

Дорожно-транспортная безопасность

«Азбука дорожной безопасности»

Историческая справка

Первым в мире дорожно-транспортным происшествием, которое мы назвали бы столкновением, наверное, следует считать катастрофу, которая произошла 6 октября 1804 года на территории Парижского арсенала, когда здесь испытывалась «паровая телега» инженера Кюньо.

Испытания разрешил провести Наполеон Бонапарт, заинтересовавшийся «новым видом транспорта, заменяющим мускульную силу ног», и будто бы даже ставший свидетелем аварии. Машина весом в несколько тонн (один только вес воды и топлива превышал 2000 фунтов), потеряв управление, «на полном ходу» (т.е. с максимальной для нее скоростью - 4 км/ч) врезалась в стену Арсенала.

Когда конные экипажи стали создавать угрозу безопасности пешеходов, дорогу поделили между пешеходами и экипажами. Так появились тротуары. Проезжую часть заполнили автомобили и другие транспортные средства. Дорожное движение опять стало представлять опасность для пешеходов, только еще большую, чем раньше. Пришлось воспользоваться старой идеей об отделении пешеходов от транспорта. Только теперь ее воплотили по-другому. Тротуары, разумеется, остались, но еще появились высокие бордюры, ограждения, туннели, стали делать эстакады, и, таким образом, дорога стала двухъярусной. Один ярус для движения транспорта, другой - для пешеходов. Эстакады бывают трех- и четырехъярусные.

В районах старой застройки, где эстакаду не построить, делают транспортные и пешеходные туннели. А где и туннели пробить нельзя, перебрасывают через улицы пешеходные мосты. Появляются улицы, предназначенные только для пешеходов, где движение транспортных средств запрещено. В Тамбове уже стали пешеходными улицы Коммунальная и Набережная.

Безопасность дороги зависит от многих факторов: от качества ее покрытия и от ширины, от освещенности и от наличия мест для стоянок, от оснащенности светофорами и дорожными знаками, от обеспеченности современными автоматическими системами управления движением (АСУД) и приборами контроля за скоростью.

Может ли воздействие на систему «человек - автомобиль - дорога» (а именно так принято называть эти три составляющих безопасности) дать желаемый результат и привести к снижению числа ДТП, а в будущем и к полной их ликвидации?

Вам, наверное, знакомо понятие «этика» - это набор норм и правил поведения человека во взаимоотношениях с другими людьми. Эти правила основаны на взаимном уважении людей. Практически все пункты Правил дорожного движения имеют этическую основу, предусматривают уважительное отношение ко всем без исключения участникам движения: пешеходам, пассажирам, велосипедистам, водителям других транспортных средств.

Вежливый и предусмотрительный участник движения вправе рассчитывать на уважительное отношение к себе других участников движения. Только в обстановке взаимоуважения можно добиться снижения ДТП.

Проведение тех или иных профилактических мероприятий снижает количество ДТП и их тяжесть. Но нельзя в принципе придумать такие меры и средства, которые позволили бы уже сегодня ликвидировать дорожные аварии.

Таким образом, следует признать, что ДТП - явление объективное и существует потому, что существует автомобиль. Означает ли это, что борьба с ДТП бессмысленна? Конечно, нет! Здесь можно провести сравнение с медициной. Ведь не во всех случаях удается спасти больного, однако снизить смертность и продлить жизнь человека - задача для нее вполне посильная и благородная.

Представим себе такую ситуацию: на дороге, по которой движется сплошной поток автомобилей, у одного из них отлетает колесо. В условиях современного дорожного движения даже при высоком мастерстве водителя сложно предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

Одним из непреходящих условий безопасности дорожного движения является надежность и исправность транспортных средств. Современный автомобиль должен уверенно, не отклоняясь, двигаться по направлению, заданному водителем. Для этого у автомобиля есть все необходимое:

- мощный двигатель, сила которого, переданная на колеса, заставляет их отталкиваться от дороги и катить автомобиль вперед;
- достаточный вес автомобиля, прижимающий колеса к дороге;
- эластичные шины, которые уверенно удерживают автомобиль на гладкой поверхности дороги;
- мягкая подвеска, не допускающая подкакивания колес на неровностях;
- низко расположенный центр тяжести автомобиля, придающий ему устойчивость;
- сильные, плавно и равномерно действующие тормоза;
- рулевое управление, которое послушно передает на колеса движения рук водителя.



Несмотря на все это, существуют силы, способные вывести автомобиль из подчинения водителю. Они могут вопреки воле водителя направить машину не по заданному им направлению. Одна из этих сил толкает автомобиль в сторону, поворачивает его вокруг вертикальной оси, заставляет колеса скользить вбок. В таких случаях мы говорим о заносе автомобиля. Иногда эта сила даже может опрокинуть автомобиль.

Другая сила может двигать автомобиль вперед на заторможенных колесах. Тогда автомобиль движется юзом.

Все явления, происходящие во время движения транспортного средства, его «поведение» на дороге подчиняются определенным законам - *законам движения*. В данном случае речь идет не о Правилах дорожного движения и не о поведении водителя, а о законах механики, имеющих отношение к движению автомобиля. Есть еще немало сил природы, законов механики и других законов физики, которым подчиняется автомобиль, когда находится в движении.

Надо знать, что автомобиль, к большому сожалению, не всегда подчиняется желаниям и воле человека, управляющего им.

Многое зависит от размеров автомобиля, его веса, формы. Например, компактный автомобиль более безопасен, чем автомобиль больших размеров. Он способствует разгрузке дороги, занимая на ней мало места, а в случае наезда на препятствие его малая масса ослабляет удар.

Рассмотрим типичную ситуацию: автомобиль движется со скоростью 60 км/час. Увидев на дороге препятствие на расстоянии 55 метров, водитель применил экстренное торможение. Автомобиль остановился через 52 метра. Наезда удалось избежать. Но если бы препятствие оказалось на расстоянии не 55 метров, а, скажем, 50 метров, то наезд был бы неминуем.

2. Характерные зоны повышенной опасности.

«Дорога - зона повышенной опасности». Что это означает?

Дорога дает возможность людям передвигаться самим и перемещать необходимые им грузы. Передвижение пассажиров и грузов осуществляется транспортными средствами. Передвигаться с высокой скоростью можно только при выполнении

определенных требований и к дороге, и к транспортным средствам. Из них главное - это безопасность.

От чего зависит безопасность на дороге?

Говоря про дорогу, что она прямая как стрела, что этим хотят сказать? Вероятно, что она не имеет поворотов, которые затрудняют движение и могут быть опасными, а также увеличивают расстояния. Действительно, прямая линия есть кратчайшее расстояние между двумя точками. Но не извилистая дорога утомляет и усыпляет водителя, а прямая! Прямая дорога ослабляет его внимание и поэтому отсутствие на дороге длинных прямых участков делает ее более безопасной. При этом дорога не должна задавать водителю загадок и таить неожиданности, когда, например, перекресток вдруг возникает из-за поворота. Чем больше допускаемая скорость движения, тем длиннее должны быть хорошо просматриваемые и свободные от строений и зеленых насаждений участки дороги перед перекрестками.

Деревья и кустарники могут способствовать тому, чтобы водитель хорошо видел дорогу, защищая его глаза от низких лучей солнца и от света встречных фар. Они служат заслоном от бокового ветра и препятствуют образованию снежных заносов. Но те же зеленые насаждения могут и снижать безопасность, если их расположение не увязано с обзорностью дороги, с современными скоростями движения. Падающие с растений листья и плоды, попадая под колеса, увеличивают тормозной путь транспортных средств. Становятся опасными и те участки дороги, на которых возможно обледенение из-за падающей на нее тени от близко растущих деревьев и кустов.

Большое значение имеет ширина дороги, которая должна обеспечивать безопасность при попутном движении, при обгоне, при встречном разъезде. Еще лучше, если встречные потоки транспорта разделены. Для этого на дорогах существуют специальные разделительные полосы. И очень хорошо, если транспортные потоки не только разделены на общей трассе, но направлены каждый по собственной дороге, которая отделена от встречной десятками и сотнями метров.

Смысл разделения потоков транспорта в том, чтобы не было встречного движения на близком расстоянии, когда неточность действия одного из водителей может привести к столкновению.

Для безопасности движения важно иметь качественное покрытие дороги, которое должно обеспечивать хорошее сцепление с шинами автомобиля. Качество сцепления шин с покрытием зависит от конструкции шины, внутреннего давления воздуха в ней, нагрузки на колесо, химического состава резины и т.п. Но больше всего на сцепление влияет шероховатость покрытия и его состояние. На грязной или влажной поверхности дороги образуется пленка, являющаяся смазывающей прослойкой между шиной и покрытием дороги, которое становится скользким. Иногда дорога может быть скользкой из-за некачественного (скользкого) асфальтобетонного покрытия, которое уменьшает степень сцепления шины с дорогой.

Кроме того, покрытие дороги должно быть гладким. Неровности поверхности дороги не должны превышать несколько миллиметров! Большие по высоте неровности вызывают вертикальные колебания колес автомобиля, снижая степень их сцепления с дорогой. Это уменьшает надежность управления автомобилем, заставляя водителя лишней раз тормозить. Колебания автомобиля способствуют утомлению водителя, снижают его работоспособность.

Статистика показывает, что количество дорожно-транспортных происшествий напрямую зависит от качества дороги. Из общего количества ДТП, случающихся из-за плохого состояния дороги, до 70% происходят по причине ее скользкости и до 15% - из-за неровностей покрытия.

В целях безопасности необходимо, чтобы водитель видел поверхность дороги впереди автомобиля на таком расстоянии, чтобы он смог заблаговременно остановиться перед возникшим препятствием.

Большое значение имеют условия видимости дороги на прямолинейных ее участках с подъемами и спусками и на участках дороги с поворотами.

Важен хороший обзор придорожной полосы сбоку автомобиля, чтобы можно было увидеть выбегающего с тротуара человека, в лесу - выскакивающее животное, на пересечении с полевой дорогой - выезжающий трактор и т.д.

Известно, что около 90% информации водитель получает с помощью зрения. Дорожные знаки - важная часть информированности водителя о дорожных условиях, ремонтных работах, об объездах и о других изменениях в обстановке на дороге.

На дороге не должно быть ненужных знаков. Один бесполезный или неправильно установленный знак подрывает доверие водителя к остальным знакам. А ведь дорожные знаки являются для него одним из основных источников информации на дороге. С их помощью водитель узнает о характере самой дороги и о возможных опасных участках на ней (подъемы, спуски, повороты, неровности, сужения, пересечения и т.п.), о расположении различных объектов (больницы, гостиницы, АЗС, станции техобслуживания и др.), об ограничениях в движении (скорость, повороты, стоянка) и о многом другом.

Большое значение знаки имеют и для пешеходов. И хотя из имеющихся почти двух с половиной сотен знаков непосредственно к пешеходам относится не более десятка, они играют существенную роль в обеспечении безопасности пешеходов. Пешеход, хорошо знающий дорожные знаки, лучше ориентируется в дорожной ситуации, а это значит, что он лучше защищен от опасности на дороге.

Простым и в то же время эффективным средством регулирования дорожного движения, дополняющим дорожные знаки, является дорожная разметка. Известно, что во время движения большую часть времени взгляд водителя обращен к дороге, в основном к ее проезжей части. Поэтому информация, передаваемая водителю с помощью разметки, воспринимается им с высокой степенью надежности. Разметка полос движения сплошными или прерывистыми линиями упорядочивает транспортный поток и улучшает пропускную способность дороги. Не меньшее значение имеет разметка пешеходных переходов и др.

Большое количество дорожно-транспортных происшествий происходит на пересечениях дорог друг с другом, т.е. на перекрестках. Безопасность значительно повышается, если дороги пересекаются друг с другом на разных уровнях. Такие пересечения, их называют развязками, могут быть не только двух, но и трех и даже четырехуровневыми. Это очень сложные и дорогие сооружения, и пока их у нас еще мало. В основном большинство дорог имеют пересечения на одном уровне, т.е. обычные перекрестки. Чтобы сделать эти пересечения безопасными, транспортные потоки разделяют. Для этого устанавливают очередность проезда через перекресток при помощи светофоров.

Тема: «Краткая характеристика видов современного транспорта»

Виды транспорта

По дорогам и улицам городов движутся автомобили и мотоциклы, троллейбусы и мопеды, трамваи и велосипеды, иначе говоря - различные виды транспорта.

До конца XIX века в городах преобладал конный транспорт, так как для перевозки людей и грузов не удавалось приспособить другие источники энергии. С развитием электричества началось усовершенствование городских видов транспорта.

Линии метрополитена были построены в Лондоне (1863), Нью-Йорке (1868), Чикаго (1892), Будапеште (1896), Вене (1898), Париже (1900). В Москве движение на линиях метрополитена открылось в мае 1935 года.

Транспортные средства отличаются по назначению (одни перевозят пассажиров, другие - грузы), по габаритам, то есть по своим размерам (сравните: пятитонный грузовик и велосипед), по скорости движения (сравните: трамвай и гоночный мотоцикл).

Автомобили разделяются на *транспортные* и *специальные*.

К *специальным* автомобилям относятся автокраны, пожарные машины, машины «скорой помощи».

Транспортные автомобили предназначены для перевозки людей и грузов и делятся на *грузовые* и *пассажирские*.

Грузовые автомобили предназначены для перевозки грузов и различаются по грузоподъемности (весу груза, который может перевозить та или иная машина).

Автобусы, троллейбусы, трамваи, легковые автомобили называются *пассажирским* или *общественным транспортом*. Они перевозят пассажиров по улицам населенных пунктов по определенным маршрутам и ходят по расписанию.

Автобусы подразделяются на городские, пригородные и междугородные.

Наконец, железнодорожный транспорт служит для перевозки пассажиров и грузов по рельсовым путям с помощью локомотивов (тепловозов и электровозов).

Специальные автомобили

К специальным автомобилям относятся: пожарные, милицейские, горноспасательные, «Скорая медицинская помощь» и некоторые другие. На крыше кузовов этих машин устанавливают синий мигающий фонарь-маячок.

При выполнении заданий (они называются оперативными) специальные машины могут нарушать Правила дорожного движения: ехать с повышенной скоростью, не подчиняться дорожным знакам, указаниям светофора при условии, что это не создает аварийных ситуаций.

Правила дорожного движения требуют от водителей и пешеходов при приближении транспортных средств со специальной окраской, с включенным маячком или звуковым сигналом уступать дорогу, а в некоторых случаях даже останавливаться, чтобы дать возможность проехать без препятствий.

И приостанавливаются пешеходы, притормаживают и прижимаются вправо или замирают у перекрестков автомобили. Когда речь идет о жизни и смерти человека, дорога каждая минута. Без особых прав специальным машинам при сегодняшней интенсивности движения будет трудно вовремя успеть к больному, на пожар, к месту аварии.

Трамвай

Рождение трамвая было связано с разразившимся в середине XIX столетия транспортным кризисом в крупных городах. Обычные конные экипажи уже не могли удовлетворить городских жителей. Поэтому во многих городах стали появляться первые трамваи на конной тяге - конки.

Более полутора столетий тому назад англичанин Джон О'Трам организовал в Лондоне транспортное предприятие. Вагоны шли по рельсовому пути, а вперед их толкала сила пара. В качестве двигателя использовали паровую машину. С тех пор

пошло слово - «трамвай» - дорога Трама. В России это название вначале не прижилось, «конка» и «линейка» были наиболее популярны.

В трамвае использована идея железной дороги - движение по специальным рельсам. Это давало возможность увеличить скорость и плавность движения, а главное, почти втрое уменьшить трение, которое мешает качению колес, по сравнению с обычной дорогой.

«Золотое время» трамвая длилось с 20-х до 60-х годов XX века. Интенсивность движения на городских улицах и ограниченность ширины дорог привели к тому, что трамвай стал уступать скоростным и комфортабельным автобусам и троллейбусам. Но трамвай не сдаётся. Создаются скоростные маршруты, которые в 2 раза позволяют увеличить рабочую скорость, совершенствуется и сам трамвай. Сегодня более чем в 300 городах нашей страны трамваи перевозят пассажиров и грузы.

Автобус

Автобус сегодня среди других видов наземного общественного транспорта занимает ведущее место. Он не требует специальных дорожных сооружений и следует в общем транспортном потоке. Скоростные качества и маневренность делают его очень эффективным транспортом, тем более что вместимость современных автобусов может достигать ста и более человек.

Троллейбус

Троллейбус популярный вид общественного транспорта. Его достоинства основаны на недостатках автобуса и трамвая. В отличие от автобуса он не нуждается в дорогостоящем топливе из нефтепродуктов, не загрязняет воздух выхлопными газами, более бесшумен. В отличие от трамвая ему не нужно обособленное дорожное полотно, а на проезжей части он имеет достаточную свободу маневра.

Автомобиль

Для того чтобы автомобиль был безопасным, конструкторы работают во многих направлениях. Назовем наиболее важные.

Первое - обеспечение наилучшей совместимости, или «взаимопонимания», человека и машины, т.е. создание водителю таких условий для работы, которые бы наилучшим образом отвечали физическим и психическим возможностям человека, чтобы автомобилем было легко и удобно управлять, чтобы человек за рулем меньше уставал - тогда и ошибок в пути он будет делать меньше. Для этого разработаны автоматические устройства для поддержания оптимальной температуры и влажности в салоне. Самочувствие и настроение человека зависят также от удобств рабочего кресла, от усилий, затрачиваемых на поворот руля, переключение рычагов, даже от интерьера кабины.

Второе - разработка устройств, которые непосредственно обеспечивают безопасность водителя и пассажиров. Это, например, бамперы, поглощающие энергию сильного лобового удара, переламывающаяся при наезде на препятствие рулевая колонка, которая не травмирует при этом грудную клетку водителя. Разработаны автоматические ремни и надувные подушки безопасности.

Разработаны приборы, стимулирующие внимание и снижающие степень усталости водителя, сигнализирующие о появлении льда на поверхности дороги, об угрозе наезда и других опасностях.

Конструкторы создают все новые и новые устройства и приборы, повышающие безопасность автомобиля. Время от времени появляются сообщения о создании в ближайшем будущем полностью безопасного автомобиля.

Тема: «Условия пожарной безопасности на транспорте»

1. Причины возникновения пожара транспортного средства

Иногда столкновения, опрокидывания и другие ДТП, сопровождаются пожаром автомобиля. Случаются пожары транспортных средств и без ДТП, в процессе эксплуатации. Наиболее частые из них - неисправности в системах электрооборудования и питания топливом. Опасность пожара при эксплуатации автомобиля грозит, прежде всего, водителю и пассажирам, но представляет угрозу и для окружающих объектов - других автомобилей и строений. Если пожар возникает в двигательном отсеке, то продукты горения (дым, отравляющие вещества) могут попасть в салон автомобиля и привести к отравлению пассажиров прежде, чем автомобиль остановится, и люди смогут покинуть его. Это может случиться при горении материалов интерьера - обивки кабины и салона автомобиля. Если загорание происходит в других частях автомобиля, то нередко встречным потоком воздуха дым и пламя отводятся от автомобиля в сторону. Тогда они оказываются невидимыми для водителя и пассажиров, и пожар обнаруживается не сразу. Позднее обнаружение пожара усложняет эвакуацию пассажиров и организацию тушения. Кроме того, огонь может повредить тормозную систему или другие важные органы автомобиля, что становится причиной ДТП. Но и сами ДТП, в свою очередь, могут стать причиной пожара. Пожар может возникнуть от искры при ударе во время столкновения или от трения металлических частей друг о друга или о дорожное покрытие. Повреждение различных систем автомобиля вследствие ДТП также может вызвать искрение, а затем воспламенение и пожар. Особенно опасны повреждения топливопроводов. Если пожар начался из-за утечки топлива из поврежденного топливопровода, то пламя распространяется в 2-2,5 раза быстрее, чем при пожаре, когда топливопровод не поврежден. Чтобы избежать опасности возникновения пожара автомобиля при ДТП в результате повреждения топливного бака, его стараются располагать как можно дальше от наружных частей автомобиля. Топливный бак делается ударопрочным и огнестойким. И все же опасность возникновения пожара при ДТП велика как вследствие вытекания топлива из поврежденного бака, так и вследствие его взрыва. Автомобильное топливо огнеопасно, а смесь паров топлива с воздухом взрывоопасна.

