

Конспекты.

Занятие № 1

История автомобилотранспорта и безопасности движения. Автомобили, мотоциклы и велосипеды. Правила дорожного движения, их история.

Попытки ввести правила езды по улицам и дорогам делались ещё тогда, когда безраздельно господствовали конные экипажи. В 1863 г. в России был издан именной указ «сказанный разных чинов людям» царей Иоанна и Петра Алексеевичей: «Великим государям ведомо учинилось, — писалось в нём, — что многие учили ездить в санях на вожжах с бичами большими и, едучи по улице, небрежно людей побивают». Указ категорически запрещал управление лошадьми с помощью вожжей. Тогда считали, что для того, чтобы кучер лучше видел дорогу, он должен управлять лошадью, сидя на ней верхом.

В 1730 г. был издан новый указ: «Извозчикам и прочим всяких чинов ездить, имея лошадей ввнузданными, со всяким опасением и осторожностью, смирно».

В 1742 г. появился указ, в котором говорилось: «Ежели кто на лошадях резво ездить будет, тех через полицейские команды ловить и лошадей отсылать на конюшню государыни».

В 1812 г. были введены правила, которые устанавливали правостороннее движение, ограничение скорости, требование к техническому состоянию экипажей, введение им номерных знаков. Это были попытки организации движения экипажей. Систематических правил движения по дорогам тогда не было. Пешеходное движение было беспорядочным и неорганизованным. Когда же появились паровые, а затем и бензиновые автомобили, последовали и новые попытки, как в России, так и за рубежом, обеспечить безопасность движения.

Некоторые из них у нас сейчас могут вызвать лишь улыбку. Так, например, в Англии впереди парового экипажа шёл человек с красным флагом и предупреждал встречных о приближении паровика, а заодно умирал перепуганных извозничьих лошадей. Во Франции скорость движения бензиновых автомобилей в населённых пунктах не должна была превышать скорости пешехода. В Германии владелец машины обязан был накануне заявить полиции, по какой дороге поедет «бензиновая тележка». В ночное время езда на автомобиле вообще запрещалась. Если водителя в пути заставала ночь, он должен был остановиться и ждать утра.

В те времена автомобилей в России было очень мало, поэтому вопросы безопасности ещё стояли не так остро. Но шли годы, увеличивалось количество автомобилей, мотоциклов, велосипедов, трамваев и других транспортных средств. Задача создания условий безопасности дорожного движения требовала своего решения.

В России уже в 1897 г. Городские думы Москвы и Петербурга уже рассматривали вопрос об установлении специальных правил для «автоматических экипажей», а три года спустя было утверждено «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по городу С.-Петербургу на автомобилях». Этот документ состоял из 46 параграфов и устанавливал требования к водителям и автомобилям, порядок движения и правила стоянки. Так, разрешение на управление мог получить гражданин не моложе 21 года, грамотный и умеющий объясниться по-русски, при условии успешной сдачи экзамена по вождению. Автомобили должны были быть зарегистрированы и иметь два номерных знака (спереди и сзади). был предусмотрен ежегодный обязательный технический осмотр в период с 1 марта по 1 апреля. Предельная разрешённая скорость движения в Москве составляла 20 вёрст в час, а для автомобилей весом более 350 пудов – 12 вёрст в час. Параграф 41 этого постановления гласил: «Если приближение автоматического экипажа будет вызывать беспокойство у лошадей, водитель должен убавить скорость и в случае надобности остановиться».

Первое упоминание о Правилах движения мы находим в «Инструкции о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по г. Москве и её окрестностям в 1918 г. Два года спустя Правила движения были утверждены Декретом Совета Народных Комиссаров. Этот исторический документ положил начало развитию советского законодательства в области безопасности дорожного движения. Декрет включал основные требования к поведению водителей, а также правила регистрации и технического контроля механических транспортных средств. Была регламентирована скорость движения автомобилей: для легковых – 25 вёрст в час, для грузовых – 15 вёрст в час. При этом ночью скорость для всех автомобилей, кроме пожарных, ограничивала до 10 вёрст в час.

Для облегчения движения стали применяться дорожные знаки, светофоры и дорожная разметка. Первые 4 знака, указывающие на наличие опасности, с символами перекрёстка, железнодорожного переезда, извилистой дороги, неровностей на проезжей части были утверждены в 1909 г. Парижской конвенцией по автомобильному движению. Международная система дорожных знаков дополнилась в 1926 г. ещё двумя – «неохраняемый железнодорожный переезд» и «Остановка обязательна». В 1931 г. на очередной конференции по дорожному движению в Женеве было увеличено до 26 число знаков, классифицированных по трём группам: предупреждающие, предписывающие и указательные. Вспомнить сколько групп знаков в настоящих правилах (7) и сколько знаков (231).

До второй мировой войны в различных странах мира действовало две основные системы дорожных знаков, одна из которых основана на применении символов, другая – на применении надписей. По окончании второй мировой войны была предпринята попытка создать единую для всех стран мира систему дорожной сигнализации.

В 1949 г. в Женеве на очередной конференции по дорожному движению приняты Конвенция о дорожном движении и протокол о дорожных знаках.

Вплоть до 1940 г. в нашей стране не было единых правил, и их разработка и утверждение относились к компетенции местных органов власти. В 1940 г. утвердили первые типовые Правила дорожного движения, на базе которых на местах стали создаваться более или менее единообразные правила.

Первые, единые для всей страны Правила движения по улицам городов, населённых пунктов и дорогам СССР, введены в 1961 г. (они базировались на конвенции 1949 г.), затем были доработаны и просуществовали до 1973 г., когда их сменили Правила дорожного движения, основанные на конвенциях 1968 и 1971 годов.

Со времени введения в 1973 г. Правил в нашей стране произошли значительные изменения в практике организации дорожного движения, поэтому они несколько раз претерпевали изменения и дополнения. Последние ПДД были введены в действие 1 июля 1994 г. Что же нового они несли?

Появилось предписание об обязательном применении ремней безопасности и комплектации автомобилей аптечками и огнетушителями; обязанности пешеходов и водителей выделены в самостоятельные разделы. В один раздел объединены сигналы светофора и регулировщика, появился новый раздел «Приоритет маршрутных транспортных средств», уточнены льготы для водителей-инвалидов; более детально регламентирован порядок движения транспортных средств, оборудованных специальными световыми и звуковыми сигналами; введены новые термины («Участник дорожного движения», «Вынужденная остановка», «Недостаточная видимость», «Тротуар», «Пешеходная дорожка», «Пешеходный переход» и т.д.). Принципиально по-новому трактуется понятие «обгон». Теперь в качестве обгона рассматривается опережение транспортного средства, связанное с выездом с занимаемой полосы, а не только с выездом на встречную полосу.

Определённые изменения внесены в раздел «скорость движения». В населённых пунктах для всех транспортных средств установлен единый предел скорости – 60 км/ч. Мотоциклистам разрешена скорость на дорогах вне населённых пунктов 90 км/ч, включена норма скорости 110 км/ч на автомагистралях для легковых, а также для грузовых автомобилей с разрешённой максимальной массой 3,5 т.

Стали более строгими требования к обеспечению безопасности при перевозке людей в грузовых автомобилях. В приложение к Правилам вошёл перечень условий, касающихся технического состояния и комплектации, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.

Общие обязанности водителей

2.1. Водитель механического транспортного средства обязан:

2.1.1. Иметь при себе и по требованию сотрудников милиции передавать им для проверки:

- водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории, а в случае изъятия в установленном порядке водительского удостоверения - временное разрешение;
- регистрационные документы и талон о прохождении государственного технического осмотра на данное транспортное средство, а при наличии прицепа - и на прицеп;
- документ, подтверждающий право владения, или пользования, или распоряжения данным транспортным средством, а при наличии прицепа - и на прицеп - в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца;

- в установленных случаях путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов - документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов;

- страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом.

В случаях, прямо предусмотренных действующим законодательством, иметь и передавать для проверки работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта лицензионную карточку, путевой лист и товарно-транспортные документы.

2.1.2. При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями (допускается не пристегиваться ремнями обучающему вождению, когда транспортным средством управляет обучаемый, а в населенных пунктах, кроме того, водителям и пассажирам автомобилей оперативных служб, имеющих специальные цветографические схемы, нанесенные на наружные поверхности). При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

2.2. Водитель механического транспортного средства, участвующий в международном дорожном движении, обязан:

- иметь при себе регистрационные документы на данное транспортное средство (при наличии прицепа - и на прицеп) и водительское удостоверение, соответствующие Конвенции о дорожном движении;

- иметь на данном транспортном средстве (при наличии прицепа - и на прицепе) регистрационный и отличительный знаки государства, в котором оно зарегистрировано.

Водитель, осуществляющий международную автомобильную перевозку, обязан останавливаться по требованию работников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах и предъявлять для проверки транспортное средство, а также разрешения и другие документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации.

2.3. Водитель транспортного средства обязан:

2.3.1. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

При возникновении в пути прочих неисправностей, с которыми приложением к Основным положениям запрещена эксплуатация транспортных средств, водитель должен устранить их, а если это невозможно, то он может следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности;

2.3.2. По требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатации ТС проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Водитель транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти обязан проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции.

В установленных случаях проходить проверку знаний Правил и навыков вождения, а также медицинское освидетельствование для подтверждения способности к управлению транспортными средствами.

2.3.3. Предоставлять транспортное средство:

- сотрудникам милиции, федеральных органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;
- медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

Примечание.

Лица, воспользовавшиеся транспортным средством, должны по просьбе водителя выдать ему справку установленного образца или сделать запись в путевом листе (с указанием продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей фамилии, должности, номера служебного удостоверения, наименования своей организации), а медицинские и фармацевтические работники - выдать талон установленного образца.

По требованию владельцев транспортных средств федеральные органы государственной охраны и органы федеральной службы безопасности возмещают им в установленном порядке причиненные убытки, расходы либо ущерб в соответствии с законодательством.

2.4. Право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах - также работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Работники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации должны быть в форменной одежде и использовать для остановки диск с красным сигналом либо со световозвращателем. Они могут пользоваться для привлечения внимания водителей дополнительным сигналом-свистком.

Лица, обладающие правом остановки транспортного средства, обязаны предъявлять по требованию водителя служебное удостоверение.

2.5. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

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

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

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

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

2.6. Если в результате дорожно-транспортного происшествия нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося могут, предварительно составив схему происшествия и подписав ее, прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы (ДПС) или в орган милиции для оформления происшествия.

2.6.1. Если в результате дорожно-транспортного происшествия с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, вред причинен только имуществу и обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате дорожно-транспортного происшествия, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывает разногласий участников дорожно-транспортного происшествия, оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может быть осуществлено без участия уполномоченных на то сотрудников милиции путем заполнения водителями причастных к дорожно-транспортному происшествию транспортных средств соответствующих бланков извещений о дорожно-транспортном происшествии в соответствии с

требованиями, установленными Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Примечание:

Размер страховой выплаты в данном случае не может превышать 25 тысяч рублей. Пункт 2.6.1 ПДД вступил в силу с 1 марта 2009 года.

2.7. Водителю запрещается:

- управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;
- передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке - временного разрешения, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил;
- пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;
- употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника милиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;
- управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленного уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок — международными договорами Российской Федерации;
- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

В разделе 24 Правил содержатся лишь дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок и прогону животных. Это означает, что основные требования изложены в других разделах Правил (например, в разделах 1, 2 и т. д.). Как известно, термином «водитель» охватываются лица, управляющие велосипедом, гужевой повозкой (санями), К водителям приравниваются и погонщики скота. Поэтому, например, любой пункт Правил, в котором нет оговорки, что речь идет о водителе какого-либо конкретного транспортного средства, касается без исключения всех участников движения, которые охватываются термином «водитель».

Управлять велосипедом без подвесного двигателя, гужевой повозкой (санями), быть погонщиком выючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет, а двух- или трехколесным транспортным средством с рабочим объемом двигателя не более 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью не более 40 км/ч – лицам не моложе 16 лет.

Требования, изложенные в данном пункте Правил, как и во всех других случаях, когда это прямо оговорено, вступают в действие только при движении по дорогам (см. термин «дорога»). На другие места (например, закрытые дворы, поля, поляны и т. п.), где может происходить движение велосипедистов, гужевых повозок и прогон животных, требование этого пункта Правил не распространяется.

Велосипед без подвесного двигателя, а также другое двух- или трехколесное транспортное средство с рабочим объемом двигателя менее 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью менее 40 км/ч должны иметь исправные тормоза и звуковой сигнал. При движении по дорогам в темное время суток и в условиях недостаточной видимости эти транспортные средства должны быть оборудованы спереди фонарем (фарой) с белым светом, сзади – фонарем с красным светом или красным световозвращателем.

Наличие исправных тормозов и звукового сигнала всегда обязательно, независимо от места и условий движения велосипеда без подвесного двигателя или двух- или трехколесного транспортного средства с рабочим объемом двигателя менее 50 см³. Правила не вводят каких-либо норм, которым должны отвечать тормоза. Их конструкция и состояние могут определяться инструкцией завода-изготовителя.

Наличие спереди фонаря (фары) с белым светом, а сзади фонаря с красным светом или красного световозвращателя обязательно только при движении по дорогам в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости. Если же рассматриваемые транспортные средства не оборудованы этими приспособлениями, их движение по дороге в условиях недостаточной видимости должно быть исключено. В таких случаях водитель должен сойти с транспортных средств и продолжать движение пешком по правому краю проезжей части.

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

Предписание в отношении оборудования стояночным тормозом касается только гужевых повозок на пневматических шинах. Необходимость же установки фонарей с белым и красным светом и красных световозвращателей в условиях недостаточной видимости распространяется на все повозки (сани).

Движение по проезжей части на велосипедах, гужевых повозках (санях), верховых животных разрешается только в один ряд на расстоянии не более 1 м от ее правого края. Выезд на большее расстояние допускается лишь для обгона, объезда и в разрешенных случаях для поворота налево или разворота. Разрешается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

Выполнение норм, содержащихся в данном пункте, является одним из основных условий безопасного движения. Обгон, объезд и поворот налево или разворот лица, следующие на велосипеде, гужевой повозке (санях) или на верховых животных, должны производиться в соответствии с требованиями, изложенными в соответствующих разделах Правил. Так, перед перестроением, поворотом или разворотом должны быть поданы сигналы в соответствии с требованиями Правил.

Под разрешенными случаями для поворота налево или разворота имеются в виду все случаи, за исключением тех, которые прямо запрещены Правилами.

При движении по обочине должны быть обеспечены условия для беспрепятственного движения пешеходов.

Водителю велосипеда и мопеда запрещается:

- ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, оборудованном надежными подножками;
- перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;
- двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки;
- поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении.
- двигаться по дороге без застегнутого мотошлема (для водителей мопедов).

Запрещается буксировка велосипедов и мопедов, а также велосипедами и мопедами, кроме буксировки прицепа, предназначенного для эксплуатации с велосипедом или мопедом.

Тротуары и пешеходные дорожки предназначены для движения только пешеходов. Таким образом, при наличии предписывающего знака 4.5. «Дорожка для пешеходов» движение велосипедистов запрещено. В этих случаях велосипедист может двигаться пешком и вести велосипед руками.

Велосипед является транспортным средством строго индивидуального пользования. Нигде – ни на раме, ни на багажнике – перевозить на велосипеде пассажиров нельзя. Исключение составляет лишь ребенок, которого можно перевозить при условии, что велосипед оборудован дополнительным сиденьем с подножками. Такое сиденье может быть расположено как на раме, так и над задним колесом велосипеда.

Груз или предметы, которые выступают более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты велосипеда, представляют серьезную угрозу безопасности движения, прежде всего для самих велосипедистов, а также для окружающих пешеходов. При этом не имеет значения, какой это по характеру и внешнему виду груз: чемодан, рейка, удочка и т. п.

Дорожный знак 4.6 «Велосипедная дорожка» указывает дорожку, предназначенную исключительно для велосипедистов. Поэтому при наличии таких дорожек движение велосипедистов по проезжей части, предназначенной для других транспортных средств, запрещено.

Водитель велосипеда может произвести, не слезая с велосипеда, поворот налево или разворот лишь при условии, что на дороге, по которой он следует, отсутствует трамвайное движение, и что дорога эта имеет одну полосу для движения в данном направлении. Число полос и наличие трамвайных путей на дороге, куда производится поворот, значения не имеет. Причина введения этого запрещения аналогична случаю буксировки двухколесным мотоциклом.

На нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой велосипедисты должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

Под нерегулируемым пересечением в данном случае понимается любое пересечение велосипедной дорожки с проезжей частью дороги (в том числе их обозначение разметкой 1.15).

Случается и так, что нужно сойти с велосипеда и вести его рядом: велосипедист как бы становится пешеходом. И все же то, что ему приходится вести транспортное средство, вносит свои особенности движения на проезжей части. Эти особенности выделены в Правилах, и о них необходимо знать.

Первое такое отличие состоит в том, что если пешеходам вменяется в обязанность двигаться по тротуару, обочинам, пешеходным дорожкам и разрешается по проезжей части лишь при их отсутствии, то ведущим велосипед, в том числе мопед, мотоцикл, разрешается идти в один ряд по краю проезжей части. Данное исключение сделано потому, что прерванное движение обычно кратковременно и связано либо с технической неполадкой транспортного средства, либо с преодолением какого-либо сложного участка дороги, да и перевозить, например, тяжелый мотоцикл через высокий бортовой камень на тротуар просто трудно, да и пешеходам это будет серьезной помехой.

Другое отличие в поведении пешеходов и велосипедистов, ведущих свои машины, возможно на загородных дорогах. Если, как напоминают Правила, «вне населенных пунктов пешеходы при движении по обочине или краю проезжей части должны идти навстречу движению транспортных средств», то лица, ведущие велосипед, мопед или мотоцикл, «при движении по проезжей части должны следовать по ходу движения транспортных средств». Это требование – логичное продолжение первого правила, «Любишь кататься...» так как вести транспортное средство по проезжей части навстречу движению было бы еще более опасно.

Говоря о тех требованиях, которые предъявляются Правилами к велосипедистам-пешеходам, можно дать и ряд советов по правилам безопасного ведения по дороге велосипеда.

Ведя велосипед по краю проезжей части, нужно находиться справа от него. В случае наезда автомобиля пусть лучше пострадает велосипед, но не человек.

Переходя проезжую часть при ограниченном обзоре дороги, старайтесь велосипед не выставлять далеко вперед. Для проезжающего мимо водителя он будет мало заметен, и может произойти наезд.

При переходе широкой дороги необходимо выбирать такой интервал между проходящими транспортными средствами, чтобы не останавливаться с велосипедом на середине дороги. Это опасно: велосипед будет занимать часть близлежащих полос движения.

