



МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СОДЕЙСТВИЯ ВОСПИТАНИЮ
«СОДРУЖЕСТВО ОРГАНИЗАТОРОВ ВОСПИТАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА»

УЧИМСЯ ВОДИТЬ УВЕРЕННО

УЧИМСЯ ВОДИТЬ УВЕРЕННО

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ
ДЛЯ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННЫМИ
ФИЗИЧЕСКИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ЗДОРОВЬЯ,
ОБУЧАЮЩИХСЯ ВОЖДЕНИЮ



МОСКВА
2014

МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СОДЕЙСТВИЯ ВОСПИТАНИЮ
«СОДРУЖЕСТВО ОРГАНИЗАТОРОВ ВОСПИТАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА»

УЧИМСЯ ВОДИТЬ УВЕРЕННО

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ
ДЛЯ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ФИЗИЧЕСКИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ
ЗДОРОВЬЯ, ОБУЧАЮЩИХСЯ ВОЖДЕНИЮ

Москва
2014

УДК 656.13.05–056.26(075)
ББК 39.808я79
У 92

**Издание учебно-методического пособия осуществлено по заказу
Министерства образования и науки Российской Федерации
в рамках федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»**

*Рекомендовано Ученым советом ФГБНУ «Центр исследования проблем
воспитания, формирования здорового образа жизни, профилактики
наркомании, социально-педагогической поддержки детей и молодежи»*

Рецензенты:

С.И. Денисенко, доктор педагогических наук, профессор;
Е.А. Сорокоумова, доктор психологических наук, профессор;
Е.А. Орлова, доктор психологических наук, профессор

У 92

Учимся водить уверенно. Учебное пособие для лиц
с ограниченными физическими возможностями здоровья,
обучающихся вождению / Авторы-составители А.А. Сальников,
О.А. Идобаева / Под ред. Т.Ю. Райфшнайдер, Е.Г. Артамоновой —
М.: АНО «ЦНПРО», 2014. — 128 с.

ISBN 978-5-905430-35-0

Учебное пособие для обучающихся вождению входит в состав учебно-методического комплекта для совершенствования подготовки водителей из числа лиц с ограниченными физическими возможностями здоровья. И представляет цикл материалов, необходимых слушателям для успешной сдачи экзаменов на получение водительских прав и безаварийной езды на дорогах.

Учебное пособие предназначено для использования в учебном процессе при проведении обучения вождения лиц с ограниченными физическими возможностями здоровья, а также может использоваться самостоятельно для занятий дома.

ISBN 978-5-905430-35-0

**УДК 656.13.05–056.26(075)
ББК 39.808я79**

© МОО содействия воспитанию «Содружество
организаторов воспитательного процесса», 2014
© АНО «ЦНПРО», 2014
© Сальников А.А., Идобаева О.А.,
Райфшнайдер Т.Ю., Артамонова Е.Г., 2014

УВАЖАЕМЫЙ ОБУЧАЮЩИЙСЯ!

Мы искренне рады, что Вы решили изменить свою жизнь и научиться управлять автомобилем. Надеемся, что с автомобилем Ваша жизнь станет легче! Многие задачи, которые трудно решить без автомобиля, перестанут быть для Вас проблемой. Особенно это относится к преодолению сложностей Вашей жизни.

Известно, что в результате болезни часто нарушаются социальные связи, затрудняются условия для самореализации, экономической и бытовой независимости, провоцирующие возникновение стойкого эмоционального стресса. Возможность самостоятельно управлять автомобилем будет способствовать устранению из Вашей жизни многих негативных явлений.

Первое, что необходимо каждому, кто решил научиться управлять автомобилем, это понимание того, что цель достижима, но для этого необходимо приложить усилия. Любой, даже самый хороший учитель, только помогает учиться, оказывает помощь и дает необходимые материалы. А учится каждый сам. И Ваши ограниченные возможности здоровья не являются этому большой помехой, хотя и накладывают некоторые особенности на подготовку. По отношению к коллегам по автошколе, у Вас есть большое преимущество — высокая степень мотивации. Ведь Вы не учитесь потому, что «муж настоял, чтобы было кому машину вести, если он в гостях выпьет...», как говорят некоторые наши «учащиеся».

Обширный мировой и российский опыт подготовки водителей свидетельствует о том, что наибольших успехов достигает тот обучающийся, кто сам стремится научиться. Безопасность обеспечивается не ловкостью управления автомобилем, а строгим соблюдением установленных Правил дорожного движения (ПДД), доброжелательным взаимодействием с окружающими, умением прогнозировать дорожную ситуацию и выбирать правильные пути выхода из сложившихся на дороге ситуаций. Прежде чем садиться за руль, необходимо совершенно четко знать и понимать правила поведения на дороге. Правила дорожного движения необходимо знать в совершенстве, чтобы отвечать на любой вопрос без раздумий, мгновенно оценив предложенную ситуацию. Мы постараемся научить Вас заранее выявлять места возможного нестандартного развития дорожной ситуации, правильно оценивать степень опасности последствий, осуществлять действия по их разрешению.

Материал представляет собой краткое содержание лекций и отражает содержание общего плана подготовки водителей. В на-

стоящем пособии собраны материалы, направленные на обучение лиц с ограниченными физическими возможностями здоровья. В пособии систематизированы и обоснованы основные положения, который должен знать будущий водитель. Учебный материал в пособии полностью соответствует тематике Примерной программы по обучению водителей категории «В», дополнен цветными иллюстрациями. Пособие также содержит раздел с вопросами и задачами для самоконтроля.

Мы искренне надеемся, что данное пособие станет Вам подспорьем в обучении и позволит в самое ближайшее время стать активным и грамотным участником дорожного движения!

С уважением,

А.А. Сальников, кандидат педагогических наук,

член ученого совета НМЦ подготовки водителей,

директор автошколы «ТУР», г. Санкт-Петербург;

О.А. Идобаева, доктор психологических наук, профессор,

ведущий научный сотрудник ФГБНУ «ЦПВиСППДМ»,

г. Москва.

РАЗДЕЛ 1. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ЧТО НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ БУДУЩЕМУ ВОДИТЕЛЮ

1.1. Общие положения и основные понятия

Правила дорожного движения (Правила) Российской Федерации являются правовым документом и устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Правила утверждены Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации. Они соответствуют действующему в России законодательству, нормативным документам в сфере безопасности дорожного движения и международным Конвенциям и Соглашениям, включая поправки к ним, принятые Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии. Правила включают в себя также два приложения: дорожные знаки и дорожная разметка.

В Правилах используются понятия и термины, которые могут иметь различные значения в зависимости от того, используются ли они в обиходной речи или официальных документах по безопасности дорожного движения. В данном разделе приводятся те официальные формулировки Правил дорожного движения (ПДД), которые, по мнению автора, требуют разъяснения.

Для простоты восприятия приводим их в табличной форме.

Основные понятия и термины

Термины	Формулировки ПДД	Разъяснения и комментарии
Дорога	Обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии	Главное назначение дороги - обеспечить движение транспортных средств и пешеходов. К дорогам причислены улицы, проспекты, магистрали, а также грунтовые, лесные, полевые пути и даже те, которые могут быть использованы для движения транспорта, например, только зимой или только летом. В нашей стране (как и в большинстве других стран) установлено правостороннее движение. Оно привычно для нас. Мы даже не задумываемся о том, почему двери в автобусах, троллейбусах и трамваях расположены справа по ходу движения. А ведь в странах с левосторонним движением (например, в Японии и Англии) двери наземного пассажирского транспорта расположены слева. В странах с правосторонним движением, к которым относится и Россия, на дорогах с двусторонним движением транспортные средства должны двигаться по правой половине. При этом они будут разъезжаться друг с другом со стороны левых бортов

Проезжая часть	Элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств	Дорога состоит из одной или нескольких проезжих частей. При наличии нескольких проезжих частей они отделяются друг от друга разделительными полосами. Для того чтобы определить количество проезжих частей на дороге (а водителям это необходимо для установления зоны действия ЗАПРЕЩАЮЩИХ И ПРЕДПИСЫВАЮЩИХ знаков установленных перед перекрестком), необходимо выяснить, есть ли на дороге разделительная полоса
Разделительная полоса	Элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2.1 разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств	Разделительная полоса не должна использоваться безрельсовым транспортом. На разделительных полосах могут быть проложены трамвайные пути. Движение по трамвайным путям, расположенным на разделительной полосе, запрещено. А вот если они расположены на одном уровне с проезжей частью, то Правила допускают и даже в некоторых случаях обязывают водителей безрельсового транспорта двигаться по трамвайным путям попутного направления (пп. 8.5 и 9.6 Правил). Если разделительная полоса является конструктивно выделенным элементом дороги, то она окаймлена чаще всего бордюрным камнем. Не следует путать разделительную полосу с линиями дорожной разметки 1.1 (сплошная), 1.3 (двойная сплошная), 1.5 (прерывистая) или 1.11 (сплошная совместно с прерывистой)
Полоса движения	Любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд	Полоса движения — основной элемент проезжей части любой дороги. Ее размеры регламентированы нормативными документами. Если разметки, показывающей ее габариты, нет или же она не видна, то водители должны считать полосой ширину проезжей части, достаточную для движения автомобилей в один ряд. Действующие нормативные документы определяют ее ширину от 3 м 75 см до 2 м 75 см
Обочина	Элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2.1 либо 1.2.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами	Обочина — один из элементов активной безопасности дороги. Она предназначена для движения пешеходов и остановки транспорта. Использование обочин для движения транспортных средств запрещено

