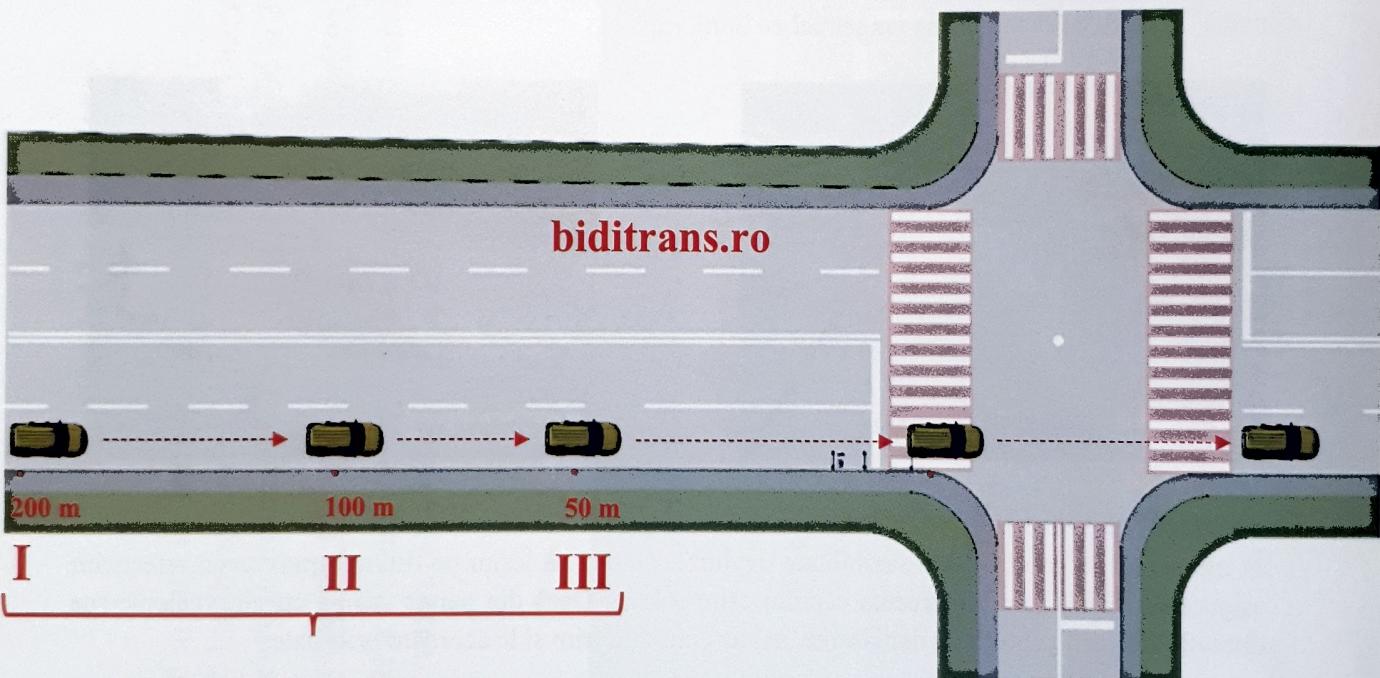
Dacă nu există marcaje pentru selecție, aceasta se face pe oricare dintre benzi (de preferat banda 1).

PASUL II Reducerea vitezei (15-20km/h) și trecerea în treapta a II-a de viteză (între 100 și 50 m)

Nu este nevoie să reducem viteza și să trecem în treapta a II a în urmatoarele situații:

- la semnalul luminos de culoarea verde al semaforului;
- la indicatorul drum cu prioritate, dar trebuie să fim pregătiți dacă este nevoie pentru a acorda prioritate pietonilor care traversează pe cele două treceri de pietoni cu care ne intersectăm (vezi capitolul trecerile pentru pietoni)

PASUL III Stabilirea ordinii de trecere prin intersecție (cel mai târziu între 50 și 20 m)



Cum procedăm atunci când trebuie să acordăm prioritate vehiculelor care circulă din stânga și din dreapta?

1. din stânga vin mașini: rămânem pe loc
2. din stângă nu vin mașini, din dreapta vin mai multe mașini, care ne-ar determina să rămânem la centrul intersecției o perioadă mai lungă de timp: rămânem pe loc;
3. din stângă nu vin mașini, din dreapta vin maxim 2-3 mașini care vor trece în câteva secunde: pornim cu o viteză foarte mică astfel încât până ajungem la centrul intersecției, mașinile care vin din dreapta să treacă și noi să putem continua deplasarea fără a fi nevoiți să rămânem în intersecție.

13. Virajul la stânga

PASUL I Selectia (între 200 și 100 m față de intersecție)

Selectia se face pe banda de lângă axul drumului .

Dacă banda pe care urmează să facem selecția este ocupată, inversăm pasul I cu pasul II:

- reducerea vitezei și trecerea în treapta II, (dacă este necesar chiar oprire) pentru a aștepta eliberarea benzii pe care urmează să facem selecția.
- efectuarea selecției (fig.2)

Pe drumul cu sens unic selecția se face pe banda de lângă bordura din stânga.

PASUL II Reducerea vitezei (15-20km/h) și trecerea în treapta a II-a de viteză (între 100 și 50 m)

PASUL III Stabilirea ordinii de trecere prin intersecție (cel mai târziu între 50 și 20 m)

