

1. Формування здібності водія до безпечного керування автомобілем.

Здібність безпечно керувати автомобілем у подавляючій частині водіїв формується стихійним шляхом у процесі роботи. В середньому для цього потрібно не менше 5-7 років професійної водійської діяльності, протягом яких водій спостерігає, переживає і запам'ятовує велику кількість небезпечних ситуацій. У процесі водіння водій спостерігає і аналізує різні ситуації взаємодії учасників дорожнього руху. При цьому в його пам'яті залишаються найбільш характерні (типові), гострі по своєму розвитку, з можливими серйозними наслідками початкові і кінцеві фази розвитку і взаємодії факторів дорожнього руху.

Якщо спостережувана дорожня ситуація вже зустрічалася водієві в минулому і приводила до небезпеки, у нього з'являється можливість на основі досвіду прогнозувати її розвиток і діяти так, щоб запобігти її важких наслідків. Методу самостійного нагромадження досвіду, передбачення різних типових сполучень факторів дорожнього руху і запобігання їхнього переходу в ДТП характерні очевидні недоліки: тривалість за часом, можливість здійснення ДТП, фіксування в пам'яті деяких помилкових дій, неповний охват можливих ситуацій у реальних умовах у силу випадкового характеру їхньої появи для кожного водія й ін. Але цей метод має і досить серйозну перевагу: природність, натурність, що забезпечує гостре сприйняття людиною баченого. Звідси виникає автоматизм прийняття рішень в аналогічній ситуації. Водій, з вини якого постраждав пішохід, який раптово з'явився із-за стоячого на зупинці автобуса, автоматично запам'ятає особливості цієї ситуації у всіх її деталях розвитку і заходи запобігання їй: зниження швидкості не тільки в подібних місцях, а взагалі в місцях поганого огляду, очікування небезпеки з певного напрямку і підвищення готовності до дії, що різко знижує час реакції. З досвіду роботи кожен водій знає і вживає необхідних заходів обережності у випадках руху в небезпечних місцях, сполученнях різних обставин. Нагромадження, систематизація і удосконалювання цього досвіду і передача іншим (шляхом навчання) прискорюють процес підвищення рівня безпеки руху на автотранспорті. Метод навчання водіїв поведінню в типових небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях підвищує рівень БР, ефективно сприяє прискоренню нагромадження досвіду молодими водіями, запобігання ДТП.

Під дорожньо-транспортною ситуацією (ДТС) розуміється сукупність об'єктів, які оточують даний автомобіль у певний проміжок часу, і подій, у яких протягом того ж часу цей автомобіль бере участь. ДТС можуть бути типовими і нетиповими. Ознаками типової ситуації є: частота повторюваності в дорожньому русі, прояв у певних місцях, часі і т.д. Накопичений досвід по вивченню ДТС показує, що в практиці роботи транспорту типових ДТС не так уже і багато.

2. Типові ДТС, які приводять до ДТП.

Наїзд на пішохода — типовий вид ДТП для автотранспорту, який працює у великих населених пунктах. По статистиці це кожна третя пригода. Найчастіше наїзд на пішохода відбувається в місцях позначеної зупинки автобуса, тролейбуса, трамвая через раптовий вихід пішохода на проїзну частину, коли водій не в змозі вчасно загальмувати або виконати маневр внаслідок руху ТЗ із високою швидкістю. Велика кількість таких ДТП трапляється на пішохідних переходах біля перехресть, а також в інших місцях вулиці. При цьому пішохід може перебувати в полі зору водія і бути невидимим до раптового виходу із-за нерухомого або що рухається в попутному напрямку біля тротуару ТЗ. Наїзди на дітей звичайно відбуваються в місцях катання на санках, лижах, ковзанах або при грі з м'ячем.

Тротуар, узбіччя, проїзна частина дороги також можуть бути причиною наїзду, що пов'язано з недостатньою видимістю вночі і в непогоду або при мимовільному русі автотранспортного засобу, залишеного на дорозі з уклоном без надійної його фіксації гальмом, упором і т.п.

Обгін або об'їзд транспортних засобів пов'язаний з небезпечною ситуацією, що може перейти в ДТП. Помилки, що допускаються у цьому випадку водієм, звичайно пов'язані з неправильною оцінкою швидкості обганяемого і зустрічного транспортного засобу, на смугу якого повинен виїхати автомобіль який обганяє, і відстані між автомобілями, що зближаються.