Тротуар	Элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном	Тротуар — зона, предназначенная только для пешеходов. Там они должны быть в безопасности. Он чаще всего приподнят над проезжей частью и окаймлен бордюрным камнем. В случаях, определенных пп. 9.9 и 12.2 Правил, там допускается движение, остановка и даже стоянка машин ДЛЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В МАГАЗИНЫ, ЕСЛИ НЕТ ДРУГИХ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ
Прилегающая территория	Территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами	Прилегающая территория непосредственно примыкает к дороге. Выездам с прилегающих территорий присвоен статус второстепенных дорог. Покидая ее, вы выезжаете на ГЛАВНУЮ ДОРОГУ. Поэтому следует уступать транспорту и пешеходам, находящимся на дороге, на которую Вы выезжаете
Пешеходный переход	Участок проезжей части, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 (зебра) и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.	Знак 5.19.1 устанавливают справа от дороги, знак 5.19.2 слева. На дорогах с разделительной полосой знак 5.19.2 устанавливают слева от каждой из проезжих частей на разделительной полосе. При отсутствии на переходе разметки 1.14 знак 5.19.1 устанавливают на ближайшей границе перехода относительно приближающихся транспортных средств, а знак 5.19.2 — на дальней. Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу. На пешеходных переходах запрещается: разворот; движение задним ходом; обгон (при наличии на них пешеходов), на пешеходных переходах и ближе 5-ти метров до них запрещается остановка
Населенный пункт	Застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.23.1-5.26.	Бывалым водителям стоит обратить внимание на данный термин, хотя сам он практически не изменился. А вот знаки с 2006 г. появились новые. Давайте по порядку. Знаки 5.23.1 (начало населенного пункта) и 5.24.1 (конец населенного пункта) выполнены в виде табличек с белым фоном, на которых написаны названия населенных пунктов. Так было и ранее. А вот знаки 5.23.2 и 5.24.2 (называются

		аналогично) для нас новые. Они представляют собой символическое изображение населенного пункта, выполненное на белом фоне. Если Вы проехали знаки 5.23.1 или 5.23.2 (с белым фоном), то следует соблюдать все требования Правил, касающиеся порядка движения в населенных пунктах. Из сказанного легко понять, что знаки 5.23.1 и 5.23.2 «Начало населенного пункта» применяют для обозначения начала населенного пункта, в пределах которого действуют требования Правил дорожного движения, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах. Знаки 5.25 (начало населенного пункта) и 5.26 (конец населенного пункта) выполнены в виде табличек с синим фоном, на которых белым цветом нанесены надписи с названием населенного пункта. Эти знаки используют для того, чтобы проинформировать водителя о том, что дорога, по которой он движется, находится в указанном на нем населенном пункте и на этой дороге (или на ее участке) требования Правил, регламентирующие порядок движения в населенных пунктах, не действуют
Водитель	Лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению	Правила обязывают водителей механических транспортных средств иметь при себе установленные разрешительные документы
Регулировщик	Лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники полиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатацион-	Если движением управляет регулировщик, то водители должны руководствоваться его сигналами. Обратите внимание на всех лиц, уполномоченных регулировать движением, регулировщиками могут быть не только сотрудники полиции. Сигналы регулировщика имеют приоритет над сигналами светофора

	ных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей	
Транспортное средство	Устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем	Перед Вами единый термин, включивший в себя понятия, как механических транспортных средств, так и немеханических
Механическое транспортное средство	Транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины	Механические транспортные средства входят в состав общей группы всех транспортных средств. Главный признак механических транспортных средств — наличие двигателя. Лишь мопеды не относятся к этой группе, хотя они и оборудованы двигателем. Немеханическими транспортными средствами считаются мопеды и любые транспортные средства, не имеющие собственной моторной установки, приводящей их в движение. Это всевозможные прицепы, полуприцепы и прицепы-роспуски. Они эксплуатируются совместно с механическим транспортным средством в составе автопоездов. Правила причислили к механическим транспортным средствам автобусы, троллейбусы, трамваи, легковые и грузовые автомобили, мотоциклы, тракторы, самоходные машины
Маршрутное транспортное средство	Транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок	К маршрутным транспортным средствам могут быть причислены автобусы, троллейбусы, трамваи, если они в данный момент перевозят пассажиров по установленному маршруту, двигаясь от одного обозначенного места остановки к другому. В иных случаях перечисленный транспорт не имеет статус маршрутного. Маршрутные такси не отнесены к категории маршрутных транспортных средств.
Организованная транспортная колонна	Группа из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного транспортного средства с нанесенными на на-	Правила запрещают пересекать организованные колонны и занимать место в них (п. 2.7). Здесь следует отметить, что организованной транспортной колонной может считаться группа механических транспортных средств, состоящая не менее чем из трех единиц указанной техники, движущаяся со специальным сопровождением, находящимся во главе колонны. Выполнять функции головного может только то транспортное средство, которое

	ружные поверхности специальными цветографическими схемами и включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов	оборудовано маячками синего и красного цветов (в момент сопровождения колонны должны быть включены) и имеет снаружи специальные цветографические схемы
Обгон	Опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы	Основной признак обгона как опережения движущегося транспортного средства (одного или нескольких) — выезд из полосы, по которой Вы двигались ранее, на другую полосу (как встречного, так и попутного направления). Следовательно, перестроение — обязательная составляющая обгона. Движение транспортных средств по одной полосе со скоростью большей, чем по соседней полосе, не считается обгоном
Перестроение	Выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения	Основное требование к перестроению — безопасность маневрирования. Водители прибегают к перестроению, начиная движение, при обгоне, при объезде, а также занимая на проезжей части дороги соответствующее положение перед поворотом, разворотом или остановкой
Остановка	Преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства	Остановка определена Правилами как преднамеренное прекращение движения, имеется в виду, что она производится водителем по его желанию, а не по причинам, указанным в определении "Вынужденная остановка". И не для выполнения требований регулятора, а также не для остановки на запрещающий сигнал светофора, не для предоставления преимуществ другим участникам движения, не из-за затора и т.п. Знак 3.27 "Остановка запрещена" и (или) горизонтальная разметка 1.4 (желтая сплошная), нанесенная у края проезжей части или по верху бордюрного камня, не допускают преднамеренного прекращения движения. В местах, где запрещена стоянка, остановка (т.е. преднамеренное прекращение движения на время до 5 мин) разрешена. Там же можно находиться и большее время, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки
Стоянка	Преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или вы	Стоянка и остановка — весьма близкие понятия, но водители обязаны уметь отличать их друг от друга. Оба термина означают преднамеренное прекращение движения. Остановка отличается от стоянки временем неподвижного состояния

	садкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства	транспортного средства, водитель которого прекратил движение по своему желанию. При этом преднамеренное прекращение движения на время свыше 5 минут тоже считается остановкой, а не стоянкой, если оно связано с непрерывной посадкой или высадкой пассажиров, погрузкой или разгрузкой транспортного средства. Стоянка запрещается в местах, указанных в пп. 12.4 и 12.5 Правил, а также там, где установлены знаки 3.28 «Стоянка запрещена», 3.29 «Стоянка запрещена по нечетным числам месяца», 3.30 «Стоянка запрещена по четным числам месяца». Кроме того, стоянка не допускается также в местах, где у края проезжей части или по верху бордюра нанесена прерывистая желтая линия горизонтальной разметки 1.10 (желтая прерывистая). Остановка в местах, где запрещена стоянка, разрешается
Вынужденная остановка	Прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге	В такой ситуации прекращение движения не планировалось, но обстоятельства, указанные в рассматриваемом определении, вынудили водителя остановить транспортное средство. Следовательно, здесь речь идет о непреднамеренном прекращении движения. Такое прекращение движения возможно даже в тех местах, где согласно Правилам остановка запрещена. Обратите внимание, что в данном определении четко указаны случаи, когда остановка может быть квалифицирована как вынужденная. При таком незапланированном прекращении движения в местах, где остановка запрещена, водитель обязан включить на транспортном средстве аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки (пп. 7.1 и 7.2 Правил). Но это еще не все. Правила требуют принять все меры для скорейшего отвода транспорта из мест, где остановка запрещена
Разрешенная максимальная масса	Масса снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой. За разрешенную максимальную массу путем составления транспортных средств, то есть сцепленных и движущихся как одно целое, принимается	Снаряженное механическое транспортное средство — это транспортное средство, полностью заправленное топливом с максимальным уровнем масла и охлаждающей жидкости в агрегатах, с запасным колесом, инструментом, аптечкой, огнетушителем и знаком аварийной остановки. Завод-изготовитель устанавливает разрешенную максимальную массу путем сложения массы снаряженного транспортного средства с предельно возможной массой пассажиров и груза. Величину разрешенной максимальной массы, указан-