Занятие № 3

Элементарные вопросы теории движения автомобиля. Разгон, торможение, занос. Влияние погодных условий на движение автомобиля. Время реакции водителя. Демонстрация в реальных условиях тормозных возможностей автомобиля. Посещение площадки контроля за техническим состоянием транспорта.

«Влияние погодных условий на безопасность дорожного движения»

Мы привыкли слушать прогноз погоды для того, чтобы выбрать одежду или спланировать отдых. Однако есть ещё одна причина прислушаться к прогнозу – безопасность на дорогах и не важно, кто вы водитель или пешеход.

Мне известно, что многие из вас уже закончили автошколы, получили теоретические и практические уроки вождения. Многие ещё до получения аттестата о полном среднем образовании станут обладателями водительских прав. Значит, настал момент объединить знание физических законов и правил безопасности в условиях непогоды. Сегодня мы постараемся разобраться, как обезопасить себя и других на дороге в условиях непогоды

По данным статистики ГИБДД, любые погодные изменения приводят к увеличению дорожных аварий. Так, в условиях неблагоприятной погоды увеличение ДТП может составлять от 20% до 80%.

Какие же перемены в погоде в разные времена года могут значительно изменить дорожную ситуацию.

- Начало дождя – на асфальте образуется грязевая плёнка из пыли, песка, горючесмазочных материалов, а на раскалённом солнцем асфальте образуется ещё и паровая плёнка, что резко уменьшает трение. А значит, на полную остановку автомобиля уйдет больше времени и тормозной путь увеличится.
- Ливень. дождь – вызывают ухудшение видимости, уменьшения трения, скрытые лужами ямы, а так же вода, попадая в тормозные колодки, играет роль своеобразной смазки и сильно уменьшает эффективность тормозов. Но есть ещё более опасное явление, сводящее трение к нулю – гидропланирование. Сущность его состоит в том. Что при достаточно высокой скорости и большой толщине водяной плёнки в зоне контакта шин с дорогой появляется водяной клин, отрывающий колёса автомобиля от покрытия. Автомобиль как бы «приседает» на задних колёсах, в то время как передние приподнимаются на водяном клине. Автомобиль перестаёт слушаться руля, хотя задние колёса продолжают сохранять сцепление с дорогой. По этой причине автомобиль даже на прямолинейных участках неожиданно оказывается на встречной полосе движения, а на закруглении дорог внезапно съезжает на обочину или опрокидывается. Слой воды, толщиной в несколько сантиметров может вызвать гидропланирование при скорости движения свыше 80 км/ч. Поэтому опытные водители при проезде участков, залитых водой, придерживаются скорости не выше 40 – 50 км/ч. С т.з. физики это явление объясняется свойством жидкости не изменять свой объём.
- Туман – видимость снижается, расстояние до предметов кажется больше, чем есть на самом деле. **Задача** Почему непрозрачен туман – ведь он состоит из мельчайших капелек прозрачной воды? **Ответ** вещество перестаёт быть прозрачным, если входящие в него лучи света благодаря многократному отражению и преломлению при переходе между средами воздух – вода рассеиваются и сквозь данное вещество не проходят. Такое рассеивание происходит на капельках воды из которых состоит туман.
- Дымовые завесы при пожарах – такой же эффект как при тумане.
- Слепящее солнце – ослепление водителя, блики на асфальте.
- Ураганный ветер – боковое давление на автомобиль, как следствие резкое изменение траектории движения, попадание предметов на лобовое стекло – дезориентация водителя. Это опасный переходный период, когда погода резко меняется и изменяется состояние дорожного покрытия
- Заморозки – сильное уменьшение трения.
- Ледяной дождь, вызывающий обледенение дорожного покрытия – трение для легкой резины сводится к нулю
- Внезапный снегопад – ухудшение видимости, уменьшение трения
- Лиственная подушка на дороге тот же эффект.
- Перепад температур (либо заморозки либо оттепель) уменьшение сцепления шин с дорогой.
- Мокрый снег – уменьшение видимости, трения, особенно сказывается на склонах для тяжелых длинномерных машин (фур)
- Морозы – обледенение лобовых стёкол и боковых зеркал

Как меняется коэффициент трения на дорогах можно проанализировать используя **Вывод**

Эксперимент Зависимость тормозного пути от свойств поверхности

Теоретическая задача Как изменится тормозной путь машины, если пойдет дождь? Водитель начинает тормозить в обоих случаях с начальной скоростью v . Коэффициент трения шин о сухой асфальт 0,6, а о влажный – 0,4. **Вывод**

Говоря о состоянии дороги и автомобиле не забудем о человеческом факторе. О состоянии здоровья водителя Проблемы со здоровьем могут приводить к снижению внимания и к полной потере управляемости. Любое заболевание водителя может существенно повысить риск ДТП. Проявляется этот риск может по-разному. Наиболее редкими, но и наиболее опасными, являются случаи резкого обострения или приступов, которые происходят с людьми, страдающими хроническими заболеваниями. В подобных ситуациях человек садится за руль в нормальном, или относительно нормальном, состоянии, а приступ может произойти непосредственно на дороге. В таких случаях водитель может полностью потерять управление, что приводит к ДТП с тяжелыми последствиями. Чаще водитель садится за руль с легким недомоганием. Даже обычная простуда может приводить к существенному снижению внимания и замедленной реакции. Таким же образом могут сказываться на состоянии водителя и побочные эффекты от приёма некоторых медикаментов. Результатом часто

становятся ДТП большей или меньшей степени тяжести. Если рассматривать виды заболеваний и плохого состояния здоровья водителя, то наиболее распространёнными причинами аварий становятся сердечно – сосудистые заболевания, невралгические заболевания, заболевания зрения, сахарный диабет, недосыпание (хроническая усталость). По результатам проведенного исследования, выявлена следующая зависимость риска ДТП от некоторых заболеваний В дорожном движении принимают участие двое водитель и пешеход.

Правила поведения пешехода.

В 2015 г. вступила в силу новая редакция правил дорожного движения Пешеходов обяжут носить вне населённых пунктов одежду со световозвращающими элементами, делающую людей более заметными на трассах. За невыполнение штраф составляет пока 500 р. В городской черте это требование остаётся рекомендованным. Между тем, исследования сотрудников научно – исследовательского центра ГБДД России показали, что применение пешеходами световозвращателей более чем в 6,5 раз снижает риск наезда на них транспортных средств. Водитель обнаруживает пешехода не за 30 м а уже за 150 м, при движении с дальним светом – за 400м.

И так подведём итог какие же главные следствия негативных погодных условий.

Увеличение тормозного пути; Ухудшение видимости; Возможное ухудшение состояния здоровья водителя; Неправильное поведение пешехода на проезжей части.

Мы много говорили о погоде, прогноз сегодня в мире информационных технологий можно узнать, но как бы далеко не ушел прогресс, существует много способов узнать об изменении погоды по народным приметам, основанным на физических явлениях .

Изучение новой темы.

Представим себе, что у всех нас есть права на вождение автомобиля, что мы — водители. Садимся за руль, включаем зажигание, заводим мотор. Поехали. Едем по улице. Погода ясная, асфальт сухой, настроение отличное. Мы не удалые гонщики, а обычные опытные водители.

Стрелка спидометра, вздрагивая, показывает: 20, 30, 40. Мы едем со скоростью 40 км/ч — это достаточная и вполне умеренная скорость для езды по городу на легковом автомобиле. Ничего не скажешь: приятно сидеть за рулем и водить машину. Внимательно следим за дорогой, поглядываем и на тротуар — оттуда невнимательный пешеход может неожиданно выскочить на мостовую. И вдруг на дорогу, прямо перед нашим автомобилем, выбегает мальчик. Нажимаем на тормозную педаль... С момента, когда водитель замечает опасность и до момента, когда он нажимает педаль тормоза, проходит некоторое время, которое называется временем реакции водителя (RA). Это время очень короткое и может показаться даже незначительным, но имеет огромное значение. У здорового человека оно составляет 0,8-1,0 секунду. В то время, когда человеческий мозг «телеграфирует» — дает ноге указания для остановки, автомобиль движется дальше. Это — путь, проходимый автомобилем за время реакции водителя (RT).

С момента нажатия на педаль тормоза колеса начинают вращаться медленнее, даже останавливаются, но автомобиль еще не остановился. Путь, который проходит автомобиль с начала торможения до полной остановки, называется путем торможения или тормозным путем (PT).

А путь, который проходит автомобиль с того момента, когда водитель заметил опасность, до полной остановки, называется остановочным путем (PTL).

Таким образом, остановочный путь (PTL) = пути, проходимому за время реакции водителя (RT) + тормозной путь (PT).

$$PTL = RT + PT$$

К счастью, мальчик отделался испугом, он побледнел и был готов расплакаться. Хорошо, что так. Кто-то из очевидцев успел позвонить на станцию скорой помощи (телефон 03) и в отдел милиции (телефон 02), и вскоре примчалась машина «Скорой помощи» с включенной сиреной, а за ней и автоинспектор. Врач, осмотрев мальчика, не обнаружил травм и даже царапин.

Автоинспектор записал имя мальчика, номер школы, домашний адрес и отпустил его домой.

А ведь все могло закончиться иначе. Как? (Учащиеся перечисляют все возможные последствия поступка мальчика).

Мальчик мог получить травму, мог остаться инвалидом. Чтобы не наехать на мальчика, водитель мог бы повернуть направо или налево, будучи не в состоянии остановить машину, заехать на тротуар и наехать на пешеходов. Водитель мог бы свернуть с дороги, наехать на столб или здание, получить травму и т.д.

Но работа автоинспектора на месте происшествия этим не кончилась. Вернее, только началась. Надо было установить, с какой скоростью ехал автомобиль, придерживался ли водитель правил дорожного движения. Во-первых, автоинспектор измерил след торможения.

При расследовании причин дорожного происшествия это самое главное, ведь по тормозному пути можно установить скорость автомобиля.

Длина следа торможения составила 12 метров. Это — тормозной путь, путь, который прошел автомобиль с начала торможения до полной остановки. Затем автоинспектор вынул из папки таблицу, подсчитал и сказал водителю, что тот ехал со скоростью 40 км/ч. А мальчика на дороге он заметил в 20-25 метрах. Как он это узнал? Подсчитаем и мы.

Вспомним, что тормозной путь (РТ) + путь, проходимый за время реакции водителя (РТ) = остановочному пути (РТЛ). Длину тормозного пути мы уже знаем, он составляет 12 метров. Нужно узнать длину пути, проходимого за время реакции водителя. Допустим, что время реакции водителя — 1 секунда. Сколько метров пройдет автомобиль за одну секунду, если его скорость 40 км/ч?

1 час — это 60 минут, 1 минута — 60 секунд, значит 1 час = 3600 секунд.

1 километр = 1000 метров, 40 километров = 40 000 метров.

$40000 : 3600 = 11,1$ метров. Это и есть путь, проходимый за время реакции водителя (РТ).

А длина остановочного пути (РТЛ):

$12 \text{ м} + 11,1 \text{ м} = 23,1 \text{ м}$.

На расстоянии 23,1 метров водитель увидел бегущего мальчика. Если бы он заметил его на меньшем расстоянии, то последствия были бы печальными, несчастье стало бы неминуемым. При езде по ровной, сухой асфальтированной дороге со скоростью 40 км/ч водитель легкового автомобиля в состоянии остановить машину через 23 метра после того, как он заметил опасность. Это расстояние называется опасной зоной, сюда нельзя попадать никому. У каждого движущегося транспортного средства своя опасная зона впереди машины, длина этой зоны зависит от:

- скорости движения транспортного средства;
- от массы автомобиля;
- от профиля пути (ровность, наличие подъемов и спусков);
- от состояния покрытия и качества протектора на шинах.

Скорость движения и опасная зона

Чем больше скорость автомобиля, тем длиннее путь, проходимый им за одну секунду. С ростом скорости возрастает в первую очередь путь, который проходит автомобиль за время реакции водителя. Чем больше скорость, тем больше усилие, развиваемое в колесах, тем длиннее и тормозной путь, и опасная зона.

Если скорость увеличивается в два раза, то опасная зона увеличивается в то же время в три раза. Это значит, что переходить дорогу перед приближающимся автомобилем опасно. Никогда нельзя думать: «Ничего, успею...» и затем начать переходить дорогу. Если, например, легковой автомобиль приближается со скоростью 60 км/ч, то переходить улицу в 50 метрах от него уже рискованно, можно оказаться на границе опасной зоны. Безопасно переходить дорогу лишь тогда, когда до приближающейся машины остается расстояние, равное длине двух опасных зон. Естественно, пешеходу трудно точно определить скорость приближающегося автомобиля и подсчитать длину опасной зоны. На это не способен ни один пешеход, поэтому следует «ошибаться» в свою пользу, прикидывая расстояние до приближающегося автомобиля. Это лучший способ и залог безопасности.

Особенно трудно определить расстояние приближающегося автомобиля и приблизительную скорость его в сумерках, в темноте, в туман, в дождь и снегопад. В сумерках и в темноте значительно ухудшается видимость. Пешеходы и водители не очень хорошо различают, что делается на дороге. В темноте легко ошибиться в определении расстояния как до едущего автомобиля, так и до неподвижных предметов. При плохом освещении часто близкие предметы кажутся далёкими, а далёкие — близкими. Случаются зрительные обманы: неподвижный предмет можно принять за движущийся, удаляющийся — за приближающийся, и наоборот. В темноте трудно определить по свету фар автомобиля, приближается он или нет. А если приближается, то с какой скоростью.

Глаза человека устроены так, что им надо время, чтобы привыкнуть к темноте. Но всё равно ночное зрение значительно хуже дневного.

При плохом освещении, в сумерках, глаза плохо различают цвета. Например, красный цвет кажется тёмным и даже черным. Зелёный цвет выглядит светлее, чем красный. При приближении к светофору его сигналы кажутся поначалу белыми, и лишь позднее мы начинаем различать цвета.

Прежде всего, становится виден зелёный, затем жёлтый и красный. К сожалению, не все пешеходы и водители это знают и не проявляют должной осторожности в темноте.

Вывод простой. В темноте при переходе улицы расстояние до приближающегося автомобиля должно быть больше, чем днём. Торопиться и днём нельзя, а в темноте тем более. Желательно в тёмное время не носить тёмную одежду. Если есть возможность, то надо использовать светоотражающие наклейки, ленты для одежды и значки, которые помогают водителям увидеть вас на большом расстоянии.

Вот как много всего надо знать и учитывать водителю, выбирая скорость движения своего автомобиля, а пешеходу – определяя расстояние до приближающегося автомобиля, если надо перейти дорогу.

Когда водитель выбирает скорость движения, он знает техническое состояние своего автомобиля и свои возможности. Поэтому ему известна и длина тормозного пути автомобиля.

Пешеход же не знает ни технического состояния приближающегося автомобиля, ни в каком физическом состоянии находится водитель, каковы его умение и опыт.

Значит, для пешехода очень важно, переходя дорогу, правильно выбрать расстояние до приближающегося автомобиля или другого транспортного средства. Нельзя переходить дорогу в тех местах, где водитель не ожидает появления пешехода на проезжей части, т.е. там, где нет пешеходного перехода. Пешеход обязан знать, где и как переходить дорогу, и выполнять эти правила очень точно.

Масса автомобиля и опасная зона

Чем больше масса транспортного средства, тем больше его энергия. Поэтому и получается, что при одной и той же скорости у различных транспортных средств разная длина тормозного пути, а, следовательно, и опасная зона. У грузового автомобиля играет роль вес груза, ведь автомобиль без груза легче остановить, чем груженный. Груз увеличивает тормозной путь грузового автомобиля примерно на одну треть.

Состояние покрытия дороги и опасная зона

Самое большое влияние на длину пути торможения имеет состояние покрытия. Чем шершавее полотно дороги, тем лучше сцепление колес с дорогой. Когда при торможении колеса начинают вращаться медленнее, нет опасности скольжения. Для торможения это обстоятельство имеет огромное значение. У нас дороги покрываются асфальтобетоном, асфальтом, щебнем и гравием. Они имеют разную степень шероховатости. Водителям нравится больше всего асфальт, покрытый щебнем. Гораздо хуже гладкий асфальт. Асфальт, покрытый щебнем, можно сравнить с наждачной бумагой, а гладкий асфальт — с обычной бумагой, скажем, листом из тетради. Попробуйте провести пальцем по наждачной бумаге. Как-то само по себе происходит сцепление пальцев с бумагой. Иное дело с гладкой бумагой. Пальцы скользят по бумаге, сцепление гораздо хуже. Точно так же обстоит дело со сцеплением шин и дороги при различных покрытиях.

Особенно большое влияние на состояние покрытия имеют метеорологические условия. Лучше всего сцепление шин с дорогой при сухом покрытии. Сцепление сильно ухудшается при мокром покрытии.

Особенно обманчиво и представляет большую опасность для водителей и пешеходов начало дождя. Первые капли дождя, упавшие на дорогу, смешиваются с пылью и покрывают дорогу слизистым слоем. Это значительно ухудшает сцепление шин с дорогой, вождение автомобиля затруднено, на поворотах автомобиль может занести, резкий поворот рулевого колеса может вызвать боковое скольжение.

Когда начинается дождь, то в самом опасном положении оказываются мотоциклисты. Двухколесный мотоцикл становится трудноуправляемым, колеса начинают скользить, и мотоцикл может опрокинуться. Через некоторое время дождь смывает с дороги слизистый слой, сцепление шин с дорогой немного улучшится, но останется все же не таким хорошим, как прежде. Почему?

Все дело в том, что колесо автомобиля при вращении не может полностью вытеснить воду, попавшую в канавки протектора. Между шиной и полотном дороги остается слой воды, автомобиль едет как бы на водяной подушке и поэтому неустойчив. При быстрой езде кажется, что автомобиль как бы плавает на дороге. Это явление называется аквакольжением. По существу оно похоже на катание на водяных лыжах. Невероятно великая сила у дождевой капли на дороге. Она заставит скользить даже самый тяжелый грузовик. Чем больше износились шины, тем больше вероятность скольжения.

В несколько раз опаснее мокрой дороги дорога с укатанным снежным покрытием и особенно гололед. Тормозной путь тут возрастает особенно резко.

Дождь, снег и гололед — нежеланные спутники водителя. Тормозной путь, а также опасная зона возрастают на укатанной снежной дороге в два раза, а при гололеде — в пять раз. Остановить автомобиль зимой гораздо труднее, чем летом.

Много неприятностей причиняют водителям неосторожные пешеходы. Им кажется, что зимой так же просто остановить автомобиль, как и летом. Мы уже разъясняли, что это не так. Опасная зона впереди автомобиля теперь увеличена в несколько раз. А невнимательный пешеход, которому все это нипочем, переходит дорогу перед автомобилем, который, как ему кажется, еще довольно далеко. Водитель инстинктивно нажимает на педаль тормоза. Но так как сцепление колес с дорогой плохое, то колеса перестают вращаться, блокируются, машина же скользит дальше наподобие саней, не подчиняясь управлению рулем.