Дуже часто така ДТС складається в умовах недостатньої видимості (ніч, туман, пил, перелом дороги або поворот і т.п.). ДТП, що відбуваються в таких ситуаціях, як правило, виникають через великі швидкості руху і приводять до зіткнення, наїзду на перешкоду, ТЗ, з'їзду в кювет ТЗ що обганяє.

Зіткнення транспортних засобів відбувається досить часто в умовах інтенсивного руху в містах і нерідко в умовах гарної видимості на дорогах з інтенсивним рухом. Головною причиною є неувважність водія, невміння швидко орієнтуватися на оживлених нерегульованих перехрестях у складній ситуації, у наявних дорожніх знаках пріоритету й ін., а також прояв недисциплінованості водіїв і невірна оцінка швидкості руху і відстані між взаємодіючими (конфліктуючими) транспортними засобами.

ДТС на залізничному переїзді з переходом у ДТП із важкими наслідками зустрічається як на охоронюваних, так і на неохоронних переїздах. Основні причини: непрацююча сигналізація переїзду, несправний стан шлагбаума, порушення у виконанні службових обов'язків чергового по переїзду, слизька проїзна частина в зоні переїзду, зупинка ТЗ на переїзді через несправність, порушення правил його проїзду водієм.

З огляду на особливу небезпеку таких ДТП, необхідно строго виконувати правила проїзду і обов'язково попередньо переконуватися в безпеці перетинання переїзду відповідно до встановленого порядку. Запобіжного заходу водії повинні дотримувати на будь-якому залізничному переїзді. Особливу увагу необхідно проявляти при проїзді переїздів через кілька залізничних колій, переконуючись у безпеці перетинання кожного з них.

Занесення ТЗ відбувається в ожеледь, при наносах бруду в сиру погоду на проїзну частину, найчастіше в осінньо-зимовий період. Рух по дорогах у таку погоду вимагає виняткової уваги водія для оцінки складних ДТС і своєчасного вживання заходів обережності. Швидкість руху знижують до межі, уникають гальмувань, при необхідності гальмують двигуном (допоміжним гальмом) без різкого скидання газу або включення допоміжного гальма (Камаз та ін.), тому що навіть різке гальмування двигуном може привести до занесення. При занесенні його компенсують кермовим колесом. Плавне пригальмовування гальмом виконують східчастим способом.

Невміле гальмування - не єдина причина заносу. Існує поняття про «динамічний хлист». Це явище може підсилити занесення, що почалося, якщо зневажити його дію. Зміст «динамічного хлиста» полягає в тому, що при різкому маневрі, наприклад при надто великій компенсації невеликого заносу, об'їзді перешкод і т.п., коли кермо було різко повернене, наприклад вліво, елементи підвіски автомобіля (ресори) і шини коліс правої сторони сильно стискаються. При цьому ресори і шини дістають велику напругу, що прагне в наступний момент все повернути у вихідне положення. Якщо поворот передніх коліс вправо для повернення автомобіля на свою смугу руху збігається з моментом розпрямлення ресор, то в результаті резонансу може виникнути потужний обертаючий імпульс, що на слизькій дорозі приводить не тільки до заносу, але й до обертання автомобіля. Таке ж явище відбувається при перекомпенсації невеликого заносу. Варто трохи при вирівнюванні автомобіля перетримати кермо або вивернути його на кут більше необхідного, як відразу виникне ще більш сильний занос в іншу сторону, усунути який уже не завжди вдається, що нерідко приводить до виїзду на смугу зустрічного руху або скиданню автомобіля в кювет.

3. Рекомендації водіям для запобігання ДТП у деяких типових небезпечних ДТС.

1. Під'їжджаючи до стоячого маршрутного транспортного засобу, водій гранично підвищує увагу, зменшуючи «закриту» зону перед стоячим ТЗ, переконується, що зустрічна смуга вільна на достатній відстані, пішоходи, що стоять із лівої сторони, не перетинають дорогу, швидкість руху вибирає з таким розрахунком, щоб встигнути загальмувати і запобігти наїзду на пішохода.

