

ЧАСТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ГАЗ-НЕФТЬ-СЕРВИС

УТВЕРЖДАЮ

Директор

ЧОУ ДПО « УМЦ ГНС»

_____ Васильева Т.М.

«03» 10.2025г.

ДОПЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА

**повышения квалификации водителей по управлению транспортными
средствами категории «ВС», оборудованных устройствами для подачи
специальных световых и звуковых сигналов**

Рассмотрена
на Учебно-методическом совете
ЧОУ ДПО «УМЦ ГНС»
Протокол №29
«03» 10. 2025г.

Уфа-2025г.

1 Пояснительная записка

Нормативную основу разработки образовательной программы составляет:

- Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. №273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»;
- Приказ Минтруда России от 12 апреля 2013 г. № 148н «Об утверждении уровней квалификаций в целях разработки проектов профессиональных стандартов»
- Приказ Минобрнауки России от 24 марта 2025 г. N 266 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам»
- Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ от 12 апреля 2013 г. N 148н "Об утверждении уровней квалификации в целях разработки проектов профессиональных стандартов"
- Постановление Правительства РФ от 11.10.2023 N 1678 "Об утверждении Правил применения организациями, осуществляющими образовательную деятельность, электронного обучения, дистанционных образовательных технологий при реализации образовательных программ"
- Федеральный закон "О персональных данных" от 27.07.2006 N 152-ФЗ
- Федерального Закона РФ «О безопасности дорожного движения»196-ФЗ от 10.12.95г.
- Федерального Закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» № 99-ФЗ от 4 мая 2011г.
- Приказа Минтранса России от 30.03.94 г. № 15 «Об утверждении требований по обеспечению БДД, предъявляемых при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте»
- Приказ Минтруда России от 09.12.2020 N 871н «Об утверждении Правил по охране труда на автомобильном транспорте»
- Приказ Минтранса России от 16.10.2020 N 424 (ред. от 12.01.2022) "Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей" (Зарегистрировано в Минюсте России 09.12.2020 N 61352)
- Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» Утвержден Решением Комиссии Таможенного союза № 877 от 09.12.2011, действует с 01.01.2015
- ГОСТ Р51709-2001 Государственный стандарт РФ «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки»
- Экологических требований к предприятиям ТДК РД 152-001-94г.
- ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля" (утв. Приказом Росстандарта от 26.09.2017 N 1245-ст)

- Правил перевозки грузов автомобильным транспортом. Постановление Правительства РФ № 272 от 15.04.11г.
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 16.07.2025) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности...
- Положения о повышении профессионального мастерства и стажировки водителей РД-200-РСФСР-12-0071-86-12
- Федерального Закона от 30.12.01 г.» 195-ФЗ. Кодекс РФ» Об административных правонарушениях»
- СанПиН 1.2.3685-21 «Гигиенические нормативы и требования к обеспечению безопасности и (или) безвредности для человека факторов среды обитания»19. Уголовного Кодекса РФ, принятого Государственной Думой 24 мая 1996г.
- Федерального Закона от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда»
- ДОПОГ- Европейское соглашение о Международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.57 г.(с изменениями от 01.01.2013г.).
- Приказа МВД России от 18.04.2011 № 206. О введении в действие международного водительского удостоверения.
- Приказ МВД России от 02.05.2023 N 264 "Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения" (Зарегистрировано в Минюсте России 30.06.2023 N 74087)
- Приказ МВД России от 10.02.2023 № 51. Об утверждении форм акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.
- Приказ МВД РФ № 171 (от 15 марта 2022 г.): «Об утверждении формы проверочного листа... для федерального государственного лицензионного контроля (надзора) за оказанием услуг по трудоустройству граждан РФ за пределами территории РФ».
- Приказ МВД РФ № 570 (от 01 августа 2022 г.): «Об утверждении форм документов, используемых должностными лицами... уполномоченными на осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения» (включает формы актов для различных ситуаций, как выездные обследования, наблюдение за безопасностью и т.д.).
- Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-фз. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Общая характеристика программы

Содержание программы представлено пояснительной запиской, учебным планом, рабочими программами учебных предметов, планируемыми результатами освоения программы, условиями реализации программы, системой оценки результатов освоения программы, учебно-методическими материалами, обеспечивающими реализацию программы.

Учебный план содержит перечень учебных предметов с указанием времени, отводимого на освоение учебных предметов.

Рабочая программа учебных предметов раскрывает рекомендуемую последовательность изучения разделов и тем. Последовательность изучения разделов и тем учебных предметов определяется организацией, осуществляющей образовательную деятельность.

Условия реализации программы содержат организационно-педагогические, кадровые, информационно-методические и материально-технические требования. Учебно-методические материалы обеспечивают реализацию программы.

Учебный план и программа включают объем учебного материала, необходимый для приобретения профессиональных навыков и технических знаний

Годовой календарный учебный график

1. Продолжительность учебного года

Начало учебных занятий – по формированию учебной группы.

Начало учебного года – 09 января

Конец учебного года – 31 декабря

Продолжительность учебного года совпадает с календарным.

2. Регламент образовательного процесса:

Продолжительность учебной недели – 5 дней.

Не более 8 часов в день.

3. Продолжительность занятий:

Занятия проводятся по расписанию, утвержденному директором

Продолжительность занятий в группах:

- 45 минут;

- перерыв между занятиями составляет - 10 минут

4. Регламент административных совещаний:

Собрания трудового коллектива – по мере необходимости, но не реже 1 раза в год

2. Учебный план

**подготовки водителей к управлению транспортных средств категории «ВС»,
оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых
сигналов**

№ п/п	Наименование модулей	Кол-во часов
	<u>Раздел №1: Нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения.</u>	4
1.1.	Обзор нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.	2
1.2.	Порядок использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов.	2
	<u>Раздел №2: Основы психологии и этики водителя.</u>	6
2.1.	Профессиональная надежность водителя.	2
2.2.	Управление ТС категории «ВС» в экстремальных условиях деятельности.	2
2.3.	Основные категории этики и морали в обеспечении безопасности дорожного движения.	2

	<u>Раздел №3: Технические характеристики и конструктивные особенности ТС категории «ВС».</u>	6
3.1.	Особенности управления ТС категории «ВС» с учетом конструкции трансмиссии.	3
3.2.	Системы активной безопасности.	3
	<u>Раздел №4: Правила пользования средствами радиосвязи и устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.</u>	6
4.1.	Правила пользования средствами радиосвязи.	3
4.2.	Виды устройств, предназначенных для подачи специальных сигналов, правила установки и обращения с ними.	3
	<u>Раздел №5: Методы оказания первой помощи лицам, пострадавшим в ДТП.</u>	8
5.1.	Порядок оказания помощи пострадавшим в ДТП. Средства первой помощи.	1
5.2.	Правила и порядок осмотра пострадавшего.	1
5.3.	Сердечно-легочная реанимация (СЛР).	1
5.4.	Первая помощь при острой кровопотере и травматическом шоке. Первая помощь при ранениях.	1
5.5.	Первая помощь при травме опорно-двигательной системы.	1
5.6.	Первая помощь при травме головы. Первая помощь при травме груди. Первая помощь при травме живота.	1
5.7.	Первая помощь при термических, химических ожогах. Первая помощь при обморожении, переохлаждении.	1
5.8.	Первая помощь при политравме.	1
	<u>Раздел №6: Теоретические основы и практические навыки безопасного управления ТС категории «ВС» в различных условиях.</u>	4
6.1.	Основы движения ТС категории «ВС».	1
6.2.	Тактика безопасного управления ТС категории «ВС».	1
6.3.	Практическая подготовка.	2
	<u>Раздел №7: Итоговая аттестация.</u>	2
	ИТОГО	36

3.Рабочая программа учебных предметов

Раздел №1:Нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения.

1. Обзор нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Общие требования к водителю в нормативных документах:

- Водитель ТС обязан иметь при себе и по требованию полиции передавать им для проверки:
- водительское удостоверение,
- регистрационные документы на ТС,
- путевой лист, лицензионную карточку и документы на груз,
- страховой полис.
- Быть пристегнутым и не перевозить пассажиров не пристегнутых ремнями;
- Проверить перед выездом и обеспечивать исправность ТС;
- Предоставлять ТС.....

Водителю запрещается:

- управлять ТС в состоянии....
- передавать управление.....

- пересекать организованные колонны и занимать место в них,
- управлять с нарушением труда и отдыха,
- пользоваться телефоном....

Необходимость знания и исполнения действующих правил, инструкций по перевозке пассажиров и грузов (в том числе опасных, крупногабаритных и тяжеловесных). Инструктажи, стажировки, занятия по повышению квалификации.

