РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

КАГАЛЬНИЦКИЙ РАЙОН

МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

« МОКРОБАТАЙСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ»

АДМИНИСТРАЦИЯ

МОКРОБАТАЙСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| «02» июля 2018 года | № 49 | пос. Мокрый Батай |

**Об утверждении Положения о проведении**

**инструктажей по безопасности движения**

**с водителями и лицами, управляющими**

**служебным транспортом Администрации**

**Мокробатайского сельского поселения**

В целях исполнения Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения и Приказа Минтранса России от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации», с целью улучшения работы по обеспечению безопасности на транспорте и с целью предупреждения дорожно-транспортных происшествий

1. Утвердить прилагаемое Положение о проведении инструктажей по безопасности движения с водителями и лицами, управляющими служебным транспортом Администрации Мокробатайского сельского поселения.

2.Довести настоящее распоряжение до сведения заинтересованных лиц Администрации Мокробатайского сельского поселения.

3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава Мокробатайского

сельского поселения Ю.И. Мартыненко

Приложение к

постановлению администрации

Мокробатайского сельского поселения

от 02.07.2018г. № 49

**Положение о проведении инструктажей по безопасности движения с водителями и лицами, управляющими служебным транспортом Администрации Мокробатайского сельского поселения**

**1.Общие положения**

1.1. Цель инструктажей – сообщить водителю необходимую информацию для выполнения различных видов перевозок.

1.2. С целью обеспечения профессиональной компетентности и профессиональной пригодности водителей, в соответствии с Приказом Минтранса России от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения предприятия до водительского состава доводится следующая информация:

1) о погодных условиях движения на маршруте;

2) о местах организации отдыха и приема пищи, размещении объектов санитарно-бытового обслуживания;

3) о местах стоянки транспортных средств;

4) о телефонах дежурных частей подразделений Госавтоинспекции МВД России по маршруту движения;

5) об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;

6) о причинах и обстоятельствах возникновения ДТП, нарушений Правил дорожного движения, правил технической эксплуатации транспортных средств и других требований и норм безопасности дорожного движения, произошедших с участием водителей субъекта транспортной деятельности;

7) о расположении пунктов медицинской и технической помощи, диспетчерских пунктов управления движением транспортными средствами и о порядке связи с этими пунктами;

8) о маршруте движения транспортного средства, перевозящего пассажиров, условиях и режимах движения на маршруте, местах концентрации ДТП;

Вся вышеуказанная информация доводится до водителей путем проведения **вводного, предрейсового, сезонного, специального инструктажей.**

1.3. Допуск водителей к работе без прохождения ими соответствующего инструктажа запрещается.

**2. Вводный инструктаж**

2.1. Вводный инструктажпроводится со всеми водителями при приеме их на работу независимо от уровня квалификации и стажа работы. В тематику вводного инструктажа включаются следующие вопросы:

- общие сведения об организации, информация об эксплуатируемых транспортных средствах;

- требования по организации и безопасной эксплуатации транспортных средств, предъявляемые к водителю, осуществляющему деятельность у данного субъекта транспортной деятельности;

- правила внутреннего трудового распорядка;

- порядок прохождения предрейсового медицинского осмотра;

- порядок прохождения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства;

- основные данные об аварийности, обстоятельствах и причинах преобладающих видов ДТП;

- документы, необходимые для осуществления перевозок пассажиров и (или) грузов.

**3. Предрейсовый инструктаж**

3.1Предрейсовый инструктаж проводится:

- при отправлении водителя по маршруту движения впервые;

- при перевозке детей;

- при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

3.2. Предрейсовый инструктаж включает следующие положения:

- условия движения и наличие опасных мест на маршрутах движения;

- -состояние погодных условий;

- порядок проезда железнодорожных переездов и путепроводов, мест скопления людей;

**4. Сезонный инструктаж**

4.1. Сезонный инструктаж проводится два раза в год в периоды, предшествующие осенне-зимним и весенне-летним перевозкам, с целью подготовки водителей к дополнительным трудностям, сопутствующим управлению и эксплуатации автомобиля.

4.2. Сезонный инструктаж проводится, как правило, в период с 20 по 30 октября и с 20 по 30 марта.

4.3. В сезонный инструктаж включаются вопросы обеспечения безопасности движения и эксплуатации автомобиля в соответствии с погодными (низкие температуры, снегопад, весенние паводки) и другими условиями (повышенная активность пешеходов-школьников в периоды каникул, особенности пассажирских и пешеходных потоков в летнее время, увеличение пассажиро-транспортных потоков).

**5.Специальный инструктаж**

5.1.Специальный проводится с водителями при необходимости срочного доведения до них информации в случаях:

- вступления в силу нормативных правовых актов, положения которых влияют на профессиональную деятельность водителей;

- изменения маршрута движения и условий движения, влияющих на безопасность дорожного движения;

- получения информации о ДТП с человеческими жертвами, значительным материальным и экологическим ущербом;

- совершения и (или) угрозы совершения террористических актов.

Приложение 1

к Положению о проведении инструктажей

по безопасности движения с водителями и лицами,

управляющими служебным транспортом

Администрации Мокробатайского сельского поселения

**ПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ СЕЗОННЫХ ИНСТРУКТАЖЕЙ**

**II квартал (весенне-летний период)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование темы** | **Номер инструкции** |
| 1 | Общие обязанности водителя | 1 |
| 2 | Основы безопасного вождения | 2 |
| 3 | Отработать день без дорожно-транспортных происшествий | 3 |
| 4 | Особенности управления автомобилем в критических ситуациях | 4 |
| 5 | Движение на подъеме | 5 |
| 6 | Движение в темное время суток | 6 |
| 7 | Движение во время дождя и снегопада | 7 |
| 8 | Движение на спуске | 9 |
| 9 | Движение на поворотах | 10 |
| 10 | Выбор безопасных интервалов и дистанций | 11 |
| 11 | Обгон | 12 |
| 12 | Меры безопасности при движении через железнодорожные пути | 13 |
| 13 | Безопасность дорожного движения в весенне- летний период эксплуатации автотранспорта | 14 |
| 14 | Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП | 16 |
| 15 | По противодействию терроризму и действиях в экстремальных ситуациях для водительского состава | 17 |
| 16 | Порядок использования и заполнения извещения о ДТП | 18 |

**IV квартал (осенне-зимний период)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование темы** | **Номер инструкции** |
| 1 | Общие обязанности водителя | 1 |
| 2 | Основы безопасного вождения | 2 |
| 3 | Отработать день без дорожно-транспортных происшествий | 3 |
| 4 | Особенности управления автомобилем в критических ситуациях | 4 |
| 5 | Движение на подъеме | 5 |
| 6 | Движение в темное время суток | 6 |
| 7 | Движение во время дождя и снегопада | 7 |
| 8 | Движение в гололедицу | 8 |
| 9 | Движение на спуске | 9 |
| 10 | Движение на поворотах | 10 |
| 11 | Выбор безопасных интервалов и дистанций | 11 |
| 12 | Обгон | 12 |
| 13 | Меры безопасности при движении через железнодорожные пути | 13 |
| 14 | Безопасность дорожного движения в осенне-зимний период эксплуатации транспорта | 15 |
| 15 | Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП | 16 |
| 16 | По противодействию терроризму и действиях в экстремальных ситуациях для водительского состава | 17 |
| 17 | Порядок использования и заполнения извещения о ДТП | 18 |

**Инструкция № 1**

**ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ**

1. Водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе:

* водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории;
* регистрационные документы (свидетельство о регистрации) на транспортное средство, а при наличии прицепа - и на прицеп;
* в установленных случаях разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, путевой лист, товарно-транспортные документы на перевозимый груз, в установленных случаях – лицензионную карточку, 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.

2. Порядок подготовки к выезду на линию, возвращение с линии и ведение путевой документации;

2.1. Водитель перед выездом на линию получает путевой лист у диспетчера и проходит предрейсовый медицинский осмотр. Выдача путевого листа производится диспетчером только по предъявлению водителем удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории; свидетельства о регистрации ТС.

2.2. Получив разрешение медицинского работника для работы, водитель перед запуском двигателя проводит комплекс работ по ежедневному техническому обслуживанию (далее – ЕО) автомобиля, заправляет его топливом и предоставляет на проверку технического состояния контролеру технического состояния (контролер ТС), ответственному за выпуск автомобиля на линию и прием с линии.

2.3. Контролер ТС, убедившись, что транспорт технически исправен, укомплектован всем необходимым оборудованием, инструментом, инвентарем и приспособлениями и готов к работе, проверив наличие разрешения медицинского работника, производит сверку показаний спидометра автомобиля с записями в путевом листе в графе «Показания спидометра» и заверяет это своей подписью. Кроме того, удостоверяет подписью передачу автомобиля водителю в технически исправном состоянии и разрешение на выезд. В строках, определяющих водителя, принявшего автомобиль, водитель подписью удостоверяет принятие автомобиля в технически исправном состоянии.

2.4. При возвращении с линии водитель обязан предоставить автомобиль контролеру ТС. Запись в путевой лист производится механиком КТП собственноручно и заверяется подписью

2.5. Далее водитель отмечается у диспетчера, проводит уборочно-моечные работы, ставит автомобиль на отведенное место стоянки и сдает его под охрану

3. Водитель обязан:

3.1. При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями.

3.2. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства.

3.3. Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства, негорящих (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. Тормозные системы и рулевое управление считаются неисправными в случае, если их работа не обеспечивает возможности остановки или маневра транспортного средства при движении к месту стоянки (ремонта) с минимальной скоростью.

3.4. По требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, проходить медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

4. 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 ПДД, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;
* принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать "Скорую медицинскую помощь", а 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 в схематическом виде, а также с использованием фото- и видеосъемки при помощи камеры мобильного телефона, 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 Администрацию Мокробатайского сельского поселения;
* сообщить в полицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции.

5. 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;

- езда по сенокосным угодьям, полям и посевам, технологическим проездам, расположенным в охранных зонах газо- и нефтепроводов, а также по не отведенным дорогам. За отклонение от установленных маршрутов движения водитель несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

- самовольно вносить в конструкцию транспортного средства изменения, влияющие на безопасность дорожного движения, а также способные привести к травме или возгоранию транспортного средства.

- превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства, а также установленную правилами дорожного 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;

- 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 полиции, 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;

- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

**Инструкция №2**

**ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ**

**1. Смотри на дорогу прежде всего с точки зрения безопасности.**

Есть два видения дороги: с точки зрения «Что надо делать» и другое – «Чего надо избегать». Старайся, чтобы всегда преобладала вторая точка зрения.

Не уклоняйся от маршрута, не допускай самовольные отлучки на автомобиле и не используй его в личный и корыстных целях.

**2. Переключай внимание на безопасность!**

Водителю в процессе вождения приходится совмещать две задачи – полезную (достижение цели движения) и защитную (обеспечение безопасности движения) – и наблюдать дорогу с этих двух позиций.