Fig. 1

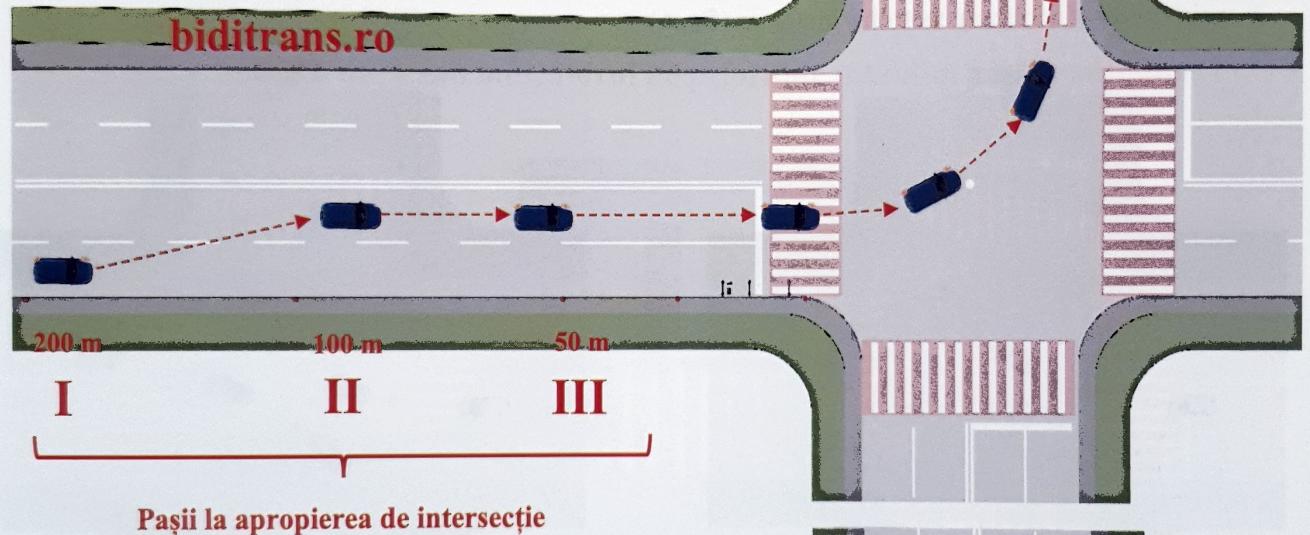
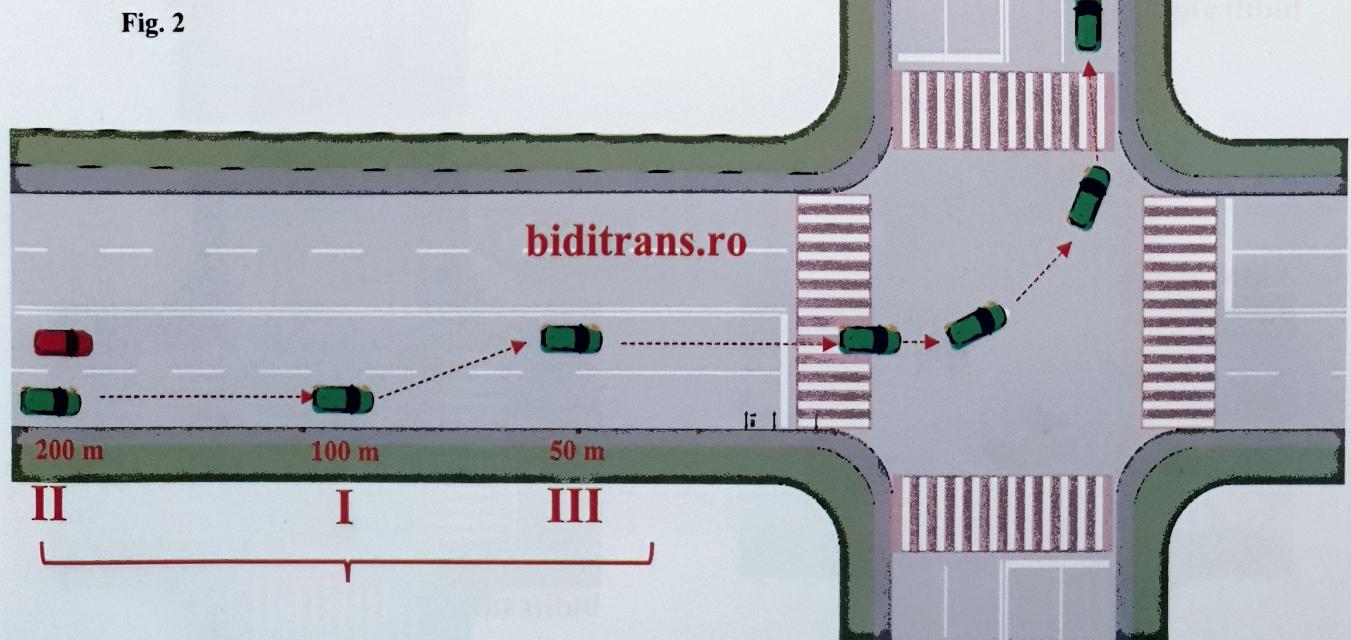


Fig. 2



Inversarea pasului I cu II

Ce traiectorie alegem (în interiorul intersecției) pentru efectuarea virajului la stânga în intersecție?

a) drum în aliniament cu două sau mai multe benzi pe sens

- prin stânga centrului imaginar atunci când este posibil:
 - { -nu vin mașini din sens opus (fig. 1)
 - mașinile de pe sensul opus s-au încadrat prin stânga centrului imaginar conform legii (fig. 2)
- prin dreapta (ocolirea) centrului imaginar, pentru a nu bloca intersecția, dacă mașinile de pe sensul opus nu au respectat prevederile legale și s-au încadrat deja prin dreapta centrului imaginar (fig. 3)

Obs. Dacă suntem prima mașină la semafor, pornim cu viteza foarte mică să-i putem observa pe cei din față cum se încadrează.

b) dacă există marcate de ghidare

- respectă semnificația acestora (fig. 4)

c) dacă există bandă specială pentru virajul la stânga

- se face prin stânga centrului imaginar (fig. 5)

d) drum cu o bandă pe sens

- prin dreapta (ocolirea) centrului imaginar (fig. 6)