При создании автомобиля используется множество горючих материалов. Так, отделка его состоит в основном из полимеров, пластиков и других синтетических материалов, причем практически все они легко воспламеняющиеся. Газы, выделяющиеся при горении таких материалов, высокотоксичны.

При загорании автомобиля пламя быстро распространяется и очень скоро охватывает весь автомобиль. Например, вслед за горением внешнего слоя краски загораются резиновые уплотнения стекол. Следует их разрушение, и начинается пожар в салоне. Затем загораются шины, внутренний слой краски и противозумовая мастика. Пламя из салона проникает в двигательный и багажный отсеки.

2. Действия пассажиров при пожаре.

Важно знать, как себя вести, оказавшись в автомобиле во время пожара или будучи его очевидцем.

Существуют следующие *правила поведения в автомобиле при пожаре*:

1. Водитель должен остановить автомобиль, выключить двигатель, открыть замок капота, но сам капот не открывать.
2. Пассажирам следует немедленно выйти из автомобиля, позвонить по телефону «01» и вызвать пожарных.
3. Надо воспользоваться (если это не опасно) огнетушителем, имеющимся в автомобиле.
4. Применять воду при тушении пламени в двигательном отсеке нельзя! Это может вызвать короткое замыкание электропроводки или распространение горящего бензина и увеличение площади горения.

4. Тема: «Велосипед. Водитель транспортного средства»

1. Понятие «велосипед».

Историческая справка

Изобретение 5-6 тыс. лет тому назад колеса решило многие транспортные проблемы, стоявшие перед человечеством. Но прошло время, и широко используемая на протяжении многих веков конная тяга перестала удовлетворять все нарастающие потребности в передвижении. Идея использовать другие силы при движении зарождалась в умах наиболее пытливых и смелых ученых, механиков, занятых изобретательством.

Около четырех веков тому назад жившему в Голландии математику Симону Стевену в голову пришла мысль использовать для движения экипажа на колесах силу ветра. Парусник на дороге? Почему бы и нет? Но ветер дует не всегда в попутном направлении...

А если человеку для своего передвижения на колесах использовать свою же силу? И вот в 1685 г. часовщик из Нюрнберга Стефан Фарфлер построил трехколесный экипаж, а для передачи на колесо усилия от руки, вращающей рукоятку, был использован принцип часового механизма.

Время от времени в разных странах кто-нибудь создавал подобные механические диковинки, удивляя своих сограждан. Случалось подобное и в земле Российской.

В 1752 г. крепостной Леонтий Шамшуренков сладил успешно действовавшую «самобеглую коляску». А спустя еще 40 лет выдающийся механик-самоучка Иван Петрович Кулибин, автор более 30 технических изобретений, создал свою знаменитую трехколесную «самокатку». Принцип работы, которой заключался в передаче мускульных усилий от ног с помощью педалей на колеса через систему рычагов. Самокатка имела маховик и устройство, с помощью которого можно было изменять скорость движения, - прообраз коробки передач.

Идея изобретения велосипеда созрела - она витала в воздухе...

Кто же изобрел велосипед? Полного согласия в этом вопросе до сих пор нет. Идея ездить, используя только мускульную силу самого человека, возникла давно. Гениальный итальянский художник и мыслитель Леонардо да Винчи, живший 4 века тому назад, сделал эскиз экипажа, очень похожего на современный велосипед. У него были два одинаковых по размеру колеса, руль, седло и педали. А реализация идеи была предопределена развитием науки и техники.

Почему велосипед получил такое название? По латыни «velox» значит «быстрый» и «pedis» - «ноги». Вот и получилось «велосипед», то есть «быстроногий».

Покупка велосипеда

Для многих велосипед является первым в жизни транспортным средством, и они продолжают с ним дружить на протяжении всей своей жизни. Но, покупая его, нужно делать правильный выбор, подумав - для каких целей и какой вам нужен велосипед. Если для тренировок, то конечно – спортивный. Для поездки в школу, техникум, на работу, дачу не нужно гнаться за скоростными качествами. Разница не очень велика. На велосипеде очень пригодится багажник, а фонарь, отражатели, зеркало и звонок существенно повысят безопасность и комфорт вашего движения на дороге.

Велосипед должен быть подобран по росту. Единственное исключение может быть сделано разве что для складных машин. Большой, «на вырост», не удобен - ноги с трудом достигают до педалей, а на слишком маленьком приходится высоко поднимать сиденье и руль, сутулиться при езде.

Купив велосипед и изучив заводскую инструкцию, нужно внимательно осмотреть и проверить работу его основных узлов, подтянуть болтовые соединения.

Где учиться ездить!

Велосипед куплен. Но прежде чем выехать на дорогу, необходимо научиться им управлять. Ведь на проезжей части некогда думать, как затормозить и остановиться или

удержать равновесие, нужно решать другие задачи, оценивать ситуацию на дороге, подавать сигналы маневра, выполнять требования Правил.

Учиться ездить на велосипеде надо в тех местах, где нет движения автомобилей - во дворах, на велодорожках, но ни в коем случае не на тротуаре и пешеходных дорожках. Там движение на велосипедах вообще запрещено. Опасно учиться ездить на обочинах. Отсутствие ровного покрытия и проезжающие в непосредственной близости автомобили представляют опасность.

Первый навык, который должен быть получен в процессе обучения - умение держать равновесие. Мы легко обнаруживаем, что с увеличением скорости удерживать равновесие легче, велосипед как бы сам стремится держать вертикальное положение. И, наоборот, со снижением скорости он так и норовит повернуть в сторону. Вот почему для велосипедиста важно научиться ездить медленно.

Собираясь выезжать на дорогу с интенсивным движением, нужно помнить, что велосипед - маневренное, но очень неустойчивое транспортное средство, поэтому нужно научиться управлять им одной рукой - и правой, и левой. Это дает возможность во время движения подавать сигналы маневра, не боясь упасть.

Когда нет четырнадцати.

Как хочется выехать на дорогу, почувствовать себя настоящим водителем. Но... стоп! До 14 лет дети могут ездить только внутри дворов, на специальных площадках, по велодорожкам.

Почему именно четырнадцать рубеж водительской зрелости для езды на велосипеде?

Установлено, что дети, выезжая на дорогу и становясь полноправными водителями двухколесных транспортных средств, по уровню своего психофизиологического развития не всегда могут принять правильное решение в конкретной дорожной ситуации. Они еще не имеют твердых навыков управления велосипедом, не прошли полный курс школьной программы Правил дорожного движения. В этом возрасте человек только начинает обучаться езде на велосипеде и его выезд на дорогу, конечно, опасен.

2. Понятие «водитель».

Мы так часто видим человека за рулем, что перестали задумываться над тем, насколько ответственна и сложна его работа. Стать водителем автомобиля может любой человек, удовлетворяющий определенным медицинским требованиям, достигший 18 лет и окончивший автошколу или курсы. Но быть хорошим водителем может далеко не каждый. Для этого нужно обладать целым рядом качеств, которые и делают водителя надежным, что является самым важным в этой профессии.

Профессия водителя автомобиля настолько специфична, что даже внешне близкие профессии, такие, как летчик или машинист локомотива, существенно отличаются от профессии водителя автомобиля по количеству, сложности и разнообразию получаемой информации и принимаемых на ее основе решений. Информация, получаемая летчиком и машинистом, однообразна и достаточно определена. Управление самолетом или локомотивом сводится к контролю за совпадением некоторых ориентиров и показаний приборов с заданными условиями движения. Летчик и машинист имеют возможность получать нужную информацию от диспетчера, они могут перейти на автоматическое управление.

Водитель при управлении автомобилем самостоятельно выбирает маршрут и скорость движения, определяет дистанцию и интервалы, следит за указаниями дорожных знаков, сигналов светофора и жестами регулировщиков, сочетает свои действия с действиями других водителей и пешеходов без прямого контакта с ними, т.е. только предугадывая, прогнозируя их действия. Ни советов, ни указаний водителю получать не от кого, все решения он принимает самостоятельно и нередко за считанные доли секунды!

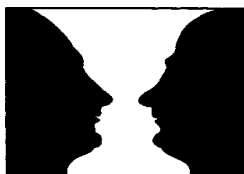
Каким не должен быть водитель

Нельзя считать хорошим, надежным водителем человека, наделенного такими чертами, как агрессивность, неуравновешенность, недоброжелательность, невежливость. Не станет им и брюзга, плохой товарищ, способный на злой розыгрыш, не обдумывающий последствия своих слов и поступков. Недопустимы неуважение к законам и общепринятым нормам поведения, высокомерие, пренебрежительное отношение к мнению окружающих.

Любое из этих неприемлемых качеств, при определенных обстоятельствах, может привести к беде. Например, под воздействием агрессивности водитель совершает множество опасных действий: легко «заражается» повышенной скоростью обгоняющей машины, пытаясь обойти «обидчика» любой ценой. Он, когда надо уступить дорогу участнику движения, имеющему приоритет, вопреки здравому смыслу пытается проскочить. Попав на одну полосу с транспортным средством, которое, по его мнению, движется недостаточно быстро, он сердится и предпринимает маневры по обгону, иногда выезжая на встречную полосу движения. Видя приближающееся к перекрестку транспортное средство, которое может помешать ему, он не снижает, а наоборот, прибавляет скорость.

К числу отрицательных качеств водителя психологи относят и неспособность к планированию своей деятельности, отсутствие самоконтроля и плохие способности к выявлению связей между событиями, к прогнозированию. Также недопустимы беспечность, ветреность, безответственность.

Каким должен быть водитель



Насколько многообразны требования к водителю, показывает несложный опыт, предложенный психологами. Посмотрите на этот рисунок.

На нем можно увидеть либо вазу, либо два профиля. Если видишь вазу, то профили являются фоном. Когда видишь профили, то фоном делается ваза. Так и во время управления автомобилем: наряду с объектами, попадающими в фокус внимания, водитель замечает много мелких деталей окружающей обстановки. Эти детали (фон) подсказывают, в каком направлении следует сосредоточить внимание. Фон выполняет функцию страховки водителя. Под влиянием утомления острота фонового зрения снижается, в результате резко сокращается объем страшающей информации. Водителю нужен большой объем внимания. Он определяется количеством явлений, которые человек может заметить и воспринять одновременно и на которые он в состоянии правильно отреагировать.

Внимание, т.е. способность сосредоточиться на каком-либо предмете является основным показателем психического состояния водителя во время управления автомобилем. Водителю важно не только видеть, но и осознавать то, что он видит. Невнимательный водитель может заметить опасную ситуацию, но не в состоянии быстро ее осмыслить. Невнимательность - одна из важнейших причин несчастных случаев.

Загруженность психики при определенных видах работы различна. Например, при чтении напряжение внимания должно быть максимальным, загруженность психики равна 100%, при игре в настольный теннис она составляет 61%, во время вождения автомобиля на шоссе - 35,1%, в городе - 58,9%. Нельзя забывать и о физической нагрузке водителя. Кроме динамической, т.е. связанной с движением, нагрузки, труд водителя характеризуется еще статической (неподвижной) нагрузкой, обусловленной необходимостью сохранять определенное положение тела.

Конечно, это не самая тяжелая физическая работа, но и физическая нагрузка для водителя не является единственной. При управлении автомобилем большая нагрузка приходится на центральную нервную систему.

Нельзя не сказать и о других неблагоприятных факторах, изнуряющих организм и затрудняющих работу водителя. Это шум и вибрация, пары бензина и отработанные

газы, проникающие в организм через органы дыхания и кожу. Это, наконец, вполне естественная усталость.

Портрет надежного водителя

Известный французский автомобилист Андре Бонн много времени посвятил изучению зависимости дорожных происшествий от личных качеств водителей. В своей книге «Мастерство управления автомобилем» он раскрывает основные черты портрета хорошего, надежного водителя:

«Это мужчина около сорока лет, женат; у него хорошее здоровье, хорошее зрение, он не переутомляется; он не злоупотребляет алкогольными напитками; у него нет серьезных забот ни семейного, ни служебного характера; он не агрессивен; он не пессимист и не чрезмерный оптимист; он хорошо знает Правила дорожного движения.

Он уже наездил не менее десятка тысяч километров. Он знает свой автомобиль и заботливо следит за его техническим состоянием».

Эта характеристика надежного водителя, основанная на статистических данных, совпадает с мнениями специалистов у нас в стране и за рубежом. Это не означает, что малейшее несовпадение с этим портретом говорит о полной ненадежности водителя. Но любой водитель, даже очень опытный, не должен переоценивать себя, он обязан учитывать свои недостатки и по возможности их устранять.

Тема: «Правила дорожного движения. Общие положения. Некоторые термины»

1. Общие положения.

1.1. Настоящие Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины:

«*Автомостраль*» - дорога, обозначенная знаком 5.1.

«*Велосипед*» - транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем.

«*Водитель*» - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

«*Вынужденная остановка*» - прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

«*Главная дорога*» - дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1 - 2.3.3 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и т.п.) по отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.

«*Дорога*» - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

«*Дорожное движение*» - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

«*Дорожно-транспортное происшествие*» - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

«*Железнодорожный переезд*» - пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

«*Маршрутное транспортное средство*» - транспортное средство общего пользования, предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными остановочными пунктами (остановками).

«*Механическое транспортное средство*» - транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

«*Moped*» - двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

«*Мотоцикл*» - двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

«*Населенный пункт*» - застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены соответствующими знаками.

«*Недостаточная видимость*» - видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и т. п., а также в сумерки.

«*Обгон*» - опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы.

«*Опасный груз*» - вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

«*Организованная перевозка группы детей*» - специальная перевозка двух и более детей дошкольного и школьного возраста, осуществляемая в механическом транспортном средстве, не относящемся к маршрутному транспортному средству.

«*Организованная транспортная колонна*» - группа из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного транспортного средства с включенным проблесковым маячком синего цвета или маячками синего и красного цветов.

«*Организованная пешая колонна*» - обозначенная в соответствии с пунктом 4.2 Правил группа людей, совместно движущихся по дороге в одном направлении.

«*Остановка*» - преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства.

«*Пассажир*» - лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

«*Перекресток*» - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий.

«*Пешеход*» - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

«*Пешеходный переход*» - участок проезжей части, выделенный для движения пешеходов через дорогу.

«*Полоса движения*» - любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

«*Преимущество (приоритет)*» - право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

«*Прилегающая территория*» - территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и т.п.).

«*Прицеп*» - транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски.

«*Проезжая часть*» - элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

«*Разделительная полоса*» - конструктивно выделенный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

«*Разрешенная максимальная масса*» - масса снаряженного транспортного средства с грузом» водителем и пассажирами, установленная предприятием-

изготовителем в качестве максимально допустимой. За разрешенную максимальную массу состава транспортных средств, то есть сцепленных и движущихся как одно целое, принимается сумма разрешенных максимальных масс транспортных средств, входящих в состав.

«Регулировщик» - лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей.

«Стоянка» - преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

«Темное время суток» - промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

«Транспортное средство» - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

«Тротуар» - элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном.

«Уступить дорогу (не создавать помех)» - требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

«Участник дорожного движения» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

1.4. На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию.

1.6. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Тема: «Основные правила безопасного поведения при пользовании общественным транспортом»

Историческая справка

Заботиться о безопасности движения на дороге и строить сами дороги человек стал практически одновременно. Об этом говорят многие факты. Прежде всего, это удивительная продуманность устройства дорог с инженерной точки зрения. Речь идет о первых построенных дорогах. Но оказывается, раньше дорогами служили естественные речные долины, а также тропы, проложенные дикими животными. Интересно, что большинство автострад и железных дорог в Америке были проложены на месте троп, вытоптанных бизонами. Такую же роль в строительстве дорог сыграли слоновьи тропы в лесах Африки и караванные верблюжьи тропы в Аравии, где автомобильные дороги построены на их месте путем расширения.

Все знают, что Америка - это «самый автомобильный континент», а вот о том, что дороги там существовали задолго до появления не только автомобиля, но и... колеса, знают немногие. Ну а где и когда была построена первая дорога? Точного ответа нет, но известно, что дороги существуют уже несколько тысячелетий. Их остатки обнаружены в Египте, Месопотамии, Индии, Китае, Греции, Риме.

Высказывание «Все дороги ведут в Рим» очень точно отражает ситуацию того времени. Древние римляне добились огромных успехов в дорожном строительстве. Они сумели создать сеть дорог с твердым покрытием.

Дорога к маршрутному транспорту

Работа над маршрутом в школу должна приучить тебя быть внимательным в любой дорожной ситуации, а не только по дороге в школу и обратно. Вам приходится самостоятельно ходить в магазин, в гости, в дом творчества, и не только ходить, но и ездить маршрутным транспортом. Между тем поездка на маршрутном транспорте состоит из пяти этапов:

1. Движение на посадку.
2. Посадка в транспорт.
3. Поездка.
4. Высадка из транспорта.
5. Движение после высадки.

Таким образом, вы последовательно становитесь пешеходом, пассажиром и опять пешеходом. На каждом из этих этапов вас могут подстеречь опасные ситуации. Люди, направляющиеся к транспорту, торопятся, чтобы успеть на подъезжающий к остановке или уже находящийся там общественный транспорт. Будучи вовлеченными, в общую спешку, пассажиры, забывают или пренебрегают требованиями безопасности. Так же ведут себя пассажиры и после выхода из транспорта. Остановки маршрутного транспорта - это места скопления людей, что затрудняет движение пешеходов по тротуару. Возникают толчея, суeta. Иногда, даже помимо своего желания, вы можете оказаться на проезжей части.

На проезжей части вблизи остановок тоже складывается сложная ситуация: стоящий на остановке маршрутный транспорт вынуждает другие транспортные средства совершать объезды, то, увеличивая, то, снижая скорость, и даже останавливаться. (До 5% дорожно-транспортных происшествий с детьми происходит в местах остановок общественного транспорта.) В такой обстановке от пешеходов требуется повышенное внимание, четкое и последовательное соблюдение всех правил безопасности. Этим правилам вас учили в младших классах. Коротко напомним о них.

Правила поведения пассажиров в общественном транспорте

Для пассажиров существуют правила поведения в общественном транспорте. Важно правильно ожидать автобус, троллейбус, трамвай, такси. Весь городской транспорт движется по определенным маршрутам и останавливается не там, где захочется водителю или пассажирам, а в установленных пунктах, которые называются

остановками. Поэтому ожидать городской транспорт следует стоя на тротуаре или обочине в установленных местах, не выходя на проезжую часть.

Следует иметь в виду, что остановка трамвая почти всегда бывает на середине проезжей части и пассажирам приходится пересекать мостовую. Правила движения требуют от водителей автомобилей пропустить пассажиров, идущих к остановившемуся трамваю или от него. Но все равно надо быть предельно внимательным и, прежде чем идти к трамваю, посмотреть по сторонам и убедиться в безопасности перехода.

Производить посадку в автобус, троллейбус, трамвай и другие транспортные средства можно только после полной их остановки.

Помните, что **нельзя**:

- прыгать в транспорт на ходу;
- цепляться за транспорт сзади;
- стоять на выступающих частях и подножках.

Требованиями безопасности пассажирам запрещено препятствовать закрыванию дверей или же открывать их до полной остановки транспортного средства. Большинство автобусов и троллейбусов имеют двери, которые открываются автоматически из кабины водителя. Водитель не всегда видит, что делается в дверях, если их придержал кто-то из пассажиров. Однако водитель, будучи уверен, что двери закрыты, отправляет автобус или троллейбус. В результате пассажир может оказаться зажатым между створками дверей.

Так же опасно открывать двери до полной остановки автобуса или троллейбуса, потому что из нее могут выпасть на ходу пассажиры. А в легковом автомобиле открытой на ходу дверцей можно задеть пешехода или самому оказаться на асфальте.