Надо постоянно переключать наблюдение с позиции «полезно» на позицию «безопасно». Приближаясь к перекрестку, пешеходному переходу, остановке общественного транспорта, железнодорожному переезду, закрытому повороту, и прочим опасным для движения местам – переключись! Переключиться - значит стать предельно собранным, думать не об экономии времени, а о том, как обеспечить безопасность движения.

Приучай себя переключаться перед выполнением обгона, поворота, особенно левого, выездом на главную дорогу, движением автомобиля задним ходом, торможением.

Заметив появившегося на проезжей части ребенка, взрослых с детьми, пожилого пешехода, нетрезвого – переключись!

Приближаясь к предметам, ограничивающим обзор (стоящим транспортным средствам, заборам и т.д.), обгоняя попутные транспортные средства и разъезжаясь со встречными — переключись!

**3. Сдерживай желание сэкономить секунду!**

Надо научиться подавлять в себе привычное желание сэкономить секунду-другую, успеть «проскочить»!

**4. Делай все с запасом пространства и времени!**

Дорожная обстановка сложна, изменчива и всегда таит, в себе элемент неожиданности. Поэтому все действия по управлению выполняй с запасом пространства и времени. Дистанцию и интервал движения выдерживай с запасом.

Не тормози резко без надобности, пользуйся служебным торможением, притом плавно (особенно при перевозке пассажиров, которые от резкого торможения могут пострадать), для чего имей в запасе путь и время.

Скорость движения поддерживай чуть ниже той, которая, кажется тебе возможной в данных условиях. Так: «Столько, сколько требуется и ещё немного – про запас»

**5. Равномерность, плавность движения, а не скорость!**

Мастерство водителя определяется не по максимальной скорости, которую он способен развить, а по равномерности и плавности движения, умению двигаться по графику.

Чем меньше торможений и разгонов на участке, чем выше плавность хода, тем при прочих равных условиях выше класс вождения, тем более благоприятные условия создаются для обеспечения безопасного движения. Помните об этом!

**6. Проявляй гибкость в манере вождения!**

Человеку свойственно, работать по привычке: сегодня—как вчера, завтра—как сегодня. Однако дорожные условия могут измениться очень быстро, поэтому в каждой ситуации действуй по обстановке, в манере вождения приспосабливайся к реальным условиям движения.

**7. Другие участники движения — слабее тебя!**

При оценке обстановки на дороге предполагай худшее для себя: неопытность, даже неразумность других участников движения. И поэтому бери на себя максимум ответственности для обеспечения безопасности движения.

**8. Уважай в каждом участнике движения человека!**

В каждом пешеходе, водителе, пассажире стремись видеть прежде всего – ЧЕЛОВЕКА – с его целями, настроением, слабостями.

Доброжелательность и уважение к участникам движения, готовность уступить им – закон современной дороги.

**9. Для надежности – повтори наблюдение!**

У любого водителя в большей или меньшей степени недостает опыта наблюдения ситуации, поэтому необходимо сознательно, волевым усилием повторять наблюдение («Так ли я делаю, не ошибся ли я?») и сделать это привычкой.

**10. Скорость – только при условии безопасности!**

Малоопытные водители не умеют разрешать противоречие между скоростью и безопасностью движения, не сознают того, что проигрыш от аварии куда больше выигрыша, который может дать скорость. Потому с самого начала водительской практики и навсегда следует помнить:

Скорость – только при условии обеспечения безопасности движения.

**11. Правила дорожного движения – как нерушимый принцип!**

Встречаются ситуации, когда кажется, что обязательное выполнение предписаний Правил дорожного движения не обязательно: явной опасности нет, и контроль отсутствует.

Однако крайне опасна сама по себе привычка решать, когда нужно, а когда не нужно соблюдать Правила: в конце концов такая привычка обязательно приведет к происшествию.

**12. Честь участку повышенной опасности!**

У водителя должна быть выработана автоматическая реакция на любой участок повышенной опасности (остановку общественного транспорта, пешеходный переход, закрытый поворот, перекресток, знак «Дети» и т. п.).

Приближаясь к такому участку, снижай скорость, повышай внимание, увеличивай дистанцию до движущегося впереди транспортного средства – даже если участок, по твоей зрительной оценке, совершенно безопасен.

В противном случае у водителя незаметно для него самого может сформироваться привычка реагировать на зону повышенной опасности не всегда, а только если он обнаружил при подъезде к ней явную опасность. Эта привычка рано или поздно подведет.

**13. Не обгоняй и не опережай в опасной зоне!**

Избегай обгона и опережения транспортных средств вблизи остановок общественного транспорта, пешеходных переходов, перекрестков, поворотов и других опасных для движения мест, так как при обгоне или опережении создается ситуация «закрытого обзора», когда вовремя не замечается пешеход или транспортные средства, пересекающие твой путь.

**14. Не обгоняй и не опережай в опасные моменты!**

Избегай совершать обгон и опережение в пограничные моменты времени, когда движение потока пешеходов или транспорта в пересекающем направлении прекращается, а Ваш поток начинает движение.

Хотя движение и разрешено, не опережай транспорт в соседних рядах сразу же: это создает ситуацию «закрытого обгона» в опасной зоне, какой является перекресток.

**15. Осторожно объезжай стоящий транспорт!**

Стоящий на проезжей части дороги транспорт создает ситуацию «закрытого обзора». Особую осторожность в таких случаях надо проявлять в зонах возможных пешеходных и транспортных потоков в пересекаемом направлении. Сборник инструкций по безопасности дорожного движения.

**16. Будь осторожен при разъезде с транспортом в опасной зоне!**

При разъезде вблизи остановок общественного транспорта, пешеходных переходов, перекрестков могут создаться ситуации «закрытого обзора». Проявляй в этих случаях повышенное внимание.

**Инструкция № 3**

**ОТРАБОТАТЬ ДЕНЬ БЕЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**1. Начало рабочего дня.**

Транспортная среда (улица или дорога) опасна. Поэтому с начала рабочего дня дай себе установку: отработать день без дорожно-транспортных происшествий. Сев за руль, оставь все посторонние мысли и заботы.

**2. Проверь дорогу.**

Начав движение, проверь какие сегодня условия сцепления колеса с дорогой. Приспособься к дороге и к поведению автомобиля.

**3. Впереди закрытый перекресток.**

Не рассчитывай слепо на свое преимущественное право проезда; снижай скорость, переключай внимание на безопасность.

**4. Впереди светофор.**

Не опережай транспортные средства, стоящие у светофора, в момент включения зеленого сигнала за ним может оказаться невидимый для тебя пешеход, опаздывающий с переходом дороги.

**5. Впереди обозначенный пешеходный переход.**

Снижай скорость в любом случае, даже если на переходе нет никого. Не обгоняй и не опережай транспорт поблизости от пешеходного перехода. Иначе может случиться, что не заметишь пешехода и он не заметит тебя. Будь осторожен при разъезде со встречным транспортным средством поблизости от перехода: оно может скрыть от тебя пешехода.

Если транспорт в правом или в левом ряду останавливается для пропуска пешеходов – не опоздай поступить также, для чего внимательно наблюдай за маневрами транспортных средств в соседних рядах. Когда пропуск пешеходов закончен, не опережай транспорт в соседних рядах в момент начала движения: из-за него может появиться запоздавший пешеход.

**6. Впереди остановка общественного транспорта.**

Определи, какая по уровню опасности эта остановка. Остановка на узких улицах опаснее: интервал до стоящего на ней автобуса (троллейбуса) невелик, пешеходам, намеревающимся в этом месте перейти дорогу, кажется, что до другой стороны улицы рукой подать и они поэтому сумеют без риска для себя перебежать улицу.

Особенно опасны остановки – пункты пересадки. Определи, есть ли на остановке люди, не закрыта ли она стоящим или приближающимся (отъезжающим) автобусом? Последнее обстоятельство самое опасное: статистика показывает, что каждый седьмой пострадавший на дороге ребенок выбегает спереди стоящего на остановке автобуса, каждый двенадцатый – сзади.

Заранее увеличив интервал, если это возможно, снижай скорость (чем меньше интервал, тем в большей степени снижается скорость проезда мимо стоящего на остановке автобуса), нога на педали тормоза, направление взгляда – на место возможного появления пешехода, полная готовность к торможению.

Техника проезда мимо остановки, закрытой стоящим автобусом, должна быть доведена до автоматизма.

**7. Пешеход выбежал из-за стоящего автобуса.**

Примени экстренное торможение. Если пешеход остановился – не рассчитывай на то, что он будет стоять в следующий момент, он, вероятнее всего, побежит дальше.

**8. Впереди на тротуаре дети.**

Они тебя, скорее всего, не видят (согласно статистике, девять из десяти пострадавших вовремя не заметили опасности). Наблюдай за их поведением. При необходимости, заблаговременно обрати на себя их внимание шумом двигателя (примени «перегазовку»), подачей светового или звукового сигнала.

**9. Впереди взрослый с ребенком, переходящий дорогу или собирающийся это сделать.**

Наблюдай за ним, оценивай поведение того или другого, будь готов к неожиданности (помни, что каждый пятнадцатый пострадавший на дороге ребенок вырвался из рук взрослых).

**10. Впереди пожилой пешеход.**

Находясь на тротуаре, на обочине или на проезжей части он тебя, скорее всего, не видит, а увидев, может испугаться. Наблюдай за ним. Снижай скорость. Не рассчитывай на то, что он остановится – это неожиданно!

**11. Впереди нетрезвый пешеход.**

Снижай скорость, старайся объезжать его на максимально возможном удалении.

**12. Движение за идущим впереди транспортным средством.**

Постоянно проверяй себя: готов ли ты к его резкому торможению? Соблюдай дистанцию с некоторым запасом, особенно там, где торможение наиболее вероятно (пешеходные переходы, пересечение дорог, остановки общественного транспорта и т.д.)

**13. Впереди переезд (железнодорожный или трамвайный).**

Снижай скорость до уровня, обеспечивающего своевременную остановку, даже если ты уверен, что проезд переезда не представляет опасности.

**14. Впереди знак «Дети».**

Снижай скорость, даже если в зоне действия знака ты никого не видишь. Может случиться так, что в последний момент на проезжей части может оказаться ребенок, до того скрытый от твоего взора каким-либо предметом.

**15. Ты готовишься выполнить левый поворот (разворот).**

Полностью переключи внимание на безопасность движения. Поворот налево – один из самых опасных маневров, очень неблагоприятный по условиям обзора.

**16. Ты готовишься к движению задним ходом.**

Малопривычное и поэтому неохотно выполняемое водителями действие в условиях плохого обзора. Будь особо внимателен. При необходимости, прибегни к помощи других лиц.

**17. Длительное движение на высокой скорости.**

Периодически переключай внимание на безопасность. Проверяй, соблюдается ли тобой принцип «все с запасом». Скорость должна быть чуть ниже, чем кажется возможной.

**18. Твой автомобиль заносит.**

Поверни рулевое колесо в сторону заноса. Растормози автомобиль. Почувствовав, что сцепление колес с дорогой восстановилось, продолжай торможение легкими повторяющимися нажатиями на педаль тормоза.