Обязанности и последовательность действий водителя при ДТП (пункт 2.5 ПДД):

- Немедленно остановить ТС, включить аварийку и выставить знак. Не перемещать предметы имеющие отношение к происшествию;
- Принять меры по оказанию мед.помощи, вызвать «Скорую» или отправить в больницу;
- Освободить проезжую часть (в случае необходимости);
- Сообщить в полицию и по месту работы. Записать Ф.И.О. и адреса очевидцев;
- Эвакуировать пассажиров.

Права сотрудников ДПС прибывших на место происшествия:

- а) производить неотложные действия на месте ДТП, тщательно и квалифицированно разбираться в обстоятельствах ДТП,
- б) принимать меры по оказанию первой медпомощи , охране имущества оставшегося без присмотра, оказывать содействие в транспортировке поврежденных ТС,
- в) выявлять и задерживать водителей скрывшихся с места ДТП,
- г) контролировать у водителей наличие документов предусмотренных ПДД,
- д) отстранять от управления, а ТС задерживать,
- е) проводить мед.освидетельствование на предмет алкогольного или наркотического опьянения.

Экспертные действия по факту совершения ДТП. Если ДТП без серьезных последствий, инспектор составляет Протокол об административном нарушении. К нему прилагается схема ДТП, описание мех повреждений, свидетельства участников и очевидцев. Копии под роспись правонарушителю и потерпевшему. Если тяжкие последствия, то: справка ДТП, протокол осмотра и проверки тех состояния ТС, схема ДТП, акт мед освидетельствования, свидетельские показания.

Документы по ДТП не повлекшему тяжких последствий, направляются в группу разбора ГИБДД, где после доп разборки принимается решение (в 15-дневный срок согласно ст.256 ч.1 КоАП РФ). Жалоба на решение в течении 10 дней (ст 267, 268 КоАП РФ).

Если тяжкие последствия- документация в орган дознания ГИБДД , который дает отказ в возбуждении уголовного дела либо направляет в следственный отдел (в течении 10 суток ст. 109 УПК РФ). Следователь принимает решение об отказе или возбуждении уголовного дела по ст.264, 265 УК РФ.

Федеральный закон от 10 декабря 1995г. № 196-ФЗ «**О безопасности дорожного движения**» определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ.

Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путём предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий.

Тяжесть последствий ДТП. В зависимости от степени причинения вреда к виновным применяется административная, уголовная и гражданская ответственность.

Административная ответственность- разновидность юридической ответственности, не представляющая большой общественной опасности.

Административным правонарушением признаются *противоправные виновные действия* (бездействия) физического или юридического лица, за которые Кодексом или законодательством установлена административная ответственность.

Физические лица подлежат административной ответственности, если они достигли к моменту совершения правонарушения 16 летнего возраста. Субъектом административного правонарушения может быть только вменяемое физическое лицо.

Форма вины -правонарушение совершенное умышленно или по неосторожности.

Умышленное, например, является *проезд на запрещающий сигнал*, когда водитель видел этот сигнал.

Случай, когда водитель подъехал к перекрёстку на большой скорости, полагая, что сможет остановить автомобиль при красном сигнале светофора, *но не смог это сделать* – типичный случай неосторожного правонарушения.

Административное наказание:

1. **Предупреждение** – мера наказания выраженная в официальном порицании физического лица. При этом, протокол об административном правонарушении не составляется, а предупреждение выносится уполномоченным на это должностным лицом.

2. **Административный штраф** – является денежным взысканием. Размер штрафа исчисляется из стоимости предмета административного правонарушения.

3. **Лишение специального права** – устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом. Лишение правоуправления транспортным средством является альтернативным штрафу или административному аресту (*не может применяться одновременно*)

4. **Административный арест** – содержание нарушителя в условиях изоляции. Срок ареста до 15 суток. Административный арест назначается судьёй.

5. **Конфискация** орудия совершения или предмета административного- правового нарушения (АПН). Конфискация орудия совершения или предмета АПН является принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность. Конфискация назначается судьёй.

За совершение правонарушения на транспорте в области дорожного движения конфискация предусмотрена только *в качестве дополнительного административного наказания к штрафу. Груз* перевозимый на транспортном средстве (если он не имеет прямого отношения к преступлению) *не подлежит конфискации.*

Меры обеспечения производства – процессуальные меры, осуществляемые на стадии возбуждения дела об административном правонарушении:

1. **Доставление** - принудительное препровождение физического лица;

2. **Административное задержание** – кратковременное ограничение свободы физического лица.

3. **Личный досмотр** – досмотр вещей находящихся при физическом лице (в т.ч. ТС) осуществляемое должностным лицом в присутствии двух лиц (понятых).

4. При совершении АПН, влекущего лишение права управления транспортным средством у водителя *изымается* до вынесения постановления по делу вынесения постановления по делу АПН **водительское удостоверение** и выдаётся временное разрешение на право управления транспортным средством.

5. **Отстранение от управления** транспортным средством и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Лицо которое управляет транспортным средством и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения, подлежит отстранению от управления и направлению на медицинское освидетельствование.

6. **Задержание** транспортного средства, запрещение его эксплуатации.

Задержание ТС и запрещение его эксплуатации осуществляется должностным лицом, уполномоченным составлять протокол об АПН. При отсутствии водителя, при условии что данное ТС создаёт препятствие для движения других транспортных средств, задержанное ТС в присутствии двух понятых сдаётся на хранение (штраф.стоянку) по протоколу задержания.

Условия наступления Уголовной ответственности. **Уголовной ответственностью** признаются действия, направленные на совершенное общественно опасное деяние. Основанием уголовной ответственности является факт совершения лицом уголовного преступления. В зависимости от характера и степени общественной опасности деяние

подразделяется на преступления небольшой тяжести, средней тяжести, тяжкие и особо тяжкие преступления.

ст.264 УК РФ. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации ТС.

Нарушением водителем правил, повлекшее по неосторожности:

ч.1 - тяжкий вред здоровью-ограничение свободы до 3 лет, либо арест до 6 мес., либо лишение свободы до 2 лет с ЛПУ до 3 лет или без такового;

ч. 2 - тоже в состоянии опьянения: лишение свободы до 3 лет с ЛПУ до 3 лет;

ч. 3 - смерть человека: лишение свободы до 5 лет с ЛПУ до 3 лет;

ч. 4 - тоже, что ч.3 в состоянии опьянения: лишение свободы до 7 лет с ЛПУ до 3 лет;

ч. 5 - смерть 2-х или более лиц: лишение свободы до 7 лет с ЛПУ до 3 лет;

ч. 6 - тоже, что ч.5 в состоянии опьянения: лишение свободы до 9 лет с ЛПУ до 3 лет.

ст.125 УК РФ. Оставление в опасности.

Заведомое оставление без помощи лица, нах-ся в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению -штраф до 80 000 руб . или в размере зарплаты или иного дохода осужденного за период до 6 месяцев, либо обязательные работы от 120 до 180 часов, либо исправительные работы до 1 года, либо арест до 3 месяцев, либо лишение свободы до 1 года.

ст.265 УК РФ. Оставление места ДТП.

Оставление места ДТП водителем- нарушителем, а в случае последствий, предусмотренных ст.264 УК РФ — наказывается лишением свободы на срок до 2 лет, либо ограничением свободы до 3 лет, либо арестом до 6 месяцев.

Примечание: ст.12.27 КоАП РФ ч.2-влечет ЛПУ на 1-1,5 года или АА до 15 суток.

ст.266 УК РФ. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

Если эти деяния повлекли:

ч.1-тяжкий или средней тяжести вред здоровью, либо крупный ущерб-наказывается лишением свободы на срок до 2 лет, либо ограничением свободы до 3 лет, либо арестом до 6 месяцев;

ч.2-смерть человека наказывается лишением свободы до 5 лет;

ч.3-смерть двух и более человек наказывается лишением свободы от 4 до 10 лет.

ст.268 УК РФ. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме водителя) правил безопасности движения или эксплуатации ТС, если это повлекло:

ч.1-по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека-ограничение свободы до 3 лет, либо арест до 4 месяцев, либо лишение свободы до 2 лет;

ч.2-то же смерть человека-ограничение свободы до 4 лет или лишение свободы на тот же срок;

ч.3-смерть двух и более человек-лишение свободы до 7 лет.

ст.143 УК РФ. Нарушение правил охраны труда.

Нарушение правил ТБ или иных правил, если это повлекло:

ч.1-тяжкий или средней тяжести вред здоровью-лишением свободы до 2 лет, либо исправительными работами;

ч.2-смерть человека-лишение свободы до 5 лет.

Гражданский Кодекс РФ глава 59 «Обязательства вследствие причинения вреда».

ст.1064. Общие основания ответственности за причинение вреда.

Вред, причиненный личности или имуществу подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

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

Вред, причиненный правомерными действиями, подлежит возмещению в случаях,предусмотренных законом.

ст.1067. Причинение вреда в состоянии крайней необходимости.

Вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности самому причинителю вреда или др. лицам, если эта опасность не могла устранена иными средствами, должен быть возмещен лицом, причинившим вред.

Суд может возложить обязанность возмещения на третье лицо, в интересах которого действовал причинивший вред, или освободить от возмещения полностью или частично как третье лицо, так и причинившего вред.

ст.1079. Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих.

Граждане, деятельность которых связана с повыш. опасностью (использование ТС) для окружающих, обязаны возместить вред, причинен. источником повыш. опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Владелец источника повыш. опасности не отвечает за вред, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Владельцы источников повыш. опасности солидарно несут ответственность за вред, причинен. в результате взаимодействия этих источников (столкновение ТС) третьим лицам, по основаниям п.1 настоящей статьи.

ст.1083. Учет вины потерпевшего и имущественного положения лица, причинившего вред.

- Вред, возникший вследствие умысла потерпевшего, возмещению не подлежит.
- Если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда - размер возмещения должен быть уменьшен или в возмещении отказано.
- При причинении вреда жизни или здоровью отказ в возмещении не допускается.
- Суд может уменьшить размер возмещения вреда, с учетом его имущественного положения, за исключением, когда вред причинен действиями, совершенными умышленно.

1. **Порядок использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов.**

Водители ТС могут применять спец световые и звуковые сигналы только в необходимых случаях для выполнения неотложных служебных заданий, в том числе:

1. **При следовании:**
 - на места совершения преступлений, администрат правонарушений, ДТП, массовых беспорядков;
 - к местам пожаров, стихийных бедствий, катастроф, аварий;
 - к объектам, нах-ся под охраной органов МВД при срабатыв на них сигнализации;
 - при проведении учений (тренировок).
2. **При получении сообщений:**
 - о случаях использования оружия;
 - об установке взрывных устройств или их срабатывании.
- 3) **При доставлении в лечебные учреждения пострадавших лиц.**
- 4) **При осуществлении сопровождения (эскортирования) а/м спец назначения.**
- 5) **При сопровождении ТС с крупногабарит, тяжеловесными или опасными грузами, а также колонн ТС.**
- 6) **В других случаях,** когда в условиях недостатка времени выполнение неотложного служебного задания не может быть обеспечено другими средствами и способами.

Особенности использования спец световых и звуковых сигналов:

- Спец световой сигнал должен быть включен на всем пути следования. В период с 7 до 23 часов в населенных пунктах и в любое время вне них одновременно должен быть включен спец звуковой сигнал;
- При следовании колонн а/м со спец сигналами или при сопровождении колонн, одновременно с включен спец световым сигналом звуковой сигнал могут включать только водители головной и замыкающей машины;

- При необходимости для доп оповещения участников ДД о проезде ТС с включен спец световыми и звуков сигналами следует польз-ся громкоговорящей установкой.
- Одновременное включение спец световых и звуковых сигналов произв-ся водителями

заблаговременно в завис-ти от конкретной дорож обстановки. При проезде на запрещ сигнал светофора водитель со спец сигналами должен снизить скорость вплоть до остановки и убедиться , что другие водители приняли необходимые меры предосторожности.

- При движении ТС с включен синим спец световым сигналом его водители должны строго придержив-ся требований раздела 3 Правил дорожного движения РФ.

Раздел №2: Основы психологии и этики водителя.

1. Профессиональная надежность водителя.

Сколько надо времени, чтобы научиться ходить? А научиться бегать? Один или 1,5 года. Тоже самое- водить а/м. Комплекс умений, позволяющих искусно водить а/м. **Формула мастерства = знания + умение и навыки + привычки + отношение.**

Знания-совокупность усвоенных сведений. **Умение**- способность пользоваться своими полученными знаниями. **Навыки** (условные рефлексy в результате многократного повторения): **сенсорные** (восприятие расстояния и скорости), **мыслительные** (оценка ДТС и принятие решения), **двигательные** (управление а/м). **Привычки**- способность действовать в автоматическом режиме без сознательного контроля внимания. **Отношение**: чем выше самооценка, тем выше скорость и больше опасных маневров, беспомощность в критической ситуации.

«Идеалисты»- принимают желаемое за действительное. Высокое самомнение, не желание совершенствоваться (17 лет за рулем). **«Реалисты»**- критическое отношение к своим недостаткам. .

«Надежность»-способность безопасно управлять(«не может», «не хочет», «не знает» и «не умеет»).

2. Управление ТС категории «ВС»в экстремальных условиях деятельности.

а) на скользкой дороге- ухудшенные условия сцепления , что увеличивает вероятность проскальзывания колес, а так же их увод в сторону. В этих условиях часто а/м становится неуправляемым. Неровности, сильный боковой ветер, резкие маневры (торможение, разгон, объезд препятствий) *на скользкой дороге* могут стать *причинами, вызывающими «занос»* (боковое скольжение задних колес).

Виды: занос малой амплитуды, глубокий занос, критический и ритмический занос.

Стабилизация: быстрый поворот РК в сторону заноса и работа педалью газа с учетом привода а/м.

У **переднеприводного**- нужно усилить тягу, чтобы передние колеса вытянули а/м из заноса. У **заднеприводного**- с быстрым поворотом РК одновременно уменьшаются обороты двигателя.

Для **полноприводного** действия рулем аналогичны заднему приводу, но педаль газа нельзя отпускать полностью, чтобы тяга передних колес помогла справиться с заносом.

При глубоком заносе необходима высокая скорость руления, непрерывное поисковое уравнивающее руление и переменное дросселирование.

Стабилизация **в фазе критического заноса** достигается переменным дросселированием при условии, что колеса повернуты в сторону заноса до упора.

В основе ритмического заноса лежит явление «динамический хлыст», когда амплитуда каждого последующего заноса возрастает до критического. Далее- неуправляемое вращение а/м. **Необходима** предельно высокая скорость вращения РК и опережающие действия по выравниванию а/м в заключительной фазе, чтобы воспрепятствовать совершению второго оборота вокруг оси.

Опасные участки и ситуации, которые надо избегать:

1. участки имеющие масляные и нефтяные пятна;
2. участки скрытые под водой;
3. если четко различаете колею, двигайтесь по ней;
4. на дороге, покрытой тающим льдом, двигайтесь по полосам с *интенсивным движением*;
5. без особой необходимости не обгоняйте;
6. избегайте снежных, песчаных заносов и мокрых листьев;

б) по глубокому снегу, песку и грязи.

Прежде чем трогаться с места выполните несколько советов:

- если выхлопная труба вашего а/м в снегу, *расчистите ее*;
- *откопайте снег* от всех четырех колес;

Включите 1-ю или 2-ю передачу и медленно плавно нажмите на газ- не вращайте РК. Удерживайте передние колеса в прямом направлении. Если снег лежит толстым слоем, то следует предусмотреть возможность забуксовать. Особенно трудно в глубокой колее (можно сесть на мосты). В этих условиях двигаться медленно на пониженной передаче. Сугробы в несколько метров преодолевать с разгона. Большие занесенные участки предварительно обследовать. Не допускайте пробуксовки колес (а/м закапывается).

в) в условиях ограниченной видимости.

Ограниченная видимость лишает возможности видеть объекты дорожной обстановки на достаточно далеком расстоянии. Приходится значительно повысить внимание, что требует большего напряжения. Во время тумана, снегопада, в других условиях, ограничивающих видимость впереди, снижение скорости просто необходимо для всех участников движения, иначе «цепная» реакция. В а/м есть специальное оборудование, предназначенное для улучшения условий управления (щетки, омыватели, противотуманки, солнцезащитные козырьки и т. д.).

Туман затрудняет ориентирование, уменьшает зону видимости и способствует обману зрения (занижает расстояние в 2 раза).

г) вождение в темное время суток.

Интенсивность движения в 10-ть раз ниже, кол-во погибших в 2 раза выше , чем днем. Природа человека- отдыхать в темное (ночное) время. Вождение в городе опаснее, чем за городом. Ослепление. При ослеплении для восстановления требуется 7-8 секунд. Следование за лидером. Обгон ночью.

д) преодоление водных преград.

В начальной фазе дождя резко снижается К сцепл.. Запотевание стекол. «Аквапланирование». Преодоление лужи. Если заглох двигатель?

2.3. Основные категории этики и морали в обеспечении безопасности дорожного движения.

Профессиональная этика водителя- это прежде всего взаимная *предупредительность, вежливость и забота о безопасности на дороге.*

Следует выработать привычку: сначала включать сигнал о манёвре, а затем уж изменять скорость. Помните, что двигаясь в потоке, необходимо избегать неожиданных остановок и перестроений, а также учитывайте алгоритм безопасности: **зеркало –сигнал-**

манёвр. Если заметили в зеркале приближающийся по соседней полосе автомобиль, то надо воздержаться от включения указателя поворота.

После перестроения для обгона выключайте указатель поворота, не дожидаясь, пока вы обойдёте обгоняемый автомобиль.