	сумма разрешенных максимальных масс транспортных средств, входящих в состав	ную заводом-изготовителем, превышать запрещается
Темное время суток	Промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек	В указанный промежуток времени без внешних световых приборов не обойтись. Однако данный термин нам встретится не только в 19 разделе Правил «Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами», но и в п. 2.3.1, из которого Вы узнаете, при каких неисправностях транспортного средства и в каких условиях запрещается движение
Недостаточная видимость	Видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки	Правила требуют в указанных условиях включить на транспортном средстве внешние световые приборы. Движение в указанных условиях с неисправными (отсутствующими) фарами и задними габаритными огнями запрещено
Главная дорога	Дорога, обозначенная знаками 2.1 (Главная дорога), 2.3.1-2.3.7 (пересечение со второстепенной дорогой, примыкание второстепенной дороги) или 5.1 (Автомост) по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой	Если есть главная дорога, то, значит, есть и второстепенная. Такое деление в большинстве случаев необходимо для установления порядка движения через нерегулируемые перекрестки. На них транспортные средства, находящиеся на главной дороге, имеют преимущество перед транспортными средствами, находящимися на второстепенной дороге. Термин «Главная дорога» используется на нерегулируемых перекрестках (на них отсутствуют регулировщики и светофоры, определяющие последовательность движения через перекресток). На регулируемых перекрестках, т. е. там, где порядок проезда определяется сигналами светофора или регулировщика, ни главной, ни второстепенной дороги не существует, даже если перед ними установлены вышеперечисленные знаки. Следует также отметить, что термин «Главная дорога» используется и вне перекрестков — в местах въезда на прилегающие территории. Такие участки не считаются перекрестками (см. термин «Перекресток»), однако прилегающим территориям присвоен статус второстепенной дороги, а дорогам, к которым они примыкают, — статус главной
Преимущество (приоритет)	Право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения	Очень важное понятие, напрямую связанное с термином «Уступить дорогу» (не создавать помех). Для разрешения конфликтных ситуаций в случаях, когда траектории транспортных средств пересека-

		ются между собой и (или) с пешеходами, используются сразу оба указанных термина
Уступить дорогу (не создавать помех)	Требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость	«Уступить дорогу» — с этим термином сталкивается каждый водитель, как только он захочет начать движение от края дороги. Правила требуют от него перед началом движения уступить дорогу движущемуся транспорту (п. 8.1). Что значит — уступить дорогу? Это значит — не создавать помех. Если Вы начинаете движение на многополосной дороге, то убедитесь в том, что полоса, по которой Вы собираетесь двигаться, свободна и что на нее не перестраиваются движущиеся машины. И если все в порядке — смело в путь. Вы обратили внимание на то, что рассматриваемый термин всегда подразумевает упоминание термина «Преимущество (приоритет)». Например, в нашем случае приоритет у транспорта, находящегося в движении. Водители постоянно используют эти термины как на перекрестках, так и в любых местах, где имеет место пересечение или совмещение траекторий движения транспортных средств между собой или с траекториями движения пешеходов. В этих ситуациях действия участников дорожного движения всегда регламентируются Правилами
Автомост	Дорога, обозначенная знаком 5.1 и имеющая для каждого направления движения проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой (а при ее отсутствии — дорожным ограждением), без пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными или трамвайными путями, пешеходными или велосипедными дорожками	Здесь речь идет о самых лучших дорогах. Ездить по ним — одно удовольствие. Если погодные и дорожные условия позволяют, то возможно совместить две не всегда совместимые вещи: максимум разрешенной скорости и максимум безопасности. На автомагистралях на Вашем пути не возникнет встречный автомобиль — на ней встречные потоки транспорта отделяются друг от друга либо разделительной полосой (обычно приподнятой над проезжей частью), либо дорожным ограждением, а все пересечения с другими дорогами выполняются в виде развязок на разных уровнях (эстакады, тоннели). Перечисленные особенности автомагистралей изображены на знаке особых предписаний 5.1 «Автомост», который устанавливается в местах въезда на такие дороги
Перекресток	Место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, со-	Перекресток — место концентрации конфликтных ситуаций. Здесь траектории транспортных средств могут пересекаться, сливаться и разветвляться. На перекрестках также пересекаются траектории

	<p>единяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий</p>	<p>движения пешеходов и транспортных средств. Перекрестки могут иметь самую различную форму. Обратите внимание на то, что перекрестки — это пересечения проезжих частей на одном уровне. На них могут пересекаться, сливаться или разветвляться дороги, имеющие как одну, так и несколько проезжих частей. Для выполнения требований ряда дорожных знаков и разметки водителю необходимо уметь определять количество проезжих частей, образующих перекресток. Еще раз отметим, что пересечение дорог на разных уровнях, выполненное в виде мостов, эстакад, тоннелей, а также выезды на дорогу с прилегающих территорий перекрестками не считаются. Поэтому правила проезда перекрестков в таких местах не действуют. Необходимо верно определять принадлежность пересечения к перекресткам, т. к. если пересечение является перекрестком, то на нем действуют требования 13 раздела ПДД. Кроме того, ряд дорожных знаков в определенных случаях действует до ближайшего перекрестка. Поэтому в тех местах, которые перекрестками не считаются (выезды с прилегающих территорий, пересечения на разных уровнях), эти знаки своего действия не прекращают</p>
--	---	--

Общие обязанности водителей

Пункт 2.1. ПДД говорит о том, что водитель механического транспортного средства обязан: иметь при себе предусмотренные Правилами документы и по требованию сотрудников полиции (независимо от того, к какому подразделению они относятся) передавать им для проверки документы (п.2.1.1.).

Под сотрудниками полиции нужно понимать инспектора ГИБДД или участкового инспектора.

С 1 апреля 2014 года появились новые категории в водительских правах для двух-, трех- и четырехколесных транспортных средств:

«М» — мопеды и легкие квадроциклы;

«А1» — легкие мотоциклы с объемом двигателя до 125 кубических сантиметров;

«А» — мотоциклы;

«В1» — квадроциклы и трициклы.

Ранее управление мопедом и скутером можно было осуществлять без водительских прав.

В свою очередь, для легковых автомобилей осталось обозначение «В», однако для авто с прицепом уже нужно получить категорию «ВЕ».

Водители грузовых автомобилей категории «С», а также автобусов категории «D» теперь поделены на подкатегории. Так, для перевозки групп людей до 16 человек достаточно будет получить права «D1», а водителям пикапов и ряда других автомобилей грузоподъемностью до 7,5 тонн потребуется подкатегория «C1». Добавим, что пройти обучение и сдать экзамен на подкатегорию будет проще, чем на категорию.

Также в новых водительских правах с 1 апреля 2014 года появилась специальная отметка «АТ», обозначающая право управления транспортным средством с автоматической коробкой передач. При этом водители, сдавшие экзамен на машинах с механической коробкой передач, смогут управлять машинами с любой трансмиссией.

Водителям, имеющим права какой-то категории, не нужно пересдавать на соответствующую подкатегорию.

Водители с открытыми категориями имеют право управления следующими транспортными средствами:

категория «А» — мотоциклы и квадроциклы с мотоциклетным управлением подкатегорий «А1» и «В1»;

категория «В» — квадроциклы с автомобильным управлением подкатегории «В1»;

категория «С» — транспортные средства подкатегории «C1»;

категория «D» — автобусы подкатегории «D1»;

категория «СЕ» — прицепы подкатегории «C1E»;

категория «DE» — грузовые прицепы подкатегории «D1E»;

категория «М» — мопеды любой категории.

При требовании сотрудников полиции водитель должен предъявить:

1) *Водительское удостоверение* на право управления транспортным средством соответствующей категории.

2) *Регистрационные документы* и талон о прохождении государственного технического осмотра на транспортное средство, а при наличии прицепа — и на прицеп.

К регистрационным документам относятся:

а) Свидетельство о регистрации транспортного средства нужно возить с собой документ на автомобиль и его данные;

б) Паспорт транспортного средства (ПТС) можно хранить дома.

3) В установленных случаях разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси,

путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов — документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов.

4) *Страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства* в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом.

Лицо управляемое транспортным средством обязательно должно быть вписано в страховой полис (Ф.И.О. и № водительского удостоверения). Если вы не можете предположить, кто и когда будет управлять Вашим автомобилем, в полисе можно сделать запись «без ограничения количества лиц».

При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями. При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

Ремнями безопасности должны пристегиваться все водители транспортного средства без исключений (также инструктор по вождению и оперативные сотрудники), а также пассажиры на заднем сиденье, если сиденья оборудованы ремнями безопасности.

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

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

— иметь на данном транспортном средстве (при наличии прицепа — и на прицепе) регистрационные и отличительные знаки государства, в котором оно зарегистрировано. Отличительные знаки государства могут помещаться на регистрационных знаках.

Практический совет. Перед выездом за границу лучше узнать у своих знакомых кто в данную страну ездил. Все требования и документы и техническое состояние т.е. (особенно шины — шипованные, не шипованные), когда летняя резина должна быть «переобута» на зимнюю и на оборот. Либо съездить в консульство данной страны.

Водитель транспортного средства обязан:

Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с требованиями Основных положений по допуску транспортных

средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

- при неисправности рабочей тормозной системы;
- рулевого управления;
- сцепного устройства (в составе автопоезда);

■ не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

Если Вы движетесь, по неровной дороге и в передней части автомобиля раздаются стуки, это неисправности подвески, обязательно в этот же день проехать на СТО и устранить дефект. Проще говоря, если в автомобиле что-то стучит, скрипит, пищит определить данный дефект т.к. ездить со звуками до хорошего не доведет.