**19. Пережита опасная ситуация.**

Если возможно, прерви на время движение, успокойся, расслабься. Постарайся подробно разобраться в ее причинах: можно ли было их предвидеть? Какой ты урок сможешь извлечь из своих действий и действия других участников движения на будущее?

**20. Вынужденная остановка (светофор, пропуск пешеходов, переезд).**

Не нервничай. Пользуйся случаем расслабиться, отдохнуть.

**21. Тебя вывели из равновесия.**

Профессия водителя требует, чтобы он не поддавался отрицательным эмоциям, которые могут быть вызваны, например, репликами пассажиров. Волевым усилием сохраняй профессиональное хладнокровие и выдержку.

**22. Изменяется погода.**

Периодически проверяй: ухудшилось ли сцепление колес с дорогой. Быстро приспосабливайся к погодным условиям. ПОМНИ, что пик ДТП приходится на движение в гололед и в дождь.

**23. Вечер, сумерки.**

Условия видимости ухудшились. Большая вероятность появления нетрезвых пешеходов. Повысь внимание.

**24. Рабочий день приближается к концу.**

Не допускай чрезмерного отвлечения мыслей на делах, которые ждут тебя после работы. День надо закончить без ДТП.

**Инструкция № 4**

**ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ В КРИТИЧЕСКИХ СИТУАЦИЯХ**

**1. Что делать, если водитель попадает в критическую ситуацию, ведущую к аварии?**

Ответ один – действовать, причем действовать быстро и правильно. Без сомнения, попав в сложные условия, когда автомобиль выходит из-под контроля и происшествие неизбежно, водитель испытывает страх и при этом либо с силой нажимает на педаль тормоза, либо ничего не предпринимает. Прежде всего, нужно побороть страх и действовать сообразно обстановке.

**2.** **Самое опасное столкновение** – лобовое, т.к. скорости и массы обоих автомобилей при этом суммируются. Поэтому столкновения нужно обязательно избегать. Если же этого сделать нельзя, то лобовое столкновение нужно перевести в касательное. Еще лучше выехать через кювет в поле или кустарник. Водителю и пассажирам в этом случае необходимо сидеть на своих местах. Пассажиры должны крепко держаться и подчиняться командам водителя.

**3. На длительных, затяжных спусках и при неправильном торможении** может наступить перегрев и отказ в работе тормозов. Автомобиль при этом движется вниз с нарастающей скоростью. Если справа есть какие-либо препятствия (выступы скалы, уступы), то можно попытаться притереть автомобиль к ним и таким образом снизить скорость. На дороге со сложным рельефом следует любым путем достичь следующего подъема и с его помощью погасить скорость, а затем поставить автомобиль поперек дороги. На сравнительно пологих откосах можно найти такое место, на котором, после спуска с обочины начинался бы подъем, что также поможет погасить скорость.

**4.** **В случае внезапного разрыва шины переднего колеса** нельзя терять управление автомобилем. Прочно удерживая рулевое колесо двумя руками, нужно пытаться сохранить направление движения автомобиля. Резкое торможение в этом случае опасно, так как поперечные силы могут опрокинуть автомобиль. Стабилизировав на- правление движения, можно начинать слегка притормаживать. Если при этом автомобиль начнет бросать из стороны в сторону, следует прекратить торможение. Следует отметить, что аварию, происшествие легче предупредить. Основное правило, которое водителю всегда нужно помнить – это скорость движения автомобиля выбирается сообразно обстановке. А на первых порах, пока приобретается опыт, она должна быть более низкой.

5. **Легкость управления современным автомобилем** порождает иллюзию, что автомобиль на высокой скорости так же послушен, как и на малой. Именно в этом порой и кроется опасность, особенно для новичков. Автомобиль движется со скоростью около 90 км/ч по горизонтальному прямолинейному участку дороги, впереди поворот. Водитель, успокоенный легкостью управления, не снижая скорости, вводит автомобиль в поворот и вдруг убеждается, что он не вписывается в него. Снижение скорости и торможение уже не помогают, автомобиль по инерции выскакивает на обочину.

**6. Из всего вышесказанного можно сделать выводы:**

6.1. Во всех случаях при торможении не спешите выключать сцепление; сделать это нужно лишь после того как скорость резко упадет и появится опасность остановки двигателя. Тормозите двигателем.

6.2. В любом случае не спешите резко тормозить. При необходимости применяйте прерывистое торможение.

6.3. В любых условиях не приучайте себя к резким движениям по управлению автомобилем (при торможении, повороте рулевого колеса, отпускании педали сцепления, нажатии на педаль газа и т. п.).

6.4. Необходимо снижать скорость движения при малейшем усложнении обстановки на дороге или возможности такого усложнения.

6.5. Рассчитывать надо прежде всего на себя: быть готовым к тому, что водитель другого транспортного средства или пешеход по незнанию или легкомыслию, могут нарушить то или иное положение Правил, неправильно среагировать на создавшуюся обстановку.

6.6. Следует всегда выдерживать соответствующие скорости движения, дистанцию и интервал с движущимися рядом транспортными средствами.

6.7. Надо стремиться всегда предугадать маневры других водителей, особенно те, которые могут оказать влияние на безопасность движения вашего автомобиля.

**7. При дорожно-транспортном происшествии:**

– наездах, столкновениях, опрокидываниях, загораниях с человеческими жертвами, увечьями и материальным ущербом водитель, допустивший происшествие, а также очевидцы случая или обнаружившие происшествие, независимо от того, какой организации принадлежит транспорт, обязаны немедленно принять все необходимые меры для оказания помощи пострадавшим и сообщить об этом в органы полиции и здравоохранения, а также в диспетчерскую своего предприятия.

- В необходимых случаях предоставлять свой автомобиль для перевозки пострадавших лиц и т. д.

- Не уезжать с места дорожно-транспортного происшествия до прибытия органов полиции, организовать его охрану, записывать очевидцев, свидетелей и зафиксировать расположение транспортных средств.

**Инструкция №5**

**ДВИЖЕНИЕ НА ПОДЪЕМЕ**

Двигаясь на подъеме, помимо преодоления силы сопротивления качению и силы сопротивления воздуха необходимо дополнительно затрачивать силу на преодоление этого подъема, определенную весом автомобиля и уклоном продольного профиля дороги. Чем круче подъем, тем больше сила, затрачиваемая на его преодоление. Именно поэтому режим движения на подъемах выбирается в зависимости от степени их крутизны, протяженности, видимости на участках подъезда и самого подъема, а также интенсивности движения.

Пологий подъем небольшой протяженности при хорошей видимости и свободной дороге преодолевается с разгона за счет накопившейся кинетической энергии без переключения передач.

Но может случиться, что на включенной передаче двигатель начинает глохнуть. В этом случае без промедления включается пониженная передача. Переключение необходимо сделать до того, как двигатель начнет работать с перегрузкой, автомобиль значительно снизит скорость. Нельзя доходить до скорости, при которой автомобиль начнет идти рывками. На самом подъеме продолжать разгон нерационально, автомобиль следует вести с установившейся скоростью движения.

Крутые и продолжительные подъемы необходимо проходить на той передаче, которая позволяет преодолеть весь подъем без остановок и переключения передач. Выполнять переключения передач на подъеме намного сложнее, чем на горизонтальном участке. Водителю необходимо усвоить, ***что чем круче подъем, тяжелее автомобиль, хуже видимость и дорожные условия, тем ниже должна быть передача.***

Заканчивая подъем, следует соблюдать осторожность при проезде через вершину, так как за ней возможен крутой спуск, ремонтируемые участки дороги, транспортные средства или какие-либо другие препятствия. Скорость на подъезде к вершине подъема всегда должна соответствовать возможной остановке, в пределах видимости. Останавливать автомобиль на подъемах, особенно крутых, не рекомендуется потому, что последующее трогание с места представляет собой трудную задачу. Однако, если в этом возникает необходимость, следует выключить сцепление, затормозить автомобиль рабочим и стояночным тормозами и принять меры против скатывания его назад.

Чтобы начать движение на подъеме, необходимо, удерживая автомобиль на месте с помощью стояночного тормоза, выключить сцепление и включить первую передачу; нажать на педаль газа и, отпуская педаль сцепления, продолжать придерживать стояночный тормоз, чтобы автомобиль не мог двигаться назад; нажимая дальше на педаль газа отпускать сцепление до тех пор, пока двигатель не наберет достаточную мощность. С началом движения освободить полностью рычаг тормоза одновременно с педалью сцепления и двигаться на первой передаче до набора скорости, достаточной для перехода на вторую передачу. Затем, продолжая разгон, переходить на третью и последующие передачи.

Если во время трогания автомобиля двигатель заглохнет, надо немедленно нажать на педаль тормоза, натянуть рычаг стояночного тормоза, выключить сцепление и перевести рычаг управления коробкой передач в нейтральное положение. После этого отпустить педаль тормоза, пустить стартером двигатель и повторить трогание с места, обеспечив большую мощность двигателя.

Если дорожное покрытие на подъеме влажное или скользкое, следует держать постоянную скорость и не допускать ее резкого изменения, чтобы исключить буксование колеса и занос автомобиля. Если же на подъеме колеса все же начинают пробуксовывать, то необходимо сбросить газ и на тормозах осадить автомобиль назад, а затем произвести повторный маневр с большим разгоном. Преодоление крутого, скользкого подъема не начинать, пока, впереди идущий автомобиль не достиг вершины подъема или встречный не спустился к его началу.

**Инструкция № 6**

**ДВИЖЕНИЕ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК**

1. Интенсивность движения транспортных средств ночью намного ниже, чем в светлое время суток. Однако именно в темное время суток происходит почти половина тех дорожно-транспортных происшествий, которые отличаются большой тяжестью последствий. Условия управления автомобилем в темное время суток значительно отличаются от тех же условий днем. С наступлением темноты ухудшается видимость дороги и окружающих предметов, нарушается представление о пространстве, притупляется наблюдательность, быстро утомляется зрение, порой происходит ослепление светом фар встречных транспортных средств. При длительном движении ночью, кроме того, возникает опасность засыпания за рулем, что может привести к выезду на встречную полосу движения или за обочину в кювет. Поэтому в темное время суток от водителя требуется повышенноё внимание и осторожность. При этом следует помнить об особенностях человеческого зрения. Если днём глаз способен улавливать малейшую разницу в яркости объекта и фона, то при искусственном освещении сделать этого он уже не в состоянии. При езде в темное время с включенными фарами резко ухудшается видимость из-за того, что глаз теряет цветное зрение, все предметы выглядят серебристо- серыми, цветовые оттенки отсутствуют. Фары, высвечивая лишь узкое пространство, создают в поле зрения различные по яркости изображения, что значительно снижает зрительные возможности человека.

2. Особенно опасно также ослепление водителя светом фар встречных автомобилей. При ослеплении зрение резко ухудшается; а зачастую пропадает совсем. Процесс адаптации, т.е. восстановления зрения после ослепления, протекает довольно длительное время (до 10 с и более). За это время автомобиль, двигаясь даже с небольшой (30-40 км/ч) скоростью, пройдет около 100 м. В это время водитель не имеет возможности не только заметить опасность или препятствие, но и выдержать направление движения автомобиля в пределах своей полосы и даже полотна дороги.

