

Алексей Алексеевич Громаковский
Самоучитель безопасного вождения.
Чему не учат в автошколах

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=584155

А.Громаковский. Самоучитель безопасного вождения. Чему не учат в автошколах: Питер; Санкт-Петербург; 2009
ISBN 978-5-388-00481-9

Аннотация

Самоучителей вождения существует много, но среди них нет ни одного столь полезного, как тот, который вы держите в руках. Ведь эта книга не только поможет освоить и усовершенствовать водительские навыки, научит, как трогаться с места, парковаться и т. п. Вы узнаете еще и о том, чему не учат в автошколах: об «автоподставах», о грамотном поведении при ДТП, о том, что делать, если вашу машину утащит эвакуатор, о способах вождения неисправного автомобиля, о правилах ночного вождения, о «тайном языке» водителей и о многом другом.

Алексей Громаковский

Самоучитель безопасного вождения.

Чему не учат в автошколах

ВВЕДЕНИЕ

Управлять автомобилем – заветная мечта многих наших соотечественников. Рабочие и служащие, учителя и врачи, домохозяйки и пенсионеры, олигархи и депутаты, студенты и даже школьники – никто не может представить свое будущее иначе как в компании с четырехколесным другом. В автошколах нет отбоя от желающих обучаться вождению, а самые нетерпеливые пытаются освоить учебную программу самостоятельно и сдать экзамен в ГИБДД экстерном.

Однако любой более или менее опытный автомобилист подтвердит: получить на руки водительское удостоверение – совсем не означает стать полноценным водителем. Новичку предстоит еще многому научиться, – причем уже тогда, когда он самостоятельно будет управлять автомобилем. Только опыт, полученный в условиях, «приближенных к боевым», поможет стать по-настоящему хорошим водителем. Образно говоря, каждый автомобилист должен хотя бы пару раз почувствовать, как холодным потом покрывается спина в какой-либо опасной ситуации на дороге – это даст тот бесценный опыт, который невозможно получить ни в одной автошколе.

Вот для тех, кто лишь недавно получил водительское удостоверение, и предназначена эта книга. В ней раскрываются некоторые малоизвестные секреты водительского мастерства, рассказывается о том, чему не учат в автошколе (или чего касаются только вскользь), даются ценные советы и рекомендации, которые так необходимы каждому новичку. Вы узнаете, каковы особенности движения по городу и на загородной трассе, как избежать дорожно-транспортного происшествия, как управлять автомобилем в сложных метеорологических условиях, что делать, если вы попали в пробку, когда можно нарушить Правила дорожного движения во избежание более серьезных последствий, а также о многом другом. Каждому новичку будет интересно узнать о водительской этике и культуре вождения, опасности агрессивного вождения, используемых водителями условных сигналах, а также о том, как себя вести при внезапном отказе органов управления автомобилем.

При этом мы не будем рассматривать такие основополагающие вопросы, как устройство автомобиля, органы управления, порядок переключения передач и т. п., – подразумевается, что человек, имеющий водительское удостоверение, с этим уже знаком. Однако некоторые базовые навыки вспомнить все же не помешает.

ГЛАВА 1

Базовые навыки управления автомобилем

Невероятно, но факт: даже получив водительское удостоверение, многие новички по-прежнему испытывают затруднения в том, чтобы тронуться с места и начать движение. Иногда это удается сделать только со второй или третьей попытки. О том, почему так происходит и как решить эту проблему, а также о многом другом пойдет речь в данной главе.

Как правильно тронуться с места и начать движение

Почему же человек, успешно сдавший экзамен в ГИБДД, получивший права и севший после этого за руль своего автомобиля, не всегда может с первой попытки тронуться с места? Ведь в автошколе у него это отлично получалось, да и на экзамене проблем не возникло. В чем же дело?

Существует две основные причины такого явления. Одна заключается в том, что человек впервые сел за руль и получил начальные водительские навыки на конкретном учебном автомобиле и на нем же впоследствии сдавал экзамен в ГИБДД. В результате он привык именно к этой машине (к свободному ходу педалей, расположению органов управления, габаритам и т. д.). Поэтому, сев за руль другой, «непривычной» машины, человек вполне может ощущать определенный дискомфорт. Например, если свободный ход педали сцепления будет меньше, чем у учебного автомобиля, вполне вероятно, что отпускать эту педаль с той же интенсивностью не стоит, иначе машина просто заглохнет (что, собственно, и происходит). То же самое с педалью газа: возможно, что на вашей машине ее нажимать нужно не так сильно, как на учебной (или наоборот).

Вторая причина носит психологический характер. В автошколе человек привык, что рядом сидит опытный инструктор, и само его присутствие вселяет уверенность в силах. Когда же он садится за руль своего автомобиля, инструктора рядом нет (а может, и наоборот – рядом сядет какой-нибудь полный «чайник»), что никак не способствует укреплению уверенности в себе. Поэтому возможно и резкое «бросание» педали сцепления, и недостаточное нажатие педали газа, приводящее все к тому же – автомобиль глохнет.

Поэтому еще в процессе обучения в автошколе вы можете периодически садиться за руль своей машины (разумеется, если она у вас есть, и только в присутствии опытного водителя), чтобы почувствовать разницу между вашим и учебным автомобилем. Это позволит впоследствии избежать ненужных ошибок при трогании с места.

Необходимо отметить, что даже более или менее опытный водитель не всегда будет уверенно чувствовать себя за рулем «непривычной» машины, ведь каждый автомобиль имеет свои специфические особенности, к которым нужно привыкнуть. Однако опытный водитель сумеет быстрее приспособиться к другой машине, в то время как новичку для этого потребуется больше времени и попыток.

Кстати, часто новички запускают мотор, едва успев занять свое место. Это серьезная ошибка, которая может привести к тому, что, во-первых, вы очень быстро устанете (начнет ломить спину и т. п.), а во-вторых, у вас будет ограничен обзор, поскольку, как вскоре выяснится, зеркала заднего вида не отрегулированы и в них ничего не видно. Все это происходит потому, что вы не заняли удобную позу и не отрегулировали водительское место так, чтобы вам было удобно управлять автомобилем. Еще одна распространенная ошибка – машина стоит на включенной передаче с опущенным «ручником» (то есть стояночный тормоз не работает). Поэтому, перед тем как завести мотор, убедитесь в том, что рычаг переключения передач стоит в нейтральном положении, иначе сразу после включения стартера автомобиль может резко дернуться вперед, ударившись о какое-либо препятствие (машина, стоящая впереди, столб, стена гаража, пешеход и т. д.).

Итак, учитывая изложенное вам нужно: сев на водительское сиденье, принять удобную позу и отрегулировать место применительно к себе (подать кресло вперед или назад, поднять или опустить спинку). Обязательно удостоверьтесь в том, что положение зеркал заднего вида гарантирует максимальный обзор (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Зеркала заднего вида должны обеспечивать максимальный обзор

После этого необходимо проверить, не опущен ли «ручник». Если опущен, поднимите его, включив стояночный тормоз. Благодаря этому машина останется на месте даже в том случае, если вы утратите над ней контроль (запуск мотора при включенной передаче, самопроизвольное начало движения на склоне и т. п.).

Далее удостоверьтесь в том, что рычаг переключения передач стоит в нейтральном положении. Если все в порядке – включайте зажигание и, убедившись, что все приборы работают нормально (для этого обратите внимание на индикаторы приборной панели), включайте стартер и заводите мотор.

При запуске мотора в морозную погоду рекомендуется перед включением стартера нажать до упора педаль сцепления. Этот нехитрый способ облегчает запуск двигателя. После того как двигатель заработал, еще раз убедитесь в том, что рычаг переключения передач стоит в **нейтральном положении**, и плавно отпустите педаль сцепления.

Теперь ваш автомобиль готов к началу движения. Но учтите, что мотор должен предварительно прогреться в течение нескольких минут, если до этого более двух часов он не работал. Как известно, рабочая температура охлаждающей жидкости 90 °С, но трогаться с места допускается уже после того, как двигатель прогреется примерно до 50–60 °С. Это в первую очередь относится к карбюраторным машинам (хотя такие автомобили – это уже «вчерашний день»): холодный двигатель работает нестабильно, постоянно «чихает», машина «дергается», не может набрать полную мощность и т. п.

Перед тем как начать движение, обязательно внимательно посмотрите вперед, по бокам и назад, причем не только через зеркала заднего вида, но и оглянувшись. Это необходимо для того, чтобы удостовериться в отсутствии помех для движения (автомобилей, пешеходов, животных и др.).

Затем включите указатель левого поворота – тем самым вы дадите знать другим участникам дорожного движения о своем намерении начать движение (рис. 1.2).

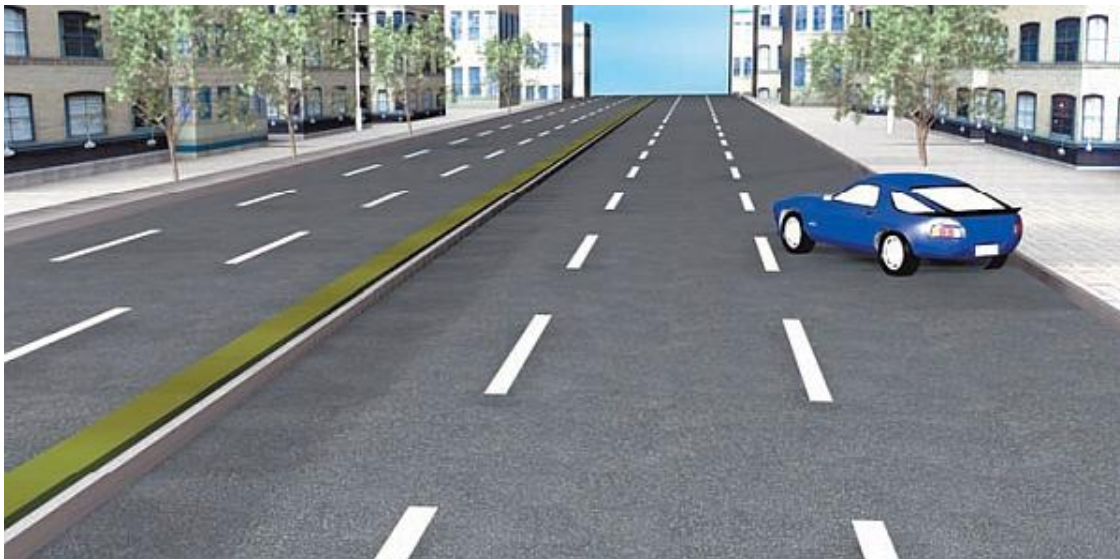


Рис. 1.2. Начинайте движение только по своей полосе, не заезжая на соседнюю

После этого полностью (до упора) выжмите педаль сцепления и переместите рычаг переключения передач в положение, соответствующее первой передаче (именно с этой передачи следует трогаться с места). Не отпуская педаль сцепления, снимите автомобиль со стояночного тормоза (то есть опустите «ручник») и правую руку положите на рулевое колесо.

Затем опять удостоверьтесь в отсутствии помех для начала движения. Помните, что водитель транспортного средства перед началом движения должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся в попутном направлении (рис. 1.3).

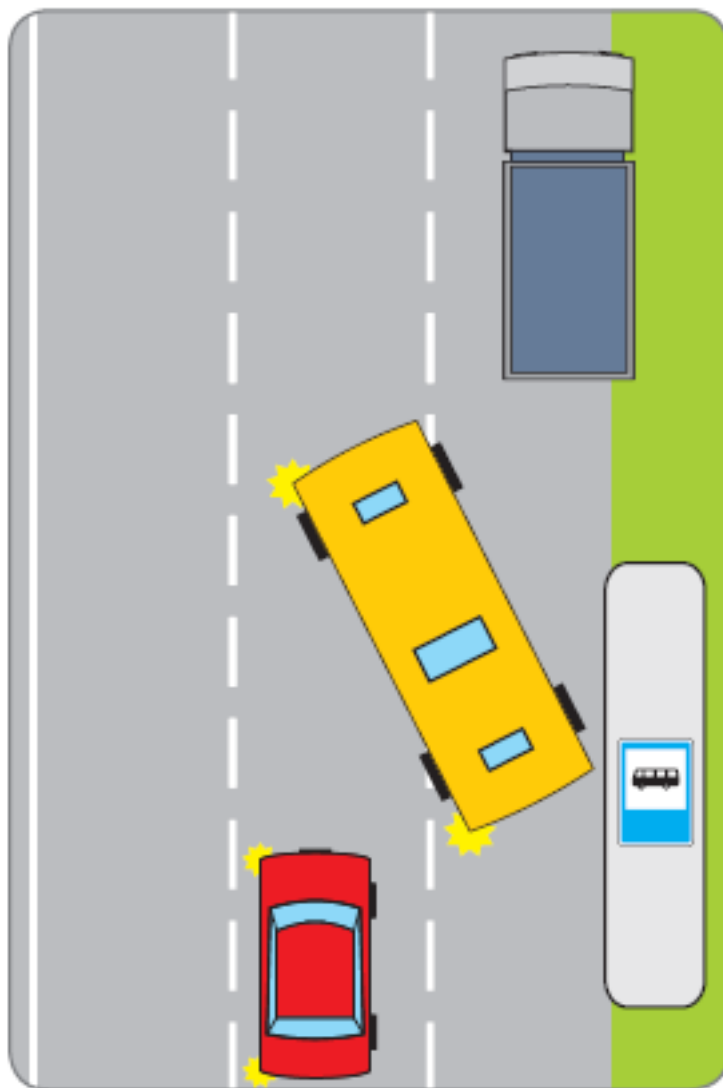


Рис. 1.3. Опасная ситуация: автобус, начиная движение, выехал на соседнюю полосу

В случае если помехи отсутствуют, постепенно и плавно начинайте отпускать педаль сцепления, прислушиваясь к тому, как работает двигатель. Как только вы почувствовали, что частота вращения коленчатого вала начинает снижаться, значит, сцепление постепенно «схватывает». В этот момент нужно ненадолго задержать педаль сцепления в этом положении, одновременно увеличивая подачу топлива (то есть нажимая на педаль газа). В результате автомобиль тронется и начнет движение, а вы должны плавно отпустить сцепление, продолжая увеличивать подачу топлива.

Рассмотрим несколько характерных ошибок, допускаемых начинающими водителями при трогании автомобиля с места.

Многие новички не полностью выжимают педаль сцепления, из-за чего испытывают затруднения при включении первой передачи. Иногда данный процесс сопровождается характерным скрежетом, доносящимся из коробки переключения передач, которая из-за данной ошибки может выйти из строя.

Еще одна ошибка – слишком раннее или слишком позднее увеличение подачи топлива (то есть усиление давления на педаль газа). В первом случае это приводит к тому, что двигатель «ревет» и машина не едет, поскольку сцепление еще не отпущено настолько, чтобы «схватывать». Во втором случае автомобиль просто глохнет, иногда совершив при этом характерный рывок вперед (данная ошибка может стать причиной поломки сцепления). **Помните: очень важно уметь правильно определить момент увеличения подачи**

топлива – он наступает тогда, когда после плавного и мягкого отпускания педали сцепления двигатель начинает терять обороты, что свидетельствует о «схватывании» сцепления.

Следующая ошибка – это резкое бросание педали сцепления после увеличения подачи топлива. Человек, в общем-то, правильно определяет момент, когда нужно увеличить подачу топлива, но вместо того чтобы продолжать плавно отпускать педаль сцепления, бросает ее резко, в результате чего машина дергается и глохнет (это тоже приводит к преждевременному выходу сцепления из строя).

Еще одной известной ошибкой является резкое увеличение подачи топлива, из-за чего автомобиль начинает движение не плавно, а резко срывается с места, иногда даже с пробуксовкой колес. **Это очень опасно, поскольку для начинающего водителя такая ситуация является полной неожиданностью и он не способен быстро и адекватно на нее отреагировать.**

И еще одна распространенная ошибка новичков заключается в том, что, трогаясь с места, человек смотрит не на дорогу, а на органы управления автомобилем (руль, педали, панель приборов) или на капот. Отметим, что эта ошибка встречается не только при трогании, но и в процессе движения.

На первый взгляд может показаться, что процесс начала движения прост, однако в реальности он вызывает затруднение у всех без исключения новичков. Трудно найти водителя, у которого бы во время обучения не глох или не дергался автомобиль. Правда, это относится только к тем, кто учится водить на автомобиле с механической коробкой переключения передач. Что касается «автоматов», то у них данный процесс предельно упрощен: для того чтобы начать движение достаточно перевести рычаг коробки передач в любое положение, которое означает «движение» (как правило, это положение D), и плавно увеличивать подачу топлива.

Как научиться «чувствовать» автомобиль

Обычно опытный водитель чувствует свой автомобиль, как говорится, как самого себя, ощущая себя и машину чуть ли не единым целым. Однако новички на дороге обычно неповоротливы, неуверенны в себе, медлительны, и иногда складывается впечатление, что не водитель управляет машиной, а машина водителем. Справедливости ради отметим, что на первых порах это вполне нормально и объяснимо. Однако затягивать «адаптационный» период не следует: дорога ошибок не прощает.

Умение чувствовать автомобиль складывается из двух составляющих: работы с органами управления и определения габаритов автомобиля. Рассмотрим более подробно каждый из этих элементов.

Как уже отмечалось выше, ни один новичок не обходится без того, чтобы его машина хотя бы несколько раз не заглохла при трогании с места. Это наиболее характерный пример, показывающий, что человек не «чувствует» органы управления автомобиля (что на начальном этапе вполне объяснимо). В первую очередь это касается педалей газа и сцепления: ведь именно ими манипулирует водитель при начале движения (рис. 1.4). Только после нескольких тренировок удастся более или менее прочувствовать момент, когда сцепление начинает «схватывать», но при этом необходимо еще уметь плавно отпустить педаль и увеличить подачу топлива настолько, насколько это необходимо.



Рис. 1.4. Каждый водитель должен уметь работать с педалями

Многие новички также испытывают затруднения при работе с рулевым колесом. Яркий пример – попытка разворота: даже при достаточной ширине проезжей части неопытный водитель может упереться колесами автомобиля в бордюр на противоположной стороне дороги. Почему? Да потому, что он либо слишком мало повернул влево руль, либо делал это недостаточно энергично и запоздал.

Научиться чувствовать рулевое колесо можно, поработав с ним для начала на стоящем автомобиле (мотор можно завести, потому что гидравлический усилитель рулевого управле-

ния функционирует только при работающем двигателе), а затем – сделать несколько маневров на малой скорости на какой-нибудь пустынной дороге. Попробуйте на скорости примерно 5–10 километров в час выполнить разворот, левый и правый поворот, потренируйтесь манипулировать рулевым колесом при езде задним ходом. Уже после нескольких тренировок вы почувствуете, что управляетесь с рулем более или менее уверенно и знаете, когда, насколько и с какой энергичностью необходимо повернуть рулевое колесо для выполнения того или иного маневра.

Очень важно уметь правильно и грамотно обращаться с рычагом переключения передач. Для этого необходимо «чувствовать» двигатель своего автомобиля и, как говорят водители, «ловить» его обороты. Например, на одной машине вторая передача позволяет разогнаться до скорости 60 километров в час, а на другой – только до 40. Если двигатель слишком громко работает, а коленчатый вал вращается со скоростью свыше 2500–3000 оборотов в минуту, настал момент перехода на повышенную передачу. Если этого не сделать, двигатель будет потреблять больше топлива, а его детали и механизмы будут изнашиваться намного быстрее.

СОВЕТ

Если вам пока еще трудно определить, с какой скоростью вращается коленчатый вал двигателя и, в частности, когда пора переходить на следующую передачу, используйте специальный прибор – тахометр (рис. 1.5). Он имеется в каждой машине на панели приборов. Изучите также руководство по эксплуатации своего автомобиля: там должна быть таблица, в которой указано, на какой предельной скорости можно ехать на каждой передаче и когда рекомендуется переходить на повышенную или пониженную передачу.



Рис. 1.5. Тахометр

В этом смысле более привлекательными выглядят автомобили, оснащенные автоматической коробкой переключения передач. Правда, очень многие опытные водители не любят такие машины и предпочитают ездить на автомобилях с механической коробкой (рис. 1.6).

Главный их аргумент – как раз то, что «механика» позволяет гораздо лучше «чувствовать» автомобиль.



Рис. 1.6. На современных авто ставят «механику» с 6 передачами

Что касается габаритов автомобиля, то здесь дело обстоит несколько сложнее. Если с органами управления при регулярной езде вы научитесь свободно обращаться через месяц-другой, то по-настоящему чувствовать габариты машины вы сможете намного позже. Правда, многое зависит от условий езды и мест парковки. Например, если вы каждый день ездите на работу по узкой дороге с одной полосой движения в каждом направлении и вам приходится утром и вечером с трудом парковаться, втискиваясь в узкое место между стоящими рядом машинами, – вы очень скоро почувствуете, что являетесь с машиной чуть ли не единым целым. С другой стороны, если постоянно ездите по широкому проспекту с несколькими полосами движения в каждом направлении, возле офиса достаточно места для свободной парковки, а вечером ставите машину просто возле бордюра или на обочине проезжей части, вы можете проехать всю жизнь, а по-настоящему габариты машины так и не почувствовать (рис. 1.7).



Рис. 1.7. Габариты небольшого авто «чувствуются» лучше

При движении задним ходом (например, при заезде в гараж или при диагональной парковке задним ходом между стоящими параллельно обочине автомобилями) полезно знать о таком понятии, как **точка безопасного поворота**, и уметь пользоваться ею. Она имеется на любом транспортном средстве и определяется следующим образом: от глаз водителя необходимо провести прямую линию к правому заднему колесу автомобиля. Поскольку правое заднее колесо водитель не видит, то место, в котором эта линия пересекается с кузовом машины, и является точкой безопасного поворота. Когда, например, вы паркуетесь задним ходом между стоящими параллельно обочине (бордюру) автомобилями, то поворачивать руль вправо следует тогда, когда эта точка поравняется с задним левым углом передней машины. Здесь вы не ошибетесь – это проверено.

Чтобы лучше чувствовать габариты автомобиля, по мере возможности обращайтесь внимание на положение его углов относительно других предметов при выполнении разных маневров. Например, если вы учитесь заезжать задним ходом в гараж, постарайтесь запомнить, в каком месте находится левый или правый задний угол машины относительно ворот (соседнего гаража, стоящего рядом столба) в тот момент, когда нужно выворачивать руль или выравнивать колеса. Ищите подобные ориентиры и в других местах, в которых приходится выполнять сложные маневры или парковаться, – и вы быстро научитесь чувствовать габариты машины.

Что такое «эффективность управления автомобилем»

Существует такое понятие, как эффективность управления механическим транспортным средством. Суть его заключается в том, чтобы быстро приехать в заданное место при максимальной безопасности и минимуме затрат на передвижение.

Основными критериями эффективности управления автомобилем являются: равномерность разгона, замедления и криволинейного движения, средняя скорость движения, расход топлива и др. В свете постоянно растущих цен на автомобильное топливо один из самых актуальных критериев – экономичность, то есть расход топлива на определенный пробег автомобиля.

Не секрет, что у опытных водителей автомобиль расходует намного меньше топлива, чем у тех, кто только недавно получил права и впервые сел за руль. Почему? В первую очередь потому, что опытные водители ездят намного спокойнее и равномернее, чем «чайники». Например, при движении в условиях плотного транспортного потока они придерживаются общего скоростного режима и набирают (снижают) скорость плавно.

ПРИМЕЧАНИЕ

Многие опытные водители почти не пользуются педалью тормоза. Вернее, они используют ее только для полной остановки автомобиля (в процессе снижения скорости она им не нужна), а также в экстренных случаях, когда необходимо срочно остановить автомобиль. Это достигается в первую очередь за счет умения правильно выбирать скорость, а также своевременно и адекватно оценивать дорожную обстановку.

Если нет необходимости форсировать движение, рекомендуется ехать на высоких передачах, не слишком уменьшая частоту вращения коленчатого вала. Учтите, что при ровном движении автомобиль использует почти всю свою мощность лишь для преодоления сопротивления встречного воздуха и дороги.

Многие водители неграмотно выполняют такой, казалось бы, несложный маневр, как остановка перед перекрестком на запрещающий сигнал светофора или регулировщика. Ошибка заключается в том, что они едут на относительно высокой скорости и резко тормозят уже перед самым перекрестком. Чем же это может быть чревато?

Главная опасность таких действий заключается в том, что следующий позади автомобиль не успеет вовремя остановиться и обязательно ударит любителя резких торможений. Конечно, известное правило «всегда виноват задний» никто не отменял, однако в любом случае придется тратить время на оформление дорожно-транспортного происшествия, последующий ремонт, получение страховки и т. д. Нужны ли вам лишние проблемы? Тем более что сумма страховки не всегда покрывает реальную стоимость ремонта. Ну и, конечно, самое главное – в подобной аварии могут пострадать люди, причем не только находящиеся в автомобилях, но и пешеходы (от удара передний автомобиль может выехать на пешеходный переход и серьезно травмировать пешеходов) (рис. 1.8).



Рис. 1.8. Пешеходный переход – в любой стране мира место повышенной опасности

Следует отметить, что подобное резкое торможение является причиной быстрого износа тормозных колодок и тормозных дисков, а также деталей и механизмов подвески. Результаты многочисленных исследований убедительно свидетельствуют: у тех, кто ездит равномерно и спокойно, тормозные колодки и диски служат в два раза дольше, чем у любителей экстремального вождения. Кроме того, при таком торможении повышается износ шин.

Не стоит забывать, что даже на технически исправном автомобиле тормоза могут отказать: любая техника в любой момент может выйти из строя, причем нередко это происходит в самое неподходящее время. Нужно ли говорить, какие катастрофические последствия могут произойти, если автомобиль на полном ходу выедет на перекресток на запрещающий сигнал светофора или регулировщика! Пострадают не только пешеходы (им достанется больше всего), но и ни в чем не повинные водители и пассажиры других транспортных средств (рис. 1.9). Поэтому следует заранее определить, успеете вы проехать перекресток на разрешающий сигнал светофора или нет. В последнем случае начинайте заблаговременно снижать скорость, причем делать это рекомендуется плавно и почти без использования педали тормоза – переходя на пониженные передачи или просто пустив автомобиль накатом (разумеется, если вы едете не под уклон). В такой ситуации вы подъедете к перекрестку на минимальной скорости и нужно будет лишь немного нажать педаль тормоза для полной остановки. Если, приближаясь к перекрестку, вы видите, что на светофоре горит запрещающий сигнал, уменьшите скорость движения: очень вероятно, что вы подъедете к перекрестку как раз в тот момент, когда на светофоре загорится зеленый свет и не нужно будет останавливаться.

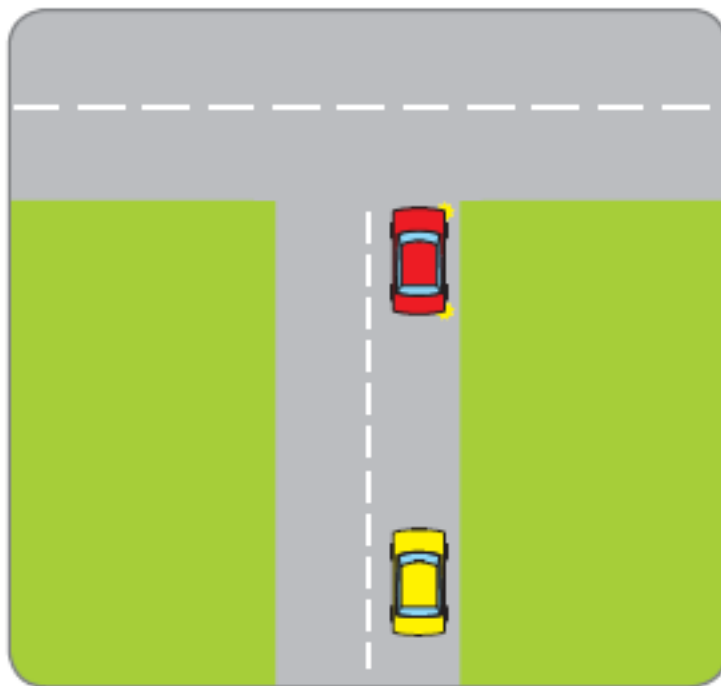


Рис. 1.9. Если вовремя не начать торможение, может произойти заднее столкновение

Если на дороге, по которой вы двигаетесь, действует правило «зеленой волны», придерживайтесь рекомендуемой скорости, чтобы не приходилось лишний раз останавливаться на перекрестках. Это самым благоприятным образом скажется и на экономичности автомобиля, и на его техническом состоянии.

ПРИМЕЧАНИЕ

«Зеленая волна» – это способ организации дорожного движения, когда при движении по данной дороге с рекомендуемой скоростью водитель на всех перекрестках гарантированно попадает на зеленый свет. Этот способ является эффективным методом борьбы с дорожными пробками и используется во многих странах.

Большое значение с точки зрения эффективности управления механическим транспортным средством имеет умение водителя правильно ездить накатом, когда при выключенной передаче (то есть рычаг переключения передач находится в нейтральном положении) автомобиль едет по инерции. Ведущие колеса автомобиля при этом полностью отключены от двигателя, поэтому крутящий момент на них не передается.

ВНИМАНИЕ

Как известно, отключить двигатель от трансмиссии можно также, полностью выжав педаль сцепления. Однако ехать накатом с выжатым сцеплением категорически не рекомендуется – обязательно выключайте передачу и отпускайте педаль. В противном случае можно быстро вывести из строя механизм сцепления, что приведет к сложному и дорогостоящему ремонту.

Особое значение умение ездить накатом приобретает там, где требуются частые остановки или снижение скорости с последующим разгоном, а также при движении на дорогах, имеющих много подъемов и спусков.

Чем же так полезен накат? Дело в том, что при движении в данном режиме двигатель работает вхолостую и полностью отсутствует сила тяги. Это самый экономичный режим работы двигателя внутреннего сгорания, поэтому расход топлива в данном случае минима-

лен. Конечно, при однократном использовании наката о серьезной экономии топлива речь не идет, но при регулярном его применении можно несколько повысить экономичность автомобиля.

Расскажу об одной распространенной ошибке, которую часто допускают водители, стремясь сэкономить топливо. Обычно это случается тогда, когда в баке осталось совсем мало топлива и необходимо всеми правдами и неправдами дотянуть до заправки. В таком случае водитель поступает следующим образом: он разгоняет автомобиль, а затем выключает зажигание, заглушив при этом двигатель. Машина движется накатом, двигатель не работает, поэтому топливо не расходуется. Создается иллюзия, что таким образом можно сэкономить немало горючего, однако на самом деле это не имеет ничего общего с реальностью.

Ведь после того как автомобиль начнет снижать скорость, его придется вновь разогнать. А именно при разгоне двигатель потребляет больше всего топлива, поскольку при этом работает на высоких оборотах! Таким образом, все (или почти все) сэкономленное горючее будет израсходовано на разгон. Следовательно, экономия будет настолько мизерная, что о ней не стоит даже говорить.

Кроме того, данный способ передвижения имеет свои опасности. Ведь почти в каждом современном автомобиле имеется встроенное противоугонное устройство, суть которого заключается в блокировании рулевого колеса. Кстати, для опытного угонщика это устройство не является серьезным препятствием. Зато если вы во время движения выключите зажигание, оно может сработать и вы никак не сможете изменить направление движения своей машины (рис. 1.10).



Рис. 1.10. Во время движения ключ замка должен находиться в рабочем положении

ПРИМЕЧАНИЕ

Встроенное противоугонное устройство в разных автомобилях срабатывает по-разному: иногда руль блокируется только после того как

из замка зажигания будет вынут ключ, а иногда – уже после выключения зажигания.

Появление на проезжей части автомобиля с неработающим рулевым управлением может привести к серьезным последствиям. В лучшем случае вы съедете в кювет, в худшем – вас вынесет на полосу встречного движения, что приведет к лобовому столкновению, а в самом худшем – вы просто не сможете объехать неожиданно появившегося на проезжей части пешехода.

Не стоит также забывать, что гидравлический усилитель рулевого управления и вакуумный усилитель тормозов функционируют только при работающем двигателе. Если вы заглушите мотор, они работать перестанут, следовательно, придется прилагать намного больше усилий, чтобы повернуть или затормозить. Важнейшим элементом управления любого автомобиля является педаль газа. Умение правильно применять эту педаль (иначе говоря – грамотно использовать силу тяги) нередко позволяет выйти из многих неожиданно возникших сложных ситуаций. Дело в том, что при движении накатом возможность использования педали газа у водителя отсутствует: ведущие колеса полностью отключены от двигателя и включение передачи требует хоть и небольшого, но времени, а на дороге иногда каждая секунда дорога.

Для повышения силы тяги нужно вовремя увеличить частоту вращения коленчатого вала двигателя, при этом чем ниже включаемая передача, тем выше должны быть обороты. У опытных водителей указанный прием отработан до автоматизма (иногда они используют так называемую «перегазовку», благодаря которой повышается приемистость двигателя).

Поэтому, когда автомобиль движется накатом, водитель должен уметь максимально быстро включить требуемую передачу. Чтобы научиться безошибочно выполнять этот прием, придется потренироваться. Не следует забывать и о том, что при движении накатом автомобиль передвигается по инерции и если в это время выполнить экстренное торможение, то из-за неустойчивости он может стать неуправляемым.

На основании вышеизложенного сделаем вывод: экономия топлива – это, конечно, хорошо, но не стоит увлекаться, особенно если действия водителей, желающих топливо сэкономить, могут негативно сказаться на безопасности движения.

К чему приводит вождение в нетрезвом виде

Уж сколько раз твердили миру: алкоголь – главный и самый опасный враг водителя, который часто становится причиной тяжелейших дорожно-транспортных происшествий. Однако число погибших по причине вождения в нетрезвом виде с годами не только не уменьшается, но и имеет опасную тенденцию к росту (рис. 1.11). Поэтому мы еще раз остановимся на этой актуальнейшей проблеме и расскажем о том, о чем практически не говорится в автошколах (как правило, преподаватели касаются этой темы вскользь).



Рис. 1.11. Вождение в нетрезвом виде – источник многих бед и несчастий

В соответствии с действующим Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях управление транспортным средством в состоянии опьянения, равно как и передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, влечет наложение наказания в виде лишения водительских прав сроком от 1,5 до 2 лет. Отказ от медицинского освидетельствования на состояние опьянения лицом, лишенным права управления либо не имеющим права управления, карается административным арестом на срок до 15 суток, а тот, к кому данная мера неприменима (беременные женщины, инвалиды и др.), наказывается штрафом в размере 5000 рублей.

Следует особо остановиться на таком аспекте, как употребление водителем спиртных напитков сразу после остановки транспортного средства сотрудником автоинспекции. Не секрет, что многие выпивохи, которых остановил инспектор в тот момент, когда они управляли автомобилем в нетрезвом виде, прибегали к хитрости: едва остановившись, они сразу употребляли спиртное. Далее следовала такая отговорка: мол, за рулем я был трезвый, а выпил только после того как меня остановил инспектор, исключительно для снятия стресса. В такой ситуации ГИБДД не имела юридических оснований для привлечения виновного к ответственности, даже при наличии результата медицинского освидетельствования, под-

тверждающего нетрезвое состояние водителя, поскольку последний официально заявлял о том, что принял спиртное только после остановки транспортного средства.

Однако в новой редакции Кодекса об административных нарушениях предусмотрена ответственность за употребление алкоголя и наркотических средств после ДТП или остановки водителя автоинспекцией до прохождения медицинского освидетельствования на опьянение. Сейчас за подобную «хитрость» водитель сразу лишается прав на полтора-два года.

Кстати, санкции за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения отличаются суровостью во многих странах мира. Это неудивительно – такие водители слишком опасны, и еще полбеда, если бы эта опасность распространялась только на них. Однако любители выпить за рулем рискуют жизнью и здоровьем других участников дорожного движения.

Не первый год многие законодатели говорят о том, что за управление автомобилем в состоянии опьянения следует не только лишать прав, но и конфисковывать транспортное средство, на котором было совершено данное правонарушение, либо как минимум арестовывать его на продолжительный срок (например, на год). При этом все расходы по хранению автомобиля на штрафной стоянке следовало бы взыскивать с виновного. Строго, но справедливо.

Данные статистики дорожно-транспортных происшествий неумолимо свидетельствуют: пятая часть всех аварий, виновниками которых являлись водители механических транспортных средств, в той или иной степени связана с принятием алкоголя. Около 40 % водителей, которые погибли в результате ДТП, находились в состоянии опьянения, а у тех, кто выжил в аварии, тяжесть последствий в полтора раза выше, чем у их трезвых товарищей по несчастью.

Даже после принятия небольшого количества алкоголя многократно возрастает вероятность водительской ошибки, в первую очередь по причине переоценки возможностей как своих, так и автомобиля. Появляется авантюрное и совершенно необоснованное желание рискнуть там, где в трезвом виде и в голову не пришло бы.

Да и вообще, начальная стадия алкогольного опьянения характеризуется тем, что человек ощущает небывалый прилив сил, у него пропадает усталость, а действия становятся более быстрыми, создается впечатление, что он способен горы свернуть. Это подкрепляется тем, что человек не обнаруживает в себе ничего такого, что могло бы убедить его в обратном. Чувствует он себя прекрасно, настроение тоже на подъеме. **Однако алкоголь ведь в первую очередь влияет не на способность человека двигаться (это происходит уже позже и при более сильном опьянении), а на его умение адекватно оценивать ситуацию и принимать правильные решения – и это исключительно важно для любого водителя.** На следующей стадии опьянения человек теряет возможность своевременно распознавать опасность и воспринимать ее всерьез. Далее сильно снижается острота зрения, теряется концентрация, водитель становится невнимательным и слабо реагирует на происходящее.

Самыми распространенными ошибками, которые допускают нетрезвые водители, являются жесткое переключение передач, резкое маневрирование, резкое ускорение либо торможение, неравномерная работа педалью газа, несоблюдение синхронности использования педалей газа и сцепления (в результате чего автомобиль «дергается») и др.

Кстати, как показывают результаты проведенных исследований, основная часть водителей, которые управляли автомобилем в нетрезвом состоянии, вовсе не являются хроническими пьяницами. Оказывается, «принимают на грудь» они лишь изредка, и то, что они совершают данное правонарушение, говорит лишь о незнании ими влияния даже незначительных доз алкоголя на организм (в первую очередь, на мозг) человека.

В частности, широко распространено мнение, что алкоголь – это органическая часть питания, которая может служить даже его заменой. Нередко бывает, что человек выпивает, поддавшись на уговоры и рассказы о том, что плотная еда якобы ликвидирует вредное влияние алкоголя. Некоторые с самым серьезным видом пытаются рассказывать об устранении влияния алкоголя с помощью крепкого кофе, чая, нашатырного спирта. Стоит ли говорить, что подобные разговоры не имеют под собой никаких оснований?

Научно доказано: алкоголь оказывает чрезвычайно пагубное воздействие на способности водителя управлять автомобилем. Поэтому не испытывайте судьбу и не подвергайте опасности ни себя, ни других участников дорожного движения. Никогда не садитесь за руль в нетрезвом виде – можно сломать жизнь и себе, и другим, а в худшем случае – погибнуть и погубить своих пассажиров.

Чем опасно переутомление

Многие водители склонны недооценивать столь опасное явление, как переутомление. О том, почему нельзя допускать переутомления и как от него избавиться, поговорим в данном разделе.

Однако вначале определимся, что же понимать под утомлением. Различные специалисты определяют это понятие по-разному (кто-то связывает его только с физическими нагрузками, кто-то – только с умственными). Мы будем придерживаться следующего: утомление представляет собой естественную реакцию человеческого организма на продолжительное занятие каким-либо делом, требующим высокого внимания и концентрации.

Утомившемуся человеку становится все труднее продолжать заниматься одним и тем же делом, он напрягается все сильнее и сильнее, однако эффективность его работы заметно снижается.

Характерной особенностью процесса управления механическими транспортными средствами является то, что человек испытывает незначительную физическую нагрузку. Главная причина, из-за которой водитель может испытывать мышечное утомление, в том, что ему приходится в течение всей поездки находиться практически в одной и той же позе. Поскольку человек, управляющий автомобилем, несколько стеснен в движениях, то при длительной поездке у него ухудшается кровообращение, следовательно, ткани недостаточно снабжаются кислородом. В результате у водителя начинает «ломить» спину, у него устают шея, плечи и руки, болит поясница, «ноют» ноги.

Поэтому перед началом движения обязательно отрегулируйте водительское место под особенности своего тела. Вы должны свободно доставать ногами до педалей, руками до руля, при этом ноги и руки должны немного сгибаться соответственно в коленях и локтях. Отрегулируйте зеркала заднего вида, попробуйте поработать с органами управления при выключенном двигателе.

Учтите, что если ваше сиденье слишком выдвинуто вперед (то есть находится слишком близко к рулевому колесу), то вам придется сильно сгибать руки и ноги, что ощутимо ограничивает свободу действий и не позволяет быстро работать с органами управления.

Если же водительское сиденье находится слишком далеко от органов управления, вам придется все время подтягиваться вперед, спина из-за отсутствия постоянной опоры будет все время напряжена. Руки также будут находиться в постоянном напряжении, так как именно с помощью рук вы будете либо удерживаться на постоянном расстоянии, либо подтягиваться ближе. Все это самым негативным образом скажется не только на эффективности управления автомобилем, но и на безопасности дорожного движения в целом.

Если у водительского сиденья спинка слишком сильно отклонена назад, то в постоянном напряжении будут находиться мышцы шеи, рук, а также поясничный отдел позвоночника, что способствует быстрой утомляемости (рис. 1.12).



Рис. 1.12. Правильная поза: руки чуть согнуты в локтях, ноги свободно достают до педалей

Знайте, если не подготовить водительское место должным образом, усталость и ломоту в мышцах вы почувствуете уже вскоре после начала движения.

Однако наибольшей нагрузке во время управления транспортным средством подвергается нервная система человека. Это обусловлено тем, что водитель вынужден оперативно и безошибочно реагировать на все изменения ситуации на дороге. Такая психологическая нагрузка может стать причиной утомления – как легкого, так и сильного (вплоть до переутомления).

Кстати, переутомление и усталость – это два совершенно разных понятия, которые многие ошибочно считают тождественными. Усталость в конце рабочего дня испытывает подавляющее большинство из нас, это вполне естественно. Как правило, усталость полностью проходит после ночного сна и утром человек ощущает себя полным сил и готовым к работе.

Переутомление – это явление несколько иного рода. Оно проявляется в виде постоянного плохого настроения, неважного самочувствия, бессонницы, быстрой утомляемости даже после непродолжительного занятия какой-либо не самой сложной работой. Можно

сказать, что переутомление – это накопленные остатки непрошедшей усталости. Состояние переутомления не только снижает эффективность работы, но и сильно вредит здоровью. В подобных случаях врачи рекомендуют своим пациентам срочно отправляться в отпуск.

Утомление водителя самым непосредственным образом влияет на безопасность дорожного движения. Очень часто дорожно-транспортные происшествия случаются по таким причинам, как рассеянность, невнимательность, неосторожность, недостаток водительского мастерства. Все эти причины, за исключением, наверное, последней, в большинстве случаев являются следствием утомления водителя.

Как показывают результаты проведенных исследований, утомленный водитель не только недооценивает опасность, которую может представлять дорога, но и при этом убежден в том, что он управляет транспортным средством не хуже, чем всегда. В реальности же все выглядит иначе: если вначале водитель хоть и запаздывает с выполнением тех или иных действий, но, по крайней мере, выполняет их правильно, то уже через некоторое время и сами эти действия становятся ошибочными. Реакция на изменение дорожной ситуации проявляется с заметным опозданием; дорожные знаки, разметку, сигналы светофора (регулировщика) человек замечает намного позже, нежели управляя автомобилем в нормальном состоянии. Водителю становится труднее придерживаться постоянной скорости, а также соблюдать направление движения автомобиля.

Мышцы у утомленного человека, как правило, находятся в работоспособном состоянии и вполне справляются со своей работой, однако серьезные проблемы возникают с концентрацией внимания и сосредоточенностью. Вот наиболее характерный пример: утомленный водитель заметил знак ограничения скорости, но осознать то, что требует данный знак, он уже не в состоянии и поэтому продолжает движение с прежней скоростью.

Существует еще один распространенный тип ошибок – это ошибки, возникновение которых так или иначе связано со зрительным обманом. Например, водитель может замечать на дороге объекты или препятствия, которых в реальности там нет. В большинстве случаев подобные галлюцинации возникают, когда человек борется с сонливостью или находится в «пограничном» состоянии (то есть он еще не спит, но уже и не бодрствует). При такой степени утомления водителю может показаться, что на проезжую часть неожиданно выбежал пешеход или из ближайшего поворота внезапно выехал другой автомобиль. Под влиянием подобных галлюцинаций водитель может, например, применить экстренное торможение или выехать на полосу встречного движения.

Научно доказано, что подобные зрительные обманы выполняют функции своеобразного защитного механизма. Нервная система водителя таким способом стремится убедить его прекратить движение и отдохнуть хотя бы в течение непродолжительного промежутка времени, поскольку ехать дальше в таком состоянии очень опасно. Причем пострадать может не только уставший водитель, но и другие участники дорожного движения.

Очень многие люди убеждены в том, что ни при каких обстоятельствах не заснут за рулем и всегда сумеют справиться с утомлением и сонливостью. К сожалению, статистика убедительно доказывает, что это не так. **Часто водитель засыпает всего на несколько секунд, такой сон наступает внезапно. Человек даже не осознает, что его машина в течение какого-то времени была полностью неуправляемой.** Иначе говоря, он не чувствует момента засыпания и последующего просыпания, ему кажется, что он все время бодрствовал и контролировал ситуацию. **Зачастую водителю снится, что он по-прежнему управляет автомобилем на той же дороге и при тех же обстоятельствах.**

Принято считать, что утомление водителей обусловлено продолжительным движением, причем однообразным и монотонным. Это, конечно, так, но существует еще целый ряд факторов, являющихся причинами утомляемости: это и неудобная поза водителя, и неблагоприятные погодные условия, и недостаточный отдых перед длительной поездкой, и пло-

хое освещение дороги в темное время суток и т. д. Кстати, быстрому утомлению водителя способствует целый ряд лекарственных препаратов, которые настоятельно не рекомендуется принимать перед поездкой. Перед тем как отправиться в дорогу, не стоит и плотно наедаться, иначе очень скоро может наступить сонливость.

Все причины утомляемости можно разделить на три категории в зависимости от того, может водитель на них влиять или нет: полностью контролируемые, частично контролируемые и полностью неконтролируемые.

Например, водитель должен полностью контролировать свое состояние: нельзя садиться за руль переутомленным, в нетрезвом виде, после приема сильнодействующих лекарственных препаратов и т. п. Частично контролировать водитель может вибрацию и шум транспортного средства, что тоже является причиной утомляемости – для этого можно попытаться выбрать другой маршрут движения, а также отрегулировать двигатель или заменить прогоревший глушитель. А вот наличие таких факторов, как плохое освещение дороги в темное время суток или неудачная конструкция водительского сиденья, контролю со стороны водителя никак не поддается.

Результаты целого ряда исследований говорят о том, что вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия по причине усталости водителя многократно возрастает после 8 часов непрерывного нахождения за рулем, но многие водители начинают чувствовать сильную усталость уже после 2–3 часов непрерывной езды. Последнее связано с недостаточным отдыхом перед поездкой. Чтобы полностью восстановиться после сильного утомления, необходим полноценный сон в течение минимум 8 часов, но чтобы снять небольшую усталость, вполне достаточно кратковременного сна (в пределах получаса).

Сильное утомление у водителей вызывает ночное вождение. В определенной степени это обусловлено тем, что вождение автомобиля ночью нарушает устоявшийся жизненный ритм бодрствования – сна, поэтому отклонение от этого ритма, да еще сопряженное с нелегким процессом управления транспортным средством приводит к быстрой утомляемости.

ПРИМЕЧАНИЕ

Среднестатистический человек достигает своей наибольшей работоспособности в промежутки времени с 8 до 12 и с 14 до 17 часов.

При ночном вождении водитель вынужден одновременно управлять автомобилем и бороться с постоянно накачивающейся сонливостью. Особенно трудно преодолевать желание поспать водителям старше 45 лет (по статистике они ночью попадают в аварии в два раза чаще, чем днем). Главной причиной такого положения дел является то, что с годами у человека ухудшаются психофизиологические функции, которые имеют большое значение при управлении механическим транспортным средством. При этом компенсировать эти функции невозможно даже солидным водительским опытом, который к этому возрасту имеется у большинства водителей.

Относительно быстро наступает утомление и при длительном монотонном движении, например по загородной трассе. Этому во многом способствует ложное впечатление о легкости управления автомобилем на подобных дорогах. Однообразное движение, при котором водителю очень редко приходится реагировать на те либо иные раздражители (повороты, встречные машины), может спровоцировать нарушение деятельности коры головного мозга. В конечном итоге водитель может впасть в состояние своеобразного гипноза, которое по многим признакам очень напоминает переутомление. Многие водители, чтобы «встряхнуться» и заставить себя выйти из этого состояния, специально увеличивают скорость, параллельно решая и другую задачу – как можно быстрее приехать к месту назначения.

Особо опасным является принятие спиртного для того, чтобы снять накопившуюся усталость. Помимо того что само по себе управление автомобилем в состоянии опьяне-

ния является грубейшим нарушением Правил дорожного движения и смертельно опасно, решить проблему усталости таким способом все равно не получится. Поначалу, правда, может наступить некоторое облегчение, но уже через короткий промежуток времени утомление усиливается многократно и бороться с ним будет уже невозможно.

Для каждого водителя чрезвычайно важно вовремя понять, что у него наступило состояние утомления. Не стоит заниматься самообманом, пытаясь убедить себя в том, что никакой усталости нет и можно продолжать движение – это может привести к трагическим последствиям. Как правило, водители не замечают усталости до тех пор, пока она не станет довольно сильной, **но качество управления автомобилем заметно ухудшается уже при первых ее симптомах.**

Все время нужно помнить золотое правило автомобилистов: **устал – отдохни!** Если на вас накатывается усталость, не мешкая выберите подходящее место, остановитесь и отдохните (рис. 1.13).



Рис. 1.13. Через 500 метров можно остановиться и отдохнуть

Специалисты различают три степени водительского утомления. Легкая степень проявляется в виде зевоты и тяжести век. При средней степени возникает резь в глазах, сухость во рту, могут появляться какие-то фантазии, по телу может проходить теплая волна и создается ложное впечатление того, что другие автомобили движутся с очень малой скоростью. При сильной степени утомления голова склоняется вперед, руки сползают с руля, в глазах рябит, водитель потеет и ему кажется, что все это происходит не с ним.

Чтобы избавиться от легкого утомления, бывает достаточно умыться холодной водой, либо немного отдохнуть, либо выпить крепкого чая. От среднего или сильного утомления помогает только сон.

Если у вас планируется дальняя поездка, перед тем как выехать поспите не менее 7 часов и не принимайте успокоительного. В дороге время от времени обязательно отдыхайте (нужно остановиться, выйти из машины, сделать пару-тройку гимнастических упражнений).

ГЛАВА 2

Неписанный кодекс водителя

То, что вопросы организации дорожного движения регламентируются Правилами дорожного движения, а также некоторыми иными нормативными правовыми актами (Положением о допуске транспортных средств к эксплуатации, Кодексом об административных правонарушениях и др.), всем известно. Однако на дороге действует также целый ряд неписанных законов, которым старается следовать каждый культурный и дисциплинированный водитель. За их нарушение вас никто не накажет, но их несоблюдение может сильно осложнить ситуацию на дороге, да и просто продемонстрировать вашу невоспитанность. Кроме того, водители часто используют специальные условные сигналы и жесты, которые позволяют общаться и передавать друг другу информацию во время движения.

Все это вместе представляет собой своеобразный неписанный кодекс водителя, секреты которого мы и попытаемся раскрыть.

Кто может называться культурным водителем

Каждый культурный водитель обязательно придерживается таких понятий, как водительская солидарность и этика, корректность и спокойствие на дороге, уважение к другим участникам движения. Если бы все на дороге вели себя подобающим образом, дорожно-транспортных происшествий случалось бы намного меньше. Далее мы расскажем о некоторых правилах водительской этики.

Всегда будьте готовы помочь попавшим в неприятную ситуацию водителям: выручите небольшим количеством бензина (если кто-то чуть-чуть не дотянул до автозаправочной станции), помогите «чайнику» заменить колесо, одолжите нужный инструмент, помогите завести автомобиль если не с «толкача», то методом «прикуривания». Ведь никто не может гарантировать, что в одну из таких неприятных ситуаций не попадете вы сами. Помощь будет особенно ценной, если в автомобиле водителя, которому вы решили помочь, сидят маленькие дети, находится беременная женщина или инвалид.

Не торопите водителя стоящего перед вами автомобиля звуковым сигналом, если он по каким-то причинам не начал движение на зеленый свет светофора. Будет лучше, если вы просто мигнете ему фарами – он это обязательно заметит в зеркало заднего вида.

ПРИМЕЧАНИЕ

В пределах населенного пункта подача звукового сигнала разрешается только для предотвращения ДТП. Поэтому, если, стоя на светофоре, будете без видимой причины сигналить, вас может оштрафовать бдительный инспектор ГИБДД.

Иногда на дороге можно увидеть такую картину: автомобиль стоит в правом ряду, на светофоре горит красный сигнал, а в правой дополнительной секции одновременно с ним – зеленая стрелка, которая разрешает выполнять поворот направо. Но водитель никак на это не реагирует и ждет, пока загорится зеленый свет в основной секции, поскольку ему нужно ехать прямо, хотя сзади ему сигналият водители других транспортных средств, которым необходимо повернуть направо. Разумеется, по отношению к водителям находящихся сзади машин это некрасиво.

Порядочный человек всегда так или иначе подскажет другому водителю о неполадках его автомобиля, которые можно заметить только со стороны: спущенное или «виляющее» колесо, неплотно закрытая дверь, покосившийся на крыше багаж и т. п.