А что же проверять перед выездом? есть такое понятие как ЕТО (ежедневное техническое обслуживание)

1. Внешний осмотр (проходя вокруг автомобиля проверить):

Состояние шин, наличие болтов, гаек на колесах, наличие зеркал, состояние фар, наличие государственного номерного знака, протирать гос. Номерные знаки нужно влажной тряпкой, сухая тряпка стирает черную краску.

2. Открыть капот и проверить следующие параметры (более подробно спросить у инструктора).

Уровень масла в двигателе (проверять только по масломерной линейке),

Визуально проверить уровень охлаждающей жидкости в расширительном бочке.

Визуально проверить уровень тормозной жидкости.

Проверить (если доступно) натяжение ремня генератора.

3. Закрывать капот, запустить двигатель и перед поездкой как минимум прогреть до 70 градусов (это продлит срок службы двигателя).

В это время протереть фары, фонари, стекла, зеркала, гос. номерной знак.

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

детельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции.

Все мы люди живые имеем право выпить на праздниках, свадьбах, днях рождения. Но надо знать через какое время алкоголя в крови не будет.

100 г спиртных напитков и время содержания в крови:

- 1) минимальное 1-2 ч запрета управлением автомобиля;
- 2) сухое вино 2-3 ч;
- 3) десертное вино 3-4 ч;
- 4) ликеры 4-5 ч;
- 5) водка, коньяк 6-7 ч.

Цифры средние, лучше подстраховаться большим временем 20 г водки или 300 г пиво 1 час.

Предоставлять транспортное средство:

— сотрудникам полиции, федеральных органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;

— медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

Нужно иметь в виду, что медицинским и фармацевтическим работникам, для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях угрожающих их жизни, транспортное средство нужно представить независимо от направления движения.

Право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международных автомобильных перевозок, в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах — также работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

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

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

Вы имеете полное право потребовать у лиц обладающим правом остановки предъявить служебное удостоверение, для того чтобы записать их данные. Эти люди показывают удостоверение, не выпуская из рук.

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

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

— принять 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);

— водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

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

— сообщить о случившемся в полицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции.

Сейчас бывают случаи, когда ушлые пешеходы провоцируют наезд. Поэтому обязательно вызывайте «скорую помощь» и сотрудников ГИБДД в случае наезда на пешехода. Например, если задела зеркалом голову подростка, и вроде все нормально ушибов и кровоподтеков нет, вы отпускаете подростка. Затем у него начнутся головные боли, врачи ставят диагноз-сотрясение мозга, и еще он запомнил номерные знаки автомобиля, он подал в суд. В этом случае Вам присудят, что Вы покинули место ДТП. Вам грозит лишение водительского удостоверения 1,5-2 г., или административный арест до 15 суток.

Водителю запрещается:

— управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

— передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке — временного разрешения кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил;

— пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;

— употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника 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, а при осуществлении международных автомобильных перевозок — международными договорами Российской Федерации;

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

Принятие водителем даже сравнительно небольших доз алкоголя увеличивает вероятность дорожно-транспортных происшествий в 5-10 раз. Особая опасность слабой степени опьянения состоит в том, что во многих случаях ухудшение параметров деятельности наступает незаметно для самого водителя. Утомленное или болезненное состояние определяется самим водителем по субъективным ощущениям (усталость, сонливость, недомогание, озноб, сильная головная боль и т.п.).

Водитель, передающий управление транспортным средством другому лицу, обязан убедиться, что это лицо имеет при себе водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории, и что это лицо не находится в состоянии опьянения, болезненном или утомленном состоянии.

Лекарственные препараты могут существенно повлиять на управление автомобилем. Такие как снотворные, антидепрессанты и др. Обязательно при покупке лекарств или проконсультируйтесь у врача, или внимательно прочитайте аннотацию. Утомленное состояние — это очень опасно. Есть такое понятие как пара-

гипнотическое состояние, особенно в дальней поездке на трассе, когда все вижу, слышу, и вдруг происходит вздрагивание.

Во время движения по телефону можно разговаривать, но нужно иметь наушники и микрофон, чтобы обе руки были на руле. Но учитывая аварии и гибель водителей из-за разговоров по телефону, лучше его выключить или поставить на беззвучный режим.

1.2. Особые сигналы на дороге

Правилами дорожного движения предусмотрено использование разных сигналов, которые упрощают взаимодействие всех участников дорожного движения.

Сигналы светофора

В светофорах применяются сигналы зеленого, желтого, красного и бело-лунного цветов. По своему назначению светофоры делятся на транспортные и пешеходные. В транспортных светофорах в зависимости от назначения сигналы могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта велосипеда и Х-образные. Пешеходные светофоры имеют сигналы в виде силуэта пешехода.

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

Светофоры — средство регулирования дорожного движения, передающее информацию разноцветными световыми сигналами, каждый из которых (либо их сочетание) имеет строго определенное значение, которые позволяют повысить пропускную способность дорог и перекрестков и сократить число дорожно-транспортных происшествий.

В случае если значение сигналов светофора противоречат требованиям знаков приоритета, которые определяют очередность движения на нерегулируемых перекрестках, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

■ *зеленый сигнал* разрешает движение всем транспортным средствам во всех направлениях, пешеходам при отсутствии пешеходного светофора разрешается переходить проезжую часть;

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

■ *желтый сигнал* запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14. и предупреждает о предстоящей смене сигналов;

- *желтый мигающий сигнал* светофора разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;

- *красный сигнал*, в том числе мигающий, запрещает движение;

- *сочетание красного и желтого сигналов* включенных одновременно запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слепые, вместе со светофором может применяться звуковая сигнализация, работающая совместно с пешеходным светофором.

Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части, в частности, по тем, направление движения по которым может изменяться на противоположное (реверсивные полосы), применяются реверсивные светофоры. Реверсивные светофоры устанавливаются непосредственно над такими полосами. Красный Х-образный сигнал запрещает, а зеленый в виде вертикальной стрелы — разрешает движение по полосе, над которой он установлен.

Основные сигналы красного и зеленого цветов могут быть дополнены желтым сигналом в виде стрелки, наклоненной по диагонали вниз направо или влево. Его включение информирует о предстоящей смене сигнала и предписывает водителю перестроиться на полосу, указываемую стрелкой.

Запрещается въезд на полосу, ограниченную с обеих сторон линией разметки 1.9, при отключенном реверсивном светофоре, расположенном над этой полосой. При отключении реверсивных светофоров водитель должен немедленно перестроиться вправо за линию разметки, обозначающую границу реверсивной полосы, в противном случае возникает возможность выезда навстречу движению (например, при перегорании ламп красного сигнала одного из светофоров полосы).

Светофоры с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т», применяются для регулирования движения трамваев и других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе.

Такие светофоры устанавливаются в местах, где путь движения этих транспортных средств пересекается с трассами других безрельсовых транспортных средств. Движение маршрутных транспортных средств разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного или нескольких верхних. При этом левый сигнал разрешает движение налево, средний — прямо, правый — направо. Если нижний сигнал выключен, а все три верхних включены, то движение запрещено.

При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16 «Стоп-линия»), а при ее отсутствии:

- на перекрестке, перед пересекаемой проезжей частью, не создавая помех пешеходам;

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

- в других местах (например, выезд из прилегающей территории) не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которым разрешено;

- перед пешеходным переходом, (при его наличии, при отсутствии перед линией тротуаров или обочин).

Водителям, которые в момент включения желтого сигнала не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению, разрешено продолжать движение через перекресток в намеченном направлении.

Если водитель в момент переключения зеленого сигнала на желтый находится близко от перекрестка и не может без применения экстренного торможения остановиться в определенном Правилами месте, то он может продолжать движение через перекресток.

Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки

Аварийная световая сигнализация должна быть включена:

- при дорожно-транспортном происшествии;

- при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена;

- при ослеплении водителя светом фар;

- при буксировке механических транспортных средств (на буксируемом транспортном средстве).

Водитель должен включить аварийную световую сигнализацию и в других случаях для предупреждения об опасности, которую может создать транспортное средство.

При остановке транспортного средства и включении аварийной световой сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии должен быть выставлен знак аварийной остановки:

- при дорожно-транспортном происшествии;

- при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена;

- там, где с учетом видимости, транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями.

Этот знак устанавливается на расстоянии обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности.

Однако это расстояние должно быть **не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 м — вне населенных пунктов.**

При отсутствии или неисправности аварийной световой сигнализации, на задней части буксируемого транспортного средства должен быть закреплен знак аварийной остановки.

1.3. Порядок движения, остановка и стоянка транспортных средств

Начало движения, маневрирование

Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны — рукой. При выполнении маневра не должны создаваться опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения.

Сигналу левого поворота (разворота) соответствует вытянутая в сторону левая рука либо правая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх. Сигналу правого поворота соответствует вытянутая в сторону правая рука либо левая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх. Сигнал торможения подается поднятой вверх левой или правой рукой.

Помните, что начиная движение, мы уступаем дорогу всем, транспортным средствам, находящимся в движении (попутным, если перестраиваемся в момент движения, или встречным, производящим перед ними разворот).

Подача сигнала указателями поворота должна производиться заблаговременно до начала маневра и прекращаться немедленно после его завершения.