Не мешает привлечь внимание водителя впереди идущей машины светом фар или звуковым сигналом, чтобы он наверняка заметил, что вы намереваетесь его обогнать.

Особое значение имеют отношения водителей и пешеходов. Как пешеход, так и водитель должны сигнализировать о своих пассивных («пропускаю») и активных («намерен двигаться без остановки») действиях. Водителю чтобы привлечь внимание пешехода, лучше мигнуть светом фар, а *пользование звуковым сигналом нежелательно*, так как (особенно пожилые) пешеходы часто теряются и осложняют обстановку необдуманными действиями.

Этика водителя, выходящего из автомобиля – всегда прежде всего оглянуться назад или поглядеть в зеркало заднего вида, что делается у Вас за спиной. *Приучитесь это делать*, прежде чем возьмётесь за ручку двери, иначе, приоткрывая её, вы можете отвлечься чем-то и забудете посмотреть назад. Другой способ выхода из левой двери, на несколько секунд включить сигнал манёвра «налево», затем выключить и выйти из автомобиля.

Соблюдая эти неписанные правила, вы сможете избежать многих неприятностей для себя и других участников движения.

Кроме того, существуют **неписанные законы дорог**, которые должен знать водитель-профессионал.

Если у едущего впереди а/м открыта какая либо дверь, то необходимо обратить его внимание на себя (звуковым или светом). Лучше двигаясь рядом, просигнализир.ему, открывая и закрывая свою дверь или просто указывая на дверь рукой.

«Возьмите на буксир»–лучше показать тросом в руке и «рукопожатием».

«Спущенная шина»–описать указательным пальцем круг в воздухе и ткнуть им вниз.

«Дайте бензина доехать до АЗС»–сжатая в кулак рука и опущенный вниз большой палец.

«Остановитесь! Ваш а/м неисправен»–мигание фарами и звук сигналом, а также движения рукой, напоминающие подталкивание к обочине.

Если у встречного **не выключены указатели поворотов**, то большим и указательным пальцами делать движение около одного из глаз напоминающие мигание. Можно просто мигнуть фарами.

«Будьте осторожны! Вы нарушаете правила движения»–покачивание головой и корпусом, если это видно. В крайнем случае, частое беспорядочное помахивание рукой.

В узких местах, тот кто **пользуется приоритетом проезда** подаёт предупредительный сигнал-изредка мигает светом фар, дублируя звуковым сигналом.

«Пропустите вне очереди»–частое мигание и непрерывный звуковой сигнал или беспорядочное махание рукой из кабины а/м.

«Спасибо»–включение аварийной сигнализации на короткое время.

Раздел №3: Технические характеристики и конструктивные особенности ТС категории «ВС».

1. Особенности управления ТС категории «ВС» с учетом конструкции трансмиссии.

Три привода -три разные песни. **Задний привод**-управляемость и тяга, разведенные по разным осям, позволяют как отдельно, так и совместно влиять на поведение а/м в сложных ситуациях. В отличие от других, «правильно» реагирует на отпущенную педаль «газа» при заносе или сносе, используя «моторный тормоз» задних колес. Избыточная тяга и пробуксовка поможет ввести в искусственный занос. **Передний привод**-управляемость и тяга, сведенные на переднюю ось, делают передние колеса главными при любых маневрах и зависимыми по величине тяги от угла поворота колес. А/м очень устойчивы на прямой и

неровностях. При потере устойчивости требует нажать на педаль «газа». *Полный привод*- наиболее сложен при управлении в критических ситуациях. *Явные преимущества* при прямолинейном разгоне, торможении и преодолении неровностей. *При потере устойчивости* (заносе) требует неполного прекращения тяги.

Полный привод зависит от типа трансмиссий: part time (иногда) -основная ведущая ось задняя, а передний привод подключается в случае необходимости. Хорошая проходимость. Крутящий момент между осями 50/50, full time (всегда) -имеет межосевой дифференциал. Трансмиссии либо с постоянным полным приводом, либо с подключаемым. Блокировка дифференциала.

Стабилизация- быстрый поворот РК в сторону заноса и работа педалью газа с учетом привода а/м:

- у **переднеприводного**- нужно усилить тягу, чтобы передние колеса вытянули а/м из заноса;
- у **заднеприводного**- с быстрым поворотом РК одновременно уменьшаются обороты двигателя;
- для **полноприводного** действия рулем аналогичны заднему приводу, но педаль газа нельзя отпускать полностью, чтобы тяга передних колес помогла справиться с заносом.

2. **Системы активной безопасности.**

Водитель-80% ДТП. *Активная и пассивная безопасность* автомобиля, водителя и дороги.

Активная безопасность а/м (все что до удара): 1) тяговые и тормозные характеристики, 2) устойчивость и управляемость а/м, 3) оптимальные условия для наблюдения за дорогой, 4) комфортабельность условий для водителя, 5) стандартизованное расположение и действие органов управления. **Пассивная безопасность а/м** (все что после удара): отсутствие островыступающих предметов внутри кузова, безопасные стекла, бамперы, ремни безопасности, подушки безопасности и др.

Активная безопасность водителя: 1) способность аналитически оценивать ДТС и выбирать безопасный режим движения, 2) надежность и работоспособность в сложных ситуациях, 3) умение пользоваться безопасными приемами управления, 4) устойчивость к утомлению, 5) правильная организация внимания, 6) высокий уровень физических качеств, 7) высокая степень автоматизации двигат. навыков, 8) хорошая координация и точная реакция. **Пассивная безопасность водителя:** его способность при ДТП не терять самообладание, использовать максимум возможностей для сохранения здоровья и жизни, в том числе пассажиров.

Активная безопасность дороги: способность дороги с ее геометрическими элементами, покрытием и др. характеристиками, обеспечивать движение ТС. **Пассивная безопасность дороги**-обеспечение наименьших потерь из-за последствий ДТП (откосы по ГОСТу, ограждения в опасных местах).

Электронные системы. Профессионал -4 импульса в секунду. **ABS** (антиблокировочная система-до 12 импульсов в секунду) .

Недостатки:

- 1) невозможно точно определить место остановки (тормозит автомат) ,
- 2) на дороге с неоднородным покрытием снижает тормоз.усилие с колеса,
- 3) на скоростях более 130 км/час долго «думает»,
- 4) прекращает торможение при подскоке колес,
- 5) прекращает работу на скоростях ниже 9 км/час.

ESP- Electronic Stability Programm (курсовой устойчивости)- подтормаживает одно или несколько колес, препятствуя заносу или сносу а/м.

BAS-Brake Assist System (экстренного торможения)-быстрее вводит в действие рабочую тормозную систему (создает максимальное усилие на педали). Устанавливается только на автомобилях с ABS.

SBC- Sensotronic Brake Control (электрогидравлическая система торможения)-следующим шагом прогресса. При нажатии на педаль тормоза микрокомпьютер с помощью информации от различных систем и датчиков оценивает скорость переноса ноги с педали «газа» на педаль тормоза, силу нажатия на педаль, включенную передачу, особенности дор покрытия, траекторию движения, скорость и ускорение, нагруженность а/м и др. параметры. В результате выдается оптимальное тормозное усилие, причем на каждое колесо- разное.

Система способна работать и в «пробочном» режиме, когда электроника сама останавливает а/м, как только водитель убрал ногу с педали «газа».

Повышение сцепных качеств автомобильных шин. Лучше управляется широкое и низкопрофильное. Всесезонные и зимние шины. Шипованные шины (на асфальте увеличивают тормозной путь, при минус 20 градусов не работают). Приемы вождения в условиях гололеда те же, что и на мокрой дороге летом. Давление в шинах. Шины «липучки». «Тремор» как прием сокращения тормозного пути. Как правильно останавливаться в транспортном потоке?

Раздел №4:Правила пользования средствами радиосвязи и устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

1. Правила пользования средствами радиосвязи.

Все правила описываются в инструкциях. Лучше всего знакомиться с ними перед эксплуатацией оборудования.

Как вести себя при переговорах? Желательно максимально вежливо и корректно. Подождать пока в канале все замолкнет и только потом начинать говорить. Всегда придерживайтесь правила: сначала назвать позывной вызываемой станции, потом свой: "XXXXX, Я - YYYYYY. Прием!" В этом случае сразу понятно кто и кого вызывает. Ошибочно называть только позывной вызываемого корреспондента или называть только свой позывной. Это можно сделать, например, в следующей ситуации - разговаривают двое корреспондентов, а вам обязательно нужно прервать их. В этом случае в паузе речи (только в паузе!) нужно сказать "Брек!" и назвать свой позывной. Если вас услышали, то вам ответят.

Запрещена передача сведений, составляющих служебную или государственную тайну. Разрешен только обмен речевыми сообщениями. В радиостанциях запрещается применять устройства шифрования речи. Отступления от правил допускаются в случае бедствия т.е. в случаях, угрожающих здоровью и ЖИЗНИ людей. Для предотвращения подобных случаев снимаются ЛЮБЫЕ ограничения и правила.

