**Государственное профессиональное образовательное учреждение**

**«САТ»**

1. Профессия (специальность), группа: \_\_ **Водитель ВАТС кат. А 2** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
2. Дисциплина (МДК, ПМ): \_ **ОБД \_**
3. Раздел дисциплины (МДК, ПМ): \_\_\_ **ОБД**\_\_\_\_\_\_\_\_\_
4. Количество учебных часов, выделяемых на освоение данной темы (всего/уч.день): \_\_\_\_\_\_**4/4 часа\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**
5. Общие и профессиональные компетенции: **Осуществлять поиск информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач.**
6. Учебные вопросы, рассматриваемые в ходе занятия (план занятия):

1. \_\_**Действия водителя в штатных ситуациях?** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2. \_\_**Действия водителя в нештатных ситуациях?**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. **Учебный материал:**

 **Тема. Действия водителя в штатных и нештатных ситуациях**

**Действия водителя в штатных режимах движения**

Умение ориентироваться и действовать в штатных режимах движения спокойно, без лишней нервозности, правильно реагировать на внешние раздра­жители приходит не сразу. Требуется время, желание и, конечно, твердое знание ПДД.

На первых порах очень опасно быть излишне уверенным в своей води­тельской квалификации, но нельзя быть и чрезмерно пугливым – это не менее опасно для водителя и окружающих.

Прежде всего надо запомнить опасные места, которые таят в себе опас­ность независимо от ошибок других участников движения. К ним относятся все места или участки дорога с ограниченной видимостью – лесные дороги, пере­крестки, и железнодорожные переезды, скрытые зданиями, деревьями и кустар­ником, гребни подъемов, повороты и узкие извилистые дороги.

Опасные места при платном режиме движения могут образовываться вследствие изменения погодных условий. Дороги становятся скользкими при температуре около 0° С прежде всего в низинах и местах, защищенных от ветра (в лесу). Зимой же скользкость появляется в первую очередь на перекрестках, переходах, вблизи остановок общественного транспорта и на железнодорожных переездах» Это должен учитывать водитель.

Опасные ситуации часто возникают по невежеству или бесцеремонности других участников движения. Вблизи школ, детских учреждений, пешеходных переходов и остановок общественного транспорта, а также при обгоне и объез­де всегда нужно предвидеть возможность чьей–либо ошибки. Это относится и к любым другим местам скопления людей (у магазинов, рынков, театров, кинотеатров и др.).

Еще более бдительным надо быть в случае, когда у дороги находятся де­ти. Если ребенка даже держит за руку родитель, это не гарантия от опасности. До определенного возраста ребенок очень впечатлителен, его фантазия безгра­нична. Держась за руку мамы на улице, он вполне может мысленно находиться и мире своих игр. В любой момент он может вырвать руку и выбежать на проезжую часть, прямо под колеса вашего автомобиля.

Увидев пожилого человека или ребенка возле дороги, надо всегда гото­виться к худшему. Даже если вам покажется, что они вас заметили, не будьте никогда уверены в этом. Ни тот, ни другой не ориентируется в дорожном дви­жении, не умеют правильно оценивать расстояние до приближающегося авто­мобиля и его скорость. Они могут ошибиться и в отношении сигналов светофо­ра. Только что отступивший с проезжей части пожилой человек или ребенок может неожиданно возобновить движение и ринуться прямо под колеса вашего автомобиля; тогда исправить что–либо будет уже поздно. Если на проезжую часть выкатился мяч, за ним, как правило, последует ребенок, это обязательно необходимо учитывать.

Немаловажное значение для безопасности движения в штатных режимах движения имеет правильная оценка своего мастерства вождения.

В результате переоценки своего мастерства и неуважения к другим уча­стникам движения водитель делает резкие перестроения, опасные обгоны с «подсечкой», и т.п. Чрезмерная осторожность обычно проявляется в частом торможении без особой на то необходимости, что создает серьезные трудности для других водителей.

Установлено, что наиболее безопасным является движение со скоростью, близкой к средней скорости транспортного потока. При таком режиме движе­ния не возникает потребности в обгонах и вы как бы «плывете» в общем потоке.

Если водитель будет руководствоваться правилом «делай как все», то он быстро освоится с ритмом городского движения. Особенно это правило помо­гает при проезде сложных, незнакомых перекрестков, больших площадей. При этом нельзя забывать о знаках, светофорах и сигналах регулировщика.