Если вы ставите автомобиль на стоянку там, где количество свободных мест ограничено, делайте это так, чтобы ваша машина стояла компактно и не занимала сразу два места. Полное безобразие – «подпереть» другой автомобиль и уйти.

ВНИМАНИЕ

Если вы любите «подпирать» чужие машины и надолго уходить, не оставив контактную информацию, будьте готовы к тому, что вам рано или поздно отомстят: подложат под колесо гвоздь, отломают наружное зеркало заднего вида или поцарапают гвоздем кузов. Перед этим «мститель» найдет способ вас объехать (по газону, через бордюр), поэтому искать виновного будет бесполезно. Вернее, виновным будете именно вы.

Вежливый водитель всегда уступит дорогу женщине с ребенком, инвалиду, да и вообще любому пешеходу, даже если тот нарушает Правила дорожного движения и переходит дорогу не по пешеходному переходу, а там, где ему вздумается.

Помните, что при движении в ненастную погоду по правому ряду вы можете нечаянно забрызгать пешеходов грязной водой с проезжей части.

СОВЕТ

Постарайтесь запомнить, какие действия (либо бездействие) водителей других транспортных средств вам не нравятся, когда вы являетесь пешеходом, и сами не делайте так, когда управляете автомобилем. И наоборот, отметьте для себя, что в поведении пешеходов вам как водителю не нравится, и сами никогда так не поступайте.

Не секрет, что порядочный человек должным образом ведет себя при любых обстоятельствах, в том числе и управляя автомобилем. Это же можно сказать и о невоспитанных людях: если человек в быту ведет себя безобразно, то и за рулем автомобиля он будет выставлять напоказ свою сущность и неуважительно относиться не только к Правилам дорожного движения, но и к другим участникам движения.

Ни в коем случае не нужно отвечать на выходки агрессивных водителей – вы ничего не измените, лишь понапрасну испортите себе настроение. Тем более что, платя им той же монетой, вы опускаетесь до их уровня. Более детально о том, что такое агрессивное вождение и как определить на дороге водителя-агрессора, мы поговорим далее.

Относитесь с уважением к другим участникам дорожного движения, соблюдайте правила водительской этики и солидарности, не позволяйте себе раздражаться за рулем – и ваша езда будет комфортной и безопасной.

Как общаются водители во время движения

Далее речь пойдет не о мобильной связи или телепатических способностях, а о более прозаичных вещах. Мы расскажем о том, какие сигналы и жесты используют водители для информирования друг друга о тех или иных событиях во время движения. Отметим, что эта информация выходит за рамки учебной программы, преподаваемой в автошколах, хотя владеть ею должен каждый водитель.

Самый известный сигнал, о котором немало наслышаны даже люди, далекие от авто-мобилизма, – это моргание фарами водителям встречных транспортных средств с целью предупреждения о наряде ГИБДД. Как и когда зародился этот обычай, доподлинно неизвестно. Однако легенда гласит, что это случилось довольно курьезно: вроде бы лет сорок назад какой-то милиционер в интервью газете возмутился тем, что в некоторых западных странах водители предупреждают друг друга о встрече с автоинспектором морганием фар. Советским водителям дважды повторять не нужно, и они все как один дружно переняли «передовой опыт зарубежных коллег».

Однако морганием водители предупреждают друг друга не только о скорой встрече с работниками ГИБДД, но и об опасности, например сильном гололеде, тумане, дорожно-транспортном происшествии.

Если вам дважды коротко моргнули фарами, значит, вам дают возможность проехать первым. Воспользовавшись любезностью, скажите спасибо пропустившему вас кратким морганием аварийной сигнализации (это общепринятый сигнал благодарности, используемый в самых разных случаях).

Включенный дальний свет фар движущейся позади вас машины – просьба уступить дорогу. В такой ситуации следует перестроиться вправо. Продолжение движения по своему ряду с той же скоростью считается дурным тоном, ведь человек может торопиться по неотложному делу (например, опаздывать в аэропорт). Если вы не можете перестроиться сразу (справа может ехать другое транспортное средство, которое придется или обогнать, или пропустить вперед), включите указатель правого поворота, чтобы водитель позади идущего автомобиля видел, что вы его пропустите, как только появится такая возможность.

Кстати, в западных странах просьба уступить дорогу выражается по-другому – включением левого указателя поворота. В странах СНГ в подобной ситуации применяется в основном дальний свет фар.

Если водитель встречного автомобиля несколько раз переключил дальний свет фар на ближний, значит, он вам сигнализирует о том, что его слепит свет ваших фар. Немедленно переключайтесь на ближний свет. Ослепленный водитель, который ведет машину по встречной полосе, может не справиться с управлением и выскочить на встречную полосу движения, что приведет к столкновению. Однако следует иметь в виду, что, если фары плохо отрегулированы, ослепить можно даже ближним светом.

Если у автомобиля, который движется перед вами, без видимых причин заморгал указатель левого поворота, значит, его водитель сигнализирует вам об опасности, которую вы в силу своего положения на дороге пока заметить не можете. Этим приемом обычно пользуются водители крупногабаритных транспортных средств (автопоездов, фур) на загородных трассах, когда водитель позади идущего автомобиля собрался идти на обгон, не подозревая о находящейся впереди опасности. О том, что опасность миновала, вам могут сообщить кратковременным включением правого «поворотника».

Случается, что во время движения у автомобиля внезапно отказывают какие-либо приборы, агрегаты или механизмы. Например, может выйти из строя тормозная система, лопнуть колесо, во время дождя перестанут работать стеклоочистители и т. д. В подоб-

ной ситуации необходимо незамедлительно включить аварийную световую сигнализацию, информируя тем самым водителей других транспортных средств о том, что у вас произошла экстренная нештатная ситуация.

Однако водители передают друг другу информацию не только с помощью световых приборов, но и используя специальные жесты руками. Пример: у движущегося рядом автомобиля неплотно закрыта дверь, и, если она откроется во время движения, это может привести к дорожно-транспортному происшествию, причем виновным будет признан именно тот водитель, в машине которого это произошло. Поэтому при наличии возможности следует предупредить его жестом в виде вытянутой руки (указательного пальца) в направлении незакрытой двери. Правда, при этом не следует слишком отвлекаться от управления собственным автомобилем, иначе ваши благие намерения могут привести к дорожно-транспортному происшествию, но уже с вашим участием.

Если вы видите, что у какой-то машины открылся багажник, адресуйте ее водителю следующий жест: хлопните ладонью по воздуху. Справедливости ради отмечу, что полностью открытый багажник водитель, как правило, замечает достаточно быстро (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Иногда багажник открывается прямо во время движения

Иногда водители с наступлением сумерек не включают световые приборы, как это предписано Правилами дорожного движения. Обычно это происходит из-за забывчивости. Подать сигнал водителю, что ему пора включить хотя бы габаритные огни или ближний свет фар, можно жестом, напоминающим мигающую лампочку (резко распрямляющиеся пальцы).

Если водитель движущегося рядом автомобиля явно указывает вам рукой на обочину или край проезжей части, скорее всего, придется остановиться – вам сообщают, что у автомобиля произошла поломка, видимая снаружи.

Иногда у грузовиков или автобусов между задними колесами застревает булыжник, что очень опасно (ведь он может вылететь прямо в позади идущий автомобиль). Предупредить водителя машины о застрявшем между задними колесами булыжнике можно, показав ему фигу (да-да, простой кукиш). Жест, конечно, неприглядный, но в данном случае это единственный способ сигнализировать об опасности.

Как распознать дорожного агрессора

Выше мы уже говорили о том, что нужно придерживаться культуры вождения и уважать других участников движения. Однако в современной России на дорогах еще хватает грубости, безответственности и откровенного игнорирования Правил дорожного движения. В связи с этим некоторое время назад даже появился термин «агрессивное вождение». Что же он означает?

Сегодня среди российских специалистов и независимых экспертов не существует единого мнения по поводу того, что же признавать агрессивным вождением. В общем случае считается, что агрессивным называют вождение, связанное с повышенным риском, пренебрежением к другим участникам движения, игнорированием Правил дорожного движения в грубой и вызывающей форме. Как правило, так водят машину люди, которым ранее не доводилось быть участником серьезных дорожно-транспортных происшествий и которые наивно полагают, что им с их «умением» и «крутизной» ничего не страшно.

Агрессивного водителя можно распознать по следующим признакам:

- ▶ при выполнении маневров указатели поворотов не включаются;
- ▶ частые и безосновательные перестроения с одной полосы на другую, нередко с подрезанием других участников движения;
- ▶ наглое и бесцеремонное нарушение скоростного режима (агрессор может двигаться как с превышением скорости, так и неоправданно медленно);
- ▶ резкий, с визгом шин, старт на перекрестке после включения зеленого или даже желтого сигнала светофора (либо аналогичное начало движения после любой остановки);
- ▶ оскорбительные жесты и выкрики, адресованные другим участникам дорожного движения (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Агрессор, грозящий кулаком

ВНИМАНИЕ

Агрессивный водитель может спровоцировать возникновение аварийной ситуации на дороге, в результате которой могут пострадать совершенно невиновные люди.

Есть одно очень хорошее правило «три Д», которое, к сожалению, соблюдается далеко не всеми и далеко не всегда (но большинство опытных водителей следуют ему неукоснительно). Оно звучит предельно просто: **Дай Дорогу Дураку**. Пропустите агрессора вперед,

не мешайте ему проехать даже тогда, когда вы имеете преимущество, игнорируйте его оскорбительные жесты и выкрики – пусть «летит», в конечном итоге когда-нибудь он сам себя накажет.

Если вы имеете очевидцев того, что кто-то агрессивно ведет себя на дороге, не полнитесь остановиться и сообщить в ГИБДД марку и государственный регистрационный номер этого транспортного средства, а также приметы водителя-агрессора (рис. 2.3).



Рис. 2.3. Отмена ограничения скорости – не повод визжать шинами и срываться с места

Обычно излишнее высокомерие и спесивость слетают с водителей-агрессоров лишь после того как они станут участниками серьезной аварии. Причем зачастую только это помогает успокоить и перевоспитать агрессоров, ведь, как правило, ни лишение водительского удостоверения, ни штрафные санкции помехой для них не являются, и через некоторое время водитель-агрессор вновь принимается за старое, распространяя хаос и опасность на дорогах.

Кого следует остерегаться на дороге

Дабы не искушать судьбу и не рисковать своей безопасностью, на проезжей части рекомендуется держаться подальше от некоторых водителей и автомобилей.

В первую очередь к таковым относятся военные транспортные средства (рис. 2.4). Почему? А потому, что часто за рулем огромной военной машины сидит совсем «зеленый» солдат, лишь недавно получивший водительское удостоверение. Несомненно, крупногабаритный «Урал», управляемый вчерашним школьником, представляет собой немалую опасность.



Рис. 2.4. Держитесь подальше от военных машин!

Если вы следуете за автобусом или иным транспортным средством, перевозящим детей, либо соблюдайте повышенную дистанцию, либо обгоните его. Дело в том, что дети – публика абсолютно непредсказуемая, и каждый из них может повести себя неадекватно или просто по-хулигански. Типичный пример – вылетевшая из окна автобуса стеклянная бутылка, которая может упасть на ветровое стекло движущейся позади машины.

Избегайте двигаться за груженными крупногабаритными автомобилями. Вам ведь доподлинно неизвестно, насколько хорошо и надежно закреплен перевозимый груз. Никогда нельзя исключить выпадения чего-либо из кузова, приводящего обычно к созданию аварийной обстановки. Кроме того, крупногабаритные транспортные средства заметно сокращают зону вашей видимости, поэтому движение за ними затруднено.

Если вы заметили, что транспортное средство движется по непонятной траектории, старайтесь не приближаться к нему. Им может управлять как водитель, находящийся в состоянии опьянения, так и новичок, который не научился вести себя на проезжей части. Кроме того, не исключено, что водителю этого автомобиля внезапно стало плохо за рулем и машина в данный момент полностью неуправляема.

Не доставит вам удовольствия и встреча на проезжей части с учебным транспортным средством (рис. 2.5).



Рис. 2.5. От учебных авто также лучше держаться подальше

Отмечу, что если оно оснащено дополнительными педалями тормоза и сцепления и в нем кроме ученика находится опытный мастер производственного обучения вождению, то опасности практически никакой нет. Однако следует учесть, что на перекрестке такие машины редко трогаются с первого раза, поэтому если вы стоите за автомобилем с буквой «У», то можете как минимум потерять время.

ГЛАВА 3

Вождение в непростых городских условиях

Человек не может считаться полноценным водителем, если он не умеет нормально управлять автомобилем в городских условиях. Ведь не секрет, что одно дело – съездить по загородной трассе раз в неделю на дачу (и то лишь в теплое время года), и совсем другое – каждый день добираться на машине на работу по перегруженным городским улицам, постоянно встречаясь с пробками, заторами, неработающими светофорами и иными малоприятными спутниками городской езды.

В этой главе мы расскажем о том, как нужно управлять автомобилем в условиях оживленного современного города. Отметим, что многое из того, о чем пойдет речь, не преподается в автошколе, поскольку выходит за пределы существующей учебной программы.

Характерные особенности городской езды

Чем же характерна езда в городских условиях и почему она считается такой сложной?

Главной особенностью городского дорожного движения является высокая концентрация транспортных средств на относительно небольшом пространстве и постоянно меняющаяся дорожная обстановка. Это требует от водителя не только постоянного внимания, но и умения за очень короткие промежутки времени быстро принимать верные решения. Здесь некогда рассуждать, нужно делать так, чтобы не подвергать опасности себя и других участников дорожного движения (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Водитель должен моментально просчитать очередность проезда любого перекрестка

В любом городе всегда много технических средств организации дорожного движения и элементов дорожного оборудования: светофоры, дорожные знаки и дорожная разметка, придорожные столбики, ограждения и т. д. Все это водитель должен не только своевременно замечать (что само собой разумеется), но и быстро анализировать полученную информацию и оперативно на нее реагировать. Причем часто приходится сопоставлять информацию сразу от нескольких средств организации движения и только после этого принимать решение.

Наиболее характерный пример – перекресток, на котором одновременно установлены светофор и знаки приоритета. Если светофор работает, все предельно просто и особых вопросов не возникает. Но если на светофоре постоянно мигает желтый сигнал (рис. 3.2), это означает, что водитель должен при движении через перекресток руководствоваться знаками приоритета (это регламентировано Правилами дорожного движения).

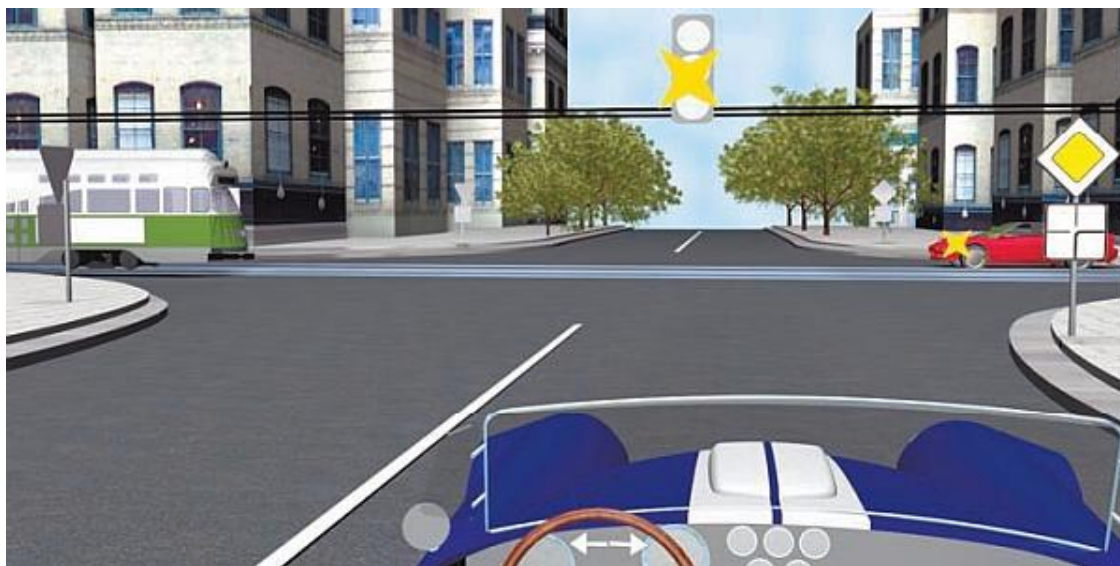


Рис. 3.2. Нерегулируемый перекресток, так как светофор не работает (мигает желтый сигнал)

Получается, водителю нужно заметить светофор с желтым мигающим сигналом, затем сделать вывод о том, что данный перекресток является нерегулируемым, увидеть все знаки приоритета, определить, на какой дороге он находится (на главной или на второстепенной), убедиться в отсутствии помехи справа на равнозначной дороге и учесть еще множество нюансов (наличие трамваев, пешеходов и др.). И все это за очень короткий промежуток времени, причем принятое водителем решение должно быть единственно правильным!

Кстати, многие новички, зная о таких трудностях, приобретают свои первые водительские навыки на загородной дороге, а если такой возможности нет, осуществляют первые городские поездки поздно вечером, рано утром или вообще ночью (когда на дороге количество машин и пешеходов минимально).

На городских дорогах часто можно увидеть регулировщика (рис. 3.3), сигналы которого многие водители успешно забывают сразу после сдачи экзамена в ГИБДД. В результате на перекрестке могут возникать заторы, которые регулировщик вынужден ликвидировать уже не только специальными жестами, но иногда и ненормативной лексикой. Кстати, иногда после перекрестка, на котором работает регулировщик, стоит наряд ГИБДД, безжалостно штрафующий всех водителей, не знающих сигналов регулировщика (между прочим, иногда могут направить и на пересдачу экзамена).



Рис. 3.3. Перекресток, движение на котором регулируется регулировщиком

Еще одна характерная особенность городского движения – большое количество перекрестков. Именно на них происходит большинство дорожно-транспортных происшествий. Причем городской перекресток – это почти всегда большое скопление транспортных средств и пешеходов. И если хотя бы один из участников дорожного движения поступит неправильно, это может привести к серьезной аварии.

Главная опасность прилегающих территорий заключается в том, что оттуда в любой момент может выехать автомобиль, велосипедист, выйти пешеход или выбежать ребенок. Как известно, движущийся на скорости автомобиль мгновенно остановить невозможно, а увидеть с дороги то, что происходит на прилегающей территории (например, во дворе дома), получается далеко не всегда (обзор может быть закрыт зданием, киоском, стоящим у дороги крупногабаритным транспортным средством или иным препятствием).

Особо следует сказать о такой опасности, как остановка общественного транспорта. Всегда нужно помнить, что из-за стоящего автобуса, троллейбуса, трамвая или маршрутного такси в любой момент может выбежать на проезжую часть человек, причем отреагировать на его появление (остановить машину, изменить направление движения) водитель может не успеть (рис. 3.4). К сожалению, многие пешеходы, подвергая себя смертельной опасности, забывают, что обходить стоящий транспорт нужно сзади (напомним, что исключением является трамвай – его как раз нужно обходить только спереди).



Рис. 3.4. Типичная городская ситуация: пешеход неожиданно вышел из-за троллейбуса. Кстати, по этой же причине таит в себе опасность любой транспорт (особенно крупногабаритный), стоящий у бордюра, обочины или края проезжей части, – из-за него в любой момент на проезжую часть может выйти пешеход.

Говоря о городском дорожном движении, необходимо упомянуть такое явление, как автомобильные пробки. К сожалению, они случаются в любом более или менее крупном городе, причем как минимум дважды в сутки: в утренний и вечерний час пик.

Наиболее же востребованные дороги (как правило, центральные городские улицы и проспекты) перегружены автомобилями в течение всего дня. Характерный пример – Москва, где в центре города на некоторых улицах пробки возникают уже в 4 часа утра.

Как правильно двигаться в плотном транспортном потоке

Движение в плотном транспортном потоке подразумевает повышенную внимательность и немалую напряженность для водителя.

Особое значение в подобной ситуации приобретает соблюдение рядности, поскольку именно это при наличии большого количества транспорта является залогом стабильности и безопасности на проезжей части. Регулярное и беспричинное лавирование из одной полосы движения в другую мешает водителям других автомобилей и, как следствие, часто приводит к серьезным авариям. Помните, что такая езда лишь многократно усложняет и без того напряженную ситуацию на дороге, но при этом не дает никаких преимуществ в скорости передвижения.

Учтите, что при движении в плотном потоке машин следует придерживаться его средней скорости (рис. 3.5).



Рис. 3.5. Движение в плотном транспортном потоке требует от водителя умения и мастерства

Отличительная черта езды в подобных условиях – это то, что водители быстрее устают, а также порой перестают контролировать себя, пытаясь обойти движущиеся впереди автомобили. Значительная часть аварий происходит при попытках перестроения в соседние полосы, и участниками ДТП становятся машины попутного направления. Поэтому, если вам очень нужно перестроиться (еще раз отметим, что без серьезной необходимости этого делать не следует), заблаговременно выберите подходящий путь, включите соответствующий сигнал поворота и аккуратно, но достаточно быстро осуществляйте маневр.

Особое значение при движении в плотном транспортном потоке имеет выбор безопасной дистанции до следующего перед вами автомобиля. При ее определении учитывайте состояние поверхности проезжей части, свою скорость и среднюю скорость потока, текущие дорожные условия (например, видимость), техническое состояние и массу своей машины. **Учтите, что держать слишком большую дистанцию также нецелесообразно, ведь тогда перед вами в любой момент может «встроиться» другое транспортное средство.**

При движении в плотном транспортном потоке высокая ответственность возлагается на водителя, следующего впереди (его называют «водитель-лидер»). Все предпринимаемые им действия в той или иной степени влияют на движение потока, поэтому нужно принимать грамотные решения и безошибочно выполнять маневры. Одной из основных задач водителя-лидера является выбор оптимального скоростного режима с учетом требований Правил дорожного движения, а также по возможности равномерное, без резких ускорений или торможений движение.

Двигаясь за водителем-лидером, внимательно следите не только за его действиями, но и за тем, как ведут себя водители транспортных средств, находящихся позади вас и по сторонам.

Поскольку при движении в плотном потоке машин зона видимости ограничена, то вам трудно будет предугадать причины возможного замедления скорости или экстренной остановки двигающихся впереди автомобилей. Поэтому, как уже было отмечено выше, по мере возможности избегайте езды за крупногабаритными транспортными средствами (автобусами, фурами, грузовиками).

Особенности движения во дворах и жилых зонах

Особая опасность и для водителей, и для пешеходов таится во дворах и жилых зонах. Напомним, что в соответствии с Правилами дорожного движения жилая зона – это территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены дорожными знаками соответственно 5.21 «Жилая зона» и 5.22 «Конец жилой зоны» (рис. 3.6).

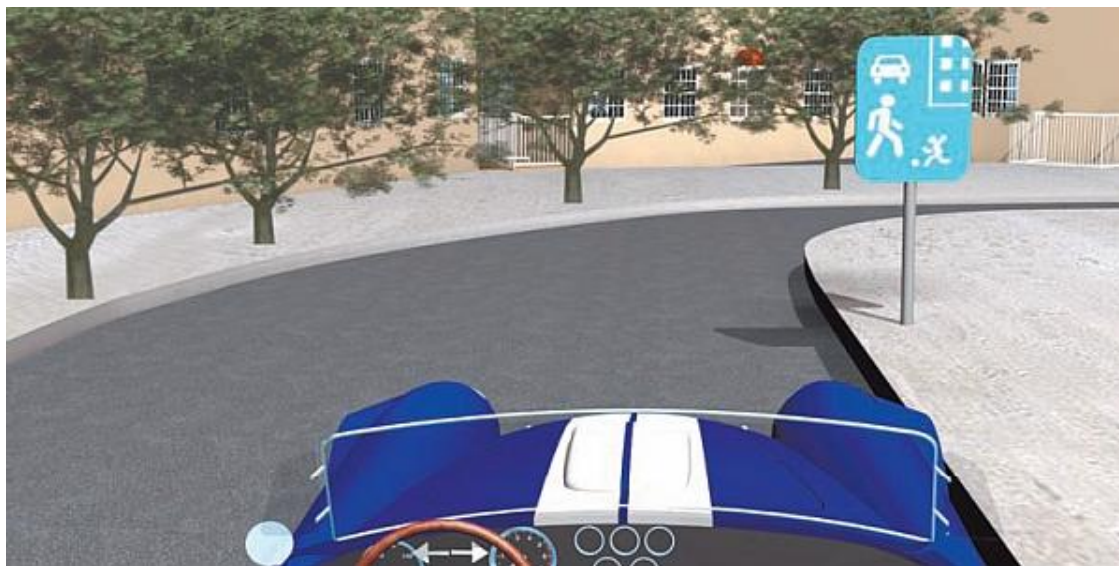


Рис. 3.6. Начало жилой зоны

На территории жилой зоны (кстати, правила движения в жилых зонах распространяются также и на дворовые территории) пешеходы имеют преимущественное право движения по отношению к механическим транспортным средствам, однако в то же время не должны создавать необоснованных препятствий для их движения.

В жилой зоне запрещаются сквозное движение, учебная езда, стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест. При выезде из жилой зоны водители должны уступить дорогу другим участникам движения.

Характерной особенностью жилой зоны является не только то, что в ней пешеходы имеют преимущество, но и то, что в любой момент из-за любого угла на проезжую часть могут выскочить дети. Поэтому при движении в жилых зонах следует соблюдать предельную осторожность и не рекомендуется ехать со скоростью более 5 километров в час.

Кстати, одним из наиболее действенных способов повышения дисциплины водителей при движении в жилых зонах является повсеместное размещение в них искусственных препятствий, неофициально именуемых «лежачими полицейскими» (рис. 3.7). Причем размещать их следует чем чаще, тем лучше. В данном случае наверняка все водители в жилых зонах будут двигаться с минимальной скоростью если не из опасения за жизнь и здоровье находящихся поблизости людей, то хотя бы из-за страха повредить подвеску.

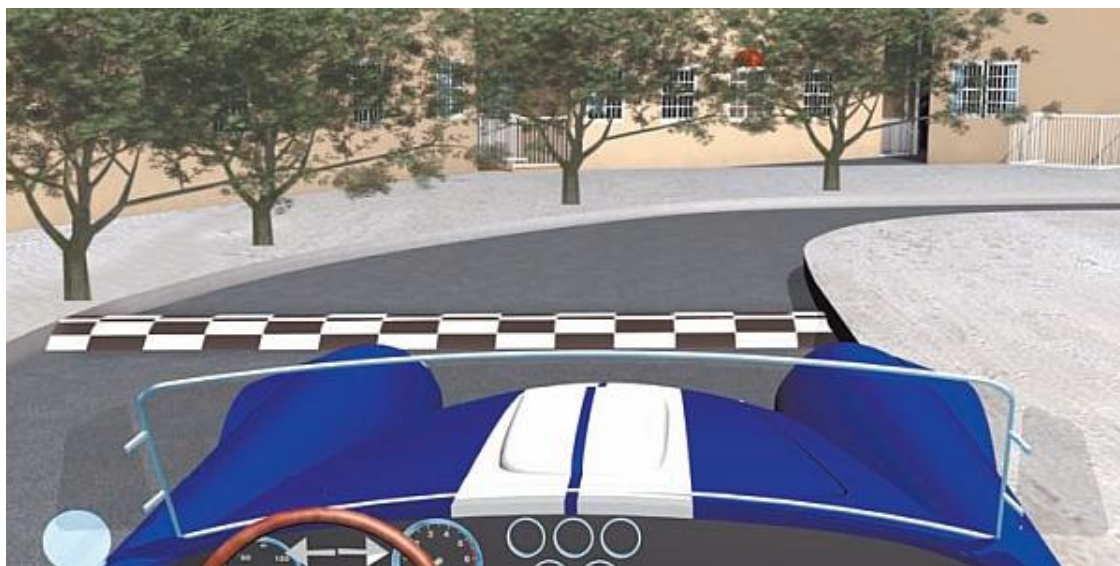


Рис. 3.7. «Лежащий полицейский»

Часто жертвами автомобилей в жилых зонах становятся домашние животные. Не секрет, что многие хозяева в своем дворе выпускают их гулять без поводка и беззаботное животное вполне может неожиданно выскочить прямо под колеса вашей машины. Несмотря на очевидное нарушение закона со стороны хозяина (домашних животных следует выгуливать на поводке), ответственность за происшедшее будет возложена на водителя.

В жилых зонах категорически запрещается парковать автомобиль таким образом, чтобы он перегораживал проезжую часть. Не стоит забывать, что кроме личного автотранспорта по двору двигаются транспортные средства специального назначения, например автомобили скорой помощи. Из-за перегороженной проезжей части они не смогут вовремя прибыть к месту назначения, что чревато трагическими последствиями.

Нередко в жилых зонах водители паркуют автомобили где попало: на газонах, тротуарах, заезжают чуть ли не на детские площадки и т. д. Это обусловлено, как правило, отсутствием достаточного количества мест для парковки (данный недостаток имеется у большинства российских дворов), однако в любом случае поступать так категорически запрещается.

Одним из наиболее распространенных видов нарушений правил движения в жилых зонах является превышение скорости. Учтите, если на обычной дороге (например, на стандартной городской улице или на загородной трассе) скорость 30–40 километров в час может показаться неоправданно малой, то в жилой зоне и во дворе ехать с такой скоростью чрезвычайно опасно: вы при всем желании не успеете отреагировать на внезапно появившуюся из-за препятствия (стоящей машины, угла) помеху, которой чаще всего является пешеход. От опыта и мастерства водителя в этом случае ничего не зависит. Известно немало трагических случаев, когда в жилой зоне опытный водитель не мог вовремя остановить автомобиль, движущийся со скоростью даже 10–20 километров в час. Еще раз напомним, что оптимальная скорость движения в жилых зонах и во дворах – не более 5 километров в час.

Характерной особенностью движения во дворах и жилых зонах является то, что многие водители, чтобы выехать с места парковки, начинают движение задним ходом. Не всем известно, что данный распространенный маневр таит в себе серьезную опасность. Дело в том, что сразу за задней частью автомобиля находится так называемая «мертвая зона»: водитель просто не видит, что там находится, ни с помощью зеркал заднего вида, ни оглянувшись.

Характерный пример: водитель садится за руль, заводит автомобиль, смотрит в зеркала и, не видя (а вернее, не замечая) препятствий, начинает движение задним ходом. **Но за то время, пока он садился за руль и заводил машину, сзади к ней подошел маленький**

ребенок, которого водитель не видит, – ребенок находится сразу за машиной в «мертвой зоне» (рис. 3.8).



Рис. 3.8. Во дворе возле машины в любой момент может оказаться ребенок

К сожалению, данный пример порой находит трагичное подтверждение. Поэтому, начиная движение задним ходом, всегда будьте предельно внимательны и не ленитесь лишний раз удостовериться в том, что в «мертвой зоне» позади автомобиля никого и ничего нет.

Как не попасть в пробку и что делать, если вы все же в нее попали

Каждый водитель всеми правдами и неправдами старается избежать попадания в автомобильные пробки, но все равно периодически в них попадает. Трудно найти занятие, которое раздражало бы людей больше, чем стояние в пробках (рис. 3.9). Кто-то опаздывает на деловую встречу, кто-то – к врачу, кому-то нужно срочно забрать ребенка из детского сада, и осознание собственного бессилия способно вывести из себя кого угодно. Как же избежать попадания в автомобильную пробку и что делать, если вы в нее угодили?

ПРИМЕЧАНИЕ

В большинстве крупных российских городов прослеживается следующая закономерность: в утренние часы пробки обычно возникают в направлениях, ведущих к центру города, а в вечерние часы – в направлениях, ведущих в спальные районы. Это объясняется просто: утром люди едут на работу из спальных районов в центр города, а вечером – массово возвращаются домой.

Если вы подозреваете, что на дороге, по которой вы движетесь, возможно наличие пробок, постарайтесь занять крайнюю правую или крайнюю левую полосу. Это нередко позволяет покинуть загроможденную автомобилями дорогу и поехать по другому пути.

Если вы займете крайний правый ряд, то сможете при необходимости съехать на ближайшем повороте направо. Если это перекресток, поедете дальше другой дорогой. Возможно, она будет и длиннее, но зато свободна и без пробок. Другой вариант – объехать пробку через дворовые территории. Правда, Правила дорожного движения запрещают сквозное движение в жилых зонах и на дворовых территориях, но иногда это нарушение является меньшим из зол.



Рис. 3.9. Автомобильные пробки – бич современных дорог

СОВЕТ

Чтобы не попадать в утренние и вечерние пробки, попросите свое руководство сместить вам рабочий график. Если вы будете работать, например, не с 8.00 до 17.00, а с 10.00 до 19.00, шанс попасть в утреннюю или вечернюю пробку у вас намного снижается. Правда, отметим, что к Москве это не относится, так как на многих магистралях и улицах пробки возникают с восходом солнца и «рассасываются» только ближе к ночи.

Из левой крайней полосы также можно свернуть в сторону, на другую дорогу либо в жилую зону или во двор. Кроме того, из левого ряда можно также развернуться и поехать в обратном направлении, чтобы поискать более подходящий путь. Иногда, чем стоять в пробке, по времени бывает выгоднее вернуться к началу пути и поехать совершенно другой дорогой, правда, при условии, что в обратном направлении дорога свободна.

Однако предложенные способы имеют свои недостатки. Перед перестроением в правый ряд не стоит забывать, что, во-первых, по нему движется общественный транспорт (а это существенно замедляет движение, особенно если остановки расположены не в специальных «карманах», а непосредственно возле проезжей части), а во-вторых – если кто-то заглохнет, то свой автомобиль в соответствии с Правилами дорожного движения он постарается переместить именно в крайний правый ряд, тем самым перегородив движение по нему. Кроме того, всегда может найтись «умник», который припаркуется в правом ряду даже при наличии запрещающих знаков. Не стоит забывать и о том, что далеко не все дворы и жилые зоны имеют сквозной проезд, который позволит объехать пробку.

Движение по крайнему левому ряду также чревато малоприятными неожиданностями. Например, на ближайшем перекрестке может оказаться, что из этого ряда разрешается только поворот налево, в то время как вам нужно ехать прямо. Или движение разрешено прямо и налево, но перед вами стоит масса автомобилей, которые планируют повернуть налево и пропускают встречный транспорт, и вы вынуждены ждать своей очереди проехать прямо. Перестраиваясь в левый ряд для последующего разворота в случае пробки, помните, что в любом месте на дороге может начаться разделительная полоса с зеленым газоном и высоким бордюром, что не позволит вам осуществить запланированный маневр.

Перед тем как отправиться в поездку, подумайте, где на пути следования вам могут попасться автомобильные пробки, и заранее определите пути объезда (рис. 3.10). Кстати, во многих российских городах информацию о наличии на дорогах пробок регулярно передают по местному FM-радио. Кроме того, информацию о пробках можно найти в Интернете.

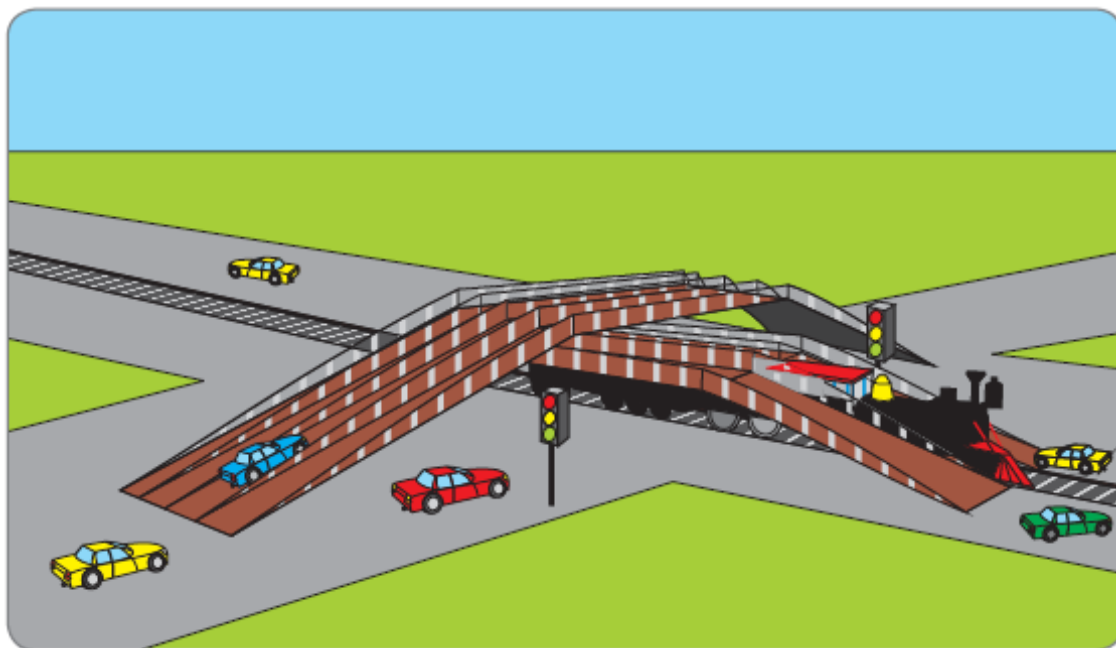


Рис. 3.10. Многоуровневые развязки – эффективное средство борьбы с пробками

Если вы все же попали в пробку, главное – не теряйте самообладания и постарайтесь держать себя в руках (хотя это едва ли не самое сложное, что можно придумать в данной ситуации). Подумайте о делах, которые вы можете решить прямо сейчас.

Например, при наличии карманного компьютера вполне возможно проверить электронную почту и даже ответить на самые срочные письма. Многие вопросы решаемы по мобильному телефону. О последних событиях на работе вам вполне может рассказать секретарь, и через него же вы можете отдать самые необходимые и срочные распоряжения. Если срочно необходима ваша подпись на документах, а вы застряли неподалеку от станции метрополитена, вероятно, что эти документы прямо к месту вашей «дислокации» подвезет курьер на метро.

СОВЕТ

Многие наши соотечественники, чтобы избежать пробок, добираются до места назначения следующим образом: едут до ближайшей станции метро на машине, там оставляют ее на стоянке и спускаются в «подземку». Возможно, крупному руководящему работнику такой способ передвижения и не очень понравится, но, по крайней мере, он избавляет человека от необходимости часами стоять в пробках.

Некоторые водители, попав в большую автомобильную пробку, совмещают «приятное с полезным»: читают книгу или слушают аудиокнигу, занимаются планированием своих дел, изучают иностранный язык.

Находясь в пробке, следите за тем, как движутся автомобили в соседних с вами рядах. Однако не стоит сразу же перестраиваться, едва увидев, что соседняя машина проехала на пару метров дальше, чем вы. Понаблюдайте за движением соседнего ряда в течение какого-то времени (хотя бы 5–10 минут), и только если вы действительно видите, что автомобили движутся по нему значительно быстрее вас, принимайте решение о перестроении.

Как правильно парковаться в городских условиях

Проблема парковки актуальна для любого более или менее крупного российского города. В центре припарковаться практически невозможно, во дворах спальных районов все места также заняты, у обочины проезжей части висят запрещающие знаки, и даже на платных стоянках свободных мест часто нет (рис. 3.11).



Рис. 3.11. Свободные места на городских парковках – большая редкость

Поэтому особую ценность для водителя представляет любой клочок земли, рядом с которым нет дорожных знаков, запрещающих остановку и стоянку, и на котором парковка не запрещена другими положениями Правил дорожного движения (рис. 3.12).



Рис. 3.12. Ставить автомобиль на стоянку нужно так, как предписывают дорожные знаки

В связи с этим особое значение приобретает умение водителя «втиснуться» на своей машине в самый минимальный промежуток. О том, как правильно парковаться в городских условиях, пойдет речь в данном разделе.

Парковка под углом: как заехать и как выехать

Сущность угловой парковки заключается в том, что автомобили ставятся на стоянку под углом к краю проезжей части (бордюру, тротуару). Парковка под углом – и это ее главное достоинство – позволяет на относительно небольшом участке разместить большое количество автомобилей. Именно поэтому данный способ является одним из наиболее популярных вариантов парковки в крупных населенных пунктах.

Правда, угловая парковка имеет и свои трудности, которые обусловлены ограниченным обзором и недостаточным количеством места, заметно усложняющие осуществление данного маневра.

Двигаясь мимо ряда припаркованных под углом машин, выбирайте такое место для стоянки, где больше зона видимости. При этом будьте внимательны: **любая из припаркованных машин может начать выезжать со стоянки и столкнуться с вашим автомобилем.** Правда, виновным в совершении такого дорожно-транспортного происшествия будет признан водитель, выезжающий с места парковки и не пропустивший движущееся по проезжей части транспортное средство (то есть вашу машину), но вам ведь тоже не нужны лишние неприятности.

Если вы планируете поставить автомобиль под углом к краю проезжей части и двигаться на малой скорости, присматривая удобное место, делайте это с включенным указателем правого поворота – ваши намерения будут понятны и для водителей движущихся позади транспортных средств, и для водителей припаркованных машин. **При этом следите за тем, чтобы боковое расстояние до стоящих автомобилей составляло не менее 1,5 метра.** Выбрав место, притормозите и начинайте поворачивать рулевое колесо вправо в тот момент, когда лобовое стекло вашего автомобиля поравняется с левым задним углом припаркованной справа машины, рядом с которой вы хотите остановиться.

Затем продолжайте двигаться на малой скорости и заезжайте на выбранное место, выравнивая рулевым колесом управляемые колеса так, чтобы ваша машина находилась посередине между припаркованными автомобилями. Все время посматривайте на левое

переднее и заднее правое крылья машины, так как всегда есть вероятность задеть этими частями кузова стоящие рядом автомобили.

Как только ваша машина передней частью заедет на выбранное для стоянки место, постарайтесь выровнять колеса и закончить маневр по прямой. Ваш автомобиль должен коснуться бордюра правым передним колесом. **Заканчивать маневр следует на самой малой скорости, чтобы не вывести из строя колесо и подвеску при слишком сильном или резком столкновении с бордюрным камнем.**

Остановившись, выключите указатель поворота, переведите рычаг переключения передач в нейтральное положение и затяните «ручник».

Выезжать с парковки гораздо сложнее. Правда, если по соседству с вами нет припаркованных машин, задача упрощается, поскольку зона видимости в данном случае заметно увеличивается. Если другая машина припаркована только с левой стороны – тоже неплохо, так как при выезде с парковки в первую очередь необходимо смотреть назад направо. Стоящий же слева автомобиль представляет опасность лишь с той точки зрения, что его можно задеть левым передним крылом собственной машины. Труднее всего выезжать со стоянки, если другие автомобили припаркованы с обеих сторон (особенно если справа стоит крупногабаритное транспортное средство).

Если в вашей машине имеются пассажиры, попросите одного из них о помощи. Пусть он выйдет из автомобиля, станет сбоку позади него и сигнализирует об изменении обстановки на дороге. Помните, что, перед тем как выехать, вы обязаны пропустить все движущиеся по проезжей части автомобили. Главная особенность – это то, что вам приходится выезжать на дорогу задним ходом при очень небольшой зоне видимости. Перед началом маневра посмотрите вокруг, внимательно оцените дорожную обстановку, а при осуществлении маневра будьте готовы в любой момент остановиться. Удостоверившись в отсутствии препятствий, включайте заднюю передачу и медленно выезжайте со стоянки. Постоянно следите за левым передним и правым задним крыльями своего автомобиля, так как ими легко задеть соответственно левую и правую машины. Когда задний бампер вашего автомобиля поравняется с задним бампером правой машины, остановитесь и еще раз оцените дорожную обстановку. При необходимости используйте для обзора окна припаркованной рядом машины.

Если помех нет, медленно продолжайте движение. Когда ваше заднее стекло поравняется с задним бампером правой машины, начинайте поворачивать руль вправо. **При этом следите за передним левым крылом своей машины, чтобы не зацепить стоящий слева автомобиль.**

Как только вы выехали с места стоянки и ваша машина полностью оказалась на полосе движения, выравнивайте колеса и начинайте движение.

Следуя этим несложным рекомендациям, вы легко будете выполнять такие непростые и необходимые в городе маневры, как заезд на угловую парковку и выезд с нее задним ходом.

Диагональная парковка

На первый взгляд диагональная парковка в городских условиях может показаться несложным маневром, но в реальности все не так просто, как кажется поначалу. Даже умудренный опытом водитель может ошибиться при попытке припарковаться между двумя стоящими у края проезжей части машинами, что в конечном итоге вынуждает его искать новое место стоянки.

Кстати, парковаться можно как передним, так и задним ходом. Далее мы рассмотрим особенности, характерные для каждого варианта, о которых далеко не всегда рассказывают в автошколах.

Перед парковкой передним ходом проверьте, достаточно ли места между стоящими автомобилями, чтобы ваша машина поместилась без проблем. Расстояние между стоящими автомобилями должно быть в 2,5 раза больше вашей машины (иногда бывает достаточно двукратного превышения, но в таком случае водителю необходимо обладать немалым опытом и сноровкой).

Постоянно обращайтесь внимание на то, чтобы боковое расстояние между вашей машиной и стоящим у обочины автомобилем было не менее полуметра, иначе вы можете задеть его. Начинайте поворачивать к бордюру только тогда, когда передняя дверь вашего автомобиля поравняется с передним бампером машины, которая по окончании маневра должна оказаться позади вас. Учтите, что рулевым колесом в данном случае следует работать энергично, в противном случае вам не хватит места (помешает передний автомобиль). Парковаться нужно на минимальной скорости, потому что вы не будете успевать манипулировать рулем.

В результате правильно выполненного маневра машина должна стоять параллельно обочине. Отметим, что неправильно парковаться так, чтобы задняя часть машины торчала на проезжей части. Автомобиль, припаркованный таким образом, мешает движению других машин. Следует учитывать и то, что водителю машины, припаркованной за вами, будет трудно выехать с места стоянки из-за выступающей задней части вашего автомобиля.

Намного проще и удобнее парковаться задним ходом (рис. 3.13). Этот способ парковки позволяет «вписаться» в намного меньшее расстояние, что особенно актуально с учетом постоянного дефицита мест для стоянки в большинстве российских населенных пунктов.



Рис. 3.13. Парковка задом требует намного меньше места, чем парковка передом

Перед выполнением маневра убедитесь в отсутствии помех и поставьте свою машину параллельно переднему автомобилю, соблюдая боковую дистанцию, приблизительно равную полуметру. Затем на минимальной скорости начинайте движение назад, следя за перемещением **точки безопасного поворота автомобиля**.

ПРИМЕЧАНИЕ

В большинстве автошкол не рассказывают о таком важнейшем понятии, как точка безопасного поворота транспортного средства. Она определяется следующим образом: от глаз водителя проводится воображаемая прямая линия в направлении правого заднего колеса машины. Поскольку это колесо является для водителя невидимым, то место пересечения воображаемой линии с кузовом автомобиля и является точкой безопасного поворота.

Как только точка безопасного поворота поравнялась с левым задним углом стоящей машины, продолжая движение, энергично поворачивайте руль вправо до упора. При этом с помощью правого зеркала заднего вида наблюдайте за правым передним углом стоящего позади автомобиля. Как только он появился в зоне вашей видимости, начинайте выравнивать колеса. Затем продолжайте движение задним ходом до того момента, пока передний бампер вашей машины не поравняется с задним бампером переднего автомобиля. Как только это произошло, энергично поворачивайте руль влево до упора и продолжайте двигаться назад на минимальной скорости, приближая свою машину к заднему автомобилю (но не вплотную). Если вы подъехали слишком близко, подайте немного вперед, чтобы ваша машина не мешала начинать движение водителю стоящего позади автомобиля.

Выезд с диагональной парковки также имеет свои особенности, о которых далеко не всегда рассказывают в автошколах.

Вначале, оглянувшись и посмотрев в зеркала заднего вида, убедитесь в отсутствии помех слева позади вашей машины. После этого задним ходом медленно приблизьтесь к стоящему позади автомобилю, если расстояния до передней машины недостаточно для выполнения маневра. Затем включите левый «поворотник», еще раз оцените дорожную обстановку и, поворачивая руль влево, выезжайте с места парковки.

ПРИМЕЧАНИЕ

Не все знают, что при осуществлении большинства маневров руль следует поворачивать только во время движения. Манипулирование рулем на неподвижном транспортном средстве считается, как правило, ошибкой и, помимо прочего, ускоряет износ протектора и повышает нагрузку на рулевой механизм.

При правильном выезде с диагональной парковки автомобиль находится по отношению к проезжей части под углом примерно 45° (небольшое отклонение допускается). Если этот угол будет меньше, вы не сможете выехать, так как мешает передняя машина, а если больше – слишком сильно перегородите дорогу слева от вас, что будет мешать движению других транспортных средств.

Как только передние колеса вашего автомобиля поравняются с задним бампером стоящего впереди автомобиля, начинайте энергично поворачивать рулевое колесо вправо. При этом следите за правым передним крылом вашей машины, чтобы не зацепить передний автомобиль. Всегда нужно иметь в виду, что дверца впереди стоящего автомобиля в любой момент может открыться (рис. 3.14).

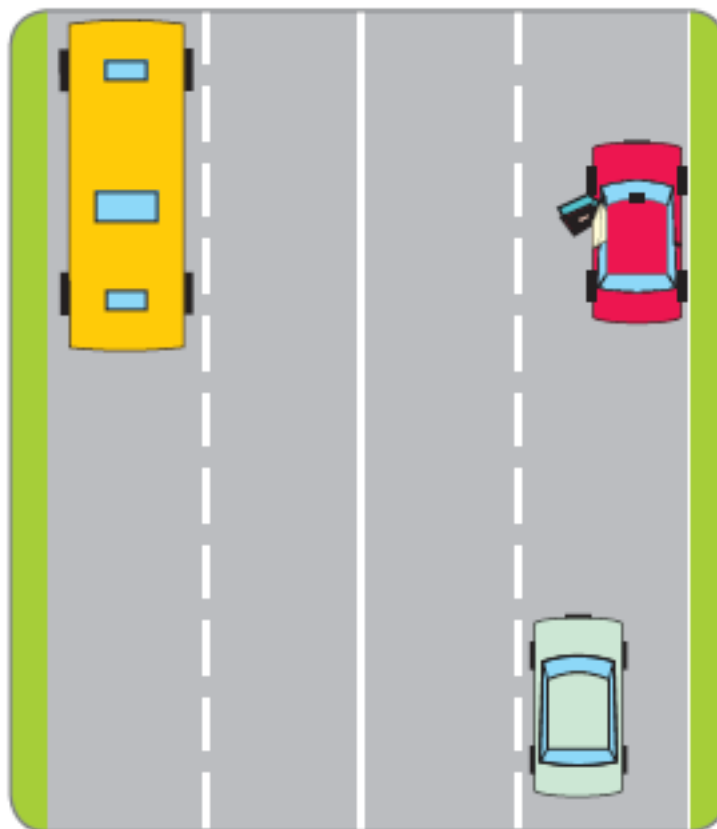


Рис. 3.14. Внезапно открывшаяся дверца может привести к ДТП

После этого еще раз оцените обстановку на дороге через зеркала заднего вида и, обязательно оглянувшись, спокойно выезжайте на проезжую часть.

Парковка задним ходом в городских условиях

Способ парковки, который мы рассмотрим ниже, во многом напоминает известное упражнение «Гараж», которое курсанты отрабатывают в автошколах. Однако в городских условиях парковка задним ходом между стоящими автомобилями имеет свои особенности и отличается от типичного заезда в гараж. Существует распространенное мнение, что совершенно ни к чему парковаться задним ходом, когда это можно сделать гораздо проще – передом. Ошибочность такого утверждения очевидна. Несмотря на то что заехать передним ходом действительно проще, последующий выезд с парковки становится намного сложнее. Почему? Да потому, что зона видимости у водителя будет сильно ограничена стоящими рядом автомобилями, а на проезжей части в это время может быть оживленное движение. В то время как после парковки задним ходом водитель, начиная движение, может полностью контролировать ситуацию на дороге.

Для примера предположим, что нужно припарковаться задним ходом между двумя автомобилями, стоящими слева от вашей машины. В данном случае эти автомобили припаркованы не параллельно краю проезжей части (как мы предполагали при рассмотрении диагональной парковки в предыдущем разделе), а перпендикулярно ей, но в то же время параллельно друг другу, причем расстояния между ними достаточно еще для одного автомобиля.

Поскольку вы будете парковаться влево, руль также нужно поворачивать влево, при этом перед машины будет смещаться в противоположном направлении, то есть вправо. Перед началом маневра оцените дорожную обстановку и удостоверьтесь в отсутствии помех, а также выясните, не будет ли ваш автомобиль являться помехой для других участников дорожного движения.

При выполнении данного маневра вам будет удобнее смотреть через левое плечо, периодически поглядывая в зеркала заднего вида.

Двигаясь задним ходом на минимальной скорости и поворачивая руль влево, приближайтесь к краю первой машины, по достижении его энергично выворачивайте руль влево до упора. Удерживайте руль в таком положении до тех пор, пока ваш автомобиль не станет параллельно машинам, между которыми вы паркуетесь. **Здесь большое значение придается зеркалам заднего вида.** Затем верните руль в исходное положение, выравнивая таким образом передние колеса. Помните, что делать это нужно не резко, но энергично, иначе ваша машина станет под углом по отношению к автомобилям, между которыми необходимо припарковаться.

Выровняв колеса, ненадолго остановитесь, чтобы убедиться в правильности ваших предыдущих действий. Посмотрите по очереди в каждое зеркало заднего вида, затем обернитесь назад и оцените положение машины и окружающую обстановку. Если вы заметили, что машина стоит немного не так, чуть-чуть подайте ее вперед и поставьте в требуемое положение. Не исключено, что на месте предполагаемой парковки вы обнаружите помеху (булыжник, яму), из-за которой придется изменить положение машины даже в том случае, когда с других точек зрения она стоит правильно.