Запрещено прислоняться к дверям, так как они могут неожиданно открыться.

В любом общественном транспорте есть надписи: «Места для пассажиров с детьми и инвалидов». Но даже если ты сидишь не на таком месте, все равно следует уступить его инвалиду, пожилому человеку, женщине и просто человеку старше. Также следует помочь выйти из автобуса или троллейбуса пожилому человеку или женщине с ребенком, слепому человеку.

В салоне **нельзя**:

- отвлекать разговорами водителя во время движения;
- шуметь, громко разговаривать, мешать другим пассажирам;
- высовываться или выставлять из окон какие-либо предметы;
- возить с собой пачкающие предметы, острые и колющие инструменты (их необходимо тщательно упаковывать);
- ездить в грязной, пачкающей других пассажиров одежде.

Выйдя из общественного транспорта необходимо соблюдать правила перехода на другую сторону улицы.

Тема: «Основные правила безопасного поведения при пользовании общественным транспортом»

На остановке

На остановке в ожидании общественного транспорта следует стоять на тротуаре подальше от его края. Здесь ограничительной чертой служит поребрик, стоять на котором нельзя.

Остановка - не место для игр и беготни. Нельзя выходить на проезжую часть, чтобы посмотреть, не идет ли автобус или троллейбус.

Если трамвайная остановка без посадочной площадки, выходить на проезжую часть для посадки в вагон разрешается только после его полной остановки.

Посадка в транспорт

Когда к остановке подошел автобус, троллейбус или трамвай, ведите себя спокойно - не суетитесь, не толкайтесь. Подходите к двери только после полной остановки транспорта. Не стойте перед дверьми, пропусти выходящих пассажиров.

Входите после инвалидов, пожилых людей и маленьких детей. Во избежание быть зажатым дверьми не пытайтесь сесть в последний момент перед отправкой автобуса, троллейбуса, трамвая.

Поездка

Войдя в транспортное средство, не задерживайтесь около дверей и на площадке, пройдите в салон. В салоне держитесь за поручни, чтобы не получить ушибов при возможном резком торможении.

Свободные места рекомендуется сразу занимать, чтобы не мешать проходу пассажиров, но при этом надо уступать места инвалидам, пожилым и самым маленьким. Сидеть лучше лицом по направлению движения: это безопаснее в случае неожиданного резкого торможения. По этой же причине спать во время поездки не рекомендуется.

Ни в коем случае не препятствуйте закрытию и открытию дверей. Не пытайтесь открыть их самостоятельно: это не только может повредить двери, но еще и опасно! Не прислоняйтесь к дверям: они могут открыться на ходу.

Некоторые трамвайные поезда представляют собой длинные вагоны с поворотным устройством в середине. Это сочлененные вагоны. К ограждениям поворотного устройства нельзя прислоняться. Нельзя просовывать в пространство за ограждением руки и ноги. Это очень опасно! Можно не только получить травму, но и погибнуть!

Не высовывайтесь из окон и не выставляйте в них какие-либо предметы.

Не шумите, не разговаривайте громко: это не только раздражает пассажиров, но и мешает водителю, которого нельзя отвлекать. Обращаться к водителю можно только на остановках.

Во время поездки выполняйте все указания водителя и кондуктора.

Высадка из транспорта

К выходу необходимо подготовиться заранее: спросить у других пассажиров, выходят ли они там же, где вы, или нет, по возможности подойти ближе к дверям, но не спускаться на ступени. После остановки и открытия дверей, когда пассажиры начинают выходить, не толкаться, не суетиться. Дети старшего возраста должны помочь пожилым пассажирам, инвалидам и малышам. Маленькие дети, едущие вместе с взрослыми, выходят после них.

Выйдя из общественного транспорта, не останавливайтесь напротив дверей, а отойдите в сторону, чтобы не мешать выходу других пассажиров.

Движение после высадки

Выйдя из транспорта, вы снова становитесь пешеходом, и, значит, опять должны подчиняться требованиям правил для пешеходов. Будьте особенно внимательны, если вам надо перейти на противоположную сторону дороги: ваш путь только по переходу!

Исходя из выше изложенного, можно сформулировать следующие правила:

Правила поведения для пассажиров автобуса и троллейбуса

На остановке

1. Соблюдай порядок, веди себя спокойно: не играй, не толкайся, не бегай.
2. Стой только на тротуаре, не наступая на поребрик.
3. Не выходи на проезжую часть.
4. Подходи к двери автобуса или троллейбуса только после полной его остановки.

При посадке

1. Пропусти выходящих пассажиров.
2. Соблюдай осторожность при посадке, чтобы не оказаться зажатым закрывающимися дверьми.

В салоне автобуса и троллейбуса

1. После посадки проходи вперед, не задерживайся на ступеньках и на площадке около дверей.
2. В салоне держись за поручни, не мешай проходить пассажирам, заранее готовься к выходу.
3. При выходе не суетись и не толкайся.

После высадки

На противоположную сторону улицы переходи только по пешеходному переходу.

В грузовых и легковых автомобилях

Пассажиры, легковых автомобилей, такси, должны соблюдать следующее правило: посадка и высадка должна происходить только с правой стороны улицы. С левой стороны могут выходить лишь водители.

Бывает, что надо ехать на грузовом автомобиле, например, на полевые работы или сопровождать груз. Для перевозки пассажиров в таких автомобилях существуют определенные правила. В кабине, кроме водителя, может помещаться столько человек, сколько мест предусмотрено техническими правилами. Например, в грузовом автомобиле ЗИЛ-130 рядом с водителем могут находиться только два человека.

Группам людей ехать в кузове грузового автомобиля можно лишь в том случае, если он специально для этого приспособлен: в нем должны быть сиденья для пассажиров, а на сиденьях вдоль заднего и боковых бортов прочные спинки. Скорость грузового автомобиля, в кузове которого находятся люди, не должна превышать 60 км/ч.

Стоять в кузове движущегося автомобиля категорически запрещено.

Не все транспортные средства приспособлены для перевозки людей. Нельзя перевозить людей вне кабины самосвала, автомобиля-цистерны, трактора и других специализированных автомобилей, самоходных машин и механизмов, конструкция которых не приспособлена для перевозки людей, а также на грузовом прицепе или полуприцепе. Нельзя ехать и в кузове грузового мотоцикла или мотороллера.

Обсуждение с учащимися дорожного происшествия:

Группа туристов попросила водителя грузовика довезти их до турбазы в горах. В кузове машины не было сидений: она не была приспособлена к перевозке людей. И туристы ехали стоя. На крутом повороте несколько человек не удержались и, потеряв равновесие, вывалились из кузова, получив тяжелые травмы.

Запрещено возить на заднем сиденье мотоцикла детей, которым нет еще 12 лет. Если пассажиру 12 лет и больше, то ехать на мотоцикле ему разрешается только в застегнутом защитном шлеме.

Не следует выпрыгивать из кузова автомобиля во время движения. Это может привести к несчастному случаю. Такие пассажиры серьезно подводят водителя машины, на которой ехали, потому что он отвечает за их поведение и здоровье.

«Правила поведения пешеходов»

Вновь обратимся к Правилам дорожного движения и повторим их:

1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии - по обочинам.

Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).

Вне населенных пунктов при движении по проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

2. Движение организованных пеших колонн по проезжей части разрешается только по направлению движения транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд. Спереди и сзади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - с включенными фонарями: спереди - белого цвета, сзади - красного.

Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии - и по обочинам, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.

3. Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам (подземным или надземным), а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

4. В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии - транспортного светофора.

5. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы стояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При пересечении проезжей части вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

6. Выйдя на проезжую часть, пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

Продолжать переход, можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулировщика).

7. При приближении транспортных средств с включенными синим проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода проезжей части, а находящиеся на ней должны уступить дорогу этим транспортным средствам и незамедлительно освободить проезжую часть.

8. Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии - на тротуаре или обочине. На остановочных пунктах, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.

«Дорожно-транспортные происшествия. Причины их возникновения и возможные последствия»

Неизбежны ли дорожно-транспортные происшествия?

Чтобы ответить на этот вопрос, надо опять обратиться к причинам дорожно-транспортных происшествий. Каковы они, можно ли их ликвидировать? Если причины ДТП устранимы, то, значит, ДТП не неизбежны? А если причины возникновения ДТП устранить невозможно, значит, они неизбежны? Попробуем разобраться.

Причин ДТП много, но, как бы они ни были разнообразны, 85-90% из них происходят по вине человека – водителя или пешехода. Оставшиеся 10-15% ДТП происходят по другим причинам.

Специалисты пришли к выводу, что безопасность движения в решающей степени зависит от трех взаимосвязанных составляющих. Это человек, автомобиль и дорога.

Значит, нужно, каким-то образом воздействуя в отдельности на каждую из этих составляющих, добиться, чтобы они перестали быть источниками опасности. Как это можно сделать?

Воздействие на самый главный параметр безопасности - на самого человека - кажется как будто бы наиболее простым делом, не требующим особых усилий. В действительности же именно при воздействии на человека приходится сталкиваться с основными трудностями.

Скажите, вы всегда и безоговорочно выполняете требования Правил дорожного движения? Ответьте на этот вопрос сами себе. Только будьте в своем ответе предельно честными. Задумались? Вспомнили?

Где-то транспорта не было видно - перешел на красный свет, когда-то торопился - перешел дорогу наискосок, а еще как-то раз машина была не очень близко - перебежал, в какой-то раз...

Убедить человека, будь то пешеход, пассажир или водитель, относиться к Правилам с должной серьезностью, выработать у него совершенно необходимую в наши дни устойчивую, постоянную привычку соблюдать их требования всегда и везде, в большом и малом оказывается очень и очень непростым делом. Еще раз вспомните свое поведение на дороге, вспомните поведение своих товарищей, да и взрослых тоже.

Казалось бы, проще всего воздействовать на водителя. Есть всякие способы его наказать, в конце концов, его можно просто не выпускать на дорогу, а как быть с пешеходом? Его, правда, тоже можно наказать, например, оштрафовать. Но как же не выпустить его на дорогу?

Наказаниями и другими строгими мерами, конечно, порядка добиться можно. Но такой порядок ненадежен, при малейшей возможности он нарушается, и главная цель - безопасность на дороге - не достигается. Порядок будет надежным и постоянным, если его соблюдают не из опасения подвергнуться штрафу или оказаться под колесами, а по глубокому внутреннему убеждению. Проще говоря, если человек будет соблюдать Правила не по принуждению и не из страха, а по желанию, потому что будет понимать, что это надо для его же безопасности.

Из всех видов ДТП чаще всего случаются наезды на пешеходов. Пешеходы и являются обычно причиной этих наездов. Все остальные виды ДТП (столкновения, опрокидывания, наезды на препятствия и др.) также могут происходить (и происходят) в результате действий пешеходов-нарушителей. Виновниками нарушений ПДД также являются в большинстве случаев пешеходы.

Основные причины аварий на транспорте

Школьники не всегда осознают связь между своим поведением, своими поступками на дороге и аварийными ситуациями, приводящими к ДТП. Между тем связь здесь самая прямая. Именно недопустимое поведение на дороге является причиной ДТП. Сюда можно отнести:

- неумение прогнозировать дорожную обстановку (неумение предвидеть опасность);

- незнание основ безопасного поведения;
- отсутствие навыков безопасного поведения;
- нежелание соблюдать правила безопасности, пренебрежительное отношение к ним;
- следование опасным привычкам поведения на улице;
- неосознанное подражание другим лицам (нередко родителям), нарушающим правила безопасности движения;
- беспечность, потеря бдительности, недисциплинированность.

В поведении школьников на дороге проявляется неумение:

- осматривать проезжую часть;
- замечать транспортные средства;
- оценивать скорость и направление движения транспортных средств;
- предвидеть возможность появления транспортного средства из-за другого транспорта, из-за деревьев, кустов и других объектов.

Все это является причиной таких распространенных нарушений ПДД школьниками, как:

- переход проезжей части перед близко идущим транспортом;
- переход проезжей части в неустановленном месте;
- неожиданный выход из-за транспортного средства, сооружения, зеленых насаждений и т. п.;
- переход дороги на запрещающий сигнал светофора. Эти и другие подобные нарушения часто приводят детей к попаданию в так называемые дорожные «ловушки».

Последствия дорожно-транспортных происшествий

Дорожно-транспортные происшествия никогда не проходят бесследно, а тяжесть последствий соответствует серьезности самих ДТП. Каждый день в нашей стране случается более 1000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают свыше 100 человек и получают ранения около 1500.

На автодорогах теряют свою жизнь и здоровье гораздо больше людей, чем в авариях на всех других видах транспорта. В среднем только за 3 дня здесь гибнут столько человек, сколько за год на авиационном, железнодорожном, морском и речном транспорте в целом. Примерно 5% погибших в ДТП - это дети. Количество погибших детей ежегодно увеличивается на 15%, а более 80% из общего числа пострадавших детей становятся инвалидами. Каждый год их число растет более чем на 3000 человек.

Ущерб, наносимый обществу вследствие дорожно-транспортных происшествий, непоправим. Помимо унесенных и покалеченных жизней, следует отметить материальные потери.

Каждое ДТП может иметь непосредственные последствия:

1. Временная дезорганизация движения.
2. Материальные потери:
 - выплата пособий по инвалидности;
 - расходы на лечение;
 - расходы на восстановление аварийных транспортных средств;
 - расходы на ремонт;
 - другие расходы.
3. Нанесение ущерба здоровью участников ДТП.
4. Летальный исход (гибель) всех или некоторых участников ДТП
5. Психические травмы и заболевания участников ДТП и их родственников.

Поведение участников и очевидцев ДТП

Первое, что необходимо сделать, - оценить ситуацию и приступить к извлечению пострадавшего из-под колес, из кабины и т.п. Делать это надо аккуратно, потому что двери кабины могут быть деформированы, заклинены, вдавлены внутрь, что будет мешать извлечению пострадавшего. Надо, прежде всего, устранить причины, мешающие этому.

Пострадавшего нельзя извлекать из автомобиля, если:

- нет прямой опасности для его жизни;
- его состояние может ухудшиться.

Пострадавшего нужно извлекать из автомобиля, если:

- имеется кровотечение, которое нельзя остановить в машине;
- он без сознания;
- его жизни угрожает опасность.

Второе - принять меры, чтобы предупредить воспламенение и взрыв горючего, повторный наезд и столкновение и т. п. Надо установить аварийные знаки, выключить двигатели и отключить аккумуляторы в аварийных машинах.

Третье - вызвать «скорую помощь» и с помощью окружающих извлечь пострадавшего и перенести его в безопасное место» Для извлечения пострадавшего надо:

- открыть дверцы, при невозможности - выбить стекла;
- отстегнуть или отрезать ремень безопасности, удерживающий пострадавшего;
- освободить ноги;
- извлечь пострадавшего за доступные неповрежденные части тела (хорошо, если это делают два-три человека);
- следить, чтобы извлекающие сами не споткнулись и не зацепились за что-либо.

Извлечь пострадавшего из автомобиля, перенести его на какую-нибудь площадку и уложить для оказания первой помощи следует с максимальной осторожностью, чтобы создать условия для стимуляции дыхания и сердечной деятельности:

- после удаления пострадавшего с места происшествия его не переносят, а осторожно подтаскивают;
- не стоит переворачивать пострадавшего на спину, кроме как при оживлении: его тело, принимая удобную позу, старается само помочь себе;
- голову пострадавшего нужно положить ниже, немного повернуть в сторону и слегка запрокинуть, иначе потерявший сознание человек может задохнуться из-за западания языка;
- если нет морозов или осадков, нельзя ничем накрывать человека, находящегося в бессознательном или шоковом состоянии (нагревание тела усилит кровообращение, из-за чего может пострадать кровоснабжение некоторых органов);
- под пострадавшего нужно подстелить одеяло;
- потерявшему сознание нельзя давать пить (он не способен глотать);
- постоянно нужно следить за дыханием: если оно прекратилось, нужно немедленно приступить к оживлению.

Доврачебная медицинская помощь при ДТП

Оказание медицинской помощи, если пострадавших двое или больше, надо начинать в первую очередь с того, кто в ней более всего нуждается. По степени угрозы для жизни последовательность следующая:

- 1) расстройство дыхания, удушье;
- 2) сильное наружное кровотечение;
- 3) бессознательное состояние;
- 4) травматический шок.

Первые три диагноза при взгляде на пострадавшего устанавливаются по ряду признаков. При расстройстве дыхания пострадавший, как правило, без сознания, у него синее лицо, пена на губах, беспокойство и хрипы, слышные на расстоянии.

Наружное кровотечение и бессознательное состояние определяются без затруднений.

Чтобы распознать состояние шока, нужно посчитать пульс: если при наличии тяжелой травмы пульс 110-120 ударов в минуту, можно считать, что пострадавший находится в состоянии шока.

«Правила дорожного движения - законы улиц и дорог»

Историческая справка

Тамбов - небольшой, но очень красивый город средней полосы России, богатый своей историей и современностью. Скоро нашему городу исполняется 375 лет. Для истории это срок небольшой, а для жизни людей - значительный. За свою историю Тамбову пришлось пережить и нападения врагов, и удары стихии, и революционные события. Нашествие монголо-татарских завоевателей, революционные перевороты и потрясения.

Основатели города, казаки, посадские люди, начали строить его как город-крепость на берегу полноводной реки Студенец. Город жил под постоянной угрозой нападения. Поэтому большое значение уделялось созданию оборонительных сооружений. Датой основания города считается 17 апреля 1636 года.

Современная экономика области – индустриально-аграрная.

Крупнейшие промышленные центры: Тамбов, Моршанск, Рассказово, Мичуринск и др.

На территории области находится две крупные ТЭЦ общей мощностью 336 мегаватт, проходят 1053 км линий электропередач, 864 км железных дорог и более 5000 автомобильных, 687 км нефтепроводов, пять магистральных газопроводов. 11% территории области занимают леса, имеется 906 рек, прудов и водохранилищ.

Из истории появления ПДД

Нетрудно представить, что было бы, если бы каждый водитель и пешеход двигался как ему вздумается. Никто не подчинялся бы никаким правилам. Происходили бы сплошные столкновения, создавались пробки транспортных средств. И, что ещё хуже, были бы неизбежны наезды на пешеходов. От этого хаоса нас спасают единые для всех Правила дорожного движения.

Создавались они постепенно, по мере того, как на улицах и дорогах становилось всё больше экипажей и пешеходов, появлялись новые транспортные средства.

Некоторые правила сохранились до сих пор, некоторые, оказавшись ненужными, исчезли. Таким был кажущийся теперь смешным закон о «человеке с красным флагом». Когда в Англии появились паровые дилижансы, был принят закон, по которому они должны были двигаться со скоростью не более 6-7 км/ч на загородных дорогах и вдвое медленнее - в населённых пунктах. Перед дилижансом в светлое время суток должен был идти человек с флагом или с красным фонарём - в тёмное, чтобы предупреждать прохожих и проезжих о приближающейся опасности. Человек этот должен был также помогать возницам, успокаивать испуганных лошадей.

В России, когда автомобилей ещё и в помине не было, потребовалось вмешательство властей, чтобы обеспечить порядок в дорожном движении. Лихие возницы хлестали кнутами замешкавшихся прохожих, поэтому был издан указ, запрещающий «подхлестывать» пешеходов.

Первый указ Петра I, связанный с безопасностью движения, появился в 1720 году: на улицах новой столицы предписывалось ездить на лошадях «со всяким опасением и осторожностью».

Но единых Правил дорожного движения, действовавших по всей России, ещё долгое время не было. Порядок наводили с помощью отдельных распоряжений и указов, один из которых, например, гласил, чтобы ездили «смирно и на лошадях не скакали, ни на кого не наезжали и лошадьми не топтали».

К числу первых Правил дорожного движения принято относить документ 1784 года, подписанный санкт-петербургским градоначальником. Назывался он «Извозничий билет» и служил водительским удостоверением. В «билете» были напечатаны Правила из 26 пунктов, которые должен был соблюдать извозчик. Среди них были и такие, которые сейчас бы мы назвали правилами об ограничении скорости, правилами обгона и стоянки.