2. Під'їжджаючи до регульованого пішохідного переходу (перехрестя) в момент перемикання сигналу на зелений, особливо при русі на багатосмуговій дорозі, водій повинен бути особливо уважним. Швидкість руху вибирає з таким розрахунком, щоб встигнути загальмувати до лінії руху пішохода. Якщо праворуч рухається транспортний засіб (особливо

великогабаритний), знижує швидкість, давши можливість йому проїхати пішохідний перехід, після чого можна почати виконувати випередження.

3. Наближаючись до нерегульованого перехрестя, уважно стежить за діями всіх учасників руху. Якщо довгомірний ТЗ, наближаючись до перехрестя, займає лівий ряд, варто очікувати повороту праворуч, тому що із правого ряду маневр для нього скрутний. В'їжджаючи на перехрестя, переконується, що водій цього ТЗ звільняє дорогу.

Якщо огляд праворуч на перехресті обмежений, швидкість знижує, щоб встигнути зупинитися до перехрестя. Навіть якщо ТЗ має право переважного проїзду, перш ніж виїхати на перехрестя, дивляться спочатку вправо, потім вліво і знову вправо. В'їжджайте на перехрестя, лише переконавшись, що інші водії уступають вам дорогу.

4. Якщо ТЗ праворуч (або ліворуч) обмежує огляд, дистанцію збільшують або обганяють його при можливості до перехрестя.

Якщо в правому ряді рухається довгомірний ТЗ, водій якого має намір виконати поворот праворуч, необхідно пам'ятати про можливість відхилення його вліво.

Якщо ТЗ виїжджає на перехрестя з подальшою зміною напрямку руху, переконується у відсутності перешкод для руху інших ТЗ.

5. Перш ніж перестроюватися вправо, водій переконується у відсутності двоколісного транспортного засобу або ж обганяє його, якщо дорога вільна на достатній відстані.

Зупинившись біля узбіччя, переконується, що при відкриванні дверей перешкоди для руху велосипедиста (праворуч і ліворуч на узбіччі) і ТЗ попутного напрямку відсутні.

6. При русі з великою швидкістю дотримує безпечної дистанції до попереду йдучого ТЗ.

Перед обгоном завчасно (не менше чим за 5 с до початку маневру) включає показник повороту ліворуч, подає звуковий сигнал (якщо це не заборонено), а в темний час доби перемикає кілька разів світло фар і наближається до осдової лінії, показуючи тим самим свій намір зробити обгін. Переконується, що водій обганяємого ТЗ і всі учасники руху сприйняли ваші дії і з їхнього боку перешкод не буде. Якщо ТЗ, який має намір обігнати, також починає обгін, його пропускає, не допускаючи подвійного обгону. Перед перестроюванням в правий ряд переконується, що ТЗ знаходиться вже на достатній відстані. Траєкторія встроювання повинна бути плавною.

7. На вузьких дорогах, особливо з вузькими не укріпленими або мокрими узбіччями, від обгону великогабаритних ТЗ утримуються.

Перш ніж обганяти, попереджають звуковим або світловим сигналом водія ТЗ який обганяється про це і переконуються, що з його боку перешкод не буде. Обов'язково перевіряють відсутність яких-небудь перешкод для руху, у тому числі і для обганяємого ТЗ (звуження дороги, стоячі на дорозі транспортні засоби і т.п.). Якщо водій обганяємого ТЗ виявив перешкоди, що змінюють напрямок його руху або небезпечні для обганяючого, він подає сигнал попередження про небезпеку.

8. Об'їжджаючи ТЗ який зупиняється (стоячий), швидкість знижують і рухаються лівіше. Рекомендується також подати звуковий сигнал водієві нерухомого ТЗ або перемкнути світло фар (у темний час доби), тому що в будь-який момент на проїзну частину може вийти водій (пасажир).

9. Якщо хтось із учасників руху змінює рядність або збирається це зробити (включений показник повороту), варто звільнити дорогу цьому водієві.

У даній ситуації основною ознакою небезпеки є інтервал, який утворився, до транспорту що йде попереду, при зайнятому лівому ряді. Особливо уважно стежать за діями водіїв у цьому ряді.

Збираючись змінити ряд руху, перевіряють, подивившись у дзеркало заднього виду, чи немає праворуч або ліворуч транспортних засобів, чи не перешкоджаєте ви руху інших. У кожному разі завчасно включають показник повороту для того, щоб учасники руху знали про прийняте вами рішення.