Убедившись, что все в порядке, продолжайте выполнение маневра. Никогда не будет лишним остановиться еще раз: так вы сможете удостовериться в правильности направления движения, а также в том, что помех нет и вы сами не являетесь помехой. Двигаться следует на минимальной скорости, чтобы не удариться слишком сильно о бордюрный камень и не повредить тем самым подвеску или колеса автомобиля.

Завершив маневр, выключите передачу и поставьте машину на «ручник».

Что касается выезда, то он проще, чем при угловой или диагональной парковке. Подайте автомобиль немного вперед и, убедившись в отсутствии проезжающих мимо транспортных средств, спокойно выезжайте на проезжую часть. Поворачивая, внимательно следите за тем, чтобы не задеть припаркованные рядом автомобили.

Вас непременно остановит инспектор ГИБДД, если...

Даже если у вас все в порядке (Правила дорожного движения не нарушаете, все документы при себе, алкоголь в организме отсутствует), все равно мысль о встрече с автоинспектором не вызовет никакого энтузиазма. Ведь в таком случае как минимум придется потратить время, которое потребуется инспектору для проверки документов. Кроме того, у работника ГИБДД могут возникнуть и иные вопросы, просьбы или пожелания (например, он захочет дополнительно удостовериться в подлинности ваших документов или попросит подвезти коллегу до участка).

Поэтому все мы стараемся без особой надобности не встречаться со строгими сотрудниками ГИБДД. Между тем не многие знают, что опытный автоинспектор без труда «вычисляет» на дороге автомобили, водителей которых следует проверить в первую очередь. Делает он это по некоторым характерным признакам, о которых большинство водителей даже и не подозревают. Что же это за таинственные признаки? Об этом мы поговорим ниже.

Любой автоинспектор обязательно остановит автомобиль, который «виляет» из стороны в сторону, резко ускоряется либо тормозит без видимых причин, совершает непонятные маневры. Первое, что придет в голову работнику ГИБДД, – водитель данного автомобиля находится за рулем в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикологического), поэтому его необходимо направить на соответствующее медицинское освидетельствование. Подобное поведение на дороге может быть характерно и для новичков, которые еще не освоились за рулем и не всегда знают, как себя вести. Иногда подобным образом ведет себя автомобиль, водителю которого внезапно стало плохо. Одним словом, не стоит делать на дороге «резких движений» – и ваши шансы быть остановленным автоинспектором заметно снизятся.

Если вы нарушаете Правила дорожного движения – сознательно или нет, – не сомневайтесь: первый же попавшийся на пути работник ГИБДД вас остановит и накажет в соответствии с действующим Кодексом об административных правонарушениях.

Любой автоинспектор обязательно обратит внимание на автомобиль, водитель которого, заметив сотрудника ГИБДД, решил перестроиться в левую полосу либо повернуть налево. Такие действия водителя наводят на мысль, что он по каким-либо причинам избегает встречи с представителями ГИБДД, а значит, у него наверняка что-то не в порядке.

СОВЕТ

Если вы не очень хотите быть остановленным автоинспектором, но видите, что он имеет явные намерения вас остановить, постарайтесь не встречаться с ним взглядом, причем так, чтобы инспектор это заметил и в то же время понял, что вы делаете это непреднамеренно. Например, притворитесь, будто прикуриваете сигарету или поправляете какой-либо предмет, лежащий на передней панели. Это позволит вам при необходимости аргументированно заявить, что вы не заметили требования инспектора об остановке. Напомним, что работник ГИБДД должен подавать сигнал водителю об остановке так, чтобы это требование было очевидным и понятным.

«Спрятаться» от инспектора можно, следуя за каким-либо крупногабаритным транспортным средством (автобусом, большим грузовиком, фурой). Правда, в таком случае о скорости передвижения придется забыть, так как подобные «тяжеловесы» двигаются, как правило, медленно, а рейсовый транспорт еще периодически делает остановки.

Однако вызвать подозрение у автоинспектора может и слишком осторожный водитель. Например, если при разрешенной скорости 60 километров в час вы движетесь со скоростью 40–50 километров в час, ко всем вежливы и предупредительны на дороге, всех пропускаете, у вас есть все шансы привлечь внимание работника ГИБДД.

Казалось бы, почему? Ведь водитель едет, не нарушая Правил дорожного движения, никому не мешает, даже наоборот – всеми силами стремится быть вежливым и культурным водителем. Но дело в том, что именно так стараются вести себя многие нарушители – люди, забывшие дома документы, находящиеся в состоянии «после вчерашнего», не имеющие водительского удостоверения. Поэтому «тихони» всегда представляют интерес для автоинспектора.

Быть действительно незаметным для бдительного ока работника ГИБДД можно, для этого старайтесь ничем не выделяться на дороге, придерживайтесь режима движения всего транспортного потока.

Сотрудники ГИБДД всегда обращают внимание на грязные и неухоженные машины, особенно если у них не читаются государственные регистрационные знаки; обязательно останавливают автомобили со следами недавнего дорожно-транспортного происшествия, ведь не исключено, что водитель такого транспортного средства, чтобы его не признали виновным, скрылся с места аварии.

Если ваша машина по своим внешним параметрам (марка, модель, цвет, форма кузова) напоминает находящийся в розыске автомобиль, не сомневайтесь, что автоинспектор обязательно вас остановит и тщательно изучит документы на автомобиль. В случае если вы забыли документы дома, по всей вероятности, вашу машину отправят на штрафную стоянку. Напомним, что платить за нахождение автомобиля на штрафной стоянке должен его владелец или водитель.

Нарушение правил пользования световыми приборами (например, включенный ближний свет фар в светлое время суток или дальний свет фар там, где это запрещено) также является поводом для остановки транспортного средства работниками ГИБДД. Причем особенно агрессивно автоинспекторы реагируют на моргание фарами (как известно, именно этим способом водители предупреждают друг друга о наряде ГИБДД). Кстати, чтобы поймать водителя на этом нарушении, сотрудники ГИБДД используют нехитрый прием. Один наряд располагается на одной стороне дороги, а другой – на противоположной стороне метров через 200 (расстояние может зависеть от видимости на данном участке дороги). Водитель, проехав расположенный на противоположной стороне наряд ГИБДД, начинает моргать фарами водителям встречных транспортных средств и тут же попадает на этом нарушении второму наряду. Таким образом, два наряда ГИБДД ловят любителей моргать фарами, движущихся в обоих направлениях (ведь предупреждают и те и другие). Санкции к нарушителям в данном случае будут максимальными!

Инспекторы ГИБДД любят также проверять документы у буксируемых автомобилей. Не секрет, что таким нехитрым способом иногда совершается угон автотранспорта, поэтому проверить документы будет не лишним.

Как выразить свое несогласие с автоинспектором

В городе шанс быть остановленным автоинспектором выше, чем на загородной трассе. В первую очередь это обусловлено тем, что в городе движение намного оживленнее, чем за городом, и для слежения за порядком на дорогах требуется больше работников ГИБДД. Следовательно, и спорные ситуации между водителем и инспектором возникают чаще.

К сожалению, в автошколах практически не уделяется внимания актуальным вопросам взаимоотношений водителя и сотрудника ГИБДД. В частности, курсантов никто не учит тому, как правильно вести себя с автоинспектором и как отстаивать свою точку зрения, если тот не прав. Разве что кто-то из преподавателей поделится личным опытом, но зачастую подобные вопросы выходят за рамки учебной программы. Мы постараемся восполнить этот пробел и рассказать о том, как грамотно выразить свое несогласие с работником ГИБДД.

Среди автомобилистов широко распространено мнение, что, подписывая протокол об административном правонарушении, водитель тем самым признает свою вину в совершении инкриминируемого ему правонарушения. Но это мнение глубоко ошибочно. Подписывая протокол, человек не признает свою вину, а лишь подтверждает факт ознакомления с его содержанием, конечно, если только в протоколе отдельно не указано: «с нарушением согласен» либо что-то в этом роде.

Поэтому, даже если вы уверены в своей невиновности и в неправоте работника ГИБДД, можно не отказываться от подписания протокола об административном правонарушении. Однако одновременно с этим рекомендуется кое-что самостоятельно отметить в протоколе.

Найдите на бланке протокола слова «**Объяснение нарушителя**» (обычно они находятся на оборотной стороне), своей рукой вычеркните слово «**нарушителя**» и вместо него (например, сверху) напишите слово «**водителя**». Эти несложные действия недвусмысленно дадут всем (в первую очередь – инспектору) понять, что вы официально не согласны с инкриминируемым правонарушением.

Далее в самом разделе объяснений детально изложите свою точку зрения на происшедшее и укажите, что не согласны с мнением автоинспектора (желательно указать звание и фамилию сотрудника ГИБДД, с которым вы не согласны). Неплохо в подтверждение ваших слов сделать ссылки на пункты Правил дорожного движения.

Подписывается протокол в том месте, где находятся слова «**Подпись нарушителя**». Вам следует зачеркнуть слово «**нарушителя**», вместо него (например, сверху) написать слово «**водителя**» и только после этого расписаться. Тем самым вы опять подчеркнете, что нарушителем себя не считаете и настаиваете на своей невиновности.

Однако не всегда человек в состоянии аргументированно изложить свою точку зрения в письменном виде, иногда на дороге бывают такие ситуации, после которых и ручку в руках удержать трудно (по причине растерянности, испуга или шока). В таком случае, если вы уверены в своей правоте и неправоте сотрудника ГИБДД, просто сделайте в протоколе запись «**Не согласен**» и распишитесь. Как видим, отказываться от подписи протокола без видимых причин не стоит, при грамотном изложении своей точки зрения можно ничего не опасаться.

Принудительное задержание транспортных средств

В настоящее время к нарушителям Правил дорожного движения довольно часто применяется такое средство воздействия, как принудительное задержание транспортного средства. Отметим, что в населенных пунктах это случается намного чаще, чем за городом.

На законном основании задержать автомобиль могут в случаях, если:

- ▶ транспортное средство эксплуатируется с заведомо неисправной тормозной системой (исключением является лишь стояночный тормоз), рулевым управлением либо сцепным устройством (если следует в составе автопоезда);

- ▶ транспортным средством управляет водитель, не имеющий при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения;

- ▶ транспортным средством управляет водитель, не имеющий права управления транспортными средствами данной категории либо лишенный водительских прав;

- ▶ транспортным средством управляет водитель, находящийся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикологического);

- ▶ водитель транспортного средства отказывается подчиняться законному требованию работника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;

- ▶ водитель транспортного средства нарушил правила остановки и стоянки на проезжей части, что повлекло за собой создание помех для движения других транспортных средств, либо совершил остановку транспортного средства в тоннеле.

В настоящее время среди юристов не утихают споры относительно того, насколько правомочна процедура задержания транспортного средства, и в частности применение эвакуаторов. Действительно, при желании можно найти противоречия в самых разных нормативных документах и законодательных актах.

Тем не менее факт остается фактом, и если вы нарушили Правила дорожного движения или к вам (вашему автомобилю) применим хоть один из перечисленных выше случаев, то ваша машина, вероятнее всего, будет принудительно задержана и доставлена на штрафную стоянку.

ПРИМЕЧАНИЕ

Специализированная штрафная стоянка должна иметь официальное разрешение на право проведения работ и оказания услуг по транспортировке и хранению задержанных транспортных средств и устав, согласованный с местным исполнительным органом власти. Месторасположение штрафной стоянки также определяет местный исполнительный орган власти, он же назначает организацию, которая уполномочена помещать задержанные транспортные средства на штрафную стоянку, хранить их там и выдавать владельцам либо их законным представителям в порядке, утвержденном действующим законодательством.

Далее давайте рассмотрим, каким образом следует себя вести в ситуациях, когда транспортное средство пытаются задержать в присутствии водителя и когда его увозят на эвакуаторе в отсутствие водителя.

Задержание транспортного средства в присутствии водителя

Если работник ГИБДД в вашем присутствии принял решение задержать ваш автомобиль и отправить его на специализированную штрафную стоянку, он должен отстранить вас от управления и составить протокол о совершении административного правонарушения и протокол о задержании транспортного средства (при этом вам должны передать копии составленных документов, а также сообщить, по какому адресу будет находиться ваш автомобиль).

Однако это еще не все. Работник ГИБДД должен составить и приложить к протоколу опись имущества, которое в момент задержания имеется в автомобиле, а также подробное описание внешнего и внутреннего вида транспортного средства.

СОВЕТ

При составлении документов необходимо указать максимальное количество информации, вплоть до мельчайших подробностей. Например, важной будет информация о пробеге автомобиля (она имеется на спидометре), наличии аптечки, огнетушителя, обтекателей, спойлера, магнитолы, панорамных зеркал заднего вида, количестве топлива в баке и т. п. Перечислите характерные особенности автомобиля (рисунок на кузове, наличие фаркопа и т. п.). Помните, чем более информативными будут составленные документы, тем лучше для вас и тем проще потом будет доказывать свою правоту в случае возникновения непредвиденных обстоятельств.

Многие водители при задержании транспортного средства совершают одну и ту же ошибку: передают сотрудникам милиции ключи от своего автомобиля. Помните: по закону вы делать это не обязаны, чтобы вам ни говорили представители ГИБДД. Вы не должны оказывать содействие в задержании или аресте имущества, принадлежащего вам на праве личной собственности.

Более того, вы имеете полное право не разрешать работникам милиции садиться за руль вашего автомобиля. **Учтите, что в соответствии с действующим законодательством они не отвечают за то, что ваша машина в процессе эвакуации будет невредима.** Иначе говоря, если при доставке машины на штрафную стоянку находящийся за рулем работник милиции причинит ей ущерб (поцарапает, наскочит на бордюр и повредит подвеску или колесо и т. д.), то по закону он не будет нести за это никакой ответственности. В то же время ни в одном законе не сказано, что водитель обязан пустить работника милиции за руль своего автомобиля.

Поэтому настаивайте на том, чтобы ваш автомобиль доставляли на специализированную штрафную стоянку исключительно на эвакуаторе. Это ваше законное право.

СОВЕТ

Перед тем как ваш автомобиль погрузят на эвакуатор, рекомендуется забрать из него все более или менее ценное (дорогие инструменты, магнитолу, личные вещи). Впоследствии это сделать будет намного труднее, а оставлять в автомобиле – себе дороже.

Если вашу машину будут забирать на эвакуаторе, проследите за тем, чтобы в протоколе о задержании транспортного средства было указано, что различного рода вмятины, царапины, иные механические повреждения кузова отсутствуют, а сам автомобиль находится в технически исправном состоянии. Это позволит вам впоследствии требовать возмещения

ущерба, если в процессе эвакуации или последующего хранения автомобилю будет причинен какой-либо вред.

Когда на место прибудет лицо, которое будет заниматься эвакуацией вашего автомобиля, потребуйте у него документы, подтверждающие право заниматься данным видом деятельности. Ну а затем необходимо составить акт приемки-передачи эвакуируемого транспортного средства.

Работник, который будет транспортировать ваш автомобиль, должен опечатать все места, которые конструктивно предназначены для доступа в транспортное средство. В первую очередь опечатать следует:

- ▶ двери;
- ▶ капот;
- ▶ багажник;
- ▶ крышку топливного бака;
- ▶ люк в крыше (при наличии такового).

После опечатывания попросите у работника ГИБДД, который производит задержание вашего автомобиля, расписаться на каждой пломбе (обычно это просто лист бумаги), наклеенной на автомобиль, и сами тоже распишитесь на них. Может возникнуть вопрос: зачем это нужно, если автомобиль опечатан в вашем присутствии?

Дело в том, что в соответствии с Правилами задержания транспортных средств опечатывать автомобиль должен работник, который будет осуществлять его транспортировку.

А теперь внимание! Имея на руках печати и пломбы, он впоследствии сможет в любой момент открыть ваш автомобиль, взять из него что угодно или наоборот – положить, затем вновь опечатать машину, разумеется, уже без вашего присутствия. Расписавшись же на пломбах, которыми опечатан автомобиль, и попросив сделать то же самое работника милиции, вы сможете оградить себя от подобных мошеннических действий. Если же этого не сделать, доказать что-либо впоследствии будет очень трудно, а чаще всего – бесполезно, так как с юридической точки зрения нарушения нет: машина была опечатана в вашем присутствии, а факт несанкционированного вскрытия еще доказать надо.

Не стоит забывать, что согласно действующему законодательству ответственность перед владельцем транспортного средства за законность действий, связанных с задержанием и сохранностью транспортного средства до передачи его представителю уполномоченной организации (по акту приема-передачи), несут работники милиции. После передачи ответственность возлагается на уполномоченную организацию.

Если вашу машину увез эвакуатор...

В последние годы эвакуаторы как средство борьбы с нарушителями Правил дорожного движения приобретают все большую популярность. Многим нашим соотечественникам доводилось хвататься за сердце, когда они обнаруживали, что любимого четырехколесного коня нет там, где его оставили.

Бывают также ситуации, когда эвакуатор принудительно забирает автомобиль на штрафную стоянку в присутствии его водителя или хозяина, например если тот не имеет при себе документов, перечень которых определен Правилами дорожного движения. Однако самое большое возмущение у автомобилистов вызывает то, что машины забирают в их отсутствие. Обычно это случается при нарушении водителем правил остановки и стоянки транспортных средств. Рассмотрим указанные случаи более подробно.

Вначале давайте вспомним, в каких местах в соответствии с Правилами дорожного движения запрещены остановка и стоянка транспортных средств. Итак, остановка запрещается:

- ▶ на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев;

- ▶ на железнодорожных переездах, в тоннелях, а также на эстакадах, мостах, путепроводах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними;

- ▶ в местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части), разделительной полосой или противоположным краем проезжей части и остановившимся транспортным средством менее 3 метров;

- ▶ на пешеходных переходах и ближе 5 метров перед ними;

- ▶ на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 метров хотя бы в одном направлении;

- ▶ на пересечении проезжих частей и ближе 5 метров от края пересекаемой проезжей части, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу;

- ▶ ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств, обозначенных разметкой 1.17, а при ее отсутствии – от указателя места остановки маршрутных транспортных средств (кроме остановки для посадки или высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств);

- ▶ в местах, где транспортное средство закрывает от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки, или делает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств, или создаст помехи для движения пешеходов.

Стоянка транспортных средств запрещена там же, где и остановка, а также в следующих местах:

- ▶ вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1 «Главная дорога»;

- ▶ ближе 50 метров от железнодорожных переездов.

Остановившись или поставив свою машину на стоянку в запрещенном месте, не удивляйтесь (а также не пугайтесь), если потом не обнаружите ее: вероятнее всего, вы стали жертвой не угонщиков, а эвакуатора (рис. 3.15).



Рис. 3.15. Эвакуатор

При принудительном задержании и последующей эвакуации транспортного средства в отсутствие его водителя в присутствии двух понятых, в качестве которых, как правило, выступают обычные прохожие, должен составляться соответствующий протокол. Работник милиции, задержавший транспортное средство, должен немедленно сообщить об этом в дежурную часть местного РОВД, чтобы в максимально короткие сроки установить владельца либо законного представителя владельца задержанного автомобиля и сообщить ему об эвакуации его машины.

Поэтому, если вы не обнаружили свою машину там, где вы ее оставили, сразу звоните в дежурную часть местного РОВД, и, если ваш автомобиль был эвакуирован, вам скажут, по какому адресу вы сможете его найти.

Обязанность по оплате расходов на транспортировку принудительно задержанного транспортного средства, его хранению на специализированной штрафной стоянке полностью возлагается на его владельца либо законного представителя.

Для того чтобы получить в отделе ГИБДД копию протокола и постановления о задержании автомобиля, необходимо предъявить свидетельство о государственной регистрации транспортного средства, а также водительское удостоверение. В случае если вы не являетесь хозяином машины, придется предъявить также либо доверенность на право управления этим автомобилем, либо путевой лист.

ГЛАВА 4

Вождение за городом: все не так просто, как кажется

Многие водители полагают, что главное – это научиться ездить в городском режиме, утверждая при этом, что езда по трассе никаких сложностей не представляет: перекрестков нет, светофоров тоже, пешеходов и велосипедистов – минимум, единственное – не злоупотреблять скоростью и не идти на авантюрные обгоны.

Доля правды в этом, конечно, есть. Однако утверждать, что езда по загородной трассе совсем проста, в корне неправильно. В том и заключается ее опасность, что за кажущейся простотой часто скрываются серьезные опасности. О том, что нужно учитывать при езде по загородной дороге, пойдет речь далее.

Чем опасна загородная трасса

Одной из главных опасностей при езде по загородной трассе (рис. 4.1) является то, что при длительном движении на высокой скорости у вас может наступить состояние так называемой монотонии, в лучшем случае приводящее к заметному снижению внимательности, в худшем – к чрезвычайно опасному явлению, называемому сном с открытыми глазами, при котором со стороны кажется, что человек управляет автомобилем, но в реальности он практически не реагирует на происходящее, даже несмотря на то, что глаза у него открыты.



Рис. 4.1. Движение по пустой трассе вызывает сонливость

Такое состояние почти равноценно обычному засыпанию за рулем, его **характерной особенностью является то, что оно наступает неожиданно и практически не контролируется.**

Поэтому, как только вы начинаете ощущать, что постепенно «отключаетесь», немедленно остановитесь и отдохните (отлично помогает кратковременный (минут 20–30) сон). Один из верных признаков того, что от монотонного движения вы слишком сильно переутомились и вот-вот можете заснуть, – появление галлюцинаций.

Сама по себе длительная езда по трассе расслабляет водителя и заметно притупляет его бдительность. Это неудивительно, ведь в целом ситуация на дороге довольно стабильна, именно поэтому человеку трудно быстро сконцентрироваться и принять верное решение при возникновении опасности.

Часто имеет место такое явление, как утрата контроля над скоростью автомобиля. Как правило, это происходит примерно после 30–40 минут спокойной езды (без резких ускорений, торможений и маневрирования). Водитель полагает, что полностью контролирует скорость и его автомобиль движется не быстрее чем 90 километров в час (на спидометр лишний

раз глянуть лень, поэтому человек доверяет интуиции), в реальности же машина разогналась до 110–120 километров в час.

При движении за городом водителю по причине высокой скорости труднее вовремя замечать дорожные знаки. Если вы не заметили знак сервиса, это еще полбеды; гораздо опаснее не заметить запрещающий (предупреждающий) знак или знак приоритета.

Например, если в данном месте запрещено ехать со скоростью более 70 километров в час по причине скользкой дороги, а вы не заметили соответствующего знака и продолжаете двигаться со скоростью 90 километров в час, последствия могут быть катастрофическими. Если вы не заметили предупреждающий знак, информирующий водителей о наличии впереди крутого поворота (рис. 4.2), машину может вынести в кювет, поскольку вы не предпримете соответствующих мер предосторожности. Если вы не увидите вовремя знак приоритета «Конец главной дороги», то будете думать, что по-прежнему находитесь на главной дороге и имеете преимущество. Эта ошибка может привести к серьезному дорожно-транспортному происшествию.

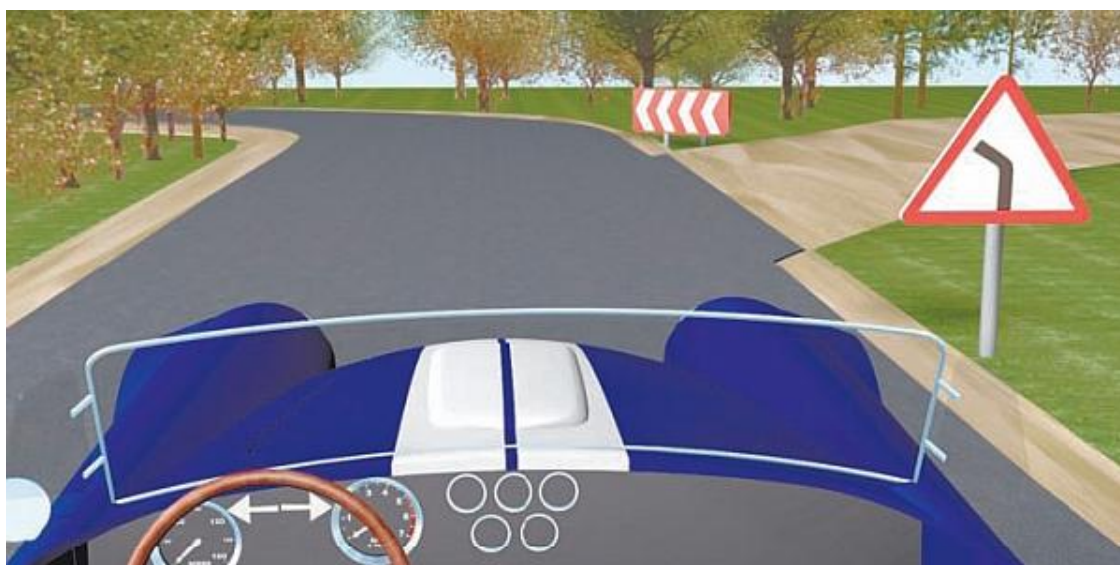


Рис. 4.2. Опасный участок на трассе: примыкание дороги перед крутым поворотом

Поскольку на загородной трассе автомобили движутся с более высокой скоростью, чем в городе, то заметно удлиняется и тормозной путь автомобиля, следовательно, снижать скорость при наличии на загородной дороге препятствия следует намного раньше. Многие дорожно-транспортные происшествия за городом возникают по причине того, что водитель не успел затормозить перед перекрестком или слишком поздно начал это делать перед пешеходным переходом (рис. 4.3) и т. д. Неопытных водителей часто выносит в кювет на крутых поворотах, поскольку они не считают нужным вовремя снизить скорость.



Рис. 4.3. Пешеходный переход на трассе всегда появляется неожиданно

Чрезвычайно опасна ситуация, когда при движении на высокой скорости по трассе у автомобиля лопается колесо. В первую очередь это касается передних колес, поскольку именно они определяют направление движения автомобиля. Часто в подобных случаях автомобили несколько раз опрокидываются, их выносит либо в кювет, либо на полосу встречного движения.

Еще хуже, если во время движения колесо оторвалось. При лопнувшем колесе водитель еще может повлиять на траекторию движения автомобиля, и, если машина сразу не опрокинулась, у него есть шанс выйти из сложившейся ситуации. С оторванным колесом машина становится полностью неконтролируемой и управлять ею практически невозможно. Поэтому, перед тем как отправиться в дорогу, тщательно проверьте, хорошо ли затянуты болты на колесах, а также исправны ли ШРУСы (с пыльниками) и ступичные подшипники.

С задними колесами подобные ситуации не столь опасны, поскольку у водителя остается возможность контролировать траекторию движения автомобиля с помощью передних колес. Однако известно немало случаев, когда лопнувшее на высокой скорости именно заднее колесо приводило к серьезному дорожно-транспортному происшествию.

Характерной особенностью движения по загородной трассе является частое выполнение водителями рискованных маневров на высокой скорости. Среди таких маневров в первую очередь следует отметить, безусловно, обгон с выездом на полосу встречного движения. Даже если в данном месте Правила дорожного движения не запрещают выполнение указанного маневра, нужно внимательно оценить дорожную ситуацию. Неграмотно выполненный

обгон часто становится причиной лобовых столкновений, а такие аварии редко обходятся без трагических последствий.

Двигаясь на высокой скорости по хорошей дороге, не стоит забывать, что даже небольшой камень либо иной аналогичный предмет, попавший под колесо автомобиля, может стать причиной существенного изменения направления его движения. Поэтому, если вы едете со скоростью более 80 километров в час, старайтесь объезжать камни, ямы, выбоины, кочки и иные препятствия, находящиеся на дороге. Подобная «мелочь», попавшая под переднее колесо, способна вынести ваш автомобиль в кювет либо на полосу встречного движения.

Особо внимательным водителю следует быть в местах, где по сторонам дороги имеется крутой высокий склон. Такие участки рекомендуется проезжать на невысокой скорости и без необходимости не покидать пределы проезжей части (в частности, не заезжайте на обочину). Известны случаи, когда одно неловкое движение приводило к тому, что автомобиль, лишь немного выехав за пределы проезжей части, летел, кувыркаясь, с большой высоты. Случается, что почва под автомобилем, оставленным на обочине, проседает и машина сползает под откос. Особенно опасны такие участки при движении в ночное время, если на дороге нет заградительных сооружений или придорожных столбиков со световозвращающими элементами.

Характерной особенностью загородных трасс является то, что на многих из них возможно внезапное появление диких животных. Как правило, такие участки дорог отмечаются предупреждающим знаком 1.27 «Дикие животные». Но везде знаки расставить невозможно, поэтому водитель постоянно должен помнить о вероятности внезапного появления в непосредственной близости от автомобиля диких животных, особенно если дорога проходит возле леса или через него.

На первый взгляд может показаться, что в столкновении с диким животным особой опасности нет (кроме того, что пострадает животное). Однако подобное дорожно-транспортное происшествие может иметь самые печальные последствия. Так, угодившего под колесо мелкого зверя (например, зайца) может хватить, чтобы автомобиль не только резко изменил направление движения, но и опрокинулся либо выехал на полосу встречного движения или в кювет. Столкновение с крупным животным (лось, косуля) можно сравнить со столкновением с другим транспортным средством, так как и автомобиль получит немалые повреждения, и пассажиры могут быть серьезно травмированы (известны случаи, когда подобные дорожно-транспортные происшествия приводили даже к гибели людей).

ВНИМАНИЕ

Чаще всего аварии с участием диких животных происходят в ночное время. Это неудивительно, ведь у животного нет световозвращателей, поэтому водитель автомобиля, движущегося на большой скорости, замечает его слишком поздно и не успевает среагировать. А объехать крупное животное труднее, чем, например, пешехода.

Не многие знают, что на загородных трассах серьезную опасность могут представлять даже такие безобидные, казалось бы, создания, как обыкновенные лягушки. Правда, это происходит не везде, а только в местах их сезонной миграции, и не круглый год, а в конце весны – начале лета. Если на пути следования лягушек оказывается трасса, они пытаются перейти ее. С учетом того что в миграции участвует огромное количество этих земноводных, неудивительно, что трасса в месте перехода полностью покрыта ими. Под колесами проезжающих автомобилей лягушки гибнут тысячами. При этом проезжая часть становится скользкой, ухудшается сцепление колес с дорожным покрытием (это можно сравнить с мокрой дорогой при сильном ливне).

При движении по загородной дороге в солнечную погоду особое значение имеет состояние лобового стекла. Если приходится ехать навстречу солнцу, то на лобовом стекле проявляется множество ранее незаметных трещин, царапин, сколов, сильно ухудшающих видимость. Противосолнечные козырьки, которые имеются в любом автомобиле, в данной ситуации ничем не помогут, поэтому придется ехать на небольшой скорости и все время напрягать зрение.

Многие водители недооценивают опасность такого явления, как сильный боковой ветер, который, в частности, мешает удерживать транспортное средство в нужном направлении, особенно на загородных трассах. Бороться с данным явлением следует, уменьшая скорость движения, а также работая рулевым колесом (отметим, что с последним у новичков часто возникают проблемы).

Особо опасным и сильным боковой ветер является в случае, когда автомобиль выезжает с закрытого участка дороги, например из-за леса, высокого забора, шумового ограждения, большого здания и т. п. При сильном боковом ветре старайтесь держаться подальше от крупногабаритных транспортных средств (автобусов, фур), так как известно немало случаев, когда под воздействием ветра они переворачивались, причем иногда на следующие поблизости автомобили.

При движении по трассе вдоль горы или длинного склона имейте в виду, что в данном месте возможны обвалы, оползни, падение камней, сход селевых потоков. Обычно такие участки дорог обозначаются предупреждающим знаком 1.28 «Падение камней», но опять же – везде знаки не поставишь, поэтому нужно сохранять бдительность или по возможности объезжать места, где может возникать подобная опасность.

Движение по грунтовым и гравийным дорогам

Только ленивый не ругает российские грунтовые дороги и не пытается их объехать при первой возможности. Это неудивительно, так как при езде по таким дорогам и водители, и пассажиры испытывают серьезный дискомфорт. Кстати, то же самое касается и автомобиля – в первую очередь страдают его подвеска и колеса.

Характерной особенностью езды по грунтовым дорогам в сухую погоду является сильная пыль, которая поднимается из-под колес впереди идущего транспортного средства. Во-первых, это значительно ухудшает видимость (можно сравнить с сильным туманом); во-вторых, через неплотно закрытые окна, форточки и люки пыль моментально попадет в салон автомобиля, и вы будете вынуждены ее вдыхать; в-третьих, при езде в таких условиях воздушный фильтр вашего автомобиля будет быстро забиваться пылью и, возможно, вам придется менять его раньше положенного срока; в-четвертых, ваш автомобиль очень скоро покроется толстым слоем пыли, что особенно обидно, если вы лишь недавно посещали автомобильную мойку.

Однако не спешите сразу обгонять пылящее вам «в нос» транспортное средство. Ведь из-за пыли, которая сильно ограничивает обзор, вы практически не будете видеть полосу встречного движения. Нормальная видимость появится только после того как передний бампер вашего автомобиля достигнет хотя бы середины впереди идущей машины. В большинстве случаев целесообразно просто немного отстать и дать переднему автомобилю оторваться. Для этого уменьшите скорость либо вообще остановитесь хотя бы минут на 5–7.

Как правило, на грунтовых дорогах водители из-за боязни повредить подвеску или колеса стараются ехать на небольшой скорости. Однако быстрая езда чревата и другой опасностью: на таком дорожном покрытии автомобиль больше, чем на асфальте, подвержен заносам. Это особенно актуально для грунтовых дорог, на поверхности которых имеется гравий (иногда его рассыпают специально, иногда он имеет природное происхождение). По гравию автомобиль может скользить. Например, при резком повороте машина «поедет» в сторону на этих небольших камнях (то есть камни под колесами будут перемещаться синхронно с автомобилем) и станет частично либо полностью неуправляемой (рис. 4.4).



Рис. 4.4. Этот знак можно увидеть и на асфальтовой, и на гравийной дороге

ВНИМАНИЕ

Если вы движетесь по «грунтовке» или гравийной дороге с большим количеством камней, замедлите движение, закройте все окна

и люки, увеличьте расстояние до едущего впереди автомобиля, а также боковое расстояние при встречном разъезде. Не обгоняйте и не приближайтесь к крупногабаритным транспортным средствам (грузовикам, фурам, автобусам).

Свои особенности имеет езда по грунтовой дороге в дождливую и сырую погоду. В первую очередь отметим, что дорога, как принято говорить, «разбивается», то есть на ней появляются дополнительные ямы, ухабы и выбоины. При сильном ливне плохо укатанная грунтовая дорога становится вязкой и есть риск забуксовать (рис. 4.5).



Рис. 4.5. На такой дороге машина может сползти в кювет

ВНИМАНИЕ

Если вы едете по грунтовой дороге в дождливую погоду, старайтесь не слишком прижиматься к обочине. У таких дорог обочины при дожде часто бывают совершенно непригодными не только для езды, но и для кратковременной остановки транспортного средства, поскольку становятся вязкими и автомобиль может медленно сползти в кювет.

Независимо от погоды не рекомендуется ехать по грунтовой дороге накатом (то есть с выключенной передачей или нажатой педалью сцепления). Как уже отмечалось выше, на таком дорожном покрытии заметно снижается коэффициент сцепления колес с поверхностью проезжей части, поэтому машину необходимо держать на контроле с помощью двигателя.

Главное при движении по «грунтовке» – ехать с небольшой, но постоянной скоростью, стараясь не переключать передачи без особой необходимости. Такой способ езды повышает коэффициент сцепления колес с дорожным покрытием. **Очень нежелательно резко разгоняться или резко тормозить – это может привести к пробуксовке колес.** Не стоит также резко изменять направление движения, так как автомобиль может потерять управление.

Если дорога, по которой вы едете, имеет глубокие колеи, старайтесь двигаться вне колеи. Иногда колеи скрываются в дорожной грязи или в воде, в таком случае безопаснее продолжить движение по ним, так как дно колеи сильнее утрамбовано. Кстати, в подобных ситуациях имеет смысл выйти из машины и оценить состояние дорожного покрытия.

СОВЕТ

Участки дороги, покрытые жидкой грязью и водой, преодолевайте, предварительно разогнавшись и не останавливаясь (так вы не застрянете).

Если ваша машина завязла в грязи и колеса буксуют, не давайте большие обороты двигателю – бесполезно. Попробуйте, используя задний ход, выехать в обратном направлении по созданному только что следу. Если ничего не получается, придется хоть немного откопать колеса, после чего подложить под них все, что найдете: доски, коврики из салона, ветки деревьев и кустов и т. п. Кстати, не все знают, что выбраться из грязи помогут пассажиры, причем не только простым выталкиванием автомобиля (этот способ известен всем): пусть пассажиры сядут на капот (для автомобиля с передним приводом) или на багажник (для автомобиля с задним приводом), что усилит давление на ведущие колеса и улучшит их сцепление с дорогой. При этом пассажиры должны соблюдать осторожность, чтобы, во-первых, не упасть, а во-вторых – не помять или не поцарапать капот или багажник.

Проехать через яму на проезжей части можно, замедлив движение и переключившись на пониженную передачу. Начинайте въезжать в яму медленно и плавно, а когда передние колеса окажутся в яме, немного добавьте газ. Когда в яме окажутся и задние колеса, нужно совершить резкое (в пределах разумного, конечно) ускорение.

Прохождение внедорожных маршрутов

Ни в одной автошколе курсантам не рассказывают о том, как правильно проходить сложные внедорожные маршруты (например, ледовая переправа, водная преграда, лесная дорога). По всей вероятности, это происходит потому, что учебная программа предусматривает предоставление учащимся лишь необходимого минимума знаний, достаточного для безопасной езды в типичных условиях.

Однако возможно, что водителю придется столкнуться с преодолением внедорожного маршрута. Далее я постараюсь восполнить пробел учебной программы и расскажу, как вести себя на ледовой переправе, при преодолении водной преграды и на лесной дороге.

При необходимости проехать через ледовую переправу (рис. 4.6) вначале оцените толщину льда, а также постарайтесь найти наиболее короткий и безопасный маршрут движения. Как правило, он намечается заранее: через каждые 15–20 метров во льду по ходу движения вырубаются небольшие лунки.



Рис. 4.6. Ледовая переправа

ВНИМАНИЕ

На легковой машине можно ехать по льду лишь в случае, когда на протяжении всего пути толщина льда составляет не менее 15 сантиметров.

При меньшей толщине льда настоятельно рекомендуется отказаться от движения по такой переправе.

ВНИМАНИЕ

Ехать по льду нужно на максимально разгруженной машине, создавая минимальное давление на лед. Перед тем как въехать на переправу, обязательно высадите всех пассажиров – это спасет им жизнь, если автомобиль начнет проваливаться под воду.

Преодолевать ледовую переправу нужно на пониженной передаче со скоростью не более 10 километров в час. Во время движения водительская дверь должна быть постоянно открыта, это позволит вам успеть вовремя покинуть машину при треске льда, его сильном прогибе, выступлении воды и иных опасных признаках, свидетельствующих о возможном провале автомобиля под лед.

Преодоление водной преграды имеет свои тонкости. Во-первых, вы должны заранее оценить твердость дна, глубину, наличие на дне различных опасных препятствий (камней, корней деревьев, ям).

ПРИМЕЧАНИЕ

На стандартной «легковушке» невозможно преодолеть водную преграду, глубина которой более 50 сантиметров.

Выбрав направление движения, пометьте предстоящий путь специальными вешками, чтобы, находясь в воде, не потерять дорогу. В качестве таких вешек можно использовать воткнутые в дно палки или колья, между которыми должен двигаться автомобиль.

ВНИМАНИЕ

Перед началом движения не забудьте закрыть жалюзи радиатора, в противном случае вода проникнет в систему зажигания и автомобиль заглохнет.

Двигаться по водной преграде нужно не спеша, ровно и плавно, на пониженной передаче и средних оборотах двигателя. На заключительном этапе преодоления водной преграды (то есть непосредственно перед выездом на берег) плавно увеличьте подачу топлива. Выехав из воды, просушите тормозные колодки и диски, несколько раз несильно нажав на педаль тормоза во время движения.

Особого мастерства и умения требует от водителя езда по лесным дорогам (рис. 4.7). Когда автомобиль движется по накатанной колее, нужно лишь своевременно реагировать на появляющиеся корни деревьев, ямы и ухабы. Но когда на дороге возникает более серьезное препятствие (например, упавшее поперек дороги дерево), придется его объезжать. Учтите, что в лесу на первый взгляд земля может выглядеть твердой, но подо мхом или травой вполне может скрываться яма. Поэтому, перед тем как объезжать препятствие, не поленитесь выйти из автомобиля и удостовериться в надежности выбранного направления.



Рис. 4.7. Лесные и проселочные дороги могут быть весьма коварными

Во время движения по лесу старайтесь по возможности не наезжать на палки, сучья, так как значительная их часть может «скрываться» в кустах, траве, во мху, а на дороге будет лежать лишь ее небольшой конец, и при наезде на этот конец палка может ударить по боковой части вашего автомобиля.

Решив оставить автомобиль и отойти от него на какое-либо расстояние (например, для сбора грибов), обязательно закройте его и поставьте на сигнализацию (при наличии таковой). Известны случаи, когда в лесу машины не только обворовывали, унося из салона и багажника все более или менее ценное, но и угоняли.

И не забывайте, что в лесу можно потерять местоположение своего автомобиля, отойдя от него даже на небольшое расстояние (уже через 20–40 метров вы не увидите его за деревьями и кустами). Поэтому старайтесь запомнить место, где вы оставили своего «железного друга», по характерным приметам (высокий куст, сломанное дерево, лесная тропинка и др.).

ГЛАВА 5

Управление автомобилем в сложных условиях

Управлять автомобилем погожим летним днем, когда светит солнце, а дорога сухая и чистая, — одно удовольствие. Однако рано или поздно каждому водителю приходится вести машину в условиях, как говорится, максимально приближенных к боевым: в гололед, сильный дождь, снегопад, темное время суток. А если еще несколько неблагоприятных обстоятельств слились воедино (например, надо ехать ночью во время снегопада по обледенелой дороге), то от водителя потребуется уже не просто умение, а самое настоящее мастерство.

В автошколах вопросам управления транспортным средством в сложных условиях уделяется, на мой взгляд, явно недостаточно внимания. Далее я постараюсь устранить это упущение и расскажу, как вести машину и на что обращать особое внимание при неблагоприятных метеорологических и иных условиях.

Как вести машину по мокрой дороге и во время дождя

Особую опасность для дорожного движения всегда представляют собой самые первые капли дождя. Почему? Ведь в начале дождя дорога остается относительно сухой и чтобы ее как следует намочить, дождь должен идти в течение хотя бы 5–10 минут (правда, это условная величина, ведь все зависит от интенсивности дождя).

Дело в том, что первые капли, смешиваясь с дорожной пылью и грязью, образуют своеобразную вязкую кашу, которая разносится колесами автомобилей по поверхности проезжей части и как бы смазывает ее, делая скользкой и ухудшая сцепление колес с дорожным покрытием. Поэтому при первых каплях дождя водитель должен ехать с повышенным вниманием и соблюдением мер предосторожности (уменьшить скорость движения, увеличить дистанцию до впереди идущих транспортных средств и т. п.) (рис. 5.1).

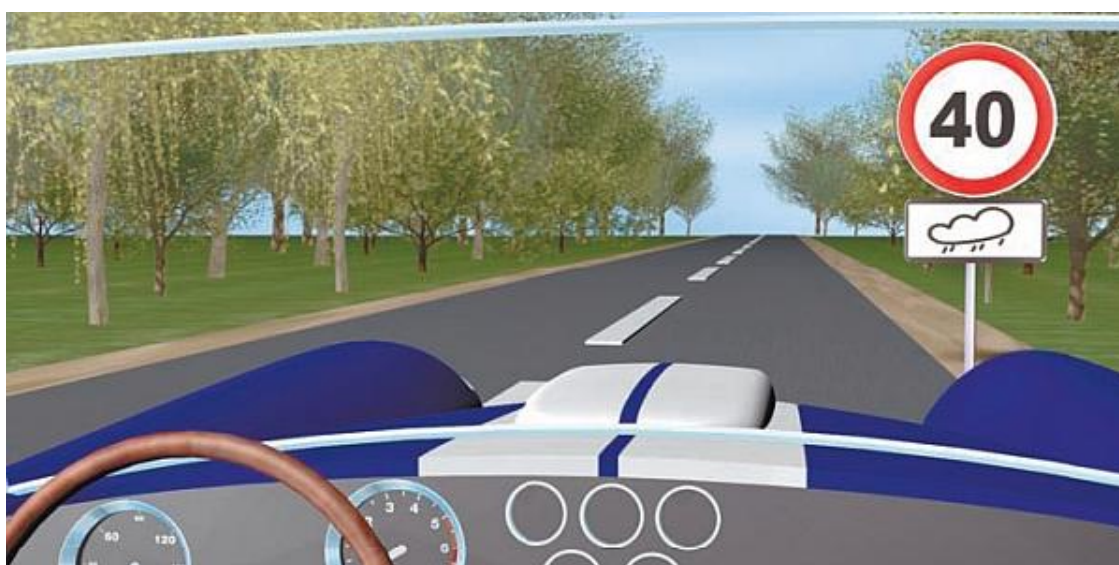


Рис. 5.1. Ограничение скорости при влажном дорожном покрытии

Не все водители отдают себе отчет в том, что самые обычные лужи на проезжей части могут быть весьма опасными. Поэтому и не рекомендуется проезжать их на высокой скорости, ведь лужи бывают разной глубины, кроме того, под водой может скрываться все что угодно: кирпич или камень, открытый канализационный люк, торчащий из-под земли металлический штырь. После движения через лужу у автомобиля также намокают тормозные диски и колодки, что негативно отражается на эффективности торможения. А при попадании влаги в инжектор может заглохнуть мотор.

Поэтому, чтобы не было лишних неприятностей, проезжайте через лужу только в том случае, когда иного выхода нет.

Во время проливного дождя уровень воды на проезжей части может быть выше, чем глубина рисунка протектора (рис. 5.2). Передвигаться в таком случае с высокой скоростью опасно, так как колеса автомобиля не будут касаться поверхности проезжей части, а будут только скользить по воде. Иначе говоря, вода в такой ситуации играет роль своеобразной «смазки» между колесами и дорожным покрытием. Очевидно, что это может привести к серьезным неприятностям.



Рис. 5.2. При частой езде по мокрой дороге используйте специальную «дождевую» резину

Такое скольжение автомобиля по воде на проезжей части получило название «аквапланирование». При аквапланировании водитель полностью теряет контроль над машиной, и все попытки изменить направление движения с помощью руля или уменьшить скорость и остановиться с помощью тормозов будут безуспешны.

Поэтому аквапланирование – это очень опасное явление, возникающее, когда слой воды, покрывающий проезжую часть, достигает всего 1 сантиметра. Поскольку во время движения невозможно визуально определить толщину слоя воды, можно применить следующий способ: если в воде четко отражаются окружающие объекты – машина может «поплыть».

Возникновение аквапланирования во многом зависит:

- ▶ от скорости, с которой едет автомобиль. Если она менее 80 километров в час, скорее всего, ваша машина не будет подвержена полному аквапланированию. Но не следует забывать, что частичное аквапланирование при наличии сопутствующих факторов может произойти и на невысоких скоростях (менее 40 километров в час);
- ▶ толщины слоя воды на дорожном покрытии: чем толще этот слой, тем больше шансов, что машина «поплывет»;
- ▶ состояния шин на колесах транспортного средства (величины износа протектора, его рисунка, а также давления в шинах).

Как бы там ни было, стремитесь не допускать попадания машины в воду на дороге, старайтесь объезжать водный участок, а если это невозможно, двигайтесь по нему на минимальной скорости, с соблюдением мер предосторожности.

Учтите, что при движении в сильный дождь в некоторых машинах начинаются проблемы с зажиганием: автомобиль во время езды характерно «дергается», двигатель работает нестабильно и может вообще заглохнуть. Причиной может являться попадание влаги в инжектор, отсыревшие провода высокого напряжения либо иные элементы системы зажигания. В этом случае рекомендуется побрызгать на отсыревшие детали специальной водоотталкивающей жидкостью (например, ВД-40), которую желательно иметь в автомобиле, осо-

бенно при дальних поездках. В противном случае не исключено, что вам придется ждать на обочине, пока отсыревшие элементы системы зажигания не просохнут самостоятельно.

Движение по скользкой дороге

Результаты многочисленных исследований говорят о том, что примерно треть всех ДТП происходит из-за недостаточного сцепления колес автомобиля с дорожным покрытием. Обычно это мокрые, занесенные снегом или покрытые льдом дороги. Но учтите, что плохое сцепление колес с дорогой возможно при большом износе шин или при использовании «обуви не по сезону» (например, при езде зимой на летней резине).

Из-за недостаточного сцепления колеса скользят по дорожному покрытию. Это приводит к сильному снижению эффективности торможения, кроме того, машина легко может уйти в занос, в результате чего контроль над ней почти полностью утрачивается (рис. 5.3).

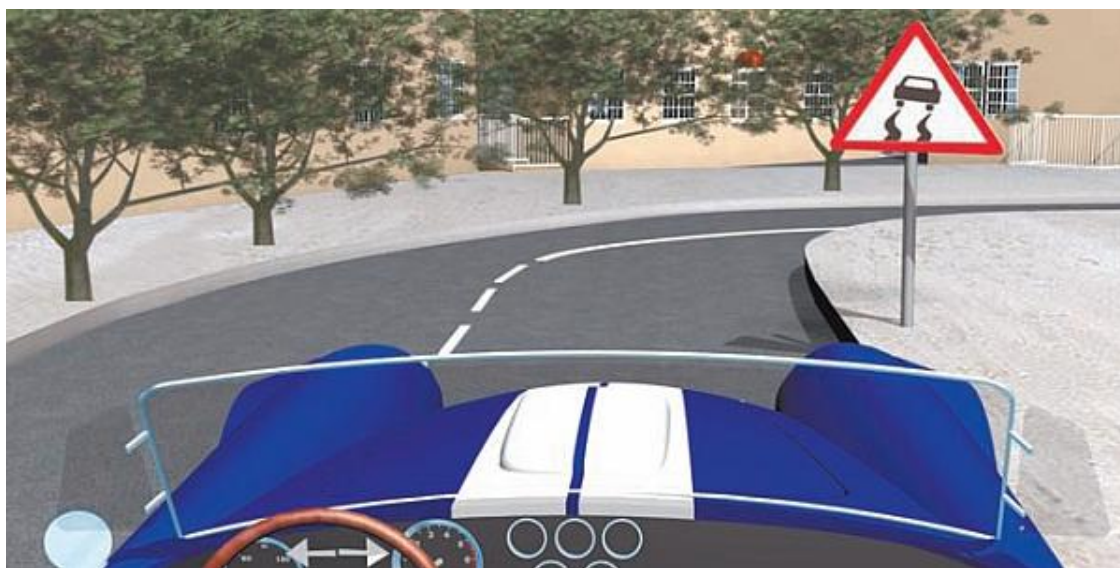


Рис. 5.3. Увидев этот знак, сбросьте скорость

Но шины – это то, что полностью зависит от водителя, так как перед наступлением соответствующего сезона или при высоком износе всегда можно их поменять (рис. 5.4). А о том, как вести себя на опасных участках дорог, пойдет речь далее.



Рис. 5.4. На зимней дороге эффективна шипованная резина

Новички часто не придают особого значения тому, что на дороге имеются пятна масла либо иных нефтепродуктов, и совершенно напрасно, ведь такая дорога независимо от сезона и текущих погодных условий все время будет скользкой. То же самое относится к дорогам, недавно покрытым новым асфальтом (особенно в жару). Поэтому старайтесь не ездить по проезжей части, на которой есть пятна нефтепродуктов, а если без этого не обойтись, не заезжайте на эти пятна, чтобы избежать их попадания на резину.

При движении по проезжей части, на поверхности которой имеется талый лед, двигайтесь по полосам с более интенсивным движением, поскольку там лед быстрее разбивается и исчезает.

Предельную осторожность в холодный сезон необходимо соблюдать при проезде через мосты и путепроводы: на них лед появляется раньше, нежели на обычной дороге, а сходит – позже. Иногда лед на мостах и путепроводах есть даже тогда, когда его больше нигде нет.

СОВЕТ

При движении по обледенелой дороге (рис. 5.5) нельзя резко поворачивать, а также интенсивно работать с педалями газа и тормоза. Стремитесь ехать по прямой, не маневрируйте без особой нужды (например, полосу движения меняйте только в крайнем случае). Обгон на скользкой дороге запрещен, так как может привести к серьезному дорожно-транспортному происшествию.



Рис. 5.5. Обледеная дорога особенно опасна

Если на проезжей части имеются песчаные и снежные заносы – старайтесь на них не заезжать: это может быть опасно. Конечно, во всем должен быть здравый смысл. Не нужно, увидев занос, в панике сворачивать в кювет или на полосу встречного движения, достаточно проехать его на невысокой скорости.

Если вы припарковались на скользком месте, учтите, что начало движения может быть затруднено. Перед тем как тронуться с места, выровняйте колеса, запустите мотор, плавно увеличьте подачу топлива и некоторое время удерживайте педаль газа в одном положении. Иногда бывает полезно подложить что-нибудь (обычно доску) под ведущие колеса – это поможет автомобилю сдвинуться с места. Знайте, что начинать движение на скользкой дороге следует медленно, иначе вы либо забуксуете, либо автомобиль развернет (рис. 5.6).



Рис. 5.6. Итог лихачества на зимней дороге

Двигаться по скользкой дороге нужно на небольшой скорости, соблюдая при этом увеличенную дистанцию спереди и по сторонам. Необходимость увеличения дистанции обусловлена тем, что на скользкой дороге сильно возрастает тормозной путь любого транспортного средства. Если требуется изменить скорость движения, выполняйте это максимально плавно, мягко работая педалями газа или тормоза.