2. Виды устройств, предназначенных для подачи специальных сигналов, правила установки и обращения с ними.

Специальный звуковой сигнал-это устройство, предназначенное для подачи в условиях дорожного движения спец звуковых сигналов определен спектрального состава и устанавливается на ТС дополнительно по спец разрешению. При этом допускается установка излучателей звука в подкапотном пространстве передней части ТС, а уровень звукового давления сигнального устройства не должен быть ниже:

- 116 дБ при установке излучателя на крыше ТС;
- 122 дБ при установке в подкапотном пространстве.

Также допускается подача одним звук сигнальным устройством нескольких спец звуковых сигналов, отлич-ся основными частотами, формой и продолжительностью изменения основных частот (тон и громкость звука). Возможно применение спец звукового сигнала типа «кратковременная сирена» или «Air Horn».

Устройства для подачи спец световых и звуковых сигналов должны быть сертифицированы согласно правилам и процедурам, утвержденным Госстандартом России. С 1 января 2004 года действует новый ГОСТ Р50574-2002 «Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, спец световые и звуковые сигналы, устанавливая на а/м, автобусы и мотоциклы оперативных служб», требования кот явл-ся обязательными.

Постановлением Правительства РФ от 04.01.2000 г. за № 2, утвержден перечень оперативных служб, на ТС кот разрешена установка спец сигналов и перечень должностных лиц органов гос власти и организаций, на служебные легковые а/м кот разрешена установка спец сигналов.

Постановление Правительства РФ от 23 января 2002 г. № 35 «Об особых гос регистрацион и спец сигналах, использ-х на ТС» обязало МВД РФ обеспечивать выдачу разрешений на установку спец сигналов на ТС; контроль за установкой и использ-м, а также проведение соответст-х профилактич мероприятий. В частности, выдача разрешений на установку спец световых и звуковых сигналов на ТС осуществляется Главным гос инспектором безопасности дор движения РФ или его заместителями, а также Главными гос инспекторами БДД субъектов РФ, районов и городов по месту регистрации ТС.

Запрещается размещать и использовать проблесковые маячки на задней и передней панели салона а/м.

Раздел №5:

Методы оказания первой помощи лицам, пострадавшим в ДТП.

1. Порядок оказания помощи пострадавшим в ДТП. Средства первой помощи.

Общая последовательность оказания первой мед помощи при ДТП заключ-ся в следующем:

- прекращение дальнейшего воздействия на пострадавшего повреждающего фактора;
- поддержание жизненноважных функций организма пострадавшего;
- передача пострадавшего бригаде скорой помощи или доставка его в лечебное учреждение.

Помощь, оказываемая пострадавшим в ДТП, подраз-ся на 3и этапа:

- 1) на месте ДТП;
- 2) при транспортировке пострадавших в лечебное учреждение;
- 3) в лечебном учреждении.

К средствам первой помощи относится аптечка первой помощи автомобильная.

Утвержденный состав аптечки рассчитан на оказание первой помощи при травмах и угрожающих жизни состояниях.

2. Правила и порядок осмотра пострадавшего.

Если пострадавший нах-ся **в сознании**, необходимо *определить уровень сознания*. Для этого задайте любой вопрос. Выясните у него места локализации боли. Успокойте пострадавшего. Осмотрите его на предмет наличия травм, сопровождающихся опасным кровотечением.

Если пострадавший находится **без сознания**, необходимо *определить, жив ли он*.

Если имеются хотя бы малейшие сомнения в смерти пострадавшего, необходимо сразу же принять меры по реанимации, чтобы исключить гибель человека.

Наличие сердцебиения опред-ся на слух или рукой (прикладывая руку к левой части груди). Пульс наиболее удобно определять на шее, в районе прохождения сонной артерии, либо на височной артерии или же на внутренней части предплечья.

Наличие дыхания опред-ся по возвратно-поступат движениям грудной клетки, а также по запотеванию зеркала или же колебанию ваты, поднесенной к носу пострадавшего.

Признаком того, что человек жив, явл-ся сужение зрачка при резком освещении глаза фонариком или же заслонив рукой открытый глаз, а затем руку быстро отвести в сторону.

При наличии любой из данных реакций неотложное оказание помощи может сохранить человеку жизнь.

3. Сердечно-легочная реанимация (СЛР).

При прекращении дыхания и остановке сердца наступает смерть. Она дел-ся на **клиническую** (5-7 минут) и **биологическую**.

В состоянии клинической смерти пострадавшего укладывают на спину на твердую поверхность и расстегивают его одежду. Освобождают от всего, что мешает дыханию.

Пальцем руки, обмотанным платком или салфеткой, прочищают рот и глотку, проверяют, не запал ли язык. Чтобы избежать западания языка, подкладывают под шею и плечи валик. Далее голову пострадавшего следует сильно запрокинуть назад. В ряде случаев, после этого у пострадавшего может восстановиться самостоятельное дыхание.

Если дыхание не восстанавливается, приступают к проведению искусственного дыхания. Если и оно не дает результатов, следует приступить к непрямому массажу сердца (сердечно-легочной реанимации).

Для проведения искусственного дыхания «рот в рот»следует использовать спец устройство в автоб аптечке, кот вставляют в рот пострадавшего и предварит заткнув нос , приступают к искусствен дыханию (16-18 вдохов в минуту). Вдувать воздух следует не более одной секунды. После 3-5 вдуваний воздуха проверьте пульс на сонной артерии.

Если искусствен дыхание не дает результата, следует немедленно приступить к непрямому массажу сердца. Цель-каждым надавливанием на грудную клетку выдавить кровь из сердца в артерию. При обратном движении рук, сердце вновь наполняется кровью через вены.

Перед проведением массажа сердца спасатель должен положить ладонь одной руки на нижнюю треть грудины (три пальца выше окончания грудины, примено между сосков), а ладонь второй руки-сверху.

Пальцы обеих рук должны быть приподняты, а руки распрямлены в локтевых суставах. Нажатие осущ-ся за счет веса человека.

Массаж следует продолжать до появления пульса или до прибытия «скорой помощи».

После появления дыхания и пульса, пострадавшего следует положить набок, подложив ему под голову его руку, свободную (верхнюю) ногу согнуть в колене и положить на землю.

4. Первая помощь при острой кровопотере и травматическом шоке. **Первая помощь при ранениях.**

Раны-открытые повреждения, сопровожда нарушением целостности кожных покровов. Обычно сопровожда кровотечением, кот может быть внутренним или наружным.

Наружные подразделяются:

1) Артериальные (алого цвета кровь пульсирует)- жгут выше места ранения на время не более 1,5 часа летом и 0,5 часа зимой.

2) Венозные (темно -красного цвета течет струей)-давящая повязка на место ранения.

3) Капиллярные- кровоточит вся поверхность раны- бактерицидную салфетку и бинт.

Рану не промывать водой, а обработать вокруг раствором йода.

5. Первая помощь при травме опорно-двигательной системы.

Первая помощь при переломах, вывихах и растяжении связок.

Вывих-выход головки одной кости из суставной сумки другой. Признаки-отечность и болезненность движений в суставе, его деформация.

Вправлять вывих может только врач. До прибытия врача следует обездвижить конечность в том положении, в кот она оказалась после вывиха и приложить к суставу холод.

При растяжении связок наложить тугую повязку и дать покой.

Неестественное положение пострадавшего, деформация конечностей указывают на **переломы костей**. **Нельзя переносить пострадавшего** даже на небольшое расстояние. Поврежденные конечности обездвижить, зафиксировав любыми подручными средствами.

Переломы- закрытые и открытые.

Для остановки артериального давления накладывают жгут или закрутку выше места перелома. Кожа вокруг раны обрабатывается. Рана закрывается стерильной салфеткой.

При переломе ребер следует наложить тугую повязку. Фиксация производится в момент выдоха.

При переломе голени накладывают две шины: с внешней и внутренней стороны ноги от конца стопы до середины бедра.

При переломе бедра и костей таза необходимо наложить две шины: одну с внешней стороны от конца стопы до подмышки, другую-с внутренней стороны от конца стопы до паха.

При переломе позвоночника пострадавшего следует уложить на спину или живот на твердую ровную поверхность.

6. Первая помощь при травме головы. Первая помощь при травме груди. Первая помощь при травме живота.

При ранениях головы в первую очередь необходимо остановить кровотечение и предотвратить попадание в рану инфекции. На рану накладывают стерильную салфетку, далее толстый слой ваты и все это фиксируют одной из спец повязок (пращевидная, крестообразная или косыночная). После наложения повязки следует пострадавшего уложить на спину, повернув голову на здоровую сторону. Если он без сознания- уложить на бок.