Однако означает ли все сказанное, что движение ночью обязательно приводит к ДТП? Конечно, нет. Водитель, зная особенности своего зрения, должен правильно выбрать режим движения, подготовить свой автомобиль, хорошо изучить предстоящий маршрут. Так, ветровое стекло и стекла фар должны быть тщательно протерты, всё приборы освещения и световой сигнализации исправны. Для движения ночью очень важна правильная установка и регулировка света фар.

3. Наибольшую опасность представляет встречный разъезд, к которому водитель должен заблаговременно подготовиться. Увидев приближающийся навстречу автомобиль, следует, снизить скорость, в лучах дальнего счета фар, постараться окинуть взглядом дорогу впереди и справа от своего автомобиля, запомнить обстановку. Не смотреть на приближающийся автомобиль, взгляд направить в сторону обочины, не ближе чем за 150 м переключить дальний свет на ближний. Если водитель встречного автомобиля не сделал этого и произошло ослепление, следует резко снизить скорость, а при необходимости, не меняя полосы движения, остановиться. При ослепляющем свете фар встречного автомобиля можно также закрыть один глаз, а когда автомобиль пройдет, открыть его. Этот глаз будет видеть нормально.

4. Обгоны ночью наиболее трудны и опасны, так как дорога впереди не просматривается на достаточное для безопасного обгона расстояние. Кроме того, вначале обгоняющий автомобиль ослепляет впереди едущего водителя через зеркало заднего вида, а в конце обгона водитель попадает в полосу ослепления сам. Поэтому лучше двигаться за впереди идущим автомобилем без обгона. Такое движение за лидером имеет свои преимущества. Свет фар автомобиля хорошо освещает дорогу и за ним можно и нужно ехать с ближним светом фар. Такое движение на некоторое время позволяет едущему сзади водителю не утомлять глаза. Если же обгон необходим, следует правильно пользоваться светом фар. Приближаясь к обгоняемому автомобилю, надо перейти на ближний свет фар. Поравнявшись, включить дальний свет. При завершении маневра, когда обгоняющий автомобиль занимает правую полосу движения, водитель обгоняемого автомобиля должен включить ближний свет.

5. Двигаться в колонне следует с ближним светом. При этом не происходит ослепление через зеркала заднего вида водителей колонны

6. Опасны ночью подъёмы и спуски. На спуске свет фар врезается в противоположный участок подъема, а на подъеме он как бы отрывается от земли и освещает дорогу недостаточно. В местах перехода спуска в подъем, где часто расположены мосты и другие сужения дорог, образуются затемненные зоны. Чтобы принять соответствующие меры безопасности, следует заблаговременно снижать скорость. При движении у верхнего перелома профиля дороги особенно опасны обгоны, поэтому в таких местах следует воздержаться от всяких маневров.

7. Большую опасность на дороге представляют неосвещенные автомобили не только движущиеся, но и стоящие на проезжей части или на обочине. Поэтому при остановке или стоянке на дороге и неосвещённых улицах в темное время суток или в условиях недостаточной видимости на транспортном средстве должны быть включены габаритные огни. В случае неисправности системы сигнализации и освещения транспортное средство должно быть выведено или отбуксировано за пределы дороги. Если это сделать невозможно, необходимо выставить на расстоянии не менее 15 м в населенных пунктах и не менее 30 м вне населенных пунктов позади транспортного средства знак аварийной остановки.

**Инструкция № 7**

**ДВИЖЕНИЕ ВО ВРЕМЯ ДОЖДЯ И СНЕГОПАДА**

1. При движении в дождь или снегопад значительно уменьшается видимость, поскольку стеклоочистители очищают только часть ветрового стекла и совершенно не очищают боковые стекла. Кроме того, увеличивается тормозной путь, потому что дорожное покрытие становится влажным, скользким (коэффициент сцепления снижается). Особенно опасен момент начала дождя, когда дорожная пыль, смоченная водой, превращается в жидкую грязь, а коэффициент сцепления снижается почти вдвое. При продолжительном дожде грязь с дороги смывается и коэффициент сцепления несколько увеличивается.

2. В ненастную погоду следует учитывать, что пешеходы, находясь под зонтами и подняв воротники пальто, замедленно реагируют на подаваемые сигналы, так как могут не замечать приближающийся автомобиль.

3. Встречаемые на пути движения лужи лучше объехать или проезжать с пониженной скоростью, так как под водой могут оказаться крупные камни, выбоины. Проехав лужи, следует проверить действие тормозов и, при необходимости, просушить их. Попадая между тормозными колодками и барабаном, вода резко снижает эффективность тормозов. Чтобы просушить тормоза, следует во время движения несколько раз слегка нажать на тормозную педаль и несколько секунд удерживать ее. Повторять этот прием 3-4 раза, а затем вновь проверить действие тормозов.

4. Очень опасен во время дождя выезд на обочину дороги, особенно в тех местах, где обочины не заасфальтированы.

5. Во избежание заноса торможение на мощеной дороге следует производить плавно, сцепление выключать в последний момент.

6. Если на дороге встречаются небольшие снежные заносы или сугробы, их следует преодолевать с разгона под прямым углом, не переключая передачи, не делая поворотов и не снижая частоты вращения вала двигателя. При движении по наезженной снежной дороге значительно уменьшается сцепление колес с дорогой. Следовательно, нельзя резко тормозить или интенсивно поворачивать рулевое колесо. Заснеженные участки дороги протяженностью более 5 м рекомендуется преодолевать на пониженной передаче. В случае застревания нельзя допускать длительного буксования колес во избежание образования обледенелых лунок под колесами. Нужно отвести автомобиль назад на несколько метров, дать ему небольшой разгон и попытаться преодолеть трудный участок с ходу. При буксовании колес нельзя также сообщать высокую частоту вращения коленчатому валу. Нужно расчистить снег и использовать подручные материалы (песок, ветки, доски) для увеличения сцепления колес с дорогой. При движении по глубокому уплотненному снегу хороший эффект дают надетые на колеса цепи противоскольжения. Кратковременное движение с пониженным давлением воздуха в шинах также увеличивает проходимость автомобиля за счет снижения удельного давления колес на снег. Двигаться по свежему снегу нужно без остановок и переключения передач, так как это приводит к потере скорости, а после остановки тронуться с места гораздо труднее.

7. На заснеженных дорогах следует соблюдать осторожность при встречных разъездах во избежание застревания автомобиля в рыхлом снегу обочины или заноса автомобиля.

**Инструкция № 8**

**ДВИЖЕНИЕ В ГОЛОЛЕДИЦУ**

1. При эксплуатации автомобиля зимой водителю довольно часто приходится двигаться по дороге, участки которой покрыты льдом. В этом случае сцепление колес с дорожным покрытием значительно ухудшается, а тормозной путь может возрасти по сравнению с сухим дорожным покрытием в 8 и более раз при той же скорости движения.

На скользкой дороге увеличивается не только тормозной путь, но и повышается опасность блокировки колес при торможении, что может привести к потере поперечной устойчивости. Управление автомобилем в таких условиях требует большой осторожности и умения.

2. Прежде всего, переходя на зимние условия эксплуатации, водитель должен позаботиться о шинах своего автомобиля. На скользкой заснеженной или обледенелой дороге хорошее сцепление передних управляемых колес имеет большое значение для безопасной езды. Поэтому необходимо на переднюю ось автомобиля установить колеса с менее изношенными шинами.

3. Особенно вредно ездить зимой на полуспущенных шинах: при низких температурах резина под влиянием сильных деформаций легко трескается. Тормоза необходимо отрегулировать, обеспечив одновременное их действие. Перед выездом полезно проверить устойчивость автомобиля при торможении, стремление его к заносу.

4. Управляя автомобилем зимой, ни в коем случае не следует допускать резких движений при переключении передач, разгоне, поворотах и торможении. Даже незначительная резкость в управлении автомобилем, допустимая в обычных условиях, при гололеде может привести к заносу.

Следует взять за правило — все маневры производить без выключения сцепления, т.е.притормаживая двигателем. В условиях гололеда необходимо вдвое снижать скорость автомобиля на поворотах, по сравнению с движением по сухой дороге.

5. При движении по льду для замедления движения лучше вообще не пользоваться тормозами, а применять их только в момент остановки.

Начинать плавное торможение следует с уменьшения нажима или даже полного отпускания педали газа.

При необходимости более быстрой остановки применяется комбинированное торможение (двигателем и прерывистым торможением). Наибольший эффект на скользкой дороге дает пульсирующее торможение с одновременным переходом на низшую передачу. Торможение с одновременным поворотом рулевого колеса недопустимо.

При таком торможении передние заторможенные колеса не изменяют направление движения автомобиля. После же торможения автомобиль резко направляется в сторону повернутых передних колес, что всегда неожиданно для водителя и может привести к заносу.

6. На дорогах с интенсивным движением транспорта скорость и дистанцию между автомобилем следует выбирать такими, чтобы обеспечить безопасность движения.

Во многом это зависит от профиля дороги, условий видимости, состояния дорожного полотна и особенности перевозимого груза. Если на сухой дороге дистанцию между автомобилями в метрах выбирают приблизительно равной скорости движения (40 км/ч— 40 м), то на скользкой дороге эта дистанция должна быть увеличена по крайней мере в 2 раза.

Высокие скорости движения недопустимы. Даже на сухой дороге могут попадаться участки покрытые льдом.

Очень важно, чтобы автомобиль проходил эти участки плавно, без изменения режима движения.

7. Снегопад при гололеде усиливает опасность заноса. Свежевыпавший снег на обледенелой дороге подобен смазке, еще более увеличивающей скольжение, удлиняющей тормозной путь и способствующей заносу.

8. Гололед особенно опасен на мостах, путепроводах, эстакадах, высоких насыпях, при подъездах к перекресткам и остановкам общественного транспорта. Ледяной слой на проезжей части в этих местах может образоваться даже тогда, когда его нет на примыкающих к ним участках дороги.

**Инструкция № 9**

**ДВИЖЕНИЕ НА СПУСКЕ**

1. На спусках уменьшается сцепной вес автомобиля, резко снижаются его тормозные способности, он легко теряет устойчивость. Перед спуском необходимо определить его крутизну, длину и снизить скорость движения автомобиля для того, чтобы увеличить дистанцию до впереди идущего автомобиля. На пологом спуске достаточно отпустить педаль газа, чтобы автомобиль не развил слишком высокую скорость.

На крутых, недлинных спусках необходимо еще и подтормаживать не выключая сцепления. На затяжных спусках особое значение приобретает торможение двигателем, так как дли- тельное пользование тормозами вызывает повышенный износ тормозных накладок и нагревание тормозных колодок и барабанов, что приводит к снижению эффективности торможения и может стать причиной отказа тормозной системы.