10. Якщо на дорогах і вулицях з багаторядним рухом ТЗ що йде попереду зупинився на вашій смузі, гальмують до повної зупинки. При цьому спочатку кілька разів натискають на педаль гальма, що попереджає водіїв слідуючих за вами транспортних засобів про ваш намір.

Вийжджати із займаного ряду можна, переконавшись, що ваш рух не буде перешкоджати руху транспортних засобів на сусідній смузі ліворуч.

При зупинці уникають різких перестроювань і гальмувань, щоб не створювати перешкод іншим учасникам руху.

11. Водій повинен уважно стежити за дорожніми знаками і вчасно вживати заходів, що відповідають обстановці.

Так, при знаках 1.1 й 1.2 вибирають швидкість руху з урахуванням стану проїзної частини, радіуса закруглення дороги, типу і стану шин, виду, розташування і кріплення вантажу, що дозволяє вчасно зупинити ТЗ при виникненні небезпеки. Необхідно пам'ятати, що в частині заокруглення, яка не продивляється, можуть перебувати зупинені ТЗ, пішоходи і т.п. Особливу небезпеку на заокругленні представляють ділянки підвищеної слизькості, різного роду дефекти проїзної частини, сильний бічний вітер, які можуть стати причиною втрати керованості ТЗ. Треба уникати обгону або об'їзду в зоні заокруглення.

12. З появою якого-небудь предмета дитячих ігор у полі зору водія необхідно знизити швидкість (пригальмувати), збільшити інтервал до краю проїзної частини і бути готовим у будь-який момент зупинити ТЗ. На замиській дорозі можна попередити про небезпеку, подавши сигнал. Небезпека для руху виникає не в момент, коли на проїзній частині з'являється дитина, а відразу ж як тільки водій помітив на дорозілюбий із предметів дитячих ігор.

13. В умовах обмеженої швидкості рухаються якнайближче до правого краю дороги зі швидкістю, що дозволяє при виникненні небезпеки зупинити ТЗ у межах видимості. На пилій дорозі обганяють, коли бічний вітер відносить піднятий пил вправо.

У сільській місцевості можливий рух великогабаритних сільськогосподарських машин і агрегатів, які займають частину зустрічної смуги. При русі на таких дорогах рекомендується вибирати швидкість, при якій зупиночний шлях рівняється половині відстані видимості.

14. Рух уночі більш небезпечний, ніж удень, тому що обмежена видимість, можливе осліплення; ослаблена увага водія через слабку інтенсивність руху, стомлення. Для зменшення небезпеки регулюють фари, прилади освітлення, очищають стекла (особливо вітрові), дзеркала, покажчики поворотів, підфарники, габаритні вогні (особливо задні), стоп-сигнали, катафоти.

При роз'їзді із зустрічним транспортом знижують швидкість (необхідно пам'ятати, що ближнє світло фар висвітлює дорогу на 30...50 м), щоб мати можливість зупинитися на ділянці, яка добре проглядається, і прийняти правіше. Перш ніж перейти на ближнє світло, переконуються, що в зоні, яка опиниться в темряві, немає перешкод для руху.

15. Правила дорожнього руху (п. 19.3) наказують водієві у випадку осліплення «... не змінюючи смугу руху, знизити швидкість і зупинитися і включити аварійну сигналізацію».

При зближенні із ТЗ, світло фар якого засліплює, негайно, не чекаючи осліплення, знижують швидкість руху з таким розрахунком, щоб повний зупиночний шлях у будь-який момент не перевищував відстані видимості.

При відсутності зустрічного транспорту вночі рухаються далі від правого краю дороги. Це, по-перше, знижує ймовірність наїзду на пішохода або велосипедиста і, по-друге, збільшує простір для об'їзду перешкоди або ділянки з ушкодженням (забрудненим) покриттям. До перемикання фар на ближнє світло знижують швидкість руху до такої, при якій повний зупиночний шлях не більше відстані видимої ділянки дороги при ближньому світлі фар.

16. Ділянки дороги зі зледенілим покриттям важко виявити вчасно. Тому, опинившись на такій ділянці, знижують швидкість, плавно відпускаючи педаль газу і переходячи на знижені передачі. Рухи кермовим колесом повинні бути обережними, майже невідчутними, тому що ТЗ може втратити керування.