Fig. 1

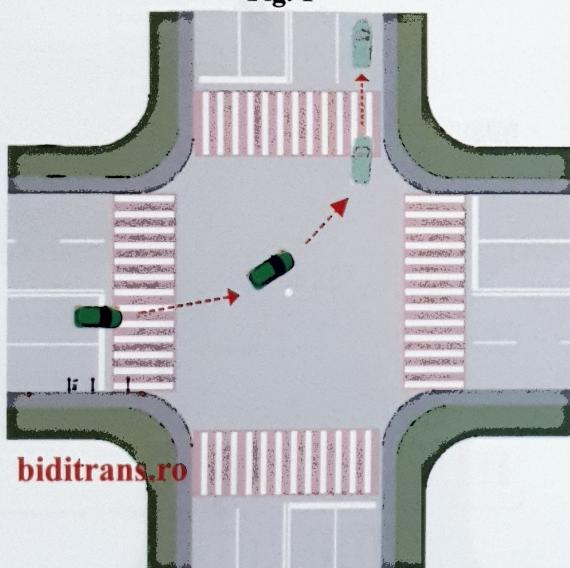


Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

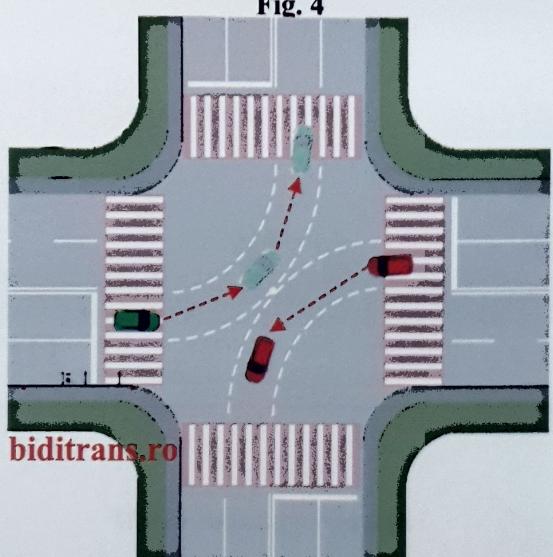


Fig. 5

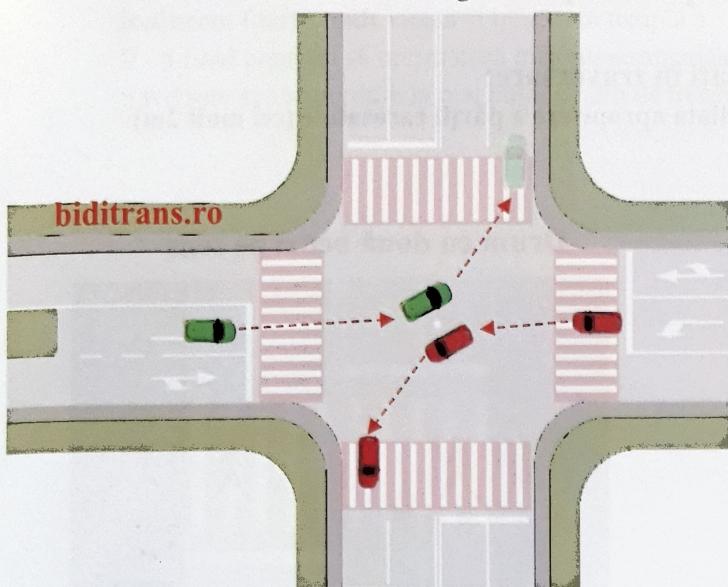
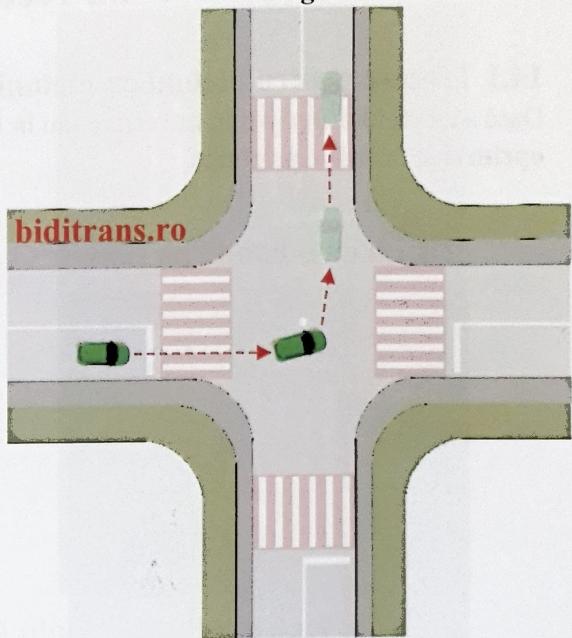
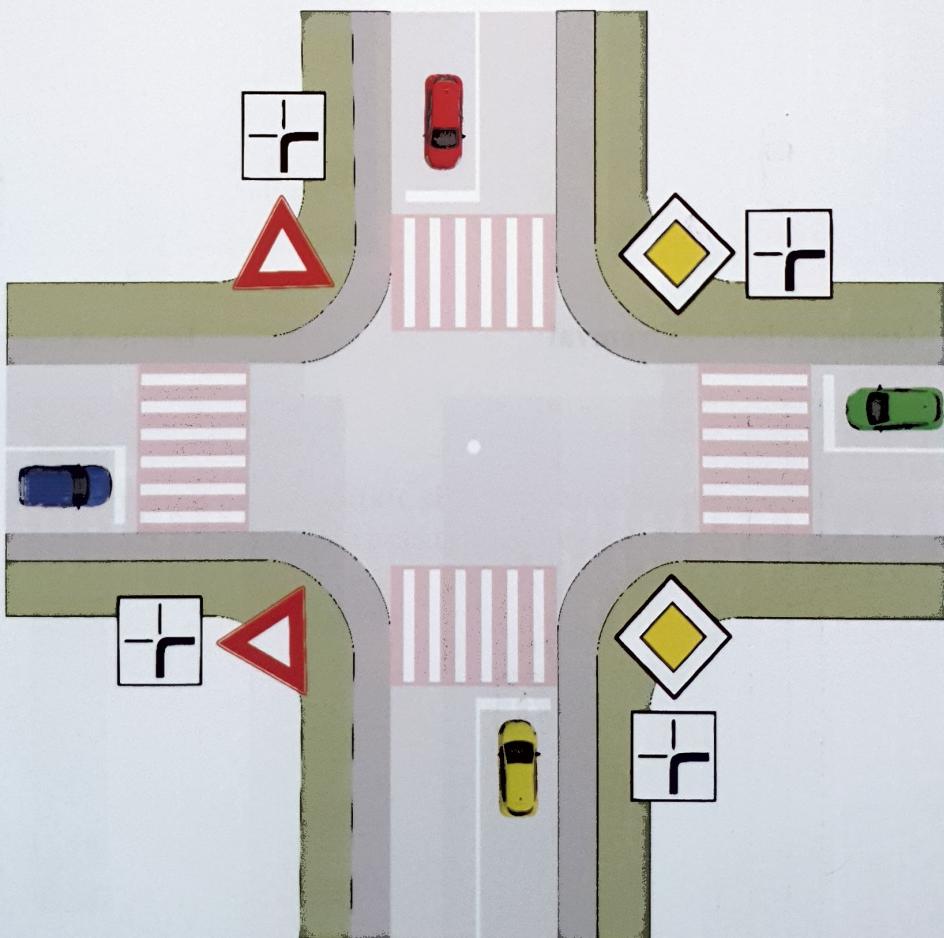


Fig. 6



Cum procedăm dacă sub indicatorul de prioritate întâlnim panou adițional ?