При езде по городу от водителя требуется умение так распределять свое внимание, чтобы не пропускать необходимую информацию. Полезно периоди­чески смотреть в зеркало заднего вида, особенно при маневрировании, замед­лении движения и перед светофором, чтобы избежать наезда сзади.

Основными носителями информации в режиме движения являются све­тофоры и дорожные знаки. Нередко знаки и светофоры бывают часто закрыты ветвями деревьев, и это обстоятельство водитель должен учитывать, ибо ошиб­ка, особенно на перекрестке, может привести к ДТП, и ссылка водителя на это не является оправданием. Поэтому, если в дорожной обстановке что–то неясно или возникло сомнение, то надо снизить скорость или даже остановиться для выяснения.

При наличии пешеходов не следует полагаться на пунктуальное выпол­нение ими ГЩД, особенно детьми.

В городских условиях при высокой интенсивности движения исключи­тельно важное значение приобретает предупредительность по отношению к другим водителям и пешеходам, четкость и ясность при выполнении маневров.

Ваши намерения и действия должны быть поняты другими участниками движения. Никогда, за исключением крайней необходимости, для избежания ДТП не следует резко тормозить или резко менять направление движения.

Никогда не следует среди других участников движения утверждать о преимущество, рассчитывать на мощность двигателя или габариты автомобиля – это признак невысокой водительской культуры.

Нужно постоянно следить за исправностью и чистотой стоп–сигналов и указателей поворотов, т.к. они являются своеобразным средством общения во­дителей между собой.

Весьма важным фактором, определяющим выбор скорости движения, яв­ляется состояние проезжей части.

Так, на сухом асфальте и скорости движения 60 км/ч остановочный путь будет равен 46м, а в гололед он будет составлять уже 162м.

Важным фактором обеспечения безопасности движения является дистан­ция, минимальное значение которой должно составлять не менее половины численного значения скорости при условии сухого грунта.

При движении же в гололедицу скорость движения должна быть сниже­на, а дистанция увеличена примерно в 4 раза по сравнению с движением по су­хому грунту с той же скоростью. При этом не должно быть резких поворотов руля, тормозить следует прерывистыми нажатиями на педаль тормоза и с включенным сцеплением.

Для исключения тяжелых последствий при ДТП начали применяться ремни безопасности, которые предотвращают гибель человека со 100% гаран­тией при скорости движения 70–80 км/ч и наезде на неподвижное препятствие.

Разумеется, предусмотреть все возникающие ситуации при движении не­возможно, но с ростом мастерства вождения их разрешение во многом упроща­ется.

# Действия водителя в нештатных (критических) режимах движения

В соответствии с дорожной ситуацией, условиями видимости, особенно­стями транспортного средства и своим самочувствием водитель выбирает та­кую скорость, при которой транспортное средство полностью ему подчиняется.

Но всегда может произойти что–то абсолютно неожиданное, ранее не встречавшееся, опасное для водителя. Неожиданных ситуаций может быть бес­численное множество, поэтому дать рецепт на каждую из них практически не­возможно. Но первое и главное условие: не впадать в панику и не терять голо­ву.

**Занос.**Если вы внезапно обнаружили, что попали на гололед, нет ничего хуже, чем потерять самообладание и затормозить или резко сбросить газ. Хо­рошо, если вы сумеете благополучно прекратить занос, но хороший водитель умеет, кроме того, не допускать заноса: он никогда не меняет резко скорости и направления движения.

Обычно занос начинается с задних колес. Бели машину занесло, не бло­кируйте колеса. Немедленно прекратите торможение и поверните колеса авто­мобиля в ту сторону, куда несет задние (рис. 6.1).