2. Используя двигатель в качестве дополнительного тормоза во время движения на спуске, надо включить ту передачу, на которой осуществлялся бы подъем, и отпустить педали сцепления и газа, чтобы двигатель работал на малых оборотах. Выключать зажигание запрещается!

Перед очень крутыми или длинными спусками, особенно при полностью нагруженном автомобиле, необходимо остановить автомобиль и проверить исправность действия тормозов.

3. Каждому водителю следует ясно представлять, что при нарушении правил дорожного движения на крутых спусках, когда двигатель оказывается отключённым и тормоза неисправными, положение становится катастрофическим и необходимо немедленно принять меры к остановке автомобиля, так как при малейшем промедлении скорость автомобиля будет возрастать, увеличивая тяжесть последствий.

Остановить автомобиль можно путем съезда на мягкий грунт, заболоченный участок, наезда на кучу песка или на какое-либо препятствие, способное погасить скорость автомобиля.

**Инструкция № 10**

**ДВИЖЕНИЕ НА ПОВОРОТАХ**

1. Автомобиль на повороте испытывает действие дополнительных внешних сил, в частности центробежной силы, которые отсутствуют при движении на других участках дороги.

Центробежная сила стремится сдвинуть автомобиль к внешней стороне от центра поворота дороги. Ее величина зависит от веса автомобиля, радиуса закругления и квадрата скорости. Вот почему при большой скорости опасно делать резкие повороты руля, выполняемые в минимальные промежутки времени: в этом случае радиус резко уменьшается, а центробежная сила увеличивается.

2. Существует справедливое мнение, что на дороге нет двух одинаковых поворотов. Каждый поворот имеет другой радиус, другой уклон, другое покрытие, другую видимость или другую окружающую обстановку.

Поэтому водитель должен оценивать каждый поворот и выбирать скоростной режим, обеспечивающий безопасность движения именно на этом конкретном повороте с учетом присущих ему особенностей и неожиданностей.

3. На повороте никогда не следует смотреть на дорогу непосредственно перед автомобилем. Необходимо смотреть на конец поворота или на более дальний видимый участок дороги. Тогда водитель сможет не только правильно определить радиус поворота, но также увидеть, не подъезжает ли кто с противоположной стороны, свободна ли дорога на его стороне.

4. Двигаясь на повороте, нельзя допускать скольжения, которое может привести к потере управления автомобилем. Если на повороте при сухом покрытии водитель услышит скрип шин, то значит он развил чрезмерную скорость.

Нельзя срезать повороты, необходимо всегда ехать по правой стороне дороги.

5. На повороте не следует тормозить, переключать передачи, чересчур резко нажимать на педаль газа. Все это может послужить причиной возникновения опасной ситуации.

6. Правильный поворот следует осуществлять следующим образом:

– перед приближением к его началу необходимо уменьшить скорость до безопасного предела;

– начало закругления следует проезжать, не увеличивая скорость вращения коленчатого вала двигателя, но и без торможения даже двигателем; одновременно без рывка, постепенно поворачивать рулевое колесо, ускоряя его вращение по мере увеличения кривизны поворота;

– примерно от половины поворота постепенно увеличивая частоту вращения коленчатого вала двигателя так, чтобы выйти из поворота со скоростью, равной по величине скорости перед началом прохождения поворота. Поворачивать рулевое колесо обратно в основное положение нужно также без рывков и постепенно.

7. Необходимо помнить, что из-за инерции двигателя автомобиля начинать выполнение поворота следует несколько раньше начала закругления дороги, а выходить из поворота надо также раньше. Величина этого опережения определяется на основании длительного опыта. Правильное выполнение поворотов характеризуется отсутствием заноса и плавностью.

Рулевое колесо необходимо держать всеми пальцами и ладонями обеих рук достаточно крепко, по возможности не следует перекладывать руки, а вращать колесо, не отнимая от него рук. Нельзя перекладывать руки крест-накрест.

Если на повороте с очень большой кривизной, например на горных серпантинах, водителю нужно перемещать положение одной руки, то необходимо, чтобы другая рука всегда плотно обхватывала обод рулевого колеса. Отнимать от рулевого колеса обе руки одновременно во всех случаях запрещается.

Одной из трудных задач для водителя является быстрое и безошибочное определение величины кривизны поворота и отсюда выбор безопасной скорости движения.

**Инструкция № 11**

**ВЫБОР БЕЗОПАСНЫХ ИНТЕРВАЛОВ И ДИСТАНЦИЙ**

1. Для обеспечения безопасного вождения между боковыми сторонами встречных и попутных автомобилей водители должны оставлять безопасные промежутки, называемые интервалами. Интервалы необходимо выдерживать между кромкой дороги и бровкой тротуара, обочины и автомобилем.

2. Величина интервала изменяется и зависит от скорости движения автомобиля, увеличиваясь по мере возрастания скорости. Водитель должен соблюдать следующие интервалы в пределах скорости движения от 30 до 80 км/ч:

* от кромки дороги до автомобиля 0,6-1,0 м;
* при обгонах, объездах (между параллельными автомобилями)—1,07-1,5 м;
* между встречными автомобилями 1,5-2,0 м.

3. Определяя величину безопасного интервала между встречными автомобилями, необходимо учитывать, что водители встречных тяжелых грузовых автомобилей, автобусов и автопоездов стремятся держаться ближе к осевой линии дороги, поэтому для обеспечения безопасного интервала при встречных разъездах необходимо снижать скорость движения.

4. Расстояние между движущимися друг за другом автомобилями называется дистанцией. В процессе движения водитель выбирает дистанцию по остановочному пути.

5. Остановочный путь – это расстояние, проходимое автомобилем с момента, когда водитель заметил впереди опасность, до полной остановки автомобиля. На величину, остановочного пути влияют скорость движения, реакция водителя, состояние проезжей части, устойчивость и состояние тормозного устройства, глубина рисунка протектора шин.

6. Остановочный путь, складывается из путей, проходимых автомобилем за время:

* реакция водителя (т. е. время с момента, когда водитель заметил опасность, до начала воздействия на привод тормозов, равное от 0,2 до 1,5 сек. При расчетах обычно принимают 0,8 сек.);
* срабатывание привода тормозов, которое равно для систем с гидроприводом 0,2-0,4 сек, с пневмоприводом 0,7-1,0 сек, у автопоездов 0,7—2,0 сек.;
* действия тормозов Последние два слагаемые составляют тормозной путь,

7. Тормозной путь – это путь, проходимый автомобилем с момента нажатия на тормозную педаль до полной остановки. Тормозной путь пропорционален квадрату скорости. Поэтому при увеличении скорости в 2 раза тормозной путь увеличивается в 4 раза.

Тормозной путь можно определить по простейшей формуле:

Т (тормозной путь)=С 2 (скорость в квадрате) / 254хК (коэффициент сцепления)

При скорости 20 км/ч он равен: Т = 202 /254х0,4=4 м

При скорости 40 км/ч он равен: Т=402 /254х0,4=16 м

По этой упрощенной формуле рассчитывается путь, проходимый автомобилем за время действия тормозов, т.е. расстояние по следу торможения (юза) колес автомобиля.

Правилами дорожного движения установлены следующие максимально допустимые значения тормозного пути при скорости 40 км/ч:

Водитель в зависимости от скорости должен выбирать такую дистанцию, чтобы избежать столкновения в случае торможения движущегося транспортного средства впереди, а также необходимый интервал, обеспечивающий безопасность движения.

Одновременно водителю впереди движущегося транспортного средства запрещается резко тормозить, если это не требуется для обеспечения безопасности движения.

**Инструкция № 12**

**ОБГОН**

1. Обгон – опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части).

Обгон – один из наиболее сложных и ответственных маневров и выполнение его требует от водителя точного расчета и умелого управления.

2. Каждый обгон опасен, поэтому прежде чем осуществить его, водитель должен разрешить множество вопросов:

– какое расстояние пройдет автомобиль по полосе встречного движения? Сколько времени займет обгон?

– какое минимальное время можно находиться на полосе встречного движения?

– достаточно ли ширины проезжей части для совершения обгона?

– могут ли появиться неожиданные препятствия на пути во время обгона?

– обеспечивает ли обгон безопасным расстоянием и временем, т. е. появится ли в зоне обгона встречный транспорт раньше чем закончится обгон?

– обеспечивается ли обгон общей дорожно-транспортной обстановкой (видимостью и обзорностью, поворотами, уклонами, состоянием дорожного покрытия, интенсивностью).

– как будет вести себя водитель обгоняемого автомобиля (увеличит скорость, сместится к осевой линии или начнет объезд или обгон)?

Решив эти вопросы и выработав стратегию обгона, можно начинать выполнение маневра.

3. Прежде всего следует проехать некоторое расстояние за обгоняемым автомобилем, несколько сместившись влево, чтобы водитель обгоняемого автомобиля увидел обгоняющего, определить скорость обгоняемого и убедиться в отсутствии встречного транспорта. Затем заблаговременно включить левый указатель поворота, убедиться через зеркало заднего вида в отсутствии обгоняющего транспорта, выехать на полосу встречного движения и тогда плавно увеличивать скорость для обгона.

4. Произведя обгон, включить правый указатель поворота, убедиться через зеркало заднего вида, что обгоняемый автомобиль находится сзади на безопасном расстоянии, плавно начать возвращаться на правую полосу движения.

5. Дополнительными сигналами обгона вне населенных пунктов могут служить подача звукового сигнала, а ночью переключение света фар с ближнего на дальний. Какое расстояние нужно, и сколько времени пройдет, при обгоне, видно из таблицы:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Скорость обгоняе- мого, автомоб., км/ч | Скорость обгоняющего автомобиля, км/ч | | | | | |
| 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | Путь автомобиля  за 1 сек. |
| 40 | 31,3 (434) | 17,2 (286) | 12,4 (242) | 10,1 (224) | 8,7 (217) | 11,1 м |
| 50 | – | 37,3 (621) | 20,2 (392) | 14,4 (321) | 11,6 (289) | 13,9 м |
| 60 | – | – | 43,3 (842) | 23,2 (514) | 16,4 (411) | 16,7 м |
| 70 | – | – |  | 49,3 (1095) | 26,2 (654) | 19,4 м |

Первое число – время обгона, числа в скобках – путь, проходимый обгоняющим автомобилем на встречной полосе движения.

Спеши, не торопясь!

**Инструкция № 13**

**О МЕРАХ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ.**

**1. Общие положения**

1.1. «Железнодорожный переезд» – пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне. Один из сложных и опасных участков дороги!

1.2. Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду.

1.3. При движении через переезд строго руководствуйтесь требованиями Правил дорожного движения. Нарушение их может привести не только к потере транспортного средства и Вашей гибели, но и к массовой гибели пассажиров в поезде, пожарам, взрывам, заражению окружающей среды.

1.4. Необходимо учитывать, что в отдельных случаях состояние проезжей части, межрельсовых настилов на железнодорожных переездах не соответствует установленным нормам. Исходя из этого, следует заранее запланировать скорость проезда через переезд и исключить вероятность остановки на железнодорожных путях.