14. Trecerile pentru pietoni

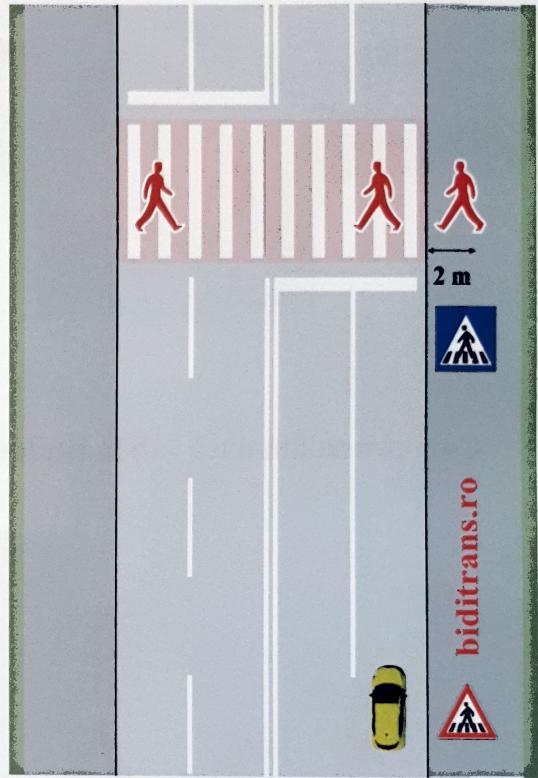
14.1 Trecere pentru pietoni cu pietoni aflați în traversare:

Dacă sunt pietoni angajați în traversare sau în imediata apropiere a părții carosabile (cel mult 2m) oprim și le acordăm prioritate.

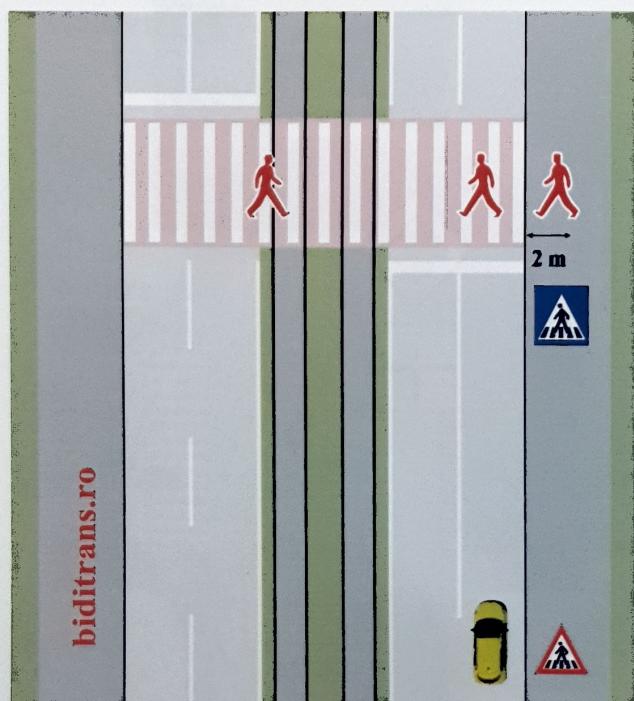
Drum cu o bandă pe sens



Drum cu două benzi pe sens



Drum cu linie de tramvai



Drum cu scuar



14.2 Trecere pentru pietoni cu vizibilitate și cu pietoni în apropiere (peste 2m) :

Reducem foarte mult viteza și trecem în treapta a II - a fiind pregătiți să oprim dacă pietonii se angajează în traversare sau se apropie la mai puțin de 2m de trecere.



14.3 Trecere pentru pietoni fără vizibilitate deplină (doar vizibilitate parțială):

Reducem foarte mult viteza și trecem în treapta a II - a, fiind pregătiți să oprim dacă sunt pietoni angajați în traversare sau în apropiere la mai puțin de 2m de trecere.



14.4 Trecere pentru pietoni cu vizibilitate și fără pietoni în apropiere

Se reduce viteza în mod formal (se ridică piciorul de pe acceleratie)



15. Întoarcerea

15.1 Se interzice întoarcerea vehiculului:

1. în locurile în care este interzisă oprirea voluntară a vehiculelor, cu excepția intersecțiilor;
2. în intersecțiile în care este interzis virajul la stânga, precum și în cele în care, pentru efectuare, este necesară manevrarea înainte și înapoi a vehiculului;
3. în locurile unde soliditatea drumului nu permite;
4. pe drumurile cu sens unic;
5. pe marcajul pietonal;
6. în zona de acțiune a indicatorului „Întoarcerea interzisă”.

15.2 Întoarcerea reprezintă trecerea unui vehicul de pe un sens de circulație pe celălalt.

Întoarcerea se poate face printr-un singur viraj sau prin manevre înainte și înapoi.

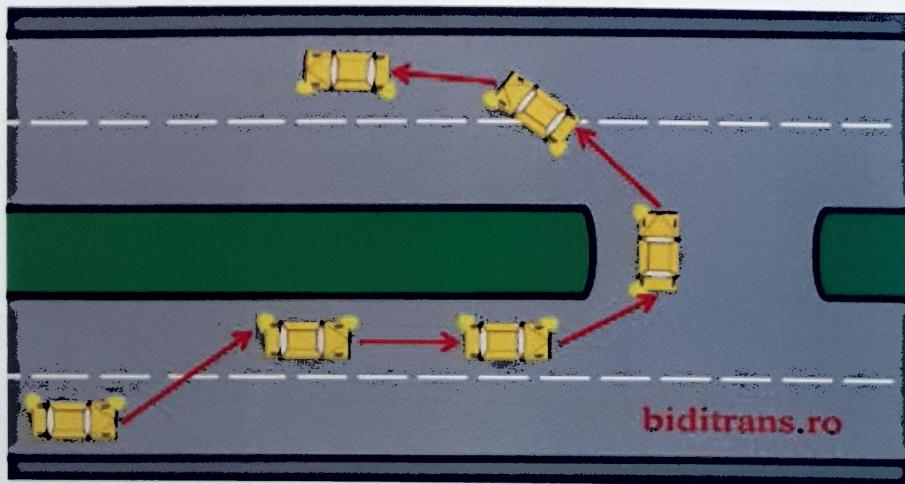
Obligații la întoarcere:

- semnalizare
- asigurare față, spate și lateral (stânga și dreapta)