Для избежания заноса необходимо вовремя заметить скользкое, место и заранее позаботиться о том, чтобы шины имели нормальный протектор, а тор­моза – правильную регулировку.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Машина полностьюпотеряла управление | img-9_k8d8 | Машина вновь управляемая |
| Поворот передних колес в направлении, обратному заносу, увеличивает силу, вызывающую занос | Поворот передних колес в направлении заноса уменьшает силу, вызывающую занос |
| Боковая сила, направленная вправо, заносит заднюю часть машины |
| Неправильно | Правильно |
| Рис. 6.1. Прекращение заноса |

**Разрыв шины** в движении возникает наиболее часто в жаркую погоду, при длительном движении на высокой скорости и при полной загрузке автомо­биля. Причиной этого является повышение внутреннего давления воздуха в шине, как результат нагрева шины силами трения. Нередко разрыв шины при­водит к ДТП. Как правило, разрывается шина, имеющая повреждения покрыш­ки в виде сквозных порезов, завулканизированная, с заплатами или манжетами, проложенными между покрышкой и камерой. Возможен разрыв и новой шины, если давление воздуха в ней до начала движения было выше нормы. Разрыв со­провождается хлопком. При разрыве шины одного из задних колес трехосного автомобиля или двухосного с двойной ошиновкой водитель, кроме звука, часто не ощущает других признаков неисправности. При разрыве шины заднего коле­са двухосного автомобиля с одинарной ошиновкой появляется повиливание ав­томобиля. Быстрыми, но плавными движениями руля сохранять безопасное на­правление движения. Крепко держите руль, уберите ногу с педали газа и дайте автомобилю двигаться прямо, пока скорость не снизится. После того как ско­рость упадет, слегка притормозите и остановите автомобиль.

Разрыв шипы переднего колеса во много раз опаснее, и предотвращение ДТП в дальнейшем зависит от быстрых и четких действий водителя. Колесо поврежденной шины получает очень большое сопротивление качению. Воз­никшая на колесе сила стремится развернуть автомобиль в сторону поврежденной шины. На рулевом колесе ощущается сильный рывок, а затем – постоям тяга в сторону разорванной шины. Водитель, услышав звук разорвавшейся шины и ощутив сильный рывок руля, крепко удерживает руль и быстрым поворотом его в обратную сторону старается сохранить прямолинейное движение автомобиля, не допуская выезда на полосу встречного движения. Одновремен­но необходимо убрать ногу с педали подачи топлива и осторожно, не выключая сцепления, притормозить автомобиль рабочим тормозом. При появлении «рыс­кания» автомобиля торможение его немедленно прекращается и возобновляется лишь после того, как автомобиль перестанет бросать из стороны в сторону. Ес­ли водитель в момент разрыва шины держит рулевое колесо одной рукой, то оно вырывается из руки и автомобиль теряет управление.

**При проколе шины** воздух выходит из нее постепенно. Водитель может ощутить это только при повреждении одной из шин передних колес или задних на двухосных автомобилях с одинарной ошиновкой. Прокол шины заднего ко­леса сопровождается вилянием задней части автомобиля, прокол переднего – уводом автомобиля в сторону, хорошо ощущаемым на рулевом колесе. Даль­нейшее движение автомобиля с поврежденной шиной недопустимо. Необходи­мо плавно остановить автомобиль, и заменить колесо.

При управлении автомобилем водитель может оказаться в критической ситуации, грозящей ДТП. Такие ситуации могут создаваться в самых различ­ных условиях движения. Во избежание происшествия наиболее часто действия водителя сводятся к торможению автомобиля вплоть до полной остановки или к изменению направления движения автомобиля. Иногда во избежание проис­шествия обстановка требует резкого увеличения скорости движения.

Торможение в критической ситуации выполняется комбинированно, т.е. рабочим тормозом и двигателем, не включая сцепления. Изменение направле­ния движения достигается поворотом рулевого колеса на такой угол, который обеспечивает объезд возникшего препятствия (пешехода). Нередко обстановка требует одновременно торможения и изменения направления движения. Одна­ко сочетание этих примеров особенно на скользкой дороге, может привести к потере устойчивости автомобиля, к заносу и даже к опрокидыванию. Поэтому водитель должен учитывать эту вероятность и соизмерять свои действия в со­ответствии с обстановкой. Если избежать происшествия невозможно, водитель обязан сохранить самообладание и принять все меры для того, чтобы снизить тяжесть его последствий. К сожалению, иногда аварийная ситуация вызывает у него страх. В испуге водитель теряет способность поступать правильно, у него увеличивается время реакции, кровяное давление повышается на 30% и более.

Самый тяжелый вид происшествия – фронтальное столкновение транс­портных средств. Статистика показывает, что фронтальные столкновения авто­мобилей на дорогах составляют 70% всех столкновений. Скорость и энергия обеих машин суммируются, и последствия такого столкновения бывают крайне тяжелыми. Даже суммарная скорость 40 км/ч неизбежно приводит к травмам людей, находящихся в машине, и к повреждениям автомобилей.