Привычное для нас правило во время движения придерживаться правой стороны начало действовать в начале XIX века. Тогда же было введено ограничение скорости движения, определены места стоянок для экипажей и номерные знаки для них. Но пешеходное движение всё ещё оставалось неорганизованным.

В конце XIX века появился новый вид транспортного средства - автомобиль, породив новые заботы о безопасности движения. Особое внимание уделялось скорости автомобиля. Во Франции, например, она не должна была превышать... скорости пешехода. В самом начале XX века по улицам Санкт-Петербурга можно было передвигаться со скоростью не более 12 вёрст в час (верста приблизительно равна 1 километру), а при поворотах следовало снижать скорость.

Постепенно преимущества автомобиля стали очевидны, и скорость его движения было разрешено увеличить сначала до 20 вёрст в час, потом до 25 и выше.

Со временем появились и правила, которые уже учитывали опыт движения автомобилей, или, как тогда говорили, самодвижущихся экипажей.

Первым российским Правилам дорожного движения недавно исполнилось 100 лет.

10 июня 1920 г. Совет народных комиссаров принял Декрет "Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (Правила)", содержание которого легло в основу правил уличного движения во многих городах России. Контроль, за их соблюдением, осуществляли как милиционеры патрульно-постовой службы, так и сотрудники транспортных инспекций, образованных в структурах местных Советов рабочих, крестьянских и красногвардейских депутатов.

С переходом государства в 1921 г. к установлению рыночных, товарно-денежных отношений в различных сферах экономики роль милиции в организации уличного движения возросла. Так, его регулирование в крупных городах стало одной из основных обязанностей постовых милиционеров. Неслучайно сначала в Москве, а затем приказом Милиции Республики от 29.11.22 г. № 546 вводится жезл регулировщика длиной 11 вершков (почти 50 см) красного цвета с желтой ручкой. Он помещался в кожаном чехле и носился постовым на ремне спереди, с левой стороны. Через несколько лет сигналы участникам дорожного движения стали подаваться также с помощью переносных устройств семафорного типа.

В связи с упразднением НКВД, в начале 1931 г., на местах были образованы управления милиции и уголовного розыска, действовавшие на правах отделов исполкомов соответствующих Советов. Тогда же в составе этих управлений практически одновременно в Москве и Ленинграде создаются отделения регулирования городского движения. Они стали предшественниками отделов (отделений, групп) регулирования уличного движения (ОРУД).

Следуя циркуляру Главного управления Рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) при СНК РСФСР от 10 сентября 1931 г., решения об образовании ОРУДов были приняты в конце 1931 г. сначала исполкомами Моссовета и Ленсовета, а затем и в других крупных городах страны - Владивостоке, Горьком, Новосибирске, Свердловске, Челябинске и т.д. Им в подчинение придавались строевые подразделения милиционеров - регулировщиков (отряды, дивизионы, взводы).

Благодаря усилиям ОРУДов, получили внедрение первые светофоры, дорожные знаки и разметка, указатели для пешеходов, налажен централизованный учет ДТП, выпуск плакатов, листовок, брошюр и кинофильмов по проблемам безопасности уличного движения. Так, в декабре 1930 г. в столице заработал первый электрический трехцветный светофор. В начале 1934 г. их количество на улицах и площадях составляло: в Ленинграде - 31, в Москве - 80 объектов. Сигналы светофоров переключались вручную стоящим рядом регулировщиком, месторасположением которого вскоре стало небольшое деревянное или металлическое строение (будка).

В стране по-прежнему не существовало единых правил дорожного движения. На каждой административной территории устанавливался свой порядок. Некоторое сближение норм было достигнуто с утверждением НКВД СССР в 1940 г. типовых

правил движения по улицам и дорогам. Эти правила, разработанные ГАИ во главе с Соколовым Н.В., который руководил службой на протяжении последующих 16 лет, использовались для подготовки документов аналогичного содержания в регионах.

Знание ПДД - обязанность каждого водителя.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПДД

1.1. Настоящие Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины:

«Участник дорожного движения» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

«Дорога» - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

«Дорожно-транспортное происшествие» - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

1.4. На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

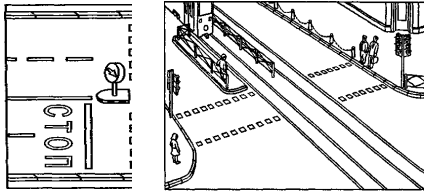
Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию.

1.6. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

«Регулирование дорожного движения»

Регулирование дорожного движения

Служба организации движения обеспечивает также управление дорожным движением, т.е. регулирует его в соответствии с разработанной схемой движения, которая оперативно корректируется с учетом происходящих в городе изменений, например, ремонта дорог или усиления транспортных потоков в отдельных направлениях.



Для регулирования дорожного движения используются специальные технические средства: светофоры, дорожные знаки, дорожная разметка, разделительные полосы и специальные островки на проезжей части, посадочные площадки, пешеходные дорожки, а также пешеходные и дорожные

ограждения и другое оборудование.

Иногда управление движением осуществляется при помощи сигналов регулировщика.

Требования, предъявляемые к регулированию движения, вырабатываются на основе изучения количества движущегося транспорта и пешеходов на отдельных дорогах в разные дни недели и в разное время суток. Учитываются пожелания населения и многое другое. Особое внимание уделяется местам пересечений транспортных и пешеходных потоков - перекресткам. Так, неоправданная установка светофоров может привести к обратным результатам: возникают задержки и путаница в движении, водители и пешеходы нарушают требования сигналов. Регулирование на перекрестках должно обеспечивать безопасность пропуска пересекающихся транспортных и пешеходных потоков, на перегонах дорог - безопасность пешеходов при пересечении ими проезжей части, на железнодорожных переездах - информировать водителей и пешеходов о приближении поезда и т.д.

Светофор.

Вам, конечно, приходилось видеть, как иногда пешеходы, не дождавшись, пока пройдет бесконечный поток машин, буквально бросаются наперерез близко идущему автомобилю.

Ещё во времена конных экипажей людям случалось подолгу стоять на тротуаре и ждать, когда же прервется их нескончаемая черед, чтобы можно было перейти дорогу без риска угодить под копыта лошади.

Что уже говорить о нашем времени! Сплошные потоки автомобилей и других транспортных средств движутся по дорогам в несколько рядов. В таких условиях пешеходу трудно перейти дорогу. Он вынужден простаивать долгое время в ожидании возможности пересечь проезжую часть. Но количество транспортных средств растёт и растёт.

Терпение же людей не бесконечно, и находятся такие пешеходы, которые устремляются наперерез потоку транспортных средств, невзирая на опасность, рассчитывая каким-то образом безнаказанно пересечь дорогу. Понятно, что риск попасть под колёса при этом очень велик.

Вот тут-то и появляется необходимость «разорвать» транспортный поток и пропустить пешеходов и заодно тот транспорт, который тоже не может двигаться в поперечном направлении. Как это сделать?

Светофор регулирует движение при помощи цветовых сигналов. Применяются сигналы трёх разных цветов. Цвета выбраны не случайно.

Красный сигнал, запрещающий движение, выбран потому, что это цвет опасности. Он хорошо виден днём и ночью, в тумане и во время дождя.

Зелёный сигнал, разрешающий движение, выбран потому, что он резко отличается от красного. Зелёный цвет невозможно спутать с красным, и виден он тоже хорошо.

Жёлтый сигнал - промежуточный между основными - запрещающим красным и разрешающим зелёным сигналами. Выбран он потому, что заметно отличается от них. Его не спутаешь с красным и зелёным, и он тоже хорошо виден.

Каждый сигнал светофора имеет своё строго определённое место. Красный сигнал расположен сверху, чтобы он был хорошо заметен. Иногда он даже больше по размеру, чем остальные сигналы.

Жёлтый сигнал разделяет запрещающий и разрешающий сигналы, является промежуточным сигналом между ними. Так где же ему находиться, если не посередине!

Зелёному сигналу досталось место внизу светофора. Если зелёный сигнал мигает, это означает, что время его действия истекает, вскоре будет включён запрещающий сигнал. Сочетание красного и жёлтого сигналов предупреждает о предстоящем включении зелёного сигнала.

Светофор с тремя сигналами называют трёхсекционным. Это самый распространенный транспортный светофор. Его сигналам подчиняются все транспортные средства и пешеходы.

Какие бывают транспортные светофоры

Кроме трёхсекционного светофора, есть светофоры с дополнительными секциями, специальные светофоры для велосипедистов, светофоры для регулирования движения через железнодорожные переезды и другие. Всё это транспортные светофоры, и их сигналы на пешеходов не распространяются.

Как работает светофор

Вы собираетесь перейти дорогу и подходите к пешеходному переходу, где работает обычный трех секционный светофор. Перекрёсток, на котором движение регулируется светофором, называется регулируемым. Рассмотрим работу светофора на таком примере.

Что мы видим? По одной дороге транспортные средства движутся сплошным потоком, для них горит зелёный сигнал, на другой - стоят. Для этих транспортных средств горит красный сигнал.

Обычный трех секционный светофор не всегда может обеспечить регулирование, отвечающее требованиям современного дорожного движения. Поэтому, кроме транспортных светофоров, существуют пешеходные светофоры и светофоры для велосипедистов.

Дорожные знаки

Во времена, когда не только ничего не знали об автомобиле, но даже и не предполагали, что экипажи могут передвигаться с помощью еще какой-то силы, кроме гужевой, возникла проблема - проинформировать путешественников, куда какая дорога ведет и какое расстояние надо преодолеть до конечного пункта. Так появились первые дорожные знаки.

Когда же по дорогам поехали автомобили... В общем, без знаков их движение оказалось просто опасным. Высокая скорость движения, большой остановочный путь в случае экстренного торможения и то, что они стали ездить не только днем и в хорошую погоду, - все это существенно повышало риск попасть в дорожное происшествие. Знаки предупреждали об опасности, информировали водителей об условиях движения на маршруте. Вначале не было каких-либо правил их установки.

На конгрессе Международной лиги союзов туризма, который проходил в самом конце XIX столетия в Лондоне, было решено, что знаки по их виду, назначению и месту установки должны отвечать общим требованиям. На следующем конгрессе, состоявшемся в 1900 г. в Париже, было принято, что на знаках вместо надписей должны указываться символы, которые были бы понятны даже неграмотным людям и иностранным туристам. После этого конгресса во Франции, Италии и некоторых других странах были установлены первые настоящие дорожные знаки. Международная конференция, проходившая в 1909 г. в Париже, окончательно упорядочила применение на дорогах знаков. В принятой конвенции по международным перевозкам впервые

были утверждены 4 дорожных знака: «Неровная дорога», «Поворот», «Перекресток» и «Пересечение с железной дорогой». На этой конференции было принято решение устанавливать знаки с правой стороны по ходу движения за 250 м от начала опасного участка перпендикулярно дороге (в некоторых странах до этого времени знаки ставили параллельно дороге). Они были круглой формы, но цвет на первых порах не был строго регламентирован. Последующие международные конференции 1926, 1931, 1964 и 1968 гг. увеличивали число дорожных знаков, делили их на группы. Так, предупреждающие знаки стали иметь треугольную форму, а цвет для каждой группы знаков стал строго определенным.

Хотя многие страны, подписав международные конвенции, и обязались употреблять только утвержденные знаки, но и сейчас на дорогах мира можно встретить самые удивительные знаки. Во Франции и Швейцарии в некоторых населенных пунктах стали появляться знаки с изображением животных и птиц с надписями: «Убавьте скорость! Спасибо!». На некоторых дорогах Кипра можно увидеть знаки со словами: «Внимание! Опасность! Шоссе скользкое из-за виноградного сока».

В ряде стран Европы начали использовать новый дорожный знак с изображением конфигурации человеческого уха. Он устанавливается там, где могут чаще всего встречаться люди с дефектами слуха - вблизи медицинских учреждений.

Встречаются дорожные знаки из категории курьезных. В Дании, чтобы предостеречь водителей и велосипедистов от участвовавших в кражах на автостоянках, можно увидеть знак треугольной формы с силуэтом воришки с мешком на плече и с отмычкой в руке. В западногерманском городе Кассиле к удивлению водителей был установлен знак с двумя отпечатками босых ног, запрещающий движение всех видов транспорта, кроме пешеходов.

На одной из автотрасс Швейцарии вместе со знаком «Прочие опасности» висит табличка с изображением пушки, т.к. рядом расположен военный полигон, где часто происходят стрельбы. Громкий звук от орудийного выстрела может напугать водителя или велосипедиста, и они могут забыть об управлении своими транспортными средствами.

Вернемся к истории. В России первые дорожные знаки появились еще до первой мировой войны, но их было мало. СССР, ратифицировав решение конвенции 1926 г., взял на себя обязательство устанавливать дорожные знаки стандартной формы и символики. В 30-х годах в нашей стране действовало 20 знаков.

В действующих в настоящее время Правилах все дорожные знаки разбиты на 7 смысловых групп. Их форма, цвет, место и способ установки, условия применения строго регламентируются Государственными стандартами. В силу исторически сложившейся традиции предупреждающие знаки стали иметь форму равностороннего треугольника, запрещающие и предписывающие - круга, информационно-указательные и сервиса - квадрата или прямоугольника. Цвет указателей является своеобразным кодом принадлежности дороги или объекта, к которому она ведет.

Зеленый цвет предупреждает: впереди автомагистраль, велосипедистам движение по ней запрещено; синий - значит ехать придется по загородной дороге; ну, а белый - дорога или объект находится в черте города.

Предупреждающие дорожные знаки в населенных пунктах устанавливаются на расстоянии 50-100 м до начала опасного участка, а вне их - за 150-300 м. Почему? Связано это с разной разрешенной скоростью движения. Ведь остановить транспортное средство при скорости 60 км/ч можно быстрее, чем, скажем, при 90 км/ч.

Дорожные знаки постоянно совершенствуются, используются новые материалы. Большое распространение получили знаки со световозвращающей поверхностью. Лучам фары в темное время суток достаточно только попасть на поверхность знака, как он «вспыхивает» отраженным светом и становится хорошо видимым за много десятков метров. Число дорожных знаков на дорогах постоянно растет. В настоящее время их насчитывается более 10 млн.

Каково же будущее дорожных знаков? Перспектив здесь достаточно много. Все шире используются многопозиционные знаки, появляются знаки с дистанционным управлением (в Москве такая перспектива открывается в связи с вводом в эксплуатацию первой очереди телеавтоматической системы управления движением «Старт») и действующие автоматически.

Как будут выглядеть знаки? Совершенно новые возможности открывает голография. Ее применение позволяет получить изображение символа знаков в пространстве над дорогой. Такие знаки будет трудно не заметить, нельзя сбить, повредить. Для получения изображения голографического знака лазерным источником освещения просвечивают специальную фотопластинку-голограмму. Есть проекты переноса дорожных знаков прямо в кабину водителя автомобиля, на приборную доску. У обочины дороги размещают автоматический радиопередатчик, который передает необходимую информацию, например, дорожную схему.

Организация дорожного движения.

Вы, наверное, видели, как непредвиденная остановка одного транспортного средства приводит к скоплению транспорта, образованию пробки, парализующей движение на большом участке дороги. Значит, чтобы дорожное движение было удобным, происходило без задержек, сбоев и происшествий, оно должно быть технически организованным.

Для решения этих задач в ГИБДД создана специальная служба - служба организации движения. Она осуществляет следующие функции:

- распределение и направление транспортных потоков по дорогам города в зависимости от пропускной способности;
- разработку вариантов приспособления дорожной сети города к новым условиям движения по мере расширения его территории и инфраструктуры;
- создание схем прокладки новых дорог и расширения существующих, размещения развязок на разных уровнях, подземных и наземных пешеходных переходов, установки светофоров, дорожных знаков, нанесения дорожной разметки;
- улучшение условий дорожного движения путем рационального размещения остановочных пунктов транспорта общего пользования, систем освещения дорог, зеленых насаждений, киосков, рекламных щитов и других элементов обустройства и оформления городских дорог. Таким образом, организация дорожного движения - это совокупность многих мероприятий, которые должны обеспечивать безопасное, комфортное и быстрое передвижение транспортных и пешеходных потоков.

Дорожная разметка

Разметка является важным средством организации дорожного движения и, как знаки, светофоры, играет ощутимую роль в предупреждении аварий на дороге. Впервые разметку применяли на проезжей части дорог в США в 1911 г. А в 1933 г. впервые в СССР разметку нанесли на улицах Москвы. С той поры она зарекомендовала себя как эффективное средство организации движения, и сегодня нам трудно представить дорогу без нее.

Что такое разметка? Это линии и надписи на проезжей части дороги, ограждениях и элементах искусственных сооружений. Разметка делится на *горизонтальную* и *вертикальную*. Горизонтальная линия наносится на проезжую часть, а вертикальная - на элементы дорожной обстановки (опоры и пролетные строения мостов и путепроводов, бортовой и бордюрный камень). Горизонтальная разметка в свою очередь подразделяется на продольную и поперечную. Продольная разметка - это линии, которые идут вдоль дороги, поперечная соответственно поперек.

Разметка в нашей стране может быть трех цветов: белого, черного и желтого. Значение линий разметки во многом идентично значению знаков. Одни виды разметки предупредительные, другие - информационные, ну, а третьи - запрещающие.

«Правила безопасного поведения велосипедистов»

Историческая справка

Изобретателем первой самоходной тележки был лесничий князя Баденского, офицер и камергер, барон Дрез фон Зауэрбронн. У барона была настоящая страсть к механике. С некоторых пор князю стали доносить, что Дрез пренебрегает обязанностями лесничего и придворного. Лесное хозяйство было запущено. Браконьеры рубили лес его высочества. Неприятности посыпались на голову злополучного камергера. Однажды князь, разгневанный очередным происшествием, в окно увидел Дреза. Барон и камергер ехал по улице верхом на узкой деревянной скамеечке с двумя неуклюжими тележными колесами. Ногами он отталкивался от земли, разгонялся и несколько секунд тележка катилась сама. Князь подписал указ о лишении Дреза звания камергера и княжеского лесничего.

Через два года, в 1815 г. в газетах появились сообщения, что механик Дрез ездит на своей машине в четыре раза быстрее, чем всадник на лошади, что он демонстрировал свое изобретение Александру I и русский император его весьма одобрил. Дрезу присвоили звание профессора механики. Под конец жизни Дрез придумал железнодорожную тележку с ручным приводом - дрезину (по-русски - самокат). Он умер во славе и бедности.

Гениальный русский изобретатель Кулибин также занимался решением подобной задачи. В 1791 г. он изготовил повозку, два колеса которой с помощью ножных рычагов крутил водитель, стоящий на запятках повозки. Она могла везти трех седоков. Правда, довольно медленно. Сохранился рассказ о горькой участи крепостного изобретателя Леонтия Шамшуренкова, жившего в городе Яранске Нижегородской губернии, который сделал самодвижущуюся тележку и ездил на ней. Шамшуренков послал жалобу на местного воеводу, который с купцами за компанию воровал спирт с казенного завода, спекулировал им. Воевода бросил его в тюрьму не как обвиняемого, а как свидетеля по какому-то делу. Годы шли, Шамшуренков сидел в тюрьме, о нем забыли. На четвертом году заключения узник подал прошение о сделанной им «коляске самобеглой». Через десять лет крестьянина Шамшуренкова вызвали в правительствующий сенат в Петербург.

В ноябре 1852 года был изготовлен первый опытный образец коляски. Но дальше дело не пошло. Шамшуренкова отправили на родину, и вести о нем затерялись.

Во Франции был предложен педальный автобус. Вместо сидений пассажиры садились в седла с педалями внизу. Водитель автобуса не имел педалей. Он давал команду пассажирам и управлял движением машины. Очень похожими на этот автобус были педальные автомобили, которые называли велобилиями.