При приближении по скользкой дороге к перекресткам или поворотам заблаговременно снижайте скорость. Перекрестки в таких случаях очень опасны по двум причинам: во-первых, дорожное покрытие перед перекрестком, как правило, особенно скользкое из-за постоянного в этом месте торможения автомобилей, а во-вторых, есть немалая вероятность столкновения с другими транспортными средствами, водители которых не сумели заранее определить безопасную скорость движения.

Особо рассмотрим, как правильно тормозить на скользком дорожном покрытии. Категорически запрещено тормозить резко, с блокировкой колес (хотя именно такое желание инстинктивно возникает при обнаружении опасности), в этом случае машину занесет и она потеряет управляемость (рис. 5.7). Применяйте торможение двигателем или прерывистое торможение. Что же это за приемы?



Рис. 5.7. Езда в таких условиях – настоящее испытание

Такое понятие, как «торможение двигателем», прекрасно известно опытным водителям. Суть его в том, что водитель останавливает транспортное средство, последовательно переходя на пониженные передачи (с пятой – на четвертую и т. д.), и только для полной остановки (когда машина едет с минимальной скоростью) применяются тормоза. Следовательно, транспортное средство замедляет скорость за счет двигателя, понижающего передаваемый на ведущие колеса крутящий момент при каждом переходе на пониженную передачу. Главным достоинством этого приема является плавное и равномерное уменьшение скорости, без блокировки колес, что сводит к минимуму возможность заноса.

При прерывистом торможении водитель снижает скорость короткими нажатиями на педаль тормоза, без блокировки колес (по принципу «нажал – отпустил»). Если при торможении требуется немного изменить направление движения транспортного средства с помощью руля, это можно делать лишь при отпущенной педали тормоза, когда колеса машины свободно вращаются.

Управление автомобилем в темное время суток

Управление автомобилем в темное время суток имеет целый ряд важнейших специфических особенностей, причем далеко не обо всех из них рассказывают в автошколах. Но в данном разделе мы расскажем о том, что выходит за рамки учебной программы.

ПРИМЕЧАНИЕ

Обратите внимание – речь пойдет не только о ночном вождении, но и о вождении в любое темное время суток (раннее утро, поздний вечер). В настоящее время используется следующее определение: темное время суток – это отрезок времени, который начинается от конца вечерних сумерек и заканчивается началом утренних сумерек.

В результате анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях за продолжительный период времени был сделан неутешительный вывод: управлять автомобилем в темное время суток намного труднее, чем днем. Следовательно, ночная дорога значительно опаснее дневной, и к тому же гораздо более непредсказуема. Поэтому число пострадавших в ночных авариях в два раза больше, чем в авариях, случившихся днем.

ВНИМАНИЕ

В темное время суток каждый человек видит хуже, чем днем, – это неоднократно доказано. Кроме того, с годами зрение у людей имеет тенденцию к ухудшению, поэтому людям преклонного возраста без серьезной необходимости не рекомендуется садиться за руль в темное время суток.

Подготовка к ночной поездке

Планируя отправиться в дорогу в темное время суток, следует тщательно подготовиться. Вначале необходимо проверить работоспособность внешних осветительных приборов: габаритных огней, «поворотников», фар, стоп-сигналов, фонарей заднего хода, противотуманных фар (при их наличии).

Подсветка приборного щитка должна функционировать обязательно – иначе вы будете лишены возможности контролировать скорость автомобиля, количество топлива в баке и температуру охлаждающей жидкости.

Позаботьтесь о том, чтобы «дворники» работали, как положено, их щетки не были потрепаны, а в бачке стеклоомывателя хватало жидкости. В холодное время не стоит заливать в этот бачок воду, так как она может замерзнуть, следовательно, стеклоомыватель функционировать не будет. Пользуйтесь специальными незамерзающими жидкостями.

Посмотрите в боковые зеркала заднего вида, если нужно – почистите их. **Помните, что в темное время суток многие факторы, не имеющие особого значения днем, становятся очень важными.** Например, плохо работают стеклоочистители – в светлое время суток это может не вызывать дискомфорта, а вот ночью не исключено, что вы просто не сможете нормально управлять машиной. То же самое можно сказать и о боковых зеркалах заднего вида: в светлое время суток еще можно (хотя и нежелательно) двигаться с грязными зеркалами, ночью же они просто ничем вам не помогут.

Если вы еще никогда не ездили ночью, внимательно изучите и запомните размещение в вашем автомобиле переключателей и рукояток, используемых для управления световыми приборами, иначе вы будете вынуждены заниматься их поиском во время движения, что очень опасно. Неприятной является ситуация, когда включить (выключить) какой-либо све-

товой прибор нужно немедленно, а как раз это и не получается из-за незнания элементарных вещей.

Иногда водители испытывают затруднения с проверкой работоспособности задних осветительных приборов. На самом деле нет ничего сложного: во-первых, можно попросить о помощи – пусть человек станет позади машины и информирует о работе приборов, а вы, находясь за рулем, будете поочередно включать и выключать их; во-вторых (если такого человека найти не удалось), припаркуйте машину задом у любой стены или иного препятствия (в крайнем случае сгодится даже мусорный контейнер), по отблескам на нем вы быстро поймете, как работают задние осветительные приборы машины.

Особенности «ночного зрения»

Более 90 % всех действий, предпринимаемых водителем, а также его выводов и решений основываются на информации, полученной с помощью зрения. **Значит, надежность вождения сильно снижается в темноте, то есть водитель и видит хуже, чем днем, и зона его видимости не выходит за пределы света фар.**

Именно поэтому большинство водительских ошибок, совершаемых в темное время суток, связано с неверными определением расстояния до препятствия (объекта), скорости своего автомобиля и оценкой скорости других.

В темное время суток водитель располагает меньшим временем для выбора и реализации решения, осуществления маневра, а также для исправления своей ошибки. Это приводит к тому, что водителю требуется намного больше времени, чтобы соответствующим образом отреагировать на изменение ситуации на дороге.

Верное средство улучшить видимость в темное время суток – уменьшить скорость. При прочих равных условиях по одной и той же дороге ночью двигайтесь намного медленнее, чем в светлое время суток.

Не разгоняйтесь быстрее, чем вам позволяет зона видимости в данных условиях. Помните, что в темное время суток вас могут подстерегать разные «неожиданности», например объекты, резко возникающие из темноты, которые днем вы бы отлично видели на большом расстоянии. **Ночью на обнаружение подобных объектов вам нужно будет в два раза больше времени, чем в светлое время суток (рис. 5.8).**



Рис. 5.8. Движение в ночное время требует повышенного внимания

Часто водители не надевают очки или контактные линзы, хотя ношение их им назначил врач-окулист. Так делать ни в коем случае нельзя даже днем, а уж тем более в темное время суток. Иначе вы не сможете вовремя обнаружить препятствие на проезжей части и, следовательно, отреагировать на его появление, что может стать причиной аварии. Не так страшно, если подобным препятствием будет булыжник, или неглубокая яма, или посторонний предмет. Намного хуже, если по причине плохого зрения вы собьете пешехода. **Знайте, при небольшом расстройстве зрения никто не заставляет вас все время пользоваться очками или контактными линзами, но управлять автомобилем следует только в них.**

Во время ночной езды помните, что на проезжей части и рядом с ней могут быть неосвещенные объекты. Поэтому при движении в темное время суток создавайте себе резерв безопасности. Если у вас сложилось впечатление, что перед вашим автомобилем есть пока еще плохо различимое препятствие, срочно уменьшайте скорость или вообще остановитесь. Даже если окажется, что впереди ничего нет, лучше лишний раз подстраховаться.

Большую опасность в темное время суток представляют собой пешеходы. Заметить пешехода днем даже на большом расстоянии нетрудно, ночью же зона вашей видимости ограничена светом фар. Находящийся у края проезжей части человек может быть вне поля вашего зрения, поэтому его внезапный выход на дорогу станет полной неожиданностью.

Самое тщательное внимание следует обращать на детей, так как по причине небольшого роста они менее заметны, чем взрослые.

Не стоит также забывать, что дети непредсказуемы, поэтому дорожная ситуация может измениться в любой момент.

Массу неприятностей и себе, и другим могут доставлять пешеходы преклонного возраста, нередко считающие лишним посмотреть по сторонам и переходящие дорогу где попало, не обращая внимания ни на наличие на ней транспортных средств, ни на знаки дорожного

движения. У большинства таких пешеходов серьезные проблемы с реакцией, и адекватно оценить обстановку на дороге они не могут.

Но самое нежелательное – это **появление пешеходов, находящихся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикологического), которые способны вытворять на проезжей части все что душе угодно, не думая ни о себе, ни о других.**

Если рядом с дорогой находятся представители этих групп, нужно заблаговременно подготовиться к самому неблагоприятному продолжению: сбросить газ, несколько раз помигать фарами, посигналить. Необходимо заранее определить также возможное направление движения в случае опасности и подготовиться в любой момент быстро остановиться.

В темное время суток (как и в светлое) нужно следить за едущим впереди автомобилем, чтобы вовремя заметить, когда он начнет снижать скорость. Следует помнить, что ночью вас об этом могут информировать только его стоп-сигналы, загорающиеся даже при несильном нажатии на педаль тормоза.

СОВЕТ

В дальние ночные поездки лучше ехать с напарником, который умеет водить автомобиль и, разумеется, имеет водительские права: будет возможность вести машину и отдыхать по очереди.

Для компенсации ограниченной видимости в темное время суток водители транспортных средств должны вовремя включить габаритные огни, что позволит другим участникам дорожного движения своевременно заметить их автомобиль.

Еще раз напомним, что в темное время суток следует двигаться медленнее, нежели днем. У вас будет лучше видимость, больше времени для наблюдения за дорогой, обнаружения опасности и соответствующего реагирования при неожиданном изменении ситуации на дороге.

Перед любым изменением направления движения «поворотник» включайте заранее: так нужно поступать в светлое время суток, а ночью – тем более. **Поскольку ночью обзор сильно ограничен, вы должны информировать водителей других транспортных средств, а также пешеходов о любом, даже несущественном, изменении направления движения вашей машины.** И не забывайте, что у других водителей должно быть достаточно времени для реакции на ваши действия.

В темное время суток соблюдайте увеличенную дистанцию между вашим и едущим впереди автомобилем. Стремитесь обойтись без обгонов, а если это невозможно, то постарайтесь выполнить обгон с особой осторожностью.

Не расслабляйтесь за рулем. В темное время суток на проезжей части, как правило, меньше автомобилей, чем днем, что может несколько ослабить внимание. **Несмотря на относительно небольшое количество автомобилей на ночной дороге, движение не становится более безопасным, чем в светлое время суток.** Все время контролируйте скорость, так как опыта даже самого мастеровитого водителя мало для оценки скорости на глаз.

Умейте правильно выбирать скорость движения

Каждый водитель при движении в темное время суток должен уметь выбирать наиболее подходящую скорость. Даже если ПДД разрешают за пределами населенных пунктов ехать на легковой машине со скоростью 90 километров в час, это вовсе не говорит о том, что в темное время суток за городом именно так и нужно ехать. Вполне вероятно, что хватит и 50–60 километров в час (рис. 5.9).



Рис. 5.9. Соблюдение минимальной скорости не менее важно, чем максимальной

Всегда учитывайте, сколько рядов для движения в каждом направлении есть на дороге, по которой вы едете. При наличии только одного ряда в каждом направлении быстро ехать категорически не рекомендуется. При большем количестве полос (например, по две или три в каждом направлении) можно немного разогнаться (само собой, без лихачества).

Обращайте также внимание на тип и состояние дорожного покрытия. Не секрет, что по асфальту или по «бетонке» можно ехать намного быстрее, чем по грунтовой дороге (на дороге, посыпанной гравием, о высокой скорости нужно забыть в принципе). На дороге с твердым, но некачественным покрытием (есть ямы, выбоины) также не стоит развивать слишком большую скорость. Во-первых, при наезде на высокую скорость даже на небольшое препятствие машину может вынести в кювет или на полосу встречного движения, во-вторых, быстрая езда по ямам и ухабам – самый легкий способ повредить колеса или подвеску автомобиля.

Учитывайте также то, насколько хорошо вы знакомы с дорогой, по которой движетесь. Ведь ехать по хорошо известной дороге, на которой знакома каждая кочка, каждый поворот и каждый дорожный знак, – одно, а когда все вокруг незнакомо и водитель вынужден вглядываться во все, что только можно, – совсем другое.

Большое значение для выбора скоростного режима имеет также техническое состояние вашего автомобиля. Не злоупотребляйте скоростью, если, например, изношены шины, «текут» амортизаторы, плохо отрегулированы развал и сходжение колес и т. д. Ведь в условиях плохой видимости вы можете вовремя не заметить опасности, а когда все же обнаружите ее, плохое техническое состояние машины не позволит выполнить нужный маневр и избежать тем самым аварии.

Еще один важнейший фактор, который необходимо учитывать, – это погода «за бортом». **Во время дождя, снега или тумана скорость должна быть минимальной.** Известно, что в свете фар идущий снег или сильный дождь выглядит сплошной стеной, ограничивая обзор перед транспортным средством лишь двумя-тремя метрами. Доказано, что если в такой ситуации перед машиной появится какое-либо препятствие, то при скорости более 10 километров в час человеческой реакции недостаточно для предотвращения аварии.

При выборе скоростного режима необходимо также учитывать текущую дорожную обстановку. Очевидно, что при большом количестве встречных и попутных машин ехать нужно медленнее, чем при путешествии в одиночку.

Пользуйтесь дальним светом фар – это заметно увеличивает зону видимости. Разумеется, включать дальний свет можно только при отсутствии встречных машин, а также

если перед вами никто не едет (иначе можно ослепить водителя едущей впереди машины через его зеркало заднего вида). **Своевременно переходите на ближний свет фар, чтобы не ослеплять водителей других транспортных средств.** При встречном разъезде всегда замедляйте движение, так как даже ближний свет фар встречного транспортного средства заметно сократит зону вашей видимости.

Ночной обгон: как не попасть в ДТП

В темное время суток нежелательно без серьезных причин осуществлять такой опасный маневр, как обгон. При отсутствии другого выхода дополнительно позаботьтесь не только о своей безопасности, но и безопасности других участников движения. **Ночной обгон намного труднее и опаснее, чем дневной.**

Перед началом маневра переключите дальний свет фар на ближний. После этого удостоверьтесь, что в данном месте обгон не запрещен. Заблаговременно включите сигнал левого поворота (ночью это особенно актуально) и, удостоверившись в безопасности маневра, приступайте к его выполнению.

СОВЕТ

Планируя выполнить ночной обгон, заранее информируйте об этом водителя обгоняемого транспортного средства кратким переключением ближнего света фар на дальний и опять на ближний.

Выехав на встречную полосу, интенсивно ускоряйтесь, чтобы выполнить маневр в максимально короткий срок, двигайтесь по встречной полосе до того момента, пока в зеркале заднего вида не отобразится обгоняемый автомобиль. При неожиданно возникшей опасности (например, встречный автомобиль) замедлите движение, пропустите вперед обгоняемый автомобиль и возвращайтесь в свой ряд. Но если маневр практически завершен, целесообразнее добавить газ, чтобы быстрее полностью обогнать автомобиль и возвратиться на свою полосу движения. Однако в данном случае необходимо убедиться в том, что имеющееся расстояние до встречного автомобиля позволяет вам так поступить.

Когда вы поравняетесь с обгоняемым автомобилем, можно включить дальний свет фар, так как теперь через зеркало заднего вида вы не ослепите водителя этого автомобиля. В то же время для вас это будет как нельзя кстати, поскольку тем самым значительно увеличится зона видимости.

Перед возвращением на свою полосу движения не забудьте включить сигнал правого поворота.

Если вас ослепил встречный автомобиль...

Если у встречной машины при приближении к вам дальний свет не переключился на ближний, моргните водителю фарами (возможно, он просто забыл переключиться). Но даже если это не подействовало, ни при каких обстоятельствах не пытайтесь отплатить ему той же монетой: это может стать причиной серьезной аварии! Ведь в результате ослепления водитель встречной машины может потерять ориентацию, утратить контроль и выехать на встречную полосу.

Поэтому, если водитель встречного автомобиля слепит вас дальним светом фар – уменьшите скорость или остановите автомобиль. Желательно при этом включить аварийную световую сигнализацию (причем еще во время движения), чтобы проинформировать других участников движения о возможной опасности (рис. 5.10).



Рис. 5.10. Водитель не прав: при вынужденной остановке на трассе нужно включать «аварийку» и выставлять знак аварийной остановки

Если вы пришли к выводу, что можно не останавливаться, держитесь как можно правее и продолжайте движение на малой скорости с ближним светом фар.

Категорически запрещается смотреть на фары встречной машины! Смотрите правее, но при этом не переставайте контролировать дорожную обстановку, ориентируясь по правому краю проезжей части. Ехать на минимальной скорости нужно до полного восстановления видимости.

Нередко случается, что водителя слепит не встречное, а движущееся сзади транспортное средство (через салонное зеркало заднего вида). В этом случае рекомендуется временно отвернуть зеркало от себя. Можно также избавиться от ослепления сзади, позволив движущемуся за вами автомобилю обогнать вашу машину.

Если отказали световые приборы

Очень опасно, когда при движении в темное время суток у машины неожиданно перестают работать световые приборы, так как из-за этого автомобиль становится полностью невидимым для всех, кто находится на дороге и в непосредственной близости от нее. И если у водителей других машин имеется шанс увидеть вас в свете своих фар, то у пешехода такой возможности нет и он может выйти на дорогу прямо перед автомобилем.

ПРИМЕЧАНИЕ

В большинстве случаев световые приборы выходят из строя из-за сгоревшего предохранителя. Эту поломку может устранить даже новичок, но при условии, что в бардачке имеется запасной комплект предохранителей.

В этом случае не теряйте самообладания и попытайтесь выяснить, функционируют ли в вашей машине хоть какие-нибудь световые приборы, включите их, чтобы обозначить машину (например, с помощью аварийной световой сигнализации), и остановитесь. Все это нужно сделать максимально быстро.

Движение в условиях тумана

Движение в условиях тумана характеризуется тем, что водителю очень трудно (а иногда и невозможно) различать проезжую часть, вовремя обнаруживать других участников движения, замечать дорожные знаки, разметку, а также иные технические средства организации дорожного движения. Это негативно отражается на безопасности всех участников движения (рис. 5.11).



Рис. 5.11. Движение в тумане особенно опасно

ВНИМАНИЕ

Результаты проведенных исследований говорят о том, что вероятность возникновения аварий на дороге многократно увеличивается в условиях тумана.

При движении в тумане каждый водитель должен помнить, что в таком же положении пребывают и другие участники дорожного движения, причем каждый из них может ошибиться в любой момент.

В сильном тумане водитель нередко может более или менее видеть только правый край проезжей части, осевую линию или световые сигналы других транспортных средств. Поэтому в условиях тумана ехать нужно неторопливо и не делать при этом «резких движений». Обгон недопустим ни при каких обстоятельствах, а менять полосу движения можно только при крайней необходимости.

Если все участники дорожного движения отдадут себе отчет в том, что они движутся в сложных условиях, и ведут себя осторожно, то вероятность возникновения ДТП намного уменьшается. Но как только кто-то поведет себя неадекватно, дорожная обстановка может мгновенно измениться и стать критической, причем ущерб может быть нанесен и совершенно посторонним участникам движения.

Кстати, отличительной чертой многих аварий, происшедших в условиях тумана, является большое число участников. Это обусловлено тем, что подобные аварии случаются по

цепочке, то есть кто-то резко увеличил или замедлил скорость, «выпал» из сложившегося скоростного режима, затем столкнулся с другим автомобилем и на проезжей части появилось препятствие в виде столкнувшихся машин. С этим препятствием вполне могут столкнуться и другие автомобили, так как по причине ограниченного обзора их водители не сумели вовремя его обнаружить.

ПРИМЕЧАНИЕ

Помните, что в тумане для осуществления любого маневра или остановки автомобиля требуется больше времени, чем при движении в обычных условиях.

Все время следите за поведением других участников движения, это позволит вам вовремя отреагировать на изменение дорожной обстановки. **Не выпускайте из зоны видимости правый край проезжей части, тротуар, придорожные столбики или ограждения, обочину, линии дорожной разметки, прочие элементы дорожного оборудования.**

Не все водители знают, что включение в тумане обычных фар может дать обратный эффект (возникает «световая стена»). В подобной ситуации было бы лучше полностью погасить все приборы внешнего освещения, но это категорически запрещено ПДД, так как автомобиль становится практически невидимым для других участников движения.

В тумане удобнее ехать тем водителям, на машинах которых установлены противотуманные фары. При не самом сильном тумане (в случае, когда в дальнем свете фар зона видимости на дороге составляет не менее 100 метров) можно включить дальний свет одновременно с «противотуманками» (правда, при появлении встречных машин придется переключиться на ближний свет фар). В условиях тумана средней плотности нужно использовать противотуманные фары вместе с ближним светом фар. При густом тумане пользуйтесь только «противотуманками».

ВНИМАНИЕ

Не забывайте, что при движении в тумане запрещено перестраиваться без крайней необходимости, обгонять, ехать по трамвайным путям и выполнять буксировку механических транспортных средств.

В условиях тумана иногда бывает полезно пристроиться за движущимся впереди транспортным средством, которое своим движением будет хоть как-то «разгонять» туман, но при этом всегда соблюдайте безопасную дистанцию и не подъезжайте слишком близко, иначе, если передний автомобиль резко затормозит, можно не успеть остановиться. Помните, что если видимость на дороге не превышает 10 метров, то ехать можно со скоростью не выше 5 километров в час. Иначе вы подвергаете опасности не только себя, но и других участников движения.

При встречном разъезде в условиях тумана ведите машину как можно ближе к правому краю проезжей части. Учтите, что встречный автомобиль может транспортировать недостаточно обозначенный и поэтому практически незаметный крупногабаритный груз, выступающий по сторонам, а это опасно. Если по встречной полосе едет транспортное средство только с одной горящей фарой, не стоит забывать, что это не обязательно мотоцикл. Таким транспортным средством вполне может оказаться автомобиль с неработающей фарой.

Движение в условиях яркого солнца и жаркой погоды

Многие из нас, управляя автомобилем в условиях плохой видимости (дождь, снег, туман, темное время суток), думают о том, как же хорошо вести машину в ясную солнечную погоду. Безусловно, такие рассуждения небезосновательны: дорога сухая и чистая, видимость отличная. Однако не все знают, что и при таких условиях существуют свои нюансы и опасности, о которых, кстати, в автошколах почему-то почти не упоминают. О том, что необходимо учитывать и к чему быть готовым при езде в ясную и жаркую погоду, мы и поговорим далее.

Обратите внимание на лобовое стекло вашего автомобиля. Правда, если вы лишь недавно приобрели машину в автомобильном салоне, к вам это не относится, так как ничего заслуживающего внимания вы там не увидите. На лобовом же стекле подержанного автомобиля вы наверняка обнаружите мелкие царапины, сколы и тому подобные дефекты. Их появление вполне объяснимо, ведь ничего вечного нет. Говоря откровенно, в большинстве случаев они почти не мешают управлять автомобилем, но при езде в ясную погоду навстречу солнцу ситуация может резко измениться.

Необходимо знать, что при движении навстречу солнцу все незаметные ранее трещины и сколы становятся хорошо заметны, ограничивая по этой причине зону видимости. Особенно это касается лобовых стекол, которые сильно потерты «дворниками».

При езде в ясную погоду водителя иногда может слепить даже асфальт, причем как свежий, так и пролежавший уже много лет. Отметим, что противосолнечные козырьки в данном случае ничем вам не помогут, поскольку отраженный свет идет снизу, от дорожного покрытия.

СОВЕТ

Рекомендуется постоянно иметь в машине солнечные очки, так как они избавят вас от дискомфорта, возникающего в ясную погоду. Если вы не можете пользоваться такими очками по причине того, что постоянно носите обыкновенные очки, либо перейдите на контактные линзы, либо приобретите очки с противосолнечным напылением, а еще лучше очки-«хамелеоны».

В ясную погоду (особенно если долго держится жаркая погода) при движении по прямой трассе может создаться иллюзия того, что впереди (метров примерно через 50–150) на дороге лужа. По мере приближения к этому месту становится понятно, что это мираж и никакой лужи нет. Поэтому не спешите ее объезжать, скорее всего, маневр окажется лишним.

В жаркую погоду водитель утомляется намного быстрее, чем при средних погодных условиях. Правда, это не касается тех водителей, в автомобиле которых имеется кондиционер или система климат-контроля. Остальные же участники дорожного движения испытывают серьезный дискомфорт, особенно тучные и страдающие сердечно-сосудистыми заболеваниями люди.

В летнее время при движении в пробке некоторые машины перегреваются, так как скорость движения транспортного потока небольшая или вообще отсутствует, охлаждения встречным потоком воздуха нет и мотор быстро нагревается. В подобных ситуациях рекомендуется либо глушить двигатель, чтобы он не работал вхолостую, либо включать на полную мощность печку или кондиционер (при наличии такового).

Не все водители знают, что на жаре асфальтовое покрытие проезжей части может плавиться и становиться вязким. На новом асфальте может выступать битум либо иные его составляющие, в результате чего дорога становится скользкой.

Ехать по такой дороге еще опаснее, чем по мокрой, так как масла и нефтепродукты являются лучшей, чем вода, смазкой между колесами автомобиля и поверхностью проезжей части. Именно поэтому иногда можно увидеть знак «Скользкая дорога» вместе с табличкой, на которой указана температура воздуха в жаркую погоду. Это означает, что данная дорога становится скользкой в жару.

Движение при сильном боковом ветре

Многие водители (особенно это касается новичков) недооценивают опасность, исходящую от сильного бокового ветра. Конечно, вряд ли ветер снесет легковой автомобиль с проезжей части (хотя с крупными машинами вроде фура это не редкость), но существенно затруднить управление он вполне в состоянии.

При сильном боковом ветре необходимо корректировать движение автомобиля с помощью рулевого колеса и обязательно уменьшить скорость. Помните, что сильный боковой ветер может «направить» ваш автомобиль на встречную полосу или в кювет (в зависимости от направления движения автомобиля и направления ветра).

Особую опасность представляет боковой ветер при выезде с закрытого участка дороги (из-за леса, большого забора, здания). В этот момент его порывы будут особенно сильными и в то же время неожиданными для водителя, поэтому желательно быть готовым к такому повороту событий заранее.

ГЛАВА 6

Учимся «читать» дорогу и предвидеть возникновение опасностей

Настоящий водитель должен не просто механически переключать передачи и смотреть на дорогу – это лишь техническая сторона водительского мастерства (и то не вся), но и своевременно замечать все, что в той или иной степени оказывает влияние на динамику дорожной обстановки, анализировать полученную информацию, принимать единственно верные решения, а также прогнозировать возможное развитие событий. Вот об этом, а также о многом другом пойдет речь далее.

Умение «читать» дорогу как элемент водительского мастерства

Сущность такого понятия, как «безопасность дорожного движения», заключается в том, что каждый участник дорожного движения должен не только наблюдать за дорогой и видеть все, на ней происходящее, но и сам быть замечен для других. Тем не менее сплошь и рядом возникают прямо противоположные ситуации.

Одной из главных причин такого положения вещей является то, что в наше время процесс управления автомобилем требует от водителя восприятия огромного количества информации за относительно короткие промежутки времени. В результате это нередко приводит к так называемой информационной перегрузке: человек не в состоянии усвоить важную информацию, а следовательно, принимает и реализует ошибочные решения, что, в свою очередь, становится причиной серьезных дорожно-транспортных происшествий.

Однако главной причиной аварий является все же не интенсивность дорожного движения, а проблемы со зрением и восприятием необходимой информации. Как показывают результаты многочисленных исследований, многих дорожно-транспортных происшествий могло не быть, если бы водитель адекватно оценивал свои зрительные возможности и рационально их использовал. Одним из основных условий для этого является такое управление транспортным средством, при котором водитель не попадает в ситуации, требующие чуть ли не сверхъестественных способностей для восприятия и обработки информации.

Иначе говоря, для безопасной езды водитель должен уметь наблюдать за дорогой и грамотно использовать свои зрительные способности. Это и называется умением «читать» дорогу.

ПРИМЕЧАНИЕ

Почти все водители уверены в том, что они умеют хорошо «читать» дорогу, но в реальности к большинству из них это не относится.

Умение «читать» дорогу позволяет не только своевременно обнаружить опасность, но и избежать ее с минимальными потерями (рис. 6.1). При этом у водителя будет достаточно пространства и времени для выполнения необходимых маневров.



Рис. 6.1. Опасная ситуация: водители машин поздно замечают трамвай, выезжающий из арки

Характерной особенностью человеческого зрения является неспособность человека с одного взгляда оценить ситуацию на дороге: для получения более или менее ясной картины происходящего он должен сосредоточиться на самых существенных с точки зрения безопасности движения элементах. Среди них в первую очередь отметим:

- ▶ знаки дорожного движения;
- ▶ дорожную разметку;
- ▶ сигналы светофора (регулирующего);
- ▶ прочие технические средства организации дорожного движения;
- ▶ текущие дорожные условия;
- ▶ наличие на дороге других участников движения и их поведение.

Иначе говоря, водитель воспринимает информацию о дорожной обстановке в комплексе, получая ее сразу из нескольких источников и соответствующим образом обрабатывая и анализируя, причем делая это максимально быстро.

Конечно, ситуация на дороге в каждом случае разная, однако можно выделить некоторые общие принципы, на которых базируется процесс наблюдения за дорожной обстановкой. В первую очередь таковыми являются:

- ▶ концентрация внимания в районе центра пути движения транспортного средства;
- ▶ безошибочное выделение на дороге ключевых объектов в конкретный момент времени;
- ▶ грамотное чередование быстрых осмотров ситуации на дороге с более внимательным и продолжительным рассмотрением ключевых объектов;
- ▶ контролирование ситуации позади и по сторонам транспортного средства.

Не все водители хорошо понимают, что представляет собой центр пути движения автомобиля. Поясним на примере: предположим, что путь движения транспортного средства представляет собой полосу пространства на проезжей части, которая располагается перед автомобилем и по ширине равняется ему. **Центр пути движения автомобиля – это условная точка, которая находится впереди на пути следования и в которой водитель предполагает оказаться в определенный момент времени.** Иными словами, центр пути движения автомобиля представляет собой постоянно перемещающуюся вперед в соответствии со скоростью движения транспортного средства цель, которую необходимо достигнуть.

В процессе наблюдения за ситуацией на дороге водитель постоянно обращает внимание на различные объекты, препятствия, события, но каждый раз после очередной концентрации на чем-либо своего внимания он вновь должен сосредоточиться в области центра пути движения автомобиля. При движении по прямой ровной дороге центр пути движения будет находиться примерно посередине полосы движения. Если же дорога имеет закругление или поворот либо вы движетесь на подъем, то центр пути движения располагается там, где будет находиться ваш автомобиль после преодоления этого участка дороги.

Таким образом, можно сформулировать первое правило, необходимое для «чтения» дороги: **водитель должен выбирать направление движения транспортного средства, постоянно наблюдая за центром пути движения.**

Как показывают результаты проведенных исследований, центр пути движения является оптимальным ориентиром в большинстве случаев. Водители, которые привыкли ориентироваться по осевой линии либо по правому краю проезжей части, направляли свой автомобиль соответственно ближе к центру дороги либо ближе к ее обочине. И первый, и второй варианты являются далеко не лучшими с точки зрения безопасности дорожного движения.

Еще одно правило, которым должны руководствоваться водители, желающие научиться «читать» дорогу: **водитель должен смотреть вперед на максимально возможное расстояние, это позволит ему своевременно обнаружить внезапно возникшую опасность.**

Распространенная ошибка многих новичков – при движении смотреть либо на спидометр (без комментариев), либо на капот (то же самое), либо непосредственно перед капотом. Нетрудно догадаться, что при этом они практически ничего не видят впереди. Поэтому уже с первых уроков вождения необходимо заставлять себя смотреть как можно дальше вперед, а не «перед носом». В любом случае зона вашей видимости должна быть такой, чтобы при обнаружении опасности вы при всех текущих дорожных условиях и при такой же скорости движения смогли своевременно остановить автомобиль. Отсюда вытекает третье правило умения «читать» дорогу: **водитель должен смотреть вперед на расстояние, которое как минимум превышает остановочный путь автомобиля.** Это логично, ведь водитель должен не только обнаружить опасность, но и быстро определить, насколько она серьезна, принять безошибочное решение о своих дальнейших действиях и быстро его реализовать.

СОВЕТ

При движении по загородной трассе старайтесь включать в зону своей видимости как минимум расстояние, которое проходит ваша машина с текущей скоростью в течение 12 секунд.

На первых порах данная рекомендация может показаться неудобной. Не исключено также, что ее исполнение будет вызывать определенный дискомфорт. Однако уже после нескольких тренировок вы с удовлетворением почувствуете, что вам стало намного легче наблюдать за дорогой и контролировать дорожную обстановку, определять расстояние до объектов и препятствий. Отличительной чертой данного метода является то, что он позволяет получить более точную и достоверную информацию, чем банальное измерение расстояния в метрах. Почему? Потому, что в последнем случае придется принимать во внимание еще и скорость, которая постоянно изменяется.

Научиться определять расстояние в секундах можно, используя следующее упражнение. Выберите какой-нибудь неподвижный объект, находящийся в зоне вашей видимости. (Это может быть, например, дерево, стоящий автомобиль, дорожный знак, ларек и т. д.) Сразу после этого начинайте про себя считать: одна тысяча один (проговаривая каждое слово), одна тысяча два, одна тысяча три и так далее до одна тысяча двенадцать. Каждый счет займет у вас одну секунду, следовательно, вы замеряете расстояние, которое проедет ваш автомобиль за 12 секунд. Если вы достигли намеченного объекта, не досчитав до 1012, значит, вам при выполнении следующего упражнения нужно найти более удаленный объект (при прочих равных условиях). В конечном итоге вы должны найти расстояние, которое ваша машина преодолевает за 12 секунд, и достигать объекта не ранее этого промежутка времени.

После такой тренировки вы будете замечать опасность, имея в запасе достаточно времени для того, чтобы ее избежать.

Возможно, у читателя возникнет вопрос: а почему именно 12 секунд, а не 10, 15 или 20?

Дело в том, что **именно 12 секунд – тот интервал времени, который необходим водителю для обнаружения опасности, ее оценки и принятия верного решения до того, как опасность (объект, препятствие) окажется на расстоянии меньшем, чем тормозной путь автомобиля.**

Для полной остановки в нормальных условиях (автомобиль технически исправен, дорога сухая и ровная и т. д.) транспортному средству, движущемуся со скоростью 60 километров в час, требуется не менее 3 секунд. В плохих условиях (дождь, недостаточная видимость и т. д.) для полной остановки может потребоваться в два раза больше времени. На более высокой скорости это время будет еще больше. Для примера предположим, что для полной остановки водителю требуется 4 секунды, отнимем это время из 12 секунд и получим 8 секунд. Но всегда нужно учитывать тот факт, что опасный объект может не стоять на месте, а двигаться навстречу вашему автомобилю. Если предположить, что скорость объекта

примерно равна скорости вашего автомобиля, то время, отведенное вам на оценку дорожной обстановки и принятие решения, придется сократить вдвое, то есть остается 4 секунды. Именно столько времени опытные автомобилисты всегда стремятся иметь в запасе на случай возникновения непредвиденных обстоятельств.

Четвертое правило, которое должен соблюдать водитель при «чтении» дороги, можно сформулировать так: **постоянно наблюдайте за ситуацией не только на проезжей части, но и на прилегающей к дороге территории.**

Главная цель такого наблюдения – своевременное обнаружение реальных и потенциальных опасностей. Ведь не секрет, что нередко причины дорожно-транспортных происшествий кроются как раз за пределами проезжей части. В населенном пункте это может быть, например, пешеход, собирающийся перейти дорогу, или выезжающий со двора автомобиль, за пределами населенного пункта – дикое животное и т. д.

Одним из важнейших правил для «чтения» дороги является следующее: **никогда не держите слишком долго свой взгляд на каком-то одном объекте.** Между прочим, не только новички, но и многие опытные водители совершают одну и ту же ошибку: они подолгу рассматривают тот или иной объект на дороге, отвлекаясь при этом от всего остального. Один привык рассматривать государственные регистрационные номерные знаки других транспортных средств, другой – водителей и пассажиров соседних автомобилей, третий – пешеходов, четвертый – рекламные плакаты над проезжей частью и т. д. Это является очень опасной привычкой, так как, засмотревшись на рекламный плакат, вы рискуете не заметить опасности, возникшей прямо перед вашим автомобилем.

А ведь даже простой перевод взгляда с одного объекта на другой требует определенного времени, не говоря о том, что водитель должен успеть среагировать на изменение дорожной обстановки. Например, чтобы перевести взгляд с крайнего левого в крайнее правое положение (с последующей фиксацией), человеку необходимо не менее одной секунды. Автомобиль, который едет со скоростью 60 километров в час, за одну секунду успевает проехать 17 метров. Поэтому, рассматривая на дороге что попало, вы имеете все шансы пропустить более важные дорожные события.

Много дорожно-транспортных происшествий случается из-за того, что водитель не заметил автомобиль, приближающийся к нему сзади. Как правило, подобные аварии происходят при перестроении. Причина их – неумение пользоваться зеркалами заднего вида и контролировать ситуацию позади автомобиля.

К сожалению, не все водители помнят о том, что полностью доверять зеркалам заднего вида нельзя. Эти зеркала позволяют лишь в общих чертах контролировать обстановку сзади и по бокам автомобиля, но ни в коей мере не предоставляют водителю полную информацию о происходящем вокруг и в непосредственной близости от его машины.

Представьте, что сзади движется автомобиль, который решил обогнать вас по соседней полосе справа или слева. Вы его прекрасно видите в зеркало заднего вида, которое находится на лобовом стекле, а после перестроения автомобиль становится виден в соответствующее боковое зеркало. Однако по мере приближения к вашей машине этот автомобиль пропадает из зоны видимости зеркала заднего вида и переходит в поле вашего бокового зрения. Но это происходит не сразу: вначале автомобиль «теряется» из зеркала заднего вида, **затем какое-то время он не виден ни в зеркало, ни боковым зрением**, и только после этого попадает в поле вашего бокового зрения. То расстояние, в котором автомобиль становится «невидимым», называется **мертвой зоной**.

Поэтому отслеживать обстановку вокруг машины необходимо не только с помощью зеркал заднего вида, но и поворачивая голову. Только таким образом вы будете видеть все, что происходит вокруг.

Оценивая обстановку позади автомобиля, необходимо в первую очередь проверять следующее:

- ▶ не мала ли дистанция до транспортного средства, которое следует за вами;
- ▶ нет ли позади вашего автомобиля транспортных средств, которые приближаются к нему на большой скорости;
- ▶ насколько оживленным является движение позади вашего автомобиля;
- ▶ нет ли позади и по бокам транспортных средств, которые начинают выполнять обгон вашего автомобиля.

Однако не стоит слишком долго без перерыва смотреть в зеркала заднего вида, чтобы не перестать контролировать обстановку спереди. Это правило приобретает особую актуальность в том случае, когда впереди движется другой автомобиль, так как он в любой момент может затормозить и вы, если будете слишком долго изучать зеркала, не успеете отреагировать. Если вы ударите находящийся перед вами автомобиль, то вся ответственность за совершение данного дорожно-транспортного происшествия будет возложена на вас по принципу «всегда виноват задний». Следовательно, **смотреть в зеркало заднего вида нужно быстро**.

На основании вышеизложенного формулируем следующее правило «чтения» дороги: **водитель должен постоянно контролировать ситуацию позади и по сторонам своего автомобиля**. Следом – еще одно правило: **перед выполнением любого маневра (смена полосы движения, поворот и др.) водитель должен удостовериться в том, что место, которое он предполагает занять на проезжей части, свободно и он никому не мешает**.

Следует учитывать, что при увеличении скорости движения сокращается зона видимости водителя. Поэтому при движении на высокой скорости взгляд должен быть более подвижным, это позволит без особых проблем «читать» дорогу и своевременно реагировать на изменения дорожной обстановки.

Что необходимо отслеживать в первую очередь...

Существуют дорожные ситуации, с которыми сталкиваются все без исключения водители. Это наиболее распространенные и типичные ситуации, например проезд через пешеходные переходы, проезд перекрестков, обгон, перестроение, вливание в транспортный поток и т. д. Далее мы рассмотрим, на что в первую очередь необходимо обращать внимание в таких ситуациях и как правильно вести наблюдение за дорожной обстановкой.

...на перекрестках и в местах скопления пешеходов

Проезд нерегулируемого перекрестка в некотором роде напоминает переход проезжей части по нерегулируемому пешеходному переходу. Подъезжая к такому перекрестку, водитель должен вначале посмотреть налево, затем направо и налево и в последнюю очередь – направо. Это обусловлено тем, что траектория движения вашего автомобиля в первую очередь пересечется с траекториями транспортных средств, которые подъезжают к перекрестку с левой стороны.

Обратите внимание, что в данном случае водитель дважды смотрит налево и направо. Это происходит из-за быстро меняющейся ситуации на дороге, когда необходимо своевременно заметить изменения и при необходимости скорректировать свои намерения.

Во время движения внимательно наблюдайте за сигналами, которые подают водители других транспортных средств. Анализируйте полученную информацию, в частности сопоставляйте эти сигналы с движением автомобилей и их расположением на проезжей части (рис. 6.2).



Рис. 6.2. В такой ситуации новичок может растеряться

Зачем это нужно? Приведу пример: водитель планирует выполнить левый поворот или разворот, занимает соответствующее место на проезжей части, но при этом включает указатель правого поворота. Очевидно, что это ошибка, которая может привести к серьезным неприятностям: если руководствоваться указателем поворота, то этот автомобиль можно обогнать слева. А когда вы пойдете на обгон, водитель данного автомобиля начнет делать то, что и планировал, то есть выполнять левый поворот (разворот). В результате случится дорожно-транспортное происшествие, виновником которого будет признан водитель, непра-

вильно указавший направление движения своего автомобиля (включивший правый «поворотник» вместо левого).

ПРИМЕЧАНИЕ

На перекрестках нередко возникают самые разные недоразумения как раз из-за того, что водители не понимают истинных намерений друг друга (рис. 6.3), а также по причине банальной невнимательности.



Рис. 6.3. Сложная ситуация: может показаться, что красная машина будет поворачивать налево

Характерной особенностью перекрестка является скопление на нем транспортных средств, поэтому даже движение на малой скорости не исключает возможности возникновения ДТП.

Необходимо учесть, что зона видимости на перекрестках может быть сильно ограничена стоящими транспортными средствами (особенно крупногабаритными – грузовиками, автобусами), находящимися поблизости от проезжей части строениями, сооружениями, зелеными насаждениями, рекламными щитами и плакатами и т. д. В подобной ситуации нужно ехать на минимальной скорости, пока обзор не улучшится.

На любой дороге особую опасность представляют собой пешеходы, так как их поведение может быть нелогично, абсолютно непредсказуемо (особенно это касается детей), они способны на любые «резкие движения», реакция и способность адекватно оценивать дорожную обстановку у большинства из них оставляет желать лучшего. Поэтому, наблюдая за дорогой, всегда отмечайте для себя точки вероятного появления пешеходов: в первую очередь, конечно, пешеходные переходы, а также магазины, торговые центры, места массового отдыха, пляжи, станции метрополитена, детские площадки, школы и детские сады, проходные крупных предприятий и т. д. Всегда заранее будьте готовы к худшему варианту развития событий, это позволит вам вовремя заметить опасность и предпринять все необходимые меры для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

...при слиянии с транспортным потоком и перестроении

Очень важно уметь вести грамотное наблюдение за дорогой перед и непосредственно во время слияния с плотным транспортным потоком (рис. 6.4). Данный маневр обычно выполняется тогда, когда вы повернули на оживленную трассу и движетесь по полосе разгона, выбирая подходящий момент для перестроения на полосу движения. В данном случае

вы должны контролировать обстановку с помощью зеркал заднего вида, а также оборачиваясь назад (не забываем про «мертвую зону»!). Это позволит вам полностью контролировать ситуацию вокруг вашего автомобиля.



Рис. 6.4. Слияние с транспортным потоком

При этом всегда обращайте внимание на скорость движущегося перед вами автомобиля и будьте готовы вовремя затормозить, если он по каким-то причинам начнет снижать скорость и останавливаться (рис. 6.5). Учтите, что большинство дорожно-транспортных происшествий случаются именно так: водитель, слишком отвлекшись на то, что делается у него сзади и по бокам, совершенно перестал смотреть вперед. Следовательно, когда передний автомобиль тормозит, зазевавшийся ударяет его сзади, не успев своевременно среагировать. Как мы уже отмечали выше, виновным в совершении такого дорожно-транспортного происшествия будет признан водитель, ехавший сзади.



Рис. 6.5. Мотоциклист должен уступить дорогу

При смене полосы движения наблюдать за дорожной обстановкой следует примерно по тем же принципам, что и при слиянии с транспортным потоком: отслеживайте дорожную обстановку как сзади и по сторонам, так и спереди. Не забывайте, что в тот момент, когда вы смотрите в зеркало заднего вида, перед вашим автомобилем на проезжую часть может

неожиданно выбежать пешеход (особенно если вы в данный момент движетесь по крайней правой полосе).

...при обгоне

Умение наблюдать за дорогой приобретает особо большое значение при обгоне, ведь он по праву считается одним из наиболее трудных и опасных маневров (рис. 6.6). Многие аварии, повлекшие за собой увечья и гибель людей, случились как раз из-за ошибочных действий водителя при обгоне, неумения им реально оценить ситуацию, игнорирования дорожного знака или разметки, непредсказуемых действий водителя обгоняемой машины и т. д.



Рис. 6.6. Никогда не идите на обгон, увидев такой знак

Отличительной чертой обгона является то, что при его осуществлении водителю приходится оценивать целый комплекс различных факторов. Это и ширина проезжей части, и расстояние до встречного и обгоняемого автомобилей, и их скорость движения, и скорость сближения с обгоняемым автомобилем, и технические характеристики своей машины и т. д. Нередко причиной серьезных аварий являются ошибки, которые совершил водитель при оценке именно этих параметров.

Перед тем как приступить к обгону, водитель должен убедиться, что его осуществление не создаст помех для других участников дорожного движения. Вначале необходимо точно оценить обстановку на дороге перед собственным автомобилем (нет ли запрещающих обгон знаков, сплошной осевой линии разметки, встречных автомобилей). Не стоит забывать, что в соответствии с Правилами дорожного движения обгон запрещен в перечисленных ниже местах:

- ▶ на регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной (за исключением обгона на перекрестках с круговым движением, обгона двухколесных транспортных средств без бокового прицепа и разрешенного обгона справа);
- ▶ на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов;
- ▶ на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 метров 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.

Если водитель едущего перед вами автомобиля включил сигнал левого поворота, обгон выполнять нельзя, вероятно, он намеревается совершить левый поворот, либо развернуться, либо просто перестроиться в левый ряд. Если вы все же решите пойти на обгон, то спровоцируете столкновение. Не исключено также, что включением левого «поворотника» вас информируют об имеющейся впереди опасности, которую по ряду причин вы не можете обнаружить. Так часто поступают водители крупногабаритных транспортных средств, ведь у водителя заднего автомобиля зона видимости сильно ограничена как раз из-за больших габаритов едущего перед ним транспорта.

Перед тем как идти на обгон, необходимо также оценить количество свободного пространства перед вашей машиной и решить, достаточно ли его для осуществления маневра. Не забывайте учитывать скорость автомобиля, который вы намереваетесь обогнать, а также способность собственного автомобиля к быстрому разгону. Знайте, что на правильность оценки свободного пространства негативно влияют повороты и подъемы дороги (рис. 6.7).



Рис. 6.7. Не уверен – не обгоняй!

Необходимо оценить свободное расстояние между обгоняемой машиной и находящимся перед ней автомобилем: вам должно хватить его для возврата на свою полосу после обгона. Иначе идти на обгон нельзя, так как вы просто не сумеете возвратиться на свою полосу.

Перед началом обгона включите указатель левого поворота и сразу выключите после того, как покинете свой ряд, иначе у водителей движущихся сзади автомобилей может сложиться впечатление, что вы планируете не выполнить обгон, а повернуть налево или развернуться (рис. 6.8).



Рис. 6.8. Светофор разрешает обогнать грузовик по реверсивной полосе

Не стоит перестраиваться для совершения обгона, слишком приблизившись к обгоняемому автомобилю. Необходимо соблюдать такую дистанцию, которая бы позволяла перестроиться до непосредственного сближения с обгоняемым автомобилем. Это обусловлено тем, что едущий впереди автомобиль может неожиданно замедлить движение в то время, когда вы будете разгоняться. Тогда вы можете не успеть принять меры для предотвращения аварии.

Перед тем как вернуться на свою полосу движения, включите сигнал правого поворота и обеспечьте достаточное расстояние между своим и обгоняемым транспортным средством, исключая подрезание обгоняемого.

Старайтесь завершить обгон максимально быстро. Не задерживайтесь на встречной или соседней полосе, а также как можно быстрее преодолевайте «мертвую зону» обгоняемого транспортного средства.

ПРИМЕЧАНИЕ

Возвращаться на свою полосу движения можно лишь после того как в зеркале заднего вида будет полностью видна передняя часть обгоняемого автомобиля.

Для того чтобы маневр был успешным, не переставайте контролировать дорожную обстановку, внимательно наблюдайте за происходящим как до, так и в процессе выполнения обгона.

Наблюдение за дорожным покрытием

Водитель должен постоянно следить не только за происходящими на дороге событиями и находящимися на ней объектами, но и наблюдать за поверхностью проезжей части и ее состоянием. Ведь не секрет, что на разном дорожном покрытии автомобиль ведет себя совершенно по-разному.

Если дорога прямая, не имеет подъемов и спусков, то в условиях хорошей видимости она просматривается на достаточно большое расстояние.

ВНИМАНИЕ

Если вы видите, что на проезжей части скоро сменится дорожное покрытие (например, после асфальтового покрытия начнется грунтовая дорога), обязательно уменьшите скорость движения. Во-первых, изменится

коэффициент сцепления колес с поверхностью проезжей части, а во-вторых, подобные «переходы» редко бывают плавными, поэтому при движении на высокой скорости можно повредить колеса или подвеску автомобиля.

На дорогах, которые имеют много поворотов или подъемов и спусков, опережающее наблюдение вести невозможно. Рекомендуется уменьшить скорость движения и внимательно следить за предупреждающими знаками, которые заранее проинформируют вас об опасности.

При движении по дороге с некачественным покрытием чаще смотрите на пространство непосредственно перед вашей машиной. Однако не стоит забывать «правило 12 секунд», о котором мы говорили выше. Совместить оба способа наблюдения можно, уменьшив скорость движения, тогда вы будете замечать все необходимое как в непосредственной близости от автомобиля, так и поодаль.

Распространенные ошибки, допускаемые водителями при наблюдении за дорогой

Как уже отмечалось выше, далеко не все водители умеют правильно наблюдать за дорогой, причем это касается не только новичков (что объяснимо), но и их более опытных коллег. Далее мы кратко остановимся на наиболее характерных ошибках, которые допускают водители при ведении наблюдения за дорогой.

Первая ошибка заключается в том, что при анализе ситуации водитель не в состоянии создать целостную картину дорожной обстановки в данный момент и ориентируется лишь по ее фрагментам, причем не всегда самым существенным. Например, сосредоточившись на том, что делается впереди, он совершенно перестает контролировать ситуацию сзади или по сторонам автомобиля. Такая беспечность (а вернее – неумение полностью контролировать ситуацию на дороге) может привести, например, к столкновению при смене полосы движения или развороте (рис. 6.9).



Рис. 6.9. Пример аварийной ситуации на развороте

Многие новички допускают массу ошибок при оценке дорожно-транспортной ситуации во время движения на относительно высокой скорости. Они не замечают некоторых дорожных знаков, из-за невнимательности могут проигнорировать даже запрещающий сигнал светофора, упустить из виду приближающийся по примыкающей дороге автомобиль и т. д. **Поэтому учиться вести наблюдение за дорогой следует на небольших скоростях.**

Часто водители не умеют правильно расставить приоритеты и уделяют повышенное внимание не тому, чему следовало бы. Например, при приближении к перекрестку в первую очередь необходимо смотреть на светофор или на регулировщика, а не на подъезжающие по пересекаемой дороге транспортные средства. Если на небольшом участке дороги стоит много дорожных знаков, то знаки сервиса в большинстве случаев будут иметь меньшее значение для водителя, чем, например, знаки приоритета или запрещающие знаки. Более подробно эта тема раскрывается ниже, в разделе «Анализ дорожно-транспортной ситуации».

Некоторые водители сталкиваются со следующей проблемой: они все видят и замечают, правильно определяют, на что необходимо обращать внимание в первую очередь, но вот анализировать полученную информацию и принимать на ее основании правильные решения они не умеют. В сложной дорожной обстановке такой водитель может растеряться и даже потерять самообладание, хотя у него есть все возможности для того, чтобы избежать опасности.

Анализ дорожно-транспортной ситуации

Находясь за рулем автомобиля на оживленной дороге, водитель постоянно встречается с большим количеством тех или иных объектов, событий, препятствий. Однако далеко не все из того, что попадает в поле его зрения, имеет сколько-нибудь важное значение с точки зрения безопасности. Поэтому каждый водитель из всего обилия получаемой информации должен быстро выделять то, что является наиболее важным. Например, расположенный возле дороги рекламный щит не имеет для водителя никакой информационной ценности, а вот имеющийся под этим щитом дорожный знак будет содержать важную информацию.

ВНИМАНИЕ

Если водитель не умеет выделять и анализировать самое важное, ему придется тратить неоправданно много времени на обработку всей информации, преимущественная часть которой может оказаться совершенно бесполезной.

Наибольшую важность представляет для водителя информация о тех объектах, которые в той или иной мере могут оказать влияние на направление движения автомобиля, его скорость либо спровоцировать возникновение критической дорожной ситуации или дорожно-транспортного происшествия. В общем случае все встречающиеся на пути объекты можно классифицировать на три вида.