Водитель должен сделать все, чтобы избежать фронтального столкнове­ния. Он должен направить машину в правую сторону от дороги, через кювет, в кустарник, на забор, даже на дерево, но только не навстречу движущейся машине.

Если избежать столкновения нет возможности, водитель должен сделать по боковым, скользящим, последствия которого не такие тяжелые, как фронтального.

Недопустимо в критическую минуту попытаться покинуть автомобиль, открыть дверь и выпрыгнуть. Чаще всего это заканчивается трагически: водитель попадает под колеса или машина при опрокидываний придавливает его. Водитель до конца должен оставаться на своем месте. Если удар неизбежен, то необходимо препятствовать своему перемещению вперед и оберегать голову, для этого нужно упереться ногами в пол, а голову наклонить вперед между рук, покрепче ухватиться за руль и напрячь все мышцы.

**Отказ рабочего тормоза**может произойти в пути из–за повреждений тормозной системы. (Оторван или поврежден шланг привода тормоза. Оборван ремень компрессора. Нарушена герметичность системы и тормозная жидкость вытекла). К такому положению могут привести и выезд из парка ав­томобиля с заведомо неисправной тормозной системой, движение с непросушенными тормозными колодками после преодоления брода или в распутицу или, наконец, просто халатность водителя, допустившего падение давления воздуха в пневмоприводе тормозов.

Отказ рабочего тормоза особенно опасен на затяжном спуске, когда авто­мобиль движется с набором скорости. Признаком отказа тормоза с гидроприво­дом является «провал» педали тормоза, а с пневмоприводом – движение с прежней скоростью при нажатии на педаль тормоза.

Если автомобиль движется накатом с выключенной передачей в коробке передач, водитель, обнаружив отказ тормоза, немедленно включает передачу по возможности пониженную. На автомобиле с пневмоприводом водитель пред­принимает попытку для повышения давления воздуха в тормозной системе. Он пускает двигатель, если тот был остановлен, и устанавливает максимальную частоту вращения коленчатого вала, включив соответствующую передачу. При работающем двигателе в случае отказа рабочего тормоза используется тормо­жение двигателем путем перехода на низкие передачи в коробке передач. На сухой дороге и при небольшой скорости движения для снижения скорости во­дитель может использовать стояночный тормоз, плавно затягивая рычаг тормо­за на несколько щелчков. Резкое и полное включение стояночного тормоза, особенно на скользких дорогах или при высокой скорости даже на сухих доро­гах, опасно, приводит к заносу и нередко к опрокидыванию автомобиля.

Ещё сложнее создается обстановка, когда на спуске при отказе рабочего тормоза остановился двигатель и пустить его не удается, а рычаг коробки пере­дач при этом находится в нейтральном положении. Во избежание происшест­вия водитель должен немедленно включить передачу в коробке передач, соот­ветствующую скорости движения. На автомобилях, имеющих синхронизаторы в коробке передач, это несложно. Там, где синхронизаторов нет, передача включается резким движением рычага коробки передач, рывком с определен­ным усилием. При включении передачи пуск двигателя значительно облегчается. Водитель предпринимает попытки пустить его и, если это удалось, проводит торможение двигателем путем переключения передач в коробке передач.

Вместе с тем водитель может и должен использовать другие, пусть на первый взгляд незначительные, средства и способы для снижения скорости. Он может направить машину на участки дороги или местности с большим сопро­тивлением движения, снизить давление воздуха в шинах до 0,05 МПа и менее (что также увеличит сопротивление качению колес), полностью или хотя бы частично включить стояночный тормоз, направить машину на какое–либо пре­пятствие.

Опасно движение автомобиля с недостаточным давлением воздуха в ши­нах одного или нескольких колес.

Неравномерная накачка шин вызывает при движении появление боковых сил, что делает автомобиль склонным к заносу и трудноуправляемым. На пово­ротах, если спущена шина переднего внешнего колеса, появляются настолько большие силы, направленные в сторону, обратную повороту, что водитель мо­жет не справиться с управлением автомобиля и не вписаться в поворот.

Отрыв колеса от тормозного барабана возможен при недостаточной за­тяжке гаек диска колеса.