При этом сигнал не должен вводить в заблуждение других участников движения.

Подача предупредительного сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

Во всех случаях, маневр должен быть безопасен, и не создавать помех другим участникам движения.

Подача предупредительного сигнала перед началом маневрирования и в процессе выполнения маневра служит лишь дополнительным средством информации, обеспечивающим ориентировку других водителей в сложившейся дорожной ситуации.

При выезде на дорогу с прилегающей территории, водитель должен уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам,

движущимся по ней, а при съезде с дороги — пешеходам и велосипедистам, путь движения которых он пересекает.

Территорией, прилегающей к дороге, помимо мест, указанных в Правилах, являются гаражи, внутриквартальные проезды, площадки для отдыха и т.п.

В местах выезда с территорий, прилегающих к дороге, знаки «Уступите дорогу» и «Движение без остановки запрещено» могут не устанавливаться, однако во всех случаях следует уступать дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней. Особенно опасен выезд из двора через арку, когда резко ухудшается видимость, скорость в этих местах должна быть не более 5-10 км/ч.

При перестроении водитель должен уступить дорогу всем транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения.

При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся в соседних рядах попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа.

Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель должен заблаговременно занять соответствующие крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении.

При наличии трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, предназначенной для движения в данном направлении, поворот налево или разворот должен выполняться с них. При этом не должно создаваться помех движению трамвая.

Если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не может выполнить поворот с соблюдением требований пункта 8.5 Правил, допускается отступать от них при условии обеспечения безопасности движения и если это не создаст помех другим транспортным средствам.

Из крайней правой полосы (без знаков) можно двигаться прямо и направо, из средней только прямо, из левой полосы можно двигаться прямо, налево и разворот.

Однако если установлены знаки 5.15.1 «Направление движения по полосам» или 5.15.2 «Направление движения по полосе», либо на полосы движения нанесена разметка 1.18 (стрелы), которые указывают, с какой полосы надо выполнять эти маневры, то выезжать на трамвайные пути запрещено, при этом необходимо уступить дорогу попутному и встречному трамваям.

При повороте налево или развороте вне перекрестка водитель безрельсового транспортного средства должен уступить дорогу

встречным транспортным средствам и трамваю попутного направления.

В случаях, когда траектории движения транспортных средств пересекаются, а очередность проезда Правилами не оговорена, дорогу должен уступить водитель, к которому транспортное средство приближается справа.

Это происходит, как правило, при движении по прилегающим территориям, при одновременном развороте в зоне разворота и т.п.

Движение задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. Движение задним ходом запрещается: на перекрестках; на пешеходных переходах; в тоннелях; на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними; на железнодорожных переездах; в местах с видимостью дороги, менее 100 м хотя бы в одном направлении; в местах остановок маршрутных транспортных.

Маневр задним ходом считается сложным маневром, поэтому советы следующие:

1. Движение на маленькой скорости (если сомневаетесь в видимости сзади выйдите из транспортного средства и посмотрите).
2. Рулевое колесо вращается в ту же сторону куда вы движетесь задним ходом (если едем направо то и рулевое колесо вращается на право).
3. Помните о том, что передняя часть автомобиля смещается (если едем направо то перед смещается влево и наоборот).
4. Вращаем головой на 360° и медленно осуществляем движение.

Расположение транспортных средств на проезжей части

Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется продольной разметкой или знаками 5.15.1 и 5.15.7 «Направление движения по полосам» или 5.15.2 «Направление движения по полосе» 5.15.8 «Число полос», а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов (боковых расстояний) между ними.

Транспортные средства никогда не движутся строго прямолинейно. Даже на самой хорошей дороге они постоянно отклоняются то в одну, то в другую сторону. Поэтому ширина полосы, занимаемая автомобилем при движении, больше его габаритной ширины. Максимальная ширина транспортных средств 2,5 м, а ширина полосы движения 3,0-3,75 м. Следовательно, дорога с проезжей частью шириной 6-7 м имеет две полосы движения, шириной

9-11 м — три полосы, а 12-15 м — четыре полосы для движения. При этом стороной, предназначенной для встречного движения, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных расширений проезжей части (переходно-скоростные полосы, дополнительные полосы на подъеме, заездные карманы мест остановок маршрутных транспортных средств).

На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, запрещается выезжать для обгона или объезда на полосу, предназначенную для встречного движения. На таких дорогах повороты налево или развороты могут выполняться на перекрестках и в других местах, где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой. Даже если нет двойной сплошной линии разметки, обгон выполнять нельзя. Это расценивается как выезд на полосу встречного движения (лишение прав на 4-6 месяцев). Такая ситуация возможна, например, когда положили асфальт и не успели нанести разметку.

На дорогах с двухсторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой, из которых средняя полоса используется для движения в обоих направлениях, разрешается выезжать на эту полосу только для объезда или обгона, поворота налево или разворота. Выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, запрещается.

Поворачивая на дорогу с тремя полосами движения, водитель должен занять только крайнюю правую полосу, так как средняя не предназначена для постоянного движения.

Вне населенных пунктов, а также в населенных пунктах на дорогах, обозначенных знаками: 5.1 «Автомагистраль», 5.3 «Дорога для автомобилей», и на участках дорог, где разрешено движение со скоростью более 80 км/ч, водители любых транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части.

Запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых.

В случае если крайняя правая полоса занята транспортными средствами, водитель может занять соседнюю с ней полосу и т.д. Двигаться по левым полосам можно тогда, когда правые полосы заняты другими транспортными средствами.

Соблюдение этого требования распространяется на любые дороги, независимо от числа полос для движения. Таким образом, расположение транспортных средств на дороге вне населенного пункта постоянно тяготеет к правому краю проезжей части. Это создает благоприятные условия для опережения и обгона на дорогах с двумя полосами и более для движения в одном направлении.

В населенных пунктах водители могут использовать наиболее удобную для них полосу движения.

Большинство дорог в населенных пунктах позволяет транспортным средствам двигаться сравнительно медленнее и ближе друг к другу, чем вне населенных пунктов, потребность же в перестроении возникает чаще. Поэтому в населенных пунктах водители могут использовать наиболее удобную для них полосу движения.

Однако, на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу разрешается только при интенсивном движении, а также для обгона, поворота налево или разворота (грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т — только для поворота налево или разворота).

Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 2,5 т имеют большие габаритные размеры, перевозят большое количество груза, поэтому, как правило, движутся с не высокими скоростями.

Движение транспортного средства по одной полосе со скоростью большей, чем по соседней, не является обгоном, а является опережением.

Разрешается движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью при интенсивном движении, когда заняты все полосы данного направления движения, при объезде или обгоне, повороте налево или развороте. При этом не должно создаваться помех движению трамвая.

Если перед перекрестком установлены дорожные знаки 5.15.1 «Направление движения по полосам» и 5.15.2 «Направление движения по полосе», движение по трамвайным путям через перекресток запрещается.

Выезжать на трамвайные пути встречного направления запрещается.

Если проезжая часть разделена на полосы линиями разметки, движение транспортных средств должно осуществляться строго по обозначенным полосам. Наезжать на прерывистые линии разметки разрешается лишь при перестроении.

Запрещается движение транспортных средств по разделительным полосам, обочинам, тротуарам и пешеходным дорожкам.

Допускается движение машин дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, при выполнении ими работ по ремонту или обслуживанию дорог.

Также разрешается подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым предприятиям и объектам, которые расположены непосредственно у обочин, тротуаров и пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда. При этом должна быть обеспечена безопасность движения.

Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

Дистанция — это расстояние между транспортными средствами, движущимися в один ряд друг за другом. При выборе безопасной дистанции водитель должен ориентироваться, прежде всего, на скорость движения; необходимо также учитывать вид покрытия и состояние проезжей части, особенностей тормозной системы транспортного средства, функциональные возможности водителя (время реакции).

Для ориентировочных расчетов можно принимать, что безопасная дистанция в метрах между движущимися в потоке с одинаковой скоростью транспортными средствами численно равна половине величины скорости.

Расстояние между параллельно движущимися транспортными средствами, как в попутных, так и во встречных направлениях называется интервалом. Безопасный интервал в наибольшей степени зависит от скорости движения. Рекомендуемые интервалы между движущимися в попутном направлении транспортными средствами 0,5-1,5 м. Интервал при встречном разъезде рекомендуется увеличивать до 1,5-2,0 м.

На дорогах с двусторонним движением при отсутствии разделительной полосы островки безопасности, тумбы и элементы дорожных сооружений (опоры мостов, путепроводов и тому подобное), находящиеся на середине проезжей части, водитель должен объезжать справа, если знаки и разметка не предписывают иное.

Скорость движения

Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Возьмите за правило:

- 1) Не превышать установленный режим скорости по ПДД.
- 2) Выбирайте ту скорость, которая Вам комфортна, чтобы не появлялся страх и испуг.
- 3) После окончания Автошколы и получения водительского удостоверения Вам придется постепенно привыкать к большим скоростным режимам движения, делайте это постепенно. Помните, что с увеличением скоростного движения поле зрения сужается, а с уменьшением расширяется.
- 4) Не реагируйте на просьбы пассажиров «Поедем быстрее» — это может привести к ДТП. Очень часто виновниками аварии становятся пассажиры, навязывая свой стиль движения. Срабатывает фраза «Сядь за руль или выходи из машины»
- 5) Выбирайте скорость согласно дорожному покрытию и погодным условиям. Помните, что из-за неправильной выбранной скорости происходит до 50% ДТП.