► Объекты, которые представляют угрозу для безопасности движения транспортного средства. Эти объекты, в свою очередь, можно также разделить на три категории: неподвижные (припаркованные автомобили, придорожные деревья, столбы и т. п.), подвижные (транспортные средства, пешеходы, велосипедисты) и объекты, ограничивающие зону видимости (придорожные здания, сооружения, особенности рельефа местности, придорожные зеленые насаждения и т. п.).

► Объекты, носящие информационный характер. Таковыми являются светофоры, регулировщики, знаки дорожного движения, линии разметки, прочие технические средства организации дорожного движения.

► Объекты, которые не представляют угрозы для безопасности движения транспортного средства. Среди таких объектов можно отметить придорожные рекламные щиты, находящихся на тротуаре пешеходов, движущихся по велосипедной дорожке велосипедистов (рис. 6.10) и т. д.



Рис. 6.10. Пример дисциплинированности велосипедиста

Характерной особенностью любой дорожной ситуации является то, что она находится в постоянной динамике, что требует от водителей транспортных средств быстро и помногу анализировать информацию. При этом важно уметь группировать сходную и однотипную информацию, это позволит намного сократить время, необходимое для ее обработки. Например, сигналы светофора в комплексе с дорожными знаками и линиями разметки регламентируют порядок дорожного движения на отдельно взятом участке проезжей части. Они информируют водителя об очередности проезда перекрестков, наличии впереди поворотов, пешеходных переходов и т. п. Поэтому полученные от них сведения необходимо воспринять и проанализировать в первую очередь.

Все автомобили имеют различные технические характеристики (разные набор скорости, мощность двигателя, маневренность, состояние тормозной системы и т. д.). Индивидуален и каждый человек, управляющий автомобилем: все мы имеем собственные характерные особенности, специфику поведения, по-своему реагируем на раздражители. Находясь за рулем, это необходимо постоянно учитывать и уметь своевременно обнаруживать признаки, на основании которых можно делать вывод о вероятном дальнейшем направлении движения автомобилей и о том, как поступят их водители в тот или иной момент. Основные такие признаки перечислены ниже.

► О предстоящем изменении траектории движения транспортного средства можно узнать по включившемуся указателю поворота, расположению автомобиля на проезжей части (например, если он занял крайнее левое положение, вероятно, будет поворачивать налево либо разворачиваться), положению его передних колес, наклону кузова, распределению груза (рис. 6.11).



Рис. 6.11. Выезжать на встречную полосу нельзя: нужно подождать, пока грузовик повернет налево

► О предстоящем увеличении скорости может свидетельствовать увеличение выходящих из трубы выхлопных газов, а также небольшой подъем передней части автомобиля либо оседание его задней части.

► О предстоящем снижении скорости может свидетельствовать включение задних стоп-сигналов (они у любого автомобиля загораются автоматически даже при легком нажатии педали тормоза), небольшой подъем задней части автомобиля либо наклон его передней части, а также характерный скрип тормозных колодок, наблюдающийся у многих автомобилей.

► О техническом состоянии автомобиля можно узнать по наличию на нем внешних повреждений, цвету выхлопных газов (например, ярко-голубой или синий цвет свидетельствует о серьезных неполадках в двигателе), звукам со стороны подвески, характерному скрежету при переключении передач (это свидетельствует о неисправностях в коробке передач), распределению груза.

Множество дорожно-транспортных происшествий случается по причине того, что один водитель не заметил другого, а другой, будучи уверенным в том, что его видят, и не подозревал об опасности, поэтому не предпринял никаких действий для избежания ДТП. Следовательно, **очень важно знать, видимы ли вы для других участников дорожного движения (рис. 6.12).**

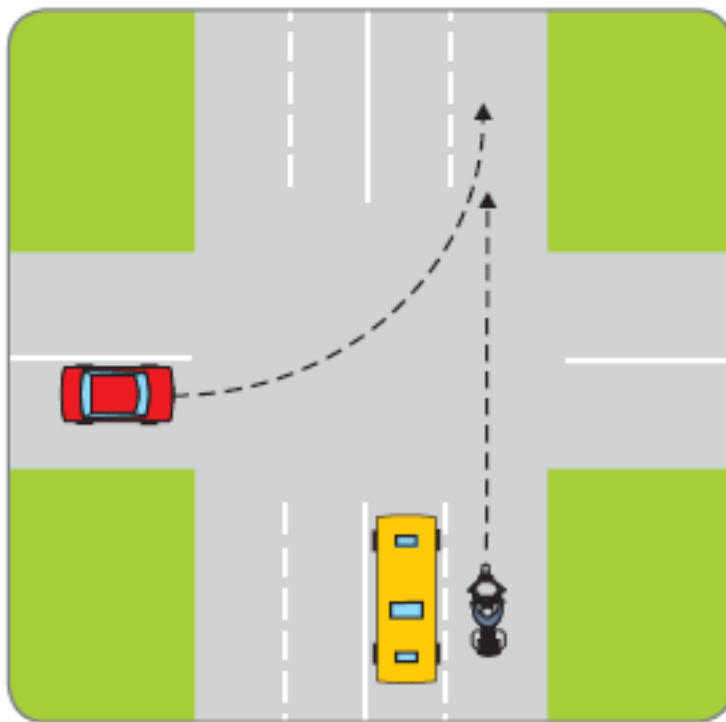


Рис. 6.12. Опасная ситуация: водитель легковой машины и мотоциклист не видят друг друга

Определить это можно по целому ряду характерных признаков. Например, если водитель движущегося неподалеку транспортного средства прикуривает либо разговаривает по мобильному телефону (пусть даже с помощью системы, обеспечивающей свободу рук), возможно, что он сильно отвлечен и не видит вас. То же самое касается водителей, которые увлеченно беседуют со своими пассажирами. Часто невнимательностью грешат очень молодые водители, а также водители преклонного возраста.

Проблемы с видимостью могут возникать у тех водителей, в машине которых сильно тонированы или просто загрязнены стекла, а также отсутствуют боковые зеркала заднего вида. Помните, что ваш автомобиль для водителя другого транспортного средства может оказаться в «мертвой зоне».

Сильно ограничивают обзор водителям также ярко светящее в глаза солнце, различного рода игрушки, наклейки и фенечки, которые могут висеть на лобовом или заднем стекле, не работающие в ненастную погоду «дворники», большое количество перевозимого груза в салоне автомобиля.

Всегда самых непредсказуемых действий можно ожидать от пешеходов и велосипедистов.

Искусство предвидения опасностей

Для любого водителя исключительно важным является умение прогнозирования вероятных изменений ситуации на дороге, в которой он находится в данный момент. Освоившие технику предвидения опасностей намного реже становятся участниками дорожно-транспортных происшествий и почти никогда не оказываются их виновниками.

В целом процесс предвидения опасностей можно представить в виде ответов на перечисленные ниже вопросы.

Что может случиться на дороге в ближайшее время? Например, если вы видите, что водитель впереди идущего транспортного средства ведет себя непредсказуемо – это явно сигнализирует о возможной опасности. То же самое касается ситуации, когда неподалеку от проезжей части играют дети: нередки случаи, когда ребенок неожиданно выскакивает на дорогу за, например, укатившимся мячом.

Вероятность какого развития событий наиболее велика? Например, если водитель движущегося перед вами транспортного средства часто и без видимых причин снижает скорость, существует опасность столкновения, причем виноват будет водитель автомобиля, движущегося позади. Очевидно, что в данном случае целесообразно увеличить дистанцию.

Представляют ли текущее развитие событий и дорожная обстановка какую-либо опасность? Например, вы видите, что водитель движущегося позади вас транспортного средства ведет себя неадекватно (часто и беспричинно виляет из стороны в сторону и т. п.), – вряд ли это представляет для вас опасность, пока он находится сзади. Но при появлении встречных транспортных средств ситуация резко меняется, так как если он неожиданно выедет на полосу встречного движения, то водитель движущегося по ней автомобиля от неожиданности может свернуть прямо вам навстречу (это может произойти инстинктивно).

Насколько опасна текущая дорожная ситуация в целом? Например, на широкой дороге автомобилей немного, пешеходов и велосипедистов нет, то есть можно сказать, что особых опасностей пока нет, но появление в непосредственной близости от проезжей части детей – один из первых признаков возможной опасности.

Кстати, все виды опасностей подразделяются на две категории: непосредственные и потенциальные.

Непосредственной опасностью считается такая опасность, которая не вызывает сомнений и требует от водителя немедленного реагирования. Примерами могут являться неожиданно выехавший на вашу полосу встречный автомобиль, внезапно выбежавший на проезжую часть пешеход, начавший перестроение в вашу полосу находящийся рядом автомобиль, для которого вы находитесь в «мертвой зоне», резкое торможение движущегося впереди транспортного средства и т. д. Именно непосредственная опасность является причиной большинства дорожно-транспортных происшествий.

Что касается потенциальной опасности, то она является как бы начальным этапом непосредственной опасности. Говоря иными словами, непосредственная опасность возникает из потенциальной (рис. 6.13).

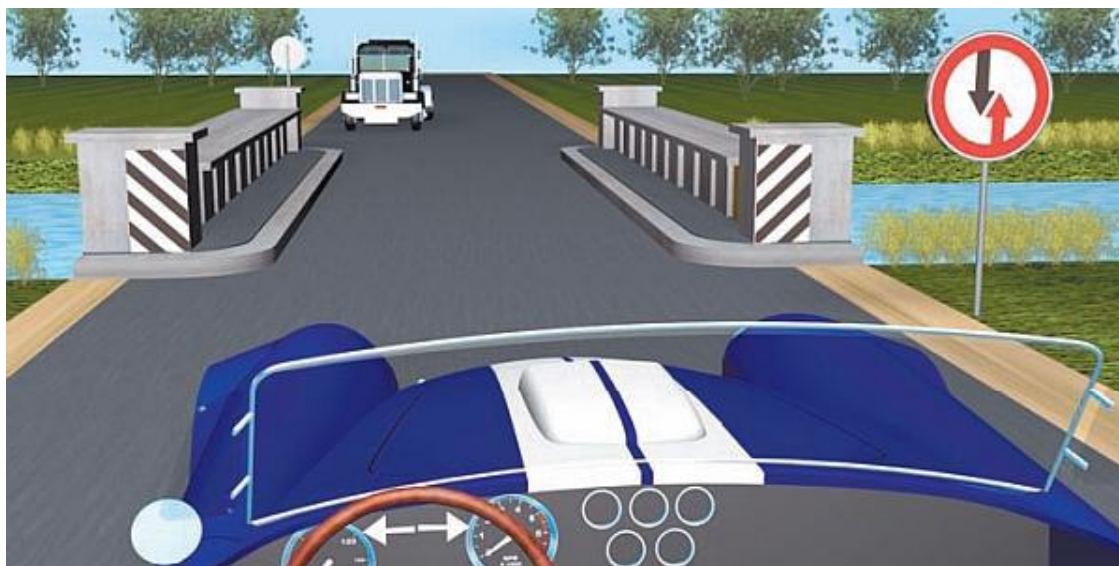


Рис. 6.13. Эта ситуация потенциально опасна: автомобили должны строго соблюдать очередность проезда

Если неподалеку от проезжей части играют дети, то водитель должен быть готов к тому, что ребенок внезапно выбежит на проезжую часть. Играющие возле дороги дети – это потенциальная опасность, а выбежавший на дорогу ребенок – непосредственная, требующая немедленного, четкого и безошибочного реагирования.

Далее мы рассмотрим несколько типичных дорожно-транспортных ситуаций, при которых могут возникать опасности.

Кто-то из участников дорожного движения (транспортное средство или пешеход) пересекает траекторию вашего движения под прямым углом. В данном случае предвидеть опасность можно по следующим признакам: высокая скорость приближающегося транспортного средства, неисправность светофора, недостаточность обзора на пересекемой проезжей части, нетрезвое состояние или неадекватное поведение пешехода. Как известно, пешеход может в любой момент выбежать на проезжую часть перед движущимся автомобилем. Характерным признаком такой опасности является наличие поблизости от проезжей части группы людей (каждый из них может неожиданно оказаться на дороге), а также припаркованных у обочины автомобилей. Последнее прежде всего касается крупногабаритных транспортных средств, поскольку из-за них в любой момент может выйти пешеход. По этой причине особую осторожность следует соблюдать возле остановок общественного транспорта, так как стоящий автобус или троллейбус загораживают водителю движущегося по соседней полосе транспортного средства обзор на тротуаре и он не может видеть намерений пешеходов.

Позади вашего автомобиля в непосредственной близости движется другое транспортное средство. Характерными признаками опасности в этом случае являются высокая скорость движения вашей машины, небольшое расстояние до движущегося позади транспортного средства, а также дорожно-транспортная ситуация, которая требует от вас значительного и немедленного уменьшения скорости движения (рис. 6.14). При резком торможении высока вероятность того, что водитель движущегося за вами транспортного средства не успеет своевременно отреагировать и ударит вашу машину сзади. Конечно, виновным в совершении данной аварии будет признан водитель автомобиля, ехавшего сзади.



Рис. 6.14. Слишком быстрое сближение перед обгоном может привести к аварии

В подобной ситуации следует заранее и постепенно снижать скорость, не дожидаясь опасной ситуации, требующей резкого торможения. Можно несколько раз несильно нажать на педаль тормоза, припугнув водителя заднего автомобиля и вынудив его таким образом увеличить дистанцию. При наличии свободной полосы движения имеет смысл перестроиться в нее, а если такой возможности нет, дайте обогнать себя.

Транспортное средство, движущееся перед вами, резко снижает скорость или останавливается, в результате чего стремительно сокращается дистанция между вашими автомобилями. Характерными признаками возможной опасности являются наличие впереди на дороге каких-либо препятствий, загоревшиеся стоп-сигналы переднего транспортного средства, наличие в непосредственной близости от проезжей части группы людей, приближение к перекрестку, наличие на проезжей части перед движущимся впереди автомобилем разворачивающихся или поворачивающих транспортных средств.

В подобной ситуации следует заблаговременно уменьшить скорость движения и увеличить дистанцию до движущегося впереди транспортного средства. Не стоит забывать, что при движении в сырую погоду или на скользкой дороге тормозной путь автомобилей существенно увеличивается, поэтому дистанцию нужно значительно увеличить.

Транспортное средство, движущееся по соседней полосе в попутном направлении в непосредственной близости от вас, начинает перестраиваться в ваш ряд, тем самым создавая помеху для вашего движения. Характерными признаками такой опасности являются включившийся указатель поворота у движущегося поблизости автомобиля, наличие впереди перекрестка (водители могут перестраиваться в соответствующие полосы движения для выполнения на перекрестке поворота), наличие стоящих у обочины автомобилей (они могут мешать перемещению движущихся по соседней с вами полосе транспортных средств, вынуждая их водителей перестраиваться влево). В подобной ситуации можно посигналить фарами или звуковым сигналом водителю, который собрался вас подрезать. Желательно снизить скорость движения, так как, во-первых, вы выйдете из «мертвой зоны» (если, конечно, там находитесь), а во-вторых, это позволит избежать дорожно-транспортного происшествия, если водитель другого автомобиля не отреагирует на подаваемые вами сигналы и не откажется от выполнения маневра (рис. 6.15).



Рис. 6.15. Много аварий случается при одновременном перестроении

ВНИМАНИЕ

В подобной ситуации никогда не пытайтесь обогнать транспортное средство, водитель которого намеревается перестроиться в вашу полосу движения, это может привести к попутному столкновению. Виновником такой аварии, как правило, признается водитель, который начал перестроение, не убедившись в отсутствии помех (в частности, транспортных средств, движущихся по соседней полосе в попутном направлении). Однако и на другого водителя может быть возложена часть вины – за то, что он не предпринял всех необходимых мер для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

Как правило, после подачи предупредительного сигнала водители временно отказываются от перестроения и ждут более удобного момента.

Транспортное средство, движущееся во встречном направлении, неожиданно выезжает на вашу полосу движения. Данная опасность может проявляться по-разному: например, встречный автомобиль может оказаться на вашей полосе движения, выполняя левый поворот или разворот, либо совершая обгон с выездом на полосу встречного движения, либо его выносит на вашу полосу при преодолении крутого поворота. Характерными признаками таких опасностей являются небольшая ширина проезжей части, высокая скорость движения встречного транспортного средства, наличие крутого поворота или скользкого участка дороги, наличие стоящих у обочины либо движущихся с медленной скоростью встречных транспортных средств (другие водители будут их объезжать или обгонять), включение у встречного транспортного средства указателя левого поворота или перестроение его в левый ряд, наличие впереди места для разворота или перекрестка.

В подобной ситуации следует внимательно наблюдать за дорожно-транспортной ситуацией, стараясь контролировать ее на максимально большом расстоянии. Приближаясь к перекрестку, заблаговременно уменьшите скорость, даже если вам горит разрешающий сигнал светофора, ведь в любой момент на вашей полосе может оказаться тот, кто выполняет поворот налево, или просто нарушитель.

Если встречный автомобиль движется по вашей полосе прямо вам навстречу и не предпринимает никаких мер по предотвращению дорожно-транспортного происшествия, вам придется действовать, как говорится, «и за себя, и за того парня». Не исключено, что чело-

веку просто стало плохо за рулем и его автомобиль стал неуправляемым. В таком случае действуйте следующим образом.

► В первую очередь уменьшите скорость движения своего автомобиля. Это увеличит расстояние до встречного транспортного средства и позволит выиграть место для маневра (может быть, этого места хватит водителю встречной машины для возврата на свою полосу движения). При этом сигнализируйте ему морганием фар и звуковым сигналом.

► Если водитель встречного транспортного средства не реагирует на ваши предупредительные сигналы и продолжает ехать вам «в лоб», постарайтесь найти место для съезда с этой дороги. Это может быть пересекаемая дорога, поворот во двор, на проселочную или лесную дорогу, въезд на автостоянку или автозаправочную станцию.

► Если вы видите, что столкновение неизбежно, предпримите все меры для того, чтобы оно не было лобовым, так как в результате таких столкновений люди часто гибнут или получают увечья. Постарайтесь направить свою машину по касательной: боковые или скользящие столкновения в большинстве случаев не влекут за собой тяжких последствий. Ни в коем случае не пытайтесь выпрыгнуть из автомобиля во время движения: вы можете попасть под колеса собственной машины, попутного автомобиля, который следует за вами, либо встречного транспортного средства.

В процессе движения наблюдайте не только за своей стороной дороги, но и за противоположной, ведь происходящие на другой стороне события могут самым непосредственным образом повлиять на безопасность вашего движения. Например, слева от дороги стоит группа людей или играют дети и кто-то из них в любой момент может выбежать на проезжую часть, что вынудит водителя встречного автомобиля предпринять действия для предотвращения наезда на пешехода. Очень часто в подобных ситуациях водители инстинктивно поворачивают руль влево, оказываясь на полосе встречного движения.

Еще один пример – это стоящие у противоположной обочины транспортные средства. Если дорога имеет по одной полосе для движения в каждом направлении, то водители встречных автомобилей будут вынуждены их объезжать и очень вероятно, что для этого им придется полностью или частично выезжать на полосу встречного движения.

Всегда необходимо быть максимально внимательными при прохождении крутых поворотов, особенно если это происходит на дороге со скользким дорожным покрытием (дождь, гололед), а также тоннелей (рис. 6.16). Во-первых, при движении на высокой скорости ваш автомобиль может вынести на полосу встречного движения, что может привести к серьезному дорожно-транспортному происшествию, во-вторых, даже если вы предпримете все меры безопасности, необходимо все время быть готовым к тому, что вынести на встречную полосу может любое встречное транспортное средство. Обращайте внимание на скорость встречных автомобилей: если она достаточно высока и перед крутым поворотом водитель ее не снижает, вам следует уменьшить скорость, взять как можно правее и быть начеку, возможно, вам придется предпринимать срочные меры для предотвращения аварии.

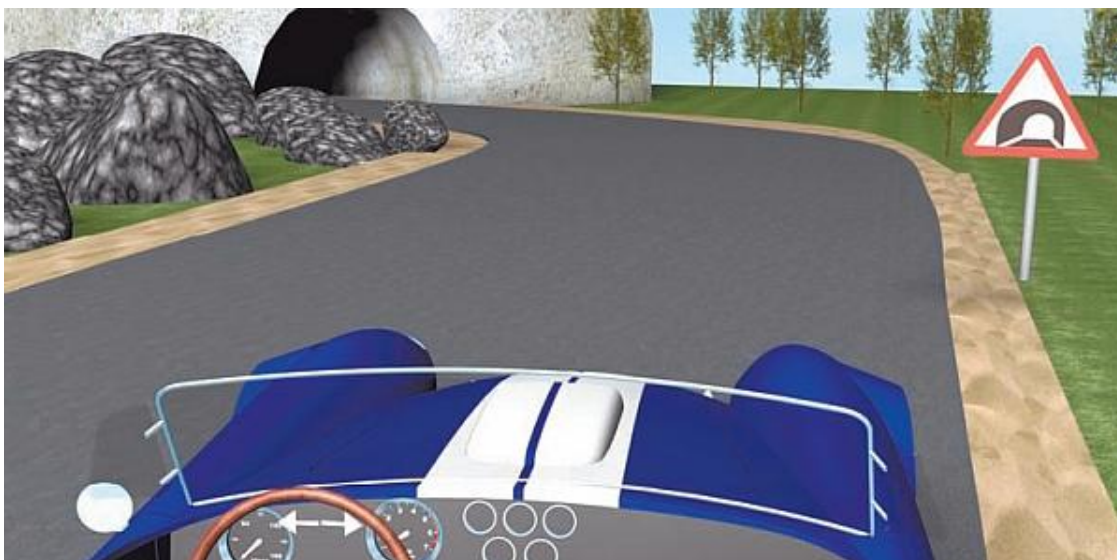


Рис. 6.16. Тоннель – зона повышенной опасности

Большое значение с точки зрения прогнозирования опасных дорожных ситуаций имеет умение водителя предугадывать возможные ошибки других участников дорожного движения. Иначе говоря, не нужно целиком полагаться на правильность их действий. Несмотря на то что водитель вправе рассчитывать на соблюдение Правил дорожного движения другими участниками движения (это положение закреплено в ПДД), всегда есть вероятность ошибки кого-то из них, причем любая такая ошибка может быть фатальной.

Например, вы видите, что водитель движущегося перед вами транспортного средства включил указатель правого поворота. Вы решаете его обогнать, но едва с ним поравнялись, как этот автомобиль начал смещаться... влево. Стоит ли говорить, что такой поворот событий является для вас полнейшей неожиданностью! А причина заключалась лишь в том, что водитель этого автомобиля перепутал указатели поворотов и вместо левого по ошибке включил правый. Казалось бы, какая мелочь – не в ту сторону повернул рычаг указателей поворота, но это может стать причиной серьезной аварии.

Виновником в совершении дорожно-транспортного происшествия будет однозначно признан водитель, который неправильно информировал других участников движения о своем намерении выполнить маневр. Поэтому, если вы увидели, что кто-то включил «поворотник», дождитесь момента, когда он начнет выполнять маневр, чтобы обезопасить себя от подобных малоприятных «сюрпризов».

ВНИМАНИЕ

Как правило, самые существенные дорожно-транспортные происшествия случаются при нарушении Правил дорожного движения на перекрестках, а также при выполнении обгонов.

Наиболее распространенными ошибками водителей (чаще всего их совершают новички) являются:

- ▶ выезд на встречную полосу при осуществлении правого поворота;
- ▶ потеря своей полосы при выполнении поворотов;
- ▶ перестроение без особой необходимости;
- ▶ движение на слишком малом расстоянии от следующего впереди транспортного средства;
- ▶ непродуманный, авантюрный и опасный обгон;
- ▶ слишком резкое снижение скорости при приближении к перекресткам;

► неожиданный выезд с прилегающих территорий (жилых зон, дворовых территорий) (рис. 6.17);



Рис. 6.17. Выезжая из жилой зоны, уступи дорогу

- неожиданное для других участников дорожного движения выполнение маневров (без предварительного включения соответствующего указателя поворота);
- недостоверное информирование других участников дорожного движения о своем намерении (ошибочное включение не того указателя поворота).

Старайтесь учитывать возможные ошибки других участников движения — и ваши шансы попасть в дорожно-транспортное происшествие заметно уменьшатся.

ГЛАВА 7

Причины аварий. Как не допустить ДТП

Первый в мире автомобиль был создан в 1886 году, а первое в мире дорожно-транспортное происшествие (наезд на пешехода) случилось через 10 лет. С 1899 года начался отсчет дорожно-транспортных происшествий с трагичным исходом: именно в этом году в результате дорожной аварии впервые погиб человек.

С тех пор число дорожно-транспортных происшествий, к сожалению, постоянно растет. В них разбиваются машины, получают травмы и гибнут люди, причем нередко ни в чем не повинные. **Не зря уже много лет именно автомобильный вид транспорта официально признан самым опасным для жизни и здоровья людей.**

Далее мы поговорим о том, какие бывают виды дорожно-транспортных происшествий, каковы причины аварий и как не попасть в автомобильную аварию.

Виды дорожно-транспортных происшествий

Каждая дорожная ситуация во многом индивидуальна, однако это не мешает классифицировать дорожно-транспортные происшествия по ряду характерных признаков. Рассмотрим основные виды аварий.

Столкновение

Столкновение – наиболее распространенный вид ДТП. Столкновения бывают лобовые, боковые, касательные, задние. Самыми опасными являются лобовые столкновения, происходящие с транспортными средствами, движущимися во встречных направлениях, когда один из водителей нарушил Правила дорожного движения (например, правила обгона). Особенностью лобовых столкновений является то, что они очень часто влекут гибель или тяжелые травмы и увечья людей.

Боковые столкновения часто случаются на перекрестках, когда один из водителей не уступил дорогу либо проехал на запрещающий сигнал светофора и т. д. (рис. 7.1).

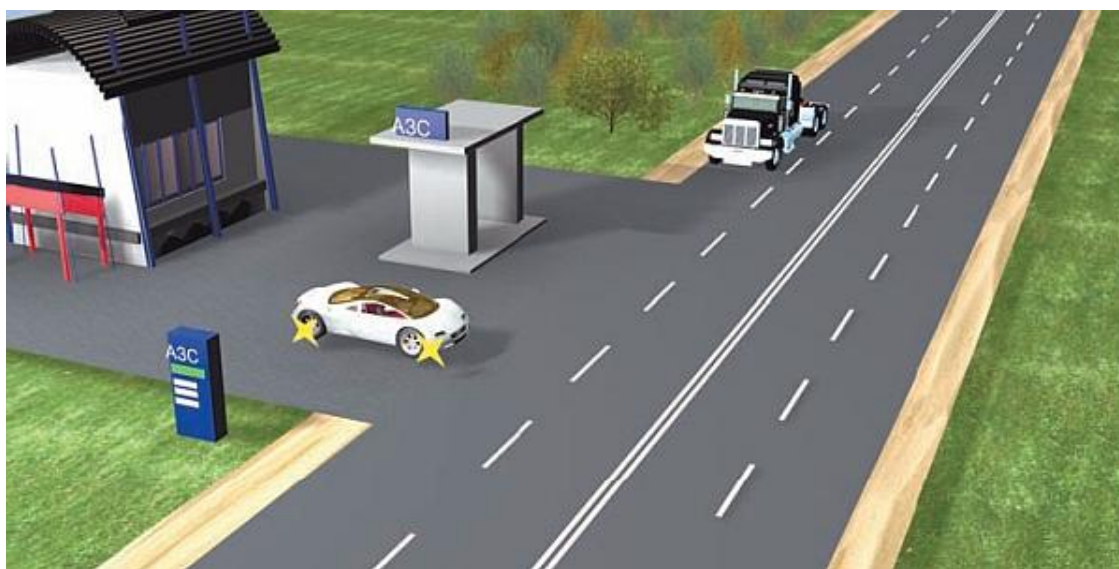


Рис. 7.1. Боковые столкновения могут возникать и при выезде с прилегающих территорий

Касательные столкновения, как правило, происходят между транспортными средствами, движущимися в попутном направлении. Наиболее характерный пример – столкновение при перестроении, когда водитель перед выполнением маневра не убедился в отсутствии в непосредственной близости транспортных средств, движущихся по соседней полосе в попутном направлении (рис. 7.2).

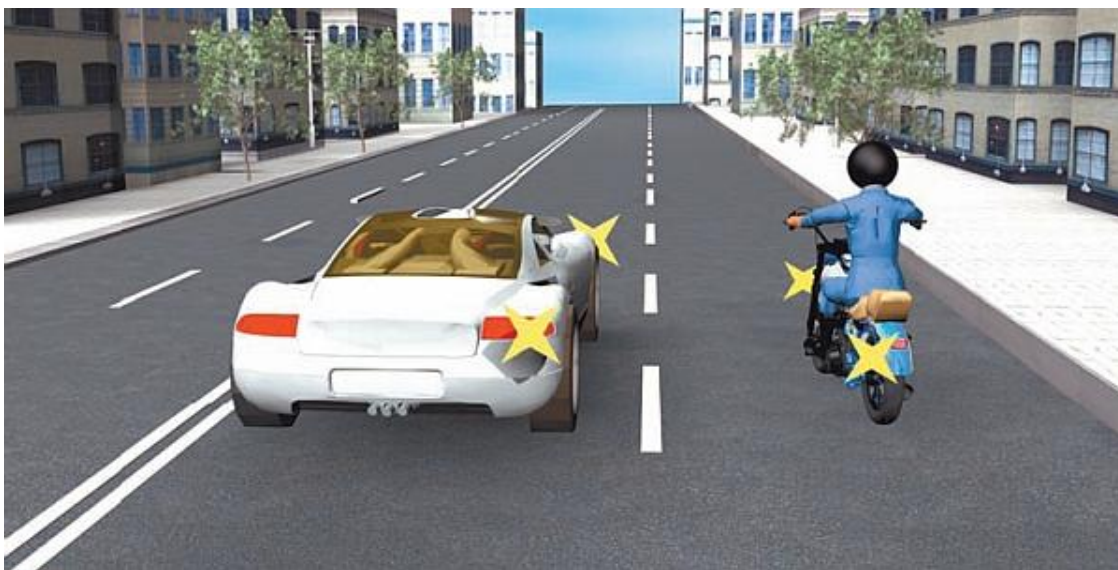


Рис. 7.2. При одновременном перестроении действует правило «помехи справа»

К тяжелым последствиям такие дорожно-транспортные происшествия приводят, когда один из участников аварии – крупногабаритное транспортное средство (например, большой автобус «прижал» легковушку или мотоциклиста). В большинстве же случаев такие аварии ограничиваются не самым сильным повреждением транспортных средств. Виновником аварии чаще всего признается водитель, который выполнял перестроение.

Задние столкновения являются следствием несоблюдения безопасной дистанции водителем транспортного средства, движущегося позади другого автомобиля: водитель переднего автомобиля по каким-либо причинам (например, внезапное появление на проезжей части пешехода или иного препятствия и т. п.) начинает резко снижать скорость, а водитель автомобиля, едущего позади, не успевает должным образом на это отреагировать. **Виновником в совершении подобных столкновений всегда признается водитель транспортного средства, двигавшегося позади.**

Отличительная особенность задних столкновений в том, что они могут происходить с участием большого количества автомобилей, особенно при движении на скользкой дороге или в условиях плохой видимости. Происходит своего рода «цепная реакция»: вначале один автомобиль ударяет сзади другой, они останавливаются для разбора ситуации, затем кто-то «добавляет» виновнику аварии сзади и т. д. Известно немало случаев, когда подобным образом сталкивались и три, и пять, и даже больше транспортных средств. Задние столкновения часто случаются и при движении в плотном транспортном потоке и в пробках, иногда – при перестроениях (когда водитель, сменивший полосу движения, подрезает двигающийся сзади в попутном направлении автомобиль).

Опрокидывание транспортных средств

В большинстве случаев опрокидывания транспортных средств происходят на загородных трассах. В определяющей степени это обусловлено тем, что к опрокидыванию ведет езда на достаточно высокой скорости.

Опрокидывание является одним из самых опасных видов дорожно-транспортных происшествий (рис. 7.3). Во-первых, в процессе переворачивания автомобиля водитель и пассажиры могут серьезно пострадать или даже погибнуть. Во-вторых, опрокидывание может привести к возгоранию транспортного средства. Бывали случаи, когда в огне погибали не успевшие выбраться из машины пассажиры. В-третьих, при опрокидывании автомобиль может вынести куда угодно: на полосу встречного движения, на стоящее возле дороги

дерево, столб, здание, в кювет, в глубокий овраг, в реку, на железнодорожные пути и т. д. По тяжести вероятных последствий опрокидывание стоит в одном ряду с лобовыми столкновениями и наездами на неподвижные препятствия (хотя, справедливости ради, отметим, что при лобовом столкновении шансов уцелеть меньше, чем при опрокидывании).



Рис. 7.3. Автомобиль опрокинулся и ударился в дерево

Опрокидывание может произойти по причине того, что водитель пытался избежать другого дорожно-транспортного происшествия. Одна из наиболее частых причин опрокидывания – резкий поворот руля при движении на высокой скорости (а именно это действие инстинктивно предпринимают многие водители при внезапном появлении препятствия на проезжей части в непосредственной близости от автомобиля). Иногда автомобиль опрокидывается по причине заноса на скользкой дороге, особенно когда одни колеса находятся на скользком покрытии, а другие – на нормальном.

Автомобиль также может опрокинуться при движении по плохой обочине: грунт под колесами проседает и машина сваливается в кювет. По этой же причине следует избегать попадания на мокрую грунтовую обочину (она может быть вязкой и ненадежной).

ПРИМЕЧАНИЕ

После опрокидывания автомобили часто не подлежат восстановлению, так как смещается геометрия кузова («едут» стойки, лонжероны), и ремонтировать автомобиль с финансовой точки зрения не имеет никакого смысла.

Часто причиной опрокидывания автомобилей становится лопнувшее переднее колесо. Как правило, это происходит при движении на высокой скорости (правда, на скользкой дороге или на повороте для опрокидывания достаточно и небольшой скорости). Когда лопается колесо, автомобиль резко дергается в сторону этого колеса, теряет устойчивость и переворачивается. Еще хуже, если во время движения колесо отрывается, так как в этом случае избежать опрокидывания практически невозможно.

Наезд на неподвижное препятствие

По степени опасности наезд на неподвижное препятствие сопоставим с лобовым столкновением. Как правило, подобные дорожно-транспортные происшествия возникают по причине невнимательности водителя. Иногда, чтобы врезаться в столб, дерево, стоящее транспортное средство, стену здания, водителю достаточно отвлечься на долю секунды.

Если не пользоваться ремнем безопасности, то для летального исхода при наезде на неподвижное препятствие может хватить скорости автомобиля всего 40–50 километров в час. Основные травмы водитель получает при ударе грудью о рулевое колесо и головой о лобовое стекло. При этом и водителя, и сидящего рядом пассажира может выбросить через лобовое стекло, что приводит к многочисленным травмам, в большинстве случаев несовместимым с жизнью.

Существует точка зрения, что при наличии в автомобиле подушек безопасности ремнем можно не пользоваться. На самом деле без ремня безопасности никакая подушка не спасет. Например, она никак не помешает выбрасыванию силой инерции через лобовое стекло.

Многие наши соотечественники ездят на подержанных автомобилях иностранного производства. У большинства современных иномарок предусмотрено штатное комплектование подушками безопасности, но ведь не исключено, что подушки уже были использованы до вас. Это следует учесть.

Наезд на пешехода

Наезды на пешеходов относятся к числу самых распространенных дорожно-транспортных происшествий, причем большинство из них, к сожалению, заканчиваются трагически. Слишком уж неравными являются «весовые категории»: с одной стороны – тяжелый металлический автомобиль (средний легковой автомобиль весит около тонны), с другой – человек. Можно с уверенностью сказать, что, если последствия наезда ограничились для пешехода переломом руки или ноги, значит, ему просто повезло.

Следует отметить, что часто виновниками подобных дорожно-транспортных происшествий являются сами пешеходы. Не секрет, что многие наши соотечественники любят перейти дорогу на запрещающий сигнал светофора либо сделать это в неположенном месте, к тому же неожиданно для других участников дорожного движения. При этом они совершенно не задумываются над тем, что **движущийся даже на небольшой скорости автомобиль мгновенно остановить невозможно**.

Как уже отмечалось выше, особо опасны на дорогах дети, пешеходы преклонного возраста, а также пьяные пешеходы. Представитель любой из этих категорий может появиться на проезжей части прямо перед машиной, совершенно не задумываясь о возможных последствиях.

Каждый водитель при приближении к пешеходному переходу должен обязательно снизить скорость движения и проявить максимальную бдительность (рис. 7.4). Даже если на светофоре горит зеленый свет, помните, что дисциплинированность наших пешеходов оставляет желать лучшего и всегда может найтись тот, кто захочет перебежать дорогу на красный свет.



Рис. 7.4. На перекрестке водитель должен пропустить пешеходов

Правда, и водители часто отличаются недисциплинированностью. Часто доводится видеть, как кто-то из них пытается проскочить перекресток на запрещающий сигнал светофора, не пропускает пешеходов на нерегулируемом пешеходном переходе или нетерпеливо газует, подгоняя неторопливо переходящую дорогу мамашу с коляской.

Часто при наездах пешеходы гибнут не от удара автомобиля, а от последствий этого удара, например от удара головой о бордюр или асфальт. При наезде человек может получить несмертельные травмы (перелом, сильный ушиб и т. п.), но, отлетев от автомобиля, он ударяется головой обо что-нибудь твердое и от этого погибает. Пешеход также может погибнуть от удара головой о кузов либо лобовое стекло автомобиля.

Иногда наезды на пешеходов случаются в ситуациях, когда ни водитель, ни пешеход не планировали нарушать Правила дорожного движения. Например, когда идущий по краю тротуара человек оступается и падает на проезжую часть прямо под колеса проезжающего мимо автомобиля. В подобной ситуации даже при движении на небольшой скорости водитель не в состоянии вовремя среагировать.

Наезд на велосипедиста

По степени непредсказуемости поведения на дороге велосипедистов можно сравнить с пешеходами. Несмотря на то что они движутся по проезжей части и участвуют в движении наравне со всеми, большинство велосипедистов толком не знает Правил дорожного движения. Кроме того, для них характерны такие черты, как невнимательность и беспечность (рис. 7.5).

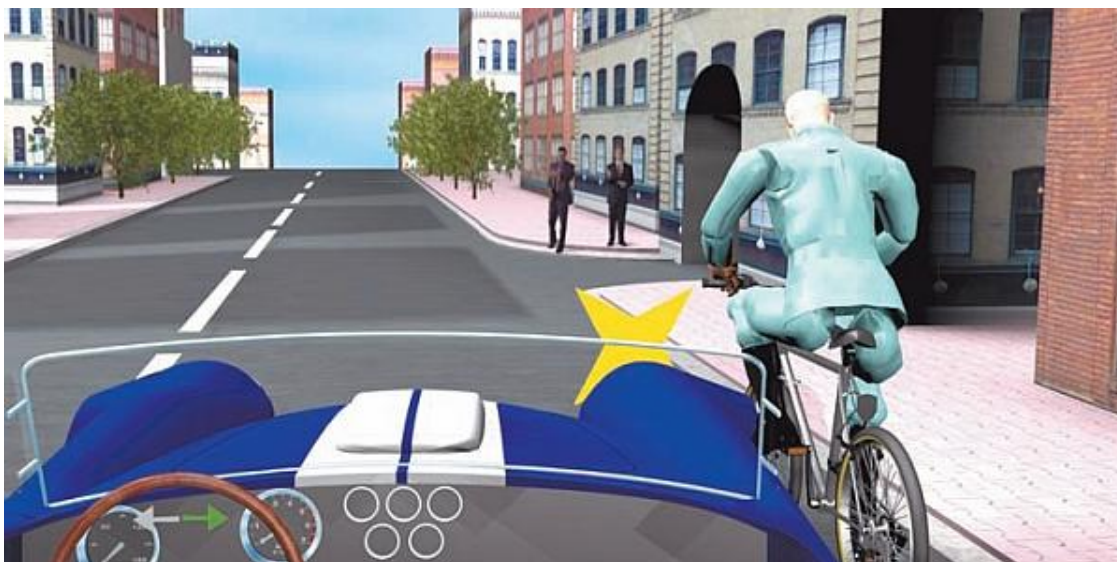


Рис. 7.5. Велосипедист на дороге – потенциальный источник опасности

Последствия наездов на велосипедистов обычно примерно такие же, как и при наезде на пешеходов. Поскольку большинство велосипедистов ездят без шлемов, они часто погибают от удара головой о твердые поверхности (бордюр, асфальт) либо о транспортные средства.

ПРИМЕЧАНИЕ

Особое внимание следует уделять велосипедистам, у которых на велосипеде отсутствуют зеркала заднего вида, так как они практически не контролируют дорожную ситуацию позади себя.

Часто велосипедисты резко и без предупреждения изменяют направление движения, что является полной неожиданностью для водителей транспортных средств. К тому же велосипед – это не самое устойчивое транспортное средство, поэтому велосипедист может упасть при наезде на небольшое препятствие (камень, яму или выбоину на дороге). Водитель находящегося в непосредственной близости автомобиля, скорее всего, просто не успеет среагировать на такое падение.

Многие велосипедисты пренебрегают элементарными нормами безопасности, отправляясь в дорогу в темное время суток без световозвращающих элементов. В результате водитель автомобиля замечает велосипед слишком поздно, когда предотвратить столкновение уже невозможно.

Особую бдительность следует проявлять по отношению к велосипедистам-детям, так как их поведение на дороге абсолютно непредсказуемо. Часто на одном велосипеде едут двое и даже больше детей, что самым неблагоприятным образом сказывается на безопасности их движения. Имейте в виду, что ребенок, которого везут на раме или на багажнике, в любой момент может расставить в стороны руки или ноги, совершенно не задумываясь о том, что сзади может ехать автомобиль.

Часто дети едут по проезжей части на велосипеде, не держась при этом за руль. В таких случаях достаточно небольшого камешка или любого другого предмета, попавшего под колесо, чтобы велосипедист упал. **Если вы видите, что перед вашим автомобилем на велосипеде, отпустив руль, едет ребенок, объезжайте его с таким запасом расстояния, чтобы даже при падении он не достал до вашего автомобиля.**

Часто на дороге встречаются пьяные велосипедисты. От них можно ожидать чего угодно: и неожиданного падения, и внезапного перестроения прямо перед вашим автомо-

билем, и резкого маневра. Их также нужно объезжать на таком расстоянии, чтобы они при падении или выполнении резкого маневра не смогли достать до вашего автомобиля.

Столкновение с железнодорожным транспортом

Особенность дорожно-транспортных происшествий, случившихся на железнодорожном переезде, состоит в том, что одним участником является автомобильный, а другим железнодорожный транспорт.

Редкая авария, случившаяся на железнодорожном переезде, обходится без тяжелейших увечий или гибели находящихся в автомобиле людей. Неудивительно, ведь движущийся на скорости железнодорожный состав мгновенно остановить невозможно (его тормозной путь нередко составляет более километра). Поэтому автомобиль либо ударом отбрасывает с железнодорожных путей (это, кстати, не самый худший вариант), либо какое-то расстояние поезд тащит его по путям до полной остановки (при этом выжить практически невозможно).

Подавляющее большинство дорожно-транспортных происшествий, случившихся на железнодорожных путях, возникает по причине недисциплинированности или вопиющей невнимательности водителей автомобилей. Реже такие аварии происходят из-за ошибок работников железнодорожных переездов (например, открытый шлагбаум при приближающемся поезде либо не включенный своевременно запрещающий сигнал на светофоре) или действий машинистов. Иногда причиной аварии может быть технический сбой (светофор не запрещал движения автомобилей через железнодорожный переезд, хотя в непосредственной близости уже находился едущий на высокой скорости состав).

ВНИМАНИЕ

Даже если движение через железнодорожный переезд разрешено, подъезжайте к нему на малой скорости, перед въездом на пути внимательно посмотрите в обе стороны. Железнодорожный состав приближается практически бесшумно, а в автомобиле вы тем более ничего не услышите. Если вы уже въехали на рельсы и в это время заметили приближающийся состав, ни в коем случае не пытайтесь затормозить, иначе вы остановитесь прямо на рельсах, перегородив путь поезду (именно эту ошибку инстинктивно допускают многие водители). Лучше увеличьте скорость и максимально быстро постарайтесь покинуть железнодорожное полотно. Если перед вами стоит другой автомобиль, либо постарайтесь объехать его, либо срочно останавливайтесь и сдавайте назад (рис. 7.6).

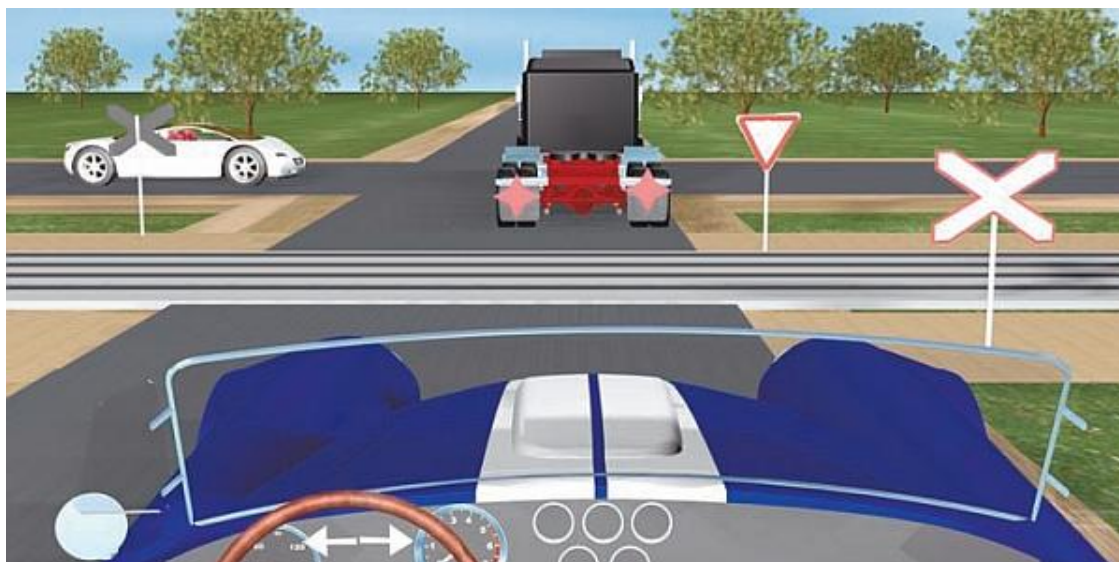


Рис. 7.6. В данной ситуации на переезд лучше не въезжать – впереди стоит грузовик

Помните, что в экстренной ситуации ваша задача – как можно быстрее покинуть железнодорожные пути. Возможно, впереди стоящий автомобиль не позволит вам покинуть переезд полностью, но имеющегося до него расстояния будет достаточно для того, чтобы съехать именно с тех рельсов, по которым движется поезд.

Если для того, чтобы покинуть рельсы, придется пойти на столкновение со стоящим впереди или сзади транспортным средством – ничего страшного, самое плохое, если вы попадете под проходящий поезд. Главное, чтобы удар не был слишком сильным и вашу машину не отбросило назад на рельсы.

Если съехать с железнодорожных путей невозможно, а поезд уже близко – немедленно высаживайте из машины пассажиров и покидайте ее сами. В данном случае необходимо прежде всего сохранить жизнь и здоровье людей, а потеря автомобиля – это меньшее из зол.

На железнодорожном переезде преимущество всегда имеет поезд. Если переезд регулируемый, то при приближении поезда будет подан запрещающий сигнал или закроется шлагбаум (однако даже при открытом переезде вы должны лично убедиться в отсутствии приближающегося состава). Особо внимательными следует быть на нерегулируемых переездах.

В соответствии с Правилами дорожного движения въезд на железнодорожный переезд запрещен:

- ▶ *при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора) (рис. 7.7);*

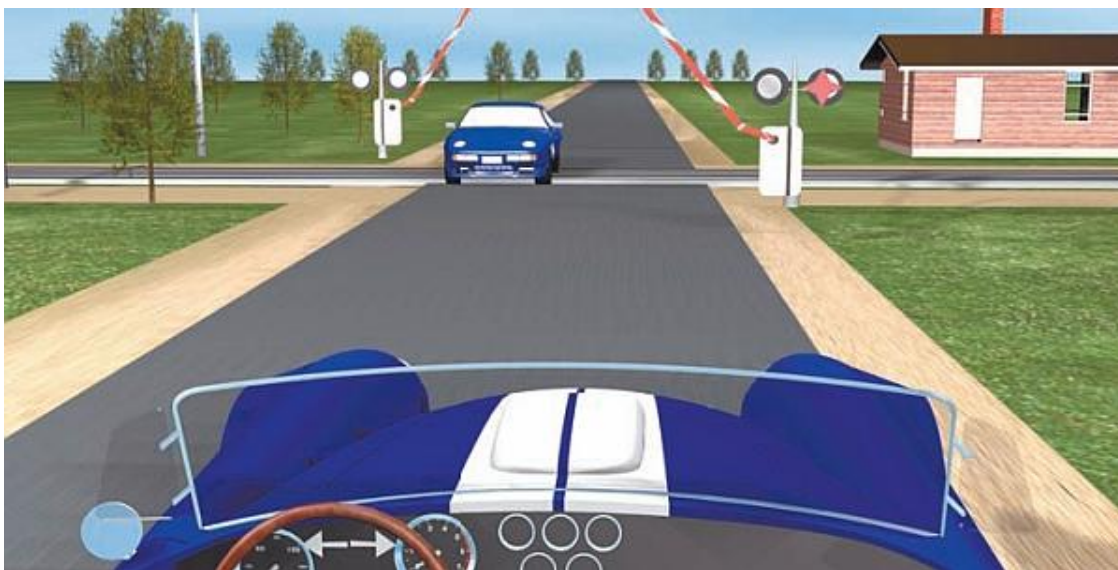


Рис. 7.7. Въезд на пути при закрывающемся шлагбауме может привести к трагедии

- ▶ *при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);*
- ▶ *при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком либо с вытянутыми в сторону руками);*
- ▶ *если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;*
- ▶ *если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).*

Кроме того, запрещено объезжать стоящие на железнодорожном переезде транспортные средства с выездом на полосу встречного движения и самовольно открывать или закрывать шлагбаум.

Когда движение через железнодорожный переезд запрещено, вы должны остановить машину либо у стоп-линии, либо у дорожного знака 2.5 «Движение без остановки запрещено», либо непосредственно перед светофором (в зависимости от того, что имеется на данном переезде). Если перед переездом нет ни разметки, ни знака, ни светофора, нужно остановиться не ближе чем за 5 метров перед шлагбаумом, а если и шлагбаума нет – не ближе чем за 10 метров до ближайшего рельса.

Иногда бывает, что водитель вынужденно останавливается на железнодорожном переезде (например, машина неожиданно заглохла или образовался затор). В этом случае, как уже отмечалось выше, необходимо немедленно высадить всех пассажиров, а также предпринять все возможные меры для максимально быстрого освобождения переезда (например, можно попросить водителей других автомобилей столкнуть вашу машину с путей, разумеется, при отсутствии в непосредственной близости поезда). Кроме того, Правила дорожного движения в подобной ситуации предписывают следующий порядок действий:

- ▶ *при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 метров (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;*
- ▶ *оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;*
- ▶ *при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.*

Не все водители знают, что **сигналом остановки служит круговое движение руки** (днем – лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью – факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

На железнодорожных переездах и ближе чем за 100 метров перед ними запрещено выполнение обгона (рис. 7.8).



Рис. 7.8. Ближе 100 метров перед железнодорожным переездом обгон запрещен

Кроме того, на переездах запрещены остановка и стоянка транспортных средств, а стоянка запрещена еще и ближе 50 метров перед железнодорожным переездом.

Падение с мостов и путепроводов

К числу тяжелых дорожно-транспортных происшествий относятся падения транспортных средств с мостов и путепроводов. Такие аварии редко обходятся без жертв, и почти никогда – без тяжелых травм и увечий людей.

Основной причиной подобных происшествий является невнимательность водителей. Иногда бывает достаточно отвлечься буквально на секунду – и контроль над дорожной ситуацией будет потерян, а автомобиль вынесет за пределы моста. Часто это случается при прикуривании, разговоре по мобильному телефону, поиске радиостанции, смене аудиокассеты и т. д.

Иногда водитель, пытаясь избежать столкновения с другим транспортным средством, инстинктивно поворачивает руль к правому краю проезжей части, что может привести к падению автомобиля с моста. В некоторых случаях падение является следствием неумело выполненного разворота (напомним, что в соответствии с п. 8.11 ПДД на мосту разворачиваться запрещено) (рис. 7.9).

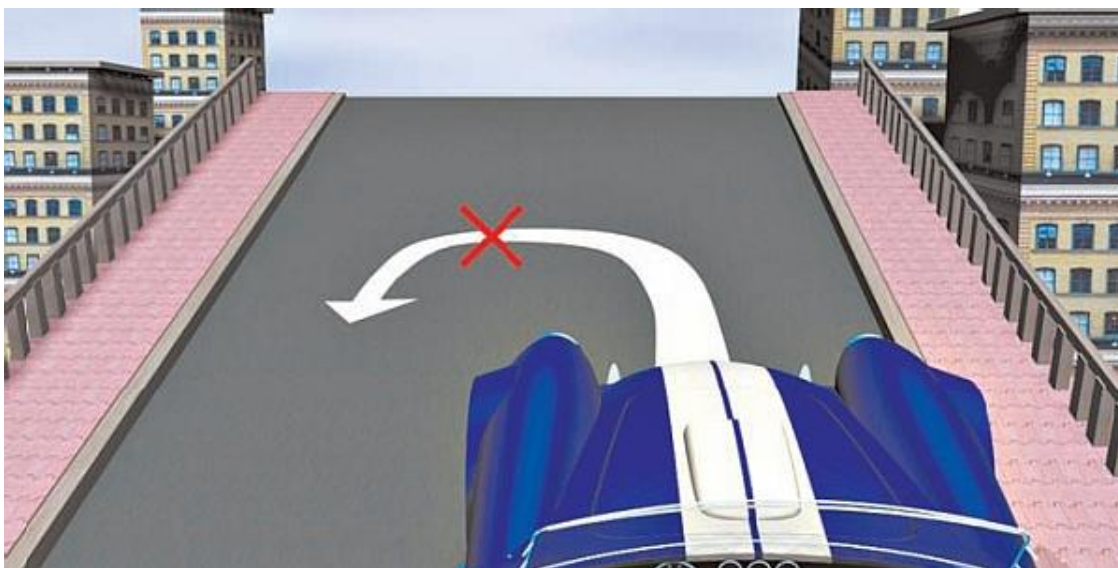


Рис. 7.9. Разворот на мосту категорически запрещен

Наиболее тяжкие последствия отмечаются при падении транспортных средств с большой высоты, а также в реку или иную водную преграду. Как правило, в подобных случаях никто не выживает.