Întoarcerea peste linii de tramvai

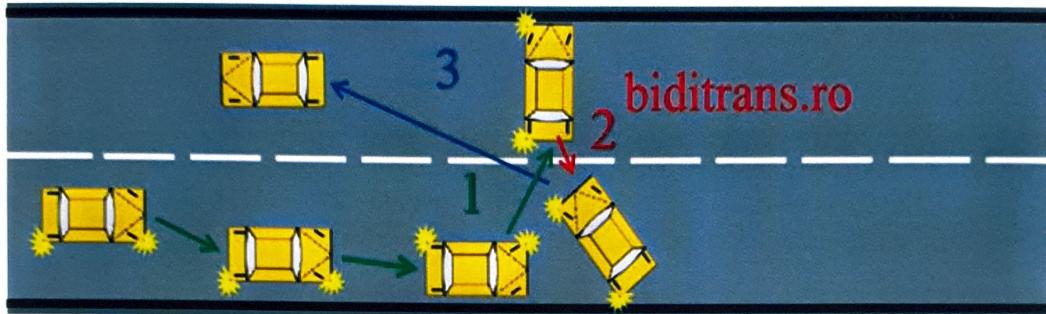


Întoarcerea la scuar



15.3 Întoarcerea executată prin manevrarea înainte și înapoi a vehiculului („întoarcerea din trei mișări”)

- 1 ➤ semnalizăm dreapta și oprim lângă bordura din dreapta
- 1 ➤ rotim volanul maxim stânga
- 1 ➤ cuplăm în treapta I, semnalizăm, ne asigurăm în față și spate
- 1 ➤ mergem cu viteză foarte mică până lângă bordura din stânga, unde ne oprim;
- 2 ➤ rotim volanul maxim dreapta
- 2 ➤ cuplăm în treapta pentru mersul înapoi, ne asigurăm stânga, dreapta și în spate
- 2 ➤ mergem înapoi cu o viteză foarte mică până aproape de bordura din spate, unde ne oprim
- 3 ➤ rotim volanul maxim stânga,
- 3 ➤ cuplăm treapta I, ne asigurăm stânga și dreapta, semnalizăm stânga
- 3 ➤ pornim pe noua direcție



16. Pornirea din rampă

16.1 Etapele ce trebuie parcuse pentru pornirea din rampă cu ajutorul frânei de ajutor (frâna de mâină) - rampă cu înclinație mare:

Moment inițial: motorul pornit, ambreiajul este apăsat, schimbătorul în treapta I, frâna de mâină ridicată cu siguranță acționată

Pasul 1 se fixează turația motorului 1500 -1700 rot/min, puțin mai mare decât la pornirea din plan orizontal :

Pasul 2 se ridică pedala de ambreiaj până în punctul de lucru (tonul motorului scade) mașina se ridică puțin de față (coboară puțin de spate)

Pasul 3 se eliberează frâna de ajutor

Pasul 4 se fixează din nou turația

Pasul 5 se ridică lin pedala de ambreiaj

16.2 Etapele ce trebuie parcuse pentru pornirea din rampă fără a folosi frâna de ajutor (rampă cu o înclinație mică):

Moment initial se apasă pedala de ambreiaj, pedala de frână pentru a imobiliza autovehiculul și se cuplează în treapta I de viteză.

Pasul 1 se ridică pedala de ambreiaj până în punctul de lucru și se menține în acest punct (mașina nu mai pleacă înapoi)

Pasul 2 se ridică piciorul de pe pedala de frână, se apasă pedala de accelerație și se fixează turația ca la pornirea de pe loc (1200 -1500 rot/min)

Pasul 3 se ridică lin pedala de ambreiaj

17. Parcarea laterală

	Reper	ACTIONE
Moment initial	<ul style="list-style-type: none"> ➤ vehiculul nostru (roșu) ajunge paralel cu vehiculul în spatele caruia urmează să parcăm (verde) : <ul style="list-style-type: none"> – la o distanță laterală de aprox. 80cm de acesta – depășind-ul cu partea din spate, cu aproximativ 2m 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ oprim și pornim luminile de avarie ➤ roțile rămân drepte ➤ cuplăm în treapta pentru mersul înapoi ➤ ne asigurăm în spate ➤ pornim înapoi cu viteză foarte redusă
Pasul 1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ colțul spate stânga al mașinii verzi (C1) dispără din câmpul vizual oferit de lunetă și apare în geamul lateral spate dreapta. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ oprim ➤ rotim volanul maxim dreapta ➤ ne asigurăm în spate și în față ➤ continuă mersul înapoi cu viteză foarte redusă
Pasul 2	<ul style="list-style-type: none"> ➤ între autovehicul nostru și bordură sau axul drumului se formează un unghi de aproximativ 45° <p>Obs. Pentru a nu risca să depășim unghiul de 45° se recomandă să se opreasă mașina atunci când facem un unghi de 35-40° și să se mai continue foarte încet până la 45°</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ oprim ➤ rotim volanul aprox. o tură și jumătate stânga adică îndreaptă roțile ➤ continuă mersul înapoi cu viteză foarte redusă
Pasul 3	<ul style="list-style-type: none"> ➤ colțul autoveh. verde (C1) apare la colțul stergătorului de parbriz din dreapta (stâlpul dreapta față) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ oprim ➤ rotim volan maxim stânga ➤ cotinuăm mersul înapoi până când mașina este paralelă cu bordura. ➤ ATENȚIE! Volanul rămâne rotit maxim stânga, nu îndreaptă roțile.

Obs.1: Pe întreaga durată a efectuării parcării laterale, cursantul trebuie să se asigure iar dacă din spate circulă alte vehicule trebuie să opreasă și să le acorde prioritate.

Obs.2: Reperele prezentate anterior sunt valabile și dau rezultate într-o situație normală, adică autovehiculul în spatele căruia urmează să parcăm are dimensiuni normale (nu este camion) și este parcat la o distanță normală față de bordură (aproximativ 20 cm), iar cursantul are o înălțime normală, respectiv scaunul nu este reglat nici foarte departe de volan, nici foarte aproape de volan.

Pentru situațiile speciale în care trebuie să parcăm, instructorul va ajusta reperele. Ex:

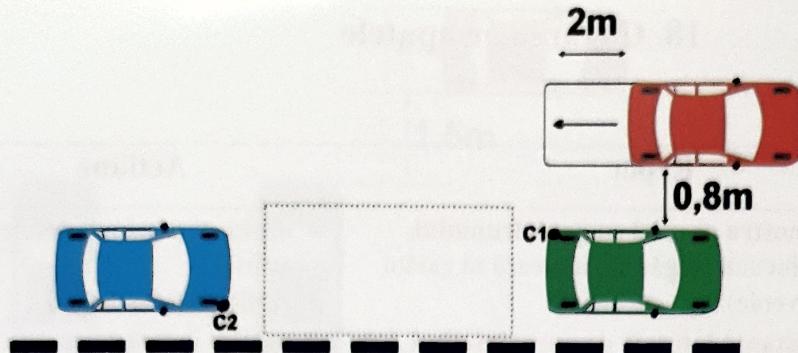
- atunci când autovehiculul în spatele căruia trebuie să parcăm este mai lat (camion, autobuz) sau este parcat la o distanță mai mare de bordură (peste 40 cm) la ultimul reper (pasul 3) rotirea volanului maxim stânga se va face puțin mai tarziu (colțul C1 să fie vazut la jumătatea stergătorului).
- atunci când autovehiculul în spatele căruia urmează să parcăm este mai îngust sau lipit de bordură (Tico, etc) la ultimul reper rotirea volanului maxim stânga se va face puțin mai devreme (colțul C1 să fie văzut în dreptul oglinzii laterale dreapta).