В начале XIX века «беговые машины», похожие на ту, которую сделал Дрез, входили в моду. Великосветские франты катались наперегонки. За постройку машин взялись специальные мастерские. В 1839 г. шотландец Макмиллан сконструировал двухколесную машину, движимую педалями. Она была тяжела и успеха не имела. В одной из французских мастерских механик Пьер Мишо в 1855 году приделал к переднему колесу дрезины пару педалей точно так, как сейчас устанавливают педали в трехколесных детских велосипедах. Сразу обнаружилось много новых возможностей. Оказалось, что можно и вовсе не касаться земли ногами на ходу. Машина не падала и не опрокидывалась. Седок легко поддерживал равновесие: колеса вертелись, как гигантские волчки. Новая машина оказалась куда быстрееходнее дрезины. Мишо окрестил ее велосипедом. Но американцы величали ее «костотрясом». Машина была тряской, тяжелой. Имела непомерно тугий ход. Велосипедисты возвращались из поездок больными и усталыми. Не спасали и литые резиновые шины, введенные в 1865 году. Они только увеличили вес колес.

Изобретатели принялись облегчать велосипед. Прошло почти пять лет, пока тяжелые деревянные колеса удалось заменить металлическими. Легкий стальной обод охватывал сверкающий венчик тонких стальных спиц.

Увеличился до предела диаметр ведущего колеса. Появились чудовищные велосипеды. Над громадным, в рост человека, ведущим колесом возвышалось узенькое сиденье. Маленькое заднее колесо мельтешило сзади, словно паж за шлейфом принцессы. У прохожих захватывало дух при встрече с велосипедистом, мчавшимся во весь опор. Не всякий решался влезть на такой велосипед. Не всякий мог ехать быстро. Надо было иметь ноги футболиста, чтобы крутить тугие педали. И при каждом обороте раздавался скрежет подшипников. Велосипед стал забавой спортсменов-храбрецов.

Оставалось сделать велосипед безопасным: снизить его высоту и при этом не потерять в скорости. Это сделали в 1884 г., устроив всем известную цепную передачу. Педали вертели большое зубчатое колесо. Цепь вела маленькую зубчатку у заднего колеса. Ведущим пришлось сделать заднее колесо, иначе цепь мешала бы рулить. За один оборот педалями ведущее колесо делало несколько оборотов. Можно было уменьшить диаметр переднего колеса, не проигрывая в скорости. Велосипеды стали ниже. Заводы стали выпускать приземистые безопасные машины, доступные всем.

Велосипед становится более массовым. Но по-прежнему ездить на нем сложно: велосипед все еще оставался «костотрясом».

Наконец велосипед получил новые колеса. Это сделал в 1890 г. английский ветеринар Данлоп. Случилось это так: Данлоп на досуге попробовал улучшить велосипед своего сына и подверг его хирургической операции. Он разрезал садовый шланг, свернул его в два кольца и искусно срастил концы, затем уложил их по ободу велосипедных колес и надежно там укрепил, обмотав бинтами.

Мальчик с комфортом стал ездить по городу, не подозревая, что использует одно из крупнейших изобретений. Велосипедисты пробовали кататься на велосипеде Данлопа - сына, восхищаясь мягкостью хода. Данлоп запатентовал свои шины. Поэтому именно он считается изобретателем резиновых шин.

Производство велосипедов развернулось в мировом масштабе. Армия изобретателей и конструкторов взялась за велосипед. В 1896 г. в Англии из 30 тысяч патентов 5 тысяч касались велосипеда.

В 1897 г. велосипед снабдили последним серьезным усовершенствованием - механизмом свободного хода. С тех пор велосипедисты могут отдыхать, не слезая с велосипеда. Достаточно разогнаться, а дальше можно ехать, не вращая педали. Велосипед будет ехать по инерции. Так велосипед стал велосипедом. Долгий путь. Но зато изобретение получилось на славу.

К 1920 г. велосипед стал основным транспортным средством для рабочих, служащих, крестьян, почтальонов и врачей. Сегодня повсюду видишь удобные послушные велосипеды. Есть велосипеды с колясками - вози любой товар. Есть велосипеды-невелички. Они умещаются даже в багажнике автомобиля.

Есть велосипеды-раскладушки. За несколько минут их нетрудно разобрать на две половинки и потом также быстро собрать.

Велосипед - значит «быстроног». Современные велосипеды полностью оправдывают это название. На специальных гоночных велосипедах спортсмены-велогонщики перегоняют даже автомобили.

Правила для велосипедиста

По назначению велосипеды бывают дорожные и спортивные. В каждой из этих групп они, в свою очередь, разделяются по техническим характеристикам: высоте рамы, количеству передач, размеру шины, форме руля, седла.

К велосипедам массового использования относятся дорожные велосипеды. Они предназначены для езды по дорогам с различным покрытием. Это - машины, способные к безотказной работе на любых дорогах, при различных климатических условиях, они имеют большой срок службы. Дорожные велосипеды выпускают мужские, женские и подростковые.

Велосипед обладает ограниченной прочностью. Например, прочность подросткового велосипеда допускает посадку одного велосипедиста в возрасте до 15 лет и перевозку груза массой до 15 кг.

Уход за велосипедом.

Велосипед нуждается в ежедневном осмотре: в проверке давления воздуха в шинах, правильности центровки колеса, натяжения цепи и спиц, работы тормозов, плотности резьбовых соединений, действия звонка, наличия зеркала заднего вида. При эксплуатации велосипеда образуются зазоры в его ходовых соединениях. Во избежание этого узлы велосипеда систематически регулируют, смазывают, а затем проверяют. Изношенные детали заменяют новыми.

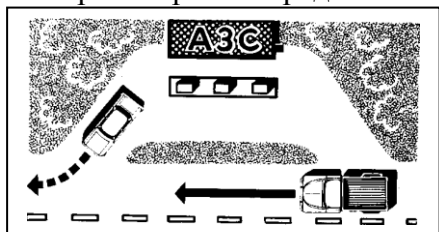
Смазка.

В зонах умеренного климата смазывать велосипед нужно один раз, а цепь - два раза в сезон. В зонах с жарким климатом велосипед смазывают два-четыре раза в сезон, цепь - четыре-восемь раз. Для смазки применяют машинное масло.

Начало движения, маневрирование

При выезде на дорогу с прилегающей к ней территории (двора, места стоянки, АЗС и т.п.) водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней, и пропустить пешеходов.

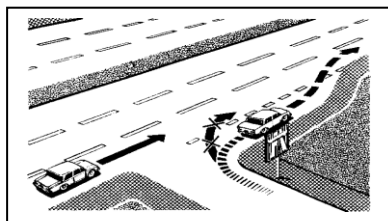
При выезде из двора, с территории гаража, автозаправочной станции, местного внутриквартального проезда, площадки отдыха и других придорожных территорий водитель должен учитывать, что пешеходы, идущие по тротуару, могут оказаться перед транспортным средством внезапно, и поэтому скорость должна быть минимальной. В этих местах дорожные знаки «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено» могут быть не установлены, поэтому в соответствии с данным пунктом Правил водитель, выезжая на проезжую часть, обязан уступить дорогу движущимся по ней транспортным средствам.



Перед началом движения от места остановки (стоянки), перестроением и всяким изменением направления движения водитель обязан убедиться, что это будет безопасно и не создаст помех для других участников движения.

Предусмотренное в указанных случаях включение соответствующих указателей поворотов или подача сигнала рукой ни в коей мере не освобождает водителя от обязанности убедиться в том, что он не создаст помех для движения. На водителе полностью лежит ответственность за обеспечение безопасности движения от начала и до конца перестроения и всякого изменения направления движения. Он не должен рассчитывать на действия других водителей и пешеходов по предотвращению возможных последствий в случае созданной им помехи движению.

При наличии полосы торможения, предназначенной для снижения скорости, водитель, намеревающийся изменить направление движения, обязан своевременно перестроиться на эту полосу и поворачивать только с этой полосы. При наличии полосы разгона, предназначенной для въезда на дорогу, водитель обязан двигаться по ней и вливаться в транспортный поток, уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.



Нормы проектирования автомобильных дорог предусматривают устройство полос торможения и разгона (переходно-скоростных полос) в местах пересечений, примыканий, в зоне автобусных остановок, у площадок отдыха, автозаправочных станций. Протяженность этих полос составляет от 65 до 230 м в зависимости от категории дороги и продольного ее уклона.

Полоса разгона (торможения) отделяется от основной проезжей части разметкой. На рисунке показано правильное пользование полосой разгона.

«Безопасная скорость. Маневры транспорта»

Скорость движения

Скорость движения 60 км/ч является предельно разрешенной для улиц городов и других населенных пунктов, за исключением участков дорог, обозначенных знаком «Начало населенного пункта», на которые не распространяются требования Правил к порядку движения в населенных пунктах.

60 км/ч - это максимальный предел для всех видов транспортных средств. Однако фактически максимальная скорость может быть ниже. Например, в случае ограничения ее значением знака «Ограничение максимальной скорости» или иным предусмотренным Правилами методом. В любом случае нельзя превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой данного транспортного средства.

Фактическая скорость должна определяться водителем с учетом дорожных условий, вида и состояния транспортного средства и других обстоятельств.

Возможны также случаи, когда водителям рекомендуется оптимальная скорость. Например, на улицах, где движение регулируется по принципу «зеленой волны», установкой знака «Рекомендуемая скорость». На отдельных полосах и дорогах может действовать знак «Ограничение минимальной скорости», который запрещает движение со скоростью ниже той, что указана на знаке.

Вне населенных пунктов движение разрешается движению легковым автомобилям, междугородным, туристическим и особо малым автобусам, а также грузовым автомобилям с полной массой не более 3,5 т - со скоростью не более 90 км/ч;

Обгон

Прежде чем начать обгон, водитель должен убедиться в том, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что этим маневром он не создаст помех другим участникам движения.

Обгон с выездом на полосу встречного движения представляет повышенную опасность, так как в условиях ограниченной видимости связан с возможным столкновением со встречными транспортными средствами.

Обгонять можно, только развивая скорость в пределах установленных ограничений.

Водитель обгоняющего транспортного средства обязан перед обгоном подать сигнал левого поворота, а перед завершением обгона, т. е. перед возвращением в прежний ряд, - сигнал правого поворота (в обоих случаях - заблаговременно).

Обгонять безрельсовые транспортные средства разрешается только с левой стороны. Однако обгон безрельсового транспортного средства, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к его выполнению, производится с правой стороны.

Для обеспечения безопасности движения при обгоне Правила возлагают определенные обязанности и на водителей обгоняемых транспортных средств. Этим водителям запрещено препятствовать обгону: во время обгона повышать скорость движения, стремиться выехать влево или мешать другими действиями.

На дорогах вне населенных пунктов водитель медленно движущегося транспортного средства, за которым образовалось скопление других транспортных средств, должен остановиться, как можно правее на обочине, а при ее отсутствии - у края проезжей части и пропустить скопившиеся автомобили.

При двух и более полосах для движения безрельсовых транспортных средств в данном направлении водитель, производящий обгон, может остаться на левой полосе при условии, если по возвращении на ранее занимаемую полосу ему пришлось бы сразу начать новый обгон и если он не создает помех транспортным средствам, движущимся за ним с более высокой скоростью.

Нередки случаи, когда по правой полосе движутся на относительно небольшой дистанции друг от друга два, три и более транспортных средств. В этих случаях

водителю, производящему обгон, пришлось бы после опережения каждого транспортного средства снижать скорость, перестраиваться в правую полосу, а затем снова выбирать момент для обгона следующего транспортного средства. Поэтому Правила разрешают в данных случаях не производить дополнительных маневров, а выполнять обгон сразу двух, трех и более транспортных средств, движущихся по правой полосе на небольшом удалении друг от друга. Но как только дистанция между движущимися по правой полосе транспортными средствами оказывается значительной, в силу вступает требование перестроиться по возможности ближе к правому краю проезжей части.

Выезд на соседнюю полосу для обгона может производиться при условии, что на протяжении всего времени обгона не будет создано помехи транспортному средству, движущемуся сзади по этой полосе (например, автомобилю, подающему специальные звуковые или световые сигналы).

Обгон запрещается:

- на перекрестках, за исключением случаев обгона на регулируемых перекрестках; обгона велосипедов и двухколесных мотоциклов без коляски; разрешенного обгона справа; обгона, осуществляемого на дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой;

- на железнодорожных переездах и ближе 100 м перед ними;
- транспортного средства, производящего обгон или объезд;
- в конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

На перекрестках, где движение регулируется сигналами светофора или регулировщика, Правилами разрешен обгон, поскольку при запрещающем сигнале водители транспортных средств и пешеходы, находящиеся на пересекаемой дороге, не будут двигаться и тем самым будут созданы условия, при которых обгон будет безопасен.

Железнодорожные переезды, как правило, имеют небольшую ширину проезжей части, обеспечивающую движение автомобилей в один ряд. В этих стесненных условиях обгон может вызвать дезорганизацию движения, привести к столкновению, что поставит под угрозу безопасность движения поездов.

«Двойной» обгон опасен тем, что водителю второго обгоняющего транспортного средства не видно дороги (из-за двух автомобилей впереди); кроме того, при таком маневре значительно увеличивается зона обгона и возрастает опасность столкновения со встречными транспортными средствами.

Перелом продольного профиля дороги, крутой поворот, видимость на котором ограничивается косогором, зелеными насаждениями или постройками, участки дорог, где туман, сильный дождь, снег или поднятая пыль резко ограничивают видимость, являются местами, где обгон разрешается только без выезда на полосу встречного движения, поскольку в условиях ограниченной видимости транспортное средство, движущееся во встречном направлении, может быть не замечено и появиться внезапно.

Остановка и стоянка

Перед остановкой транспортного средства на дороге водитель обязан перестроиться и остановиться как можно правее на обочине, а при ее отсутствии - у края проезжей части.

Перед остановкой необходимо подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если их нет или они неисправны - рукой.

При остановке на обочине Правила требуют, чтобы транспортное средство находилось на ней как можно правее, т.е. по возможности дальше от проезжей части дороги.

В Правилах дорожного движения не указывается конкретное расстояние между колесами транспортного средства и краем проезжей части, поскольку обеспечить

точное выполнение этого требования затруднительно. Водитель должен останавливать транспортное средство ближе к краю проезжей части насколько это возможно

Остановка и стоянка транспортных средств на проезжей части разрешаются в один ряд. Мотоциклы без коляски и велосипеды разрешается ставить в два ряда.

Длительная стоянка (отдых, ночлег и т.п.) вне населенного пункта разрешается только на специальных площадках или за пределами дороги.

Ставить транспортные средства под углом к краю проезжей части можно только там, где разметка или знак разрешают такой способ стоянки или где такая стоянка (за счет конфигурации проезжей части, наличия специальной площадки, большой ширины проезжей части и т.п.) не создает помех движению транспортных средств, в частности маршрутным автобусам и троллейбусам.

Вопросы для закрепления:

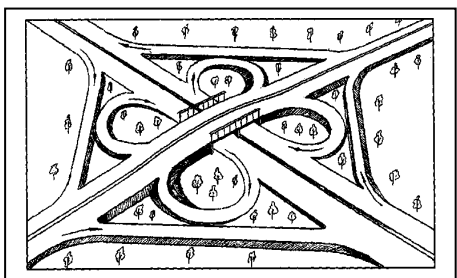
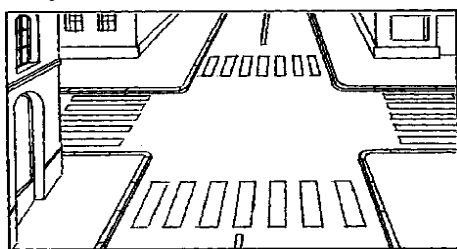
1. Какие основные виды маневров вы знаете? Опишите некоторые из них.
2. Какие правила безопасности требуется выполнить при перестроении из одной полосы в другую?
3. На каком расстоянии надо держаться при обгоне?
4. Нужно ли велосипедисту подавать предупреждающие сигналы при обгоне?

«Виды перекрестков»

Нерегулируемые перекрёстки

Перекрёстки и их типы

Слово перекрёсток знакомо всем. Но, наверно, вы не вникали в его смысл, не задумывались о его значении.



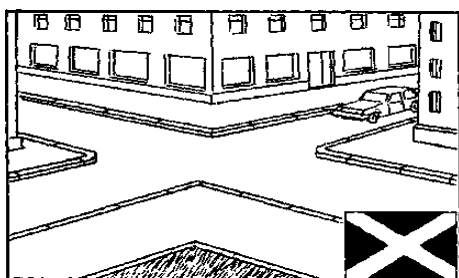
Перекрёсток - место пересечения дорог на одном уровне.

Было бы безопаснее, если бы дороги пересекались не на одном уровне, а проходили бы одна над другой. Тогда бы транспортные средства не мешали друг другу, их пути не пересекались бы, они не теряли бы время, пропуская друг друга, не было бы опасности столкновений и наездов.

Такие пересечения существуют. Их называют транспортными развязками. Только строить их очень сложно и дорого. Поэтому их пока мало, а большинство дорог пересекаются на одном уровне.

Перекрёстки бывают разные. Это зависит от того, как дороги пересекаются между собой.

Т-образный трёхсторонний перекрёсток.
Транспорт едет с трёх сторон.



Х-образный четырёхсторонний перекрёсток. Транспорт едет с четырёх сторон

У-образный трёхсторонний перекрёсток. Транспорт едет с трёх сторон.

Перекрёсток - это не только место пересечения путей транспорта и пешеходов, здесь транспортные средства поворачивают налево и направо, разворачиваются в обратном направлении. Их пути движения не только пересекаются между собой, но и пересекают пути движения пешеходов.

Чтобы на перекрёстке движение было безопасным, устанавливают светофоры и дорожные знаки, на проезжую часть наносят линии дорожной разметки, транспортные средства оснащают специальными предупредительными сигналами.

Пешеход на перекрёстке, прежде чем начать переход улицы, должен во многом разобраться, в том числе ему очень важно знать, едут автомобили прямо или поворачивают. Узнать об этом пешеход может от самих водителей. Каким образом?

Водители при помощи предупредительных сигналов, установленных на транспортных средствах, сообщают друг другу и пешеходам о своих действиях. К таким сигналам относятся световые указатели поворотов. Обычно их называют «мигалками», потому что при включении они мигают. Включил водитель левую «мигалку» - предупреждает о повороте налево, включил правую «мигалку» - предупреждает о повороте направо. По этим сигналам другие водители, а также пешеходы узнают о намерении водителя ехать в ту или иную сторону.

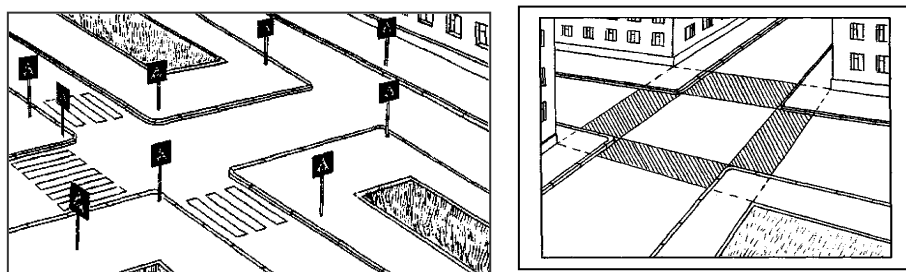
Чтобы сигналы поворотов - «мигалки» - были лучше заметны, их устанавливают по три с каждой стороны транспортного средства. Впереди это белый фонарь, сбоку - жёлтый, сзади - жёлтый или красный.

Если на транспортных средствах световые указатели поворотов не предусмотрены (например, на велосипедах) или оказались неисправными, сигналы поворотов подают рукой.

На транспортных средствах устанавливают ещё и звуковые сигналы. В населённых пунктах подавать звуковые сигналы запрещено. Использовать их можно для предупреждения дорожно-транспортного происшествия. Это разрешено и на загородных дорогах. Но если дорога проходит рядом с больницей, санаторием, домом отдыха, детским садом и т.п., то на этом участке дороги подача звукового сигнала может быть запрещена, и тогда там устанавливают дорожный знак «Подача звукового сигнала запрещена».