Первая помощь **при проникающих ранениях грудной клетки** состоит в защите раны от инфекции, ликвидации поступления воздуха в плевральную полость и предупреждении возможного шока. Необходимо наложить герметизирующую повязку (использовать лейкопластырь, полиэтилен пакет, клеенку). Кожу вокруг раны обработать. Фиксацию повязки производить при выдохе. Транспортируют сидя.

При проникающих ранениях брюшной полости, первая помощь направлена на защиту раны от инфекции и спасение выпавших органов. Органы следует аккуратно собирать во влажную тряпочку и поместить в пакет, кот приклеить к телу скотчем, пластырем или прибинтовать, не пережимая. Повязку необходимо постоянно увлажнять-чтобы кишки не соохлись. Наложите на рану стерильную салфетку, затем толстый слой ваты и сделайте не тугую повязку. Положение при транспортировке- лежа на спине, под согнутые в коленях ноги подложите валик.

Первая помощь при закрытых травмах живота- создание покоя и уменьшение риска внутреннего кровоизлияния. Положение- лежа на боку с согнутыми в коленях ногами или полусидя с согнутыми в коленях ногами. На живот положите холод на 20 минут.

7. Первая помощь при термических, химических ожогах. Первая помощь при обморожении, переохлаждении.

В результате ДТП пострадавшие могут получить термические или химические ожоги. Термические ожоги возникают от непосредственного воздействия высокой температуры. Прежде чем приступить к оказанию помощи, необходимо прекратить воздействие на пострадавшего поражающего фактора. Ожог 1/3 поверхности тела часто приводит к смерти. В зависимости от глубины поражения ожоги подраздел-ся на 4-ре степени:

1 степени- покраснение кожи, отечность, боль. Место ожога обработать холодной водой, затем противоожоговой мазью и наложить стерильную повязку. **Нельзя обрабатывать маслом или мазями.**

2 степени- образование волдырей, наполнение прозрачной или желтоватой жидкостью. Нельзя прокалывать, срезать или подставлять под струю холодной воды во избежании инфицирования. Место ожога следует обработать противоожоговой мазью или синтомициновой эмульсией.

3 степени (омертвление)- на коже образуется струп, тонкий или сухой или крупные волдыри с кровянистой жидкостью. Болевая чувствительность на месте ожога понижена или отсутствует. Место ожога необходимо накрыть стерильным материалом.

4 степени- происходит обугливание.

Нельзя срывать прилипшую одежду. Удалите (срежьте) те участки одежды, которые отслаиваются.

Химические ожоги-результат воздействия кислот, щелочей. При кислотных ожогах на коже остается пятно желтого цвета. Промойте его водой по касательной к поверхности ожога, затем нейтрализуйте слабощелочным раствором (мыльный или содовый раствор) и закройте стерильной повязкой. Ожоги концентрированной серной кислотой (пятно темно-коричневого цвета), нельзя промывать водой, а следует обрабатывать только мыльным или содовым раствором.

При щелочных ожогах образуется мажущееся пятно серого цвета. Надо промыть водой по касательной к ране и нейтрализовать слабокислым раствором (раствор борной, уксусной или лимонной кислоты). Закройте стерильной повязкой.

8. Первая помощь при политравме.

Раздел №6: Теоретические основы и практические навыки безопасного управления ТС категории «ВС» в различных условиях.

1. Основы движения транспортных средств категории «ВС».

Техника управления а/м, которую водитель получает после а/школы, годится только для медленного движения в спокойных дорожных условиях. **Он не может повернуть РК на большой угол с высокой скоростью, не контролирует** положение управляемых колес, оказывается беззащитным перед ситуацией связанной с потерей устойчивости и управляемости а/м на высокой скорости и скользкой дороге. **Защитное вождение** -это стиль вождения, при котором водитель независимо от действий др. участников дор. движения и при любых обстоятельствах не попадает в ДТП. **Задача-снизить вероятность ДТП (защитное вождение** - оба видели, оба думали, но один действовал, а другой нет). **Принцип защитного вождения:** а) видеть опасности, б) знать способы защиты, в) действовать своевременно и правильно. Кроме умения управлять, требуется правильная оценка ДТС и быстрое принятие решения.

Уровень стрессовой нагрузки. . **Нельзя не ошибаться.** Водитель со стажем от 5 до 10 лет совершает при движении в городе от 3 до 10 ошибок в течении 30 минут движения. Прямые и косвенные ошибки. Каждая из этих ошибок *отдельно-не приводит к ДТП*, но *сложение их чаще всего приводит к неприятностям*. Кроме того на безопасность вождения а/м влияют и другие факторы : запах в салоне, знак Зодиака, возраст и опыт, «жаворонок» или «сова», время дня (максим.с 15 до 18 час., миним. с 22 до 6 час.,но тяжесть в 2 раза.) и недели (пятница-максим.к-во ДТП), месяц (август и октябрь-максим.), в городах-72,9%, а вне населенных пунктов-26,8% ДТП.

2. Тактика безопасного управления ТС категории «ВС».

Посадка -прежде всего поза готовности к экстренным действиям. Формула 1(пример). Вестибулярный аппарат. Постановка рук, ног и туловища. Пример переноса руки с рычага к.п.п.(0,7 сек.). Правильная посадка (регулировка кресла, подголовника, ремня безопасности, зеркал). Сидящее несет нагрузку 30% веса тела, остальная на спину. Примечание: для переднеприводных и полноприводных моделей,посадка должна быть незначительно приближена вперед, для заднеприводных-отдалена назад. Верхушка подголовника должна совпадать с верхней частью уха водителя. Правила действия педалями. **Три части стопы:** *передняя* гибкая, но не сильная, *Средняя* сильная и гибкая, *пятка*-наиболее сильная, но не чувствительная.

Положение рук на РК. Неполный и полный хват. Руки как балансиры (смещение рук-сигнал о повороте колес).

Способы коррекции траектории:

- а) *асфальте*-мини поворот убирая вес одной руки;
- б) *на льду*-одна тянет вниз, а другая подтормаживает;

в) *песок, снег*-работают как партнеры;

г) *покрытие с переменным K сцепления* -непрерывное покачивание РК;

д) *при движении з/ходом*-поворот и выравнивание (быстро).

Силовое руление (не обеспечивает быстрый поворот колес на большой угол, теряется контроль за прямолинейным положением колес, тянущие движения рук коротки). Прием «краба». **Скоростное руление**. Предварительный захват ведущей руки. Рывковое руление. Счет оборотов РК. **Руление одной рукой**.

Торможение-снижение скорости за счет трения (трение качения=1,0, скольжения=0). Позволяет компенсировать последствия ошибок в прогнозировании скорости, дистанции, развития ДТС. В то же время **при блокировании колес**-критический занос, вращение и опрокидывание а/м. В критических ситуациях с острым дефицитом времени можно уповать только **на рефлекторную реакцию**. Если такие элементы и приемы не отработаны заранее, то рассчитывать на успех не приходится.

Три способа торможения- *служебное* (штатное), *экстренное* и *аварийное*. **Приемы торможения** (около 200ед): прерывистое, вариативное (торможение двигателем), комбинированное, ручным тормозом (запасной парашют), ступенчатое и «газ-тормоз».

На льду лучше тормозить двигателем.

Дублирование тормозной системы (два контура, регулятор тормозных сил-давление в задних тормозах растет медленнее, что не дает им сорваться на «юз»). **Остановочный путь**. Зависимость от скорости (*скорость в квадрате*).

Понятие ДТС- это совокупность предметов и факторов, влияющих на условия движения ТС. Могут способствовать улучшению ситуации или ухудшать ее. **Два вида опасности-непосредственная** (очевидна и требует немедленных действий) и **потенциальная**. **Умение выделять главное** (дорожные знаки, разметка, сигналы светофора, дорожные условия, поведение других водителей). Как читаем газету? Не возможность повторения. **Уметь предвидеть**-не только видеть, но и понимать к какой ситуации может привести (анализируя ситуацию - что может произойти в будущем? Что произойдет с большой вероятностью? Представляет ли это непосредственную или потенциальную опасность? Какова опасность ситуации в целом?).

Видеть самому и быть видимым. Высокие скорости и интенсивность движения-информационная перегрузка водителя(в результате неверные решения). **Правильное наблюдение**-концентрация внимания в центре пути движения а/м, чередование быстрых осмотров ДТС с более длительным рассматриванием важных объектов, постоянный контроль сзади и сбоку а/м.

Три зоны осмотра дороги : дальняя для определения предварит. информации (30-40 сек.), средняя для определения степени опасности (12-14 сек.) и ближняя для перехода к защитным действиям (4-6 сек.).