Еще хуже, если автомобиль падает с моста или путепровода на находящуюся внизу проезжую часть, так как пострадают не только находящиеся в упавшем автомобиле люди, но и те, кто ехал по этой дороге. Тяжелейшие последствия наступают в результате падения транспортных средств на железнодорожные пути (чревато даже сходом поезда с рельсов).

Иногда автомобиль выносит с моста в результате того, что у него лопнуло либо оторвалось колесо (в первую очередь это относится к передним колесам). Причем если при лопнувшем колесе у водителя есть шансы удержать автомобиль на проезжей части и остановиться (особенно при движении на небольшой скорости), то при оторвавшемся колесе эти шансы минимальны.

Нередко транспортные средства падают с мостов и путепроводов в условиях плохой видимости, когда водитель плохо видит край проезжей части и вообще с трудом ориентируется на дороге, а также при движении по скользкой дороге (во время дождя, в гололед и т. д.).

ВНИМАНИЕ

Особую осторожность следует соблюдать при движении по мостам и путепроводам в холодное время года. Дело в том, что они покрываются льдом раньше, чем обычная дорога, а сходит этот лед позже. Иногда мосты и путепроводы могут быть покрыты льдом даже тогда, когда на всех остальных дорогах лед полностью отсутствует.

При движении по мостам и путепроводам не следует слишком прижиматься к правому краю проезжей части, особенно если там нет ограничивающего высокого бордюра, придорожных столбиков или ограждений. Перед имеющимся на мосту крутым поворотом необходимо заблаговременно уменьшить скорость, особенно при движении по скользкой дороге.

Падение перевозимых грузов на проезжую часть

Немногие знают, что такое, казалось бы, не самое серьезное происшествие, как падение грузов, на самом деле может привести к самым трагичным последствиям.

В большинстве случаев падение грузов происходит по причине того, что они были плохо закреплены. Это иногда случается и из-за перегруженности автомобиля, халатности

ответственных за перевозку должностных лиц, нарушения водителем Правил дорожного движения.

Падение грузов опасно в первую очередь тем, что это является полнейшей неожиданностью для других участников дорожного движения. Представьте себе такую ситуацию: вы движетесь вслед за грузовым автомобилем, перевозящим кирпич или строительные блоки. Если из кузова грузовика выпадет даже один кирпич и попадет вам на лобовое стекло, последствия могут быть самыми тяжелыми. Во-первых, сильнейший удар придется либо на водителя, либо на пассажира переднего сиденья (кирпич не просто упадет – сила его падения многократно увеличится за счет скорости вашего автомобиля, то есть вы просто налетите на него). Во-вторых, поведение водителя автомобиля, пострадавшего от падения кирпича, будет абсолютно непредсказуемым (он может потерять сознание, инстинктивно вывернуть руль на полосу встречного движения, резко затормозить и т. д.).

Но это еще не самый плохой вариант. Известны случаи, когда с грузовика, перевозящего листовую металл, сползал плохо закрепленный лист металла и в буквальном смысле слова «срезал» переднюю часть следующего позади легкового автомобиля. Очень опасными также являются грузовые автомобили, перевозящие бревна: плохо закрепленное бревно при падении может ударить следующий позади автомобиль.

Но опасаться нужно не только попутных, но и встречных грузовиков. Например, даже если упавший груз упадет не на ваш автомобиль, а просто останется лежать на проезжей части, он будет представлять собой внезапно возникшее препятствие. Это потребует от водителей проходящих транспортных средств немедленного реагирования, и не факт, что все они предпримут правильные действия. Кто-то инстинктивно попытается для объезда выехать на полосу встречного движения, кто-то резко затормозит, кто-то вообще может запаниковать и повести себя непредсказуемо.

В общем случае, если груженный автомобиль находится перед вами, его рекомендуется побыстрее обогнать (разумеется, при наличии такой возможности и с соблюдением необходимых мер предосторожности, не нарушая Правил дорожного движения). Если это невозможно, имеет смысл отстать от него, чтобы в случае необходимости успеть среагировать на внезапное падение груза. Если груженный автомобиль движется вам навстречу, старайтесь при разъезде держаться от него подальше.

Особую опасность представляют собой крупногабаритные грузовые автомобили, перевозящие бетонные плиты в вертикальном положении. Известны случаи, когда плохо закрепленная плита падала прямо на проходящий рядом легковой автомобиль, что приводило к гибели всех находящихся в нем пассажиров.

Некоторые грузы, выпав из кузова перевозящего их автомобиля, не просто падают на проезжую часть, а какое-то время по инерции движутся по ней, при этом нередко подпрыгивая и меняя направление движения самым непредсказуемым образом (таким грузом, например, может быть мягкая мебель).

Тяжесть последствий ДТП

Каждое дорожно-транспортное происшествие влечет за собой возникновение тех или иных последствий. Эти последствия могут быть разными, поэтому по степени их тяжести все дорожно-транспортные происшествия делятся на три категории:

- ▶ со смертельным исходом;
- ▶ с телесными повреждениями;
- ▶ с нанесением материального ущерба.

Самыми тяжелыми считаются дорожно-транспортные происшествия, повлекшие гибель людей. Это неудивительно: травмы можно вылечить (хотя и не все), автомобиль отремонтировать (а если и нет – это не самое страшное), а вот человека воскресить, увы, невозможно (рис. 7.10).



Рис. 7.10. К сожалению, аварий на российских дорогах меньше не становится

Телесные повреждения делятся на три группы. Под легкими телесными повреждениями подразумевается причинение вреда здоровью пострадавших, которое повлекло лишь незначительное расстройство здоровья или непродолжительную утрату работоспособности. Телесные повреждения средней тяжести – это повреждения, которые не представляют опасности для жизни пострадавшего, однако приводят к длительному расстройству его здоровья или к значительной стойкой утрате общей трудоспособности менее чем на одну треть.

Самыми опасными являются тяжкие телесные повреждения. Они влекут за собой причинение вреда, представляющего угрозу для жизни пострадавшего, либо потерю зрения, речи, слуха или какого-либо органа, утрату этим органом его функций. Кроме того, тяжкими телесными повреждениями признается причинение иного вреда здоровью, повлекшее за собой расстройство здоровья, сопряженное со значительной стойкой утратой общей трудоспособности не менее чем на одну треть, либо повлекшее иные тяжелые последствия.

Дорожно-транспортные происшествия, последствия которых ограничиваются лишь причинением материального ущерба, можно считать самыми безобидными. Материальным ущербом является причинение вреда транспортным средствам, грузам или иному имуществу (в том числе дорожному оборудованию и техническим средствам организации дорожного движения), не признаваемого крупным. Что касается крупного материального ущерба, то под ним подразумевается уничтожение или существенное повреждение транспортного средства, груза или иного имущества (в том числе дорожного оборудования и технических средств организации дорожного движения).

В соответствии с действующим Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего, карается штрафом от 1000 до 1500 рублей или лишением водительского удостоверения на срок от 1 года до 1,5 лет. Что касается нарушения Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшего причинение вреда средней тяжести здоровью потерпевшего, то здесь санкции более суровые: штраф от 2000 до 2500 рублей или лишение права управления транспортным средством на срок от 1,5 до 2 лет.

При причинении крупного материального ущерба или тяжкого (а иногда и среднего) вреда здоровью пострадавших, а также в случае гибели людей будет возбуждено уголовное дело. Возбуждение уголовного дела по дорожно-транспортному происшествию, случившемуся по вине кого-либо из водителей, осуществляется в соответствии со статьей 264 «Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» Уголовного кодекса Российской Федерации, текст которой приведен ниже.

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, – наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, – наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

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

В указанной статье используется такое понятие, как «другие механические транспортные средства». Под ними подразумеваются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.

Знайте, что если в аварии не было пострадавших, а транспортные средства повреждены незначительно, то участники ДТП по обоюдному согласию могут не вызывать наряд ГИБДД, а покинуть место происшествия. Перед этим они должны сами рассчитать ориентировочную величину ущерба и определить, кто и кому будет его возмещать. Данное положение приняли, чтобы предотвратить возникновение лишних пробок на и без того перегруженных российских дорогах. Ведь нередко пробки образуются по причине незначительных аварий.

Но, если по взаимному согласию решить вопрос не получилось, нужно непременно вызвать наряд ГИБДД, чтобы он зафиксировал дорожно-транспортное происшествие и оформил его в соответствии с законодательством. Санкции за оставление места аварии ого-

ворены в статье 265 Уголовного кодекса Российской Федерации, текст которой приведен ниже.

Оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим Правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, предусмотренных статьей 264 настоящего Кодекса, – наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Однако санкции за оставление места аварии предусмотрены и частями 1 и 2 статьи 2.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в соответствии с которыми невыполнение водителем обязанностей, предусмотренных Правилами дорожного движения, в связи с дорожно-транспортным происшествием, участником которого он является, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.27 КоАП РФ, влечет наложение штрафа в размере 1000 рублей. В соответствии с частью 2 этой же статьи оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся, карается лишением водительского удостоверения на срок от 1 до 1,5 лет или административным арестом на срок до 15 суток. Иначе говоря, при наличии серьезных последствий оставление места дорожно-транспортного происшествия карается в соответствии с Уголовным кодексом, без серьезных последствий – Кодексом об административных правонарушениях.

Причины возникновения дорожно-транспортных происшествий

Если спросить простого обывателя о том, что, на его взгляд, является причиной дорожно-транспортных происшествий, он наверняка ответит: нарушение Правил дорожного движения. Однако такой ответ будет явно неполным, так как существует еще целый ряд причин, приводящих к авариям. Далее мы рассмотрим и проанализируем некоторые из этих причин.

Конечно, большинство аварий происходит

по причине недисциплинированности участников дорожного движения (водителей, пешеходов, велосипедистов и др.), пренебрегающих Правилами дорожного движения (рис. 7.11). Например, нарушение скоростного режима: кому из нас не доводилось видеть, как в зоне действия знака, разрешающего двигаться со скоростью не более 60 километров в час, некоторые автомобили «пролетают» намного быстрее.



Рис. 7.11. Он слишком быстро ехал...

«Популярностью» также пользуются следующие нарушения, приводящие к авариям: обгон в запрещенных местах, нарушение правил маневрирования (рис. 7.12), проезд на запрещающий сигнал светофора, игнорирование знаков приоритета.

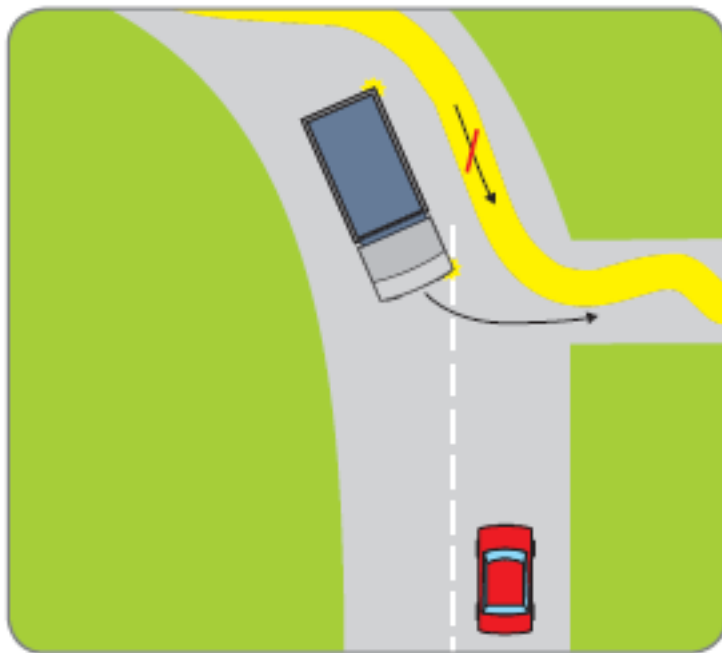


Рис. 7.12. Грузовик поворачивает правильно, а желтой линией показано грубое нарушение правил маневрирования на повороте

Однако не только водители нарушают правила дорожного движения. Ничуть не лучше ведут себя пешеходы, которые либо переходят дорогу в неположенном месте (причем зачастую даже не удосужившись посмотреть по сторонам и убедиться в отсутствии в непосредственной близости транспортных средств), либо делают это на запрещающий сигнал светофора.

То же касается и велосипедистов: езда слишком далеко от края проезжей части, пренебрежение другими требованиями ПДД для многих чуть ли не в порядке вещей.

Еще одной распространенной причиной аварий является **управление автомобилем в состоянии опьянения**. Не будем подробно на этом останавливаться, поскольку данный вопрос достаточно полно освещен выше.

Часто причиной дорожно-транспортных происшествий является переутомление водителя (вплоть до засыпания за рулем).

Многие аварии случаются по причине **технической неисправности автомобилей**. Напомним, что существует законодательно утвержденный Перечень технических неисправностей, при наличии которых эксплуатация транспортных средств запрещается. Кроме того, с некоторыми неисправностями запрещено даже дальнейшее движение. Разница между эксплуатацией и дальнейшим движением заключается в том, что в первом случае вы имеете право доехать своим ходом к месту ремонта или стоянки, а во втором – любое дальнейшее движение запрещено и автомобиль придется буксировать либо везти на эвакуаторе.

Например, если в дороге у вас перегорела лампочка в фаре или вышел из строя стояночный тормоз, можете ехать к месту стоянки или ремонта, но последующая эксплуатация автомобиля разрешается только после устранения неисправностей. А вот если у вас отказали тормоза (например, педаль проваливается), рулевое управление или во время дождя не работают стеклоочистители, дальнейшее движение запрещено. Либо устраняйте неисправность на месте, либо (в случае со стеклоочистителями) дожидайтесь окончания дождя, либо доставляйте автомобиль к месту ремонта или стоянки путем буксировки либо с помощью эвакуатора.

Пренебрежение этими требованиями нередко приводит к серьезным дорожно-транспортным происшествиям. Например, при отказе рулевого управления автомобиль стано-

вится полностью неуправляемым и его может вынести как на полосу встречного движения, так и в кювет или на тротуар. Исключительно опасен также отказ тормозной системы, так как вы не сможете остановить машину при появлении препятствия и избежать аварии будет практически невозможно (особенно на перекрестке).

Распространенной причиной дорожно-транспортных происшествий является **невнимательное отношение к другим участникам дорожного движения со стороны как водителей, так и пешеходов**. Например, вы едете, ничего не нарушая, но в это время отвлеченно думаете о чем-то своем. Следовательно, притупляется внимание, вы не успеваете вовремя заметить появившегося на проезжей части пешехода и среагировать на изменение дорожной обстановки. Пусть даже пешеход и нарушил Правила дорожного движения, но если бы вы были внимательнее, то увидели бы его раньше и наезда удалось бы избежать. Что касается пешеходов, то, как мы уже неоднократно отмечали выше, многие из них выходят на проезжую часть там, где заблагорассудится, совершенно ничего не замечая вокруг.

По причине невнимательности водители часто не замечают загоревшиеся у впереди идущей машины стоп-сигналы, включившийся у другого автомобиля указатель поворота, теряют свою полосу движения и т. п. (рис. 7.13). Все это также в конечном итоге может привести к аварии.



Рис. 7.13. Не все умеют попасть в свою полосу после съезда с кругового перекрестка

Часто дорожно-транспортные происшествия случаются по причине **неудовлетворительного состояния дорог**. Эта тема настолько стара и избита (кто не слышал известную фразу: в России две беды – дураки и дороги), что здесь трудно что-то добавить. Кто из нас не сталкивался на дороге с ямами, ухабами, открытыми канализационными люками и иными «прелестями», возникающими по причине вопиющей халатности дорожных и иных служб. Между прочим, даже небольшого размера яма может стать причиной опрокидывания автомобиля либо выезда на полосу встречного движения при движении даже на невысокой скорости (иногда для этого бывает достаточно скорости 70–80 километров в час, а на скользкой дороге – и 30–40 километров в час).

Между прочим, если причиной аварии стало неудовлетворительное состояние дороги, то ответственность за дорожно-транспортное происшествие можно полностью или частично возложить на представителей дорожных служб со всеми вытекающими отсюда последствиями.

К серьезным дорожно-транспортным происшествиям нередко приводит **неисправность технических средств организации дорожного движения**. Наиболее типичный при-

мер – неисправный светофор (имеется в виду именно неисправный, а не неработающий или с мигающим желтым сигналом). Хуже всего, когда на всех светофорах, установленных на перекрестке, включен зеленый сигнал. В этом случае возможна авария с самыми тяжелыми последствиями, ведь все автомобили будут двигаться на скорости на зеленый свет. Водители – участники дорожно-транспортного происшествия в такой ситуации виновными признаны не будут, так как ответственность полностью будут нести дорожные службы и ГИБДД.

Иногда бывает, что в одном направлении на испортившемся светофоре все время горит зеленый свет, а в другом – красный. Многие нетерпеливые водители в подобных случаях просто ждут, когда пересекаемая дорога будет пустой, и, выбрав момент, проезжают перекресток на запрещающий сигнал светофора. Если это приведет к дорожно-транспортному происшествию, водитель, поехавший на красный свет, будет признан виновником аварии, хотя часть вины следовало бы возложить на дорожные службы и ГИБДД, так как именно они не обеспечили нормальную работу дорожного оборудования.

Еще одна распространенная причина дорожных аварий – **недостаточная подготовка водителей транспортных средств**, причем как в части теории, так и в части практики. К сожалению, многие неосознательные граждане получают водительские удостоверения по блату, являясь при этом самыми настоящими преступниками. И дело не только в том, что они нарушили порядок получения прав (не посещали автошколу, дали взятку экзаменатору в ГИБДД и т. д.), но и в том, что они подвергают опасности жизнь и здоровье других участников дорожного движения, поскольку не имеют должных навыков управления автомобилем. Такого «водителя» можно смело назвать потенциальным убийцей.

Кроме того, некоторые люди, отучившись в автошколе и получив права, долгое время не ездят за рулем. Кто-то пошел учиться просто «чтобы были права», кто-то планирует купить машину только через несколько лет, а учится сейчас «потому, что есть время». Когда же по истечении нескольких лет они в конце концов решают сесть за руль, то к этому моменту полностью забывают все, чему учили в автошколе. В данном случае водительское удостоверение дает таким водителям только юридическое право управлять автомобилем; но чтобы иметь еще и моральное право, необходимо попрактиковаться, чтобы вспомнить основные навыки и не создавать опасные ситуации на дороге.

В результате каких нарушений Правил дорожного движения случаются аварии

Ранее мы уже говорили о том, что одной из наиболее распространенных причин возникновения дорожно-транспортных происшествий является нарушение водителями Правил дорожного движения. Постараемся проанализировать, какие именно нарушения чаще всего становятся причинами дорожных аварий.

Около 38 % всех дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения водителями транспортных средств правил обгона или встречного разъезда. Например, не все водители соблюдают требования пункта 1.1 Правил дорожного движения, текст которого приведен ниже.

Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что:

► *полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и этим маневром он не создаст помех встречным и движущимся по этой полосе транспортным средствам;*

► *следующее позади по той же полосе транспортное средство не начало обгон, а транспортное средство, движущееся впереди, не подало сигнал об обгоне, повороте (перестроении) налево;*

► *по завершении обгона он сможет, не создавая помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу.*

Часто водители приступают к выполнению обгона, даже не удосужившись посмотреть в зеркало заднего вида, не говоря о том, чтобы оглянуться. Это становится причиной попутных столкновений. Однако к гораздо более серьезным последствиям приводят лобовые столкновения, происходящие из-за того, что водитель пошел на непродуманный и авантюрный обгон и не убедился в том, хватит ли ему на полосе встречного движения места для завершения маневра.

Примерно пятая часть дорожно-транспортных происшествий случается по причине нарушения скоростного режима, а именно превышения максимально разрешенной скорости (рис. 7.14). Водители не справляются с управлением при движении на высокой скорости, и автомобиль выносит в кювет, на полосу встречного движения, пешеходный переход, придорожный столб, тротуар с пешеходами и т. д. Особенно опасно превышение скорости при движении по скользкой дороге либо в условиях недостаточной видимости.

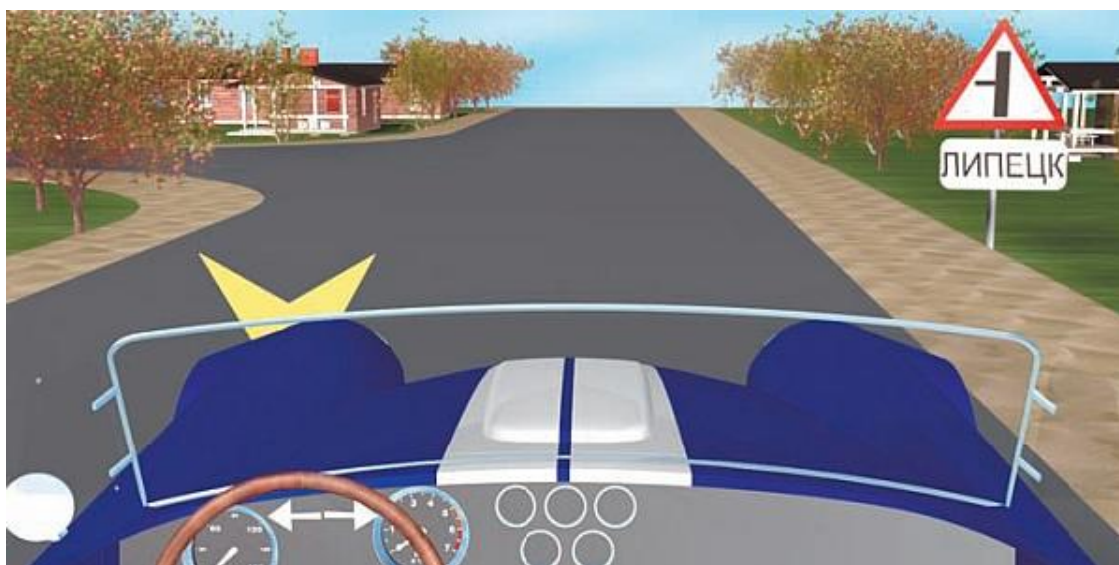


Рис. 7.14. В населенном пункте можно ехать не быстрее 60 километров в час

Около 12 % всех дорожно-транспортных происшествий случается по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного, наркотического либо токсикологического опьянения. В подобных случаях, как правило, присутствуют как минимум два нарушения Правил дорожного движения: управление автомобилем в состоянии опьянения, а также либо превышение скорости, либо засыпание за рулем, либо нарушение правил обгона, то есть то, что явилось следствием состояния опьянения и стало непосредственной причиной дорожно-транспортного происшествия.

Нарушение правил маневрирования является причиной 8 % всех дорожных аварий. Значительная часть таких ДТП случается при смене полосы движения (то есть при перестроении). В данном случае сталкиваются транспортные средства попутных направлений, поэтому к серьезным травмам или человеческим жертвам они приводят редко. Многие водители забывают о существовании «мертвой зоны» и в момент перестроения сталкиваются с находящимся в ней транспортным средством (напомним, что не стоит полностью доверять зеркалам заднего вида, поэтому не ленитесь оглянуться и посмотреть, что происходит в непосредственной близости от машины). Часто случаются аварии из-за того, что кто-либо из водителей совершает разворот не из крайней левой полосы (рис. 7.15).

**Рис. 7.15.** Такой разворот чреват попутным столкновением

Около 6 % всех дорожно-транспортных происшествий является результатом нарушения правил проезда перекрестков (имеются в виду как регулируемые, так и нерегулируемые перекрестки). Часто водители забывают уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по главной дороге, либо пытаются ехать в запрещенном направлении (например, по полосе предписано ехать прямо, а водитель пытается повернуть налево). Немало аварий на перекрестках случается из-за нарушения правил выполнения левого поворота (водитель, поворачивающий налево, не пропускает транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении).

Из-за нарушения правил проезда железнодорожных переездов происходит около 5 % аварий. Как мы уже отмечали выше, столкновение автомобиля с железнодорожным составом является одним из самых серьезных дорожно-транспортных происшествий, редко обходящихся без гибели людей. По вопиющей беспечности водители игнорируют запрещающий сигнал светофора на переездах, не оборудованных шлагбаумом. Некоторые нетерпеливые водители умудряются объехать шлагбаум и пытаются проскочить перед самым поездом. Подобные попытки часто заканчиваются трагически. Следует также отметить, что нередко

случаи, когда автомобиль глохнет прямо на рельсах, и, если в это время поблизости находится поезд, водитель и пассажиры не успевают вовремя выйти из машины.

Около 4 % ДТП случается по причине нарушения правил перевозки пассажиров. Чаще всего водители пренебрегают пунктом 22.8 Правил дорожного движения, текст которого приведен ниже.

Запрещается перевозить людей:

► *вне кабины автомобиля (кроме случаев перевозки людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой или в кузове-фургоне), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла и вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения;*

► *сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства.*

Например, нередко случаи выпадения людей из не оборудованного должным образом кузова грузового автомобиля. Иногда в салон легковушки набивается столько людей, что водитель совершенно не имеет обзора ни сзади автомобиля, ни с его правой стороны. Не говоря о том, что многие наши соотечественники очень не любят пользоваться ремнями безопасности.

Несоблюдение дистанции между движущимися транспортными средствами приводит к возникновению 3 % дорожно-транспортных происшествий. Здесь имеет место нарушение пункта 9.10 Правил дорожного движения, который гласит: *«Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения».*

Например, водитель собирается пойти на обгон, убеждает в том, что сзади и по сторонам нет помех и можно приступать к выполнению маневра, набирает скорость, приготовившись перестроиться на соседнюю полосу движения. Но перед самым его перестроением автомобиль, который едет спереди, резко начинает тормозить (вероятнее всего, по причине внезапного появления препятствия), водитель перестраивающегося автомобиля не успевает должным образом на это отреагировать, в результате чего происходит столкновение. Вкратце суть допущенной ошибки можно сформулировать так: водитель, собираясь пойти на обгон, оценил дорожную обстановку сзади и по сторонам, но совершенно перестал контролировать ситуацию впереди. Причем в данном случае ему нужно было обращать внимание не только на поведение автомобиля, движущегося впереди, но и стараться увидеть то, что происходит на проезжей части перед ним.

Иногда водители просто забывают о необходимости соблюдать дистанцию, что также приводит к столкновениям. Особое значение соблюдение безопасной дистанции приобретает при движении по скользкой дороге и в условиях недостаточной видимости.

Из-за неподчинения сигналам светофора случается около 2 % дорожно-транспортных происшествий. Здесь можно говорить как о простой невнимательности (водитель не заметил сигнала светофора), так и о преднамеренном нарушении Правил дорожного движения. Например, нередко случаи, когда водитель пытается проехать на запрещающий сигнал светофора и на перекрестке сталкивается с автомобилем, движущимся на зеленый свет.

Однако игнорировать требования светофора могут не только водители, но и пешеходы. Более того, последние делают это намного чаще и бесцеремоннее, причем последствия такого нарушения ПДД для пешеходов являются более тяжелыми, чем для водителей!

Переутомление водителей и засыпание за рулем является причиной около 2 % дорожных аварий. (О том, почему нельзя управлять транспортным средством в состоянии утомления или переутомления и какими опасными последствиями это чревато, мы говорили выше, в разделе «Чем опасно переутомление».)

«Меньшее зло», или Нарушаем ради безопасности

Правила дорожного движения нарушать нельзя – это первое, чему учат в автошколе. Однако почти никогда учащимся не рассказывают о том, что иногда во избежание более серьезных последствий бывает целесообразнее нарушить то или иное требование Правил. Иначе говоря, из двух зол – нарушение Правил дорожного движения без последствий или попадание в дорожно-транспортное происшествие – меньшим будет являться как раз первое. Об этом мы и поговорим далее.

Представьте такую ситуацию: вы стоите на перекрестке в крайнем правом ряду на красном сигнале светофора. Посмотрев в зеркало заднего вида, вы замечаете, что сзади быстро приближается автомобиль, который вовремя остановиться явно не успевает. Следовательно, вот-вот произойдет столкновение. Несмотря на то что виновным в совершении данной аварии однозначно будет признан водитель автомобиля, не успевшего затормозить, никому не хочется иметь лишние и совершенно ненужные проблемы, в частности, заниматься «разборками» со страховой компанией, ремонтом машины и т. д.

Поэтому в подобной ситуации будет целесообразнее нарушить Правила дорожного движения, проехав на запрещающий сигнал светофора. Разумеется, перед началом движения необходимо убедиться в том, что вы никому не мешаете (иначе в совершении дорожно-транспортного происшествия виновным будете вы), и ехать не прямо через перекресток, а осторожно повернуть направо. Иногда бывает достаточно не поворачивать полностью, а лишь немного проехать за светофор и остановиться у закругления бордюра. Часто этого хватает, чтобы освободить дорогу едущему сзади автомобилю (который, кстати, вылетит на полной скорости на перекресток на красный свет).

Часто нарушение Правил дорожного движения является единственно возможным способом предотвратить наезд на пешехода. Поэтому водителям приходится ударяться колесами о бордюрный камень, выезжать на полосу встречного движения через сплошную осевую линию (разумеется, при отсутствии транспортных средств, движущихся во встречном направлении), иногда даже направлять свой автомобиль в столб, дерево, придорожный рекламный щит.

Иногда, чтобы объехать на безопасном расстоянии велосипедиста, движущегося слишком далеко от края проезжей части или по слишком замысловатой траектории, приходится пересекать сплошную осевую линию (напомним, что это запрещено Правилами дорожного движения).

Как известно, Правила дорожного движения запрещают совершать обгон транспортных средств справа – об этом прямо говорится в пункте 11.2 Правил. Однако представьте такую ситуацию: вы движетесь за большим грузовиком, который перевозит в кузове явно плохо закрепленный груз. (О том, какими неприятными последствиями чревата такая ситуация, мы говорили выше, в разделе «Падение перевозимых грузов на проезжую часть».) Но обогнать этот грузовик нет никакой возможности: по полосе встречного движения сплошным потоком идут встречные транспортные средства. Поэтому в данной ситуации вам ничего не остается, как в целях собственной безопасности (чтобы избежать возможного падения груза прямо перед автомобилем) совершить обгон либо по расположенной справа полосе движения, либо по обочине. Перед выездом на обочину не забудьте убедиться, что движение по ней будет безопасным (она не вязкая, не скользкая, ее ширины достаточно для движения вашего автомобиля и т. п.).

Еще один пример. Предположим, что навстречу вам по вашей же полосе движения на высокой скорости движется другой автомобиль, явно потерявший управление (возможно, у него отказало рулевое управление, водителю стало плохо либо он просто переутомился

и уснул за рулем). Поскольку лобовое столкновение на высокой скорости является чрезвычайно опасным и редко обходится без тяжелейших (а иногда – и трагических) последствий, необходимо избежать его любой ценой.

В подобной ситуации хороши все способы ухода от столкновения, которые не спровоцируют другое дорожно-транспортное происшествие, либо, в крайнем случае, оно будет не таким опасным. Если свободна полоса встречного движения, объезжайте двигающийся навстречу автомобиль по ней, если есть поворот, съезжайте в него, пусть даже через сплошную осевую линию либо под запрещающий знак. В последнем случае можно остановиться сразу после поворота, особенно если висит знак 3.1 «Въезд запрещен» (знак может запрещать въезд потому, что на данной дороге действует одностороннее движение в противоположном вам направлении). Кроме того, можно свернуть на обочину (даже если это запрещено Правилами дорожного движения) или на тротуар (разумеется, при отсутствии на нем пешеходов).

ГЛАВА 8

Действия водителя в экстренных ситуациях

В процессе управления автомобилем водитель может попадать в самые разные экстренные ситуации, избежать неприятностей в которых можно только быстро сориентировавшись и приняв единственно верное решение. К сожалению, в автошколах этим важнейшим вопросам почти не уделяется внимания (причем в части как теоретической, так и практической подготовки). В данной главе мы постараемся устранить этот пробел и рассказать, как же следует поступать в подобных сложнейших ситуациях.

Если на ходу пробило или лопнуло колесо

Ни один водитель не застрахован от пробитого или лопнувшего колеса (рис. 8.1). Это может быть вызвано как наездом на гвоздь или иной острый предмет (бывалые работники шиномонтажных мастерских рассказывали, что иногда из колес достают даже черенки алюминиевых ложек), так и повреждением металлического корда, заводским браком.



Рис. 8.1. Такому колесу уже ничем не поможешь

Наиболее неприятные последствия могут возникнуть, если подобное случилось с одним из передних колес, так как именно они определяют направление движения транспортного средства. Если переднее колесо спустило – автомобиль начинает «тянуть» в сторону этого колеса. В данном случае следует как можно быстрее уменьшить скорость и остановиться, чтобы либо подкачать, либо заменить это колесо.

Шина, которая лопнула во время движения, в лучшем случае может привести лишь к потере управления автомобилем, в худшем – к выносу машины в кювет, либо на полосу встречного движения, либо она просто опрокинется.

Заметив, что у вас возникли проблемы с колесом, как можно крепче держите руль и старайтесь вести автомобиль прямо. Через некоторое время сбросьте газ и замедляйте движение с помощью торможения двигателем.

Необходимо учесть, что в подобных случаях педалью тормоза можно работать только при минимальной скорости, то есть лишь перед самой остановкой и только за пределами проезжей части.

Затем выйдите из автомобиля и оцените состояние колеса. В некоторых случаях решить проблему можно, немного поработав насосом (в этом случае можно сказать, что

вам повезло). Иначе «пострадавшее» колесо придется менять с помощью домкрата, который должен стоять на твердом покрытии (в противном случае массой машины его вдавит в землю) и под углом 90° (если будет наклон, машина может упасть с домкрата) (рис. 8.2).

Категорически запрещено работать под машиной, стоящей на домкрате. Известно немало случаев, когда люди гибли или получали тяжкие увечья после того, как на них падал поднятый на домкрате автомобиль.



Рис. 8.2. Каждый водитель должен уметь самостоятельно заменить колесо

Если произошло возгорание автомобиля

Автомобиль загорелся, следовательно, возникла предельно опасная ситуация, особенно если возгорание произошло во время движения. В определяющей степени положительный исход (если о таковом вообще можно говорить в подобной ситуации, ведь немалые повреждения автомобилю гарантированы в любом случае) будет зависеть от ваших взвешенных и правильных действий.

Если в дороге вы увидели, что из-под капота вашей машины пошел дым или виднеются языки пламени, держите себя в руках. Первое, что нужно предпринять, – это покинуть проезжую часть (например, съехать на обочину) и выключить зажигание.

ВНИМАНИЕ

Категорически запрещается пытаться погасить огонь увеличением скорости движения – это приведет к прямо противоположному эффекту и только усугубит ситуацию. Кроме того, вы напрасно потеряете драгоценное время.

Остановившись, немедленно высадите из машины всех находящихся в ней людей и попросите их удалиться на безопасное расстояние. Берите огнетушитель и поднимайте капот автомобиля. **Помните, что категорически запрещено делать это голыми руками, ведь он будет раскален пламенем!** Ни в коем случае не поднимайте капот резко, иначе попавший в подкапотное пространство воздух только усилит горение, а поднявшийся огонь может обжечь лицо.

ВНИМАНИЕ

Всегда имейте в автомобиле исправный огнетушитель (рис. 8.3). Совершенно недопустимо поступать так, как делают многие неосознательные водители: не имея своего огнетушителя, они берут его у товарища или коллеги лишь для прохождения технического осмотра. Подобная беспечность может впоследствии обернуться крупными неприятностями.



Рис. 8.3. В машине должен быть исправный огнетушитель

Отсоедините аккумулятор, причем, если некогда отворачивать гайки, можно вырвать его вместе с клеммами.

После этого найдите очаг возгорания и наведите в это место струю огнетушителя. **Следует помнить, что горящий бензин нельзя погасить водой.** В данном случае используйте песок, одежду, одеяла, покрывала и т. п. Эти же средства используйте тогда, когда содержимое огнетушителя закончится.

Если же побороть пламя не удастся или на это уже нет времени, отойдите вместе с пассажирами на безопасное расстояние, потому что топливный бак может взорваться. В подобной ситуации потеря или сильное повреждение автомобиля – это меньшее из зол, главное – не допустить угрозы жизни и здоровью людей.

Если вышла из строя тормозная система

Выход из строя тормозной системы – поломка, которая быстро может привести к дорожно-транспортному происшествию. Однако, если вы будете действовать правильно и решительно, можно выйти и из этой сложной ситуации.

Признаки неисправности очевидны и способны навести немалый страх на водителя, особенно малоопытного: при нажатии на педаль тормоза автомобиль скорость не снижает, а сама педаль при этом может проваливаться. К сожалению, человек в подобной ситуации от неожиданности может утратить контроль и над собой, и над происходящим, хотя именно этого категорически нельзя допускать, так как паника и хаотичные действия наверняка приведут к ДТП.

В первую очередь необходимо срочно включить аварийную световую сигнализацию, чтобы информировать других участников движения об исходящей от вас опасности. Замедлить движение можно с помощью двигателя, включая пониженные передачи. В некоторых случаях бывает целесообразно использовать «ручник», только не поднимать его сразу до упора, а работать им плавно (иначе есть вероятность ухода автомобиля в занос).

Если остановиться не получается, можно использовать экстренный способ: выключите двигатель и перейдите на первую передачу, полностью отпустив сразу после этого педаль сцепления. При этом не исключена серьезная поломка коробки передач, но зато аварии, возможно, удастся избежать.

Для снижения скорости и полной остановки можно использовать также придорожные объекты: кустарник, сетчатый забор, снежные сугробы, кучи мусора, гравия, песка и иные «податливые» препятствия.

Не забывайте, что дальнейшее движение на автомобиле с вышедшей из строя тормозной системой категорически запрещено.

Если неожиданно «закипел» мотор

Причинами «закипевшего» мотора могут быть неисправности в системе охлаждения (мало охлаждающей жидкости, нарушена циркуляция, вышел из строя термостат и др.). Признаки «закипевшего» двигателя очевидны: из моторного отсека появится густой белый пар. Зрелище, прямо скажем, не из приятных, поэтому новичок может растеряться. Между тем при своевременных и грамотных действиях бояться, в общем-то, нечего, главное – все делать быстро и решительно.

Напомним, что для наблюдения за температурой охлаждающей жидкости предназначен специальный датчик, расположенный на приборном щитке. Нормальной рабочей температурой мотора является температура около +90 °С. При приближении стрелки датчика к красному сектору следует насторожиться, возможно, скоро двигатель перегреется.

В этом случае необходимо остановить автомобиль и выключить двигатель (отметим, что мотор может «набрать» лишнюю температуру и при нормально функционирующей системе охлаждения, например если в жару долго стоять в пробке с работающим мотором). Откройте капот, этим вы увеличите приток воздуха к двигателю, что будет способствовать его остыванию. При «закипевшем» моторе поступайте точно так же.

Если невозможно немедленно остановиться, а двигатель готов «закипеть», включите печку или кондиционер (разумеется, при наличии последнего) на полную мощность: нередко вращения вентилятора хватает для охлаждения мотора.

Если отказало рулевое управление

Отказ рулевого управления во время движения может привести к серьезному дорожно-транспортному происшествию. Ведь в подобной ситуации повлиять на направление движения автомобиля будет невозможно, поэтому он в любой момент может оказаться на встречной полосе или выехать на тротуар с пешеходами, причем независимо от ваших манипуляций с рулевым колесом.

Если отказало рулевое управление, срочно включайте «аварийку» и старайтесь как можно быстрее остановиться. Категорически не рекомендуется применять экстренное торможение (за исключением крайних случаев), иначе машину может занести, а выйти из заноса при отказавшем рулевом управлении у вас никак не получится.

Как и в ситуации с отказом тормозов, в опасной ситуации бывает целесообразно заглушить мотор и включить первую передачу: лучше пусть сломается коробка передач (а это бывает не всегда), чем случится ДТП.

Остановив машину, предпримите все меры для того, чтобы убрать ее за пределы проезжей части. **Помните, что эксплуатация и дальнейшее движение с отказавшим рулевым управлением запрещены, а буксировать машину можно либо с помощью эвакуатора, либо методом частичной погрузки.**

Если на приборном щитке загорелась лампочка

На приборном щитке современной машины имеется множество различных индикаторов, и далеко не всегда сразу удастся понять, что какой из них что означает (например, подержанные автомобили часто продаются без руководства пользователя). Но месторасположение главных индикаторов (индикаторы давления масла, зарядки аккумулятора, указателей поворотов, ближнего и дальнего света фар, а также стояночного тормоза) знать необходимо.

Для удобства индикаторы имеют разные цвета. В частности, индикаторы ручного тормоза, давления масла и зарядки аккумулятора – красные, индикатор износа тормозных колодок (отметим, что он есть не на всех машинах) – желтый, индикаторы ближнего и дальнего света фар – соответственно зеленый и синий.

Неопытные водители нередко теряются и не знают, что делать, если вдруг на приборном щитке неожиданно зажегся какой-нибудь индикатор. Однако сложного ничего нет: красный индикатор говорит о том, что дальнейшее движение запрещено, а желтый информирует водителя о том, что можно продолжать движение, но в автомобиле присутствует неисправность, которую необходимо устранить как можно быстрее.

При каждом включении зажигания загораются индикаторы давления масла и зарядки аккумулятора, но они должны погаснуть сразу после запуска двигателя. Если они продолжают гореть либо один из них зажегся во время движения, срочно остановитесь и заглушите двигатель. Загоревшийся индикатор давления масла свидетельствует о недостаточном давлении в системе смазки, что чревато поломкой мотора в самое ближайшее время.

Загоревшийся индикатор зарядки аккумулятора информирует водителя о том, что аккумулятор недостаточно подзаряжается от генератора. Это чревато полной разрядкой аккумулятора, в результате чего прекратит функционировать электрооборудование и дальнейшее движение будет невозможным.

ВНИМАНИЕ

Как правило, загоревшийся индикатор красного цвета сигнализирует о наличии серьезной неполадки, до полного устранения которой ехать дальше нельзя.

Многие автомобили не имеют желтых индикаторов, но если они есть, то сигнал такого индикатора говорит о наличии каких-либо не критичных неисправностей. Например, индикатор износа тормозных колодок загорается, когда колодки достигают определенной степени износа. С этой неисправностью можно продолжать движение, но желательно заменить колодки в максимально короткие сроки.

Индикаторы иных расцветок имеют, как правило, лишь информационный характер, например индикатор синего цвета информирует водителя о том, что у него включен ближний свет фар.

Если внезапно разбилось или треснуло стекло

Многие водители недооценивают опасности разбившегося или треснувшего лобового стекла. Отметим, что разбивается оно довольно редко – для этого нужен очень сильный удар, однако чтобы появились трещины, достаточно даже несильного удара.

Главная опасность заключается в том, что из-за трещин на лобовом стекле у водителя сильно ограничивается обзор. Поэтому, если лобовое стекло покрылось трещинами, необходимо сразу включить аварийную световую сигнализацию, информируя тем самым других участников дорожного движения о возникшей нештатной ситуации, и как можно быстрее остановиться. При этом ориентироваться можно по зеркалам заднего вида, а смотреть вперед – через открытое боковое окно.

Опасность кроется даже в относительно небольших и на первый взгляд безобидных трещинах, находящихся даже не перед глазами водителя, а в самом низу или верху лобового стекла. Иногда при попадании на эту трещину луча солнца возникает сильный блик, полностью либо частично ослепляющий водителя на какое-то время, в результате чего он утрачивает способность контролировать дорожную обстановку. В данном случае необходимо опять же включить аварийную световую сигнализацию и как можно быстрее остановиться, чтобы дать глазам «проморгаться».

Если вы стали жертвой «автоподставы»

Каждый водитель наверняка слышал о таком распространенном случае вымогательства, как «автоподстава». Сущность ее заключается в том, что мошенники преднамеренно провоцируют возникновение дорожно-транспортного происшествия, виновником которого будет выглядеть другой его участник, который, естественно, ничего не нарушал.

Наиболее распространены «подставы» при перестроении. Представьте такую ситуацию: вы едете по своей полосе с разрешенной скоростью, соблюдая безопасное расстояние до впереди движущегося транспортного средства. Неожиданно прямо перед вами из соседней полосы перестраивается другой автомобиль и резко тормозит как раз тогда, когда полностью завершает маневр, при этом вы увеличить дистанцию не успеваете.

В результате вы ударяете автомобиль преступников сзади и складывается впечатление, что дорожно-транспортное происшествие случилось из-за несоблюдения вами безопасной дистанции. Самое обидное, что задняя часть «пострадавшего» автомобиля была и ранее повреждена («профессиональная болезнь»), но доказать это уже невозможно, так как все повреждения будут списаны на вас.

После этого начинается «наезд»: из машины выходят малоприятные личности бандитского вида и начинают требовать деньги за «испорченный» автомобиль.

Часто водители в подобной ситуации теряются и отдают требуемую вымогателями сумму. Причем, если при себе денег недостаточно, они начинают звонить друзьям, родственникам, знакомым с просьбой привезти им деньги на место аварии.

А вот этого делать как раз не стоит. Вызывайте ГИБДД, требуйте оформления дорожно-транспортного происшествия в соответствии с действующим законодательством (составление схемы ДТП, опрос очевидцев и т. п.). Ни в коем случае не признавайте себя виновным и в протоколе четко излагайте все так, как было на самом деле. Будет очень неплохо, если вам удастся записать все разговоры с прибывшими на место инспекторами ГИБДД, а также с вымогателями на диктофон (напомним, что подобным устройством оснащены многие современные мобильные телефоны). Постарайтесь найти очевидцев аварии. **Помните, что любые действия по доказательству своей невиновности имеет смысл предпринимать только в том случае, если в протоколе вы четко написали, что виновным себя не признаете.** Если вымогатели вам угрожали, обязательно отразите этот факт в протоколе.

Если очевидцев, подтверждающих вашу правоту, найти трудно, попросите выступить в качестве свидетелей своих друзей, родственников или знакомых, объяснив им ситуацию. Это с точки зрения закона не совсем красиво, но для вас самое главное – доказать свою невиновность и привлечь вымогателей к ответственности, поэтому наличие надежных свидетелей может иметь решающее значение.

ГЛАВА 9

Советы бывалых

В данной главе мы приведем несколько интересных и полезных советов, которыми с нами поделились опытные водители. Для удобства восприятия материал представлен в режиме вопрос – ответ.

Недавно попал в дорожно-транспортное происшествие на перекрестке с круговым движением. Намереваясь побыстрее проехать, я столкнулся с проезжающим справа автомобилем (он находился в «мертвой зоне»). Из моей полосы поворот направо был разрешен, указатель поворота я также включил заблаговременно, но виновным в аварии признали меня. Справедливо ли это?

К сожалению, виновным в совершении ДТП вас признали справедливо. В данном случае действовало правило «помехи справа»: вы должны были пропустить движущийся справа автомобиль, но не сделали этого.

Как бороться с засыпанием за рулем?

Переутомление водителя – чрезвычайно опасное явление, часто становящееся причиной серьезных дорожно-транспортных происшествий. Если вы начинаете засыпать, значит, вы сильно устали, поэтому немедленно остановитесь и отдохните (поспите хотя бы минут 15–30).

Правда ли, что если разжевать и проглотить несколько зерен кофе, то это полностью избавит от запаха спиртного, а также приведет водителя в чувство?

Подобные разговоры не имеют под собой никаких оснований. Ни кофе, ни крепкий чай, ни другие средства не способны нейтрализовать действие спиртного (останется и запах, и наличие алкоголя в крови, это быстро выяснится на медицинском освидетельствовании). Поэтому не садитесь за руль, пока полностью не протрезвеете.

Я постоянно оставляю собаку в автомобиле минут на 20–30. Но недавно мне сказали, что в жаркую погоду животное может, перегревшись, погибнуть. Так ли это?

Да, вас информировали правильно. В нагретой на солнце машине собака может погибнуть от недостатка кислорода, особенно это касается крупных пород, так как им для дыхания требуется много воздуха. Однако открывать окна – тоже не выход из ситуации: через широко открытое окно животное может выпрыгнуть, а чуть приоткрытое окно крупное животное может, оперевшись лапами, обломать.

Я привык заливать в машину тот бензин, который попадется: она ездит и на 92-м, и на 95-м. Однако недавно узнал, что нужно использовать только тот бензин, который рекомендован заводом-изготовителем. Так ли это на самом деле?

Да, это действительно так. Если вы будете заливать топливо более высокого качества, чем рекомендует завод-изготовитель, то никакого эффекта не получите, только потратите лишние деньги. Заливать бензин худшего качества чревато, во-первых, преждевременным самовоспламенением горючей смеси в цилиндрах двигателя, а во-вторых, детонацией, следствием которой станет снижение мощности двигателя и повышенный износ деталей шатунно-поршневой группы. Кроме того, использование неподходящего бензина ведет к его повышенному расходу.

Отметим, что в некоторых современных автомобилях можно использовать несколько видов бензина. Для перевода машины на тот или иной вид достаточно переключить в соответствующее положение специально предназначенный переключатель, расположенный в моторном отсеке.

Мне предстоит дальняя дорога с ребенком, которого укачивает в машине, и часто из-за этого ему в дороге становится плохо (болит голова, тошнит). Средства от укачивания, имеющиеся в аптеках, не помогают. Как немедикаментозными методами можно бороться с подобным явлением?

Каждый ребенок индивидуален, поэтому совет на все случаи жизни дать непросто. Тем не менее вот несколько рекомендаций, соблюдение которых существенно уменьшит вероятность укачивания.

Перед тем как отправиться в путь, приведите в порядок салон вашей машины: удалите пыль и грязь, вытряхните коврики, тщательно вымойте все пепельницы (от запаха окурков плохо может стать даже взрослому человеку). Удалите различного рода ароматизаторы и прочие пахучие предметы (исключением являются ароматизаторы с запахом мяты или эвкалипта – их как раз можно оставить). Заправляйте автомобиль не перед самой поездкой, а заранее, чтобы из салона выветрился запах топлива.

Отправившись в дорогу, не курите в салоне и не позволяйте этого делать другим. Посадите ребенка на ту сторону, куда не попадает солнце, и не оставляйте машину на стоянке под палящими лучами солнца с ребенком в салоне. Если в машине есть кондиционер, пользуйтесь им, но не включайте на полную мощность, иначе велика вероятность того, что ребенок простынет (лучше всего включать его на среднюю мощность периодически).

Старайтесь вести машину плавно, без скачков и рывков (например, на светофоре не стоит резко тормозить и потом так же резко стартовать – это верный путь к укачиванию). Если дорога длинная, периодически останавливайтесь и выводите ребенка на улицу, чтобы он слегка прогулялся и побегал.

Как правило, по мере подрастания детей укачивает меньше.

Я обучаюсь в автошколе. Не все, что рассказывает преподаватель, мне понятно. Но отвечать на мои вопросы он не желает, мотивируя это тем, что необходимый минимум знаний он дает на занятиях. Прав ли преподаватель в данном случае?

Нет, преподаватель не прав. За свое обучение в автошколе вы заплатили немалые деньги, поэтому имеете право на получение ответов на все ваши вопросы. К сожалению, в большинстве российских автошкол преподавание теории сводится к нудному и монотонному зачитыванию Правил дорожного движения с последующей проверкой знаний учащихся у доски. Такое преподавание вызывает лишь невообразимую скуку и не дает никакого представления о том, как вести себя, например, в сложной дорожной обстановке.

Поэтому настаивайте на том, чтобы преподаватель четко, ясно и недвусмысленно отвечал на все имеющиеся у вас вопросы. Если он отказывается, следует обратиться к администрации автошколы, чтобы привлечь его к ответственности за уклонение от исполнения служебных обязанностей.

Мой дизельный автомобиль этой зимой стал вести себя непонятно: двигатель запускается легко, но очень скоро глохнет (успеваю проехать лишь около километра). В чем причина?

По всей вероятности, вы используете некачественное дизельное топливо. Видимо, в нем присутствуют примеси воды или бензина и при отрицательной температуре оно загустевает. В результате мотор заводится и работает лишь до тех пор, пока не использует оставшееся в нем и в топливопроводе горючее, после чего, само собой, глохнет. Нередко водитель без проблем заводит двигатель, проезжает километр-другой, а затем автомобиль безнадежно глохнет.

Некачественное топливо нужно слить из бака не жалея. Учтите, что очень нежелательно покупать солярку с рук, в этом случае высока вероятность того, что она непригодна для езды, а следовательно, может стать причиной выхода двигателя из строя (кстати, ремонт дизельного мотора – очень трудная, долгая и, конечно, дорогая работа).

Если же вы пользуетесь качественной соляркой, то проверьте цепь питания электромагнитного клапана, а также герметичность топливной системы. Иногда решить проблему можно прокачкой топливной системы.

У подержанной иномарки, которую я намереваюсь приобрести, плохо виден vin-код, часть его знаков удается прочесть с трудом. Может, лучше не покупать эту машину?