Если на перекрёстке нет ни светофора, ни регулировщика, которые определяли бы очерёдность движения пешеходов и транспорта, то такой перекресток называется нерегулируемым. Пешеходный переход, расположенный на таком перекрёстке, тоже является нерегулируемым.

Рассмотрим подробно, как надо переходить дорогу по пешеходному переходу, расположенному на нерегулируемом перекрёстке.



Начнём с обозначений перехода. Он может быть обозначен дорожными знаками «Пешеходный переход», а иногда, кроме знаков, ещё и дорожной разметкой «зебра».

Если пешеходный переход на перекрёстке не обозначен, то переходить дорогу нужно по линии продолжения тротуаров. Линии эти условные, т.е. никак не обозначенные, их следует провести мысленно.

Правила перехода дороги на нерегулируемом пешеходном переходе не зависят от того, как он обозначен и обозначен ли вообще.

Правила перехода всегда одинаковы.

Обозначения перехода служат только для определения его ширины.

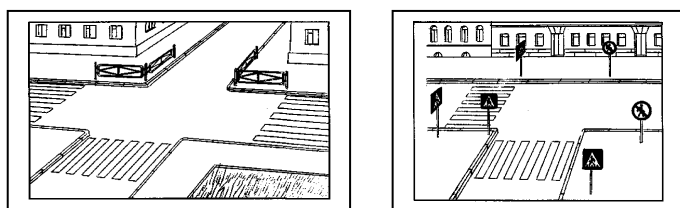
Если на переходе есть разметка «зебра», то она и определяет его ширину: какой ширины сама «зебра», такова и ширина перехода.

Если переход обозначен только знаками, то ширина перехода равна расстоянию между знаками.

Если пешеходный переход на перекрёстке не имеет никаких обозначений (пешеходам разрешено переходить дорогу по линии тротуаров), то ширина перехода

равна расстоянию между условными линиями тротуаров.

Иногда на перекрёстке по краю тротуара бывают установлены ограждения, препятствующие переходу. Разумеется, что в таких местах переход дороги запрещён. Он



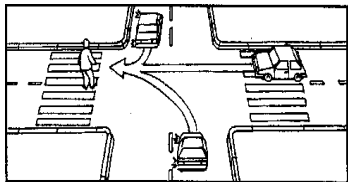
может быть запрещён и при отсутствии ограждений, если имеется знак «Движение пешеходов запрещено». Это запрещающий знак круглой формы с красной окантовкой. На белом фоне изображён идущий пешеход, перечёркнутый красной чертой.

Рассмотрим нерегулируемый пешеходный переход, расположенный на обычном четырёхстороннем перекрёстке.

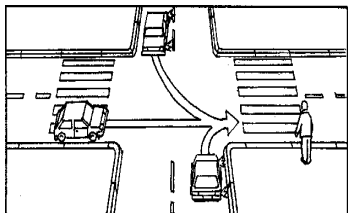
Вы подошли к перекрёстку. Определили по известным признакам, где находится пешеходный переход. Остановились перед поребриком и проанализировали, что из себя представляет перекрёсток: в каких направлениях едут транспортные средства, откуда может грозить опасность?

На таком перекрёстке движение транспортных средств идёт в четырёх направлениях. Какие именно транспортные средства опасны для вас?

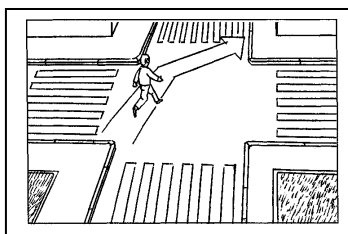
В первой части пути по переходу опасность будет грозить только слева. Во второй части пути опасность будет - только справа.



Транспортные средства, движущиеся справа, могут появиться с трёх направлений: непосредственно справа, при правом повороте и при левом повороте. О том, как водители при помощи предупредительных сигналов сообщают о своих действиях, вы уже знаете.



Во второй части пути опасность справа могут создавать только машины, едущие прямо.



Видно что, в одном случае проще первая часть пути через дорогу, а вторая сложнее, а в другом, наоборот. Однако в любой ситуации переход дороги на нерегулируемом перекрёстке требует внимания и ответственности.

Совершая на перекрестке, правый или левый поворот, водитель обязан пропустить пешеходов, переходящих улицу, на которую сворачивает машина. Всё же убедитесь, что водитель уступает вам дорогу. Если вы в этом не уверены - сами пропустите машину.

Иногда можно видеть, как на перекрёстках некоторые пешеходы, желая сократить расстояние, идут по пути, изображённому на рисунке.

Это очень рискованный путь: большую его часть пешеход повернут спиной к сторонам возможного появления транспорта.

Недопустимо ведут себя и те пешеходы, которые на перекрёстках, образованных узкими «тихими» улочками, переходят дорогу не как положено, а наискосок, прямо через перекрёсток. Появление машины на «тихой» улице всегда неожиданно, и пешеход, застигнутый на перекрёстке, ведёт себя непредсказуемо: куда он побежит, спасаясь от машины, водителю угадать невозможно. Чаще всего такие случаи заканчиваются несчастьем.

Правила перехода дороги по пешеходному переходу на нерегулируемом перекрёстке

1. Остановись у пешеходного перехода на краю тротуара, не наступая на поребрик.

2. Посмотри налево и направо. Определи, в каких направлениях на перекрёстке едут транспортные средства: нет ли машин, делающих повороты в направлении пешеходного перехода.

3. Пропусти все близко движущиеся транспортные средства.

4. Начиная переход только на безопасном расстоянии от транспортных средств. Помни про транспортные средства, делающие повороты!

5. Пересекай проезжую часть быстрым шагом, но не бегом.

6. Не прекращай наблюдать во время перехода за транспортными средствами слева, а после середины проезжей части - справа.

7. Иди по переходу под прямым углом к проезжей части, а не наискосок, придерживаясь правой стороны.

«Предупреждающие сигналы»

Правила дорожного движения устанавливают, что до 14-летнего возраста на велосипеде нельзя ездить по дорогам и улицам. Во дворе - пожалуйста, но, не выезжая на дорогу. На велосипеде с двигателем можно ездить только с 16-летнего возраста. Теперь он уже водитель.

Водитель должен подавать сигналы каждый раз, когда намеревается произвести маневр.

Прежде чем выехать с обочины дороги на проезжую часть, водитель, не трогаясь с места, включает указатель левого поворота и, убедившись, что никакой опасности нет и путь свободен, выезжает на дорогу.

В пути, чтобы перестроиться из ряда в ряд, водитель включает указатель с той стороны, куда он должен направить свою машину. Подаются сигналы и тогда, когда надо сделать поворот, разворот, обогнать или объехать другие машины.

Чтобы эти сигналы были понятны всем, они обозначены в правилах дорожного движения, и каждый имеет свое значение. Для этого у всех автомобилей, мотоциклов, троллейбусов, трамваев впереди и сзади, справа и слева имеются указатели поворотов («мигалки»), сзади - красный стоп-сигнал.

Если водителю надо повернуть налево, он включает сигнал поворота налево. Тогда слева и сзади начинают мигать лампочки указателей поворота. А если ему нужно остановиться, он включает сигнал поворота направо, а затем нажимает на тормоз. В тот же момент в задней части автомобиля вспыхивает стоп-сигнал. Оба сигнала предупреждают других водителей, в том числе и велосипедистов, что этот автомобиль поворачивает направо к тротуару или к обочине и тормозит.

Велосипедист, двигаясь по улице, должен внимательно следить за всеми сигналами, подаваемыми водителями других транспортных средств, за маневрами автомобилей и, где нужно, уступать им дорогу, притормаживать или даже останавливаться.

Сам велосипедист сигнализирует руками. Эти сигналы установлены правилами дорожного движения. Они должны быть понятны всем участникам движения:

- перед перестроением в левую сторону или поворотом налево велосипедист вытягивает в сторону левую руку либо правую, согнутую в локте, вверх;
- перед перестроением в правую сторону или поворотом направо велосипедист вытягивает правую руку в этом направлении, а если эта рука занята или не видна, то левую, согнутую в локте, вверх;
- перед торможением надо поднять вытянутую вверх руку.

Велосипедисту нужно грамотно пользоваться этими сигналами, чтобы не создавать помех на дороге.

При выезде на улицу со двора велосипедист обязан пропустить транспортные средства и пешеходов и только после этого отправляться в путь.

Если велосипедист хочет перестроиться с одной полосы на другую, он должен подать сигнал, который поставит в известность о его намерении остальных участников движения, и уступить дорогу транспортным средствам, едущим попутно в прямом направлении.

Если велосипедисту надо повернуть направо, он должен заранее занять крайнее правое положение на дороге, то есть ехать по крайней правой полосе.

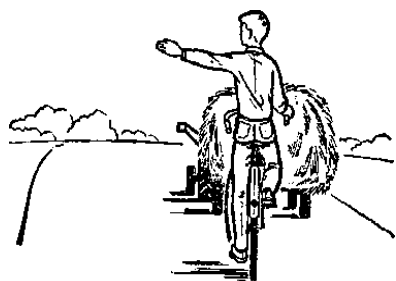
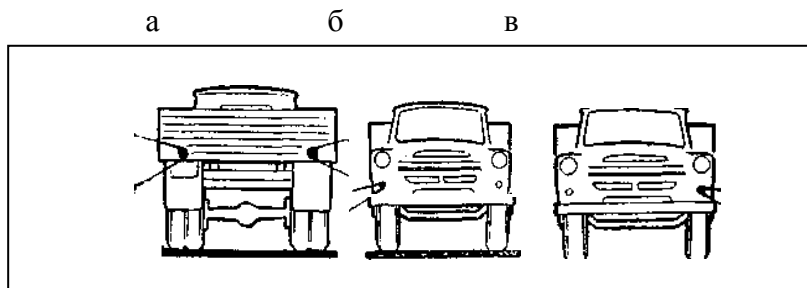
Пешеходы, хорошо знающие сигналы световой и ручной сигнализации, при переходе улицы будут понимать, какой маневр хочет совершить водитель приближающегося автомобиля или велосипеда.

Во время движения на дороге может возникнуть такая ситуация: впереди, по полосе движения, в одном направлении с велосипедистом едет тихоходная машина, например, трактор с прицепом, или на обочине стоит большой грузовик. Чтобы обогнать трактор или объехать препятствие, надо выехать на другую полосу движения без помех движущемуся по ней транспорту. Обгонять все транспортные средства, кроме трамваев,

разрешается только с левой стороны. Однако если водитель машины впереди тебя подал сигнал поворота налево и начал поворачивать, то обгонять его надо справа.

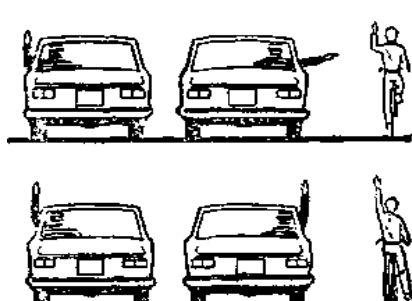
Запрещено устраивать гонки на дороге, игру «в перегонки». Если тебя обгоняет другой водитель, например, мопеда или велосипеда, то нельзя препятствовать обгону повышением скорости или иными действиями.

Итак, при выезде на дорогу велосипедисту требуются предельная осторожность, внимательность, дисциплинированность и предупредительность по отношению к другим водителям.



Предупредительные световые сигналы автомобиля должен знать каждый велосипедист: сигнал торможения, сигнал поворота направо, сигнал поворота налево.

Объезд велосипедистом стоящего транспорта



Предупредительные сигналы водитель автомобиля может подавать рукой: поворот налево, сигнал поворота направо, сигнал торможения.

Предупредительные сигналы

На дороге важно понимать и предвидеть, какой маневр собирается выполнить другой водитель. Не случайно, Правила в обязательном порядке предписывают подавать сигналы предстоящего маневра, а инспектора ГИБДД строго следят за выполнением этого требования.

Любому водителю вряд ли хочется оказаться в аварийной ситуации, ведь не подай он сигнал раз, другой – и, в конце концов, такая забывчивость, обернется печальными последствиями.

Рассмотрим ситуации, когда сигналы обязательны и как их требования должны выполняться. Правила обязывают всех водителей, включая и велосипедистов, перед любым маневром на дороге предупреждать об этом других участников движения. У велосипеда световых сигналов нет, поэтому единственная возможность их подачи только рукой.

Запомните: сигналу перестроения в левый ряд, левого поворота и разворота соответствует вытянутая в сторону левая рука либо правая, вытянутая в сторону и согнутая под прямым углом вверх; сигналу перестроения в правый ряд и правого

поворота соответствует вытянутая в сторону правая рука либо левая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх; сигнал торможения подается поднятой вверх левой или правой рукой.

Выполняемые сигналы должны быть не только своевременно поданы, но и понятны другим водителям. Если у вас возникают сомнения - подавать сигнал маневра или нет, совет может быть только один - лучше подать.

Другим важным правилом подачи предупреждающих сигналов является их своевременное выполнение. Сигнал о маневрировании должен подаваться за 5 секунд до начала его выполнения. А при плохой видимости это время должно быть увеличено до 7-10 секунд. Так как велосипедисту не только затруднительно, но и опасно во время выполнения самого маневра подавать одной рукой еще и сигнал, то подача сигнала должна быть прекращена непосредственно перед самым началом его маневра.

В заключение нужно напомнить, что подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия необходимых мер предосторожности. Другими словами, подав сигнал маневра, еще раз убедитесь, что вы не мешаете другому водителю.

Звуковые сигналы

Представьте себе, что сзади идущий автомобиль, догоняя вас, говорит человеческим голосом: «Уступите дорогу» или «Внимание, будьте осторожны». Пока это фантазия некоторых конструкторов. Для предупреждения других участников движения об опасности каждое транспортное средство снабжается звуковым сигналом. Но Правила, как известно, разрешают подачу звуковых сигналов лишь на загородных дорогах, а в населенных пунктах - только для предупреждения дорожного происшествия. Данное требование относится в той же мере и к велосипедистам, тем более что звуковой сигнал велосипеда, не имея большой силы, вряд ли будет услышан водителем в салоне автомобиля. Звонок нужен лишь для предупреждения пешеходов и других велосипедистов.

Почему в городах и населенных пунктах введено такое ограничение на подачу звуковых сигналов? Постоянный шум оказывает вредное влияние на здоровье людей. Поэтому и ввели ограничения на пользование этими сигналами.

А как надо себя вести, если едущий сзади автомобиль подает звуковой сигнал? Его значение всегда однозначно - складывается опасная дорожная ситуация, а не просто «Я еду». Обычно такой сигнал может быть подан, если велосипедист занимает всю правую полосу движения или он собирается перестроиться в другой ряд, или повернуть налево. В этой ситуации не надо пугаться и совершать необдуманные и поспешные действия. Нужно отказаться от планируемых маневров, вновь приблизиться к тротуару, а при наличии обочины по возможности даже съехать на нее или остановиться. Ведь не случайно у водителей самым опасным велосипедистом считается тот, кто-либо пугается сигнала, либо никак на него не реагирует.

«Дорожные знаки»

Немного истории

Первые дорожные знаки на Руси возникли при царе Алексее Михайловиче (1629-1676). Он построил дворец недалеко от Москвы, в селе Коломенском, куда часто приезжал на отдых и охоту. Между Москвой и Коломенским он велел поставить через каждую версту (старая мера длины, равная примерно 1,07 км) высокие нарядные столбы. Любому прохожему и проезжему они были видны издалека.

Сколько проехали верст от столицы до дворца? Сколько осталось? Ответить на вопрос не составляло труда: достаточно было подсчитать количество верстовых столбов. А потом такие столбы поставили и на других дорогах. Добрую службу служили они путникам: в ночное время, в метель помогали находить дорогу. И по сей день, стоят на дорогах их потомки, только их теперь зовут километровыми указателями. А память о тех первых столбах сохранилась в поговорке «вымахал с коломенскую версту» - о людях высокого роста и в песнях о тройке, которая мчится «по дороге столбовой».

За прошедшие века дорожные знаки-указатели сильно изменились и стали очень разнообразными. Сейчас они окрашены в яркие цвета и видны издалека. Ночью некоторые из них светятся в лучах автомобильных фар: на них нанесена специальная краска. Для удобства во всех странах мира используют одинаковые знаки, чтобы любой пешеход или водитель, откуда бы он ни приехал, мог свободно в них ориентироваться.

Если сравнить правила дорожного движения с книгой, то дорожные знаки - это буквы, по которым эту «дорожную книгу» читают в любой стране мира.

Дорожные знаки и разметка помогают организовывать движение машин и людей, они облегчают работу водителей и помогают всем правильно ориентироваться в сложной обстановке на дорогах.

Дорожные знаки

Дорожные знаки и дорожная разметка - это дорожная азбука, по которой учатся читать Правила дорожного движения. Для того, чтобы определить можно ли перейти дорогу и в каком месте это безопасно сделать, пешеход должен знать какими знаками необходимо руководствоваться, и какая дорожная разметка нанесена на проезжей части дороги. Дети, как правило, не знают разницы между информационно-указательным знаком «пешеходный переход» и предупреждающим знаком «пешеходный переход»; и не видят различия между понятиями «пешеходный переход» и «пешеходная дорожка» (предписывающий дорожный знак). Эти три знака юный пешеход обязан знать на «отлично».

Для передачи необходимой информации в дорожных знаках используются условные символы. В силу разнообразия дорожных условий и ситуаций дорожные знаки представляют собой весьма многочисленную группу средств регулирования, насчитывающую более 200 наименований. Чтобы облегчить распознавание и уменьшить время реакции участников дорожного движения, дорожные знаки разделены на группы таким образом, что большинство знаков каждой группы имеет общие отличительные признаки по форме и расцветке. Каждая группа объединяет знаки, передающие однородную информацию (их всего семь):

- предупреждающие знаки, имеющие треугольную форму с красной каймой;
- запрещающие знаки, имеющие круглую форму с красной каймой;
- предписывающие знаки, имеющие круглую форму с синим фоном;
- информационно-указательные знаки, имеющие квадратную или прямоугольную форму с синим фоном (немногие знаки имеют зеленый или желтый фон);
- знаки сервиса, информирующие о расположении соответствующих объектов;
- знаки приоритета, имеющие разные формы и различный фон;
- знаки дополнительной информации (таблички);
- еще одна дополнительная группа - опознавательные знаки.

Последние две группы - вспомогательные. Первые пять групп - основные, о которых пешеходу нужно знать, но жизненно необходимо знать только некоторые из них.

В группе предупреждающих знаков, которые предназначены для информации водителей о приближении к опасному участку дороги, движение по которому требует принятия мер, соответствующих обстановке, пешеходу необходимо знать о значении знака «пешеходный переход», имеющего треугольную форму с красной каймой, внутри которого изображен силуэт пешехода, идущего по «зебре».

При наличии на дороге этого знака пешеходу нельзя переходить проезжую часть, т.к. он только предупреждает водителя о том, что скоро будет обозначенный пешеходный переход, а значит необходимо подготовиться к встрече с пешеходами на проезжей части. В населенных пунктах этот знак устанавливается в 50-100 метрах от пешеходного перехода, вне населенных пунктов устанавливается на расстоянии 150-300 метров от пешеходного перехода. Предупреждающий знак «дети», имеющий треугольную форму с красной каймой, внутри которого изображены силуэты бегущих детей, устанавливается вблизи детского учреждения (школы, дошкольного учреждения, оздоровительного лагеря и т.п.) и указывает водителю на то, что в этом месте возможно появление детей. Этот знак не разрешает выход детей на проезжую часть дороги.

В группе запрещающих знаков, которые вводят или отменяют определенные ограничения движения, пешеходу необходимо знать о значении знака «движение пешеходов запрещено», имеющего круглую форму с красной каймой, внутри которого изображен силуэт идущего человека, перечеркнутого по диагонали красной сплошной полосой, и запрещающего движение пешеходов только с той стороны дороги, на которой установлен этот знак. Запрещающий знак «движение на велосипедах запрещено», имеющий круглую форму с красной каймой, внутри которого изображен силуэт велосипеда, запрещает движение велосипедов и мопедов в обоих направлениях.