Obs.3: După ce autovehiculul a ajuns paralel cu bordura, volanul nu se îndreaptă (rămâne rotit maxim stânga) pentru a putea ieși din parcare.

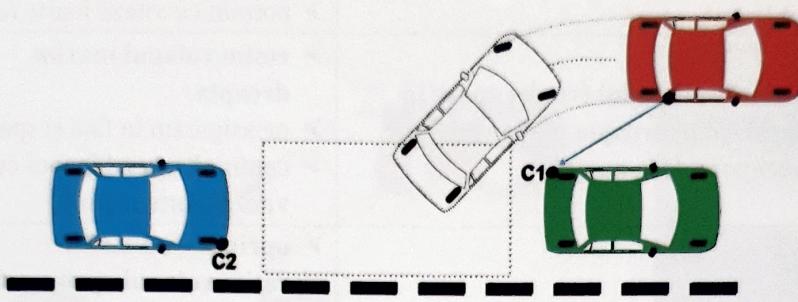
Ieșirea din parcare se face în felul următor:

- a. se semnalizează și se asigură în oglindă lateral stânga și se întoarce capul spre stânga (unghi mort);
- b. se pornește cu o viteză foarte redusă (vezi mersul cu viteză foarte redusă) cu ambreiajul în punctul de lucru;
- c. când colțul față dreapta al autovehiculului careiese din parcare trece pe colțul C1, se apasă pedala de ambreiaj pentru a reduce și mai mult viteza și se îndreaptă roțile (volanul se rotește aproximativ o tură și jumătate dreapta) și se continuă mersul înainte cu viteză foarte redusă;
- d. când colțul C1 ajunge la jumătatea autoturismului se rotește volanul maxim dreapta;
- e. înainte de a intra pe noua traiectorie se începe redresarea volanului.