**2. Основные требования безопасности.**

2.1. Готовясь к движению через переезд, еще раз убедитесь в исправном состоянии рулевого управления, трансмиссии, тормозов и приборов освещения.

2.2. Выбирайте правильный режим движения, обеспечивающий устойчивую работу двигателя и трансмиссии транспортного средства.

2.3. Не старайтесь определить скорость приближающегося к переезду поезда, чтобы принять решение о проследовании транспортного средства через переезд. По силуэту локомотива, а тем более по его фарам и прожектору невозможно определить скорость и расстояние поезда от переезда. Ошибка неизбежна! Остановите транспортное средство и пропустите поезд.

2.4. От начала подачи сигналов светофорами на переезде о запрещении движения (красные огни) до подхода поезда к переезду расчетное время составляет всего 30-40 секунд! Не рискуйте! Никто не застрахован от внезапной вынужденной остановки транспортного средства. Остановка на переезде – одна из причин столкновения с поездом.

2.5. Внезапно остановить поезд невозможно. При скорости грузового поезда 80 км/час и применении экстренного торможения машинистом тормозной путь поезда составит не менее 900 метров. Пассажирский поезд, следующий со скоростью 120 км/час, остановится только через 1000 метров.

2.6. При подходе транспортного средства к переезду и при следовании по переезду не занимайтесь разговорами, потребуйте от пассажиров не отвлекать Вас от управления транспортным средством и наблюдения за дорожной обстановкой.

2.7. При следовании по переезду соблюдайте дистанцию, исключающую остановку Вашего транспортного средства на настиле переезда при внезапной остановке или резком снижении скорости впереди идущим транспортным средством в границах переезда. Въезд на переезд разрешается не ранее того момента, когда впереди идущее транспортное средство закончит проезд по переезду.

2.8. Настил переезда не имеет обочин. Проявляйте осторожность! Не ослепляйте водителей встречных транспортных средств!

2.9. На переезде без шлагбаума в зимний период времени возможен гололед. Будьте внимательны!

2.10. На переезде со шлагбаумами при появлении красных огней на переездном светофоре, но еще открытом шлагбауме, не въезжайте на переезд! Вы попадете в ловушку: при нахождении Вашего транспортного средства на настиле переезда шлагбаумы будут закрыты!

2.11. Запрещается выезжать на переезд:

– при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);

– при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);

– при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком, либо с вытянутыми в сторону руками);

– если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;

– если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина);

2.12. В случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп–линии, знака «Движение без остановки запрещено» или светофора, если их нет – не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии последнего не ближе 10 м до ближайшего рельса.

2.13. При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда.

Одновременно водитель должен:

– при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м и (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;

– оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;

– при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

ПРИМЕЧАНИЕ: Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью - с факелом или фонарем).

Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

2.14. Кроме того, запрещается:

– объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства, самовольно открывать шлагбаум;

– провозить через переезд в нетранспортном положении дорожные, строительные и другие машины и механизмы;

– разворачиваться на переезде;

– двигаться задним ходом;

– совершать обгон на ж/д переездах и ближе чем за 100 метров перед ними;

– останавливаться (если для движения в данном направлении имеется менее трёх полос);

– стоянка ближе 50 метров от железнодорожных переездов.

2.15. Без разрешения начальника дистанции пути железной дороги запрещается:

– движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/час, а также саней – волокуш;

– транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, ширина которых более 5 метров или высота от поверхности дороги более 4,5 метров (с грузом или без него);

– автопоездов, длина которых превышает с одним прицепом (полуприцепом) 20 м., а с двумя и более прицепами 24 м;

– специальных транспортных средств, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы (крупное оборудование, мостовые фермы и т. д.).

Заявка для получения разрешения на передвижение вышеуказанных транспортных средств должна быть подана начальнику дистанции пути не позднее, чем за 24 часа до перевозки.

**ВОДИТЕЛЬ!**

Не подвергай себя, пассажиров, находящихся в вагонах поезда и людей находящихся в районе железнодорожного переезда опасности! Сэкономив минуты, ты можешь сделать несчастными сотни людей!

В результате дорожно-транспортного происшествия может произойти крушение железнодорожного состава, а в зависимости от перевозимого груза – экологическая катастрофа или большие человеческие жертвы!

Будь внимательным!

Соблюдай требования безопасности при движении через железнодорожные пути!

**Инструкция № 14**

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ВЕСЕННЕ-ЛЕТНИЙ ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА**

**1. Введение**

1.1. Весенне-летний период эксплуатации транспортных средств имеет свои особенности (дождь, туман, бездорожье и т. п.).

1.2. Весной с началом таяния снега на дорогах бывает много талой воды. Под слоем воды на проезжей части могут скрываться неровности и ямы. При движении по таким дорогам необходимо соблюдать особую осторожность, чтобы не вывести из строя автомобиль, не допустить поломок ходовой части и не совершить дорожно-транспортное происшествие.

**2. Общие требования безопасности**

2.1. При движении по воде, тормозные колодки смачиваются водой и теряют коэффициент трения, в результате чего эффективность тормозов сводится к нулю. После проезда по воде, немедленно следует проверить действие тормозов путем нажатия на педаль тормоза. Для восстановления эффективности торможения автомобиля необходимо при движении с малой скоростью периодически нажимать на педаль тормоза до восстановления эффективности торможения.

2.2. Весной земляные обочины дорог от большого количества влаги размокают и имеют большую вязкость. Поэтому необходимо избегать съездов на размокшую обочину, т.к. автомобиль может увести в сторону обочины и привести к опрокидыванию транспортного средства.

2.3. При высокой скорости движения съезд на размокшую обочину представляет большую опасность. Поэтому перед съездом на обочину скорость движения транспортного средства необходимо снижать до минимума.

2.4. С наступлением теплых дней на улицах и дорогах значительно увеличивается количество пешеходов, велосипедистов и водителей индивидуального транспорта. Пешеходы, велосипедисты и водители индивидуального транспорта имеют низкий уровень знаний правил дорожного движения и навыки вождения транспортного средства. Они могут внезапно сделать неожиданный маневр, поэтому будьте предельно внимательны и осторожны при разъездах с транспортными средствами управляемыми такой категорией водителей.

2.5. Утренние морозы покрывают дорогу тонким слоем льда. При движении по такой дороге шины автомобиля почти не имеют сцепления. Коэффициент сцепления, который на сухой дороге с твердым покрытием может варьировать между 0,7 и 0,9, при гололедице снижается до 0,05.

2.6. При движении по дороге в условиях гололеда, нет ничего опаснее потери самообладания. При резком нажатии на педаль газа или резком отпускании, а так же при резком нажатии на педаль тормоза в большинстве случаев возникает юз и автомобиль становится практически неуправляемым. Поэтому, чтобы не допустить такое явление как юз автомобиля, скорость движения необходимо снижать и увеличивать постепенно. Во время движения следует избегать резких поворотов руля.

2.7. В случае заноса автомобиля необходимо повернуть рулевое колесо в сторону заноса и сбросить газ, при этом не рекомендуется использовать тормоз, т.к. это может привести к остановке вращения передних колес, в результате чего автомобиль становится неуправляемым, что может привести к непредсказуемым последствиям.

2.8. Скорость движения должна выбираться водителем исходя из дорожных и метеорологических условий, при этом она должна обеспечивать безопасную остановку транспортного средства в случае возникновения опасности, кроме того, необходимо учитывать безопасную дистанцию между автомобилями и интенсивность их движения.

2.9. Многие водители считают, что при установке на колеса транспортного средства резины с шипами их безопасность при торможении будет обеспечена полностью. Однако это в корне не правильно, т.к. многолетние наблюдения показали, что резина с шипами эффективна в момент начала движения. Во время движения резина с шипами удерживает автомобиль по прямой, но в случае экстренного торможения шипы забиваются мелкими осколками льда и эффективность торможения сводится к нулю.

2.10. Весной после схода снега на грунтовых дорогах образуется бездорожье, что резко ухудшает условия эксплуатации транспортных средств. В связи с этим, перед движением по бездорожью, водителю следует выбирать правильную передачу в коробке перемены передач с учетом технического состояния транспортного средства, груза и дорожных условий.

**Инструкция № 15**

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В ОСЕННЕ-ЗИМНИЙ ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА**

**1. Введение**

1.1. Данная инструкция регламентирует основные требования безопасности при эксплуатации транспортных средств в осенне-зимний период.

1.2. В осенне-зимний период погодные условия характеризуются сильными морозами, метелями, частыми туманами и большими суточными перепадами температуры окружающего воздуха. Поэтому к эксплуатации автотранспорта в этот период предъявляются особенно повышенные требования, как к техническому состоянию, так и к особенностям вождения транспортных средств.

**2. Общие требования**

2.1. При управлении транспортным средством в зимний период необходимо помнить, что низкая температура окружающего воздуха может повлиять на техническое состояние автомобиля, и не исключена возможность внезапного, неожиданного отказа какого-либо узла, агрегата или системы влияющей на безопасность движения.

Так, при низкой температуре окружающего воздуха возможно замерзание тормозной жидкости, воздушных шлангов или трубок. В связи с этим повышается вероятность отказа работы тормозной системы.

2.2. При низкой температуре окружающего воздуха происходит увеличение вязкости масла в гидроусилителе рулевого управления, вследствие чего возможен отказ рулевого управления. На автомобилях с дизельными двигателями возможно замерзание топлива в топливной аппаратуре, фильтрах и топливопроводе.

2.3. Кроме того, при низкой температуре окружающего воздуха может возникнуть множество причин ведущих к неисправности автомобиля. Поэтому при движении водитель должен быть особенно внимательным к техническому состоянию автомобиля, постоянно его контролировать и своевременно устранять выявленные неисправности.

**3. Требования водителю перед выездом на линию**

3.1. Перед началом работы водитель транспортного средства должен:

- получить путевой лист;

- пройти предрейсовый медицинский осмотр;

- проверить исправность транспортного средства, состояние шин, давление в них, исправность внешних световых приборов, исправность системы отопления кабины и салона, наличие топлива в топливном баке, наличие и исправность инструмента и дополнительного оборудования;

- проверить наличие всей документации, необходимой для работы;

- предоставить транспортное средство для проверки контролеру ТС.

**4. Требования безопасности движения во время работы на линии**

4.1. При езде по заснеженной дороге необходимо быть предельно внимательным, чтобы не попасть в заснеженную яму или не совершить наезда на какое-либо препятствие. Кроме того, снег скрывает обочину дороги, поэтому при остановке надо быть особенно осторожным, чтобы не допустить съезд с дороги в кювет и опрокидывание транспортного средства.

4.2. Водителю необходимо знать и помнить, что при низкой температуре окружающего воздуха:

– создается ограниченная видимость из-за тумана;

– выхлопные газы впереди идущего автомобиля создают клубы дыма, ухудшающие видимость водителю следующего за ним транспортного средства;

– повышается вероятность внезапной остановки впереди идущего транспортного средства вследствие неожиданной его поломки.