Каждый пешеход должен понимать, что всякое его действие, пусть хоть и незначительное, как ему кажется, может вызвать опасную ситуацию. Предупредить это просто — будем все по-настоящему внимательны и вежливы! И в дорожном движении применимо слово «пожалуйста». Внедрим его в жизнь!

Занятие № 4

Правила дорожного движения. Общие положения. Общие обязанности водителя. Обязанности пешеходов и пассажиров.

Общие положения.

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

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Разрешенная максимальная масса» - масса снаряженного транспортного средства с грузом» водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой. За разрешенную максимальную массу состава транспортных средств, то есть сцепленных и движущихся как одно целое, принимается сумма разрешенных максимальных масс транспортных средств, входящих в состав.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4. На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

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

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

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

"Обязанности пешеходов, водителей, пассажиров"

Обязанности водителей

1. Водитель механического ТС обязан иметь при себе, а по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки:

- водительское удостоверение той категории, которая соответствует категории транспортного средства. К ТС категории А относятся мотоциклы, а к ТС категории В — легковые и грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой не более 3,5 тонны, у которых количество предусмотренных конструкцией пассажирских мест не более восьми;
- регистрационные документы (свидетельство о регистрации) на транспортное средство, а при наличии прицепа — и на прицеп;

- страховой полис обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО);
- в специально оговоренных случаях — другие документы, предусмотренные Правилами.

2. При движении на ТС быть пристегнутым ремнем безопасности и добиться от пассажиров, в том числе едущих на задних сиденьях легкового автомобиля, чтобы они тоже были пристегнуты ремнями.

При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

3. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние своего ТС.

4. По требованию сотрудников полиции проходить освидетельствование на состояние опьянения, которое может быть проведено на месте остановки либо в наркологической лаборатории.

5. Предоставлять своё ТС в случаях предусмотренных законодательством:

- сотрудникам полиции;
- сотрудникам федеральных органов государственной охраны;
- сотрудникам ФСБ;
- медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

Право остановки ТС предоставлено регулировщикам. Лица, обладающие правом остановки ТС, обязаны предъявлять по требованию водителя служебное удостоверение, или номерной жетон.

- управлять транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих внимание и замедляющих реакцию, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;
- передавать управление лицам, находящимся в таком состоянии;
- употреблять опьяняющие вещества между совершением ДТП и прохождением освидетельствования на состояние опьянения, либо между остановкой с целью проведения освидетельствования и его проведением;
- передавать управление лицам, не имеющим водительского удостоверения или не вписанным в страховой полис ОСАГО;
- пересекать организованные транспортные и пешие колонны и занимать место в них;
- управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха;
- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством «хэнд-фри», которое позволяет вести переговоры без использования рук.

Действия водителя при ДТП

При дорожно-транспортном происшествии с пострадавшими или погибшими водитель, причастный к нему, обязан:

1. Немедленно остановиться, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки. Не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию.
2. Вызвать «Скорую медицинскую помощь» или спасателей (с мобильного телефона — по номеру 112). До их прибытия оказать первую помощь пострадавшим. В исключительных случаях допускается отправка пострадавших в ближайшее лечебное учреждение на попутном или на собственном транспортном средстве. В последнем случае после доставки пострадавшего в больницу участник ДТП обязан вернуться на место происшествия.
3. Сообщить о случившемся в полицию (с мобильного телефона — по номеру 112). Записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции. Освободить проезжую часть можно только по команде сотрудников полиции. Однако если движение других ТС невозможно, то водитель должен зафиксировать в присутствии свидетелей все следы и предметы, имеющие отношение к происшествию и организовать их объезд. После этого можно освободить проезжую часть.
4. Известить о происшествии свою страховую компанию. После оформления ДТП сотрудниками полиции заполнить совместно с другими участниками происшествия Извещение о ДТП. Впоследствии заполненное извещение подается в страховую компанию вместе с документами, оформленными сотрудниками полиции:
 - копией справки о ДТП;
 - копией протокола об административном правонарушении;

- копией постановления по делу об административном правонарушении.

При ДТП без пострадавших необходимо выполнить пункты 1, 3 и 4. До прибытия полиции следует тщательно осмотреть место происшествия и повреждения на своем транспортном средстве.

Собранная вами информация может очень пригодиться при оформлении ДТП.

Если в ДТП нет пострадавших и разногласий между его участниками, то допускается вместо вызова ГИБДД самостоятельно приехать на ближайший пост ДПС или в подразделение полиции с составленной и подписанной обоими участниками схемой ДТП.

Поскольку схема ДТП является доказательством по делу о дорожно-транспортном происшествии, подписывать ее можно, только убедившись, что всё изображенное на схеме соответствует действительности.

Если в ДТП без пострадавших участвует только два ТС, владельцы которых имеют действующие полисы ОСАГО, и отсутствуют разногласия по поводу обстоятельств происшествия и характера причиненных повреждений, допускается не привлекать сотрудников полиции к оформлению происшествия, а ограничиться заполнением Извещения о ДТП, чтобы страховая компания возместила потерпевшему причиненный вред.

При этом потерпевший должен иметь в виду, что при упрощенной процедуре оформления максимально возможная сумма возмещения составляет 25 тысяч рублей. Если предварительная оценка причиненного вреда превышает эту сумму, необходимо оформить ДТП с привлечением сотрудников ГИБДД.

Обязанности пассажиров

1. Пассажиры обязаны:

- во время поездки в транспортном средстве быть пристегнутыми ремнями безопасности, а при поездке на мотоцикле быть в застегнутом мотошлеме;
- посадку и высадку из автомобиля производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки. Посадка и высадка со стороны проезжей части допускается при условии, что это будет безопасно для пассажира и не создаст помех другим участникам дорожного движения.

2. Пассажирам запрещается:

- отвлекать водителя во время движения;
- при поездке на грузовом автомобиле с бортовой платформой стоять, сидеть на бортах или на грузе выше бортов;
- открывать двери ТС во время его движения.

Обязанности пешеходов

1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам, обочинам или по пешеходным дорожкам. При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек и обочин пешеходы могут двигаться в один ряд по краю проезжей части навстречу движению транспортных средств.
2. Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, а при их отсутствии — на перекрестках по линии, продолжающей линию тротуара или обочины. На нерегулируемых пешеходных переходах и перекрестках пешеходы могут выходить на проезжую часть только после того как оценят расстояние до приближающихся ТС и их скорость, и убедятся в том, что переход дороги будет для них безопасен. При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу строго поперек проезжей части при условии, что участок дороги не имеет разделительной полосы и ограждений и хорошо просматривается в обе стороны.
3. В местах где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами светофора или регулировщика.
4. Если к месту, где пешеход переходит дорогу, приближается ТС с включенными спецсигналами (синим проблесковым маячком и сиреной), то пешеход должен воздержаться от перехода. Пешеход, который в этот момент уже находится на проезжей части, должен незамедлительно освободить ее, не создавая помех специальному ТС.
5. Ожидать трамвай, троллейбус, автобус, маршрутное и обычное такси разрешается только на посадочных площадках, а при их отсутствии — на тротуаре или на обочине. Выходить на проезжую часть для посадки в ТС разрешается лишь после его остановки (это требование относится и к посадке в трамвай, остановившийся посередине проезжей части).

Занятие № 5

Правила дорожного движения. Разметка дороги. Места перехода проезжей части. Где и как двигаться пешеходам вдоль дорог. Перекрестки и их виды.

ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА И ЕЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Горизонтальная разметка (линии, стрелы, надписи и другие обозначения на проезжей части) устанавливает определенные режимы и порядок движения.

Горизонтальная разметка может быть постоянной или временной. Постоянная разметка имеет белый цвет, кроме линий 1.4, 1.10 и 1.17 желтого цвета, временная — оранжевый цвет.

1. Горизонтальная разметка:

1.1 – разделяет транспортные потоки противоположных направлений и обозначает границы полос движения в опасных местах на дорогах; обозначает границы проезжей части, на которые въезд запрещен; обозначает границы стояночных мест транспортных средств;

1.2.1. (сплошная линия) – обозначает край проезжей части;

1.2.2. (прерывистая линия, у которой длина штрихов в 2 раза короче промежутков между ними) – обозначает край проезжей части на двухполосных дорогах;

1.3 – разделяет транспортные потоки противоположных направлений на дорогах, имеющих четыре полосы движения и более;

1.4 – обозначает места, где запрещена остановка. Применяется самостоятельно или в сочетании со знаком 3.27 и наносится у края проезжей части или по верху бордюра;

1.5 – разделяет транспортные потоки противоположных направлений на дорогах, имеющих две или три полосы; обозначает границы полос движения при наличии двух и более полос, предназначенных для движения в одном направлении;

1.6 (линия приближения – прерывистая линия, у которой длина штрихов в 3 раза превышает промежутки между ними) – предупреждает о приближении к разметке 1.1 или 1.11, которая разделяет транспортные потоки противоположных или попутных направлений;

1.7 (прерывистая линия с короткими штрихами и равными им промежутками) – обозначает полосы движения в пределах перекрестка;

1.8 (широкая прерывистая линия) – обозначает границу между полосой разгона или торможения и основной полосой проезжей части (на перекрестках, пересечениях дорог на разных уровнях, в зоне автобусных остановок и т.п.);

1.9 — обозначает границы полос движения, на которых осуществляется реверсивное регулирование; разделяет транспортные потоки противоположных направлений (при выключенных реверсивных светофорах) на дорогах, где осуществляется реверсивное регулирование;

1.10 — обозначает места, где запрещена стоянка. Применяется самостоятельно или в сочетании со знаком 3.28 и наносится у края проезжей части или по верху бордюра;

1.11 — разделяет транспортные потоки противоположных или попутных направлений на участках дорог, где перестроение разрешено только из одной полосы; обозначает места, предназначенные для разворота,

Нумерация разметки соответствует ГОСТ Р51256-99. 38 съезда и выезда со стояночных площадок и т.п., где движение разрешено только в одну сторону;

1.12 (стоп-линия) – указывает место, где водитель должен остановиться при наличии знака 2.5 или при запрещающем сигнале светофора (регулирущика);

1.13 – указывает место, где водитель должен при необходимости остановиться, уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге;

1.14.1, 1.14.2 («зебра») – обозначает пешеходный переход; стрелка разметки 1.14.2 указывает направление движения пешеходов;

1.15 — обозначает место, где велосипедная дорожка пересекает проезжую часть;

1.16.1–1.16.3 – обозначает направляющие островки в местах разделения или слияния транспортных потоков;

1.17 – обозначает остановки маршрутных транспортных средств и стоянки такси;

1.18 – указывает разрешенные на перекрестке направления движения по полосам. Применяется самостоятельно или в сочетании со знаками 5.8.1, 5.8.2; разметка с изображением тупика наносится для указания того, что поворот на ближайшую проезжую часть запрещен; разметка, разрешающая поворот налево из крайней левой полосы, разрешает и разворот;

1.19 – предупреждает о приближении к сужению проезжей части (участку, где уменьшается количество полос движения в данном направлении) или к линиям разметки 1.1 или 1.11, разделяющим транспортные потоки противоположных направлений. В первом случае разметка 1.19 может применяться в сочетании со знаками 1.18.1 – 1.18.3;

1.20 – предупреждает о приближении к разметке 1.13;

1.21 (надпись «СТОП») – предупреждает о приближении к разметке 1.12, когда она применяется в сочетании со знаком 2.5;

1.2.2 – указывает номер дороги (маршрута);

1.23 – обозначает специальную полосу для маршрутных транспортных средств.

1.24.1–1.24.3 – дублирует соответствующие дорожные знаки и применяется совместно с ними;

1.25 – обозначает искусственную неровность на проезжей части.

Линии 1.1, 1.2.1 и 1.3 пересекать запрещается.

Допускается пересечение линии 1.2.1, обозначающей край проезжей части и располагающейся справа от водителя, для остановки транспортного средства на обочине.

Линии 1.2.2, 1.5 — 1.8 пересекать разрешается с любой стороны.

Линию 1.9 при отсутствии реверсивных светофоров или их отключении разрешается пересекать, если она расположена справа от водителя при включенных реверсивных светофорах – с любой стороны, если она разделяет полосы, по которым движение разрешено в одном направлении. При отключении реверсивных светофоров водитель должен немедленно перестроиться вправо за линию разметки 1.9.

Линию 1.9, разделяющую транспортные потоки противоположных направлений, при выключенных реверсивных светофорах пересекать запрещается.

Линию 1.11 разрешается пересекать со стороны прерывистой, а также и со стороны сплошной, но только при завершении обгона или объезда.

В случаях, когда значения временных дорожных знаков, размещаемых на переносной стойке, и линий разметки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться знаками.

В случаях, когда линии временной разметки и линии постоянной разметки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться линиями временной разметки.

В населенных пунктах горизонтальную разметку применяют на скоростных дорогах и магистральных улицах, а также на других дорогах, по которым проходят маршруты общественного пассажирского транспорта. Вне населенных пунктов разметка применяется на автомобильных дорогах, имеющих проезжую часть шириной 6 м и более при интенсивности движения 1000 и более транспортных средств в сутки.

В других случаях горизонтальная разметка наносится, если это необходимо для обеспечения безопасности дорожного движения.

Все линии продольной разметки, кроме линий 1.2 и 1.8, имеют ширину 0,1 м (такой же ширины промежуток между линиями разметки 1.3, 1.9 и 1.11). Разметка 1.2 имеет ширину 0,2 м, а линия 1.8 может быть шириной 0,4 м, если она применяется для отделения полосы ускорения или торможения на пересечениях и примыканиях дорог, и 0,2 м — в других случаях (в зоне автобусных остановок, у автозаправочных станций и т. п.).

К поперечной разметке относятся линии 1.12-1.14. Разметка 1.12 (стоп-линия) имеет ширину 0,4 м, разметка 1.13 образуется из равнобедренных треугольников с основанием 0,5 м и высотой 0,9 м, разметка пешеходного перехода 1.14.1 и 1.14.2 представляет собой полосы шириной 0,4 м с промежутками между ними 0,6 м (разметка 1.14.2 дополнена направляющими стрелами для упорядочения движения пешеходов на широких переходах).

Ширина размечаемого пешеходного перехода устанавливается с учетом интенсивности движения в часы «пик» из расчета 1 м на каждые 500 пешеходов в час, но не менее 4 м. Если ширина перехода более 6 м, то применяется разметка типа 1.14.2.

К другим видам горизонтальной разметки относится разметка 1.15-1.23.

Переезд для велосипедистов 1.15 обозначается квадратами размером 0,4×0,4 м (ширина переезда не менее 1,8 м). Островки 1.16, применяемые для разделения транспортных потоков, представляют собой площадь, ограниченную разметкой 1.1, с нанесенными под определенным углом широкими полосами (для лучшей видимости островка).

Разметка 1.17 наносится линиями шириной 0,1 м и применяется в основном в населенных пунктах для обозначения мест остановки маршрутных автобусов, троллейбусов или автомобилей-такси. Ширина полосы, на которой наносится такая разметка, составляет 2 м.

В зоне, обозначенной разметкой 1.17, разрешается остановка других транспортных средств, если это не создает помехи движению маршрутному автобусу, троллейбусу или автомобилям-такси. Стрелы 1.18 и 1.19 на участках дорог, где разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч, имеют длину 3 м, а на участках с большей разрешенной скоростью — 6 м.

Стрела 1.18, показывающая поворот налево и нанесенная на крайней левой полосе, при отсутствии знака 3.19 «Разворот запрещен» разрешает и разворот.

Разметка 1.18 с изображением тупика наносится перед пересечением дорог с несколькими проезжими частями, когда поворот на ближайшую проезжую часть запрещен.

Треугольник приближения K20 имеет основание 1,6 м и высоту 4 м и наносится на расстоянии от 2 до 25 м до линии 1.13 (по форме разметка 1.20 напоминает знак 2.4 «Уступите дорогу» и служит дополнительным средством предупреждения о приближении к разметке 1.13).

Разметка 1.21 (надпись «СТОП») имеет высоту букв 1,6 м при общей ширине всей надписи 2,32 м и наносится на расстоянии от 2 до 25 м до стоп-линий только при наличии перед перекрестком знака 2.5 «Движение без остановки запрещено».

Разметка 1.22 (номер дороги) наносится на полосе движения. Высота цифр и букв на участках дорог при разрешенной скорости до 60 км/ч составляет 1,6 м, а при большей скорости — 4 м. Буква «Е» означает, что данная дорога относится к системе европейских дорог, открытых для международного движения.

Разметка 1.23 (ширина основания буквы «А»-1,4 м, высота — 3 м) наносится так, чтобы основание буквы «А» было обращено в сторону движущихся по этой полосе транспортных средств. Эта разметка наносится при наличии знака 5.9. С помощью этой разметки могут обозначаться полосы разгона и торможения перед остановками транспортных средств общего пользования, движущихся по установленным маршрутам,

Пересекать линии 1.1 и 1.3 запрещается, кроме случая, когда линия 1.1 использована для обозначения края проезжей части.

Сплошные линии продольной разметки наносятся на участках, где необходимо запретить маневрирование (на закруглениях малых радиусов, при ограниченной видимости, перед вершинами подъемов, на подходах к перекресткам, железнодорожным переездам и т.п.). Поэтому пересекать сплошные линии продольной разметки или даже наезжать на них запрещается. Исключение составляют случаи, когда линия 1.1 используется для обозначения края проезжей части. В этом случае ее можно пересекать для последующей остановки,

На проезжей части с помощью разметки могут быть выделены зоны, движение по которым запрещено. Это могут быть, например, посадочные площадки у трамвайных остановок, островки или «резервная зона», разделяющие транспортные потоки, и т. п.

Линии 1.2, 1.5-1.8 разрешается пересекать с любой стороны. Линию 1.9 разрешается пересекать, если она расположена справа от водителя. Линию 1.11 разрешается пересекать только со стороны прерывистой линии.

Прерывистые одинарные линии продольной разметки применяются для разделения встречных потоков транспортных средств и выделения полос движения. Прерывистая осевая линия наносится главным образом на участках с обеспеченной видимостью, где не запрещаются обгоны. Пересекать прерывистые одинарные линии разрешается. Однако если полосы движения обозначены такими линиями, то водители должны придерживаться середины полосы и без необходимости не наезжать на линию разметки.

Прерывистые двойные линии продольной разметки 1.9 применяют для выделения полос, на которых направление движения может изменяться на противоположное.