Moment initial



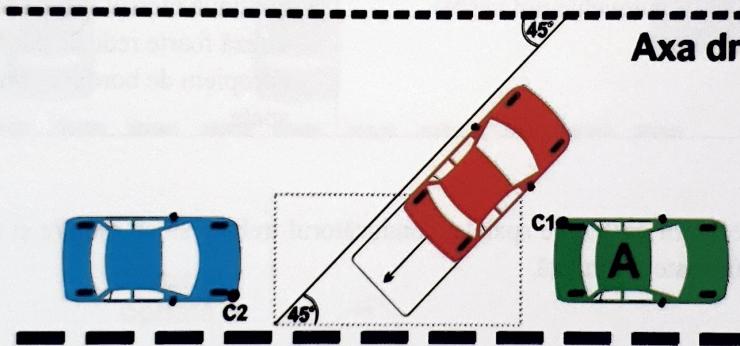
Pasul 1



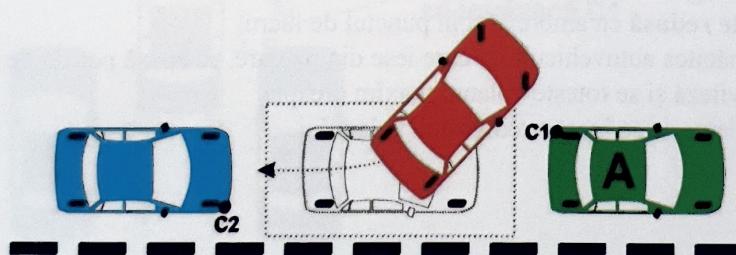
biditrans.ro

Axa drumului

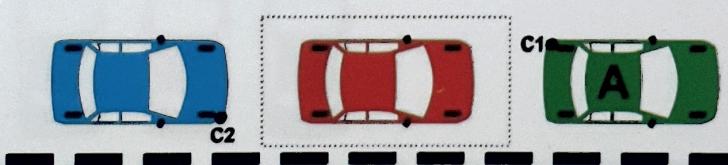
Pasul 2



Pasul 3



Moment final



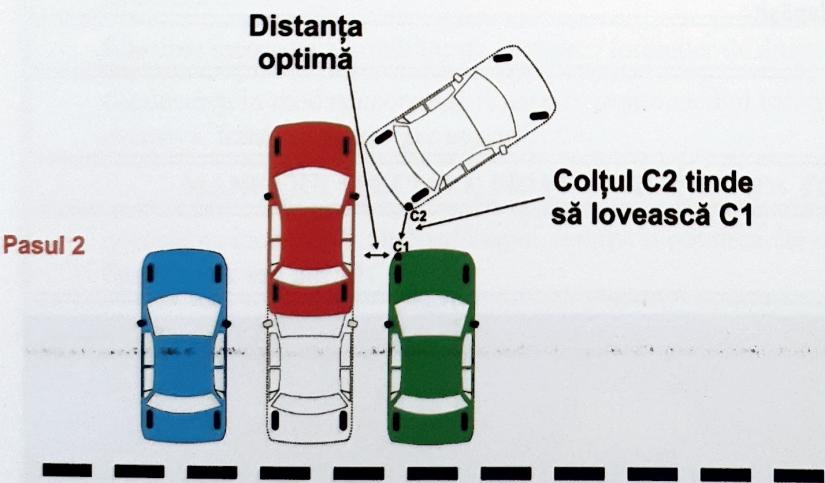
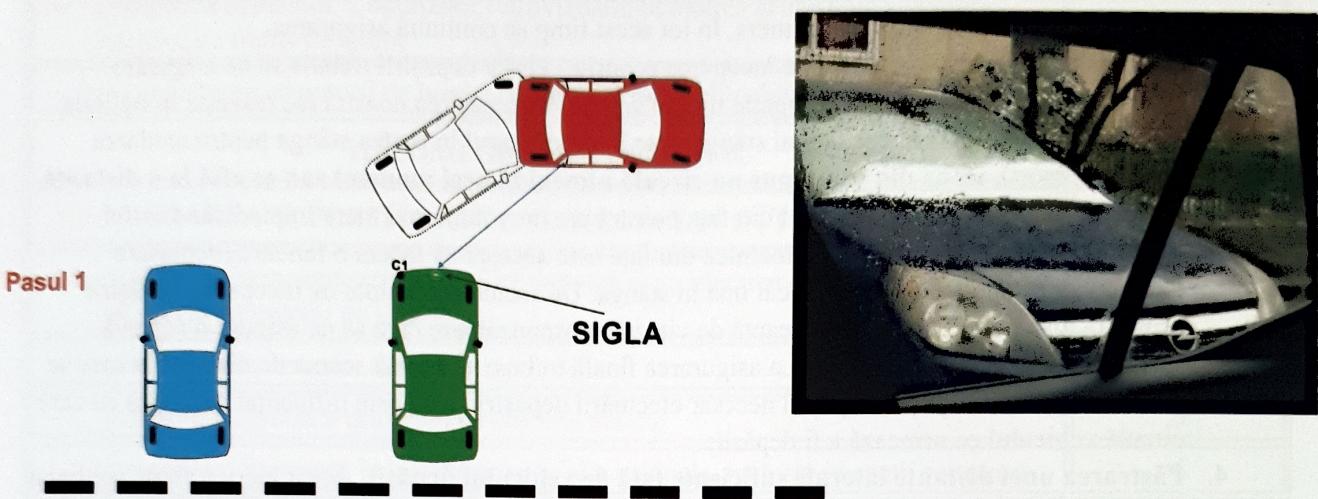
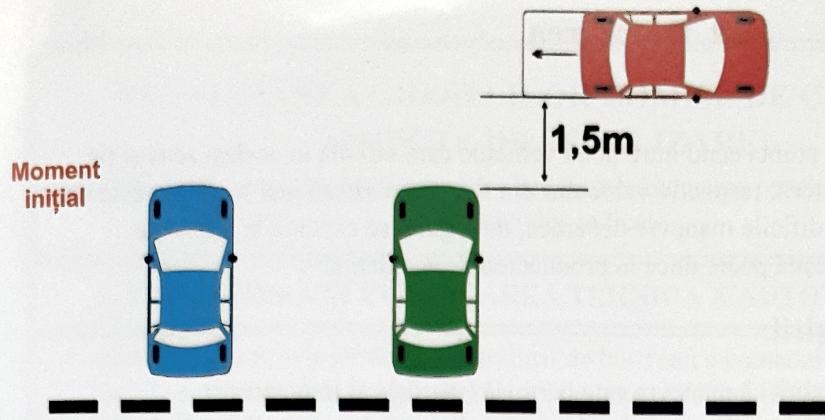
18. Gararea cu spatele

	Reper	Actiune
Momentul inițial	<ul style="list-style-type: none"> ➤ vehiculul nostru paralel cu axul drumului, trece de vehiculul lângă care urmează să garăm (vehiculul verde): <ul style="list-style-type: none"> – la o distanță laterală de aproximativ 1,5 m față de acesta – depășindu-l cu aproximativ o lungime de autovehiculul. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ oprim și pornim luminile de avarii ➤ roțiile rămân drepte ➤ cuplăm în treapta pentru mersul înapoi ➤ ne asigurăm în spate ➤ pornim cu viteză foarte redusă
Pasul 1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mijlocul (sigla) vehiculului (verde) apare în geamul lateral spate dreapta lângă chederul vertical, (vezi poza de la pasul 2). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ rotim volanul maxim dreapta ➤ ne asigurăm în față și spate ➤ continuă mersul înapoi cu viteză foarte redusă.
Pasul 2	<ul style="list-style-type: none"> ➤ autovehiculul ajunge perpendicular pe axul drumului (paralel cu autovehiculul verde) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ oprim ➤ rotim volanul aprox. o tură și jumătate stânga, adică îndreptăm roțile ➤ continuă mersul înapoi cu o viteză foarte redusă, până ne apropiem de bordura din spate

Obs.1: Pe întreaga durată a efectuării garării cu spatele, conducătorul trebuie să se asigure și să acorde prioritate vehiculelor din spate și din față.

Ieșirea din locul de garare se face în felul următor:

- se semnalizează dreapta, se asigură stânga-dreapta
- se pornește cu o **viteză foarte redusă** cu ambreiajul în punctul de lucru;
- când colțul C1 ajunge la jumătatea autovehiculului careiese din parcare, se apasă pedala de ambreiaj pentru a reduce și mai mult viteza și se rotește volanul maxim dreapta.
- înainte de a intra pe noua traекторie se începe redresarea volanului.



biditrans.ro

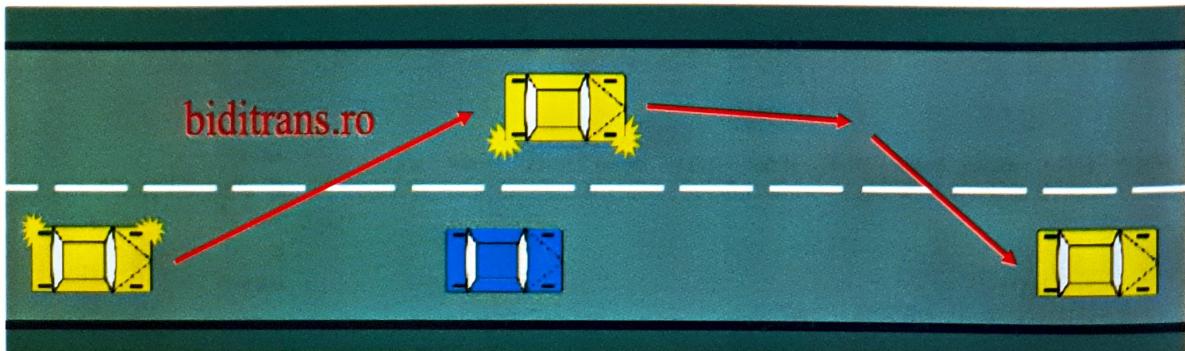
19. Depășirea

Manevra de depășire este necesară atunci când între două vehicule care circulă în același sens și pe aceeași bandă, există o diferență de viteză, respectiv vehiculul din față are o viteză mai mică sau este oprit.

Depășirea este una dintre cele mai dificile manevre deoarece, de regulă, se execută la viteze de deplasare mari, când orice mișcare greșită poate duce la producerea de accidente.