4.3. При движении в условиях низких температур окружающего воздуха необходимо:

– включить задние противотуманные фонари;

– увеличить дистанцию;

– снизить скорость движения;

– избегать обгона, который является опасным и сложным маневром.

4.4. При движении по ледовым переправам следует руководствоваться указаниями дежурных, а при их отсутствии дорожными знаками и указателями.

4.5. На ледовой переправе движение транспортных средств допускается в одну сторону. Для встречного движения устраивают другой путь на расстоянии не менее 150 метров от первого.

4.6. На ледовой переправе запрещается:

- остановка и стоянка;

- проезд транспортного средства, вес которого больше указанного на установленном запрещающем знаке "Ограничение массы";

- движение с большей скоростью, чем указано на запрещающем знаке «Ограничение максимальной скорости»;

- перевозка пассажиров, как в салоне, так и в кабине транспортного средства;

- проезжать водное препятствие в незнакомом месте без предварительной проверки толщины льда.

4.7. В случае неожиданной остановки транспортного средства на ледовой переправе необходимо:

– принять меры к освобождению переправы своими силами, если это невозможно, тогда необходимо отбуксировать автомобиль на ближний берег посредством троса длиной 50-70 метров, соблюдая максимальную осторожность.

4.8. Толщину льда проверять по всей ширине реки, озера. Проезжать переправу только с открытыми дверями и высадив всех пассажиров.

Обратить внимание на трещины льда, воздушные пробки, полыньи.

4.9. В зимний период при повышении температуры на дорогах появляется гололедица, которая характеризуется резким уменьшением коэффициента сцепления, что способствует увеличению тормозного пути. Поэтому при езде в гололедицу следует избегать резких торможений и ускорений, резких поворотов. Тормозить следует плавно, в основном двигателем. Снижать скорость движения, увеличивать дистанцию.

**Инструкция № 16**

**ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП**

В большинстве случаев дорожно-транспортные происшествия происходят вдалеке от медицинских учреждений и пунктов связи, с помощью которых можно вызвать «скорую помощь». Именно это обстоятельство и служит тем, что водители раньше других могут оказать первую медицинскую помощь, т. е. проводить простейшие неотложные мероприятия для спасения жизни пострадавших. Водители автомобилей и других транспортных средств как причастные, так и непричастные к ДТП, но находящиеся поблизости, обязаны немедленно остановиться и оказать помощь нуждающимся в ней.

Неоказание помощи лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии, наказывается в установленном законом порядке.

Последовательность действий при оказании помощи пострадавшим должна быть следующей.

**1. Организация вызова «скорой помощи»** - по единому номеру службы спасения 112, а при отсутствии сотового телефона – одного из присутствующих нужно отправить к ближайшему телефону с заданием сообщить в лечебное учреждение и отделение полиции о характере и месте ДТП, числе пострадавших.

**2. Извлечение пострадавших из разбитого автомобиля.**

Происшествия на дорогах часто сопровождаются сложными переломами, черепно-мозговыми травмами, повреждениями позвоночника. У потерпевшего может быть сразу несколько травм. Поэтому выносить его из автомобиля следует очень осторожно. Нельзя дергать и сгибать ему туловище, руки или ноги, вытягивать их силой. Надо постараться прежде устранить все, что удерживает пострадавшего.

Если человек потерял сознание и находится в неестественном положении, выносить его из автомобиля нужно вдвоем или втроем, стараться не изменять этого положения. С особым вниманием следует отнестись к пострадавшим при подозрении на перелом позвоночника, не перемещать их без крайней необходимости, ибо это может вызвать паралич. Такого человека нужно положить на спину или живот с таким расчетом, чтобы место повреждения не ущемлялось.

**3. Оказание первой медицинской помощи.**

У извлеченного из автомобиля пострадавшего нужно ослабить галстук, расстегнуть воротник, пояс, чтобы не затруднялось дыхание.

При переломах и вывихах конечностей необходимо во всех случаях накладывать шины, а при их отсутствии, делать фиксацию подручными предметами (досками, палками), если у пострадавшего возникло кровотечение, следует принять меры к временной остановке его.

Оказание первой медицинской помощи должно производиться быстро и не причинять пострадавшему излишней боли. При этом средства первой помощи применять согласно рекомендациям, утвержденным приказом Минздравмедпрома РФ № 325 от 20.08.1996 г.

Приложение N 1

к приказу Минздравмедпрома России

от 20 августа 1996 г. N 325

**Состав аптечки первой помощи (автомобильной)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N п/п | Наименование вложения | | Нормативный документ | Форма выпуска (размеры) | Кол-во (штук, упаковок) |
| **1 Средства для временной остановки наружного кровотечения и перевязки ран** | | | | | |
| 1.1 | Жгут кровоостанавливающий | | ГОСТ Р  ИСО 10993-99 |  | 1 шт. |
| 1.2 | Бинт марлевый медицинский нестерильный | | ГОСТ 1172-93 | 5 м х 5 см | 2 шт. |
| 1.3 | Бинт марлевый медицинский нестерильный | | ГОСТ 1172-93 | 5 м х 10 см | 2 шт. |
| 1.4 | Бинт марлевый медицинский нестерильный | | ГОСТ 1172-93 | 7 м х 14 см | 1 шт. |
| 1.5 | Бинт марлевый медицинский стерильный | | ГОСТ 1172-93 | 5 м х 7 см | 2 шт. |
| 1.6 | Бинт марлевый медицинский стерильный | | ГОСТ 1172-93 | 5 м х 10 см | 2 шт. |
| 1.7 | Бинт марлевый медицинский стерильный | | ГОСТ 1172-93 | 7 м х 14 см | 1 шт. |
| 1.8 | Пакет перевязочный стерильный | | ГОСТ 1179-93 |  | 1 шт. |
| 1.9 | Салфетки марлевые медицинские стерильные | | ГОСТ  16427-93 | Не менее 16 x 14 см N10 | 1 уп. |
| 1.10 | Лейкопластырь бактерицидный | | ГОСТ Р  ИСО 10993-99 | Не менее 4 см х 10 см | 2 шт. |
| 1.11 | Лейкопластырь бактерицидный | | ГОСТ Р  ИСО 10993-99 | Не менее 1,9 см х 7,2 см | 10 шт. |
| 1.12 | Лейкопластырь рулонный | | ГОСТ Р  ИСО 10993-99 | Не менее 1 см х 250 см | 1 шт. |
| **2 Средства для сердечно-легочной реанимации** | | | | | |
| 2.1 | Устройство для проведения искусственного дыхания "Рот- Устройство-Рот" | | ГОСТ Р  ИСО 10993-99 |  | 1 шт. |
| **3 Прочие средства** | | | | | |
| 3.1 | Ножницы | ГОСТ Р 51268- 99 | |  | 1 шт. |
| 3.2 | Перчатки медицинские | ГОСТ Р  ИСО 10993-99 ГОСТ Р 52238- 2004  ГОСТ Р 52239- 2004  ГОСТ 3-88 | | Размер не менее М 1 | пара |
| 3.3 | Рекомендации по применению аптечки первой помощи (автомобильной) | |  |  | 1 шт. |
| 3.4 | Футляр | |  |  | 1 шт. |

**Примечания:**

1. Средства, входящие в состав аптечки первой помощи (автомобильной), не подлежат замене.

2. По истечении сроков годности средств, входящих в состав аптечки первой помощи (автомобильной), или в случае их использования аптечку необходимо пополнить.

Приложение N 2

к приказу Минздравмедпрома России

от 20 августа 1996 г. N 325

**Рекомендации по применению аптечки первой помощи (автомобильной)**

1. Средства, входящие в состав аптечки первой помощи (автомобильной), предусмотренные приложением N 1 (далее - Состав аптечки), при оказании первой помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий рекомендуется применять следующим образом:

а) при оказании первой помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно- транспортных происшествий, все манипуляции выполнять в медицинских перчатках (п. 3.2 Состава аптечки);

б) при артериальном кровотечении из крупной (магистральной) артерии прижать сосуд пальцами в точках прижатия, наложить жгут кровоостанавливающий (п. 1.1 Состава аптечки) выше места повреждения, с указанием в записке времени наложения жгута, наложить на рану давящую (тугую) повязку (п. 1.2-1.9 Состава аптечки);

в) при отсутствии у пострадавшего самостоятельного дыхания провести искусственное дыхание при помощи устройства для проведения искусственного дыхания "Рот-Устройство-Рот" (п. 2.1 Состава аптечки);

г) при наличии раны наложить давящую (тугую) повязку, используя стерильные салфетки (п. 1.9 Состава аптечки) и бинты (п. 1.2-1.7 Состава аптечки) или применяя пакет перевязочный стерильный (п. 1.8 Состава аптечки).

При отсутствии кровотечения из раны и отсутствии возможности наложения давящей повязки наложить на рану стерильную салфетку (п. 1.9 Состава аптечки) и закрепить ее лейкопластырем (п. 1.12 Состава аптечки).

При микротравмах использовать лейкопластырь бактерицидный (п. 1.10 - 1.11 Состава аптечки).

**Инструкция № 17**

**ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ ТЕРРОРИЗМУ И ДЕЙСТВИЯХ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ СИТУАЦИЯХ ДЛЯ ВОДИТЕЛЬСКОГО СОСТАВА**

**1. Введение:**

Международный терроризм приобретает все более угрожающие масштабы, его проявления влекут массовые человеческие жертвы, приводят к разрушению материальных и духовных ценностей.

Расширение географии терроризма осложняет отношения между социальными, национальными группами и народами. Мишенью терроризма стала не только Россия. С терроризмом сталкиваются многие страны.

К террористическому акту невозможно подготовиться заранее, поэтому следует всегда быть настороже.

**2. Общие рекомендации:**

• обращайте внимание на подозрительных людей, предметы, на любые подозрительные мелочи. Сообщайте обо всем подозрительном сотрудникам правоохранительных органов;

• никогда не принимайте от незнакомцев пакеты и сумки, не оставляйте свой багаж без присмотра;

• старайтесь не поддаваться панике, что бы ни произошло.

**3. Безопасность на транспорте**

Средства транспорта в последнее время становятся частой мишенью для атак террористов, поэтому необходимо уделять постоянное внимание обеспечению личной безопасности, в особенности:

• Обращайте внимание на всех подозрительных лиц и на подозрительные предметы, об их обнаружении сообщайте сотрудникам правоохранительных органов

• Если произошел взрыв или пожар, закройте рот и нос платком и ложитесь на пол салона, чтобы не задохнуться.

• В случае захвата транспортного средства выполняйте все указания террористов, не смотрите им прямо в глаза.

• Если вы чувствуете, что штурм неизбежен, старайтесь держаться подальше от окон, чтобы не мешать снайперам стрелять по террористам. При штурме главное лечь на пол и не шевелиться до завершения операции.

• Ни в коем случае не подбирайте оружие, брошенное террористами – группа захвата может принять вас за одного из них.

**4. Обнаружение подозрительного предмета**

4.1. В последнее время часто отмечаются случаи обнаружения гражданами подозрительных предметов, которые могут оказаться взрывными устройствами. Подобные предметы обнаруживают в транспорте, на лестничных площадках, около дверей квартир, в учреждениях и общественных местах.