Необхідно переглядати дорогу якнайдалі, щоб заздалегідь передбачати все, що може змусити зупинитися або змінити напрямку руху. При русі в колоні вибирають по можливості більшу дистанцію. Якщо ТЗ довго рухається під впливом бічного вітру, потрібно передбачати, коли вітер буде «зупинений» стіною, укосом, будинком, посадкою дерев. У таких випадках незначний поворот кермового колеса, що компенсував бічне навантаження від вітру, може потягнути автомобіль вбік, тому треба вчасно вирівняти колеса.

17. При повороті вправо, особливо в умовах міського руху, заздалегідь знижують швидкість для того, щоб уникнути «виносу» на зустрічну смугу руху. Враховують ширину проїзної

частини вулиці, по якій рухається ТЗ, і вулиці, на яку збираються повернути. Рухаючись за ТЗ із причепом, треба бути уважним, стежити за діями водія. Необхідно дотримуватись безпечного інтервалу. Не слід виконувати поворот праворуч одночасно, коли він робить поворот з лівого ряду, тому що при зміні напрямку руху ширина габаритного коридору цього ТЗ збільшується за рахунок зміщення причепа до центра повороту, що найчастіше приводить до дотичних зіткнень.

18. При повороті на стоянку, завчасно перестроюються, знижують швидкість і включають покажчик повороту, попереджаючи в такий спосіб інших водіїв.

Перш ніж виїхати з місця стоянки на проїзну частину, ще раз переконуються, що не заважають іншим учасникам руху.

19. Наближаючись до місць відпочинку, розташованих біля дороги, знижують швидкість, збільшують дистанцію до ТЗ який рухається попереду. Уважно стежать за діями інших учасників руху, за стоячими на стоянці або на узбіччі ТЗ і під'їзною дорогою.

В'їжджаючи на місце стоянки або виїжджаючи з його, вчасно попереджають про свої наміри інших водіїв. Встроюючись в ряд, співвідносять швидкість, маневреність і розміри свого ТЗ зі швидкістю і складом транспортного потоку.

20. При русі з великою швидкістю витримують безпечну дистанцію до ТЗ, який рухається попереду. Якщо він змінює швидкість або напрямок руху, уважно стежать за його маневрами і дорогою, тому що проїзна частина частково прихована цим ТЗ.

21. Під'їжджаючи до залізничного переїзду, переконуються в безпеці руху і керуються дорожніми знаками, світловою і звуковою сигналізацією, положенням шлагбаума і вказівками чергового по переїзду.

Щоб уникнути ДТП зупиняються в 10 м від першої рейки, переконуються у відсутності потяга, що наближається до переїзду, і лише в цьому випадку продовжують рух. В'їжджають на переїзд на малій швидкості, завчасно перейшовши на знижену передачу. При проїзді залізничних переїздів з обмеженою оглядовістю при можливості користуються допомогою іншої особи, яка, спостерігаючи за залізничними коліями, може вчасно попередити про потяг, що наближається.

22. При під'їзді до залізничного переїзду, навіть при працюючій сигналізації і відкритому шлагбаумі, відповідно до вимог ПДР переконуються в тому, що до переїзду не наближається потяг, після чого продовжують рух.

23. Наближаючись до мосту, завчасно знижують швидкість. Уважно стежать за станом проїзної частини.

Водій повинен пам'ятати, що через охолодження пролітних будов як зверху, так і знизу температура поверхні проїзної частини на штучних спорудженнях падає значно швидше, ніж на автодорозі, внаслідок чого зледеніння проїзної частини на мостах, шляхопроводах настає раніше, ніж на дорозі, а в окремих випадках взагалі виникає тільки на штучних спорудженнях. Зледенінню проїзної частини мостів сприяє також підвищена вологість повітря від випарів річки і вітри, які дують вздовж її долини.

4. Розгляд небезпечних ситуацій і рекомендації по їх попередженню.

Рекомендується розглянути типові для вашого населеного пункту, району, області (або підприємства, господарства і т.п.) ДТП, їх причини.

Можна скористатися підручником Тимовського А.А. та ін. Основи безпечного керування дорожніми транспортними засобами.