Зрение-90% информации. Центральное зрение позволяет определить-движется ли объект, но не позволяет определить скорость его движения. Скорость движения мы определяем **методом триангуляции** (мозг измеряет угол между 2-мя глазами направленными в одну точку). Метод доступен в дневное время и когда смотрим прямо на объект. В других случаях, необходимо постоянно перемещать свой взгляд с одного объекта на другой (периферийное зрение). 1-2-3-4 счет на осмотр одной точки. Цикл осмотра 3-8 сек. При скорости 60 км/час-16,7 м/сек, а при 100 км/час -27 м/сек. Один пешеход в состоянии ждать 60 сек., а два и более -25 сек.

Алгоритм осмотра пространства:

Правило первое: *Выдерживайте траекторию движения наблюдая за центром пути движения*. **Правило второе:** *Смотрите как можно дальше вперед*. Поможет заранее заметить

появившуюся опасность.

Правило третье: *Активно наблюдайте за изменением обстановки не только на проезжей части, но и около нее*.

Правило четвертое: Не задерживайте свой взгляд длит. время на одном объекте.

Правило пятое: Постоянно наблюдайте за обстановкой сзади и сбоку вашего а/м. .

Правило шестое: Перед перестроением, поворотом или выездом на главную дорогу, два раза

проконтролируйте, свободно ли место, которое вы хотите занять.

Недостатки зрения- иллюзия и галлюцинация. Восприятие цвета а/м и его влияние на ДТП (столкновение темных а/м-61,3%, темных со светлыми-32,6% светлых-6,1%). А/м темных расцветок кажутся зрительно меньшими, чем светлых тонов. Окраска существенно влияет на оценку его скорости и расстояния до него. Например: красный а/м кажется более быстро двигающимся и находящимся на более близком расстоянии, а/м синих и зеленых цветов-как медленно двигающихся и на большом расстоянии от вас. Влияние включенных фар на определение скорости встречного а/м.. Изменение угла зрения от скорости.

Фактор скорости в ДТС (действие силы инерции и центробежной силы). **Безопасная скорость** (оптимальная скорость). Скорости от 70 км/час до 105 км/час являются более безопасными, чем низкие и чрезвычайно высокие. «Шестое чувство» водителя. Скорость совершенно по разному воспринимается из малолитражного а/м и большого. Это объясняется различным расстоянием от глаз водителя до полотна дороги, а также расположением окон. На точность определения фактической скорости движения влияют вибрация и шум (чем меньше вибрация и шум, тем скорость кажется ниже). На свободной дороге скорость определяется с недобором, а в сложной ситуации водитель неосознанно преувеличивает ее значение, чтобы иметь запас времени и расстояния. Когда же нет ориентиров и он сидит глубоко на сиденье, субъективная скорость всегда меньше фактической (занижение ее). Пример: а/м «Тойота» и «Лада». Опасна адаптация скорости- съезжая с загородной дороги на узкие улицы, мы не снижаем скорость. **Причины превышения скорости:** а) спешка, б) удовольствие, в)соперничество, г) привыкание к скорости, д) стремление к риску, е) ошибка в оценке, ж) эмоциональное состояние (излишняя возбужденность).

Защитное пространство. Опытные водители управляют ситуацией вокруг а/м, начинающие-управляют а/м. **Безопасная дистанция** (2 сек.=1,2 сек. реакция+0,4 сек. перенос ноги+0,4 сек. срабатывание тормозов) и **интервал** (два шага). Что опаснее- недостаток интервала или дистанции? Мертвые зоны. Регулировка зеркал сокращающая мертвые зоны со 160 до 175 градусов (повернув и прижав голову влево и вправо к боковому стеклу). Двигаться со смещением.

Места повышенной опасности (пересечение дорог, крутые повороты, недостаточная видимость, скопление людей). Наиболее часто встречающаяся ситуация-пересечение дорог. При подходе к пересечению, следите за знаками,разметкой, движущимися ТС и пешеходами. Приближаясь к перекрестку, снижайте скорость постепенно, но не преждевременно. Раннее снижение скорости может быть неожиданным для других. В то же время снижение скорости не должно быть поздним (не менее чем за 30 м), иначе не сможете остановиться перед перекрестком.

Помните о правиле: взгляд в зеркало-сигнал-маневр. Далее алгоритм: **траектория- скорость-маневр**. Этот ритуал должен соблюдаться всегда, даже при въезде на знакомый перекресток. **Принципы проезда пересечений:** не делать лишних движений (нужно или нет менять полосу движения?). Если вы проезжаете в прямом направлении, старайтесь двигаться в средней полосе. Избегайте остановок на перекрестке и перестроений. Важен не только вход, но и красивый, без виляния уход с него. При повороте с узкой дороги на широкую следует оставлять «запас» расстояния для ТС, движущихся по более широкой дороге. Не переключайте скорость при совершении поворота. **Правило 6 секунд.**

Два режима движения в местах повышенной опасности - **компактность и пульсация**.

Три группы поворотов : простые (радиус кривизны постоянен), сложные (предупреждающие знаки) и опасные (предупреждающие, запрещающие знаки).

Простые повороты характеризуются: направо, налево и крутизна траектории. Простые повороты любой категории-короткий перелом и постоянный радиус. Способ прохождения: «поворот-выравнивание».

Сложные повороты: плавные, резкие, длинные, крутые, сочлененные, и др. Отличаются протяженностью дуги, т.е. между поворотом а/м и его выравниванием имеется дополнительная фаза движения по дуге. Способ прохождения: «поворот-баланс-выравнивание».

Опасные повороты: дополнительные опасные факторы- сужение дороги, помехи на проезжей части или намеченной траектории, S-образные, «ипподромный» и др.

Техника прохождения поворотов считается наиболее сложной составляющей водительского мастерства.

Каждый поворот имеет **свою критическую скорость** на которой его можно преодолеть. Поэтому **первым условием прогнозирования** ситуации является способность сопоставить геометрию (кривизну) поворота и скорость движения а/м. Спортсмены 12-18 категорий, остальные-8 категорий.

Во многих случаях водители, не подозревая, переводят простой поворот в сложный из-за неточностей в построении траектории движения или ошибок пилотирования. Например: водитель, опасаясь высокой скорости движения, заранее смещает а/м внутрь поворота и вынужден на дуге доворачивать колеса на больший угол. Усложнение ситуации также связано с интенсивным торможением на входе в поворот, полным отпусканьем педали «газа» или резким торможением на дуге.

Фазовый характер прохождения поворота: 0-1. Подход: Попробуйте определить крутизну дуги (категорию поворота) и сложность поворота (длину дуги, форму искривления, характер покрытия, наличие обочины, наклон, вид неровностей). Определите критическую скорость и сравните ее с фактической, чтобы выбрать способ торможения (интенсивный или экстренный).

1-2. Вход: Снижение скорости (прекратите подачу топлива, включите пониженную передачу, тормозите рабочим тормозом) и смещение а/м к наружной стороне дороги (или к краю занимаемой полосы). **2-3. Движение по дуге:** Перевод на дугу после торможения. Мягко нажмите на педаль газа (повысите управляемость и противодействие центробежной силе). Технология руления,

препятствующая заносу. Баланс устойчивости и управляемости дозированной тягой, коррекцией РК. Не стремитесь сразу перейти на внутренний радиус. **3-4. Выход:** Выравнивание траектории. Смещение а/м на свою полосу. Исключить самороспуск РК. Увеличение тяги.

Ошибки водителей, приводящие к ДТП в повороте:

1. Доворот после неудачного входа на дугу.
2. Вход на торможении с блокировкой колес.
3. Полностью отпущенная педаль «газа» на переднем приводе, занос и торможение с блокировкой колес или переключением на заднем приводе.
4. Резко и круто повернутые колеса.
5. Езда в повороте на «нейтральной» передаче.
6. Доворот колес до упора после неудачного входа на дугу.

Не всегда есть возможность заранее подготовиться, чтобы **объехать неровности** стандартным маневром. Для таких ситуаций существуют **приемы экстренного маневрирования**, такие как **«передняя»** и **«боковая» разгрузка**. Эти приемы применимы всеми приводами, и суть их сводится к искусственному перераспределению веса а/м по осям и колесам.

Для **разгрузки передних колес**, используется реакция а/м на резкое увеличение тяги («поддать газку»), либо на разжатие передних пружин после «клевка», вызванного

коротким и резким торможением. Прием позволяет преодолеть поперечные бугры («лежащий полицейский»), выступы, рельсы.

«Боковая разгрузка» при преодолении ямы, открытого колодца, выбоины осуществляется быстрым поворотом РК и возвратом его в исходное положение (можно приподнять колесо на 5-10 см над дорогой). Необходимым условием является твердый, ровный участок с высоким К сцепл. Психологическая сложность-необходимо повернуть колеса в сторону неровности(!), что противоречит здравому смыслу. Прием не следует выполнять в потоке а/м.

На полноприводных а/м эффект передней разгрузки под действием тяги усиливается. Толкающие задние колеса увеличивают подъемную силу передних колес, что позволяет легко преодолевать препятствия.