Как вести себя при их обнаружении? Какие действия предпринять?

4.2. Если обнаруженный предмет не должен, по вашему мнению, находиться в этом месте, не оставляйте этот факт без внимания.

4.3. Если вы обнаружили забытую или бесхозную вещь в транспортном средстве, опросите людей, находящихся рядом. Постарайтесь установить, чья она и кто ее мог оставить. Если хозяин не установлен, немедленно сообщите о находке сотрудникам правоохранительных органов

4.4. Помните: внешний вид предмета может скрывать его настоящее назначение. В качестве камуфляжа для взрывных устройств используются самые обычные бытовые предметы: сумки, пакеты, коробки, игрушки и т.п.

Не предпринимайте самостоятельно никаких действий с находками или подозрительными предметами, которые могут оказаться взрывными устройствами - это может привести к их взрыву, многочисленным жертвам и разрушениям.

4.5. Рекомендуемые зоны эвакуации и оцепления при обнаружении взрывного устройства или подозрительного предмета, который может оказаться взрывным устройством:

• Граната 200 метров

• Тротиловая шашка 100 метров

• Пивная банка (0,33 л.) 100 метров

• Мина МОН–50 100 метров

• Чемодан (кейс) 250 метров

• Дорожный чемодан 350 метров

• Легковой автомобиль 600 метров

• Микроавтобус 900 метров

• Грузовая автомашина (фургон) 1500 метров

**5. Угроза взрыва**

Злоумышленники стремятся разместить взрывные устройства в наиболее уязвимом месте, где действием взрыва может быть достигнут наибольший эффект.

Следует обращать внимание на "забытые" предметы: чемоданы, кейсы, зонтики, свертки, книги и т.п., в которых может быть подложено взрывное устройство.

Как уберечься от угрозы взрыва:

• Не принимать от неизвестных лиц подарки, посылки, букеты цветов и другие предметы, позволяющие укрыть взрывное устройство.

• Обращать внимание на "забытые" предметы: чемоданы, свертки, книги.

• Такие "забытые" вещи не перемещать и не осматривать самостоятельно, обязательно вызвать специалистов.

• Взрывные устройства типа "бомба в письме" обычно имеют толщину 5-10 мм, письма такого рода довольно тяжелые. При получении подозрительного письма следует вызвать специалистов.

• При обнаружении взрывного устройства отойти от опасного места, не курить, не пытаться самостоятельно обезвредить, сообщить о находке правоохранительным органам.

Если взрыв произошел:

• Как можно скорее покинуть это транспортное средство, помещение;

• При пожаре пригнуться как можно ниже, при необходимости ползти, обмотав лицо влажными тряпками или одеждой, чтобы дышать через них;

6. Помните, что от согласованности и четкости ваших действий будет зависеть жизнь и здоровье многих людей.

7. Телефоны экстренного реагирования:

Единая служба спасения – 01 (с сотового телефона – 010, 112)

Дежурная часть ОВД – 02 (с сотового телефона – 020, 112)

Скорая помощь – 03 (с сотового телефона – 030, 112)

Газовая служба– 04 (с сотового телефона – 040)

Ради здоровья и жизни своей, родных и близких Вам людей, запомните эту информацию и, по возможности, старайтесь следовать ее рекомендациям.

**Инструкция № 18**

**ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ И ЗАПОЛНЕНИЮ ИЗВЕЩЕНИЯ О ДТП**

**(по Правилам обязательного страхования гражданской ответственности).**

**1. Действия водителя при наступлении страхового случая (дорожно-транспортное происшествие).**

1.1. При наступлении страхового случая (ДТП) водители, участники этого происшествия должны принять меры и исполнить обязанности, предусмотренные ПДД РФ, записать фамилии и адреса очевидцев и указать их в извещении о ДТП. При первой же возможности подробно сообщить о происшествии руководству предприятия. Водитель участник ДТП заполняет свой бланк Извещения о ДТП установленного образца совместно с другим участником ДТП, когда имеется вина первого участника в совершении данного происшествия (образец заполнения бланка прилагается).

1.2. Извещение не является актом, признающим вашу виновность или виновность другого участника ДТП.

1.3. При наличии разногласий между участниками ДТП относительно его обстоятельств эти разногласия указываются в извещении о ДТП.

1.4. При участии в ДТП более 2-ух ТС и наличии у водителей разногласий в оценке случившегося, а также при невозможности совместного заполнения водителями одного бланка извещения о ДТП (например, по состоянию здоровья или в случае гибели водителя, в связи с отказом одного из них от совместного заполнения бланка или по иным причинам) допускается заполнение каждым водителем своего бланка извещения с указанием причины невозможности совместного заполнения извещения о ДТП.

В случае гибели водителя извещение о ДТП в отношении данного ТС другими лицами не заполняется.

1.5. Заполненные водителями, участниками ДТП извещения о ДТП должны быть в течение 5-ти рабочих дней после ДТП вручены или направлены любым способом, обеспечивающим подтверждение отправки, страховщику или представителю страховщика в субъекте РФ по месту жительства (по месту нахождения) потерпевшего либо в субъекте РФ, на территории, которого произошло ДТП.

1.6. В случае если ДТП произошло в отдаленных, малонаселенных или труднодоступных районах, вручение страховщику бланка извещения о ДТП должна быть исполнена в течение 15 рабочих дней после ДТП.

**2. Правила заполнения Извещения о ДТП.**

2.1. Извещение заполняется при любом ДТП, если причинен вред: – транспортному средству или имуществу других лиц; – жизни или здоровью других лиц, включая пассажиров Вашего ТС.

2.2. Для заполнения бланка извещения у Вас всегда должна лежать шариковая ручка в «бардачке», пишите с нажимом, чтобы можно было прочитать копию.

2.3. Помимо извещения обязательно оформление происшествия сотрудниками ГАИ, прибывшими на место происшествия по сообщению его участников. Если в результате ДТП 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 или в органы милиции.

Чтобы извещение было полным и соответствовало действительности, Вы должны заполнить лицевую часть вместе с другим водителем участником ДТП на месте происшествия.

Обратная сторона извещения заполняется лицом, управлявшим транспортным средством.

2.4. В случае если на обратной стороне извещения не хватает места, чтобы изложить всю информацию, необходимые дополнения можно изложить на чистом листе бумаги. Сборник инструкций по безопасности дорожного движения приложив его к основному бланку, при этом на основном бланке извещения сделать отметку «с приложением», а также указать к чему это приложение и от кого и скрепить печатью организации.

2.5. Извещение должно быть подписано обоими водителями (участниками ДТП). Проследите за тем, чтобы каждый подписал не только тот лист, который остается у него. Попросите заверить извещение своей подписью сотрудника ГАИ, прибывшего на место ДТП (с указанием Ф.И.О. должности и звания).

2.6. Если второй водитель отказывается подписывать Извещение или совместно его заполнить, заполните его самостоятельно, при этом обязательно укажите марку, модель, номер, цвет транспортного средства другого участника ДТП, попытайтесь найти свидетелей (очевидцев), обязательно вызовите сотрудника ГАИ.

Получите экземпляр Извещения, заполненный другим участником ДТП.

Если он отказывается предоставить свой экземпляр, Извещения сделайте соответствующую запись в пункте «Замечание».

2.7. Уточните наличия свидетелей ДТП. При отсутствии свидетелей нужно в п. 7 извещения необходимо написать – «свидетелей нет». Если свидетели есть, то впишите их фамилии, имена и отчества, адреса и номера телефонов. Если это пассажиры вашего или другого транспортного средства (участвовавшего в ДТП), подчеркните фамилии.

2.8. Если одно транспортное средство обгоняло другое, перестраиваясь с одной полосы на другую, то нужно поставить крестик «менял полосу» и «обгонял» (п.п. 10,11 пункта 16 извещения).

2.9. Всегда заполняйте последнюю ячейку в пункте 16, где перечисляется в каждой колонке для каждого водителя двадцать возможных ситуаций. Не забудьте вписать в последней ячейке каждой колонки количество зачеркнутых ячеек (одну, две или ни одной).

2.10. Если вы остановились, например, на красный свет светофора не отмечайте ячейку «на стоянке». Отмечается соответствующая ячейка «остановился (стоял) на запрещающий сигнал светофора».

2.11. Тщательно нарисуйте схему ДТП. Укажите название улицы, дороги, километраж, направление движения ТС, положение транспортных средств во время столкновения и их конечное положение, расположение светофоров, дорожных знаков, линии дорожной разметки, следов торможения и заноса, места осыпей грязи, осколков и т.п.

В п. 13 четко укажите место первоначального удара, а не детали, которые повреждены.

2.12. Если возникают противоречия между схемой и ситуацией, отмеченной крестиком в п. 16, то отмеченные ситуации имеют приоритет перед изображенной схемой.

2.13. Пункт 15 служит для указания того, что не было предусмотрено в ячейках «обстоятельства ДТП» или служит резервом для вас в том случае, когда второй водитель указывает в извещении обстоятельства, которые вам кажутся неточными или отказывается подписать со своей стороны извещение или совместно его заполнить, а также для указания иной информации.

2.14. Необходимо четко и подробно описать все полученные Вашим транспортным средством или причиненные иному имуществу в результате ДТП видимые повреждения также проследить, чтобы иные участники ДТП не вписали ничего лишнего, и все эти же повреждения были зафиксированы сотрудниками ГАИ, оформляющими ДТП. Все невидимые (скрытые) повреждения будут выявлены и описаны при осмотре ТС экспертами.

2.15. В случае столкновения нескольких ТС заполните Извещение с водителем (участником ДТП), который был перед Вами и еще одно с водителем участником ДТП, который был за Вами. Если Ваше ТС было «подтолкнуто» на ТС находящееся перед Вами, укажите это в пункте «замечания» и уточните в каждом из заполненных Извещений, кто Вас «толкнул».

2.16. При заполнении обратной стороны Извещения необходимо дополнительно на чистом листе бумаги, приложив его к основному бланку, изложить всю необходимую информацию (марку, модель ТС, регистрационный номер ТС, ФИО водителя или наименование юридического лица собственника ТС, его адрес и телефон, ФИО водителя ТС, его адрес и телефон. Наименование страховой компании застраховавшей ответственность, серия, номер страхового полиса и иную информацию) указанную в п. 4 обратной стороны извещения.

2.17. После подписания и разъединения бланков не допускается никаких изменений исправлений или дополнений.

**ВОДИТЕЛЬ ЗАПОМНИ! ТВОИ ДЕЙСТВИЯ ПРИ ДТП:**

1. Действовать согласно п. 2.5 ПДД РФ.

2. Сообщить о происшествии в диспетчерскую, ГИБДД.

3.Вне зависимости от установления сотрудниками ГИБДД виновной стороны в совершении ДТП заполнить бланк Извещения о ДТП совместно с другим водителем, участником ДТП.

4. По прибытию в гараж Извещение, справку о ДТП, протокол передать в службу безопасности дорожного движения.