Линию 1.9 при отсутствии реверсивных светофоров или когда они отключены разрешается пересекать, если она расположена справа от водителя; при включенных реверсивных светофорах — с любой стороны, если она разделяет полосы, по которым движение разрешено в одном направлении. При отключении реверсивных светофоров водитель должен немедленно перестроиться вправо за линию разметки 1.9. Линию 1.9, разделяющую транспортные потоки противоположных направлений, при выключенных реверсивных светофорах пересекать запрещается. Линию 1.9, разделяющую транспортные потоки противоположных направлений, при выключенных реверсивных

светофорах пересекать запрещается. Разметку 1.9 разрешается пересекать, только если она расположена справа от водителя.

Линия 1.11 применяется для ограничения маневрирования, как правило, на участках с ограниченной видимостью. Пересекать ее можно только со стороны прерывистой линии при выполнении любых маневров, а со стороны сплошной – лишь при завершении начатого ранее обгона. Если линия 1.11 применяется для разделения полос попутного направления, а не в качестве осевой, то ее пересекать можно только со стороны прерывистой линии для перестроения в соседний ряд.

На проезжую часть могут наноситься надписи и другие обозначения, помогающие водителям ориентироваться в обстановке, но не вводящие каких-либо ограничений.

В ряде случаев в целях более полной информации водителей об особенностях движения на проезжую часть могут наноситься наименования пунктов следования (в дополнение к разметке 1.17). Например, на проезжей части могут быть написаны слова «такси», «автобус». Могут применяться также и другие надписи или обозначения, понятные водителям (например, изображения дорожных знаков).

В случаях, когда значения дорожных знаков и линий разметки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться знаками.

Такая ситуация может возникнуть, как правило, в тех случаях, когда возникает необходимость временно изменить существующую схему организации движения (например, при проведении массовых мероприятий, народных гуляний). Водители должны руководствоваться временными знаками (устанавливаемыми на стойках), если даже их требования противоречат требованиям дорожной разметки.

Вертикальная разметка.

Вертикальная разметка в виде сочетания черных и белых полос на дорожных сооружениях и элементах оборудования дорог показывает их габариты и служит средством зрительного ориентирования.

2.1.1-2.1.3 – обозначают элементы дорожных сооружений (опор мостов, путепроводов, торцевых частей парапетов и т.п.), когда эти элементы представляют опасность для движущихся транспортных средств;

2.2 – обозначает нижний край пролетного строения тоннелей, мостов и путепроводов;

2.3 – обозначает круглые тумбы, установленные на разделительных полосах или островках безопасности;

2.4 — обозначает направляющие столбики, надолбы, опоры ограждений и т.п.;

2.5 – обозначает боковые поверхности ограждений дорог на закруглениях малого радиуса, крутых спусках, других опасных участках;

2.6 – обозначает боковые поверхности ограждений дорог на других участках;

2.7 – обозначает бордюры на опасных участках и возвышающиеся островки безопасности.

Как уже отмечалось, для вертикальной разметки используются сочетания черного и белого цвета. Черно-белые полосы разметки 2.1 наносятся под углом 45° к вертикали таким образом, чтобы их наклон был направлен в сторону проезжей части. При большой ширине вертикальной поверхности размечают только ближайший к проезжей части край на ширину 0,5 м, а при большой высоте — на высоту 2 м.

Применение вертикальной разметки

Разметка 2.2 применяется при вертикальном габарите искусственного сооружения менее 5 м и наносится над серединой каждой полосы движения.

При невозможности нанесения разметки 2.1 и 2.2 на поверхности сооружения ее выполняют на щитах, прикрепляемых к элементам пролетного строения или устанавливаемых перед ними.

Чередующиеся черно-белые полосы разметки 2.3 применяются для обозначения только тумб или маяков, устанавливаемых на островках безопасности в местах разделения или слияния транспортных потоков.

С помощью разметки 2.4 в виде наклонной полосы на белом фоне обозначают различные столбики, надолбы, опоры ограждений, а также растущие близко к проезжей части деревья. Черная полоса, проведенная под углом 60° к вертикали, имеет наклон в сторону проезжей части.

Разметка 2.5 представляет собой сочетание участков, окрашенных в черный и белый цвет (длина белого участка – 2 м, черного – 1 м).

Разметка 2.6 выполняется в виде черной горизонтальной полосы шириной 0,1 м на белом фоне боковых поверхностей дорожных ограждений.

Бордюрный камень и боковые поверхности островков в местах повышенной опасности окрашивают в черно-белый цвет при соотношении длины белого участка к черному 2 : 1.

Вертикальная разметка не вводит каких-либо ограничений в движение и служит средством дополнительной информации водителей.

В целях лучшей видимости белые полосы вертикальной разметки 2.1-2.3 могут быть на 2/3 их ширины покрыты световозвращающей пленкой.

В настоящее время выпускается световозвращающая пленка, предназначенная для производства дорожных знаков. Эта пленка изготавливается из алюминиевой фольги, на которой с помощью специального синтетического лака закрепляется слой микрошариков диаметром 40-200 мкм с коэффициентом преломления 2,2. Эта пленка может использоваться в сочетании с вертикальной разметкой для улучшения видимости обозначаемых элементов в темное время суток. С этой же целью могут применяться световозвращатели (катафоты), аналогичные применяемым на транспортных средствах.

Перекрестки, и как двигаться пешеходам.

По дорогам движется много машин. Чтобы они не сталкивались, на проезжей части дороги наносят дорожную разметку, т.е. рисуют линии и стрелки. Сплошная белая линия (одна или две) разделяет проезжую часть дороги и нужна для того, чтобы одни машины ехали в одном направлении, а другие - в противоположном. Учитель объясняет, что такое движение транспорта называется *двусторонним*.

Если машины едут только в одном направлении по всей ширине проезжей части, то такое движение называется *односторонним*. Двигаться навстречу транспортному потоку на таких дорогах запрещено.

Учитель просит вспомнить учащихся, что они знают о дороге и её основных элементах.

Понятие «улица» включает в себя всё, что мы видим перед собой: дома, тротуары, газоны, проезжую часть, по которой движется транспорт, трамвайные пути, обочины, дворовые территории.

Дорога - это часть улицы, обустроенная и предназначенная для движения транспортных средств и пешеходов. Она включает в себя проезжую часть, трамвайные пути, тротуары, обочины.

Проезжая часть - это часть дороги, предназначенная только для движения транспорта.

Тротуар - это часть дороги, предназначенная для движения пешеходов. Машины по тротуарам ездить не могут.

Если тротуар отсутствует, то пешеходы двигаются по *обочинам*. Иногда на обочину могут заезжать и машины.

Для отвода воды вдоль дороги устраивают специальные канавы, называемые *кюветами*. *Пешеходная дорожка* - это часть дороги, предназначенная только для движения пешеходов. *Велосипедная дорожка* - это часть дороги, предназначенная для движения только велосипедистов. При отсутствии тротуара или пешеходной дорожки по ней могут двигаться и пешеходы.

Иногда тротуара отделяются от проезжей части *газонами*, на которых высаживают деревья или цветы.

На больших дорогах (автомагистралях) делают широкую *разделительную полосу*, иногда с газоном или кустами, которая разделяет транспортные потоки противоположных направлений. Пешеходам и транспорту находиться на разделительной полосе запрещено.

При переходе широкой проезжей части пешеходы иногда не успевают завершить переход. Тогда на середине дороги обустривают специальные *островки безопасности*, на которых они могут дожидаться, когда вновь загорится зелёный сигнал светофора и завершить переход. Учитель ещё раз подчеркивает, что по проезжей части дороги с большой скоростью движутся автомобили, поэтому выходить на неё опасно, особенно перед близко идущим транспортом. Машина не может остановиться сразу. После нажатия на педаль тормоза она ещё некоторое время продолжает движение по инерции и может наехать на пешехода. Поэтому переходить проезжую часть можно, только убедившись, что машина далеко.

Учитель задает вопрос учащимся: «Как правильно переходить проезжую часть?». В местах, где есть светофор, пешеходный переход «зебра», отсутствует или находится далеко транспорт. При этом не надо бежать, а посмотрев в обе стороны, спокойно переходить дорогу.

Ходить надо по тротуарам с правой стороны, чтобы не мешать движению других пешеходов. Нельзя двигаться рядом с проезжей частью по бордюроному камню, ездить на самокатах, роликовых коньках, санках. Играть на тротуаре нельзя - это мешает движению пешеходов. Играть и кататься на велосипедах, самокатах, скейтбордах, роликовых коньках можно только во дворах, на детских или спортивных площадках, на стадионах. На велосипедах можно ездить по проезжей части дороги только с 14 лет.

В том случае, если вдоль дороги проложена пешеходная дорожка, нужно ходить по ней, придерживаясь правой стороны.

Если дорога не имеет тротуара или пешеходной дорожки, то можно ходить по обочине. При этом двигаться надо по левой стороне дороги навстречу транспорту, чтобы можно было его видеть и принять меры предосторожности, отступая в сторону от проезжей части.

Учитель подчеркивает, что даже по тротуару ходить надо осторожно, быть внимательным, потому что машина может неожиданно выехать со двора.

Учитель объясняет учащимся, почему они не должны выходить на проезжую часть широких дорог без сопровождения взрослых. Транспорт там движется в несколько рядов, и водители могут не заметить одиноко стоящего на проезжей части ребенка из-за его маленького роста. Это может закончиться аварией. Поэтому, переходя дорогу со взрослыми, дети должны крепко держать их за руку.

На широкой проезжей части дороги с двусторонним движением, если пешеходы не успели ее перейти, они могут остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений, чтобы пропустить приближающийся транспорт.

Особенно опасно устраивать на проезжей части велосипедные гонки, играть в мяч, кататься на коньках или лыжах, прицепившись к машине сзади. Чаще всего это заканчивается для детей трагически.

Затем учитель напоминает учащимся, что раньше они знакомились с термином - перекресток. *Перекресток* - это место пересечения дорог. Перекресток - это очень опасный участок дороги, так как транспорт на нем движется в разных направлениях. В целях безопасности водителям и пешеходам надо знать и соблюдать правила проезда и перехода перекрестка.

Перекрестки бывают разные. Есть перекрестки *четырёхсторонние*, улицы на которых пересекаются под прямым или острым углом. *Трёхсторонние* перекрестки напоминают буквы «Т» или «У». Перекрестки, где пересекаются или берут начало несколько улиц, называются *площадью*.

Часть улицы, расположенной между двумя перекрестками, называется *кварталом*.

Перекресток, где движением управляют светофоры или регулировщик, называется *регулируемым*. Если на перекрестке нет регулировщика или светофоров - он называется *нерегулируемым* (неуправляемым).

Учитель обращает внимание учащихся на то, что при переходе нерегулируемого перекрестка надо быть очень внимательным. Переходить его можно только под прямым углом к краю проезжей части. Если идти не по прямой, а наискосок, то путь получится длиннее и придется дольше находиться на проезжей части. Это опасно.

Переходить дорогу на регулируемом перекрестке тоже непросто, потому что там установлены сразу несколько светофоров. У каждого из них сигналы красного, желтого и зеленого цвета могут быть с двух, трех и четырех сторон. Переходя проезжую часть на таком перекрестке (дети должны это делать со взрослыми), надо смотреть на светофор для пешеходов.

В конце своего объяснения учитель еще раз уточняет правила перехода перекрестка и дает установку на их осмысление, осознание и запоминание.

1. Смотреть надо на пешеходный светофор, находящийся на противоположной стороне проезжей части дороги, которую собираешься перейти.
2. Регулируемый перекресток со светофором и пешеходным переходом «зебра» следует переходить на зеленый сигнал, руководствуясь правилом: остановиться перед проезжей частью, посмотреть назад, вперед, налево, направо и убедиться в безопасности.
3. Нерегулируемый перекресток следует переходить по пешеходному переходу «зебра» по тому же правилу.
4. Переходить проезжую часть дороги на регулируемом и нерегулируемом перекрестке необходимо только прямо, поперек движению машин, а не наискосок.

Занятие № 6

Организация дорожного движения. Предмет организации дорожного движения транспорта и пешеходов. Как изучают состав, размеры движения транспорта. Планирование дорожной сети в городе. Развитие технических средств регулирования движения. Экскурсия на специальный участок организации движения и ознакомление ЮИД с работой и текущими задачами организации движения. Беседа с работниками отделения организации движения.

Организация дорожного движения

Основные термины и определения.

На уровне служб дорожного движения, организация дорожного движения представляет собой комплекс инженерных и организационных мероприятий на существующей улично-дорожной сети, обеспечивающих безопасность и достаточную скорость транспортных и пешеходных потоков. К числу таких мероприятий относится управление дорожным движением, которое, как правило, решает более узкие задачи. В общем случае под управлением понимается воздействие на тот или иной объект с целью улучшения его функционирования. Применительно к дорожному движению объектом управления являются транспортные и пешеходные потоки. Частным видом управления является регулирование, т.е. поддержание параметров движения в заданных пределах.

С учетом того, что регулирование является лишь частным случаем как управления, так и организации движения, а целью применения технических средств является реализация ее схемы, употребляется термин "технические средства организации движения" или "технические средства управления движением", что соответствует принятым нормативным документам (ГОСТ 23457-86).

Вместе с тем, в силу сложившейся традиции, термин "регулирование" также получил широкое распространение. Например, в Правилах дорожного движения (ПДД) перекрестки и пешеходные переходы, оборудованные светофорами, называются регулируемыми, в отличие от нерегулируемых, где светофоры отсутствуют. Существуют также термины "цикл регулирования", "регулируемое

направление" и т.п. В специальной литературе перекресток, оборудованный светофором, нередко называется "светофорным объектом".

Сущность управления заключается в том, чтобы обязывать водителей и пешеходов, запрещать или рекомендовать им те или иные действия в интересах обеспечения скорости и безопасности. Оно осуществляется путем включения соответствующих требований в ПДД, а также применением комплекса технических средств и распорядительными действиями инспекторов дорожно-патрульной службы ГАИ и других лиц, имеющих соответствующие полномочия.

Автоматическое управление осуществляется без участия человека по заранее заданной программе, автоматизированное - с участием человека-оператора. Оператор, используя комплекс технических средств для сбора необходимой информации и поиска оптимального решения, может корректировать программу работы автоматических устройств. Как в первом, так и во втором случае в процессе управления могут быть использованы ЭВМ. И, наконец, существует ручное управление, когда оператор, оценивая транспортную ситуацию визуально, оказывает управляющее воздействие на основе имеющегося опыта и интуиции. Контур автоматического управления может быть как замкнутым, так и разомкнутым.

Любое устройство автоматического управления функционирует в соответствии с определенным алгоритмом, который представляет собой описание процессов переработки информации и выработки необходимого управляющего воздействия. Применительно к дорожному движению перерабатывается информация о параметрах движения и определяется характер управления светофорами, воздействующими на транспортный поток. Алгоритм управления технически реализуется контроллерами, переключающими сигналы светофоров по предусмотренной программе. В автоматизированных системах управления с использованием ЭВМ алгоритм решения задач управления реализуется также в виде набора программ ее работы.

Классификация технических средств.

Технические средства организации движения по их назначению можно разделить на две большие группы. К первой относятся технические средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их необходимых параметров.

Это - дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры и направляющие устройства.

Ко второй группе относятся средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному алгоритму. Это - дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов АСУД, средства диспетчерской связи и т.д.

Характер воздействия технических средств первой группы на объект управления может быть двояким. Неуправляемые дорожные знаки, разметка проезжей части и направляющие устройства обеспечивают постоянный порядок движения, изменить который можно лишь соответствующей заменой этих средств (например, установкой другого знака или применением другого вида разметки). Напротив, светофоры и управляемые дорожные знаки способны обеспечивать переменный порядок движения (поочередный пропуск транспортных потоков через перекресток с помощью сигналов светофора или, например, временное запрещение движения в каком-то направлении путем смены символа управляемого знака).

Сигналы светофора

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);

по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;

на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромах, переправах;

при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;

для управления движением транспортных средств общего пользования.

Порядок чередования сигналов, их вид и значение, принятые в России, соответствуют международной Конвенции о дорожных знаках и сигналах. Сигналы чередуются в такой последовательности: красный - красный с желтым - зеленый - желтый - красный...

При отсутствии дополнительной секции красный немигающий сигнал запрещает движение по всей ширине проезжей части. Остальные разновидности красного сигнала имеют специальное назначение:

контурная черная стрелка на красном фоне круглой формы запрещает движение в сторону, указанную стрелкой;

косой красный крест на черном фоне квадратной формы запрещает въезд на полосу движения, над которой он расположен;

красный силуэт стоящего человека запрещает движение пешеходам;

красный мигающий сигнал или два красных попеременно мигающих сигнала запрещают выезжать на железнодорожный переезд, разводной мост, причал паромной переправы и в другие места, представляющие особую опасность для движения.

Желтый немигающий сигнал обязывает к остановке перед стоп - линией всех водителей, за исключением тех, которые уже не могли бы остановиться с учетом требований безопасности движения. Желтый сигнал, подключенный к красному, предупреждает о незамедлительном включении зеленого сигнала. Желтый мигающий сигнал не запрещает движение и применяется для обозначения перекрестков, которые могут быть не замечены водителями на расстоянии, достаточном для остановки транспортного средства.

Зеленый немигающий сигнал при отсутствии каких-либо дополнительных ограничений, а также дополнительной секции светофора разрешает движение по всей ширине проезжей части во всех направлениях. Зеленый мигающий сигнал предупреждает о конце разрешающего такта.

Разновидности зеленого сигнала и их назначение следующие:

контурная черная стрелка на зеленом фоне круглой формы, а также зеленая стрелка на черном фоне круглой формы – разрешают движение в сторону стрелки;

зеленая стрелка, на черном фоне квадратной формы направленная вниз, разрешает движение по полосе, над которой расположен светофор;

сигнал в виде зеленого силуэта идущего человека разрешает движение пешеходов.

Зеленая стрелка дополнительной секции светофора разрешает движение в сторону, указываемую стрелкой, независимо от сигнала основного светофора. При этом красный сигнал основного светофора лишает водителей, движущихся в сторону включенной зеленой стрелки дополнительной секции, преимущественного права проезда. Выключенная секция запрещает движение в направлении стрелки этой секции даже при включенном зеленом сигнале основного светофора.

Разрешенное направление движения для транспортных средств зависит от сочетания включенных сигналов верхнего и нижнего ряда специального светофора (в случае его применения). При выключенном нижнем сигнале движение запрещено во всех направлениях.

Сигналы светофора

В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и бело-лунного цвета.

В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипеда и X-образные.

Светофоры с круглыми сигналами могут иметь одну или две дополнительные секции с сигналами в виде зеленой стрелки (стрелок), которые располагаются на уровне зеленого круглого сигнала.

Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ разрешает движение;

ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);

ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;

ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;

КРАСНЫЙ СИГНАЛ, в том числе мигающий, запрещает движение.