В группе предписывающих знаков пешеходу необходимо знать о значении знака «пешеходная дорожка», имеющего круглую форму, на синем фоне которого изображен белый силуэт идущего человека и указывающего на то, что в этом месте разрешается движение только пешеходам. При наличии этого знака пешеход руководствуется правилами передвижения по тротуару, а проезжую часть дороги нельзя переходить. Отметим разницу в понятиях: «пешеходный переход» и «пешеходная дорожка».

В группе информационно-указательных знаков пешеходу необходимо знать о значении знаков:

- «дорога с односторонним движением», имеющий, квадратную форму, на синем фоне которого изображена белая стрелка, направленная вверх;

- «выезд на дорогу с односторонним движением», имеющий прямоугольную вытянутую форму, на синем фоне которого изображена белая продолговатая стрелка, направленная направо или налево.

«Этика дороги и предупреждение дорожно-транспортных происшествий»

Виды дорожно-транспортных происшествий

Известно, что ежедневно в нашей стране происходит более 1000 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых свыше 100 человек погибают и около 1500 получают ранения.

Статистика ДТП подразделяет все дорожно-транспортные происшествия на 9 видов.

1. Столкновение

Здесь относят все встречные, попутные, боковые столкновения движущихся транспортных средств. Случаи столкновения механических транспортных средств с велосипедами, имеющими подвесной двигатель, и мопедами относят к «наездам на велосипедиста».

2. Опрокидывание

Это такое дорожно-транспортное происшествие, при котором движущееся транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось. К этому виду не относятся случаи, в которых имели место другие происшествия: столкновение, наезд на пешехода.

3. Наезд на стоящее транспортное средство

Отличается от столкновения тем, что одно из транспортных средств не двигалось.

4. Наезд на препятствие

Это происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударило о неподвижный предмет: столб, дерево, ограждение.

5. Наезд на пешехода

Происшествие, при котором происходит наезд транспортного средства на человека или он сам наталкивается на движущийся автомобиль.

6. Наезд на велосипедиста

Происшествие, при котором транспортное средство совершает наезд на велосипедиста или он сам сталкивается с транспортом.

7. Наезд на гужевой транспорт

Случай, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные ударились о движущийся автомобиль.

8. Наезд на животных

Под этим дорожно-транспортным происшествием понимается наезд транспорта на диких или домашних животных (включая вьючных и верховых) или сами животные ударились о движущееся транспортное средство.

9. Прочие дорожно-транспортные происшествия

К ним относятся:

- сходы трамваев с рельсов без столкновения или опрокидывания;
- падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета (например, камня) на человека;
- наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения;
- наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отвалившееся колесо);
- падение пассажира с движущегося транспорта или в его салоне в результате резкого изменения скорости либо направления движения.

Статистические данные показывают, что по частоте дорожно-транспортные происшествия распределяются следующим образом:

- столкновение - 22%;
- опрокидывание - 8%;
- наезд на неподвижные предметы - 2%;
- наезд на людей - 60%;
- выпадение людей из транспортного средства - 5%;

- прочие - 3%.

Социологические исследования показывают, что число дорожно-транспортных происшествий зависит от времени суток, дней недели, месяцев года. Это определенным образом связано с жизнью и деятельностью населения. Самыми опасными в течение суток оказываются часы пик, в которые число происшествий достигает максимума. Также наибольшее число происшествий приходится на июль-август каждого года, когда активизируются перевозки сельскохозяйственных и строительных грузов, люди находятся в летних отпусках, совершаются поездки на дачи, за город.

Причины дорожно-транспортных происшествий

Причинами дорожно-транспортных происшествий могут быть нарушения правил движения водителями и пешеходами, неудовлетворительное психофизиологическое состояние или неопытность водителя, неисправности транспортных средств, сложные дорожные условия. В каждом происшествии можно выделить главную причину аварии и второстепенные причины, способствовавшие этому. Например, главной причиной наезда на пешехода может быть невнимательность водителя, а способствующими - переход пешеходом проезжей части в не установленном месте, скользкая дорога.

Анализ показывает, что почти половина дорожно-транспортных происшествий в той или иной степени является результатом прямых нарушений правил движения водителями. Из них наиболее частыми бывают превышение безопасной для данных условий скорости движения, выезд на полосу встречного движения, неправильный обгон.

Любое нарушение правил, если даже оно не стало причиной дорожно-транспортного происшествия, вызывает чувство опасности у других участников движения, травмирует их нервную систему и тем самым отрицательно влияет на общее состояние безопасности.

Нормальное психофизиологическое состояние водителя при управлении транспортным средством - важное условие безопасности движения. Известно, что многие дорожно-транспортные происшествия происходят из-за невнимательности, утомления или болезненного состояния водителя. Поэтому ему необходимо соблюдать правильный режим работы и отдыха, обеспечивающий нормальную работоспособность.

Дорожно-транспортные происшествия могут быть связаны с неудовлетворительными дорожными условиями: скользкое покрытие, слабое освещение в темное время суток, недостаточная ширина проезжей части и некоторые другие. Неблагоприятные дорожные условия, как правило, являются способствующими факторами дорожно-транспортных происшествий. Главная причина - неправильные действия водителя или пешехода, не учитывающего эти дорожные условия.

Часть дорожно-транспортных происшествий происходит из-за неисправностей транспорта, преимущественно тормозов, приборов освещения и рулевого управления, поэтому крайне важно постоянно осуществлять контроль за их состоянием.

Дорожно-транспортные происшествия случаются также из-за неопытности водителей. Начинающему водителю следует быть особенно осторожным в течение первого года самостоятельного вождения.

Действия при дорожно-транспортном происшествии

Участниками и жертвами дорожно-транспортного происшествия могут стать водители транспортных средств, пешеходы, пассажиры, ремонтные рабочие и другие люди. «Правилами дорожного движения» на водителя возлагается особая ответственность за поведение.

В них регламентированы действия водителя, причастного к дорожно-транспортному происшествию. Причастными к происшествию признаются водители, которые непосредственно участвовали в происшествии или повлияли на его возникновение. К последним может быть отнесен водитель, который, например, на близком расстоянии пересек путь движения транспорта, то есть «подрезал» его, или ослепил встречного водителя либо иным образом создал аварийную обстановку.

При дорожно-транспортном происшествии водители, причастные к нему, обязаны без промедления остановиться, включить аварийную световую сигнализацию (прерывистый желтый свет «поворотников» спереди и сзади). Если этот вид сигнализации неисправен или отсутствует, надо выставить на расстоянии 25-30 м от транспортного средства знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь и не трогать с места транспортное средство, а также другие предметы, имеющие отношение к происшествию.

Объектом главного и первостепенного внимания при дорожно-транспортных происшествиях должны быть пострадавшие. Им необходимо немедленно оказать медицинскую помощь (остановить кровотечение, наложить жгут, сделать искусственное дыхание), чтобы по возможности снизить тяжесть последствий.

Все водители должны уметь оказывать первую доврачебную помощь пострадавшим и иметь аптечку в своей автомашине. Оказывать быструю профессиональную помощь пострадавшим могут и должны проезжающие мимо водители-врачи, на автомобилях которых устанавливаются специальные опознавательные знаки в виде синего квадрата, в который вписан белый круг с красным крестом,

Если невозможно вызвать «скорую помощь» по телефону, с помощью проезжающих водителей, следует отправить пострадавшего на попутном транспорте или отвезти на своей машине в ближайшее медицинское учреждение и сообщить там свою фамилию, номерной знак транспортного средства. При этом необходимо позаботиться о том, чтобы транспортировка не ухудшила состояние пострадавшего. Отправив его в больницу, самому следует возвратиться к месту происшествия и любым способом сообщить о случившемся сотруднику ГИБДД.

Для разбора каждого происшествия и установления виновных важны показания свидетелей, поэтому надо сразу же записать фамилии и адреса очевидцев или номера их автомашин. При аварии необходимо по возможности освободить проезжую часть, предварительно зафиксировав положение транспортных средств, предметов и группы следов, относящихся к дорожному происшествию, с помощью мела, острого камня, краски или иными доступными способами.

Фиксацию расположения транспортных средств, предметов и следов проводят в любом случае, поскольку они как вещественные доказательства могут быть уничтожены проезжающим транспортом, пешеходами, смыты дождем или засыпаны снегом. Особенно тщательно следует зафиксировать следы торможения, место столкновения или наезда (здесь нередко от удара из-под крыльев осыпаются грязь, пыль), место расположения транспортного средства после происшествия.

Необходимо также принять меры предосторожности на месте аварии, чтобы предупредить другие несчастные случаи. Это особенно важно при наступлении темноты, в тумане или при плохой видимости вообще.

Если водитель скрылся с места происшествия, не оказав помощи потерпевшим, он может быть привлечен к уголовной ответственности. Своевременно оказанная потерпевшему медицинская помощь снижает тяжесть последствий и учитывается при определении меры наказания.

Дорожное происшествие

Один из стоявших на островке безопасности подростков решил сэкономить время и не ждать сигнала зеленого светофора. Он бегом бросился на проезжую часть и оказался в одном метре от микроавтобуса. Водитель при таком малом расстоянии был не в состоянии среагировать на возникшую опасность. Пешеход, по вине которого и произошло происшествие, погиб в результате наезда автомобиля.

Любой из нас может стать очевидцем дорожно-транспортных происшествий, поэтому каждый должен знать, что обязан сделать очевидец. Если, например, по каким-либо причинам водитель, совершивший наезд или другое грубое нарушение правил движения, угрожающее жизни людей, покинул место происшествия, очевидец должен записать номерной знак его машины. Необходимо также запомнить марку машины, ее

цвет, число ехавших в ней людей. Данные надо сообщить ближайшей Госавтоинспекции.

Ответственность за нарушение «правил дорожного движения»

Меры административной ответственности. Меры и характер взыскания определяются в соответствии с действующим законодательством и зависят от характера допущенного проступка с учетом личности нарушителя.

Наиболее часто встречаются три вида наказания:

- 1) предупреждение;
- 2) штраф;
- 3) лишение права на управление транспортным средством.

Самое опасное нарушение «Правил» - вождение транспорта в нетрезвом виде. За управление автомашинами, мототранспортом, городским электротранспортом, тракторами и другими самоходными машинами в состоянии алкогольного опьянения водитель лишается права на управление транспортным средством.

Пьяный или даже слегка подвыпивший водитель представляет собой источник повышенной опасности на дороге, так как у него притупляется внимание, нарушается координация движений, появляется чувство безнаказанности. В результате такие водители превышают скорость, производят опасные маневры, рискованные обгоны, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям с тяжелыми последствиями.

За грубое нарушение «Правил дорожного движения», которое повлекло или могло повлечь за собой дорожно-транспортное происшествие, пешеходы, пассажиры, велосипедисты несут административную ответственность, а в некоторых случаях подвергаются уголовной ответственности.

Меры уголовной ответственности и характер взыскания определяются в соответствии со статьями Уголовного кодекса Российской Федерации.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

по проведению, профилактических бесед со школьниками в период каникул

Каникулы – это время, когда наибольшее число детей имеет наименьший контроль. В первую очередь имеются в виду каникулы. После длительного периода систематического посещения школы наступает период свободного времени. Совершенно естественно, что значительная часть этого времени проводится детьми на улице. Родители не всегда могут осуществлять за детьми постоянный контроль, а школьные мероприятия, как правило, не проводятся.

Каникулы совпадают с периодом значительных изменений в природе, сложных погодных условий. Осенние ветры и дожди, изморозь и листопад создают для водителей дополнительные сложности на дорогах. В то же время люди надевают плащи с капюшонами, берут в руки зонтики, закрываются от ветра, т.е. их одежда и стремление уменьшить воздействие погоды с одной стороны сковывают подвижность человека, а с другой – уменьшают ему обзор.

Зимний период по-своему обостряет ситуацию на дорогах. Сложные дорожные условия: гололед, снежные заносы – создают дополнительные условия для возможных аварий. Весенние оттепели и заморозки способствуют заносам автомобилей на скользких участках дорог, увеличению их тормозного пути. А в это время дети играют во дворах, переходят шоссе, идут в магазины, кружки, музыкальные школы. Они постоянные и наиболее уязвимые участники дорожного движения.

Для предотвращения возможных дорожно-транспортных происшествий с учащимися, обеспечения правильного внимательного их поведения на улице необходима постоянная и регулярная работа детских учреждений. Помимо занятий по изучению правил дорожного движения и экскурсий по изучению дорожно-транспортной обстановки микрорайона, где живут дети, целесообразно проводить профилактические беседы с учащимися в начале учебного года после возвращения их с длительных каникул, перед уходом детей на очередные каникулы и, конечно, в период самых продолжительных, летних каникул.

В школе слово учителя еще оказывает на детей определенное воздействие, в стремление «делать как сказала учительница» распространено достаточно широко. Поэтому в период летнего отдыха беседа с детьми – станет необходимым делом и предотвратит несчастье для многих семей. Именно поэтому так важны беседы с учащимися перед их продолжительным отдыхом.

Цель профилактических бесед – обратить внимание учащихся на особенности сезона, состояние дорог, дворов, на особенности детского внимания, реакции и в зависимости от этого на возможные дорожные ситуации, на поведение детей в таких случаях.

Большую часть дня во время каникул дети предоставлены сами себе, контроль взрослых за их местонахождением и поведением ослаблен, поэтому беседы должны настраивать детей на постоянный контроль своего поведения вне дома. При их проведении необходимо опираться на жизненный опыт учащихся, знание ими правил дорожного движения, наблюдения во время экскурсий.

Разговор с детьми следует начать с обсуждения особенностей сезона, на который выпадают каникулы. Колебания температуры, вид осадков, длина светового дня, видимость на дорогах во время тумана и обильных дождей и снега, ветры - все это влияет на дорожно-транспортную обстановку. Этот момент необходимо тщательно обсуждать с детьми, так как плохое состояние дорог, улиц, дворов - источник опасности для жизни и здоровья детей.

Резкая перемена в атмосфере часто застаёт водителей врасплох. Не все быстро адаптируются к быстрой смене обстановки. Это часто приводит к аварийным ситуациям как на шоссе, так и во дворах, где играют дети. Поэтому дальше педагогу

следует перейти в беседе к разговору об особенностях поведения детей на улице. Вместе с детьми обсуждаются места игр во дворе, маршруты к внешкольным учреждениям: кружкам, музыкальной школе, спортивным секциям и т.п. Младшие школьники выполняют поручения взрослых о покупках, поэтому обсуждение маршрутов в магазины также должно стать предметом разговора с детьми.

Младшие школьники любят не только подвижные игры, но и катание на велосипедах, самокатах, зимой - на санках, лыжах, коньках. На этом заостряется особое внимание: правила езды на велосипеде, выбор мест катания, переход шоссе со спортивным инвентарем.

Необходимо поговорить и об одежде учащихся. Большой, закрывающий лицо капюшон, может стать причиной того, что ребенок не увидит машины при переходе улицы во время дождя. Запотевшие очки, зонтик, большой воротник - эти и другие предметы могут стать причиной несчастного случая.

К каждой из бесед педагог подбирает Правила дорожного движения и их нюансы, которые особенно необходимо знать в данное время года. Основное внимание необходимо обратить на возможные ситуации на дороге, улице, во дворе, когда ребенок встречается с проезжающим мимо него транспортом. С детьми надо разобрать, какие при этом могут возникнуть ситуации и как себя вести в таких случаях.

В результате беседы ученик должен еще и еще раз убедиться, что основа безопасности - внимательность и осторожность по отношению к себе и товарищам.

Большое значение в беседе имеет постановка вопросов к учащимся. Вопросы должны развивать мышление учащихся, обучать их умению анализировать ситуации, искать и находить в них единственно правильные решения, воспитывать у детей уверенность в поведении на оживленных улицах и транспортных магистралях. Можно использовать следующие типы вопросов:

1. Вопросы на выявление причинно-следственных связей.

Например: Почему светофор трехцветный?

Почему по шоссе следует идти навстречу едущему транспорту?

2. Вопросы на сравнение.

Например: Чем похожи и чем отличаются погодные условия весны и лета? (Зима и осень, лето и осень).

Чем опасны дороги зимой и весной? (летом и осенью).

3. Вопросы обобщающего характера.

Например: Какие опасности подстерегают пешеходов на улице?

Как погодные условия могут повлиять на дорожно-транспортную обстановку (ухудшить или улучшить ее)?

4. Вопросы на развитие абстрактного мышления (Анализ ситуаций по представлению). В данном случае детям предлагается представить определенную дорожную ситуацию (или погодные условия) и решить возникающие при этом проблемы.

Заключительным моментом беседы должно стать обобщение всей информации и выделение главного, существенного из всего сказанного,

В ходе беседы обязательно используются различные средства наглядности:

1. Динамические пособия (диафильм, видеоматериалы о правилах дорожного движения, опасных ситуациях на дорогах и т.п.).

2. Печатные пособия (таблицы, схемы и др.).

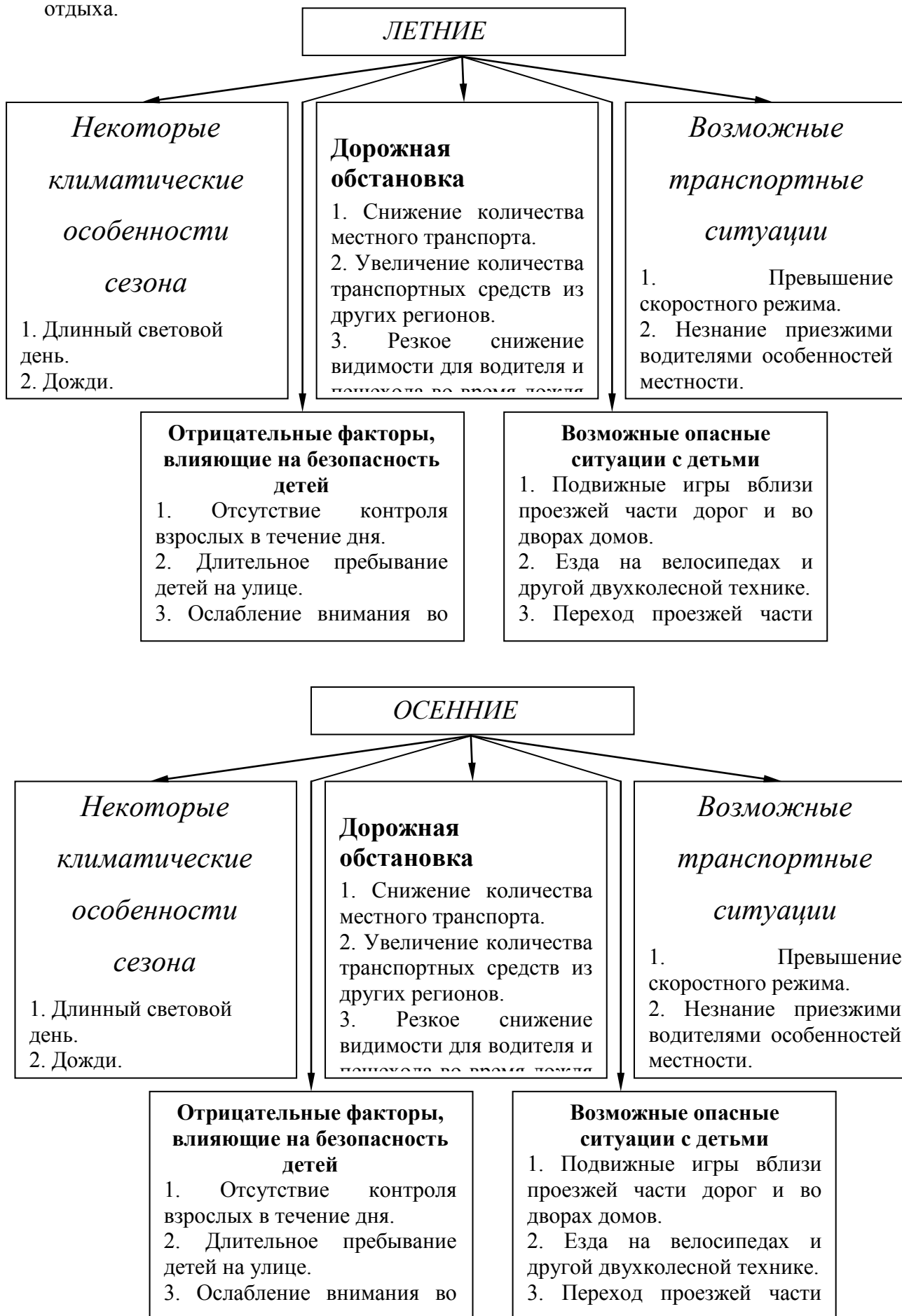
3. Настольные игры.