В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч.

В жилых зонах и на дворовых территориях разрешается максимальная скорость не более 20 км/ч.

Скорость 60 км/ч является предельно разрешенной на всех дорогах в населенных пунктах, кроме дорог, обозначенных знаком 5.25 «Начало населенного пункта» (фон знака — синий).

На некоторых участках дорог в населенных пунктах по решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может повышаться скорость движения установкой знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» со значением скорости более 60 км/ч, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью.

Вне населенных пунктов разрешается движение:

— на автомагистралях: легковым автомобилям и грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т со скоростью не более 110 км/ч; всем автобусам, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т, мотоциклам, легковым автомобилям, буксирующим прицеп, — не более 90 км/ч;

— на остальных дорогах: легковым автомобилям и грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т,

междугородним и маломестным автобусам, мотоциклам со скоростью не более 90 км/ч; другим автобусам, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т, легковым автомобилям, буксирующим прицеп, — не более 70 км/ч;

— на всех дорогах вне населенного пункта грузовым автомобилям, перевозящим людей в кузове, и транспортным средствам, осуществляющим организованные перевозки групп детей, — не более 60 км/ч.

Транспортным средствам, буксирующим механические транспортные средства, разрешается движение на всех дорогах со скоростью не более 50 км/ч.

Водителю запрещается:

- превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства;
- превышать скорость, указанную на опознавательном знаке «Ограничение скорости», установленном на транспортном средстве;
- создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;
- резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

Опознавательный знак «Ограничение скорости» должен быть установлен на транспортные средства, осуществляющие организованные перевозки групп детей, перевозящие крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, а также в случаях, когда максимальная скорость транспортного средства по технической характеристике ниже определенной Правилами.

Под слишком малой понимается скорость, отличающаяся от скорости движения транспортного потока примерно на 20-40 км/ч.

Такое торможение вынуждает водителей других транспортных средств также резко тормозить или менять направление движения во избежание столкновения, что может привести к возникновению заносов и опрокидыванию.

Обгон, встречный разезд

Прежде чем начать обгон, водитель должен убедиться в том, что:

- полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и этим маневром он не создаст помех встречным и движущимся по этой полосе транспортным средствам;

- следующее позади по той же полосе транспортное средство не начало обгон;

- транспортное средство, движущееся впереди, не подало сигнал об обгоне, повороте (перестроении) налево;

- по завершении обгона он сможет, не создавая помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу.

Практические советы

- Помните обгон — один из наиболее сложных маневров, который требует от водителя высокое мастерство, точного расчета и выдержки. Обгон опасен тем, что выполняется на высокой скорости, при ограниченном пространстве. Пользуйтесь аксиомой «Перед тем как начать обгон подумайте, нужен ли он Вам», т.е. если вы решились на обгон нужно чтобы разница скоростей между обгоняющим и обгоняемым транспортным средством было — 20-30 км или более, тогда есть смысл обгонять.

- Обгон является сложным и опасным маневром. Он выполняется при высокой скорости, причем часто опережение производится по полосе встречного движения. При этом возникает опасность столкновения с встречным транспортным средством.

- Безопасное выполнение обгона зависит прежде всего от того, насколько водитель внимательно изучит дорожную обстановку и выполнит соответствующие предписания Правил. Обгонять транспортные средства можно только при хорошей видимости и свободном пути.

Обгонять безрельсовое транспортное средство разрешается только с левой стороны. Однако обгон транспортного средства, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к выполнению маневра поворота налево или разворота, производится с правой стороны.

Опасным является возвращение автомобиля на ранее занимаемую полосу при завершении обгона, раннее начало возвращения может вынудить водителя обгоняемого транспортного средства тормозить или менять направление движения.

Относительно более медленное движение должно осуществляться ближе к правому краю проезжей части. Расположение водителя с левой стороны автомобиля дает ему возможность при небольшом отклонении влево от обгоняемого транспортного средства лучше просматривать обстановку впереди. При обгоне справа представляют большую угрозу стоящие или медленно движущиеся по правой полосе транспортные средства.

Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается

препятствовать обгону повышением скорости движения или иными действиями. В данном случае действия впереди следующего водителя очевидны для обгоняющего, а начавшее смещаться влево транспортное средство не будет закрывать видимость полосы, на которую будет перестраиваться обгоняющий водитель.

Обгон запрещен:

- на регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения;

- на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной (за исключением обгона на перекрестках с круговым движением; обгона двухколесных транспортных средств; разрешенного обгона с правой стороны);

- на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов;

- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними;

- транспортных средств, выполняющих обгон или объезд;

- в конце подъемов, и других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

Это может быть подача сигнала левого поворота, перемещение транспортного средства влево.

Некоторые водители при сигнале об их обгоне подают ответный сигнал правого поворота или применяют отмашку рукой, сигнализируя, что они уступают дорогу обгоняющему и что впереди нет препятствий на пути обгоняющего.

В процессе выполнения обгона водитель, приближаясь к перекрестку, может не успеть остановиться перед повернувшим на дорогу встречным транспортным средством или при смене сигнала светофора занять свою половину проезжей части. Подобные ситуации особенно опасны на относительно узких дорогах с одной полосой движения в каждом направлении.

При подъезде к перекрестку у водителя может возникнуть необходимость уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге, поэтому запрещаются любые обгоны при движении как повторостепенной, так и по равнозначной.

Железнодорожные переезды, как правило, имеют небольшую ширину проезжей части, обеспечивающую движение автомобилей в один ряд, и при обгоне на них трудно обеспечить безопасный интервал. Перед переездами транспортные средства движутся с ограниченной скоростью и дистанцией. Попытка обгона на переезде или перед ним может вызвать дезорганизацию работы переезда и создать угрозу движению поездов.

Обгон транспортных средств, производящих обгон или объезд опасен тем, что водителю второго обгоняющего транспортного средства не видно дороги (из-за двух автомобилей впереди).

Если встречный разъезд затруднен, то в этом случае водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу.

На уклонах, обозначенных знаками 1.13 «Крутой спуск» и 1.14 «Крутой подъем», при наличии препятствия должен уступить дорогу водитель транспортного средства, который движется на спуск.

Перелом продольного профиля дороги, крутой поворот, видимость на котором ограничивается косогором, зелеными насаждениями или постройками. Участки дорог, где туман, сильный дождь, снег или поднятая пыль резко ограничивают видимость, являются местами, где в условиях ограниченной видимости транспортное средство, движущееся во встречном направлении, может появиться внезапно.

Остановка и стоянка

Остановка и стоянка транспортных средств разрешаются на правой стороне дороги на обочине, а при ее отсутствии — на проезжей части, у ее края.

Предполагается, что транспортное средство при этом будет полностью располагаться на обочине и не выступать за ее пределы.

На левой стороне дороги остановка и стоянка разрешаются в населенных пунктах обозначенных знаком 5.23.1 или 5.23.2 «Начало населенного пункта» (фон белый) в двух случаях:

— на дорогах, не имеющих трамвайных путей посередине, с одной полосой движения для каждого направления;

— на дорогах с односторонним движением, (грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на левой стороне дорог с односторонним движением могут только останавливаться для загрузки или разгрузки).

В населенных пунктах, как правило, имеется наружное освещение, а скорость движения ограничена до 60 км/ч.

Остановка и стоянка транспортных средств на проезжей части разрешается в один ряд параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация (местное уширение проезжей части) которых допускает иное расположение транспортных средств. Двухколесные транспортные средства без бокового прицепа разрешается ставить в два ряда.

Однако ставить мотоцикл без коляски или велосипед рядом с мотоциклом, имеющим коляску, не разрешается.

На дорогах, имеющих местное уширение проезжей части, где не создается помех движению, разрешается ставить транспортные средства под углом к краю проезжей части.

Стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается только легковым автомобилям, мотоциклам, мопедам и велосипедам в местах обозначенных знаком 6.4 «Место стоянки» с одной из табличек 8.6.2, 8.6.3, 8.6.6-8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку».

Стоянка с целью длительного отдыха, ночлега вне населенного пункта разрешается только на предусмотренных для этого площадках или за пределами дороги.

За пределами дороги означает, что транспортное средство должно быть отведено за обочину.

Остановка запрещается:

■ на трамвайных путях или в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев;

■ на железнодорожных переездах;

■ в тоннелях;

■ на мостах, эстакадах и путепроводах имеющих менее трех полос движения в данном направлении;

■ под эстакадами, мостами и путепроводами;

■ в местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части), *разделительной полосой или противоположным краем* проезжей части и остановившимся транспортным средством остается менее 3-х метров;

■ на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними;

■ на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при *видимости дороги* менее 100 м хотя бы в одном направлении;

■ на пересечении проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части, (за исключением стороны напротив бокового проезда трехстороннего (Т-образного) перекрестка, имеющего сплошную линию разметки или разделительную полосу;

■ ближе 15 м от мест остановки маршрутных транспортных средств, (кроме остановки для посадки или высадки пассажиров, если это не создает помех движению маршрутных транспортных средств);

■ в местах, где остановившееся транспортное средство закроет от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки, или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств или создавать помехи для движения пешеходов.