Признаками слабого крепления колеса являются характерный стук, про­слушиваемый на небольшой скорости, виляние колеса, видимое со стороны. Вели переднее колесо закреплено слабо, то на рулевом колесе ощущаются толчки, особенно при повороте машины. На большой скорости движения стук, виляние колеса и толчки на руле почти не наблюдаются. Такое колесо может соскочить с тормозного барабана и покатиться вперед или в сторону. Машина получает удар, как при наезде на пороговое препятствие, а при отрыве передне­го колеса, кроме того, наклоняется в сторону соскочившего колеса.

Тормозной барабан без колеса или ступица без колеса, катясь по дороге, создают большое сопротивление качению, при этом возникает момент, который стремится развернуть машину в сторону соскочившего колеса, при отрыве ле­вого колеса – на полосу встречного движения. Рулевое колесо резко и с боль­шим усилием стремится вывернуться. Возникает угроза столкновения с транс­портными средствами, наезда на стоящие машины, пешеходов. В этой ситуации водитель должен удержать машину на своей полосе и возможно быстрее ее ос­тановить.

Для этого он двумя руками быстро поворачивает рулевое колесо в сторо­ну, обратную уводу машины, и, почувствовав, что при этом положении рулево­го колеса автомобиль движется прямо, продолжает крепко держать его до пол­ной остановки машины. Правую ногу переносит на педаль рабочего тормоза и плавно тормозит Резко тормозить в этих случаях нельзя.

Ели до отрыва колеса водитель держал руль небрежно, одной рукой и скорость движения была большая, то рулевое колесо обычно вырывается из его руки, автомобиль становится неуправляемым и дело кончается дорожно – транспортным происшествием.

Очень опасно сорвавшееся колесо. При качении оно обладает большим моментом инерции и может нанести серьезный ущерб встречным и стоящим транспортным средствам, травмы – пешеходам.

Катящееся колесо останавливается ударом ноги со стороны.

**Отрыв переднего колеса вместе со ступицей** возможен на автомобилях с ведущим передним мостом как результат крайне небрежной затяжки гайки крепления и регулировки подшипников ступицы. Признаком ослабления гайки и разрушения подшипников является виляние колеса, видимое со стороны и сопровождаемое иногда характерным скрипом. При отрыве колеса водитель, как в рассмотренном выше случае, ощущает удар, резкий рывок рулевого коле­са и наклон автомобиля в сторону. Действия водителя также направлены преж­де всего на удержание автомобиля на своей полосе движения и плавную его ос­тановку. Однако здесь опасно торможение и его надо выполнять очень акку­ратно. На автомобилях с гидроприводом тормозов тормозная жидкость из ко­лесного цилиндра оторвавшегося колеса может попасть на дорогу. Попав на дорогу, под заднее колесо в момент торможения, неизбежно вызовет занос ав­томобиля. На автомобилях с пневмоприводом отрыв колеса приводит к повре­ждению узлов привода и утечке воздуха из него. Поэтому применение рабочего тормоза весьма опасно и автомобиль лучше останавливать стояночным тормо­зом или тормозами не пользоваться совсем.

**Отказ гидроусилителя руля** может возникнуть в результате поврежде­ния насоса или гидроусилителя, разрушения шланга, обрыва ремня привода на­соса. Признаком отказа является резкое возрастание усилий на рулевом колесе. Движение с неработающим гидроусилителем возможно на малой скорости лишь на небольшое расстояние с соблюдением мер предосторожности при ма­неврировании.

**Отрыв продольной тяги привода рулевого управления** возможен вследствие износа, неправильной регулировки и сборки шаровых шарниров. Предварительных признаков отказа не бывает. Отрыв происходит мгновенно. В момент отрыва водитель чувствует небольшой толчок на рулевом колесе. Ав­томобиль на повороты рулевого колеса не реагирует. Опасность заключается в том, что передние управляемые колеса стали неуправляемыми и в любой мо­мент могут повернуться на предельный угол поворота. На большой скорости это всегда грозит опрокидыванием, на малой – столкновением или наездом. Ос­новная задача водителя – остановить автомобиль. Резко тормозить в это время нельзя, т.к. если колеса при этом повернутся на предельный угол, то опрокиды­вание неизбежно. Водитель гасит скорость, убрав ногу с педали подачи топлива и выключив передачу. Когда скорость упадет до 20–30 км/ч, водитель тормозит рабочим тормозом. Однако, если в момент отрыва продольной тяги автомобиль движется на препятствие или на другое ТС, применяется экстренное торможе­ние.