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

Сигналы светофора, выполненные в виде стрелок красного, желтого и зеленого цветов*, имеют то же значение, что и круглые сигналы соответствующего цвета, но их действие распространяется только

на направление (направления), указываемое стрелками. При этом стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот, если это не запрещено соответствующим дорожным знаком.

*Вместо красных и желтых стрелок в том же значении могут использоваться круглые красные и желтые сигналы с нанесенными на них черными контурными стрелками.

Такое же значение имеет зеленая стрелка в дополнительной секции. Выключенный сигнал дополнительной секции означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией.

Если на основной зеленый сигнал светофора нанесена черная контурная стрелка (стрелки), то она информирует водителей о наличии дополнительной секции светофора и указывает иные разрешенные направления движения, чем сигнал дополнительной секции.

Если сигнал светофора выполнен в виде силуэта пешехода (велосипеда), то его действие распространяется только на пешеходов (велосипедистов). При этом зеленый сигнал разрешает, а красный запрещает движение пешеходов (велосипедистов).

Для регулирования движения велосипедистов может использоваться также светофор с круглыми сигналами уменьшенного размера, дополненный прямоугольной табличкой белого цвета размером 200 x 200 мм с изображением велосипеда черного цвета.

Для информирования слепых пешеходов о возможности пересечения проезжей части световые сигналы светофора могут быть дополнены звуковым сигналом.

Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части, в частности по тем, направление движения по которым может изменяться на противоположное, применяются реверсивные светофоры с красным Х-образным сигналом и зеленым сигналом в виде стрелы, направленной вниз. Эти сигналы соответственно запрещают или разрешают движение по полосе, над которой они расположены.

Основные сигналы реверсивного светофора могут быть дополнены желтым сигналом в виде стрелы, наклоненной по диагонали вниз направо или налево, включение которой информирует о предстоящей смене сигнала и необходимости перестроиться на полосу, на которую указывает стрела. При выключенных сигналах реверсивного светофора, который расположен над полосой, обозначенной с обеих сторон разметкой 1.9, въезд на эту полосу запрещен.

Для регулирования движения трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе, могут применяться светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». Движение разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного или нескольких верхних, из которых левый разрешает движение налево, средний - прямо, правый - направо. Если включены только три верхних сигнала, то движение запрещено.

Круглый бело-лунный мигающий сигнал, расположенный на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. При выключенных мигающих бело-лунном и красном сигналах движение разрешается при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда (локомотива, дрезины).

Сигналы регулировщика

Сигналы регулировщика имеют следующие значения:

- со стороны левого и правого бока разрешено движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть;
- со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено.

ПРАВАЯ РУКА ВЫТЯНУТА ВПЕРЕД:

- со стороны левого бока разрешено движение трамваю налево, безрельсовым транспортным средствам во всех направлениях; со стороны груди всем транспортным средствам разрешено движение только направо;
- со стороны правого бока и спины движение всех транспортных средств запрещено; пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

РУКА ПОДНЯТА ВВЕРХ:

- движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил.

Регулировщик может подавать жестах рук и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам.

Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем).

Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство. Водитель должен остановиться в указанном ему месте.

Дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников движения.

При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

- на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;

- перед железнодорожным переездом - в соответствии с пунктом 15.4 Правил;

- в других местах - перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению, в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.

Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно - остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки.

В случае если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

На железнодорожных переездах одновременно с красным мигающим сигналом светофора может подаваться звуковой сигнал, дополнительно информирующий участников движения о запрещении движения через переезд.

Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств

Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть, по нерегулируемому* пешеходному переходу.

*Понятия регулируемого и нерегулируемого пешеходного перехода аналогичны понятиям регулируемого и нерегулируемого перекрестка, установленным в пункте 13.3. Правил.

Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или замедлило движение транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся по соседним полосам, могут продолжать движение лишь убедившись, что перед указанным транспортным средством нет пешеходов.

На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель должен дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части данного направления.

Запрещается въезжать на пешеходный переход, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на пешеходном переходе.

Во всех случаях, в том числе и вне пешеходных переходов, водитель обязан пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.

Водитель должен уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней.

Приближаясь к остановившемуся транспортному средству с включенной аварийной сигнализацией, имеющему опознавательный знак «Перевозка детей», водитель должен снизить скорость, при необходимости остановиться и пропустить детей.

Занятие № 7

Правила дорожного движения. Светофорное регулирование движения транспорта и пешеходов. Значение сигналов светофора. Поведение пешеходов на перекрестке. Сигналы автомобиля.

Для регулировки движения на перекрестке стоит полицейский-регулировщик либо светофор.

Светофор подает световые сигналы, по которым открывается или закрывается движение транспорта в определенных направлениях.

Первый светофор появился на улице 5-я авеню в Нью-Йорке в середине 1920-х годов. Это был круг со стрелками, покрашенными в желтый, красный и зеленый цвета. Стрелка двигалась по кругу,

водитель внимательно наблюдал за ней. Подошла к зеленому полю — водитель имел право ехать, указывает на красный — движение останавливалось.

В нашей стране первый светофор был установлен в 1924 году в г.Москве на перекрестке улиц Петровка и Кузнецкий мост. Был он в виде циферблата со стрелкой, которая двигалась с постоянной скоростью. Конструкция была несовершенной. В 30-е годы на улицах города появился современный трехцветный светофор.

Светофор — слово, состоящее из двух частей: «свет-о-фор» — от греческого «форос» — несущий. «Светофор» в переводе с греческого — свет несущий.

Светофор является средством регулирования дорожного движения, каждый сигнал которого (либо их сочетание) имеет строго определенное значение. Дорожные светофоры служат для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов, а также для запрещения движения.

Повинуясь сигналам светофора, пешеходы могут переходить улицы и перекрестки, не мешая движению, не рискуя попасть под машину. Сигналы светофора помогают водителю избежать аварий. Светофоры бывают вертикальные и горизонтальные. У некоторых из них могут быть одна или две дополнительные секции (обычно они бывают сбоку) с сигналами в виде зеленой стрелки.

Зеленый сигнал разрешает движение транспортных средств и пешеходов.

Желтый сигнал предупреждает водителей и пешеходов о смене сигналов светофора. Желтый сигнал запрещает движение. Но те водители, в том числе и велосипедисты, которые при включении желтого сигнала уже находились на перекрестке или не успели остановиться перед ним, могут продолжать движение и проехать перекресток.

Пешеходы, которых желтый сигнал застал на проезжей части, не должны поспешно возвращаться назад. Они могут заканчивать переход или же остановиться на островке безопасности, а если его нет, то на середине проезжей части.

Если ты видишь, что в светофоре включен желтый мигающий сигнал, то знай: транспортным средствам и пешеходам двигаться в нужном направлении можно, однако такой сигнал предупреждает об опасности, и при нем необходимо ехать и идти с осторожностью, внимательно смотря по сторонам.

Красный сигнал означает: движение транспорта и пешеходов запрещено.

При запрещающем сигнале светофора водители должны остановиться у линии «Стоп» (или у таблички с такой же надписью), а если ее нет — то перед перекрестком так, чтобы не мешать пешеходам.

Встречаются и такие светофоры, на которых можно одновременно увидеть и желтый и красный сигналы. Такое сочетание предупреждает, что скоро будет включен зеленый сигнал, и надо подготовиться к движению, чтобы не задерживать остальных его участников.

По назначению светофоры подразделяются на две группы: пешеходные и транспортные. Пешеходные светофоры имеют два вертикально расположенных сигнала: сверху — красный, внизу — зеленый. Внутри круглого либо квадратного контура расположены силуэты соответственно стоящего или идущего пешехода, или тексты: на красном фоне — слово «стойте», на зеленом фоне — слово «идите».

При наличии пешеходного светофора пешеходам разрешается пересекать проезжую часть только при зеленом сигнале, при мигающем зеленом сигнале пешеходы, находящиеся на переходе, должны по возможности быстрее закончить переход, а пешеходы, находящиеся на тротуаре и намеревающиеся перейти дорогу должны воздержаться от перехода и ожидать, когда вновь будет включен зеленый сигнал.

На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слепые, в светофорах в дополнение к световым могут применяться и звуковые сигналы. Эти сигналы включаются в период горения зеленого сигнала для пешеходов.

При переходе улицы следует помогать пожилым людям, инвалидам и маленьким детям.

Перед железнодорожными переездами, разводными мостами, причалами паромных переправ и в местах выезда на дорогу пожарных и других специальных автомобилей применяются светофоры, которые состоят из двух горизонтально расположенных и попеременно мигающих красных сигналов или из одного красного мигающего сигнала. Если скоро должен показаться поезд или выехать пожарные машины, такой светофор начинает мигать. Это значит, что нужно остановиться и подождать несколько минут. И только после того как светофор погаснет, можно двигаться дальше.

С 1955 года в Москве начала действовать новая организация дорожного движения – координация работы светофоров по методу «зеленой волны». В зависимости от скорости движения и расстояний между регулируемыми перекрестками на светофорах последовательно включаются зеленые сигналы, что позволяет транспорту следовать без остановок. Это уменьшает затраты времени, снижает уровень шума и выброс вредных газов. «Зеленая волна» в среднем экономит 4 л бензина на 100 км пути легкового автомобиля. Естественно, такое движение требует большой дисциплинированности от пешеходов: переходить улицу можно только при зеленом сигнале светофора! Большая скорость движения не допускает экстренного торможения: машины идут сплошным потоком, и это приведет к их столкновению.

Сигналы светофора

В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и бело-лунного цветов.

В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипеда и Х-образные.

Светофоры с круглыми сигналами могут иметь одну или две дополнительные секции с сигналами в виде зеленой стрелки (стрелок), которые располагаются на уровне зеленого круглого сигнала.

Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ разрешает движение;

ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);

ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;

ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;

КРАСНЫЙ СИГНАЛ, в том числе мигающий, запрещает движение. Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

Сигналы светофора, выполненные в виде стрелок красного, желтого и зеленого цветов, имеют то же значение, что и круглые сигналы

Вместо красных и желтых стрелок в том же значении могут использоваться круглые красные и желтые сигналы с нанесенными на них черными контурными стрелками соответствующего цвета, но их действие распространяется только на направление (направления), указываемое стрелками. При этом стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот, если это не запрещено соответствующим дорожным знаком.

Такое же значение имеет зеленая стрелка в дополнительной секции. Выключенный сигнал дополнительной секции означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией.

Если на основной зеленый сигнал светофора нанесена черная контурная стрелка (стрелки), то она информирует водителей о наличии дополнительной секции светофора и указывает иные разрешенные направления движения, чем сигнал дополнительной секции.

Если сигнал светофора выполнен в виде силуэта пешехода (велосипеда), то его действие распространяется только на пешеходов (велосипедистов). При этом зеленый сигнал разрешает, а красный запрещает движение пешеходов (велосипедистов).

Для регулирования движения велосипедистов может использоваться также светофор с круглыми сигналами уменьшенного размера, дополненный прямоугольной табличкой белого цвета размером 200 x 200 мм с изображением велосипеда черного цвета.

Для информирования слепых пешеходов о возможности пересечения проезжей части световые сигналы светофора могут быть дополнены звуковым сигналом.

Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части, в частности по которым направление движения может изменяться на противоположное, применяются реверсивные светофоры с красным Х-образным сигналом и зеленым сигналом в виде стрелы, направленной вниз. Эти сигналы соответственно запрещают или разрешают движение по полосе, над которой они расположены.

Основные сигналы реверсивного светофора могут быть дополнены желтым сигналом в виде стрелы, наклоненной по диагонали вниз направо или налево, включение которой информирует о предстоящей смене сигнала и необходимости перестроиться на полосу, на которую указывает стрела.

При выключенных сигналах реверсивного светофора, который расположен над полосой, обозначенной с обеих сторон разметкой 1.9, въезд на эту полосу запрещен.

Для регулирования движения трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе, могут применяться светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Г». Движение разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного или нескольких верхних, из которых левый разрешает движение налево, средний – прямо, правый – направо. Если включены только три верхних сигнала, то движение запрещено.

Круглый бело-лунный мигающий сигнал, расположенный на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. При выключенных мигающих бело-лунном и красном сигналах движение разрешается при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда (локомотива, дрезины).

При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

- на перекрестке – перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам; перед железнодорожным переездом – в соответствии с пунктом 15.4 Правил;
- в других местах – перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.

Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно – остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки.

В случае если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

На железнодорожных переездах одновременно с красным мигающим сигналом светофора может подаваться звуковой сигнал, дополнительно информирующий участников движения о запрещении движения через переезд.

Правила пешеходов:

1. Ходить следует только по тротуару, пешеходной или велосипедной дорожке, а если нет — по обочине (по краю проезжей части) обязательно НАВСТРЕЧУ движению транспортных средств.
2. Там, где есть светофор дорогу надо переходить только на зеленый сигнал светофора.
3. В местах, где нет светофоров, дорогу безопасно переходить по подземному или надземному пешеходному переходу, а при их отсутствии по пешеходному («зебра»).
4. Если нет пешеходного перехода, необходимо идти до ближайшего перекрестка. Если по близости нет ни пешеходного перехода, ни перекрестка, дорогу переходи по кратчайшему пути. И только там, где дорога без ограждений и хорошо видна в обе стороны, посмотрев внимательно налево и направо.
5. Начинать переходить дорогу, только после того, как убедишься, что все машины остановились и пропускают тебя.
6. Не переставай следить за обстановкой на дороге во время перехода.
7. Нельзя перелезть через ограждения.
8. Если дорога широкая, и ты не успел перейти, переждать можно на «островке безопасности».

9. Играть в игры на дороге и на тротуаре опасно. Строго запрещено выбегать на проезжую часть из-за деревьев, автомобилей и других объектов, которые мешают водителю увидеть вас вовремя.

10. При движении по краю проезжей части дороги в темное время суток обозначь себя световозвращающим элементом (элементами).

11. Не задерживайся и не останавливайся на проезжей части дороги, в том числе на линии горизонтальной дорожной разметки, разделяющей встречные и попутные потоки транспортных средств, за исключением остановки на островках безопасности.

12. При приближении транспортного средства с включенными маячками синего или красного цвета пешеходу запрещается переходить проезжую часть дороги, а пешеход, находящийся на проезжей части дороги, должен покинуть ее, соблюдая меры предосторожности.

13. Если ты только что вышел из автобуса и тебе необходимо перейти на другую сторону, то лучший вариант — это дождаться, когда транспорт отъедет от остановки. Другой вариант — пройти к установленному месту перехода — пешеходному переходу, обозначенному дорожным знаком или разметкой, либо пройти к месту установки светофора и лишь здесь безопасно перейти дорогу.

14. Даже на дорогах, где редко проезжает транспорт, во дворах домов, нужно быть всегда внимательным и не забывать о своей безопасности. Не переходить дорогу не посмотрев вокруг, ведь автомобили неожиданно могут выехать из переулка.

15. При ожидании транспорта стой только на посадочных площадках, на тротуаре или обочине.

Занятие № 8

Правила дорожного движения. Дорожные знаки и их группы. Значение отдельных дорожных знаков. Ответственность за повреждение дорожных знаков. Ознакомление и инструкцией и порядком установления дорожных знаков.

Группы дорожных знаков и их функции

Дорожные знаки - это не только запреты и ограничения на дороге, как кажется некоторым автолюбителям. **Знаки дорожного движения** являются главными помощниками каждого автовладельца в сложном мире дорог и автомагистралей.

Дорожные знаки имеют условное подразделение на предупреждающие, запрещающие, предписывающие, информационные знаки (знаки сервиса) и знаки приоритета.

Группа **предупреждающих знаков** имеет треугольную форму с белым фоном и красными краями. **Предупреждающие знаки** призваны привлечь внимание водителя к определенной опасности на дороге или затруднении в движении.

Запрещающие знаки, в основном, имеют круглую форму с белым фоном и красными краями. Наиболее распространенными знаками являются знаки ограничения скорости и запрещения проезда по определенному потоку движения.

Предписывающие знаки имеют также круглую форму, но отличаются синим фоном. В большинстве случаев такие знаки используются для предупреждения о возможном направлении движения транспортного потока, одновременно запрещая движение во всех непредписанных направлениях. Эти знаки являются вспомогательными и предупреждающими о последующих запрещающих.

Информационные знаки имеют различную форму и размер, так как их целью является показать водителю возможные направления движения с указанием населенных пунктов и городов, которые расположены по пути следования соответствующих маршрутов (чаще всего применяются на автомагистралях).

В группу **знаков приоритета** входит небольшое количество знаков, что, впрочем, не уменьшает их значимости. **Знаки приоритета** призваны информировать водителя о расположении главных и второстепенных дорог и других приоритетов транспортных потоков и полос движения.

Ответственность за повреждение знаков:

Пунктом 1.5 Правил дорожного движения установлен запрет снимать, загромождать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения.

За нарушение указанного запрета предусмотрена административная ответственность, установленная статьей 12.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Повреждение дорожных знаков влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пяти тысяч до десяти тысяч рублей; на должностных лиц - двадцати пяти тысяч рублей; на юридических лиц - трехсот тысяч рублей.

Регламент для установки дорожных знаков

Документами, регламентирующими порядок применения дорожных знаков, являются:

- Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. ГОСТ Р 52289-2004.
- Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. ГОСТ Р 51256-2011.
- Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования. ГОСТ Р 52290-2004.

Дислокация дорожных знаков разрабатывается и утверждается органом власти. Согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», не менее чем за 20 дней до установки знака, запрещающего въезд, остановку либо стоянку, или предупреждающего об одностороннем движении, должно произойти информирование граждан о запрете или изменении схемы движения. Это может быть публикация на официальном сайте органа исполнительной власти или органа местного самоуправления, к которому прикреплен соответствующая дорога, информационные стенды поблизости места установки новых знаков, и иными способами.

Как проверить законность установки дорожного знака

С дислокацией знаков можно ознакомиться в городской дирекции по организации дорожного движения, в Москве это Центр организации дорожного движения (ЦОДД). В реестре указывается каждый знак, установленный в городе. Если же он отсутствует, то его местонахождение незаконно, а это – повод для привлечения к административной ответственности.

Например, неправомерной является установка знака «Стоянка только для сотрудников» возле территории предприятия, поскольку ограничивает права других граждан. Также незаконно самовольное размещение жильцами двора знака «Въезд запрещен». В таких ситуациях любой гражданин может обратиться в дорожную инспекцию. Задачей приехавший по сигналу сотрудников будет демонтаж незаконно поставленного знака и поиск виновных для наложения штрафных санкций по статье 12.33 КоАП РФ.

Если соблюсти все стандарты и нормы, то получить разрешение ГИБДД в большинстве случаев не сложно. Важно, чтобы знак находился в зоне видимости всех, кому предназначается и на кого рассчитан, обзор не должен закрываться ни растениями, ни наружным освещением, ни рекламными стендами, а также проезжающим транспортом. Заказчик, нуждающийся в такой услуге, обращается в лицензированные организации, устанавливающие дорожные знаки, которые выполняют проектирование, изготовление и

размещение указателя. Эти службы занимаются и согласованием, получением разрешений у соответствующих структур.