Прежде чем отказываться от покупки, имеет смысл проверить корректность vin-кода, лучше всего на платной основе. Не жалейте на это денег (тем более что сумма вполне посильная), особенно если вы приобретаете дорогой автомобиль. Если некоторые символы вообще не читаются, что исключает возможность проверки, целесообразнее, конечно, поискать другую машину. Особо внимательно изучите символы, которые относительно легко исправляются (3, 8, 5, 6, 9).

Приложение

Приложение к приказу Министерства
внутренних дел России
от 20 апреля 1999 г. № 297
(в ред. приказов МВД РФ от 21.06.1999 № 453,
от 10.09.2001 № 800, от 19.03.2004 № 187,
от 28.03.2005 № 209)

Наставление по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерств внутренних дел Российской Федерации

I. Общие положения

1. Основные термины и понятия.

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

Безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникающее 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.

Обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

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-патрульная служба – структурное подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, входящее в состав милиции общественной безопасности Российской Федерации.

Наряд дорожно-патрульной службы – сотрудник или несколько сотрудников дорожно-патрульной службы, назначенные для несения службы на постах и маршрутах патрулирования.

Пост дорожно-патрульной службы – определенное дислокацией место, на котором сотрудники дорожно-патрульной службы выполняют возложенные на них обязанности.

Стационарный пост дорожно-патрульной службы – место несения службы нарядами дорожно-патрульной службы, оборудованное специальными служебными помещениями, оснащенное оперативно-техническими и специальными средствами, инженерными и иными сооружениями, а также закрепленная за ним зона ответственности.

Контрольный пост милиции – стационарный пост, входящий в состав межрегиональной специальной оперативно-поисковой заградительной системы по розыску автомото-транспортных средств.

Контрольно-пропускной пункт – наряд милиции, выставаемый для обеспечения пропускного режима или ограничения движения транспорта и пешеходов в определенном рай-

оне (местности) при проведении массовых мероприятий, возникновении стихийных бедствий, эпидемий, эпизоотий и других чрезвычайных ситуаций.

Маршрут патрулирования – определенное дислокацией направление движения нарядов дорожно-патрульной службы.

Зона ответственности поста – территория поста с прилегающим к ней участком дороги (местности), в пределах которого наряд дорожно-патрульной службы выполняет свои функциональные обязанности.

2. Организация дорожно-патрульной службы.

2.1. Дорожно-патрульная служба¹ является структурным подразделением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации² и входит в состав милиции общественной безопасности Российской Федерации. Она осуществляет оперативно-профилактические, контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также участвует в обеспечении охраны общественного порядка и борьбе с правонарушениями в зонах своих постов и маршрутов патрулирования.

2.2. Деятельность ДПС строится в соответствии с принципами законности, гуманизма, уважения прав человека, гласности.

2.3. Правовую основу деятельности ДПС составляют: Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы, Закон Российской Федерации от 18 апреля 1991 г. № 1026-1 «О милиции»³, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях⁴, Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁵, другие федеральные законы, указы и распоряжения Президента Российской Федерации, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, нормативные правовые акты Министерства внутренних дел Российской Федерации, законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, а также настоящее Наставление (в ред. Приказа МВД РФ от 28.03.2005 № 209).

2.4. Сотрудники ДПС должны иметь необходимую профессиональную подготовку, быть дисциплинированными и бдительными, действовать решительно, смело и настойчиво, обладать высокими моральными качествами, стойко переносить трудности, связанные со службой. В обращении с гражданами сотрудники ДПС должны быть вежливыми и тактичными, их действия – законными и понятными лицам, в отношении которых они осуществляются.

2.5. В состав ДПС ГИБДД МВД России входят строевые подразделения (в том числе специализированные): полки, батальоны, роты, взводы, мобильные строевые подразделения, создаваемые в качестве оперативного резерва для реагирования на осложнение оперативной обстановки в области дорожного движения, проведения специальных мероприятий по пресечению преступлений, связанных с эксплуатацией транспортных средств, а также группы.

¹ Далее – ДПС.

² Далее – ГИБДД.

³ Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 16, ст. 503; Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации, 1993, № 10, ст. 360; № 32, ст. 1231; Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 25, ст. 2964; Российская газета, № 67, 08.04.99.

⁴ Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1 (часть I), ст. 1; № 18, ст. 1721; № 30, ст. 3029; № 44, ст. 4295, 4298; 2003, № 1, ст. 2; № 27 (часть I), ст. 2700; № 27 (часть II), ст. 2708, 2717; № 46, ст. 4434, 4440; № 50, ст. 4847, 4855; № 52, ст. 5037; 2004, № 19, ст. 1838; № 30, ст. 3095; № 31, ст. 3229; № 34, ст. 3529, 3533; № 44, ст. 4266; 2005, № 1 (часть I), ст. 9, 13, 37, 40, 45. Сноска введена Приказом МВД РФ от 28.03.2005 № 209.

⁵ Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873.

Специализированные подразделения ГИБДД по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения образуются по согласованию с МВД России.

2.6. Работу подразделений ДПС, оказание им практической и методической помощи организуют отделы (отделения) ДПС управлений (отделов) ГИБДД МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации.

3. Задачи дорожно-патрульной службы.

Основными задачами ДПС являются:

- ▶ сохранение жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, защита их законных прав и интересов, а также интересов общества и государства;
- ▶ обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспортных средств;
- ▶ предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения.

4. Функции дорожно-патрульной службы.

4.1. Оказание в пределах своей компетенции содействия и помощи участникам дорожного движения в осуществлении их законных прав и интересов.

4.2. Осуществление контроля за соблюдением правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4.3. Регулирование дорожного движения, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий.

4.4. Охрана общественного порядка, обеспечение общественной безопасности, предотвращение и пресечение преступлений и административных правонарушений на улицах, дорогах и иных общественных местах.

4.5. Осуществление розыска угнанных и похищенных транспортных средств, а также транспортных средств, водители которых скрылись с мест дорожно-транспортных происшествий⁶.

4.6. Осуществление в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях.

4.7. Осуществление неотложных действий на месте ДТП, а также принятие мер по эвакуации людей и оказанию им первой медицинской помощи, содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра.

4.8. Проведение в соответствии с законодательством Российской Федерации проверки сообщений о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также осуществление производства по делам об административных правонарушениях (п. 4.8 в ред. Приказа МВД РФ от 28.03.2005 № 209).

4.9. Осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств.

4.10. Выявление причин и условий, способствующих совершению ДТП, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению.

4.11. Информирование населения, в том числе с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке в области дорожного движения, причинах ДТП и принимаемых мерах по их предупреждению.

4.12. Участие совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, организациями независимо от форм собственности, общественными объединениями, а также гражданами в реализации профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

⁶ Далее – ДТП.

4.13. Контроль за состоянием и обустройством улично-дорожной сети и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях, принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

4.14. Участие совместно с паспортно-визовой службой в осуществлении контроля за соблюдением иностранными гражданами и лицами без гражданства установленных для них правил въезда, выезда, пребывания и транзитного проезда на транспортных средствах через территорию Российской Федерации.

5. Организация взаимодействия подразделений дорожно-патрульной службы.

5.1. ДПС решает стоящие перед ней задачи во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел, военной автоинспекцией Министерства обороны Российской Федерации, Российской транспортной инспекцией, организациями, общественными объединениями, трудовыми коллективами и гражданами.

5.2. Взаимодействие осуществляется на основе договоров, совместных планов, приказов, указаний и инструкций.

6. Обязанности и права сотрудника дорожно-патрульной службы.

6.1. Сотрудник ДПС при несении службы обязан:

6.1.1. Знать нормы Правил дорожного движения Российской Федерации⁷ и законодательства об ответственности за их нарушения.

6.1.2. Организовать безопасный и бесперебойный процесс дорожного движения.

6.1.3. Знать оперативную обстановку в зоне поста или маршрута патрулирования.

6.1.4. Контролировать соблюдение участниками дорожного движения установленных правил, нормативов и стандартов, действующих в области дорожного движения.

6.1.5. Предотвращать и пресекать преступления и административные правонарушения, выяснять причины и обстоятельства, способствующие их совершению, в пределах своих прав принимать к нарушителям меры административного воздействия.

6.1.6. Предупреждать водителей о возникшей на их пути опасности, которую они не в состоянии своевременно обнаружить.

6.1.7. При получении информации о готовящемся преступлении немедленно докладывать дежурному или непосредственному начальнику и принимать меры к его предотвращению.

6.1.8. При получении сведений от граждан о совершаемых или совершенных преступлениях установить и записать все установочные данные о заявителях, конкретное место преступления, кем и против кого оно совершено или готовится, и другую информацию, имеющую значение для раскрытия преступления, немедленно доложить об этом дежурному или непосредственному начальнику, принять меры к выявлению и задержанию лиц, совершивших преступление, оказанию помощи пострадавшим, установлению свидетелей и до прибытия следственно-оперативной группы обеспечить охрану места происшествия, неприкосновенность обстановки, сохранность следов и вещественных доказательств.

6.1.9. При прибытии на место происшествия следственно-оперативной группы действовать в соответствии с указанием ее руководителя, о чем доложить своему дежурному.

6.1.10. Оказывать, в пределах своей компетенции, помощь гражданам, пострадавшим от преступлений, административных правонарушений и несчастных случаев, а также находящимся в состоянии, опасном для их здоровья и жизни.

6.1.11. Знать дислокацию ближайших нарядов милиции, войсковых нарядов, представителей общественных формирований по охране правопорядка и систему связи с ними,

⁷ Утверждены постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531).

места расположения и режим работы медицинских учреждений, организованных автостоянок, станций технического обслуживания и других объектов сервиса.

6.1.12. Осуществлять производство по делам об административных правонарушениях.

6.1.13. Регулировать дорожное движение, в том числе с использованием жестов.

6.1.14. Производить неотложные действия на месте ДТП, тщательно и квалифицированно разбираться в обстоятельствах нарушений правил дорожного движения и ДТП.

6.1.15. Принимать меры по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим при ДТП, охране имущества, оставшегося без присмотра, оказывать гражданам содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств.

6.1.16. Оказывать содействие в беспрепятственном проезде транспортных средств аварийно-спасательных служб в районы аварий, катастроф, пожаров, стихийных бедствий и других чрезвычайных событий, принимать участие в охране общественного порядка в этих местах.

6.1.17. Выявлять и задерживать объявленные в розыск транспортные средства, а также транспортные средства, водители которых скрылись с мест ДТП, или используемые в противоправных целях.

6.1.18. Контролировать наличие у водителей документов, предусмотренных Правилами дорожного движения Российской Федерации.

6.1.19. Контролировать содержание в исправном и безопасном для движения состоянии улиц, дорог и дорожных сооружений и их освещенность.

6.1.20. Изучать порядок и условия движения транспорта и пешеходов и принимать соответствующие меры по улучшению организации движения и повышению его безопасности.

6.1.21. Осуществлять контроль за соблюдением условий обеспечения безопасности дорожного движения при проведении на улицах и дорогах ремонтно-строительных и других работ.

6.1.22. Быть культурными и вежливыми в обращении с гражданами, строго соблюдать законность.

6.1.23. Оказывать (в период, не связанный с выполнением конкретных специальных заданий) содействие водителям в устранении неисправностей транспортных средств, своевременной доставке пассажиров и грузов к месту назначения, а также помощь пешеходам, особенно инвалидам, престарелым и детям, при переходе ими улиц и дорог.

6.1.24. Докладывать по окончании несения службы дежурному по подразделению о результатах работы.

6.2. По прибытии на пост (маршрут патрулирования) сотрудник ДПС должен получить от сменяемого им сотрудника информацию об оперативной обстановке, имевших место происшествиях, проводимых на улицах и дорогах ремонтно-строительных и иных работах, поступивших указаниях и сообщениях, исправности технических средств регулирования дорожного движения, а также другие сведения, имеющие прямое отношение к несению службы. Если в предшествующую смену контроль за дорожным движением на данном посту или маршруте не осуществлялся, сотрудник проверяет исправность технических средств регулирования, специальных средств, средств связи, состояние дорог и улиц, условия производства на них ремонтно-строительных и других работ.

О принятии поста, маршрута патрулирования и выявленных недостатках докладывает в дежурную часть строевого подразделения.

Во время несения службы сотрудник ДПС должен принять меры к устранению помех в движении, освобождению проезжей части от оставленных на ночь транспортных средств, обозначению опасных участков на посту или маршруте патрулирования.

6.3. При несении службы нарядом в составе двух или более сотрудников ДПС назначается старший наряда.

6.4. Старший наряда обеспечивает руководство деятельностью наряда на период несения службы и обязан:

6.4.1. Организовывать работу состоящих в наряде сотрудников ДПС, докладывать командиру, дежурному по подразделению о необходимости внесения изменений в их расстановку и порядок несения ими службы в зависимости от сложившейся обстановки.

6.4.2. Осуществлять контроль за несением службы сотрудниками ДПС и оказывать им практическую помощь при выполнении задач по контролю за дорожным движением.

6.4.3. Проверять правильность ведения служебной документации, качество оформления материалов по ДТП и административным правонарушениям, принимать меры по устранению выявленных недостатков.

6.4.4. Контролировать правильность использования оперативно-технических и специальных средств.

6.4.5. Докладывать дежурному о своем местонахождении и обстановке на участке несения службы не реже одного раза в час.

6.5. Сотрудник ДПС при несении службы имеет право:

6.5.1. Требовать от граждан и должностных лиц прекращения преступления или административного правонарушения, а также действий, препятствующих осуществлению полномочий милиции, законной деятельности депутатов, кандидатов в депутаты, должностных лиц органов власти и должностных лиц органов местного самоуправления, представителей общественных объединений (пункт 1 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.2. Проверять у граждан и должностных лиц документы, удостоверяющие личность, если имеются достаточные основания подозревать их в совершении преступления или административного правонарушения, а при наличии данных о том, что они имеют при себе оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, взрывные устройства, наркотические средства или психотропные вещества, производить в порядке, установленном федеральным законом, личный досмотр лиц, досмотр их вещей, ручной клади и багажа, изымать указанные предметы, средства и вещества при отсутствии данных о наличии законных оснований для их ношения и хранения (пункт 2 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.3. Останавливать на стационарных постах, контрольных постах милиции, контрольно-пропускных пунктах транспортные средства для проверки у водителей, в том числе с использованием автоматизированных баз данных, документов, предусмотренных Правилами дорожного движения Российской Федерации, и в установленных законодательством Российской Федерации случаях изымать их (подпункт И пункта 12 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации⁸).

6.5.4. Останавливать транспортные средства, водители которых нарушили правила дорожного движения.

6.5.5. Утратил силу. – Приказ МВД РФ от 19.03.2004 № 187.

6.5.6. Запрещать эксплуатацию транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения (пункт 23 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.7. Проводить в установленном законодательством Российской Федерации порядке освидетельствование лиц, подозреваемых в совершении преступления или административ-

⁸ Утверждено Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 25, ст. 2897).

ного правонарушения, повлекших угрозу безопасности дорожного движения, для установления факта алкогольного или наркотического опьянения либо направлять или доставлять указанных лиц в медицинские учреждения, если результат освидетельствования необходим для подтверждения или опровержения факта правонарушения или объективного рассмотрения дела о правонарушении (пункт 19 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.8. Задерживать военнослужащих, подозреваемых в совершении преступления или административного правонарушения, до передачи их военным патрулям, военному коменданту, командирам воинских частей или военным комиссарам (пункт 12 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.9. Входить беспрепятственно в жилые и иные помещения граждан, на принадлежащие им земельные участки, на территорию и в помещения, занимаемые организациями, и осматривать их при преследовании лиц, подозреваемых в совершении преступлений, либо при наличии достаточных данных полагать, что там совершено или совершается преступление, произошел несчастный случай, а также для обеспечения личной безопасности граждан и общественной безопасности при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, эпидемиях, эпизоотиях и массовых беспорядках (пункт 18 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.10. Применять в установленном порядке оперативно-технические и специальные средства для выявления и фиксации нарушений правил дорожного движения, осуществления контроля за техническим состоянием транспортных средств, а также в предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях оружие и специальные средства для принудительной остановки транспортных средств (подпункт М пункта 12 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации).

6.5.11. Осуществлять в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, административное задержание и личный досмотр граждан, досмотр транспортных средств (подпункт Н пункта 12 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации).

6.5.12. Составлять протоколы об административных правонарушениях, осуществлять административное задержание, принимать другие меры, предусмотренные законодательством об административных правонарушениях (пункт 5 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.13. Ограничивать или временно запрещать движение транспортных средств и пешеходов на дорогах, а также не допускать граждан и транспортные средства на отдельные участки местности и объекты, обязывать их остаться там или покинуть эти участки и объекты в целях защиты здоровья, жизни и имущества граждан, проведения следственных и розыскных действий (пункт 22 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.14. Ограничивать или запрещать проведение ремонтно-строительных и других работ на улицах и дорогах, если не соблюдаются требования по обеспечению общественной безопасности (пункт 23 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.15. Запрещать эксплуатацию транспортных средств, не прошедших государственный технический осмотр, не имеющих укрепленных на установленных местах государственных регистрационных знаков, транспортных средств, в конструкцию которых внесены изменения без соответствующего разрешения, имеющих скрытые, подложные, измененные номера узлов и агрегатов или государственные регистрационные знаки, равно при несоответствии маркировки транспортных средств данным, указанным в регистрационных документах, до устранения причин, послуживших основанием для такого запрещения (подпункт

Ж пункта 12 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации).

6.5.16. Пользоваться беспрепятственно в служебных целях средствами связи, принадлежащими организациям, общественным объединениям и гражданам (пункт 29 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.17. Использовать транспортные средства организаций, общественных объединений или граждан, кроме принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительствам иностранных государств, международным организациям и автомобилям специального назначения, для проезда к месту стихийного бедствия, доставления в лечебные учреждения граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, преследования лиц, совершивших преступления, и доставления их в органы внутренних дел, а также для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств, проезда к месту происшествия или сбора по тревоге, в не терпящих отлагательства случаях, с отстранением при необходимости водителей от управления этими транспортными средствами (пункт 28 статьи 11 Закона Российской Федерации «О милиции»).

6.5.18. Применять и использовать в установленном законодательством Российской Федерации порядке оружие, специальные средства и физическую силу (раздел IV Закона Российской Федерации «О милиции»).

II. Организация деятельности подразделений дорожно-патрульной службы

7. Учетно-аналитическая работа.

7.1. В подразделениях ДПС организуются учет и анализ информации, имеющей значение для выполнения основных задач, стоящих перед ними.

Учету и анализу подлежат ДТП на обслуживаемой территории и принимаемые меры по их предупреждению; преступления, связанные с использованием транспортных средств; данные о состоянии дисциплины и соблюдении законности в деятельности сотрудников ДПС; предложения организаций, общественных объединений и граждан, касающиеся совершенствования деятельности ДПС и обеспечения безопасности в области дорожного движения.

7.2. Учет и анализ ДТП, правоприменительной деятельности осуществляются в порядке и сроки, установленные соответствующими нормативными правовыми актами МВД России. Для повышения оперативности в проведении учетно-аналитической работы подразделения ДПС оснащаются электронно-вычислительной техникой.

7.3. Работу по анализу ДТП и правоприменительной деятельности организует командир строевого подразделения, а где строевое подразделение отсутствует – начальник ГИБДД органа внутренних дел.

Непосредственно учет и анализ ДТП (в том числе топографический), реализации законодательства об административных правонарушениях осуществляется сотрудниками, на которых эти задачи возложены должностными инструкциями.

8. Планирование работы.

8.1. Деятельность ДПС осуществляется в соответствии с текущими планами работы строевого подразделения, составляемыми в установленном в органах внутренних дел порядке на основе анализа и прогнозирования оперативной обстановки. По согласованию с начальниками ГИБДД, командирами строевых подразделений в план могут вноситься изменения и дополнения.

Планы работы рот, батальонов, входящих в состав более крупных строевых подразделений, утверждаются вышестоящими командирами.

8.2. Итоги выполнения планов рассматриваются на оперативных совещаниях при командире строевого подразделения. По окончании планового периода составляется отчет (справка) с последующим докладом руководителю, утвердившему план.

8.3. Контроль за выполнением планов осуществляют командиры (начальники штабов) строевых подразделений, а также соответствующие начальники ГИБДД МВД, ГУВД, УВД, ОВД.

9. Расстановка сил и средств.

9.1. Работа ДПС организуется исходя из наличия сил и средств и принципа их концентрации в местах, характеризующихся напряженной дорожной обстановкой. При этом учитываются: состояние аварийности на обслуживаемой территории, протяженность автомобильных дорог и особенности условий движения по ним, интенсивность движения транспорта и пешеходов в различные часы суток, дни недели, времена года.

9.2. Расстановка сил и средств ДПС осуществляется на основании утвержденной Дислокации постов и маршрутов патрулирования в соответствии с обязательными нормами ежесуточного выставления нарядов и заносится в Поставую ведомость расстановки нарядов дорожно-патрульной службы.

9.3. Дислокация включает: схему района, города, транспортного участка, оценку оперативной обстановки, обязательные нормы выставления сотрудников ДПС и транспортных средств, перечень постов и маршрутов патрулирования, в том числе дополнительных, подлежащих закрытию в период осложнения оперативной обстановки, виды нарядов, порядок взаимодействия и связи между ними и другие необходимые сведения (места расположения и телефоны медицинских учреждений, органов внутренних дел, станций технического обслуживания транспортных средств, организованных стоянок транспорта и других объектов сервиса).

Дислокация разрабатывается командиром строевого подразделения в границах обслуживаемой территории на основе анализа состояния аварийности по месту, дням, времени суток совершения ДТП и с учетом особенностей условий движения по дорогам, режима работы организаций, учебных заведений, торговых центров, других объектов, работа которых обуславливает эпизодическое увеличение потоков транспортных средств и пешеходов.

9.4. Количество постов и маршрутов патрулирования в дислокации может превышать рассчитанное по обязательным нормам выставления нарядов. Они подразделяются на подлежащие обязательному закрытию и посты, маршруты патрулирования, закрываемые в зависимости от оперативной обстановки, складывающейся в течение дней недели или суток. Решение о маневрировании силами и средствами принимается командиром строевого подразделения и фиксируется в книге постовых ведомостей.

9.5. Обязательная норма ежесуточного выставления нарядов определяется для строевого подразделения на год путем деления штатной численности на коэффициент потребности инспекторского состава ДПС, который составляет 2,39 для смены продолжительностью 8 часов. При продолжительности смены более 8 часов коэффициент увеличивается на 0,29 единицы на каждый дополнительный час.

При определении обязательной нормы ежесуточного выставления нарядов штатная численность контрольных постов милиции, входящих в структуру строевых подразделений ДПС, не учитывается.

При проведении на территории обслуживания мероприятий, требующих значительного увеличения плотности нарядов за счет привлечения к службе инспекторского состава в дни его отдыха и праздничные дни, для компенсации выходных дней командиры строевых подразделений вправе в последующие дни произвести обоснованное сокращение обязательных норм ежесуточного выставления нарядов.

9.6. Дислокация согласовывается с начальником ГИБДД, утверждается руководством МВД, ГУВД, УВД и пересматривается не реже одного раза в год.

В случаях, когда автомобильные дороги, обслуживаемые строевым подразделением, проходят по территории нескольких районов (городов), дислокация согласовывается с руководителями соответствующих УВД, ОВД.

Дислокация постов (маршрутов) патрулирования строевых подразделений ДПС, входящих в состав территориальных органов внутренних дел, разрабатывается начальником ГИБДД и утверждается руководителем соответствующего УВД, ОВД.

9.7. На каждый пост, маршрут патрулирования составляется Карточка поста (маршрута патрулирования) (приложение 4) в двух экземплярах, один из которых хранится в дежурной части строевого подразделения, а второй выдается сотруднику ДПС на время несения службы.

9.8. Режим работы строевого подразделения определяется распорядком дня и графиком, в котором указываются дни и часы (смены) несения службы каждым сотрудником ДПС и его выходные дни.

Распорядок дня и график работы утверждает командир строевого подразделения, а подразделений, входящих в состав горрайорганов внутренних дел, – начальник ГИБДД.

Служебное время при несении ДПС определяется нахождением нарядов в оперативном подчинении дежурного строевого подразделения или иных должностных лиц, осуществляющих руководство службой (с начала инструктажа до поступления команды об окончании службы).

Для сотрудников ДПС устанавливается общая продолжительность рабочего времени не более 40 часов в неделю.

В случае необходимости командир строевого подразделения (начальник органа внутренних дел) своим приказом может увеличивать продолжительность рабочего времени сотрудников ДПС.

За несение службы сверх установленного законодательством Российской Федерации рабочего времени, а также в дни отдыха и праздничные дни сотрудникам ДПС производится дополнительная оплата или предоставляется отдых в другие дни в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Учет служебного времени сотрудников сверх установленного законодательством Российской Федерации ведется начальником штаба или заместителем командира строевого подразделения.

10. Работа дежурных частей строевых подразделений дорожно-патрульной службы.

10.1. Оперативное управление силами и средствами строевых подразделений осуществляют дежурные части, а при их отсутствии – дежурные части территориальных органов внутренних дел.

10.2. Дежурные части строевых подразделений находятся в оперативном подчинении дежурных частей органов внутренних дел, в структуру которых входят строевые подразделения.

10.3. Работу дежурной части организует начальник штаба строевого подразделения, а где этой должности по штатам нет – заместитель командира. Право утверждения графика несения службы, установления порядка подмены лиц суточного наряда, их отстранения в случае необходимости от дежурства предоставлено только командиру строевого подразделения (или лицу, его замещающему).

10.4. Наряды дежурных частей строевых подразделений руководствуются Наставлением по организации работы дежурных частей органов внутренних дел, другими нормативными правовыми актами, относящимися к области дорожного движения, охраны общественного порядка, предотвращения и раскрытия преступлений, и настоящим Наставлением.

10.5. На дежурную часть строевого подразделения возлагаются следующие задачи:

10.5.1. Сбор, обработка и оценка информации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения на обслуживаемой территории.

10.5.2. Оперативное управление силами и средствами подразделения в целях обеспечения бесперебойного и безопасного дорожного движения, регулирования движения транспортных потоков, ликвидации заторов в движении, контроля за выполнением условий производства работ, связанных с закрытием дорог.

10.5.3. Прием, регистрация и передача сообщений и заявлений о ДТП, преступлениях и других правонарушениях.

10.5.4. Оперативное обеспечение раскрытия преступлений по «горячим следам».

10.5.5. Осуществление организационных мероприятий по выезду на места ДТП для оформления и проведения неотложных действий, а также принятия мер к ликвидации их последствий.

10.5.6. Организация розыска и задержания угнанных, похищенных транспортных средств и транспортных средств, водители которых скрылись с мест ДТП, регистрация в установленном порядке сообщений о таких противоправных деяниях.

10.5.7. Организация взаимодействия нарядов строевого подразделения с нарядами других подразделений органов внутренних дел.

10.5.8. Выдача инспекторскому составу и прием от него имущества, вооружения, оперативно-технических и специальных средств, обеспечение их сохранности при хранении в помещении дежурной части.

10.5.9. Прием оформленных материалов об административных правонарушениях в области дорожного движения от командиров взводов (старших групп), их регистрация в соответствующем журнале, передача инспектору по исполнению административного законодательства.

10.5.10. Обеспечение выполнения внутреннего распорядка, контроль за соблюдением пожарной безопасности и санитарных правил в здании строевого подразделения.

10.5.11. Осуществление информационно-справочной работы.

10.5.12. Прием заявлений от граждан в отсутствие руководства строевого подразделения, выдача по их просьбе книги жалоб и предложений.

10.5.13. Организация оповещения и сбора сотрудников подразделения.

10.6. Для выполнения возложенных на дежурную часть задач назначается суточный наряд.

10.7. При неполной штатной укомплектованности или в связи с болезнью, отпуском сотрудников дежурной части дежурными назначаются наиболее подготовленные сотрудники строевого подразделения по графику, утвержденному командиром.

10.8. В целях успешного выполнения возложенных на дежурную часть задач она обеспечивается автомобилями для выездов на места ДТП, специальными техническими средствами, оргтехникой, документацией, служебными помещениями для размещения суточного наряда, хранения и выдачи оружия, оперативно-технических и специальных средств.

10.9. Старший инспектор-дежурный (инспектор-дежурный) строевого подразделения является старшим оперативным начальником над несущим службу суточным нарядом дежурной части и находящимися в нарядах сотрудниками строевого подразделения, выполняющими задачи по обеспечению безопасности дорожного движения.

10.10. Старший инспектор-дежурный (инспектор-дежурный) при выполнении служебных обязанностей имеет право:

10.10.1. Отдавать обязательные к исполнению распоряжения нарядам ДПС, а в отсутствие руководителей строевого подразделения – всему инспекторскому составу.

10.10.2. Производить временные изменения в расстановке сил и средств строевого подразделения с последующим докладом о принятом решении командиру и дежурному по органу внутренних дел.

10.10.3. Проверять несение ДПС, а также использование транспортных, оперативно-технических и специальных средств строевого подразделения.

10.10.4. Освобождать сотрудников ДПС от несения службы в случае невозможности выполнения ими должностных обязанностей с последующим докладом руководству подразделения.

10.10.5. Контролировать своевременность и полноту исполнения отданных распоряжений.

10.10.6. При осложнении оперативной обстановки обращаться к вышестоящему дежурному и дежурным соседних строевых подразделений с целью получения экстренной помощи силами и средствами, а также необходимой информации.

10.10.7. Ходатайствовать о поощрении сотрудников строевого подразделения, отличившихся в обеспечении общественного порядка, а по фактам недобросовестного отношения к службе – о привлечении их к дисциплинарной ответственности.

10.10.8. Отстранять в отсутствие командира строевого подразделения и лиц, его замещающих, любого сотрудника ДПС от несения службы за грубый дисциплинарный проступок с последующим докладом о принятом решении командиру строевого подразделения.

10.10.9. Требовать от граждан и должностных лиц соблюдения установленного общественного порядка, принимать меры к пресечению нарушений, составлять протоколы об административных правонарушениях.

10.10.10. Задерживать в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством Российской Федерации лиц, подозреваемых в совершении преступления, с последующей передачей этих лиц в органы внутренних дел по территориальности.

10.10.11. Производить другие действия в соответствии с правами и обязанностями сотрудников милиции, определенными действующим законодательством Российской Федерации и Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

10.10.12. Пользоваться всеми правами, предоставленными инспектору ДПС.

10.11. Старший инспектор-дежурный (инспектор-дежурный) обязан:

10.11.1. При подготовке инспекторов ДПС строевого подразделения, заступающих на службу:

а) принимать доклады от командиров взводов (старших групп) о прибытии на службу инспекторского состава ДПС и заполнять постовую ведомость;

б) осуществлять контроль за выходом и возвращением патрульного автотранспорта с отметкой в Журнале учета использования транспортных средств;

в) выдавать инспекторам ДПС оперативно-технические и специальные средства, о чем производить соответствующую запись в Журнале выдачи и приема вооружения, оперативно-технических и специальных средств, а также табельное оружие, нагрудные отличительные знаки, служебные документы;

г) проверять готовность инспекторского состава ДПС к несению службы, его внешний вид, экипировку;

д) организовывать на инструктаже доведение до заступающего на службу наряда состояние оперативной обстановки;

е) докладывать о не прибывших на службу сотрудниках ДПС командиру строевого подразделения и принять меры к выяснению причин неявки.

10.11.2. По окончании службы нарядами:

а) принимать от сотрудников ДПС оружие, нагрудные знаки и специальные средства, проверять их комплектность и исправность, о чем делать соответствующие записи в журналах;

б) передавать принятые от командиров взводов (старших групп) административные материалы помощнику дежурного для их регистрации в Журнале учета материалов о нарушениях правил дорожного движения;

в) докладывать командиру строевого подразделения или лицу, его замещающему, о случаях неявки по неизвестным причинам инспектора ДПС с маршрута патрулирования (поста), в дальнейшем действовать по его указанию;

г) обобщать результаты несения службы для доклада командиру строевого подразделения, делать запись в постовой ведомости и докладывать командиру подразделения (лицу, его замещающему) о приеме-сдаче дежурства.

10.11.3. При сборе информации и оценке обстановки на обслуживаемой территории:

а) изучать, анализировать и оценивать сведения о совершенных ДТП и преступлениях, транспортных средствах, водители которых скрылись с мест ДТП, угнанных и похищенных транспортных средствах, разыскиваемых преступниках и нераскрытых преступлениях, намеченных и проводимых массовых, спортивных и других мероприятиях, степени участия инспекторского состава строевого подразделения по поддержанию соответствующих режимов дорожного движения в местах их проведения, изменениях климатических условий, состоянии автомобильных дорог, дорожных сооружений и технических средств регулирования дорожного движения, которые могут оказывать влияние на дорожное движение, оперативную обстановку, расстановку сил и средств;

б) систематизировать, обобщать и докладывать полученную информацию командиру строевого подразделения, а в предусмотренных нормативными правовыми актами МВД России случаях – вышестоящему дежурному.

10.11.4. По управлению силами и средствами:

а) обеспечивать непрерывное управление нарядами, их четкое взаимодействие между собой и с другими подразделениями органов внутренних дел;

б) контролировать несение службы нарядами, в случае невыхода их на связь в назначенное время принимать необходимые меры по установлению местонахождения;

в) информировать инспекторский состав подразделения об изменениях оперативной обстановки.

10.11.5. По приему сообщений и заявлений о преступлениях, ДТП, нарушениях общественного порядка и других чрезвычайных происшествиях:

а) выяснять время, место, обстоятельства происшествия, приметы правонарушителей, сведения о заявителе (фамилия, имя, отчество, адрес, телефон), данные о транспортных средствах, причастных к происшествию (марка, государственный регистрационный знак, принадлежность), наличие пострадавших. Если водитель с места ДТП скрылся, дополнительно выяснять цвет, особые приметы, характер возможных повреждений, направление движения транспортного средства, приметы водителя;

б) принимать, регистрировать сообщения о преступлениях и своевременно передавать полученную информацию в органы внутренних дел по территориальности. Сведения о ДТП регистрировать в тетради для записей дежурного, а после уточнения – в Журнале учета дорожно-транспортных происшествий;

в) докладывать командиру строевого подразделения и вышестоящему дежурному о преступлениях, ДТП с тяжкими последствиями и действовать в соответствии с их указаниями. В случаях организации розыска преступников по горячим следам немедленно передавать необходимую информацию на маршруты патрулирования, посты для ориентирования нарядов ДПС;

г) информировать о ДТП, повлекших гибель, ранение людей или причинение существенного материального ущерба, дежурные части органов внутренних дел по территориальности, при необходимости вызывать скорую медицинскую помощь, пожарную охрану, другие оперативные и спасательные службы, а в случае, когда участники происшествия при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося прибыли в строевое подразделение, организовывать оформление материалов по происшествию в установленном порядке;

д) докладывать об осложнении обстановки на месте происшествия, угрозе возникновения групповых хулиганских проявлений или других чрезвычайных обстоятельствах дежурному по органу внутренних дел, командиру строевого подразделения и в дальнейшем действовать по их указанию. При возникновении затора на месте происшествия организовывать объезд этого места;

е) организовать доставку транспортных средств с мест происшествий в территориальные органы внутренних дел по месту совершения (когда нельзя их передать владельцу), а также транспортных средств, задержанных у лиц, управляющих ими без водительских документов или в состоянии опьянения. В последнем случае они могут быть приняты под охрану в дежурную часть строевого подразделения. Принятие на хранение, а также передача транспортного средства в другое подразделение органа внутренних дел оформляется актом приема на хранение произвольной формы. Выдача транспортного средства и груза владельцам осуществляется по предъявлении ими соответствующих документов;

ж) докладывать вышестоящему дежурному и по возможности ставить в известность представительство МИД России о ДТП с участием иностранных граждан;

з) оповещать командира и наряды строевого подразделения, руководителей заинтересованных дорожных и коммунальных служб об осложнении условий дорожного движения вследствие обвалов, оползней, разрушения дороги, снежного заноса, гололедицы, выхода из строя средств регулирования и т. п., а также принимать необходимые меры по обеспечению безопасного и бесперебойного движения, в дальнейшем осуществлять контроль за выполнением соответствующих работ.

10.11.6. По обеспечению сопровождения автомобилей:

а) вести оповещение нарядов ДПС по маршруту следования сопровождаемых автомобилей;

б) организовывать взаимодействие нарядов подразделения и горрайорганов внутренних дел по обеспечению беспрепятственного проезда сопровождаемых автомобилей;

в) информировать экипажи автомобилей сопровождения об обстановке на маршруте движения.

10.11.7. По контролю за организацией перевозок опасных грузов:

а) знать техническое наименование веществ, вид опасности, код экстренных мер, сроки и маршруты перевозки опасных грузов;

б) принимать меры по организации бесперебойного движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

10.11.8. По обеспечению справочной работы:

а) давать исчерпывающие разъяснения (без сообщения секретных или носящих служебный характер сведений) при обращении в дежурную часть граждан или должностных лиц по вопросам деятельности ДПС, других подразделений органов внутренних дел, а при необходимости организовывать проверку или информировать заявителя о порядке дальнейших действий;

б) информировать родственников о погибших или раненных при ДТП.

10.11.9. По обеспечению сохранности имущества, вооружения, оперативно-технических, специальных и транспортных средств:

а) обеспечивать хранение, выдачу и учет оружия, боеприпасов, оперативно-технических и специальных средств в оборудованных несгораемых шкафах (ящиках) в соответствии с нормативными правовыми актами МВД России;

б) проверять при приеме оружия и специальных средств их состояние, укомплектованность, исправность, чистоту, смазку (оружия) и т. д. В случае обнаружения повреждений или недостачи требовать от сотрудников ДПС письменное объяснение и принимать необходимые меры к розыску утраченного. О фактах их утраты или непригодности к дальнейшей эксплуатации в результате повреждений немедленно докладывать письменным рапортом командиру строевого подразделения и производить записи в журналах;

в) запрещается передавать ключи от оружейной комнаты, шкафов с оружием и комнаты хранения оперативно-технических и специальных средств кому бы то ни было, кроме лица, сменяющего или замещающего дежурного. Передача ключей оформляется в журнале для записи дежурного с указанием номера личной печати дежурного, которой опечатаны шкафы и комнаты. При нарушении оттисков печатей в отсутствие дежурного проверка и передача хранящегося оружия, боеприпасов, оперативно-технических и специальных средств осуществляются комиссией, назначаемой командиром подразделения.

10.12. Другие лица суточного наряда дежурной части при исполнении ими служебных обязанностей в пределах своей компетенции, определенной функциональными обязанностями, обладают правами, предусмотренными действующим законодательством Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России и настоящим Наставлением.

10.13. Дежурные части подразделений ДПС оснащаются единым абонентским телефонным номером ГИБДД.

11. Подготовка и инструктаж нарядов.

11.1. Подготовка, инструктаж и развод сотрудников, назначенных в наряд для несения ДПС, осуществляется в соответствии с настоящим Наставлением и Уставом патрульно-постовой службы милиции общественной безопасности Российской Федерации⁹.

Инструктаж нарядов проводится, как правило, в специально оборудованном классе.

11.2. Лица, назначенные в наряд для несения ДПС, прибывают в подразделение или орган внутренних дел не менее чем за 15 минут до начала инструктажа и докладывают о прибытии дежурному и своему командиру.

11.3. Инструктаж заступающего на службу наряда проводит командир строевого подразделения или его заместитель в присутствии старшего инспектора-дежурного (инспектора-дежурного), о чем делается запись в постовой ведомости.

В соответствии с утвержденным графиком на инструктажи приглашаются руководители или сотрудники других служб и подразделений органов внутренних дел.

Продолжительность инструктажа не должна превышать 30 минут.

11.4. Должностные лица при проведении инструктажа должны:

11.4.1. Убедиться в готовности инспекторского состава ДПС к несению службы и принять меры по устранению выявленных недостатков.

11.4.2. Выборочно проверить знание инспекторским составом ДПС своих прав и обязанностей, правил применения и использования оружия, специальных средств, мер обеспечения личной безопасности.

11.4.3. Информировать сотрудников ДПС о состоянии аварийности и оперативной обстановке на обслуживаемой территории.

11.4.4. Объявить посты и маршруты патрулирования.

⁹ Утвержден приказом МВД России от 18 января 1993 г. № 17 (зарегистрирован в Минюсте России 9 марта 1993 г. № 175).

11.4.5. Довести до сведения инспекторского состава ДПС результаты работы, а также обстоятельства нарушений законности и порядка несения службы за истекшие сутки.

11.4.6. Назначить старших нарядов.

11.5. В ходе инструктажа не рекомендуется проводить разбор нарушений, ранее допущенных заступающими в наряд сотрудниками ДПС.

11.6. Заступающие в наряд сотрудники ДПС должны иметь опрятный внешний вид, исправное снаряжение, форменную одежду по сезону, светоотражающую экипировку, а также нагрудный знак, оружие, жезл и другие специальные средства, Карточку поста или маршрута патрулирования, служебную книжку, служебное и водительское (если сотрудник имеет право на управление транспортными средствами) удостоверения, выписки из Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, бланки протоколов и других необходимых процессуальных документов, карточки учета нарушений, квитанции об уплате штрафа, авторучку, карандаш, линейку, записную книжку, свисток, карманный электрический фонарь (при работе в условиях недостаточной видимости), Правила дорожного движения Российской Федерации, рулетку, служебную сумку или планшет.

11.7. Инструктаж завершается отдачей приказа о заступлении нарядов строевого подразделения на службу.

11.8. Запрещается выставлять для несения службы на стационарных постах, загородных дорогах и в темное время суток наряды в составе менее двух сотрудников ДПС.

11.9. Сотрудники ДПС, несущие службу на постах, расположенных на большом удалении от строевого подразделения, с разрешения его руководителей прибывают на инструктаж в определенные дни недели. О заступлении на службу инспекторы ДПС докладывают дежурному и получают от него необходимую информацию и указания. В период несения службы в городах и других населенных пунктах сотрудники ДПС информируют дежурного об оперативной обстановке один раз в час, а на загородных дорогах не менее одного раза в два часа.

III. Организация и несение дорожно-патрульной службы

12. Формы и методы надзора за дорожным движением.

12.1. Основными формами несения дорожно-патрульной службы являются:

12.1.1. Патрулирование на автомобилях, мотоциклах и вертолетах.

12.1.2. Пешее патрулирование.

12.1.3. Несение службы на постах (в том числе стационарных).

12.1.4. Сопровождение транспортных средств.

12.2. Контроль за дорожным движением с использованием транспортных средств может быть открытым (обычным), скрытым и смешанным. Открытый контроль осуществляется инспекторами ДПС на автомобилях и мотоциклах, имеющих специальную окраску. Скрытый контроль – на автомобилях обычной окраски без надписей и опознавательных знаков. Он осуществляется, как правило, в дневное время, а в вечернее – лишь на участках дорог, имеющих достаточную освещенность, ширину и хорошее покрытие.

Решение об осуществлении скрытого контроля принимает командир строевого подразделения или начальник ГИБДД, о чем делается соответствующая запись в постовой ведомости. В случае если инспектор ДПС одет в гражданскую одежду, обязательно наличие у него нагрудного знака. Смешанный контроль организуется одновременно на двух автомобилях, один из которых имеет специальную окраску и опознавательные знаки, а второй – обычную окраску.

Коэффициент потребности автомобилей, имеющих обычную окраску, не должен превышать 0,25 к общему количеству патрульного транспорта.

12.3. Взаимодействие между нарядами при смешанном контроле и координация их совместных действий осуществляются с помощью радиосвязи.

12.4. При несении ДПС с использованием патрульных автомобилей или мотоциклов, имеющих специальную окраску, применяются следующие основные методы:

12.4.1. Движение в потоке транспортных средств (для контроля за поведением водителей в целях предупреждения и выявления нарушений правил дорожного движения).

12.4.2. Движение впереди транспортного потока со скоростью, не превышающей установленную (для предупреждения превышения скорости).

12.4.3. Остановка у опасных в аварийном отношении мест (для устранения опасности и пресечения нарушений правил дорожного движения водителями и пешеходами).

12.4.4. Остановка патрульного автомобиля или мотоцикла в местах наилучшей его видимости для всех участников дорожного движения с одновременным пешим перемещением инспектора к наиболее напряженным по интенсивности движения участкам.

12.5. Применение того или иного метода, их чередование и выбор скорости движения определяются поставленной на инструктаже задачей и складывающейся на маршруте патрулирования обстановкой.

12.6. Вертолетное патрулирование организуется преимущественно на автомобильных дорогах федерального и республиканского значения, имеющих высокую интенсивность движения. Наряды патрульных вертолетов формируются из инспекторского состава строевых подразделений.

С помощью вертолетов осуществляется оказание экстренной медицинской помощи пострадавшим при ДТП и доставка их в медицинские учреждения, надзор за дорожным движением, сопровождение колонн автомобилей, обеспечение массовых мероприятий с участием большого количества транспортных средств и людей, розыск водителей, скрывшихся с мест ДТП, похищенных или угнанных транспортных средств.

Командир подразделения (старший группы) сообщает в дежурную часть на каждые сутки порядок и часы работы вертолета, место и время патрулирования. Непосредственно перед вылетом он проводит инструктаж сотрудников ДПС, привлекаемых к вертолетному патрулированию.

В состав наряда патрульного вертолета входят старший инспектор (старший наряда), по возможности фельдшер, а в состав наряда каждого патрульного автомобиля – не менее двух сотрудников ДПС.

12.7. Пешее патрулирование применяется для контроля за движением на небольших по протяженности, напряженных по интенсивности движения и опасных в аварийном отношении участках дорог.

При пешем патрулировании контроль за дорожным движением осуществляется в открытой форме путем перемещения по краю тротуара (обочины), резервной зоне дороги. Место несения службы выбирается так, чтобы инспектор ДПС был отчетливо виден возможно большему количеству участников движения и имел возможность для своевременного пресечения нарушений.

12.8. При несении службы на постах особое внимание уделяется розыску транспортных средств, водители которых скрылись с мест ДТП, выявлению угнанных и похищенных транспортных средств, транспортных средств с неисправностями, угрожающими безопасности дорожного движения, а также используемых в преступных целях.

12.9. Для несения службы в состав нарядов стационарных постов, особенно в ночное время, по решению руководства горрайорганов внутренних дел могут привлекаться сотрудники других подразделений милиции.

12.10. Решение о строительстве стационарных постов ДПС на автомобильных дорогах принимается руководителями МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации по обоснованным предложениям соответствующих управлений (отделов) ГИБДД.

Вопрос о создании стационарных постов ДПС на автомобильных дорогах федерального значения согласовывается с Главным управлением ГИБДД МВД России.

Стационарные посты, на которых работа организована круглосуточно, обеспечиваются специальными техническими средствами, медицинским оборудованием и медикаментами, журналами приема и сдачи поста, учета поступающих указаний, учета транспортных средств, находящихся в розыске, приема и выдачи задержанных транспортных средств, тетрадями для записей.

12.11. Для удобства проверок проходящего транспорта, обеспечения при этом безопасности дорожного движения территория, прилегающая к посту, должна быть хорошо освещена.

13. Порядок несения службы.

13.1. Основными способами несения ДПС являются: контроль за поведением участников дорожного движения, предостережение их от совершения противоправных действий либо пресечение правонарушений, осуществление распорядительно-регулирующих действий.

13.2. Контроль при несении службы заключается в визуальном или с помощью специальных технических средств наблюдении за выполнением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации и иных норм, действующих в области дорожного движения.

13.3. К распорядительно-регулирующим действиям относится регулирование движения жемами, которое осуществляется в местах временных заторов в движении, при проведении массовых и специальных мероприятий, при неисправной светофорной сигнализации, при обеспечении перехода дорог пешеходами и в других случаях осложнения дорожной обстановки.

13.4. Предостережение участников дорожного движения представляет собой воздействие на их поведение самим пребыванием сотрудника ДПС на наиболее напряженном участке маршрута, на месте происшествия или стихийного бедствия, а также путем предупреждения водителей о возможных последствиях, которые могут наступить в результате несоблюдения ими правил дорожного движения.

Пресечение правонарушения заключается в обязательном реагировании сотрудника ДПС на неправомерные действия участников дорожного движения с целью предотвращения происшествий и предупреждения их возможных последствий, обеспечения применения в отношении нарушителей установленных мер воздействия.

13.5. При несении службы на маршруте патрулирования (посту) инспектор ДПС должен влиять на процесс движения. При этом надзор за дорожным движением должен быть направлен на предупреждение и пресечение нарушений, которые являются основными причинами ДТП.

13.6. При контроле за движением на патрульном автомобиле (мотоцикле) для остановки транспортного средства, водитель которого нарушил правила дорожного движения, используются специальные световые и звуковые сигналы, громкоговорящая установка, жесты рукой или жезлом.

Примечание. Запрещается останавливать транспортные средства на участках автомобильных дорог с ограниченной видимостью, до и после поворота, непосредственно перед или после вершин подъема, перед перекрестками, переходами, в зоне железнодорожных переездов и в других опасных местах, за исключением случаев необходимости безотлагательной их остановки во избежание наступления нежелательных последствий.

13.7. Основанием для остановки транспортных средств являются:

- а) нарушение правил дорожного движения водителями или пассажирами;

б) наличие данных, свидетельствующих о причастности водителя, пассажиров к совершению ДТП, административного правонарушения, преступления;

в) нахождение транспортного средства в розыске, а также наличие данных об использовании транспортного средства в противоправных целях;

г) необходимость опроса водителя или пассажиров об обстоятельствах совершения ДТП, административного правонарушения, преступления, очевидцами которого они являются;

д) выполнение решений уполномоченных на то государственных органов или должностных лиц об ограничении или запрещении движения;

е) необходимость привлечения водителя или транспортного средства для оказания помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам милиции;

ж) проверка документов на право пользования и управления транспортными средствами, а также документов на транспортное средство и перевозимый груз – только на стационарных постах ДПС, контрольных постах милиции и контрольно-пропускных пунктах.

В период проведения специальных мероприятий допускается остановка транспортных средств вне стационарных постов с целью проверки водительских и регистрационных документов, а также документов на перевозимый груз.

Запрещается останавливать транспортные средства без необходимости.

13.8. Остановка транспортных средств должна осуществляться на минимально короткий срок. Общественный транспорт (автобусы, троллейбусы, трамваи) на маршрутах следует задерживать не более 1–2 минут.

13.9. Не допускается проведение проверки содержания окиси углерода в отработавших газах двигателя и технического состояния транспортных средств, прошедших в установленном порядке государственный технический осмотр.

13.10. При обнаружении на маршруте патрулирования сотрудников милиции, осуществляющих контроль за соблюдением водителями транспортных средств правил дорожного движения, докладывает об этом дежурному и действует в соответствии с его указаниями.

13.11. При проезде колонн или отдельных автомобилей, сопровождаемых патрульными автомобилями ДПС, а также подающих специальные световые и звуковые сигналы, инспектор ДПС принимает меры к их безопасному, беспрепятственному проезду по территории поста или маршрута патрулирования.

13.12. Принадлежащие специальным и оперативным службам автомобили, подающие специальные световые и звуковые сигналы, могут быть остановлены в тех случаях, когда имеются достоверные данные о том, что указанные автомобили похищены, угнаны, используются в противоправных целях или управляются лицами, находящимися в состоянии опьянения. При нарушении правил дорожного движения водителями данных автомобилей сотрудником ДПС составляется рапорт с указанием всех обстоятельств случившегося.

Оформление ДТП с участием транспортных средств специальных и оперативных служб, фактов управления таким транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, осуществляется в соответствии с установленным порядком.

13.13. Утратил силу. – Приказ МВД РФ от 19.03.2004 № 187.

13.14. Сотрудник ДПС в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, в соответствии со статьями 27.12 и 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях отстраняет водителя от управления транспортным средством и задерживает транспортное средство до устранения причины задержания.

13.15. Утратил силу. – Приказ МВД РФ от 19.03.2004 № 187.

13.16. Исключен. – Приказ МВД РФ от 28.03.2005 № 209.

13.17. Производит в установленном законодательством Российской Федерации порядке досмотр транспортного средства при подозрении, что водитель использует его в

противоправных целях, а также досмотр груза при наличии основания полагать, что он незаконно перевозится.

О проведении досмотра транспортного средства и досмотра груза составляется протокол (либо делается отметка об этом в протоколе об административном правонарушении). Обнаруженные в процессе досмотра вещи или предметы, свидетельствующие о совершении противоправных действий, и их владельцы доставляются в дежурную часть органа внутренних дел, куда передаются также все материалы по данному правонарушению.

13.18. Сотрудник ДПС доставляет нарушителя в дежурную часть строевого подразделения или горрайоргана внутренних дел в случаях и порядке, предусмотренных статьей 27.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

13.19. Сотрудник ДПС осуществляет преследование транспортных средств, в которых находятся лица, подозреваемые в совершении преступления, либо водители которых скрылись с места ДТП, или своими действиями подвергают опасности жизнь других участников движения, или не выполняют требования сотрудников милиции об остановке.

В случае если указанные лица вооружены, сотрудник ДПС докладывает об этом в дежурную часть строевого подразделения или органа внутренних дел, далее действует по указанию дежурного и сообразно обстановке.

Для обеспечения личной безопасности и безопасности участников движения во время преследования сотрудник ДПС обязан:

- а) постоянно держать включенными на патрульном транспорте специальные звуковые и световые сигналы;
- б) выбирать скорость движения исходя из конкретных условий;
- в) быть внимательным к действиям преследуемых и других участников дорожного движения;
- г) докладывать дежурному строевого подразделения или органа внутренних дел о месте своего нахождения и направлении движения;
- д) информировать других участников дорожного движения о внимательности и соблюдении мер предосторожности.

13.20. При выявлении нарушений правил перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов сотрудник ДПС запрещает дальнейшее движение указанных транспортных средств до получения соответствующего указания от руководства строевого подразделения или дежурного, по возможности приняв меры к отводу таких транспортных средств с проезжей части.

13.21. При несении службы на посту или маршруте патрулирования сотрудник ДПС осуществляет контроль за обустройством и состоянием автомобильных дорог, исправностью технических средств регулирования (светофоров, дорожных знаков и т. д.), а также за производством работ на проезжей части.