Предполагается, что транспортное средство при этом будет полностью располагаться на обочине и не выступать за ее пределы.

В населенных пунктах, как правило, имеется наружное освещение, а скорость движения ограничена до 60 км/ч.

Однако ставить мотоцикл без коляски или велосипед рядом с мотоциклом, имеющим коляску, не разрешается.

На дорогах, имеющих местное уширение проезжей части, где не создается помех движению, разрешается ставить транспортные средства под углом к краю проезжей части.

За пределами дороги означает, что транспортное средство должно быть отведено за обочину.

Стоянка запрещается:

- в местах, где запрещена остановка;
- вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1 «Главная дорога»;
- ближе 50 м от железнодорожных переездов.

При вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена, водитель должен принять все возможные меры для отвода транспортного средства из этих мест.

Способами отвода могут быть: перемещение его вручную к краю проезжей части или на обочину в случае, если автомобиль остановился посередине проезжей части вследствие неисправности, перемещение с помощью стартера, буксирование с помощью другого автомобиля.

Водитель может покидать свое место или оставлять транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя.

Для этого его необходимо затормозить стояночным тормозом и включить передачу. На дорогах с крутым продольным уклоном, при наличии тротуара, нужно круто вывернуть передние колеса в сторону бордюрного камня.

Оставляя транспортное средство без присмотра надо принять меры, исключающие его использование другими лицами: включить противоугонное устройство, поднять стекла, запереть двери.

Проезд перекрестков

При повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть, на которую он поворачивает, а также велосипедистам, пересекающим ее по велосипедной дорожке.

Запрещается выезжать на перекресток или пересечение проезжих частей, если образовался затор, который вынудит водителя остановиться на пересечении, создав препятствие для движения в поперечном направлении.

Образование затора на перекрестке может быть связано с чрезмерной интенсивностью движения, с дорожно-транспортным происшествием, может быть вызвано также остановившимся из-за неисправности транспортным средством, проведением каких-либо срочных ремонтных работ (ликвидация обрыва контактного провода троллейбуса или трамвая).

Перекресток, на котором очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым.

При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика, перекресток считается нерегулируемым, и водители обязаны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков и установленными на нем знаками приоритета.

Признаки регулируемого перекрестка — работающий светофор или на перекрестке находится регулировщик.

Признаки нерегулируемых неравнозначных перекрестков — светофор — желтый мигающий, не работает или отсутствует, обязательно должны присутствовать знаки приоритета более часто встречающиеся «Главная дорога», «Пересечение главной со второстепенной», «Уступить дорогу», «Движение без остановки запрещено».

Признаки нерегулируемых равнозначных перекрестков — светофор желтый мигающий, не работает или отсутствует. Обязательно должны отсутствовать знаки приоритета. Другие знаки могут быть.

Регулируемые перекрестки

При повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо или направо.

При одновременном повороте налево транспортных средств, движущихся со встречных направлений, Правилами ситуация не рассматривается. Поэтому, с учетом размеров перекрестка, можно проехать перекресток одновременно, оставляя его центр между собой, разъезжаясь либо правыми бортами, либо левыми бортами.

При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигнала-

лом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с любых других направлений.

Это тем транспортным средствам, которые едут слева в прямом направлении. Если у транспортного средства в траектории не пересекаются (один имеет преимущество, другой уступает дорогу), то они могут двигаться одновременно.

Если сигналы светофора или регулировщика разрешают одновременно движение трамвая и безрельсовым транспортным средствам, то трамвай имеет преимущество независимо от направления движения.

Однако при движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигналом светофора, трамвай должен уступить дорогу всем транспортным средствам, движущимся с других направлений.

Трамвай имеет сравнительно большой остановочный путь и лишен возможности маневра (объезда, обгона). Поэтому Правила предоставляют трамваю определенные преимущества перед безрельсовыми транспортными средствами, в том числе при проезде перекрестков.

Обратите внимание если дано одновременное право на движение по светофору или регулировщику и траектории трамвая пересекается с безрельсовым транспортным средством, то трамвай имеет преимущество. Если трамвай и безрельсовое транспортное средство через перекресток едут прямо и траектории не пересекаются, то они могут двигаться одновременно.

Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выезде с перекрестка.

Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования имеются «стоп-линия» или знак 6.16 «Стоп-линия», водитель обязан руководствоваться сигналами каждого встречающегося на пути светофора.

На перекрестках обычно устанавливают четыре светофора, располагая их по углам перекрестка. Все светофоры перекрестка работают взаимосвязано. Поэтому у водителя, поворачивающего на основной зеленый сигнал, на выезде с перекрестка окажется красный сигнал.

На перекрестках с разделительной полосой, площадях, бульварах возможно возникновение сложных конфликтных ситуаций и заторов, особенно из-за поворачивающих налево и разворачивающихся транспортных средств.

При включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим

проезд через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход проезжей части данного направления.

Задерживаться на перекрестке не следует, его нужно освободить как можно быстрее. Однако к моменту переключения сигналов светофора отдельные транспортные средства могут не успеть его пересечь, особенно те, которые выполняют поворот налево или разворот. Пешеходы могут не успеть завершить переход проезжей части к моменту переключения светофора.

Нерегулируемые перекрестки

На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся к перекрестку по главной дороге, независимо от направления их дальнейшего движения.

На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, движущимися в попутном или встречном направлении по равнозначной дороге, независимо от направления движения.

В случае если перед перекрестком с круговым движением установлен знак 4.3 в сочетании со знаком 2.4 или 2.5, водитель транспортного средства, находящегося на перекрестке, пользуется преимуществом перед выезжающими на такой перекресток транспортными средствами.

Двигаясь по второстепенной дороге, водитель при необходимости выбирает место остановки в зависимости от конкретной обстановки. Он может остановиться как перед пересекаемой проезжей частью главной дороги, так и на ней, но с условием, что его транспортное средство не будет создавать помехи водителям, пользующимся преимущественным правом, с учетом габаритов и направлений движения их транспортных средств, размеров перекрестка и состояния дорожного покрытия.

Тут и так понятно, что под знаком «Уступите дорогу» или «Движение без остановки запрещено», действуя в соответствии с дорожными знаками, водители уступают дорогу тем, кто движется по кругу. Но если знаков приоритета нет, то перекресток стал равнозначным и транспортное средство, движущееся по кругу, уступает дорогу тем, кто въезжает на круговое движение, — ситуация кардинально поменялась.

В случае, когда на перекрестке главная дорога меняет направление, водители, движущиеся по главной дороге, должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Этими же правилами должны руководствоваться

между собой водители, движущиеся по второстепенным дорогам.

Если главная дорога на перекрестке меняет направление, то в начале определяют очередность движения транспортного средства находящегося на главной дороге по правилу «Уступи помехе справа, где трамвай всегда имеет преимущество», а затем определяют очередность движения между собой транспортные средства, находящиеся на второстепенной дороге по такому же правилу. Если с 4-х направлений каждое едет направо, то траектории движения у них пересекаются. Если мы подъезжаем по главной дороге, а она уходит налево, то встречным транспортным средствам, находящимся на второстепенной дороге уступать дорогу не нужно.

На перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа.

На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления движения.

Общие принципы проезда неравнозначных перекрестков:

1) Уступи помехе справа (не забудьте, что участник справа от нашего маневра не должен изменить направление движения или скорость).

2) Трамвай всегда имеет преимущество, если траектории движения не пересекаются. Подразумевается, что трамвай, движется с любого направления.

3) При повороте налево и развороте уступить дорогу встречным транспортным средствам движущимся прямо или направо.

При повороте налево или развороте водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо.

Это правило действует на перекрестках при движении, по главной, равнозначной и второстепенной дороге.

Если водитель не может определить наличие покрытия на дороге (темное время суток, туман, грязь, снег и т.п.), а знаков приоритета нет, он должен считать, что находится на второстепенной дороге.

Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств

Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость или остановиться перед переходом, чтобы пропустить пешеходов,

переходящих проезжую часть или вступивших на нее для осуществления перехода.

Произошла революция после введения пункта 14.1 по взаимоотношению пешеходов и водителей транспортных средств, теперь с введением нового пункта 14.1 водитель обязан снизить скорость или остановиться перед нерегулируемым пешеходным переходом, чтобы пропустить пешеходов. Обратите внимание, в главе «Обязанности пешеходов» есть маленькая тонкость по пункту 4.5 — на нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.

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

На многополосной дороге и интенсивном движении пешеходы на переходе могут быть закрыты от водителя другими транспортными средствами, движущимися в параллельных рядах. Приближаясь к нерегулируемому пешеходному переходу, водитель должен внимательно наблюдать за ситуацией в зоне пешеходного перехода и, в частности, по поведению других водителей делать для себя соответствующие выводы.

В этой ситуации необходимо притормозить, при необходимости остановиться и, только убедившись в безопасности движения, можно следовать дальше.

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

В момент включения разрешающего сигнала транспортного светофора или подачи разрешающего сигнала регулировщиком на регулируемом пешеходном переходе могут находиться пешеходы, не успевшие закончить переход.

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

Так как, это является технологической остановкой, то можно остановиться непосредственно перед пешеходным переходом.