Согласование установки дорожных и информационных знаков

Каталог Дорожные знаки Согласование установки дорожных и информационных знаков

Согласование установки дорожных знаков.

Как правило, для установки дорожных знаков необходимо **согласование проектной документации** на установку со службами, занимающимися организацией дорожного движения, а также согласование факта и время проведения работ (с соответствующим отделом ГИБДД).

Если предполагается комплексная установка дорожных знаков, то также требуется урегулирование вопросов, связанных с проведением работ, с районными дорожными службами.

Занятие № 9

Сигналы регулировщика. Изучение и тренировка в подаче сигналов регулировщика. Наблюдение за работой регулировщика.

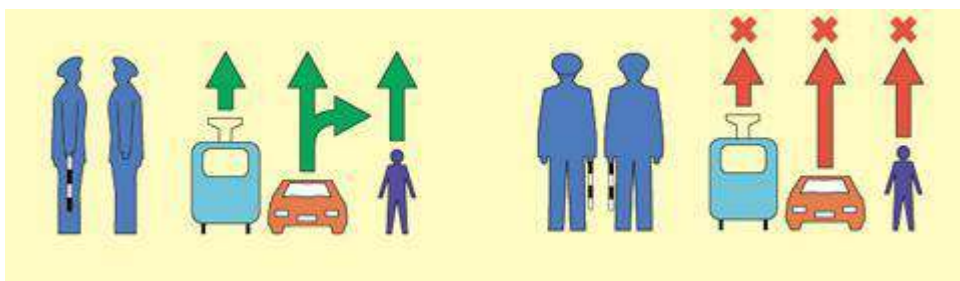
Регулировщик — явление на дороге довольно редкое, но часто внушающее страх участникам движения. Дело в том, что именно ввиду «редкости» такого способа регулировки дорожного движения, многие водители просто забывают такое понятие, как сигналы регулировщика. А между тем, регулировщик — это «живой» светофор, и сигналы регулировщика также обязательны для выполнения, как и сигналы привычного светофора. Сигналы регулировщика в одинаковой степени относятся как к автомобилистам, так и к пешеходам. Положение рук регулировщика, его корпуса, а также дополнительные жесты либо запрещают, либо разрешают движение в том или ином направлении. Сигналы регулировщика могут подаваться жезлом или диском, который имеет светоотражатель или красный сигнал. Но это только меры для улучшения видимости. Сигналы регулировщика необходимо соблюдать и в том случае, если он подается без специальных средств. Для дополнительного привлечения внимания регулировщик может пользоваться свистком при смене положения.

Регулировщик поднял руку вверх



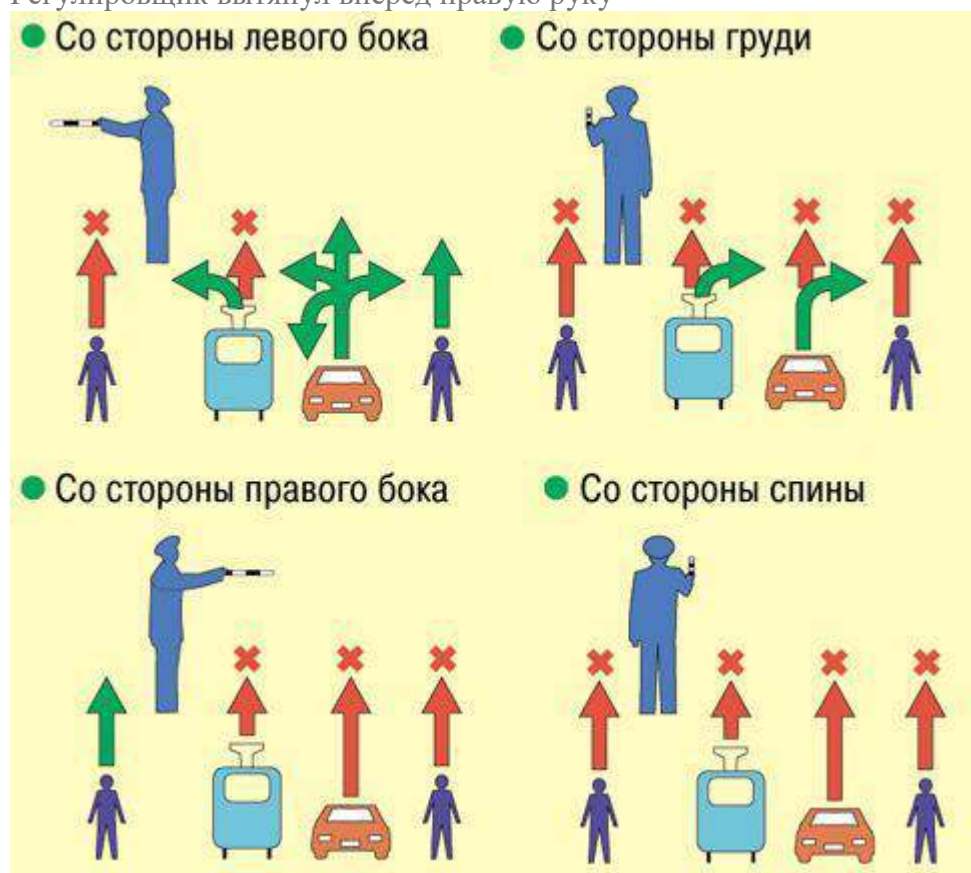
Такой сигнал регулировщика говорит о том, что движение любого транспорта и пешеходов запрещено. При чем этот сигнал запрещает движение во всех направлениях одновременно. Применяется такой сигнал регулировщика в тех случаях, когда нужно полностью освободить перекресток, например, для того, пропустить машины спецтранспорта, которые следуют с включенными соответствующими сигналами (пожарная служба, милиция, скорая помощь и так далее).

Руки регулировщика вытянуты в стороны или опущены



В этом случае имеет значение положение корпуса регулировщика. Если к водителю обращена спина или грудь, то данный сигнал регулировщика запрещает движение. Если же регулировщик стоит к Вам боком, то такой сигнал разрешает Вам движение прямо и/или направо. В то же время водитель трамвая не имеет права на поворот и может двигаться только в том случае, если пересекает перекресток по прямой. Этот же сигнал регулировщика позволяет пешеходам переходить дорогу, поэтому будьте внимательны.

Регулировщик вытянул вперед правую руку



И снова имеет значение положение корпуса. Если Вы видите грудь регулировщика, то можете проезжать направо. Другие направления движения запрещены. Если регулировщик стоит к Вам правым боком или спиной, то движение в любом направлении запрещено. Если регулировщик стоит к Вам левым боком, то Вам повезло — движение разрешено во всех направлениях. Однако это не касается трамваев — им можно только налево. При этом помните, что пешеходы при таком сигнале регулировщика имеют право переходить дорогу за его спиной. Существует несколько общих правил, которые помогут легче запомнить значение сигналов регулировщика. Регулировщик всегда разрешает движение только с двух сторон перекрестка. Вытянутые руки всегда показывают на направления, откуда движение разрешено. Спина регулировщика — это красный сигнал светофора: всегда запрещает движение в любом направлении. Трамваям разрешено движение вдоль рук регулировщика, а машинам еще и разрешается движение правее (исключение — разворот).

Внимание. При смене положения регулировщика водителям разрешается не применять экстренное торможение и завершить маневр.

На видео показан сюжет, в котором сотрудник ДПС рассказывает и показывает применяемые жесты для регулирования движения автотранспорта в тех или иных дорожных ситуациях.

Занятие № 10

Общие вопросы порядка движения, остановки, стоянки транспортных средств. Отдельные вопросы проезда перекрестков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и железнодорожных переездов.

Предупреждающие сигналы. Виды и назначения предупреждающих сигналов. Правила подачи сигналов световыми указателями или рукой. Случаи, во время которых разрешается подавать звуковые сигналы и сигналы светом фар. Использование предупреждающих сигналов во время обгона. Включение ближнего света фар в дневное время. Обозначение транспортного средства ближним светом фар или противотуманными фарами. Случаи, когда включение аварийной световой сигнализации обязательно. Опасные последствия нарушения правил подачи предупреждающих сигналов.

Начало движения, изменение направления движения. Обязанности водителей перед началом движения, перестроением и другими изменениями направления движения. Порядок выполнения поворотов и разворотов на перекрестке. Разворот за перекрестком. Правила использования полос торможения и разгона. Случаи, в которых запрещается разворот. Обязанности водителей в случаях, когда траектория движения транспортных средств пересекается, а очередность движения не установлена. Порядок движения задним ходом.

Опасные последствия нарушения правил начала движения и изменения направления.

Расположение транспортных средств на проезжей части дороги. Определение количества полос для движения нерельсовых транспортных средств. Требования к расположению транспортных средств на проезжей части в зависимости от количества полос для движения, вида транспортного средства, скорости движения. Случаи, когда допускается движение трамвайными путями. Повороты на дорогах и движение на дорогах с реверсивным движением. Движение тротуарами и пешеходными дорожками. Опасные последствия нарушения правил расположения транспортных средств на проезжей части.

Скорость движения, дистанция и интервал. Факторы и обстоятельства, в зависимости от которых водитель решает, с какой скоростью должно двигаться транспортное средство, обеспечивая безопасность движения. Ограничение скорости движения и условия ее увеличения на отдельных участках: в населенных пунктах, вне населенных пунктов в жилищных зонах и пешеходных зонах, на автомагистралях. Ограничение максимальной скорости движения автобусов (за исключением микроавтобусов), легковых автомобилей, мотоциклов и мопедов; транспортных средств, которыми руководят водители со стажем до 2 лет; грузовых автомобилей, которые перевозят людей в кузове, а также во время буксировки механических транспортных средств и прицепов грузовыми автомобилями и тракторами.

Опознавательные знаки ограничения скорости движения. Условия, во время которых скорость движения транспортных средств на отдельных участках может быть увеличена. Ограничение скорости движения. Безопасная дистанция и интервал между транспортными средствами, которые двигаются. Требования к водителям тихоходных и большегрузных транспортных средств. Требования к водителям в случае возникновения препятствия или опасности для движения. Опасные последствия превышения скорости движения и несоблюдения безопасной дистанции и интервала.

Обгон и встречный разъезд. Обязанности водителя перед началом обгона. Действия водителя во время обгона. Условия, во время выполнения которых допускается обгон. Порядок обгона. Места, где обгон запрещается. Встречный разъезд, правила выполнения. Встречный разъезд на узких участках дороги. Опасные последствия нарушения правил встречного разъезда и обгона.

Требования к водителям, транспортные средства которых двигаются с малой скоростью, а обгон их не возможен.

Остановка и стоянка. Общие правила и способы выполнения остановки и стоянки в населенных пунктах и вне населенных пунктов. Порядок остановки и стоянки. Условия, во время которых водитель может оставить транспортное средство на остановке и стоянке. Стоянка около тротуара и на тротуарах. Способы постановки транспортного средства на стоянку. Долговременная стоянка вне населенного пункта. Места, где запрещены остановка и стоянка. Вынужденная стоянка и требования к водителю во время вынужденной остановки и стоянки. Опасные последствия нарушения правил остановки и стоянки.

Занятие № 11

Правила для велосипедистов.

Правилами дорожного движения оговорено, что минимальный возраст для управления на общественных дорогах велосипедом должен составлять 14 полных лет.

1. ВСЕГДА надевайте шлем, соответствующий стандартам безопасности, при катании на велосипеде. Ношение шлема уменьшает риск получения травмы в случае дорожного происшествия.

2. ВСЕГДА надевайте перчатки с подкладкой на ладони. Перчатки для велосипедистов - это не украшение. Они предназначены для следующих основных целей:

- Защитить ваши руки от истирающих воздействий при падении в случае аварии.
- обеспечить хороший захват ручек руля, что исключит проскальзывание рук и способствует предотвращению возможной аварии
- снижение уровня вибраций, которые, при катании без перчаток, могут негативно воздействовать на локтевой нерв руки и вызывать временное онемение руки и/или пальцев.

3. Никогда не слушайте плеер или радиоприемник через наушники во время езды. Это отвлекает Вас от происходящего на дороге, что может быть очень опасно. Во многих государствах такая езда запрещена законом.

4. Так как Вы являетесь участником движения, управляющим транспортным средством, выполняйте все требования правил дорожного движения, подчиняйтесь сигналам светофоров, требованиям дорожной разметки, дорожных знаков; ездите только в разрешенном направлении по улицам (дорогам) с односторонним движением и т.д.

5. Держитесь правой стороны дороги. Всегда ездите в одном ряду и в разрешенном направлении движения.

6. Уступайте дорогу пешеходам. Избегайте ездить по тротуарам (пешеходным дорожкам). Во многих государствах действуют строгие законы, запрещающие езду по тротуарам.

7. Следите за автомобилями начинающими движение или поворачивающими налево впереди **Вас**. При движении держитесь от автомобилей на безопасном расстоянии, чтобы вас не задело внезапно открывшейся дверью.

8. Никогда не прицепляйтесь велосипед к другим транспортным средствам посредством троса или других аналогичных приспособлений; не устраивайте на дороге езды с трюками или гонок между собой. Берегитесь грузовиков, не имеющих брызгозащитных щитков, так как камни, случайно попавшие между шинами двойных колес грузовика, могут неожиданно вылететь оттуда и попасть в Вас.

9. Никогда не перевозите пассажиров или такой багаж, который затрудняет наблюдение за дорогой или управление велосипедом, а также мешает приводить в действие тормоза.

10. Убедитесь в том, что ваши тормоза работают должным образом, и всегда поддерживайте Ваш велосипед в исправном техническом состоянии. При торможении в первую очередь применяйте

задний тормоз (нажимая на правый тормозной рычаг). Нажатие первым переднего тормоза может привести к внезапной остановке или неконтролируемому движению с потерей равновесия и контроля над велосипедом.

11. Избегайте лишних маневров при езде по дороге, не ездите от одной стороны дороги к другой, не маневрируйте между стоящими (припаркованными) автомобилями. Это мешает водителям автомобилей видеть Вас и повышает риск дорожно-транспортного происшествия (ДТП).

12. Следите за выбоинами, канавами и прочими опасными изменениями рельефа дороги.

13. Для того чтобы Вы были более заметны для других участников движения, носите яркую или светоотражающую одежду. Одежда должна прилегать достаточно плотно, но при этом не ограничивать свободу движений. Слишком свободную и свисающую одежду может затянуть в колеса или другие вращающиеся механизмы велосипеда. Перчатки с длинными пальцами, рубашки с длинными рукавами и длинные брюки могут снизить тяжесть травмы в случае ДТП.

14. Езда на велосипеде с туклипсами (зажимами для ног) первоначально может вызвать некоторые затруднения. Если ваш велосипед снабжен туклипсами, то сначала научитесь правильно пользоваться ими в безопасном для катания месте. Всегда ездите с ремешками, затянутыми так, чтобы при необходимости вы могли бы легко освободить ногу из педали.

15. Приближаясь к железнодорожным или трамвайным путям, соблюдайте осторожность. Всегда переезжайте их под прямым углом, который должно образовывать с ними и переднее, и заднее колесо.

16. Всегда контролируйте вашу скорость движения. Скорость движения должна зависеть от состояния дороги и опыта велосипедиста.

17. Правильно подавайте сигналы рукой при повороте, торможении и остановке. Вытянутая налево левая рука означает поворот налево, согнутая в локте вверх левая рука означает поворот направо, опущенная вниз левая рука означает остановку.

Не менее опасным в настоящее время является и катание на роликах

Правила безопасности при катании на роликах:

1. Не подъезжайте близко к ямам, обрывам, поребрикам, люкам и подобным препятствиям на вашем пути. Так как преодолеть эти препятствия вы пока не сможете, то желательно их объезжать.

2. Катайтесь там, где нет машин, собак и даже детей. Все они могут спровоцировать ваше падение или не дай Бог – травму!

3. Во время езды, смотрите под ноги, то есть ролики. => На пути могут оказаться стёкла, которые могут повредить колеса и вас, если вы на них упадете. Старайтесь не наезжать на камешки, даже маленькие. Падение будет неожиданным.

4. Объезжайте на достаточном расстоянии других роллеров, особенно таких же, как и вы новичков, ведь у них тоже пока проблемы с управлением.

5. Не пытайтесь сделать такие же трюки, как про-райдеры, которых вы, вероятно, видели по телевизору. Только синяков себе набьете – это в лучшем случае. Прогресс приходит со временем!

6. При езде на роликах вероятны падения, особенно в первый раз. Так вот падать нужно уметь. Если вы чувствуете, что вас отклоняет назад (это самые неприятные падения), наклонитесь вперед, пока не почувствуете равновесие. Если вы в защите, что очень-таки желательно, приземляться нужно на нее. При падении вперед держите руки полусогнутыми в локтях. И если на кистях защита, то выставляйте ваши полусогнутые руки вперед и приземляйтесь на них. Падать на бок не желательно, ведь там нет защиты!

7. Запрещается кататься по дорогам.

8. На пешеходных дорожках и во дворах будьте внимательны к движущемуся транспорту

Занятие № 12

Основы права. Права, обязанности, ответственность граждан за их выполнение по закону. Нормативное регулирование в сфере безопасности дорожного движения. Ответственность за безопасность движения и эксплуатацию автотранспорта.

Нормативные источники в сфере безопасности дорожного движения

Аварийность на автомобильном транспорте является одной из острейших социально-экономических проблем, стоящих перед Россией. По статистическим данным в 2008 г. на дорогах страны произошло 218 322. дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП), в результате которых погибли почти 29 936 и получили ранения 270 883 человек.

Принятый 10 декабря 1995 году Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" [6] (далее Закон) уже не способен в полной мере воздействовать на снижение аварийности и травматизма на дорогах, поскольку за прошедшее десятилетие в стране произошли существенные изменения в законодательстве, системе и структуре федеральных органов исполнительной власти, содержании и формах реализации предоставленных им полномочий.

Проведенный комплексный анализ существующей системы нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения позволил выявить наиболее острые недостатки в правовом регулировании, к числу которых относятся:

- 1) нормативная правовая база не в полной мере регулирует общественные отношения в этой области и характеризуется наличием целого ряда противоречий;
- 2) отсутствует четкое нормативное правовое закрепление предметов ведения, полномочий и ответственности субъектов управления на всех уровнях;
- 3) имеются пробелы в нормативном правовом регулировании координации деятельности органов исполнительной власти, как на федеральном, так и на региональном уровне;
- 4) недостаточно детально определен порядок финансирования необходимых мероприятий в рассматриваемой области;
- 5) недостаточно строго регламентированы формы и методы контроля за соблюдением требований безопасности дорожного движения;
- 6) законодательство об административных правонарушениях в области обеспечения безопасности дорожного движения не обеспечивает в полной мере реализацию главной задачи - предупреждения правонарушений;
- 7) практически отсутствуют нормы, стимулирующие участие институтов гражданского общества и средств массовой информации в деятельности по предупреждению аварийности.