При обнаружении недостатков инспектор ДПС сообщает об этом дежурному по подразделению, который записывает их в Журнал учета недостатков в состоянии улиц и дорог, повреждений технических средств регулирования. До устранения повреждений и помех для движения при необходимости осуществляет регулирование, принимает меры по обеспечению безопасности дорожного движения.

13.22. Все материалы, составленные по выявленным правонарушениям, вместе с задержанными документами передаются по окончании службы в дежурную часть.

13.23. Осуществляя несение службы совместно с представителями общественных формирований по охране правопорядка, инспектор ДПС обязан:

- а) знакомить их с особенностями обстановки в районе поста, маршрута патрулирования;
- б) оказывать помощь при выявлении правонарушителей.

13.24. Пост или маршрут патрулирования сотрудник ДПС оставляет только с разрешения или по указанию командира строевого подразделения, его заместителей и дежурной части в случаях:

- а) принятия неотложных мер по устранению помех и опасностей в движении на соседних участках;
- б) задержания и доставления в дежурную часть лиц, допустивших нарушения правила дорожного движения или общественного порядка либо совершивших преступления или административные правонарушения;
- в) доставления задержанных транспортных средств к месту хранения;
- г) оказания содействия в выполнении служебных обязанностей другим нарядам милиции, работникам Федеральной службы безопасности Российской Федерации, Федеральной службы охраны Российской Федерации, а также общественных формирований;
- д) преследования лиц, совершивших правонарушение;
- е) оказания помощи пострадавшим при ДТП, несчастных случаях и др.;
- ж) охраны места происшествия;
- з) принятия мер к ликвидации пожара и последствий стихийных бедствий;
- и) внезапного заболевания;
- к) принятия пищи в установленное время.

13.25. Во время несения службы на патрульном транспорте запрещается:

- а) перевозить посторонних граждан и грузы, а также оставлять патрульный транспорт без присмотра;
- б) превышать установленную скорость движения, самовольно отклоняться от назначенного маршрута и изменять порядок несения службы, если это не вызывается служебной необходимостью;
- в) передавать кому бы то ни было управление патрульным транспортом;
- г) оставлять без присмотра в патрульном транспорте задержанных лиц.

14. Порядок использования оперативно-технических и специальных средств.

14.1. Средства измерения скорости движения, другая аппаратура фиксации нарушений правил дорожного движения, приспособления для принудительной остановки транспортных средств, приборы для выявления подделок в водительских документах и другие оперативно-технические и специальные средства применяются в соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке пользования этими средствами. Запрещается применение средств измерения, не прошедших метрологическую поверку или имеющих просроченные свидетельства о поверке.

14.2. В целях наиболее эффективной эксплуатации средств измерения руководитель подразделения должен анализировать результаты их применения сотрудниками ДПС, влияние использования приборов при надзоре за дорожным движением на состояние дисциплины водителей. С учетом интенсивности транспортных потоков и дорожных условий он должен определять ежедневную расстановку инспекторского состава, которому выданы средства измерения, обеспечивая применение приборов, как правило, в две смены.

14.3. К работе со специальными техническими средствами допускается инспекторский состав ДПС, изучивший инструкции по эксплуатации и сдавший зачеты по правилам их применения.

14.4. Сотрудники ДПС, получившие в пользование оперативно-технические и специальные средства, несут персональную ответственность за их сохранность и работоспособность.

14.5. Средства связи (радио, проводные) применяются для обеспечения управления нарядами, взаимодействия между ними, а также для работы нарядов ДПС с автоматизированными базами данных в запросном режиме.

14.6. Передача информации по каналам связи, организация системы связи и ее функционирование осуществляются в порядке, установленном МВД России, и определяются с учетом местных условий командиром строевого подразделения. Запрещается ведение радиообмена по вопросам, не связанным с выполнением служебных обязанностей.

14.7. Запрещается во время несения службы использование оперативно-технических и специальных средств, не предусмотренных табельной положенностью.

15. Действия сотрудника дорожно-патрульной службы при дорожно-транспортных происшествиях.

15.1. О всяком, ставшем известным сотруднику ДПС, происшествии, включая случаи, когда оно совершено вне его поста или маршрута патрулирования, он докладывает в дежурную часть строевого подразделения (органа внутренних дел) и в дальнейшем действует в соответствии с полученными указаниями.

При непосредственном получении сообщения о происшествии сотрудник ДПС обязан внимательно выслушать заявителя и зафиксировать:

- а) фамилию, имя, отчество, адрес и номер телефона лица, сообщившего о происшествии;
- б) место, время, вид и обстоятельства происшествия;
- в) сведения о пострадавших;
- г) сведения об оказании пострадавшим медицинской помощи;
- д) в какие лечебные учреждения и кем направлены пострадавшие;
- е) тип, марку, цвет и государственные регистрационные знаки транспортных средств, на которых были отправлены пострадавшие;
- ж) сведения о транспортных средствах, причастных к данному происшествию.

15.2. По прибытии на место происшествия, в котором пострадали люди, сотрудник ДПС до приезда следственно-оперативной группы:

15.2.1. Определяет число пострадавших; сравнительно оценивает степень тяжести их состояния; вызывает скорую медицинскую помощь; до ее прибытия или в случае невозможности вызова лично оказывает первую медицинскую помощь и при необходимости организует доставку в медицинские учреждения; выясняет фамилии, имена, отчества, место жительства (место работы) пострадавших.

15.2.2. Устанавливает водителей, транспортные средства которых участвовали в происшествии, и других причастных к нему лиц, изымает в установленном порядке водительские документы у участников происшествия.

15.2.3. Обеспечивает присутствие указанных лиц на месте происшествия до прибытия следственно-оперативной группы.

15.2.4. Выявляет свидетелей происшествия и записывает их данные.

15.2.5. Принимает меры к сохранности и фиксации вещественных доказательств, следов, имущества и других предметов, имеющих отношение к происшествию.

15.2.6. Докладывает прибывшему на место происшествия руководителю следственно-оперативной группы (прокурору, следователю, сотруднику, осуществляющему дознание) сведения о причастных к происшествию лицах и свидетелях, передает вещественные доказательства и в дальнейшем действует по его указанию.

15.2.7. Организует в необходимых случаях движение транспорта в объезд, а при невозможности сделать это – фиксирует в присутствии двух понятых и участников происшествия расположение транспортных средств, следов происшествия и других предметов, имеющих отношение к нему, после чего принимает меры к возобновлению движения.

15.2.8. Выясняет, если водитель на транспортном средстве с места происшествия скрылся, вероятное направление его движения, марку, тип, государственный регистрационный знак, цвет, а также особые приметы транспортного средства и водителя.

Полученные при осмотре места происшествия и опросе свидетелей данные о скрывшемся транспортном средстве и водителе сотрудник ДПС немедленно докладывает дежурному строевого подразделения или органа внутренних дел, в дальнейшем действует в соответствии с их указаниями.

15.2.9. При оформлении материалов по происшествию с транспортным средством, в котором находятся лица, пользующиеся иммунитетом и привилегиями (если они не нуждаются в медицинской помощи), сотрудник ДПС предлагает водителю присутствовать при составлении материалов по данному происшествию; если водитель или кто-либо из пассажиров выражает нежелание присутствовать при составлении материалов, он записывает необходимые сведения об участниках происшествия и разрешает им уехать. В таких случаях в протоколе осмотра места происшествия делается запись о причине отсутствия водителя и подписывается составителем протокола и двумя свидетелями.

15.3. Оформление материалов о нарушениях правил дорожного движения, повлекших повреждение транспортных средств, грузов, дорог, дорожных сооружений или иного имущества и причинивших при этом только материальный ущерб, по указанию дежурного осуществляется сотрудником ДПС самостоятельно в соответствии с установленным в органах внутренних дел порядком производства по делам об административных нарушениях и иных норм, действующих в области дорожного движения.

15.4. Прибыв на место происшествия с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы, или место его вынужденной остановки, сотрудник ДПС обязан:

15.4.1. Проконтролировать правильность обозначения места ДТП или вынужденной остановки транспортного средства способами, предусмотренными пунктом 7 Правил дорожного движения Российской Федерации и подпунктом 5.1.11 Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом¹⁰.

15.4.2. Сообщить в дежурную часть строевого подразделения время и место происшествия, его причины и последствия (техническая неисправность транспортного средства, повреждение тары либо упаковки груза, вызвавшее его утечку), число пострадавших лиц и характер полученных ими травм, наименование опасных грузов, их количество и далее действовать по указанию дежурного.

15.4.3. Оказать содействие в ликвидации причин и последствий вынужденной остановки транспортного средства.

15.4.4. В случае невозможности установления опасных свойств перевозимых грузов перекрыть движение на дороге на расстоянии не менее 300 метров от места происшествия и не допускать к месту происшествия посторонних лиц.

15.4.5. Докладывать в дежурную часть строевого подразделения об изменении обстановки на месте происшествия.

16. Работа по розыску транспортных средств.

16.1. Сотрудник ДПС осуществляет работу по розыску угнанных, похищенных транспортных средств, транспортных средств, водители которых скрылись с мест ДТП, а также раскрытию по «горячим следам» иных преступлений, связанных с использованием транспортных средств.

16.2. При несении службы на постах и маршрутах патрулирования сотрудник ДПС останавливает транспортные средства, сходные по марке, цвету и характерным приметам с находящимися в розыске, сверяет тип, модель, государственный регистрационный знак, идентификационный номер, номера шасси (рамы), кузова и двигателя с данными, записанными в регистрационных документах (свидетельстве о регистрации, техническом паспорте,

¹⁰ Утверждены приказом Министра транспорта Российской Федерации от 8 августа 1995 г. № 73 (зарегистрирован в Минюсте России 18 декабря 1995 г. № 997).

талоне, паспорте транспортного средства), и через дежурную часть подразделений органов внутренних дел или имеющимся в наличии автоматизированным информационно-поисковым системам проверяет по учетам разыскиваемых транспортных средств, распределенной и утраченной спецпродукции реквизиты проверяемых номерных агрегатов и регистрационных документов.

16.3. В случае обнаружения разыскиваемого транспортного средства сотрудник ДПС немедленно докладывает об этом в дежурную часть строевого подразделения или органа внутренних дел, принимает меры к его задержанию и лиц, находящихся в нем. При этом принимаются все необходимые меры по соблюдению личной безопасности, безопасности участников дорожного движения, а также меры к сохранности следов, орудий преступления, иных вещественных доказательств.

16.4. Оформление материалов при задержании разыскиваемых транспортных средств и лиц, совершивших преступные деяния, а также при обнаружении признаков подделки представленных документов, государственных регистрационных знаков, изменения, уничтожения маркировки, нанесенной на транспортных средствах заводами-изготовителями, несоответствия номеров агрегатов регистрационным документам, учетным данным, документов, находящихся в числе утраченных (похищенных), проводится в соответствии с нормами уголовно-процессуального законодательства. Собранные первичные материалы, задержанные лица и транспортные средства передаются в орган внутренних дел по месту совершения правонарушения.

16.5. При введении в действие плана неотложных оперативно-поисковых мероприятий «ПЕРЕХВАТ» («ПЕРЕХВАТ-1») наряды ДПС передислоцируются на заградительные посты и осуществляют проверку проходящих транспортных средств, сходных по приметам с разыскиваемыми.

17. Несение службы на стационарных постах дорожно-патрульной службы.

17.1. На сотрудников ДПС, задействованных в наряд на стационарных постах ДПС, возлагается:

17.1.1. Надзор за дорожным движением, предотвращение и пресечение преступлений и административных правонарушений, а также осуществление распорядительно-регулирующей деятельности.

17.1.2. Проверка транспортных средств, грузов, регистрационных и водительских документов, транспортно-сопроводительной документации в целях предупреждения и пресечения преступлений и административных правонарушений.

17.1.3. Розыск и задержание лиц, скрывающихся от органов дознания, следствия и суда, уклоняющихся от исполнения уголовного наказания.

17.1.4. Выявление водителей и пассажиров, незаконно перевозящих оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, наркотики и наркотикосодержащие вещества, а также подозреваемых в совершении иных преступлений.

17.1.5. Опрос водителей об имеющихся фактах или случаях угрозы нападения в пути следования, а также о состоянии дорог, дорожных условий, оставленных в ночное время на проезжей части транспортных средствах.

17.1.6. Оказание содействия водителям транспортных средств при остановке на ночь в зоне поста.

17.1.7. Проверка лиц, транспортных средств, регистрационных и водительских документов, транспортно-сопроводительной документации, в том числе по базам угнанного и похищенного транспорта, утраченной и похищенной спецпродукции, разыскиваемых лиц, досмотр транспортных средств.

18. Взаимоотношения с участниками дорожного движения.

18.1. Взаимоотношения сотрудников ДПС с участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании твердости, решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений с внимательным, доброжелательным и уважительным отношением к гражданам.

18.2. При обращении к участникам дорожного движения сотрудники милиции должны представиться, приложив руку к головному убору, назвать свою должность, специальное звание и фамилию, сообщить о причине остановки транспортного средства. В случае обращения граждан сотрудники, выполнив те же требования, в пределах своей компетенции обязаны принять меры по оказанию помощи, а в необходимых случаях разъяснить, куда следует обратиться для разрешения поставленного вопроса.

В разговоре с гражданами сотрудники ДПС обязаны проявлять спокойствие и выдержку, не должны вступать в пререкания, терять самообладание, отвечать грубостью на грубость.

18.3. Действия сотрудников ДПС должны быть понятны участникам дорожного движения, а сигналы водителям во избежание вынужденного создания ими помех для движения других транспортных средств (необходимость применения экстренного торможения, маневрирования и т. п.) – подаваться своевременно.

18.4. Сотрудники ДПС при остановке транспортных средств обязаны подойти к ним и в дальнейшем действовать в зависимости от причин остановки, состояния и поведения водителей.

Сотрудники ДПС предлагают водителям выйти из кабины (салона) транспортного средства в следующих случаях:

- а) для устранения технической неисправности транспортного средства или нарушений правил перевозки грузов;
- б) когда имеются достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения;
- в) для проведения (в присутствии водителя) сверки номеров агрегатов и узлов транспортного средства с записями в регистрационных документах;
- г) для проведения досмотра транспортного средства и груза;
- д) когда водители или пассажиры подозреваются в совершении преступлений;
- е) в иных случаях, когда требуется участие водителей в оформлении необходимых документов либо оказании помощи другим участникам дорожного движения.

18.5. Не следует сообщать о действительной причине остановки транспортного средства в случаях, когда водитель или пассажиры подозреваются в совершении преступления либо причастности к ДТП. При этом сотрудник ДПС должен найти предлог для разговора с водителем, не раскрывая истинного характера своих намерений.

18.6. Распоряжения следует отдавать коротко и ясно, исключая возможность ошибочного или двоякого их понимания гражданами, которых они касаются.

18.7. Разъяснения нарушителю о неправомерности его действий необходимо давать без нравоучений, доброжелательно, убедительно и ясно со ссылкой на соответствующие требования Правил дорожного движения Российской Федерации и других нормативных правовых актов, действующих в области дорожного движения.

Замечания нарушителям, имеющим при себе детей, следует делать так, чтобы дети этого не слышали. С подростками сотрудник должен обращаться так же вежливо, как и со взрослыми. Замечания детям делаются с учетом их возраста и уровня развития.

С документами при проверке необходимо обращаться аккуратно, не делать в них какие-либо отметки. Если в документы вложены деньги и ценные бумаги, необходимо предложить владельцу самому взять их.

Документы, приобщаемые к составленным материалам, принимаются без обложек.

18.8. При привлечении к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации сотрудник ДПС разъясняет нарушителю права и обязанности, предусмотренные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

18.9. Сотрудники ДПС не вправе, руководствуясь личными чувствами к участникам дорожного движения, изменять в сторону ужесточения объявленную меру административного воздействия за совершенное правонарушение. При возникновении конфликтных ситуаций, претензиях или по требованию участников дорожного движения он сообщает номер нагрудного знака и предъявляет, не выпуская из рук, служебное удостоверение, разъясняет право и порядок обжалования своих действий.

18.10. При пресечении правонарушений сотрудники ДПС должны исходить из возложенных на них задач по обеспечению безопасности граждан, защиты их законных прав и интересов.

Сотрудникам ДПС при несении службы запрещается принимать от участников дорожного движения материальные ценности.

18.11. В случаях необходимости сотрудники ДПС обязаны оказывать содействие гражданам:

18.11.1. В организации оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП и доставления их в лечебные учреждения.

18.11.2. В защите от противоправных посягательств на их жизнь и здоровье, а также по охране их собственности.

18.11.3. В разъяснении специфики поведения и проезда по территории обслуживаемого маршрута.

18.11.4. В возможном устранении технических неисправностей транспортных средств и транспортировке поврежденных транспортных средств.

18.12. Порядок взаимоотношений с судьями, работниками органов прокуратуры, имеющими классные чины, военнослужащими, сотрудниками органов внутренних дел, другими должностными лицами определяется действующим законодательством Российской Федерации, устанавливающим их правовой статус.

19. Взаимоотношения с иностранными гражданами и лицами без гражданства.

19.1. Взаимоотношения с иностранными гражданами и лицами без гражданства осуществляются на основании законодательства Российской Федерации и международных соглашений (договоров), в соответствии с которыми виновные в нарушении Правил дорожного движения Российской Федерации могут быть привлечены к ответственности. Не могут быть принуждены к даче свидетельских показаний, привлечены к административной ответственности, подвергнуты задержанию и досмотру лица, пользующиеся иммунитетом и привилегиями.

19.2. При осуществлении надзора за дорожным движением сотрудники ДПС должны руководствоваться следующим:

19.2.1. Иностранцы граждане и лица без гражданства имеют право на свободу передвижения в пределах Российской Федерации, за исключением посещения территорий, организаций и объектов, для въезда на которые в соответствии с законодательством Российской Федерации требуются специальные разрешения.

19.2.2. Иностранцы граждане и лица без гражданства, передвигающиеся в пределах Российской Федерации на автомобилях, должны иметь при себе:

а) документы, удостоверяющие личность, – дипломатическую (консульскую) или служебную карточки либо удостоверение личности, выдаваемые Министерством иностранных дел Российской Федерации (сотрудники, административно-технический и обслуживающий

персонал иностранных посольств и консульств, а также сотрудники международных организаций, аккредитованных при МИД России), заграничный паспорт с регистрацией в органах внутренних дел, гостиницах или принимающих организациях, либо разрешение на постоянное проживание или вид на жительство установленного образца (иностранцы граждане и лица без гражданства, постоянно или временно проживающие в Российской Федерации);

б) документы на право управления автомобилем – международное или национальное водительское удостоверение, соответствующее требованиям Конвенции о дорожном движении, принятой 8 ноября 1968 г. в Вене на Конференции Организации Объединенных Наций по дорожному движению и ратифицированной Указом Президиума Верховного Совета СССР 29 апреля 1974 г., либо удостоверение, выданное подразделениями ГИБДД МВД, ГУВД, УВД;

в) регистрационные документы на транспортное средство, а в случае ввоза транспортного средства на территорию Российской Федерации – разрешение таможенных органов;

г) документы на право пребывания на территории Российской Федерации и передвижения по районам с регламентированным посещением; при пребывании на территории Российской Федерации до 6 месяцев – водительские удостоверения, соответствующие требованиям Конвенции о дорожном движении или национальные, с заверенным в установленном порядке переводом; со сроком пребывания свыше 6 месяцев – российское национальное водительское удостоверение; въездную визу (автотуристы, в том числе водители иностранных автобусов); разрешение органов внутренних дел с отметкой в визе, виде на жительство или вкладыше к документу, удостоверяющему личность (иностранцы граждане и лица без гражданства, постоянно или временно проживающие в Российской Федерации); разрешение на перевозку груза (иностранцы водители грузовых автомобилей).

Примечания. 1. Личные и служебные транспортные средства иностранных граждан, прибывших в Российскую Федерацию на срок до 6 месяцев, подлежат постановке на учет в таможенных органах Российской Федерации, а ввозимые на срок более 6 месяцев – регистрируются в подразделениях ГИБДД с заменой национальных номерных знаков.

2. Международные водительские удостоверения, а также национальные водительские удостоверения, соответствующие требованиям Конвенции о дорожном движении при наличии заверенного их перевода, действительны на территории Российской Федерации.

20. Меры обеспечения личной безопасности.

20.1. При осуществлении надзора за дорожным движением сотрудник ДПС обязан соблюдать следующие основные меры личной безопасности:

20.1.1. Выбирать место несения службы так, чтобы быть отчетливо видным участникам дорожного движения и иметь возможность для своевременного пресечения правонарушения.

20.1.2. В темное время суток и в условиях ограниченной видимости нести службу на освещенных участках дорог, иметь светящийся жезл и световозвращающее снаряжение.

20.1.3. Избегать нахождения на скользких участках дорожного покрытия.

20.1.4. Выбирать для остановки транспортного средства в темное время суток наиболее освещенный участок дороги, при невозможности – использовать свет фар патрульного транспорта.

20.1.5. Находиться рядом с остановленным транспортным средством следует так, чтобы исключить водителю возможность нанесения сотруднику ДПС удара при резком открытии двери или внезапном начале движения.

20.1.6. Избегать проведения на проезжей части дороги разбора правонарушения, если это создает помехи для движения транспорта или угрозу личной безопасности.

20.1.7. Включать специальные световые сигналы на движущемся патрульном транспорте при остановке транспортных средств участников дорожного движения. При проверке транспортного средства патрульный транспорт следует парковать позади остановленного.

20.2. Не рекомендуется стоять перед или позади остановленного транспортного средства.

20.3. В процессе проверки документов сотрудник ДПС должен выбирать безопасную дистанцию между собой и водителем, не поворачиваться к нему спиной и вести наблюдение за лицами, находящимися в транспортном средстве или рядом с ним. Другие сотрудники, находящиеся в составе наряда, должны занимать положение, позволяющее обеспечить взаимную страховку.

20.4. В случае обнаружения разыскиваемых транспортных средств или лиц, подозреваемых в совершении преступления, сотрудники, находящиеся в наряде, принимают в зависимости от конкретной обстановки необходимые меры предосторожности при проведении досмотра транспортного средства или личного досмотра задержанных с целью выявления и изъятия оружия.

Досмотр транспортного средства следует проводить после того, как водитель и пассажиры покинули салон автомобиля и за их поведением установлен контроль одним из сотрудников наряда.

20.5. При вынужденном отклонении от предписанного маршрута патрулирования или длительном оставлении поста сотрудник ДПС в обязательном порядке докладывает об этом в дежурную часть строевого подразделения, а при отсутствии такой возможности – на ближайший пост.

20.6. При оформлении ДТП необходимо проконтролировать установку предусмотренных Правилами дорожного движения Российской Федерации аварийных сигнальных средств, при необходимости – выставить дополнительные, а также включить специальные световые сигналы, обеспечить взаимную страховку.

IV. Организация деятельности подразделений дорожно-патрульной службы в особых условиях

21. Несение службы при проведении массовых мероприятий и возникновении чрезвычайных обстоятельств и ситуаций.

21.1. При осложнении оперативной обстановки, связанной с введением режима чрезвычайного положения, деятельность подразделений ГИБДД осуществляется в соответствии с Федеральным конституционным законом «О чрезвычайном положении»¹¹, Законом Российской Федерации «О милиции», иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, министерств внутренних дел республик, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации, а также комендантов регионов.

При введении режима чрезвычайного положения силы и средства подразделений ДПС переходят в подчинение оперативных штабов МВД, ГУВД, УВД.

В условиях возникновения экстремальных ситуаций выполнение дополнительных задач по надзору за дорожным движением возлагается на наряды контрольно-пропускных пунктов.

21.2. Обеспечение безопасности движения и общественного порядка при проведении массовых мероприятий и обеспечении режима чрезвычайного положения осуществляется ДПС в соответствии с Уставом патрульно-постовой службы милиции и на основании спе-

¹¹ Собрание законодательства Российской Федерации (2001, № 23, ст. 2277; 2003, № 27 (часть I), ст. 2697). Сноска в ред. приказа МВД РФ от 28.03.2005 № 209.

циальных планов МВД, ГУВД, УВД, ОВД. Расстановка сил и средств ДПС при проведении запланированных мероприятий производится руководством строевых подразделений (начальником ГИБДД горрайоргана внутренних дел).

21.3. При несанкционированных массовых мероприятиях, в том числе сопровождающихся блокированием дорог и других объектов, а также при массовых беспорядках выделение необходимого количества нарядов ДПС определяет начальник органа внутренних дел (руководитель оперативного штаба).

В этих условиях основное внимание уделяется вопросам:

а) оперативного развертывания и оборудования контрольно-пропускных пунктов для обеспечения режима чрезвычайного положения, выставления на них сотрудников милиции и организации взаимодействия с нарядами внутренних войск;

б) организации работы временных стоянок для задержанных транспортных средств и определения порядка их хранения;

в) разработки новых схем организации движения транспортных средств.

21.4. На предусмотренных дислокацией постах и маршрутах патрулирования сотрудник ДПС:

21.4.1. Оказывает содействие в беспрепятственном проезде транспортных средств, осуществляющих перевозку сотрудников милиции, войсковых нарядов, а также транспортных средств аварийно-спасательных служб, принимает участие в осуществлении мероприятий по обеспечению режима чрезвычайного положения.

21.4.2. Принимает меры к обеспечению общественного порядка, предупреждению и пресечению преступлений, административных правонарушений, осуществляет наблюдение за поведением граждан в зоне обслуживаемой территории.

21.4.3. Информировывает старшего наряда (дежурную часть) обо всех изменениях оперативной обстановки и допущенных правонарушениях.

21.4.4. Оказывает помощь другим постам милиции общественной безопасности в пресечении правонарушений.

21.4.5. Совместно с другими подразделениями милиции проводит работу по ликвидации последствий, связанных с проведением несанкционированных мероприятий, и в первую очередь восстановлению бесперебойного движения транспортных средств.

21.5. С учетом складывающейся обстановки в дислокацию постов и маршрутов патрулирования по согласованию с руководителем, ответственным за обеспечение режима чрезвычайного положения, могут вноситься коррективы.

21.6. При стихийных бедствиях, эпизоотиях, крупных производственных авариях, пожарах и других чрезвычайных событиях сотрудник ДПС содействует беспрепятственному проезду автомобилей оперативных, аварийно-спасательных служб, осуществляет мероприятия по восстановлению и поддержанию общественного порядка, спасению людей и имущества, оказанию необходимой помощи пострадавшим, охране имущества, оставшегося без присмотра.

21.7. При осложнениях в дорожном движении, возникших в результате стихийных бедствий, сотрудник ДПС докладывает об этом дежурному, принимает меры к оповещению водителей об опасности. В случае необходимости временно ограничивает или запрещает движение, направляет транспортные средства в объезд опасного участка, организует оказание помощи пострадавшим.

22. Несение службы на контрольно-пропускных пунктах.

22.1. Контрольно-пропускные пункты предназначены для обеспечения пропускного режима (ограничения, регулирования движения и досмотра транспортных средств), поддержания правопорядка и общественной безопасности, пресечения противоправных действий и задержания правонарушителей. Кроме того, наряды контрольно-пропускных пунктов могут

быть задействованы для обеспечения особого режима въезда на определенную территорию и выезда из нее, поддержания режима чрезвычайного положения и проведения специальных операций.

22.2. Порядок управления контрольно-пропускными пунктами обусловлен особенностями целевого назначения и состава решаемых задач. Руководство их деятельностью осуществляется территориальными органами внутренних дел при участии командования соответствующих воинских частей внутренних войск, а в условиях чрезвычайного положения – последними при участии руководителей территориальных органов внутренних дел.

22.3. При решении отдельных задач сотрудники ДПС осуществляют визуальное наблюдение и общение с участниками дорожного движения для получения оперативных сведений.

При дежурных частях подразделений ДПС формируются штабные группы, которые осуществляют накопление, обобщение и анализ сведений, поступающих от нарядов контрольно-пропускных пунктов и патрульных групп; подготовку оперативных сводок и иной информации; оценку организации дорожного движения в сложившейся обстановке; оперативную проверку сведений о принадлежности транспортных средств и их владельцах, о лицах, подозреваемых в совершении преступлений и нарушении общественного порядка.

23. Порядок сопровождения транспортных средств.

23.1. Виды автомобильных перевозок, перечень лиц, делегаций, подлежащих сопровождению патрульным транспортом, определяются руководителями управлений (отделов) ГИБДД 8 ГУ МВД России, МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации.

23.2. Сопровождение осуществляется на патрульном транспорте, имеющем цветографическую окраску, опознавательные знаки и оборудованном специальными звуковыми и световыми сигналами.

23.3. Получив задание на сопровождение, командир строевого подразделения:

23.3.1. Определяет количество патрульного транспорта, необходимого для сопровождения.

23.3.2. Изучает маршрут следования колонны, особенности организации движения, дислокацию постов и маршрутов патрулирования, систему связи и взаимодействия с ними экипажей сопровождающего патрульного транспорта.

23.3.3. Назначает состав и старшего сопровождения, проводит их инструктаж; экипаж патрульного транспорта сопровождения должен состоять, как правило, из двух сотрудников.

23.3.4. Организует проверку исправности транспортных средств, выделенных для сопровождения, и имеющихся средств радиосвязи, специальной световой и звуковой сигнализации.

23.4. Инструктаж водителей сопровождаемых транспортных средств проводит старший сопровождения.

23.5. При сопровождении одним патрульным транспортным средством последний должен двигаться впереди сопровождаемых автомобилей на расстоянии, обеспечивающем безопасность их движения, как правило, по крайней левой полосе, предназначенной для движения в этом направлении.

При сопровождении двумя патрульными транспортными средствами одно из них движется так, как указано выше, а второе следует за сопровождаемой колонной для предупреждения ее обгона другими транспортными средствами на дорогах, имеющих одну полосу для движения в данном направлении и в других опасных местах.

При сопровождении тремя патрульными транспортными средствами одно из них (ведущее) движется впереди колонны сопровождаемых транспортных средств на расстоянии, обеспечивающем безопасность сопровождения, второе (сигнальное) – впереди ведущего автомобиля на расстоянии 200–400 метров по крайней левой полосе, предназначен-

ной для движения в этом направлении, с целью принятия мер к обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда, оповещения нарядов о приближении сопровождаемых транспортных средств и информирования экипажа ведущего патрульного транспортного средства об условиях движения. Третье патрульное транспортное средство (замыкающее) движется позади колонны.

23.6. Скорость движения при сопровождении устанавливает старший сопровождения в зависимости от дорожных условий, интенсивности движения транспортных средств и пешеходов, характеристик сопровождаемых транспортных средств. Она не должна превышать пределов, установленных Правилами дорожного движения Российской Федерации, за исключением случаев, предусмотренных Положением о порядке обеспечения безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения¹².

23.7. Если скорость движения сопровождаемой колонны меньше разрешенной Правилами дорожного движения Российской Федерации, а дорожные условия не позволяют попутным транспортным средствам совершить ее обгон, старший сопровождения принимает меры для пропуска накапливающегося за ней транспорта.

23.8. Сопровождение транспортных средств патрульными транспортными средствами ГИБДД может осуществляться на договорной основе.

V. Производство дознания по делам о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта

Исключена. – Приказ МВД РФ от 28.03.2005 № 209.

VI. Организация и проведение контроля за работой подразделений дорожно-патрульной службы

30. Контроль за работой сотрудников ДПС на постах и маршрутах патрулирования осуществляется путем проведения гласных и негласных (скрытых) проверок руководством строевого подразделения, сотрудниками подразделений ГИБДД либо по указанию руководства МВД, ГУВД, УВД, ОВД – сотрудниками других служб.

Проверяющие должны знать задачи, стоящие перед службой, порядок ее организации и несения, а также оперативную обстановку в зоне подлежащего проверке поста или на маршруте патрулирования.

Проверяющий обязан представиться, предъявить служебное удостоверение и предписание на право проверки. О прибытии проверяющего сотрудники немедленно докладывают в дежурную часть.

31. Во время гласных проверок за работой сотрудников ДПС проверяющие в зависимости от поставленных задач обращают внимание на:

31.1. Внешний вид, экипировку (наличие удостоверения, оружия, оперативно-технических и специальных средств, жезла, свистка, служебной документации и т. д.).

31.2. Знание служебных обязанностей, ориентировок, полученных на инструктаже и в процессе несения службы, и их выполнение.

31.3. Знание оперативной обстановки в зоне обслуживаемого поста, маршрута патрулирования, состояния аварийности и особенностей несения службы на данном участке.

31.4. Знание нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ДПС, умение руководствоваться их положениями.

31.5. Наличие, исправность и внешний вид закрепленного патрульного транспорта.

31.6. Умение пользоваться специальными техническими средствами.

31.7. Организацию и эффективность работы сотрудника на посту или маршруте патрулирования.

¹² Утверждено приказом МВД России от 6 июля 1995 г. № 260 «О мерах по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения» (зарегистрирован в Минюсте России 19 июля 1995 г. № 906).

31.8. Оптимальный выбор форм и методов надзора за движением, применение тактических приемов по выявлению и пресечению правонарушений, совершаемых участниками дорожного движения.

31.9. Умение обеспечить регулирование дорожного движения с помощью жестов и технических средств.

31.10. Умение действовать в условиях сложной дорожной и оперативной обстановки.

31.11. Качество оформления административных материалов.

32. При обнаружении во время гласной проверки недостатков в несении службы проверяющий обязан на месте принять меры к их устранению и оказать сотруднику (наряду) практическую помощь. Результаты проверки документируются в установленном порядке.

33. Командир строевого подразделения организует проведение гласных проверок несения службы каждого наряда не менее двух раз за смену.

34. Негласные проверки проводятся в соответствии с графиком, утверждаемым командиром строевого подразделения или начальником ГИБДД.

35. При организации негласных проверок должны учитываться жалобы и заявления граждан, оперативная информация о работе сотрудников ДПС, результаты опросов участников дорожного движения и индивидуально-воспитательной работы.

Для фиксации результатов негласной проверки могут быть использованы технические средства.

36. В ходе негласной проверки осуществляется контроль:

36.1. Соблюдения сотрудниками ДПС законности.

36.2. Порядка взаимоотношений с участниками дорожного движения.

36.3. Правомерности остановки транспортных средств и составления материалов об административных правонарушениях.

36.4. Реагирования на нарушения правил дорожного движения, изменение оперативной и дорожно-транспортной обстановки.

37. При выявлении во время негласной проверки нарушений дисциплины или законности проверяющий обязан, прервав проверку, принять неотложные меры по пресечению противоправных действий сотрудника ДПС. В этих случаях при необходимости сотрудники ДПС, допустившие нарушения, отстраняются от исполнения служебных обязанностей, с них берется письменное объяснение и проводится проверка указанных в нем сведений в установленном порядке.

38. О проведенной негласной проверке составляется рапорт на имя руководителя, ее назначившего. Руководитель визирует представленный рапорт и при необходимости принимает решение о проведении служебной проверки.

39. Итоги проверок регулярно доводятся до сведения сотрудников при проведении инструктажей, а также не менее одного раза в месяц рассматриваются на служебных совещаниях.

40. Проверки оперативно-служебной деятельности строевых подразделений осуществляются, как правило, в плановом порядке и в соответствии со служебным заданием, утверждаемым вышестоящим руководителем.

VII. Оценка работы дорожно-патрульной службы

41. Оценка работы дежурных частей строевых подразделений дорожно-патрульной службы.

41.1. Работа дежурной смены и каждого сотрудника оценивается по следующим основным направлениям:

41.1.1. Соблюдение законности.

41.1.2. Знание законов и других нормативных правовых актов, оперативной обстановки, своих прав и обязанностей.

41.1.3. Организационное обеспечение раскрытия преступлений по «горячим следам».

41.1.4. Оперативное обеспечение руководства силами и средствами, задействованными в наряд.

41.1.5. Качество приема, обработки и передачи розыскной и управленческой информации.

41.1.6. Своевременность учета поступающих сообщений, заявлений о преступлениях и происшествиях.

41.1.7. Правильность ведения служебной документации.

41.1.8. Законность и обоснованность принимаемых решений по результатам обращений граждан.

41.1.9. Эффективность использования технических средств.

41.1.10. Сохранность оружия, боеприпасов, оперативно-технических и специальных средств, средств связи, защиты, оперативной и криминалистической техники, служебной документации.

41.1.11. Культура обращения с гражданами и сотрудниками органов внутренних дел.

41.1.12. Внешний вид сотрудников дежурной смены, содержание служебных помещений, транспорта и другого имущества, закрепленного за дежурной частью.

41.1.13. Наличие обоснованных жалоб на действия нарядов дежурной части.

42. Оценка работы сотрудников дорожно-патрульной службы.

42.1. Работа сотрудников ДПС учитывается и ведется командиром взвода или старшим группы.

42.2. Деятельность по надзору за дорожным движением ежемесячно и ежеквартально обобщается и анализируется командиром строевого подразделения. Результаты доводятся до сведения сотрудников ДПС на оперативных совещаниях, инструктажах, а также освещаются на стендах в служебном помещении.

42.3. Работа сотрудников ДПС оценивается их прямыми командирами (начальниками) по следующим основным направлениям:

42.3.1. Знание законов и других нормативных правовых актов, оперативной обстановки, своих прав и служебных обязанностей.

42.3.2. Состояние аварийности на обслуживаемой территории.

42.3.3. Профессионализм действий при осложнении дорожно-транспортной обстановки.

42.3.4. Умение регулировать дорожное движение с помощью жестов.

42.3.5. Соблюдение законности при применении мер воздействия к участникам дорожного движения и другим лицам.

42.3.6. Участие в предотвращении и пресечении преступлений и административных правонарушений, раскрытии преступлений, задержании преступников.

42.3.7. Качество оформления материалов об административных правонарушениях.

42.3.8. Дисциплинированность, культура поведения в обращении с гражданами.

42.3.9. Количество поступивших на сотрудника обоснованных жалоб.

42.3.10. Содержание в исправном состоянии закрепленного патрульного транспорта, оперативно-технических и специальных средств, умение ими пользоваться.

42.3.11. Служебная и физическая подготовка.

42.3.12. Строевая выправка, внешний вид.

43. Оценка деятельности строевых подразделений дорожно-патрульной службы.

43.1. Деятельность строевого подразделения оценивается по следующим направлениям:

43.1.1. Характеристика обстановки с безопасностью дорожного движения на обслуживаемой территории.

43.1.2. Контроль за соблюдением установленных требований участниками дорожного движения.

43.1.3. Исполнение решений о наложении административных взысканий.

43.1.4. Участие в борьбе с преступностью и охране общественного порядка.

43.1.5. Состояние дисциплины и соблюдение законности сотрудниками строевого подразделения.

43.1.6. Готовность к действиям при чрезвычайных обстоятельствах и чрезвычайных ситуациях.

43.1.7. Отношение населения к деятельности строевого подразделения.

43.1.8. Содержание в исправном состоянии патрульного транспорта и использование его по назначению, результативность применения оперативно-технических и специальных средств.

43.1.9. Направленность административно-правовой деятельности на предупреждение ДТП.

Утверждены постановлением Правительства

Российской Федерации

от 26 июня 2008 г. № 475

Правила освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов

I. Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают порядок освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов лица, которое управляет транспортным средством соответствующего вида (далее – водитель транспортного средства).

2. Освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения, медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения подлежит водитель транспортного средства, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения.

3. Достаточными основаниями полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, является наличие одного или нескольких следующих признаков:

- а) запах алкоголя изо рта;
- б) неустойчивость позы;
- в) нарушение речи;
- г) резкое изменение окраски кожных покровов лица;
- д) поведение, не соответствующее обстановке.

II. Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и оформление его результатов

4. Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения проводится должностными лицами, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, а в отношении водителя транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, войск гражданской обороны, инженерно–технических и дорожно-строительных воинских формирований

при федеральных органах исполнительной власти – также должностными лицами военной автомобильной инспекции в присутствии 2 понятых.

5. Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения в соответствии с установленным законом порогом концентрации этилового спирта в выдыхаемом воздухе осуществляется с использованием технических средств измерения, обеспечивающих запись результатов исследования на бумажном носителе, разрешенных к применению Федеральной службой по надзору в сфере здравоохранения и социального развития, поверенных в установленном порядке Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии, тип которых внесен в государственный реестр утвержденных типов средств измерений (далее – технические средства измерения).

6. Перед освидетельствованием на состояние алкогольного опьянения должностное лицо, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или должностное лицо военной автомобильной инспекции информирует освидетельствуемого водителя транспортного средства о порядке освидетельствования с применением технического средства измерения, целостности клейма государственного поверителя, наличии свидетельства о поверке или записи о поверке в паспорте технического средства измерения.

7. При проведении освидетельствования на состояние алкогольного опьянения должностное лицо, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или должностное лицо военной автомобильной инспекции проводит отбор пробы выдыхаемого воздуха в соответствии с инструкцией по эксплуатации используемого технического средства измерения.

8. Наличие или отсутствие состояния алкогольного опьянения определяется на основании показаний используемого технического средства измерения с учетом допустимой погрешности технического средства измерения.

9. В случае превышения предельно допустимой концентрации абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе, выявленного в результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, составляется акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, форма которого утверждается Министерством внутренних дел Российской Федерации по согласованию с Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации. К указанному акту приобщается бумажный носитель с записью результатов исследования. Копия этого акта выдается водителю транспортного средства, в отношении которого проведено освидетельствование на состояние алкогольного опьянения.

III. Направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения

10. Направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения водитель транспортного средства подлежит:

а) при отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

б) при несогласии с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

в) при наличии достаточных оснований полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

11. Направление водителя транспортного средства на медицинское освидетельствование на состояние опьянения в медицинские организации осуществляется должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, а в отношении водителя транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, вну-

тренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти – также должностным лицом военной автомобильной инспекции в присутствии 2 понятых.

О направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения составляется протокол о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, форма которого утверждается Министерством внутренних дел Российской Федерации по согласованию с Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации. Копия протокола вручается водителю транспортного средства, направляемому на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

12. Должностное лицо, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или должностное лицо военной автомобильной инспекции обязано принять меры к установлению личности водителя транспортного средства, направляемого на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Сведения об отсутствии документов у водителя транспортного средства, подлежащего медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения, а также об официальном источнике информации, с помощью которого в этом случае должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или должностным лицом военной автомобильной инспекции установлена личность водителя транспортного средства, указываются в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

IV. Медицинское освидетельствование на состояние опьянения в организациях здравоохранения и оформление его результатов

13. Медицинское освидетельствование на состояние опьянения проводится в медицинских организациях, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности с указанием соответствующих работ и услуг.

14. Медицинское освидетельствование на состояние опьянения проводится как непосредственно в медицинских организациях, так и в специально оборудованных для этой цели передвижных медицинских пунктах, соответствующих установленным Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации требованиям.

15. Медицинское освидетельствование на состояние опьянения проводится врачом-психиатром-наркологом либо врачом другой специальности (в сельской местности при невозможности проведения освидетельствования врачом указанное освидетельствование проводится фельдшером), прошедшим подготовку по вопросам проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения водителей транспортных средств.

16. Определение состояния опьянения проводится в соответствии с нормативными правовыми актами Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации.

17. Результаты медицинского освидетельствования на состояние опьянения и лабораторных исследований отражаются в акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения, форма которого утверждается Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации.

18. Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения составляется в 3 экземплярах, подписывается врачом (фельдшером), проводившим медицинское освидетельствование на состояние опьянения, и заверяется печатью с названием медицинской организации и наименованием подразделения, в котором проводилось освидетельствование.

В случае отсутствия у освидетельствуемого водителя транспортного средства документов, удостоверяющих его личность, врачом (фельдшером) в акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения делается запись, содержащая сведения об официальном источнике информации, с помощью которого установлена личность освидетельствуемого.

Первый экземпляр акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения выдается должностному лицу, доставившему водителя транспортного средства в медицинскую организацию, второй экземпляр акта хранится в соответствующей медицинской организации, третий экземпляр акта выдается водителю транспортного средства, в отношении которого проводилось медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

19. Каждая процедура медицинского освидетельствования на состояние опьянения регистрируется в специальном журнале медицинской организации, форма, порядок ведения и хранения которого определяются Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации.

20. В случае если водитель транспортного средства находится в беспомощном состоянии (тяжелая травма, бессознательное состояние и другое) и для вынесения заключения о наличии или отсутствии состояния опьянения требуется проведение специальных лабораторных исследований биологических жидкостей, акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения при наличии протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, составленного должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или должностным лицом военной автомобильной инспекции, заполняется по получении результатов указанных исследований, которые отражаются в акте.

Подлинник справки о результатах лабораторных исследований, заверенной подписью специалиста, проводившего исследование, приобщается ко второму экземпляру акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Первый экземпляр акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения выдается на руки должностному лицу, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или должностному лицу военной автомобильной инспекции либо направляется по почте в орган, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, или военную автомобильную инспекцию. Второй экземпляр акта хранится в соответствующей медицинской организации, третий экземпляр акта выдается водителю транспортного средства, в отношении которого проводилось медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Утверждены

постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 г. № 475

Правила определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством

1. Настоящие Правила устанавливают порядок определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством.

2. Определение наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека проводится на основании направления на химико-токсикологические исследования, выданного медицинским работником, осуществляющим медицинское освидетельствование на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством.

3. Определение наличия наркотических средств или психотропных веществ осуществляется в химико-токсикологических лабораториях медицинских организаций, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности с указанием соответствующих работ (услуг).

4. Результаты химико-токсикологических исследований при определении наличия наркотических средств или психотропных веществ оформляются справкой о результатах химико-токсикологических исследований, форма и инструкция по заполнению которой утверждаются Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации.

5. Справка о результатах химико-токсикологических исследований приобщается ко второму экземпляру акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством.

6. Порядок проведения химико-токсикологических исследований, формы отчетности, сроки проведения химико-токсикологических исследований, а также порядок организационно-методического обеспечения проведения химико-токсикологических исследований определяются Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации.

Приложение

к Основным положениям по допуску
транспортных средств к эксплуатации
и обязанностям должностных лиц
по обеспечению безопасности
дорожного движения

Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств

Настоящий Перечень устанавливает неисправности автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин и условия, при которых запрещается их эксплуатация. Методы проверки приведенных параметров регламентированы ГОСТом Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки».

1. Тормозные системы.

1.1. Нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы не соответствуют ГОСТу Р 51709-2001.

1.2. Нарушена герметичность гидравлического тормозного привода.

1.3. Нарушение герметичности пневматического и пневмогидравлического тормозных приводов вызывает падение давления воздуха при неработающем двигателе на 0,05 МПа и более за 15 минут после полного приведения их в действие. Утечка сжатого воздуха из колесных тормозных камер.

1.4. Не действует манометр пневматического или пневмогидравлического тормозных приводов.

1.5. Стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижное состояние:

▶ транспортных средств с полной нагрузкой – на уклоне до 16 процентов включительно;

▶ легковых автомобилей и автобусов в снаряженном состоянии – на уклоне до 23 процентов включительно;

▶ грузовых автомобилей и автопоездов в снаряженном состоянии – на уклоне до 31 процента включительно.

2. Рулевое управление.

2.1. Суммарный люфт в рулевом управлении превышает следующие значения:

Тип транспортного средства	Суммарный люфт не более, градусов
Легковые автомобили и созданные на их базе грузовые автомобили и автобусы	10
Автобусы	20
Грузовые автомобили	25

2.2. Имеются не предусмотренные конструкцией перемещения деталей и узлов. Резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы установленным способом. Неработоспособно устройство фиксации положения рулевой колонки.

2.3. Неисправен или отсутствует предусмотренный конструкцией усилитель рулевого управления или рулевой демпфер (для мотоциклов).

3. Внешние световые приборы.

3.1. Количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции транспортного средства.

Примечание. На транспортных средствах, снятых с производства, допускается установка внешних световых приборов от транспортных средств других марок и моделей.

3.2. Регулировка фар не соответствует ГОСТу Р 51709-2001.

3.3. Не работают в установленном режиме или загрязнены внешние световые приборы и световозвращатели.

3.4. На световых приборах отсутствуют рассеиватели либо используются рассеиватели и лампы, не соответствующие типу данного светового прибора.

3.5. Установка проблесковых маячков, способы их крепления и видимость светового сигнала не соответствуют установленным требованиям.

3.6. На транспортном средстве установлены:

► спереди – световые приборы с огнями любого цвета, кроме белого, желтого или оранжевого, и световозвращающие приспособления любого цвета, кроме белого;

► сзади – фонари заднего хода и освещения государственного регистрационного знака с огнями любого цвета, кроме белого, и иные световые приборы с огнями любого цвета, кроме красного, желтого или оранжевого, а также световозвращающие приспособления любого цвета, кроме красного.

Примечание. Положения настоящего пункта не распространяются на государственные регистрационные, отличительные и опознавательные знаки, установленные на транспортных средствах.

4. Стеклоочистители и стеклоомыватели ветрового стекла.

4.1. Не работают в установленном режиме стеклоочистители.

4.2. Не работают предусмотренные конструкцией транспортного средства стеклоомыватели.

5. Колеса и шины.

5.1. Шины легковых автомобилей имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм, грузовых автомобилей – 1 мм, автобусов – 2 мм, мотоциклов и мопедов – 0,8 мм.

Примечание. Для прицепов устанавливаются нормы остаточной высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин транспортных средств – тягачей.

5.2. Шины имеют внешние повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины.

5.3. Отсутствует болт (гайка) крепления или имеются трещины диска и ободьев колес, имеются видимые нарушения формы и размеров крепежных отверстий.

5.4. Шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели транспортного средства.

5.5. На одну ось транспортных средств установлены шины различных размеров, конструкций (радиальной, диагональной, камерной, бескамерной), моделей, с различными рисунками протектора, ошипованные и неошипованные, морозостойкие и неморозостойкие, новые и восстановленные.

6. Двигатель.

6.1. Содержание вредных веществ в отработавших газах и их дымность превышают величины, установленные ГОСТом Р 52033-2003 и ГОСТом Р 52160-2003.

6.2. Нарушена герметичность системы питания.

6.3. Неисправна система выпуска отработавших газов.

6.4. Нарушена герметичность системы вентиляции картера.

6.5. Допустимый уровень внешнего шума превышает величины, установленные ГОСТом Р 52231-2004.

7. Прочие элементы конструкции.

7.1. Количество, расположение и класс зеркал заднего вида не соответствуют ГОСТу Р 51709-2001, отсутствуют стекла, предусмотренные конструкцией транспортного средства.

7.2. Не работает звуковой сигнал.

7.3. Установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя.

Примечание. На верхней части ветрового стекла автомобилей и автобусов могут прикрепляться прозрачные цветные пленки. Разрешается применять тонированные стекла (кроме зеркальных), светопропускание которых соответствует ГОСТу 5727-88. Допускается применять шторки на окнах туристских автобусов, а также жалюзи и шторки на задних стеклах легковых автомобилей при наличии с обеих сторон наружных зеркал заднего вида.

7.4. Не работают предусмотренные конструкцией замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, запоры горловин цистерн и пробки топливных баков, механизм регулировки положения сиденья водителя, аварийный выключатель дверей и сигнал требования остановки на автобусе, приборы внутреннего освещения салона автобуса, аварийные выходы и устройства приведения их в действие, привод управления дверьми, спидометр, тахограф, противоугонные устройства, устройства обогрева и обдува стекол.

7.5. Отсутствуют предусмотренные конструкцией заднее защитное устройство, грязезащитные фартуки и брызговики.

7.6. Неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача и прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи). Имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа.

7.7. Отсутствуют:

► на автобусе, легковом и грузовом автомобилях, колесных тракторах – медицинская аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки по ГОСТу Р 41.27-99;

► на грузовых автомобилях с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и автобусах с разрешенной максимальной массой свыше 5 т – противооткатные упоры (должно быть не менее двух);

► на мотоцикле с боковым прицепом – медицинская аптечка, знак аварийной остановки по ГОСТу Р 41.27-99.

7.8. Неправомерное оборудование транспортных средств проблесковыми маячками и (или) специальными звуковыми сигналами либо наличие на наружных поверхностях транспортных средств специальных цветографических схем, надписей и обозначений, не соответствующих государственным стандартам Российской Федерации.

7.9. Отсутствуют ремни безопасности и подголовники сидений, если их установка предусмотрена конструкцией транспортного средства.

7.10. Ремни безопасности неработоспособны или имеют видимые надрывы на лямке.

7.11. Не работают держатель запасного колеса, лебедка и механизм подъема – опускания запасного колеса. Храповое устройство лебедки не фиксирует барабан с крепёжным канатом.

7.12. На полуприцепе отсутствует или неисправно опорное устройство, фиксаторы транспортного положения опор, механизмы подъема и опускания опор.

7.13. Нарушена герметичность уплотнителей и соединений двигателя, коробки передач, бортовых редукторов, заднего моста, сцепления, аккумуляторной батареи, систем охлаждения и кондиционирования воздуха и дополнительно устанавливаемых на транспортное средство гидравлических устройств.

7.14. Технические параметры, указанные на наружной поверхности газовых баллонов автомобилей и автобусов, оснащенных газовой системой питания, не соответствуют данным технического паспорта, отсутствуют даты последнего и планируемого освидетельствования.

7.15. Государственный регистрационный знак транспортного средства или способ его установки не отвечает ГОСТу Р 50577-93.

7.16. На мотоциклах нет предусмотренных конструкцией дуг безопасности.

7.17. На мотоциклах и мопедах нет предусмотренных конструкцией подножек, поперечных рукояток для пассажиров на седле.

7.18. В конструкцию транспортного средства внесены изменения без разрешения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации или иных органов, определяемых Правительством Российской Федерации.

Автор выражает надежду, что данный материал был полезен и интересен читателям. Предложения и пожелания направляйте по адресу arsen211@yandex.ru.