Obligații la efectuarea depășirii:

- Asigurarea prealabilă** - se asigură că manevra este permisă (marcaje și indicatoare)
- Semnalizarea** - prin distanța de semnalizare se înțelege acea distanță de minim 50 m în localitate și 100 m în afara localității parcursă din momentul acțiunării lămpilor de semnalizare până în momentul schimbării direcției de mers. În tot acest timp se continuă asigurarea.
- Asigurarea definitivă** - înainte de începerea propriu - zisă a depășirii trebuie să ne asigurăm temeinic și individual că nu s-a angajat niciun vehicul în depășirea noastră (se privește în oglinda retrovizoare interioară și cea lateral stânga și se întoarce capul în partea stânga pentru anularea unghiului mort), iar ca **din sens opus nu circulă nimenei în acel moment sau se află la o distanță suficient de mare**. Dacă vehiculul din față noastră are un volum mai mare împiedicând astfel vizibilitatea, pentru o asigurare temeinică din față este necesar să facem o fandare (deplasare laterală) spre stânga, având capul cât mai în stânga. De asemenea înainte de începerea depășirii propriu - zise trebuie să avem o treaptă de viteză corespunzătoare care să ne asigure o rezervă suficientă de putere a motorului. La asigurarea finală trebuie să se țină seama de distanța la care se află vehiculul din față și de spațiul necesar efectuării depășirii, care este influențat de viteza cu care circulă vehiculul ce urmează a fi depășit;
- Păstrarea unei distanțe laterale suficiente față de vehiculul depășit**. Acest lucru trebuie subliniat de către instructor mai ales în cazul vehiculelor cu tracțiune animală, biciclistilor, pietonilor.
- Revenirea la traекторia inițială să se facă numai după ce s-a asigurat** în oglinda retrovizoare interioară și oglinda retrovizoare lateral dreapta că există suficient spațiu pentru revenire și nu se pune în pericol autovehiculul depășit.



**PENALIZAREA GRESELILOR COMISE DE CANDIDAT
(PUNCTE DE PENALIZARE)**

Aplicate pentru nerespectarea normelor rutiere/neexecutarea ori executarea incorecta a manevrelor indicate

Puncte de penalizare

I. PREGATIREA SI VERIFICAREA TEHNICA A AUTOVEHICULULUI

- neverificarea prin intermediul aparaturii de bord sau a comenzilor autovehiculului a functionarii directiei, franei,a instalatiei de ungere/racire, luminilor, semnalizarii si a avertizorului sonor 3
- neregлarea scaunului, a oglinzilor retrovizoare, nefixarea centurii de siguranta, neeliberare franei de ajutor 3
- necunoasterea aparaturii de bord a comenzilor autovehiculului 3

II. COMPORTARE IN TRAFIC

MANEVRAREA SI POZITIA AUTOVEHICULULUI IN TIMPUL MERSULUI

- nesincronizarea comenzilor (oprirea motorului, accelerarea excesiva, folosirea incorecta a treptelor de viteza) 5
- nementinerea directiei de mers 9
- folosirea incorecta a drumului cu sau fara marcat 6
- manevrarea incorecta la incrucisarea cu alte vehicule, inclusiv in spatii restranse 6
- intoarcerea incorecta pe o strada cu mai multe benzi de circulatie pe sens 5
- manevrarea incorecta la urcarea rambelor / coborarea pantelor lungi, la circulatia in tuneluri; 5
- folosirea incorecta a luminilor de intalnire / luminilor de drum 3
- conducerea in mod neeconomic si agresiv pentru mediul inconjurator (turatie excesiva, frana / accelerare nejustificate) 5

MANEVRE SPECIALE PRIVIND SIGURANTA TRAFICULUI

- executarea incorecta a : mersul inapoi, oprirea si pornirea din rampa, parcarea cu fata, spatele sau lateral 5
- intoarcerea vehiculului cu fata in sens opus prin efectuarea manevrelor de mers inainte si inapoi 5
- executarea incorecta a frana cu precizie 5

SCHIMBAREA DIRECTIEI DE MERS SI EFECTUAREA VIRAJELOR

- neasigurarea la schimbarea directiei de mers/ la parasirea locului de stationare 9
- executarea neregulamentara a virajelor 6
- nesemnalizarea sau semnalizarea gresita a schimbarii directiei de mers 6

CIRCULATIA IN INTERSECTII, POZITII IN TIMPUL MERSULUI	
- incadrarea necorespunzatoare in raport cu directia de mers indicata	6
- efectuarea unor manevre interzise (oprire, stationare, intoarcere, mers inapoi)	6
- neasigurare la patrunderea in intersectii	9
- folosirea incorecta a benzilor la intrarea / iesirea de pe autostrada /artere similare;	5
- nepastrarea distantei suficiente fata de cei care ruleaza inainte sau vin din sens opus	9
DEPASIREA	
- ezitarea repetata de a depasi alte vehicule	3
- nerespectarea regulilor de executare a depasirii ori efectuarea acestora in locuri si situatii interzise	21
PRIORITATEA	
- neacordarea prioritati vehiculelor si pietonilor care au acest drept (intersectii, sens giratoriu, statia mijloacelor de transport in comun prevazuta cu alveola, statie de tramvai fara refugiu pentru pietoni, trecerea de pietoni)	21
- tendinte repeatate de a ceda trecerea vehiculelor si pietonilor care nu au prioritate	6
NEREPECTAREA SEMNIFICATIEI INDICATOARELOR SI MJILOACELOR DE SEMNALIZARE RUTIERA	
- nerespectarea semnificatiei indicatoarelor/ marcajelor/ culorilor semaforului (cu exceptia culorii rosii)	9
- nerespectarea semnificatiei culorii rosii a semaforului / a semnalelor politistului rutier / a semnalelor altor persoane cu atributii legale similare	21
VITEZA	
- depasirea vitezei maxime admise	5
- conducerea cu viteza redusa in mod nejustificat, neincadrarea in ritmul impus de ceilalți participanți la trafic	3
CONDUCEREA PE TEMP NEFAVORABIL	
- neindemanarea in conducere in conditii de ploaie, zapada, mazga, polei	9
- deplasarea cu viteza neadaptata conditiilor atmosferice si de drum	9
NEREPECTAREA NORMELOR LEGALE LA TRECERILE LA NIVEL CU CALEA FERATA	21
III. ALTE SITUATII CARE CONDUC LA ACORDAREA CALIFICATIVULUI "RESPINS"	
- prezentarea la examen sub influenta bauturilor alcoolice, substanelor stupefante, a medicamentelor cu efecte similare acestora sau manifestari de natura sa perturbe examinarea celorlalți candidați	21
- interventia examinatorului pentru evitarea unui pericol iminent / producerea unui eveniment rutier.	21

Atenție! La cumularea a 21 de puncte de penalizare candidatul este declarat respins.