Таким образом, возникает вопрос о возможности решения существующих проблем в рамках Закона. Чтобы разрешить данную задачу, необходимо рассмотреть сущность указанного Закона через нормативно-правовую призму.

В настоящее время, нет чёткого понимания, что есть "безопасность дорожного движения", поскольку согласно абзацу 2 ст.2 Закона "О безопасности дорожного движения", под дорожным движением понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. При этом безопасность дорожного движения определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (абзац 3 ст.2 Закона). То есть безопасность дорожного движения является одной из

качественных характеристик процесса дорожного движения, является составной частью данного процесса на всех его стадиях.

Таким образом, видно, что, во-первых, выделение общественных отношений применительно только к безопасности дорожного движения является достаточно условным, во-вторых, затрудняет четкое определение предмета правового регулирования данного Закона. Что, в свою очередь, обуславливает наличие ряда внутренних противоречий и иных недостатков отдельных положений ФЗ "О безопасности дорожного движения".

В науке существует дискуссионный вопрос, о правильности понимая термина дорожного движения. Так, Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" и Правила дорожного движения определяют дорожное движение как "совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дороги" [20]. Однако, по мнению ряда ученых, приведённое определение "дорожное движение" не совсем корректно, так как допускает для выражения такого сложного явления, как дорожное движение, термин "совокупность". В работах Якубенко Н.В., Денисов Р.И., Шахриманьян И.К., дорожное движение рассматривается как сложная открытая система, которая характеризуется целенаправленностью и динамичностью [72]. Дорожное движение, включающее в себя пространственное перемещение людей и грузов, в целом не является стихийным процессом, а представляет собой результат сознательной и управляемой деятельности, причем эта деятельность не отдельных индивидуумов, а функционирование дорожно-транспортной системы государства [68].

Важной проблемой и как следствием недостатка Закона является часто встречающиеся бланкетные нормы, обращение к которым невозможно в силу того, что их реализация предполагает принятие дополнительных нормативных правовых актов различной юридической силы. Проведённый анализ показывал, что из 24 статей Закона "О безопасности дорожного движения", определяющих требования по обеспечению безопасности дорожного движения 18 статей отсылают к другому нормативно-правовому акту.

К примеру, в статье 9 Закона предусматривается, что "порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации". Статья 14 Закона содержит норму, согласно которой "основания временного ограничения или прекращения движения транспортных средств на дорогах устанавливаются законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации о безопасности дорожного движения".

Таким образом, отсылочные нормы, предусматривающие необходимость наличия законодательных или иных нормативных правовых актов, имеются и в ряде других статей.

Рядом исследователей доказывается неэффективность реализуемых норм в силу того, что Закон носит рамочный характер и не может быть отнесен к законам прямого действия [58]. Так, нормы прямого действия, содержащиеся в Законе, как правило, посвящены разрешению узких, специфических вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения. Так, ст.12 Закона определяет, что "обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог после ремонта и в процессе эксплуатации установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на орган исполнительной власти, в ведении которого находятся дороги". Согласно статье 19 Закона запрещается эксплуатация транспортных средств, владельцами которых не исполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности. Статья 22 устанавливает правостороннее движение на дорогах страны.

Рамочность Закона в полной мере проявляется и при конструировании норм, устанавливающих компетенцию субъектов управления различного уровня в области обеспечения безопасности дорожного движения (федеральный, региональный, муниципальный).

Оценивая данную ситуацию, действительно следует особенно учитывать исторические аспекты формирования законодательной базы Российской Федерации на момент принятия данного Закона. Так как в тот период вопросы распределения компетенции между центром и субъектами Российской Федерации носили острый, дискуссионный характер, усугубляемый экономическими и финансовыми проблемами страны. В этих условиях было практически невозможным более детальное разграничение компетенции по уровням управления [56].

За время действия Закона социально-экономическая ситуация в стране кардинально изменилась. Разработан и введен в действие ряд законодательных актов, в том числе регламентирующих компетенцию органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления муниципальных образований. Однако, в принятых законодательных актах вопросы обеспечения безопасности дорожного движения не получили должного нормативного отражения.

Важной проблемой является не развитый механизм реализации основополагающих принципов обеспечения безопасности дорожного движения, которые сформулированы в Законе: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

В Законе используется понятие "проведение государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения", однако ни в этом законодательном акте, ни в других нормативных правовых актах не раскрывается конкретное содержание данного положения.

По мнению экспертов, действенность Закона во многом зависит от эффективности деятельности субъектов, осуществляющих государственный надзор и контроль в области безопасности дорожного движения [31]. Этой проблеме отведена самостоятельная глава Закона, которая дана в самом общем виде. Однако в настоящее время нет четкого нормативно-правового разграничения компетенции по осуществлению контрольно-надзорных функций этими органами.

Отдельные законодательные акты, необходимые для реализации Закона, до настоящего времени не разработаны (например, в части установления оснований ограничения или прекращения движения транспортных средств на дорогах, определения правонарушений, влекущих ограничение права на управление транспортным средством, и др.). Остается также неурегулированной целая сфера общественных отношений, касающихся медицинского обеспечения безопасности дорожного движения.

Вопрос о совершенствовании законодательства также можно считать дискуссионным, поскольку модернизация законов в рассматриваемой области представляет собой сложный, требующий системного подхода процесс [57].

В связи с чем, рядом исследователей, представляется целесообразным сосредоточить основные усилия на решении следующих первоочередных задач [59]:

- 1) разработка предложений по внесению изменений в рассматриваемый Закон, а также другие законодательные акты;
- 2) разработка законодательных актов, предусмотренных Законом;
- 3) подготовка иных нормативных правовых актов в развитие Закона.

Анализ отдельных норм Закона свидетельствует о необходимости уточнения ряда его положений, что в некоторых случаях имеет достаточно принципиальный характер.

Сопоставление основной задачи Закона "О безопасности дорожного движения" [6] и определение термина "безопасность дорожного движения" позволяет сделать вывод о наличии определенного

противоречия. Основной задачей Закона является "охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства" от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. В то же время в абзаце 3 статье 2 указывается более узкий круг лиц - "участники дорожного движения", правам и законным интересам которых, по смыслу данной нормы, может быть причинен ущерб в результате ДТП.

Из этого следует, что в результате ДТП фактически причиняется материальный и иной ущерб не только участникам дорожного движения, но и юридическим лицам (владельцам транспортных средств, собственникам перевозимых автотранспортом грузов), владельцам дорог и иным субъектам деятельности в рассматриваемой сфере, а также лицам, не имеющим непосредственного отношения к процессу дорожного движения - собственникам расположенных на прилегающих к дорогам территориях объектов, принадлежащих предприятиям, учреждениям, организациям и гражданам.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

Во-первых, Закон остро нуждается в четком определении термина "водительская деятельность" содержащемся в п.1 ст.25 Закона.

Во-вторых, необходимо детальное урегулирование положения, которое сформулировано в самом общем виде, связанное с установлением безопасного для движения режима труда и отдыха водителей содержащиеся в статье 20 Закона.

В-третьих, необходимо законодательно разрешить коллизию правовых норм по вопросу об участии должностных лиц Госавтоинспекции в оказании доврачебной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Следует отметить проблему, в статье 5 Закон, определяя медицинское обеспечение как элемент государственной политики, относит его к числу основных направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Порядок организации медицинской помощи, а также некоторых иных разновидностей деятельности в сфере медицинского обеспечения безопасности дорожного движения должен устанавливаться федеральным законом, согласно статье 23. Однако, до настоящего времени такой закон не разработан. Отдельные положения, касающиеся осуществления медицинского обеспечения, содержатся в Основах законодательства Российской Федерации об охране здоровья граждан [4].

Согласно ст.39 Основ скорая медицинская помощь оказывается гражданам при состояниях, требующих срочного медицинского вмешательства (при несчастных случаях, травмах и т.д.), лечебно-профилактическими учреждениями независимо от территориальной и ведомственной принадлежности, медицинскими работниками, а также должностными лицами, обязанными ее оказывать по закону или по специальным правилам.

Подпунктом "и" п.11 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. N 711 [10], на сотрудников Госавтоинспекции возлагается обязанность по "оказанию доврачебной медицинской помощи" при осуществлении неотложных действий на месте ДТП.

В то же время в соответствии с п.96 ч.1 ст.17 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" [7] медицинская деятельность отнесена к лицензируемым видам деятельности. Однако соответствующие лицензии сотрудникам Госавтоинспекции не выдаются.

Таким образом, бланкетный характер норм Закона, приводит к объективной необходимости разработки целого ряда законодательных актов, направленных на реализацию отдельных норм Закона при осуществлении различных видов деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В связи с чем, требуется принятие Федеральных законов "О медицинском обеспечении безопасности дорожного движения", "Об автомобильных дорогах в Российской Федерации", "О платных автомобильных дорогах", "О внесении изменений в Федеральный закон "О техническом регулировании", Устава автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации.

Актуальной является подготовка предложений по внесению изменений в Федеральный закон от 6 октября 1999 г. N 184-ФЗ "Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации" и Федеральный закон от 6 октября 2003 г. N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" в части уточнения компетенции указанных органов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, возможно предложить целесообразным наделение органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления соответствующими полномочиями по следующим направлениям деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- 1) возможность разрабатывать и реализовывать целевые программы по обеспечению безопасности дорожного движения;
- 2) осуществлять координацию деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий; создание в этих целях отдельных специальных органов в структуре органов исполнительной власти;
- 3) создать отдельную организацию системы медицинского обеспечения безопасности дорожного движения, в которой осуществлялась целенаправленная подготовка водителей транспортных средств, обучения населения основам безопасности дорожного движения;
- 4) привлечение общественных объединений, средств массовой информации к работе по профилактике аварийности, организации работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Не решённой остаётся проблема совершенствования ряда других законодательных актов. Прежде всего, необходимо внести изменения в следующие законы:

- 1) в Земельный кодекс Российской Федерации [2], необходимо определить детали правового статуса земель, входящих в понятие "полоса отвода", обязательное выделение земель для организации стоянок и парковок транспортных средств и др.;
- 2) в Градостроительный кодекс Российской Федерации [1], необходимо установить требования об обязательном включении в генпланы развития городов и других населенных пунктов вопросов организации дорожного движения;
- 3) в Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" [9] добавить дополнительно регулирование вопросов обеспечения безопасности дорожного движения при организации движения на железнодорожных переездах;
- 4) в Закон Российской Федерации от 10 июля 1992 г. N 3266-1 "Об образовании" [5] внедрить совершенствование правового регулирования системы подготовки кандидатов в водители, организационных и методических аспектов указанной деятельности, введение в школьные программы курса знаний основ Правил дорожного движения и др.;

5) в Федеральный закон от 8 августа 2001 г. N 128-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" (уточнение порядка лицензирования деятельности по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом с учетом современных требований);

6) в Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [8] произвести совершенствование механизмов экономического стимулирования безаварийной эксплуатации транспортных средств и др.

Таким образом, внедрив предложенные изменения в соответствующие федеральные законы, создаст необходимую правовую основу для кардинального повышения эффективности государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения и соответственно снижения уровня дорожно-транспортной аварийности.

Нарушение правил безопасности движения автотранспорта

Рост автомобилестроения приводит к повышению интенсивности движения на дорогах. В связи с этим значительно усложняются проблемы обеспечения безопасности движения.

Нарушение правил безопасности движения автотранспорта и городского электротранспорта, повлекшее за собой дорожно-транспортное происшествие (ДТП), относится к преступлениям против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. Определяющим моментом при квалификации названных правонарушений являются наступившие последствия, указанные в законе, к которым относятся: причинение смерти или телесных повреждений людям; повреждение транспортных средств; порча или утрата груза; причинение иного существенного материального ущерба. При отсутствии таких последствий наступает административная ответственность.

Все ДТП подразделяются на следующие типы:

- столкновение; опрокидывание;
- наезд;
- наезд на препятствие (неподвижный предмет);
- наезд на пешехода;
- наезд на велосипедиста;
- наезд на стоящее транспортное средство;
- наезд на гужевой транспорт;
- наезд на животное;
- падение пассажира;
- прочие происшествия, т. е. не относящиеся ни к одному из перечисленных видов (например, падение груза из кузова и т. д.).

Большинство ДТП происходит в результате неправильных действий водителей или других работников транспорта. Их причинами могут быть и действия (или бездействие) других лиц — пешеходов, велосипедистов, пассажиров, а также неисправности транспортных средств, неудовлетворительное состояние дорог и др.

При расследовании рассматриваемых преступлений обстоятельствами, подлежащими доказательству, являются:

- по объекту преступления — установление факта посягательства на безопасность движения и правила эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта;
- по объективной стороне — установление, где, в какое время, каким образом и при каких обстоятельствах, какие правила движения нарушены; каковы причины и условия нарушения этих правил; какой ущерб причинён жизни и здоровью граждан или общественной и личной собственности; какова причинная связь между конкретными нарушениями правил и наступившими вредными последствиями;
- по субъекту преступления — установление конкретного лица, нарушившего правила;
- по субъективной стороне — определение формы вины: умышленно или неосторожно действовало лицо, нарушившее правило.

Если установлен умысел, то требуется раскрыть его содержание, мотив и цель преступления.

Уголовное дело возбуждается, как правило, по факту нарушения правил движения, если установлены последствия, определённые в законе.

Первоначальными следственными действиями по этим делам являются:

- осмотр места происшествия;
- осмотр транспортных средств;
- розыск и задержание транспортных средств и водителей, скрывшихся с мест происшествия;
- допрос потерпевших и свидетелей;
- допрос водителей;
- освидетельствование водителя.

В зависимости от конкретных обстоятельств происшествия последовательность первоначальных следственных действий может быть различной, но осмотр места происшествия, как правило, предшествует всем остальным.

Осмотр места происшествия должен быть произведён немедленно, как только стало известно о случившемся. Обстановка на месте происшествия, следы и иные вещественные доказательства, имеющие чрезвычайно большое значение, подвержены быстрому изменению.

По получении сообщения о ДТП необходимо сразу же принять меры к охране места происшествия и немедленному выезду для его осмотра.

При ДТП требуется сначала осмотреть прилегающий дорожный участок, а потом само место происшествия, т. е. осмотр ведётся от периферии к центру. Это объясняется тем, что следы и иные вещественные доказательства, находящиеся на дороге, могут быть уничтожены быстрее, чем находящиеся непосредственно на месте происшествия.

В ходе осмотра проезжей части нужно отметить, а затем указать в протоколе наличие дорожных знаков, светофоров и других средств регулирования уличного движения, особенности пути (поворот, уклон и др.)

В протоколе приводятся результаты измерений, которые играют особо важную роль.

Протокол осмотра дополняется фотоснимками. В ряде случаев целесообразно применить стереофотосъёмку, а также цветную фотографию.

Осмотр транспортных средств производится с целью: определить вид транспорта и его техническое состояние; обнаружить на транспортном средстве различные вещественные доказательства (кровь, волосы, части одежды потерпевшего, стекла и пр.). Если транспорт находится на месте происшествия, его осмотр является частью осмотра места происшествия. В случаях, когда аварийные машины убраны с места происшествия, они осматриваются отдельно.

В протоколе отмечается техническое состояние таких механизмов, как рулевое управление, тормозная система, освещение и ходовая часть. Фиксируются также все неисправности и повреждения, полученные в результате происшествия. При их осмотре, особенно в случаях наездов на пешеходов и велосипедистов, необходимо отметить положение повреждений относительно уровня проезжей части.

В зависимости от состояния потерпевших их допрос может производиться на месте происшествия. Но обычно они немедленно направляются в больницу, где и допрашиваются с разрешения врача. Допрос нельзя откладывать, так как потерпевшие могут сообщить важнейшие данные о случившемся. Если машина скрылась с места происшествия, прежде всего, выясняются её признаки, затем — причины происшествия, действия потерпевшего и водителя в момент происшествия, устанавливается, как развивались события по мнению потерпевшего. При допросе нужно установить, не страдает ли потерпевший какими-либо заболеваниями и нет ли у него физических недостатков, мешающих ему правильно ориентироваться в обстановке (плохое зрение, слух, хромота и т. п.)

При допросе свидетелей-очевидцев выясняют следующие основные вопросы: что именно произошло на месте происшествия, какой номер, цвет и иные признаки имеет скрывающаяся автомашина, какие действия предпринимались во избежание наезда, столкновения, что предпринимал водитель (водители) после происшествия, какие условия были на дороге (улице) в момент происшествия (освещение, погода) и какова скорость транспортных средств в момент происшествия.

В зависимости от обстоятельств дела водители допрашиваются или в качестве свидетелей, или в качестве подозреваемых. Их допрос относится к неотложным следственным действиям. Промедление с допросом может повлечь за собой значительные изменения в показаниях водителя, так как он может обдумать версию происшествия. Проверка его показаний на месте происшествия позволяет выяснить достоверность тех или иных утверждений.

Водителям предлагается дать объяснение по всем вопросам, которые необходимо выяснить по рассматриваемой категории дел: о скорости движения, причинах происшествия, предпринятых им мерах, обстановке, сложившейся на дороге в момент происшествия и т. п.

Освидетельствование водителя производится во всех случаях, когда возникает подозрение относительно его состояния. Для решения вопроса о направлении на освидетельствование, для установления алкогольного опьянения могут применяться индикаторы. При положительной реакции водитель немедленно направляется к врачу для установления факта опьянения.

Занятие № 13

История милиции. История службы ГАИ-ГИБДД. Текущая работа ГИБДД, ближайшие задачи по обеспечению безопасности дорожного движения. Роль отрядов и групп ГИБДД в решении

вопросов предупреждения детского дорожного травматизма. Формы работы ЮИД, фотосъемки, киносъемки, звукозапись, смотр - конкурс отрядов, встречи с интересными людьми.