Скоростные режимы преодоления неровностей:

1) Скорость ниже 10 км/час- способ «переползание». Передача 1-я или 2-я, тяга постоянная.

2) Скорость 10-20 км/час — можно воспользоваться «подъемной» силой, повысив тягу в момент контакта с препятствием (желательно 2-я передача).

3) Скорость более 20 км/час и крутизна бугра существенна, то создается эффект «подброса», вызванного коротким нажатием торм. педали перед препятствием.

4) «Лежащий полицейский» не стандартный- наезжаем под углом на препятствие, а затем колеса «прямо» (можно «Тремор»).

«Лежащий полицейский» стандартный- объехать одним боком колес (боковая разгрузка). Резким поворотом РК колеса на препятствие и тотчас выровнять («Тремор»). А/м перевалится на один бок и разгрузит другой. 5) Если скорость превышает безопасную для преодоления препятствия, применяется комбинированный способ:

- при подходе выполняется торможение правой ногой,
- не прекращая торможения, переходим на пониженную передачу,
- перед препятствием энергичное дотормаживание («клевок»),
- перед контактом с препятствием отпускается педаль тормоза,
- как только колеса на бугре, нажимаем педаль газа (мягко).

Стабилизация а/м в колее:

Если а/м входит на высокой скорости в колею под углом, то часто возникает критич. ситуация при которой передние колеса попадают в колею, а задние скользят сбоку, вызывая резкий занос а/м. Аналогично при выходе из колеи, когда передние выходят из колеи, а задние остаются в ней. В этом случае возникает вращение а/м вокруг задней оси.

Сам процесс удержания а/м в колее вызывает определен. трудности, а/м как бы «рыскает» по дороге. Избежать «рысканья» и повысить управляемость можно искусственно прижимая колеса внутрен. или наружной стороной к боковой стенке колеи («упор» или «зацеп»).

К особенностям управления в колее следует отнести мягкое уступающее руление. Оно позволяет сгладить резкие удары о бортик колеи и сохранить непрерывный контакт с дорогой.

Для выхода из глубокой колеи нужно оттолкнуться наружной стороной покрышки с помощью упора, затем повернуть колеса на миним. угол и на «сбросе» газа вытянуть а/м из колеи.

Активная безопасность при преодолении неровностей:

Опасную дорогу можно превратить в безопасную, используя спец. приемы. Один из них- «зацеп» внутренней поверхностью колес за выступ. поверхность дороги или участок с высоким К сцепл. Вариант- опускание внутренних колес в обочину или за внутренний край дороги («трамвайная езда»).

Когда зимняя дорога стремится на повороте выбросить а/м на обочину, «спасительной соломинкой» может стать снежная насыпь или бугор по краю дороги- **«упор»**.

Для заднеприводных а/м рекомендуется «упор» задним колесом, для переднеприводных- передним.

Следует помнить, что твердая опора (бордюр) может явиться причиной опрокидывания а/м после бокового скольжения.

Безопасность при движении назад:

- проверьте пространство сзади;
- дважды посигнальте перед началом движения;
- двигайтесь медленно (шагами);
- постоянно контролируйте пространство сзади;
- переводите взгляд каждые 1,5-2 сек.;
- не двигайтесь назад больше, чем вам достаточно;
- используйте световую сигнализацию (в том числе «аварийную»);
- поворачивать всегда безопаснее в сторону водителя.

Парковка-остановка и стоянка ТС. Различные варианты парковки подразумевают различные маневры. При парковке и *передним* и *задним ходом* необходимо обязательно указывать сигналы поворотов. Задача первая-где **надо парковаться**? Следует выбирать место на котором вы не будете мешать другим а/м и прохожим, сухой участок не имеющий сухих деревьев и близко стоящих зданий. Задача вторая-**как надо парковаться**? Парковка передним и задним ходом. **Эффект** задних управляемых колес. Дистанция. Знаки и доп. таблички. Фиксация стоянки а/м. При остановке а/м следует оценить все возможные факторы и развитие событий, способных привести к порче а/м или угрозе жизни.

Парковка под углом. Задним и передним ходом. Перед началом парковки а/м стоит под углом к направлению дороги.

Параллельная парковка. Передним ходом- справа минимальный боковой интервал. РК вправо и выравниваем а/м. Парковка задним ходом состоит из нескольких этапов:

1. Снижение скорости и поиск места (длина=1.4 длины вашего а/м).
2. Движение з/ходом параллельно припаркованному а/м (боковой интервал 50-70 см) примерно до середины вашего а/м.
3. Выкручивание РК вправо до упора и движение з/ходом пока не увидите в левом зеркале правую фару сзади стоящего а/м.
4. Выкручивание РК влево и выравнивание а/м.

Перпендикулярная парковка. Как передним, так и задним ходом. Перед тем как поставить а/м нужно оценить ,как будете выезжать? Если места для маневра много, то можно использовать передний ход. Если соседние а/м большие, лучше заезжать задним ходом (лучше видно при выезде).При выезде передним ходом лучше траектория влево со стороны водителя (лучше видимость). Когда боковой интервал небольшой, нужно учитывать траекторию движения вашего а/м.

3. Практическая подготовка.

Раздел №7:

Итоговая аттестация.

4.ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОСВОЕНИЯ ПРОГРАММЫ

Планируемые результаты: К концу обучения каждый рабочий должен уметь выполнять работы, в соответствии с техническими условиями и нормами, установленными на предприятии по данному направлению.

5.УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Организационно-педагогические условия реализации программы должны обеспечивать реализацию программы в полном объеме, соответствие качества подготовки обучающихся установленным требованиям.

Теоретическое обучение проводится в оборудованных учебных кабинетах с использованием учебно-материальной базы, соответствующей установленным требованиям.

Наполняемость учебной группы не должна превышать 30 человек.

Продолжительность учебного часа теоретических и практических занятий должна составлять 1 академический час (45 минут).

Расчетная формула для определения общего числа учебных кабинетов для теоретического обучения:

$$\Pi = \frac{P_{гр} * n}{0,75 * \Phi_{пом}};$$

где Π - число необходимых помещений;

$P_{гр}$ - расчетное учебное время полного курса теоретического обучения на одну группу, в часах;

n - общее число групп;

0,75 - постоянный коэффициент (загрузка учебного кабинета принимается равной 75%);

$\Phi_{пом}$ - фонд времени использования помещения в часах.

Информационно-методические условия реализации программы:

учебный план;

календарный учебный график;

рабочие программы учебных предметов;

методические материалы и разработки;

расписание занятий.

Перечень учебного оборудования

Наименование учебного оборудования	Единица измерения	Кол-во
Оборудование и технические средства обучения		
Компьютер с соответствующим программным обеспечением	шт	1
Экран	шт	1
Проектор		
Учебно-наглядные пособия		
Плакаты в электронном варианте	комплект	1
Видеофильмы в электронном варианте	шт	1

Условия реализации программы составляют требования к учебно-материальной базе организации, осуществляющей образовательную деятельность

6. СИСТЕМА ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ ОСВОЕНИЯ ПРОГРАММЫ

Осуществление текущего контроля успеваемости и промежуточной аттестации обучающихся, установление их форм, периодичности и порядка проведения относится к компетенции организации, осуществляющей образовательную деятельность.

Проверка знаний проводится по усмотрению преподавателя в системе ДОТ СМАРТА, ТЕСТСМАРТ или в виде устного, письменного ответа на билеты.

Лица, прошедшие курс обучения и проверку знаний, получают удостоверение установленного образца на основании протокола проверки знаний. Индивидуальный учет результатов освоения обучающимися образовательных программ, а также хранение в архивах информации об этих результатах осуществляются организацией, осуществляющей образовательную деятельность, на бумажных и (или) электронных носителях.

7. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММЫ

Учебно-методические материалы представлены:

Учебным планом и программой «подготовки водителей к управлению транспортных средств категории «ВС», оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов», лекциями по теоретическому обучению, методическими рекомендациями по организации образовательного процесса, утвержденными руководителем организации, осуществляющей образовательную деятельность; Билетами для проведения экзаменов у обучающихся, утвержденными руководителем организации, осуществляющей образовательную деятельность.

Учебная и справочная литература

1. Бадагуев, Б.Т. Эксплуатация транспортных средств (организация и безопасность движения): Практическое пособие / Б.Т. Бадагуев... — М.: Альфа-Пресс, 2012. — 240 с.
2. Бадагуев, Б.Т. Безопасность дорожного движения: Приказы, инструкции, журналы, положения / Б.Т. Бадагуев... — М.: Альфа-Пресс, 2012. — 264 с.
3. Блинкин, М.Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институты / М.Я. Блинкин. — М.: ИД ВШЭ, 2013. — 240 с.
4. Горев, А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: Учебное пособие для студентов высших учебных заведений / А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. — М.: ИЦ Академия, 2009. — 256 с. разовательную деятельность.