**Отрыв поперечной тяги привода рулевого управления** возможен в ре­зультате износа, неправильной регулировки и сборки шаровых шарниров, а также плохого крепления деталей привода.

В момент отрыва водитель чувствует ослабление усилия на рулевом ко­лесе, а потом увеличение усилий и тягу автомобиля вправо. Автомобиль слабо реагирует на повороты рулевого колеса. Водитель обязан приложить любые усилия на рулевом колесе, но удержать автомобиль на своей полосе движения. Одновременно водитель плавно останавливает автомобиль рабочим тормозом.

**Обрыв карданного вала** происходит вследствие ослабления его крепления. Признаком ослабления крепления вала является вибрация корпуса автомо­биля. При обрыве переднего конца вал может воткнуться в дорогу, и автомо­биль получит резкий толчок, который подбросит машину, а на большой скорости может привести к опрокидыванию. Почувствовав толчок, водитель должен принять меры к удержанию машины на полосе движения и к немедленной ос­тановке.

При обрыве заднего конца вала заднего моста вал продолжает вращение с большой частотой и, как хлыстом, бьет в раму и корпус машины, что сопрово­ждается большим шумом внизу машины. Оторвавшийся вал может разрушить привод рабочего тормоза и нанести другие повреждения. Машину следует не­медленно остановить.

Это основные возможные критические ситуации, в которых может оказаться любой водитель, и правила, как необходимо поступать в данных ситуа­циях.

 **Тема. Дорожно-транспортные происшествия**

ДТП – это дорожно-транспортные происшествия, в которых могут участвовать автомобили и люди. Они могут происходить по разным причинам, а также последствия таких аварий могут значительно отличаться. Наиболее часто возникают такие ситуации из-за невнимательности автовладельцев, незнания ПДД или неисправного состояния транспортных средств. Каждый владелец машины должен ответственно подходить к процессу управления автомобилем, чтобы избежать происшествий, которые могут приводить не только к нарушению целостности ценного имущества, но и даже к причинению вреда здоровью или жизни людей.

Определение аварии ДТП – это происшествие, осуществляемое исключительно при передвижении автомобилей. Если наносится ущерб припаркованной машине людьми, то такая ситуация не считается аварией. Определить происшествие можно по разным признакам, к которым относится: наличие тяжелых последствий, представленных нарушением целостности имущества или нанесением вреда людям; имеется возможность установить точное место происшествия; фиксируется минимально два участника аварии. Последствия ДТП могут быть разными, так как могут наноситься телесные повреждения людям или вовсе может иметься смертельный исход. Машинам при этом наносится материальный ущерб.

 ДТП – это столкновение автомобиля с людьми или другими транспортными средствами. Процесс реализуется только при движении хотя бы одной машины. Двигаться автомобили могут по дороге, прилегающей территории, парковке или трассе.

К основным характеристикам аварии относится наличие не менее двух участников, а также должно устанавливаться нанесение определенного ущерба. Процедура оформления может реализоваться с привлечением работников ГИБДД или при составлении европротокола двумя автовладельцами.

Основные разновидности Существует достаточно много видов происшествий, которые отличаются разными нюансами и имеющимися участниками. ДТП на трассе или на другом участке дороге может быть представлено разновидностями:

Столкновение. Оно осуществляется двумя движущимися автомобилями или может одна двигающаяся машина столкнуться с припаркованным авто. Наиболее часто встречается такой вид ДТП в городе. Столкновение может возникать даже с неподвижным транспортом. Поэтому оно может быть встречным, боковым или попутным.

Опрокидывание. Оно предполагает опрокидывание одного или нескольких автомобилей в результате ДТП на трассе или на другой дороге. Обычно такая ситуация возникает за счет слишком сильного удара, плохих погодных условий или из-за технических неисправностей в машине.

Наезд на препятствие. В качестве препятствия выступает неподвижный предмет, например, дерево, ограждение или камень. В результате такого действия могут наноситься повреждения автомобилю или пассажирам.

Наезд на пешехода. Такое происшествие заключается в том, что движущийся автомобиль наезжает на человека, располагающегося на проезжей части или на обочине. Гражданин может при этом двигаться на велосипеде.