Датой образования Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД России, которая в соответствии с Указом Президента России от 15 июля 1998 г. № 711 является правопреемником Госавтоинспекции, считается 3 июля 1936 г. , когда Совет Народных комиссаров СССР своим постановлением утвердил основополагающий документ - Положение о ГАИ Главного управления Рабоче-Крестьянской милиции НКВД СССР. Основными задачами инспекции стали борьба с авариями на дорогах, контроль за подготовкой водителей, разработка технических норм эксплуатации автотранспорта, его качественный и количественный учет. В довоенный период, в основном, завершилось решение организационных и кадровых вопросов становления новой милицейской службы. Приказами НКВД СССР утверждены правила выдачи водительских документов, учета и технического осмотра автомобильного парка, порядок проведения углубленной проверки деятельности автохозяйств. В 1940 г. были подготовлены и направлены во все города типовые правила уличного движения. Во время Великой Отечественной войны многие сотрудники ГАИ стали ее участниками, а оставшийся личный состав проводил мобилизацию автомобилей, мотоциклов и тракторов для нужд армии, содействовал авторемонтным заводам и мастерским в восстановлении техники, обеспечивал регулирование дорожного движения и контроль за подготовкой водительских кадров для фронта. Во время налетов вражеской авиации, находясь на посту, милиционеры-регулировщики следили за соблюдением правил светомаскировки, тушили пожары и спасали людей из-под обломков зданий, выявляли диверсантов, участвовали в борьбе с мародерством и другими проявлениями преступности. В начале 1990-х годов с переходом в экономике к рыночным отношениям произошло резкое увеличение количества автотранспортных средств и интенсивности их использования, обострилась криминальная обстановка в сфере дорожного движения. За успешное выполнение служебных обязанностей и проявленные при этом отвагу и мужество многие работники ГАИ и орудовцы получили высокие государственные награды. В первые послевоенные годы из армии в народное хозяйство прибыло большое количество автомобилей и мотоциклов. Они стали интенсивно использоваться на дорогах, проезжая часть которых не была полностью восстановлена и оборудована техническими средствами регулирования движения.

Работники ГАИ приняли на себя обязанности по организации движения транспорта и пешеходов. Они участвовали в разработке схем и непосредственно в установке светофорных объектов, дорожных знаков и указателей, будок регулировщика, нанесении линий дорожной разметки. На улицах многих краевых и областных центров страны появились первые светофоры. После восстановления народного хозяйства значительно возросли объемы сельскохозяйственного и промышленного производства, строительства, началось освоение целинных земель. В середине 1950-х годов выпуск отечественных автомобилей превзошел довоенный уровень в 2,5 раза. Остро встали вопросы предупреждения дорожно-транспортного травматизма. В начале 1990-х годов с переходом в экономике к рыночным отношениям произошло резкое увеличение количества автотранспортных средств и интенсивности их использования, обострилась криминальная обстановка в сфере дорожного движения. Решение данной задачи осуществлялось путем развертывания сети стационарных постов на автомобильных дорогах, укрупнения подразделений дорожно-патрульной службы, более жесткого применения мер административного воздействия за нарушение правил дорожного движения, создания федеральных компьютерных систем учета информации о похищенных транспортных средствах, введения более защищенных от подделки бланков водительских и регистрационных документов. Сегодня перед ГИБДД поставлена задача выхода на новый уровень своего развития, который позволил бы обеспечить еще большую степень защиты участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дальнейшее обсуждается с инспектором дорожного движения.

Занятие № 14

Номерные, опознавательные и предупреждающие знаки, надписи и обозначения. ЮИД – активный помощник работников ГИБДД в предупреждении аварий, раскрытии автотранспортных происшествий. Основы криминалистики.

Требования к номерным и опознавательным знакам, определенные в Конвенции «О дорожном движении».

1.1. Требования к регистрационным номерам

В соответствии с Конвенцией «О дорожном движении» 08.11.1968г. с поправками от 03.03.1993 г. регистрационный номер должен состоять либо из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы - заглавными буквами латинского алфавита. Однако допускается употребление других цифр или букв, но в таких случаях регистрационный номер должен быть повторен арабскими цифрами и заглавными латинскими буквами.

2. Регистрационный номер должен быть составлен и обозначен таким образом, чтобы находящийся на оси неподвижного транспортного средства наблюдатель мог его различать днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 м; однако Договаривающиеся Стороны могут уменьшить это минимальное расстояние для зарегистрированных на их территории мотоциклов и особых категорий автомобилей, регистрационным номерам которых трудно придать такие размеры, чтобы их можно было различать с расстояния 40 м.

3. Если регистрационный номер обозначен на специальной табличке, эта табличка должна быть плоской и закрепленной в вертикальном или почти вертикальном положении перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства. Если номер обозначается или наносится краской на самом транспортном средстве, поверхность, на которой он обозначается или наносится краской, должна быть плоской и вертикальной или почти плоской и вертикальной и перпендикулярной среднему продольному сечению транспортного средства.

4. С учетом положений пункта 5 статьи 32 табличка или поверхность, на которой обозначен или нанесен краской регистрационный номер, может быть из светоотражающего материала.

1.2. Требования к отличительным знакам

Отличительные знаки должны состоять из одной - трех заглавных букв латинского алфавита. Буквы должны быть высотой не менее 0,08 м и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м. Буквы должны быть нанесены черной краской на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна.

В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.

Отличительный знак не должен включаться в регистрационный номер или обозначаться таким образом, что он может быть принят за этот последний и может ухудшить его удобочитаемость.

На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м и 0,115 м. На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:

а) 0,24 м и 0,145 м, если отличительный знак состоит из трех букв;

б) 0,175 м и 0,115 м, если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

1.3. Требования к опознавательным знакам.

Опознавательные знаки включают:

а) для автомобилей:

1) название или марку завода - изготовителя транспортного средства;

2) на шасси или (при отсутствии его) на кузове автомобиля - заводской номер или серийный номер завода - изготовителя;

3) на двигателе - заводской номер двигателя, если такой номер обозначается заводом - изготовителем;

б) для прицепов - обозначения, указанные выше в подпунктах 2 и 3;

в) для велосипедов с подвесным двигателем - указание рабочего объема двигателя и марку "СМ".

Буквы и цифры, включенные в опознавательные знаки, должны помещаться в легко доступном месте и быть удобочитаемыми; кроме того, они должны быть нанесены таким образом, чтобы их было трудно изменить или устранить. Опознавательные знаки должны наноситься либо исключительно латинскими буквами или прописью и арабскими цифрами, либо они должны быть повторены таким образом.

2. Номерные знаки.

Владельцы механических транспортных средств и прицепов к ним должны зарегистрировать (перерегистрировать) их в Госавтоинспекции независимо от их технического состояния на протяжении 10 суток с момента приобретения (получения), таможенного оформления или переоборудования или ремонта, если необходимо внести изменения в регистрационные документы.

На механических транспортных средствах (за исключением трамваев и троллейбусов) и прицепах в предусмотренных для этого местах устанавливаются номерные знаки соответствующего образца, а в правом нижнем углу переднего ветрового стекла транспортного средства закрепляется талон о прохождении технического осмотра.

На трамваях и троллейбусах наносятся регистрационные номера, которые предоставляются соответствующими уполномоченными на то органами.

По решению Совета министров Автономной Республики Крым, местных органов исполнительной власти или органов местного самоуправления может проводиться регистрация мопедов, велосипедов и гужевого транспорта.

Запрещается изменять размеры, форму, обозначение, цвет и размещение номерных знаков, наносить на них дополнительные обозначения или закрывать их, они должны быть чистыми и достаточно освещенными.

3. Распознавательные знаки, надписи и обозначения.

На соответствующих транспортных средствах устанавливаются такие распознавательные знаки:

а) "Автопоезд" - - три фонаря оранжевого цвета, расположенные горизонтально над передней частью кабины (кузова) с промежутками между фонарями от 150 до 300 мм - на грузовых автомобилях и колесных тракторах (класса 1.4 т и выше) с прицепами, а также на сочлененных автобусах и троллейбусах;

б) "Глухой водитель" - - вокруг желтого цвета диаметром 160 мм с нанесенными внутри тремя черными кружками диаметром 40 мм, расположенными по углам мысленного равностороннего треугольника, вершина которого направлена вниз. Знак размещается впереди и сзади на транспортных средствах, которыми управляют глухие или глухонемые водители;

в) "Дети" - - квадрат желтого цвета с каймой красного цвета и черным изображением символа дорожного знака **1.33** (см. дополнение 1) (сторона квадрата - не менее 250 мм, кайма - 1/10 этой стороны). Знак размещается впереди и сзади на транспортных средствах, которые перевозят организованные группы детей;

г) "Длинномерное транспортное средство" - - два прямоугольника желтого цвета размером 500 x 200 мм с каймой красного цвета высотой 40 мм из светоотражающего материала. Знак размещается на транспортных средствах (кроме маршрутных) сзади горизонтально (или вертикально) и симметрично к продольной оси, длина которых от 12 до 22 м.

Длинномерные транспортные средства, длина которых с грузом или без него превышает 22 м, а также автопоезда с двумя и больше прицепами (независимо от общей длины) должны иметь размещенный сзади опознавательный знак - - (в форме прямоугольника желтого цвета размером 1200 x 300 мм с каймой красного цвета высотой 40 мм) из светоотражающего материала. На знаке черным цветом наносится изображение грузового автомобиля с прицепом и отмечается их общая длина в метрах;

гг) "Инвалид" - - квадрат желтого цвета со стороной 150 мм и черным изображением символа таблички **7.17** (см. дополнение 1). Знак размещается впереди и сзади на механических транспортных средствах, которыми управляют водители-инвалиды;

д) "Информационная таблица опасного груза"- прямоугольник оранжевого цвета размером 400 x 300 мм (300 x 120 мм) с каймой черного цвета (ширина - 15 мм (10 мм), в верхней части которого отмечается идентификационный номер вида опасности, в нижней - идентификационный номер опасного вещества по перечню ООН. Знак размещается со всех сторон на транспортных средствах, которые перевозят такое вещество;

е) "Знак опасности" - - ромб со стороной 250 мм, изображение которого должно отвечать классу опасного вещества (в соответствии с Европейским соглашением про международную дорожную перевозку опасных грузов ДОПОГ). Знак размещается по бокам и сзади на транспортных средствах, которые перевозят такое вещество;

ее) "Колона" - - квадрат желтого цвета с каймой красного цвета, в который вписан литеру "К" черного цвета (сторона квадрата - не менее 250 мм, ширина каймы - 1/10 этой стороны). Знак размещается спереди и сзади на транспортных средствах, которые двигаются в колонне;

ж) "Врач" - - квадрат синего цвета (сторона - 140 мм) с вписанным зеленым кругом (диаметр - 125 мм), на который нанесен белый крест (длина штриха - 90 мм, ширина - 25 мм). Знак размещается впереди и сзади на автомобилях, которые принадлежат водителям-врачам (с их согласия).

Если на транспортном средстве размещен опознавательный знак "Врач", в нем должна быть специальная медицинская аптечка и инструментарий по перечню, определенным МОЗ, для представления квалифицированной помощи во время дорожно-транспортного происшествия;

з) "Негабаритный груз" - - сигнальные щитки или флажки размером 400 x 400 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми полосами, которые чередуются (ширина - 50 мм), а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - светоотражателями или фонарями: впереди белого цвета, сзади - красного, сбоку - оранжевого. Знак размещается на крайних внешних частях груза, который выступает за габариты транспортного средства на расстояние, больше чем это предусмотрено пунктом 22.4 этих Правил;

и) "Ограничение максимальной скорости" - - изображение дорожного знака **3.29**(см. дополнение 1) с указанием разрешенной скорости (диаметр знака - не менее 160 мм, ширина каймы - 1/10 диаметра). Знак размещается (наносится) сзади в левую сторону на механических транспортных средствах, которыми управляют водители со стажем до 2 лет, в случае перевозки грузовым автомобилем пассажиров или опасных, тяжеловесных или крупногабаритных грузов, а также в случаях, если максимальная скорость транспортного средства в соответствии с его технической характеристикой или отдельными условиями движения, определенными Госавтоинспекцией, низшая установленной в пунктах 12.6 и 12.7 этих Правил;

и) "Опознавательный автомобильный знак Украины" - - эллипс белого цвета с черной каймой и нанесенными внутри латинскими буквами UA. Длина осей эллипса должна быть 175 и 115 мм. Размещается сзади на транспортных средствах, которые находятся в международном движении;

ии) "Опознавательный знак транспортного средства" - - специальная лента из световозвратной пленки с нанесенными под углом 45 градусов красными и белыми полосами, которые чередуются. Знак размещается на транспортных средствах сзади горизонтально и симметрично к продольной оси по возможности ближе к внешнему габариту транспортного средства, а на транспортных средствах, которые имеют кузов-фургон, - и вертикально. На транспортных средствах, которые используются для дорожных работ, а также на средствах, которые имеют особую форму, и на их оснащении знак размещается также впереди и по сторонам.

Опознавательный знак размещается обязательно на транспортных средствах, которые используются для дорожных работ, а также на средствах, которые имеют особую форму. На других транспортных средствах опознавательный знак размещается по желанию их владельцев;

и) "Такси" - - квадраты контрастного цвета (сторона - по меньшей мере 20 мм), которые размещены в шахматном порядке в два ряда. Знак устанавливается на крыше транспортных средств или наносится на боковой их поверхности. При этом должно быть нанесен по меньшей мере пять квадратов;

к) "Учебное транспортное средство" - - равносторонний треугольник белого цвета с вершиной кверху и каймой красного цвета, в который вписан литеру "У" черного цвета (сторона - не менее 200 мм, ширина каймы - 1/10 этой стороны). Знак размещается впереди и сзади на транспортных средствах, которые используются для обучения вождению (допускается установление двустороннего знака на крыше легкового автомобиля);

л) "Шипы" - - равносторонний треугольник белого цвета с вершиной кверху и каймой красного цвета, в который вписано литеру "Ш" черного цвета (сторона треугольника - не менее 200 мм, ширина каймы - 1/10 стороны). Знак размещается сзади на транспортных средствах, на которые установлены шины с шипами.

Распознавательные знаки размещаются на высоте 400-1600 мм от поверхности дороги так, чтобы они не ограничивали обзор и их было хорошо видно другим участникам дорожного движения.

Для обозначения гибкого сцепления во время буксирования используются флажки или щитки размером 200 x 200 мм с нанесенными на них по диагонали красными и белыми полосами, которые чередуются, из световозвратного материала высотой 50 мм.

Знак аварийной остановки - соответственно ГОСТ 24333-97 представляет собой равносторонний треугольник, изготовленный из световозвратных планок красного цвета с внутренней флуоресцентной вставкой красного цвета.

Запрещается наносить на внешние поверхности транспортных средств изображения или надписи, которые не предусмотрены предприятием-производителем или совпадают с цветографическими схемами, опознавательными знаками или надписями транспортных средств оперативных и специальных служб, предусмотренными ДСТУ 3849-99.

ЮИД-это-

1. Общие положения

1. Отряд юных инспекторов движения – добровольное объединение школьников, который создаётся с целью воспитания у них гражданственности, высокой общей культуры, коллективизма, профессиональной ориентации, широкого привлечения их к организации пропаганды безопасного поведения на дорогах.
2. Основными задачами отряда юных инспекторов движения являются:
 - активное содействие школе в воспитании учащихся, выработке у школьников активной жизненной позиции.
 - изучение правил безопасного поведения на дорогах;

- овладение умениями оказания первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.
3. Отряды юных инспекторов движения создаются из числа школьников в общеобразовательных школах, внешкольных учреждениях, по месту жительства детей и подростков.

2. Основные направления работы юных инспекторов движения

1. Воспитание у членов отряда ЮИД преданности своей Родине на героических, боевых и трудовых традициях, формирование у них правосознания, гуманного отношения к людям, чувства товарищества.
2. Углубленное изучение Правил дорожного движения, овладение методами предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма и навыками оказания первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, знакомство с оперативно-техническими средствами регулирования дорожного движения.
3. Проведение массово-разъяснительной работы по пропаганде Правил дорожного движения в школах, детских садах.
4. Организация работы с юными велосипедистами.

3. Структура и организация работы отрядов юных инспекторов движения

1. Членами отрядов юных инспекторов движения могут быть учащиеся в возрасте от 9 лет, изъявившие желание активно участвовать в работе отряда ЮИД.
2. Отряд создается при наличии не менее 15 человек и может делиться на отделения.
3. Прием в члены отряда юных инспекторов движения производится на основе устного заявления на сборе отряда.
4. Повседневное руководство работой отрядов юных инспекторов движения осуществляет штаб ЮИД, избираемый на общих собраниях отряда. Штаб из своего состава избирает командира отряда и утверждает командиров отделений. В малочисленных отрядах избирается только командир.

4. Обязанности и права юного инспектора движения

Юный инспектор движения обязан:

1. Дорожить честью, званием юного инспектора движения, активно участвовать в делах отряда, своевременно и точно выполнять задания штаба и командиров.
2. Изучать Правила дорожного движения и быть примером в их исполнении.
3. Вести разъяснительную работу среди сверстников и детей младшего возраста по пропаганде Правил дорожного движения.
4. Всемерно беречь и укреплять общественный правопорядок, участвовать в предупреждении нарушений детьми Правил дорожного движения.
5. Укреплять здоровье, систематически заниматься физической культурой и спортом.

Юный инспектор движения имеет право:

1. Участвовать в обсуждении всех вопросов, относящихся к деятельности отряда, и вносить соответствующие предложения.
2. Избирать и быть избранным в штаб отряда юных инспекторов движения.
3. Овладев знаниями, умениями и навыками, методикой и практикой работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма получить звание “Юный инспектор по безопасности движения”, звание присваивается после проверки умений в практической работе.
4. Обращаться за помощью и консультацией по вопросам безопасности дорожного движения и общественного правопорядка в местные органы милиции и ГБДД.
5. Юный инспектор движения может награждаться за активную работу в отряде органами внутренних дел и образования, обществом автомобилистов, грамотами, нагрудными значками, ценными подарками, направляться на городские, областные и республиканские слеты юных инспекторов движения.

5. Содержание работы отряда ЮИД

Содержание деятельности отряда юных инспекторов движения имеет несколько направлений:

Информационная деятельность:

- создание стендов “ЮИД ”, стенгазет “Юный инспектор движения”, боевых листков “За безопасность движения” и другой информационной работы;
- ведение документации отряда: дневник отряда, паспорт отряда.

Пропагандистская деятельность:

- организация разъяснительной работы по теме безопасности дорожного движения, проведение бесед, викторин, игр, экскурсий, соревнований, конкурсов, тематических утренников, праздников, создание агитбригад, участие в создании и использовании наглядной агитации методической базы для изучения Правил дорожного движения.

Шефская деятельность:

- оказание помощи в создании наглядных пособий для малышей, организации среди школьников конкурсов рисунков по теме безопасности дорожного движения, разучивание песен и стихов, помощь воспитателям в проведении экскурсий “Азбука дорог”.

Занятие № 15

Основы фотодела. Устройство фотоаппарата, выбор объектов съемки, техника съемки, фоторепортаж по безопасности движения.

Занятие в центре ЦКР п.Персиановский.

Занятие № 16

Устная пропаганда ПДД среди учащихся младших классов и воспитанников детских садов. Подготовить и провести беседу по ПДД. Наглядные пособия, техника их изготовления и применения. Проведение игры с дошкольниками по безопасности движения.

Предусмотрено в плане работы ЮИД в течение года.