4. Использование специально оборудованных детских площадок.

5. Загадки, стихи, рассказы, викторины, развивающие игры.

Правильно подобранные место и время проведения такой беседы сильно увеличивает ее эффективность. Для того, чтобы воспитателю было легче построить беседу с детьми в ниже приведенной схеме раскрыты основные особенности сезона, состояние дорог и возможные ситуации в поведении детей, которые могут возникнуть

во время каникул на дорогах и вблизи них. Содержание схемы целесообразно раскрыть во время беседы с детьми с учетом особенностей местности, где находится место отдыха.



ВЕСЕННИЕ

Некоторые климатические особенности сезона

1. Длинный световой день.
2. Дожди.

Дорожная обстановка

1. Снижение количества местного транспорта.
2. Увеличение количества транспортных средств из других регионов.
3. Резкое снижение видимости для водителя и пешехода во время дождя.

Возможные транспортные ситуации

1. Превышение скоростного режима.
2. Незнание приезжими водителями особенностей местности.

Отрицательные факторы, влияющие на безопасность детей

1. Отсутствие контроля взрослых в течение дня.
2. Длительное пребывание детей на улице.
3. Ослабление внимания во

Возможные опасные ситуации с детьми

1. Подвижные игры вблизи проезжей части дорог и во дворах домов.
2. Езда на велосипедах и другой двухколесной технике.
3. Переход проезжей части

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1. Введение.

Государственное управление в сфере безопасности дорожного движения в нашей стране осуществляется путем целенаправленного воздействия на каждый компонент системы «водитель-автомобиль-дорога» и реализуется через комплекс экономических, технических, административных, правовых и пропагандистских мероприятий. Важное место в этом комплексе отводится административно-правовым мероприятиям. Это и понятно, ибо четкая правовая регламентация дорожного движения является важнейшим средством обеспечения безопасности движения.

В Федеральном законе РФ «О безопасности дорожного движения» записано: «Нарушение законодательства РФ о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке дисциплинарную, административную, уголовную и гражданскую ответственность».

Надведомственный контроль в сфере обеспечения безопасности дорожного движения возложен на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД). Одной из основных ее задач является надзор за соблюдением водителями и пешеходами Правил дорожного движения. Интересы защиты общества от последствий ДТП делают необходимым применять меры принуждения по отношению к лицам, которые не желают добровольно соблюдать требования Правил и других нормативных актов, касающихся безопасности движения.

Виновное (умышленное или по неосторожности) нарушение требований этих документов, образует состав административного проступка или уголовного преступления. Их совершенствование является основанием для применения к виновному лицу различных мер государственно-правового принуждения.

2. Дисциплинарная ответственность.

Руководителям предприятий, организации и учреждений предоставлено право налагать на водителя за нарушение им правил внутреннего распорядка или Правил дорожного движения, в зависимости от вида и характера правонарушения, с учетом личности, одно из следующих дисциплинарных взысканий: замечание, выговор и увольнение по соответствующим основаниям. Кроме того Федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине для отдельных категорий работников могут быть предусмотрены и другие дисциплинарные взыскания. Тем не менее, в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации, не допускается применение дисциплинарных взысканий, не предусмотренных федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине.

Самым опасным из проступков на транспорте является управление ТС в состоянии опьянения. Правила дорожного движения запрещают управление ТС в нетрезвом состоянии и эти же Правила требуют от должностных лиц не допускать к управлению ТС таких лиц. Специально для них предусмотрена ответственность за допуск к управлению транспортными средствами.

3. Административная ответственность.

Административная ответственность наступает за правонарушения, не представляющие значительной общественной опасности и не повлекшие тяжелых последствий (травмирования, гибели людей или существенный материальный ущерб). К их числу относятся, например, различные грубые нарушения Правил – превышения скорости, обгон в опасных условиях, проезд на запрещающий сигнал светофора или регулировщика, нарушение правил проезда железнодорожных переездов и ряд других. В зависимости от характера и степени тяжести нарушения законодательство устанавливает следующие виды административных взысканий:

- предупреждение;
- штраф;

- лишение права управления транспортными средствами;
- исправительные работы;
- административный арест.

Административные взыскания налагают должностные лица ГИБДД, других служб милиции.

Закон устанавливает административную ответственность не только для водителей ТС, но и для других участников дорожного движения – пешеходов, пассажиров, велосипедистов, возчиков. От их дисциплинированности во многом зависит организованность и порядок на дорогах.

Грубыми признаются нарушения Правил, из-за которых произошло ДТП или создалась такая обстановка, которая хотя и не повлекла, но могла повлечь ДТП. Негрубыми считаются нарушения, которые в конкретной дорожной обстановке не повлекли и не могли повлечь ДТП.

При наложении взыскания учитываются характер правонарушения (грубое или негрубое), личность нарушителя, степень его вины, обстоятельства, смягчающие и отягчающие ответственность.

В практике, чаще всего, встречаются такие нарушения со стороны участников дорожного движения: переход дороги в неустановленном месте, переход дороги на запрещающий сигнал светофора или регулировщика, внезапный выход на проезжую часть из-за стоящего ТС, проезд на выступающих частях ТС, управление велосипедом или гужевой повозкой в состоянии опьянения и др.

Помимо перечисленных лиц, административную ответственность несут и должностные лица транспортных и дорожных организаций.

Обстоятельствами, смягчающими ответственность за административные правонарушения, признаются:

- чистосердечное раскаяние виновного;
- предотвращение виновным вредных последствий правонарушения, добровольное возмещение ущерба;
- совершение правонарушения под влиянием сильного душевного волнения;
- совершение правонарушения несовершеннолетним.

Обстоятельствами, отягчающими ответственность, признаются:

- продолжение противоправного поведения, несмотря на требования соответствующих лиц прекратить его;
- совершение правонарушения лицом, ранее совершившим преступление;
- вовлечение несовершеннолетнего в правонарушение;

В системе административных взысканий предупреждение занимает одно из важных мест. Оно содержит ряд воспитательных элементов, поэтому его применяют на практике как средство укрепления дисциплины участников дорожного движения.

По действующему законодательству предупреждение как мера административного взыскания может оформляться постановлением соответствующего органа или должностного лица. Лицо, к которому применена данная мера взыскания, находится в течение года в положении наказанного. Данное обстоятельство важно в предусмотренных законом случаях при совершении повторно такого же или другого нарушения. Устное предупреждение нигде не фиксируется и не влечет для нарушителя каких-либо правовых последствий.

Административный штраф за нарушение Правил является мерой взыскания, сущность которой заключается в том, что виновное лицо обязано уплатить определенную денежную сумму в определенных долях от минимальной заработной платы, которая определена Правительством РФ на данный период времени. Эта мера характеризуется тем, что ее карательное воздействие связано с известным правонарушением нарушителя.

Законом предусмотрено применение штрафа только в качестве основной меры взыскания. Штраф не может быть заменен более строгим административным

взысканием. Предотвращение ДТП в опасной обстановке, создавшейся по вине пешехода, не снимает с него ответственности за грубое нарушение Правил и создание тем самым опасной обстановки.

При нарушении Правил, за которое в соответствии с действующим законодательством может быть наложено административное взыскание в виде лишения права управления ТС, водительское удостоверение изымается на срок до вынесения постановления по делу и выдают водителю временное разрешение на право управления ТС, о чем делается запись.

4. Уголовная ответственность.

Общественная опасность нарушений Правил усугубляется тем, что эти нарушения часто являются причинами ДТП, влекут за собой тяжелые последствия и в результате становятся уголовно наказуемыми деяниями.

С учетом общественной опасности те или иные нарушения Правил, действующее законодательство по целому ряду ДТП, вызванных такими нарушениями, устанавливает уголовную ответственность.

Статья 264 УК РФ:

Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другими механическим ТС, Правил или правил эксплуатации ТС, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека (в ред. Федерального закона от 25.06.98 г. №92) – наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от 3-х до 6 месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять ТС на срок до трех лет или без такового.

То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека – наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управления ТС на срок до трех лет.

Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц – наказывается лишением свободы на срок от четырех до десяти с лишением права управлять ТС на срок до трех лет.

Наезды ТС на пешеходов имеют значительный удельный вес в общем числе ДТП. Анализ материалов этих ДТП дает возможность подразделить их на наезды из-за грубой неосторожности самих пешеходов, когда водители были лишены технической возможности предотвратить наезд при любой скорости движения. При таких обстоятельствах уголовные дела против водителей прекращаются за отсутствием в их действиях состава преступления. Особенностью такого нарушения является то обстоятельство, что преступление совершается не водителем, а другими участниками дорожного движения – пешеходы, велосипедисты, возчики. К уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ могут быть привлечены пешеходы, велосипедисты, возчики.

Проблема уголовного наказания за преступления в сфере дорожного движения становится все более острой. Охрана общества от тяжких последствий ДТП требует активного использования всех мер предупреждения подобных преступлений. Выявление таких нарушений, их пресечение и наказание виновных означает, прежде всего, предупреждение ДТП.

Опыт проведенных исследований свидетельствует о том, что в деле повышения безопасности пешеходного движения еще много нерешенных вопросов. Основной из них – повышение дисциплины и культуры поведения участников дорожного движения. Потери, которые общество несет в результате ДТП, связанных с недисциплинированностью пешеходов, а также необходимость защиты интересов граждан, причастных к ДТП, требуют более точной и детализированной квалификации действий виновных в ДТП пешеходов. Интересы обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях выдвигают задачу такого совершенствования законодательства, которые бы более детально регламентировали ответственность пешеходов.

Здоровье и жизнь пешеходов и других участников дорожного движения зависят от выполнения ими правил поведения на улицах и дорогах России, в том числе Правил дорожного движения. Воспитание граждан в духе неукоснительного соблюдения Правил – важнейшая задача сегодняшнего дня.

5. Гражданская ответственность.

Гражданский кодекс РФ в ст. 151 гласит: если гражданину причинен моральный вред (физические или нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права либо посягающими на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда.

Гражданскую (материальную) ответственность устанавливает Гражданский Кодекс РФ.

Статья 1064. Общие основания ответственности за причинение вреда.

Вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред имуществу юридического лица подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

Законом обязанность возмещения вреда может быть возложена на лицо, не являющееся причинителем вреда. Законом или договором может быть установлена обязанность причинителя вреда выплатить потерпевшим компенсацию сверх возмещения вреда.

Лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения вреда, если докажет, что вред причинен не по его вине.

Статья 1073. Ответственность за вред, причиненный несовершеннолетним, в возрасте до четырнадцати лет.

За вред, причиненный несовершеннолетним, отвечают его родители или опекуны, если не докажут, что вред возник не по их вине.

Если малолетний причинил вред в то время, когда он находился под надзором образовательного или иного учреждения, обязанного осуществлять за ним надзор, это учреждение отвечает за вред, если не докажет, что вред возник не по его вине в осуществлении надзора.

Статья 1074.

Несовершеннолетние в возрасте от 14 до 18 лет самостоятельно несут ответственность за причиненный вред на общих основаниях.

В случае, когда у этого несовершеннолетнего нет доходов или иного имущества, достаточных для возмещения вреда, вред должен быть возмещен его родителями, попечителем, общеобразовательным или иным учреждением.

Статья 1079.

Юридические лица и граждане, обязаны возместить вред, причиненный принадлежащим им ТС, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Владелец ТС не отвечает за вред, причиненный этим ТС, если докажет, что ТС выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Статья 1082. Способы возмещения вреда.

Удовлетворяя требования о возмещении вреда, суд в соответствии с обстоятельствами дела обязывает лицо, ответственное за причинение вреда, возместить вред в натуре (предоставить вещь того же рода и качества, исправить поврежденную вещь и т.п.) или возместить причиненные убытки.

В зависимости от характера и обстоятельств нарушения, повлекшего ДТП, с водителя может быть взыскана полная стоимость или часть суммы причиненного ущерба. Гражданская ответственность может быть возложена на владельца ТС или лицо, управляющее им в момент ДТП, независимо от привлечения виновного к дисциплинарной, административной или уголовной ответственности.

6. Ответственность за оставления места дорожно-транспортного происшествия.

Что включает в себя понятие “оставление места дорожно-транспортного происшествия”, каковы последствия таких действий водителя?

Правила дорожного движения обязывают водителей в случае дорожно-транспортного происшествия:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

- сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

Однако бывают случаи, когда водитель, попавший в дорожно-транспортное происшествие, по разным причинам уезжает с места происшествия.

При этом не задумываясь о том, что своими действиями он лишает себя возможности на полное и объективное исследование всех обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, права на предоставление и сбор доказательств на месте происшествия, свидетельствующих иной раз о его невиновности в дорожно-транспортном происшествии, делает себя заложником возможно субъективных объяснений других участников происшествия, “случайных” свидетелей и очевидцев.

Даже если водитель предполагает свою вину в случившемся, то все равно не нужно идти на такую крайность, ведь вероятность таким образом остаться безнаказанным крайне мала, а последствия от его действий могут быть тяжелыми.

Никто не застрахован от аварийной ситуации на дороге, каждый может в ней оказаться, и именно в этот момент может понадобиться помощь другого человека. Предположим, что произошел наезд на пешехода или серьезное столкновение транспортных средств, в котором пострадали люди. Остаться водителю на месте совершения дорожно-транспортного происшествия необходимо по двум причинам.

Во-первых, чтобы оказать помощь пострадавшим. Ведь в случае, когда будет установлена вина кого-либо из водителей в дорожно-транспортном происшествии, то своевременно оказанная им медицинская помощь или предпринятые меры к оперативному вызову “Скорой помощи” и доставке пострадавшего в больницу могут в дальнейшем иметь важное значение при установлении степени ответственности в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

При этом, если водитель, совершивший дорожно-транспортное происшествие, сам по тем или иным причинам не может помочь пострадавшему и оставляет место происшествия для того, чтобы вызвать медицинскую помощь или милицию (а тем более если после этого он не скрывается, а возвращается обратно), то в его действиях не имеется правонарушения.

Тяжесть телесных повреждений, причиненных потерпевшему в результате дорожно-транспортного происшествия, имеет существенное значение при квалификации действий виновного в случившемся водителе.

7. Правонарушения несовершеннолетних.

Дела о совершенных несовершеннолетними правонарушениях, посягающих на безопасность дорожного движения, рассматривают, как правило, районные (городские) комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав. Их статус определен Федеральным законом от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних».

В соответствии с ч. 2 ст. 23.2 КоАП РФ комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав рассматривают дела о нарушениях ПДД, если подразделение ГИБДД (должностное лицо), к которому поступило дело о таком нарушении, передает его на рассмотрение данной комиссии. При наличии достаточных оснований она имеет право освободить лицо от административной ответственности, применив к нему меры воспитательного воздействия (передать несовершеннолетнего под надзор родителей или лиц, их заменяющих, общественных воспитателей, а также, с их согласия, – под наблюдение общественной организации).

При применении мер воздействия к несовершеннолетнему комиссия учитывает его возраст и условия жизни, характер, причины и степень его участия в правонарушении, поведение в быту, школе, на работе.

Комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав проводят индивидуальную профилактическую работу в отношении несовершеннолетних, совершивших административное правонарушение в области дорожного движения. Также комиссии имеют право обязать несовершеннолетнего принести публичное или иное извинение потерпевшему, вынести предупреждение; возложить на несовершеннолетнего, достигшего 15-летнего возраста, обязанность возместить материальный ущерб (если несовершеннолетний имеет самостоятельный заработок) или своим трудом устранить причиненный материальный ущерб; наложить на несовершеннолетнего, достигшего 16-летнего возраста, штраф и т.д.

Как видно, рассмотрению обстоятельств наступления административной и уголовной ответственности несовершеннолетних за нарушения ПДД (и особенно – за совершения ДТП) сопутствует процедура возмещения имущественного ущерба и морального вреда. Как правило, в качестве «ответчиков» за «детские шалости» в ней участвуют родители несовершеннолетних правонарушителей или заменяющие их лица.

Гражданское законодательство (ст.151 ГК РФ) устанавливает право суда возложить на нарушителя обязанность выплатить потерпевшему денежную компенсацию морального вреда (физические или нравственные страдания), причиненного действиями, нарушающими его личные неимущественные права. При определении размеров компенсации морального вреда суд принимает во внимание степень вины нарушителя, степень физических и нравственных страданий, связанных с индивидуальными особенностями лица, которому причинен вред, и иные обстоятельства.

Компенсация морального вреда осуществляется независимо от возмещения имущественного ущерба (ст. 1099 ГК РФ) и от степени виновности того, кто этот вред причинил. Имеются в виду случаи, когда вред причинен жизни или здоровью гражданина транспортным средством как источником повышенной опасности.

Таким образом, становится очевидным, что за недостатком воспитания (в том числе и правового – в области безопасности дорожного движения), а равно и за противоправные действия детей, юридическую и моральную ответственность несут и юные правонарушители, и их родители. Хотя не допустить правонарушения в первую очередь обязаны именно родители, а не «компетентные» органы и комиссии.

8. Заключение.

Ежегодно на дорогах Российской Федерации регистрируется более 220 тысяч дорожно-транспортных происшествий, при этом только в прошлом году в результате

автоаварий погибли 33951 и получили ранения 274864 участников дорожного движения. Счет материальных потерь идет на миллиарды рублей. Рост дорожно-транспортных происшествий особенно резко увеличивается в весенний период, когда на дорогах появляется большое количество транспорта, водители которых берегли свои автомобили до «лучших времен». Именно в этот период согласно статистики регистрируется наибольшее количество ДТП с участием пешеходов, в том числе с детьми и другими наиболее уязвимыми участниками дорожного движения. Аналогичная картина складывается и в других странах мирового сообщества. На основании решения комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической Комиссии ООН Правительством РФ каждые четыре года готовится распоряжение о проведении в Российской Федерации Недели безопасности дорожного движения под определенным девизом. Например в 2004 году девиз звучал: «Взаимное уважение на дороге – залог безопасности». Не осталась в стороне и наша область, ведь проблема дорожного травматизма как никогда остро стоит и в нашем регионе. Данные кампании являются важными мероприятиями, направленными на повышение уровня безопасности дорожного движения. Одной из главных целей каждой Недели безопасности является профилактика аварийности и воспитание транспортной культуры населения. Именно от культуры участников дорожного движения во многом зависит состояние аварийности на дорогах и улицах. Как показывает практика одних административных и уголовных мер пресечения оказывается явно недостаточно для пресечения грубых нарушений установленных Правил, которые в основном и приводят к трагедиям на дорогах. К сожалению от этой грубости страдают не только нарушители, но и другие участники дорожного движения и прежде всего пожилые люди и дети. Поведение детей как участников дорожного движения вызывает особую тревогу и озабоченность. Не успели начаться весенние каникулы, как одно за другим начинают регистрироваться дорожно-транспортные происшествия, в которых гибнут и получают ранения дети. По всей видимости они оставлены без должного родительского присмотра, а такая свобода не всегда идет на пользу детворе, которая все свое свободное время проводит на улице. Появление детей, да и пожилых людей на проезжей части, практически всегда создает некий дискомфорт для любого водителя транспортного средства. Чтобы не создавать дополнительной нервозности, каждому водителю стоит в таких ситуациях не жать на клаксон и выражаться нецензурной бранью, а спокойно пропустить пешехода, дать возможность покинуть ему опасный участок дороги и только после этого продолжить движение. Именно во взаимном уважении на дороге – состоит залог безопасности дорожного движения.