Падение пассажира. Это ДТП представлено происшествием, в результате которого человек, находящийся в машине, по разным причинам падает из машины. Обычно это происходит из-за резкого торможения, изменения направления движения или столкновения с другими объектами на дороге.

Инспекторы ГИБДД обязательно на месте происшествия устанавливают конкретный вид аварии.

По каким причинам возникают происшествия? Причины ДТП являются многочисленными, но наиболее часто они возникают из-за невнимательности, халатности или неграмотности водителей.

Некоторые владельцы автомобилей вовсе не знают основные положения ПДД, поэтому регулярно нарушают данные правила, что часто приводит к ДТП. Нередко после происшествия не получается определить, в чем основания причина происшествия. При таких условиях судом назначается экспертиза ДТП, заключающаяся в комплексном изучении всех обстоятельств аварии.

К основным причинам, по которым возникают аварии, относится: водители нарушают ПДД; автовладельцы обладают недостаточным опытом и квалификацией, чтобы оперативно среагировать на какую-либо аварийную ситуацию; имеется какая-либо техническая неисправность в машине; неправильно расположен груз; плохо закреплен груз на автомобиле; участники дорожного движения ведут себя неправильно, причем сюда относятся не только автовладельцы, но и пешеходы или велосипедисты; дорожные условия являются неудовлетворительными, поэтому не могут оптимально водители реагировать на большое количество снега или сильный ливень. По статистике наиболее часто аварии возникают из-за неправильной реакции водителей на те или иные обстоятельства. Дополнительно нередко пешеходы переходят дорогу в неположенном месте или на запрещенный цвет светофора.

Частые нарушения ПДД виновниками аварий Причины ДТП могут быть разными, но часто устанавливается работниками ГИБДД, что виновник происшествия нарушил основные ПДД. Сюда входят случаи: превышение скоростного режима; быстрая езда в опасных условиях; нарушение правил обгона; проезд перекрестка на красный цвет; перевозка людей или грузов с нарушением правил; перегрузка транспортного средства. Особенно значимым правонарушением выступает управление машиной в нетрезвом виде. Недавние изменения в законодательство привели к тому, что за такое действие назначается не только значительный штраф в 30 тыс. руб., но и привлекается гражданин к уголовной ответственности при повторном нарушении. В пьяном состоянии не может владелец машины рационально оценивать дорожную обстановку, а также его реакция значительно замедляется. Это часто приводит к ДТП с пострадавшими и нанесением значительного урона автомобилям.

Последствия аварий. Каждый автовладелец пытается всеми возможными способами предотвратить аварию. Это обусловлено негативными последствиями дорожно-транспортных происшествий. Они могут быть представлены в разных видах в зависимости от обстоятельств ДТП. К ним относится: наносится значительный урон автомобилям, поэтому они теряют свою первоначальную рыночную стоимость и привлекательный внешний вид, а также требуется проводить дорогостоящий ремонт; может наноситься вред здоровью пассажиров, пешеходов или автомобилистов; нередко ДТП заканчиваются летальным исходом для участников происшествия; виновник аварии не получает компенсации от страховой компании, поэтому должен оплачивать ремонт своего автомобиля за счет личных сбережений; если перед аварией нарушались гражданами ПДД, то они привлекаются к административной или уголовной ответственности в зависимости от обстоятельств дела. Если виновник аварии в результате нарушения ПДД или нахождения в пьяном состоянии совершает наезд на пешехода или сталкивается с другим автомобилем на полосе встречного движения, что приводит к смерти участника происшествия, то он привлекается к уголовной ответственности. Такое ДТП с пострадавшими приводит к тому, что водитель получает реальный тюремный срок, поэтому относиться к управлению автомобилем надо осторожно.

1. Вопросы для самопроверки:

1. \_\_**Действия водителя в штатных ситуациях?** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2. \_\_**Действия водителя в нештатных ситуациях?**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

***Задание****: дополнительно решить 10 экзаменационных билетов по БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ (21-30 билет)*

1. Срок предоставления контрольных заданий.\_\_**Сдать материалы до 12.11.2021 г.**

**На Электронную почту: zserr@yandex.ru**

1. Контакты для обратной связи с преподавателем**. Корычеву Михаилу Анатольевичу**