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

Слепые пешеходы в незнакомом районе не всегда знают расположения пешеходных переходов, поэтому могут переходить проезжую часть в местах их отсутствия. При переходе проезжей части они подают сигнал о переходе вытянутой вперед или поднятой вверх белой тростью.

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

Чаще всего посередине дороги размещаются остановки трамвая. В этих местах возрастает опасность наезда на пешеходов, когда посадка высадка производятся с посадочных площадок, расположенных на проезжей части. Пешеходы имеют право выходить на проезжую часть данного направления движения для посадки лишь после остановки маршрутного транспортного средства.

Приближаясь к остановившемуся транспортному средству с опознавательным знаком «Перевозка детей», водитель должен снизить скорость, при необходимости остановиться, и пропустить детей.

Движение через железнодорожные пути

Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду (локомотиву, дрезине).

Безрельсовым транспортным средствам пересекать железнодорожные пути вне специально оборудованных для этого мест весьма сложно и опасно: закрепленные на шпалах рельсы приподняты над поверхностью насыпи, промежутки между шпалами заполнены незакрепленной щебенкой. Попытка пересечь железнодорожный путь в любом месте может привести к поломке транспортного средства или застреванию его на рельсах.

При подъезде к железнодорожному переезду, водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины).

Запрещается выезжать на переезд:

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигналов 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 го-

ловой 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).

Запрещающий сигнал светофора включается несколько раньше, чем начинает закрываться шлагбаум. Это необходимо для того, чтобы опускающийся шлагбаум не ударил по въезжающим на переезд транспортным средствам. Некоторые переезды не оборудуются шлагбаумами, но на них устанавливаются светофоры.

Не исключены случаи, когда система звуковой и световой сигнализации, а также автоматическое управление шлагбаумом могут выйти из строя. Поэтому, подъезжая к переезду в такой ситуации (открытый шлагбаум, не горящие красные сигналы и не включенная звуковая сигнализация), а также подъезжая к переезду, не оборудованному шлагбаумом или светофорами, водитель должен лично убедиться в возможности безопасного проезда.

Начинать движение через переезд сразу же после прохождения поезда опасно, так как в этот момент, удаляющийся поезд ограничивает видимость пути, по которому может приближаться встречный поезд.

Кроме того, запрещается объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортных средств. Это создаст конфликтную ситуацию при возобновлении движения и может привести к образованию затора.

В случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться:

- у стоп-линии;
- знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»;
- светофора;
- если их нет — не ближе 5 м от шлагбаума;
- при отсутствии последнего — не ближе 10 м до ближайшего рельса.

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

Меры для освобождения переезда, могут быть следующие:

- буксирование или сталкивание застрявшего транспортного средства с помощью другого транспортного средства;
- перемещение транспортного средства вручную;
- перемещение транспортного средства стартером (при неисправности двигателя).

Одновременно водитель должен:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль железнодорожных путей в обе стороны от переезда на расстояние 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости путей), объяснив им порядок подачи сигнала машинисту, приближающегося поезда;

- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;

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

Остановочный путь поезда, движущегося со скоростью 100 км/ч, превышает 1000 м.

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. Такие сигналы подаются, чтобы вызвать водителей других транспортных средств или других лиц, которые, находясь поблизости, могут оказать помощь.

Движение по автомагистралям

На автомагистралях запрещается:

- движение пешеходов, домашних животных, велосипедов, мопедов, тракторов, самоходных машин, иных транспортных средств, скорость которых по техническим характеристикам или их состоянию меньше 40 км/ч;

- движение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т далее второй полосы;

- остановка вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаками 6.4 «Место стоянки» или 7.11 «Место отдыха»;

- разворот и въезд в технологические разрывы разделительной полосы;

- движение задним ходом;

- учебная езда.

Автомагистрали (как говорилось ранее) — это современные дороги, рассчитанные на безопасное движение транспортных средств с высокой скоростью. От обычных дорог автомагистрали отличаются размерами и оборудованием. Их проезжая часть имеет не менее двух полос для движения в каждом направлении. Встречные потоки обязательно изолируются разделительной полосой или дорожным ограждением. На съездах с автомагистрали устраивают полосы торможения, а в местах слияния транспортных потоков — полосы разгона.

Допускаются въезд и разворот в этих разрывах водителей специальных транспортных средств, при выполнении неотложного оперативного задания, а также водителям машин дорожно-эксплуатационных служб при выполнении работ на автомагистрали.

При вынужденной остановке на проезжей части водитель должен обозначить транспортное средство в соответствии с требованиями раздела 7 Правил и принять меры для того, чтобы вывести его на предназначенную для этого полосу (правее линии, обозначающей край проезжей части).

Независимо от видимости дороги, времени суток, условий освещенности и местоположения транспортного средства (на проезжей части или обочине) должна быть включена аварийная сигнализация и выставлен знак аварийной остановки.

Требования данного раздела Правил распространяется и на дороги, обозначенные знаком 5.3 «Дорога для автомобилей».

Проезжая часть дорог, обозначенных знаком 5.3 «Дорога для автомобилей» имеет твердое покрытие и не менее двух полос для движения в каждом направлении. Такие дороги предназначены только для движения автомобилей, автобусов и мотоциклов. На этих дорогах, как правило, имеются многие элементы и сооружения, характерные для автомагистралей.

Движение в жилых зонах

В жилых зонах, въезды на которые и выезды с которых обозначаются знаками 5.21 «Жилая зона» и 5.22 «Конец жилой зоны», движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части.

В жилой зоне пешеходы имеют преимущество, однако они не должны создавать необоснованные помехи для движения транспортных средств.

Современные жилые зоны представляют собой территорию, застроенную жилыми зданиями, в комплексе со зданиями обслуживания (прачечная, магазин и т.п.). Вдоль жилых и других зданий оборудуются тротуары, подъезды к зданиям обеспечиваются проезжими частями. В жилых зонах возможны значительные скопления людей, движение их в различных направлениях и особенно неожиданное появление в любых местах играющих детей. В жилых зонах нет смысла оборудовать пешеходные переходы и Правила разрешают здесь движение пешеходов не только по тротуарам, но и по проезжей части.

В жилых зонах запрещается:

- сквозное движение транспортных средств;

- учебная езда;

- стоянка транспортных средств с работающим двигателем;
- стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

При выезде из жилой зоны водители должны уступить дорогу пешеходам и транспортным средствам.

Жилые зоны — это прилегающие территории, поэтому при выезде на дорогу из жилой зоны водители должны уступить дорогу другим участникам движения.

Требования Правил, относящиеся к жилым зонам, распространяются также и на дворовые территории.

Дворовая территория — пространство между жилыми зданиями или ограниченное зданиями по периметру. В частности, если дворы имеют два или более въезда (так называемые проходные дворы), то сквозное движение через них запрещено.

Приоритет маршрутных транспортных средств

Вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, кроме случаев выезда из депо.

Трамвай не имеет возможности для маневрирования и имеет больший остановочный путь по сравнению с безрельсовыми транспортными средствами, поэтому для предотвращения конфликтных ситуаций трамваю предоставлено преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, если пересечение с трамвайными путями расположено вне перекрестка.

Трамвайное депо по существу является прилегающей территорией. Поэтому водитель трамвая, выезжая из депо, обязан уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней.

На дорогах сполосой для движения маршрутных транспортных средств запрещаются движение, и остановка других транспортных средств на этой полосе.

Если эта полоса отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то при поворотах транспортные средства должны перестроиться на нее. Разрешается также заезжать на эту полосу с целью остановки для посадки или высадки пассажиров, при условии, если это не создает помех движению маршрутных транспортных средств.

В населенных пунктах водители должны уступить дорогу автобусам и троллейбусам, начинающим движение от обозначенного места остановки. Водители автобуса или троллейбуса могут начи-

нать движение только после того, как убедятся, что им уступают дорогу.

Это связано с тем, что маршрутные транспортные средства имеют определенный график движения, который необходимо выполнять при движении по маршруту.

Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами

При движении в темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также тоннелях (в том числе с искусственным освещением) должны быть включены следующие световые приборы:

- на всех механических транспортных средствах и мопедах — фары дальнего или ближнего света;
- на прицепах и буксируемых механических транспортных средствах — габаритные огни.

Освещенным считается участок дороги, на котором установлены и включены светильники стационарного наружного освещения.

При сильном ослеплении и необходимости остановиться, нельзя совершать маневр в сторону, так как при этом велика вероятность наезда на пешеходов или транспортные средства, движущиеся по соседней полосе или стоящие на обочине.

Дальний свет должен быть переключен на ближний:

- в населенных пунктах, если дорога освещена;
- при встречном разъезде на расстоянии не менее чем за 150 м до встречного транспортного средства, а также и при большем, если водитель встречного транспортного средства периодическим переключением света фар покажет необходимость этого.

При ослеплении водитель должен включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосы движения, снизить скорость и остановиться.

Они имеют широкий неслепящий пучок света, дальность действия которого невелика и не превышает дальности ближнего света, и обеспечивают хорошее освещение дороги при малой прозрачности атмосферы.

Задние противотуманные фонари могут применяться только в условиях недостаточной видимости.

При остановке и стоянке в темное время суток на неосвещенных участках дорог, а также в условиях недостаточной видимости на транспортном средстве должны быть включены габаритные огни. В условиях недостаточной видимости дополнительно к габаритным огням могут быть включены фары ближ-

него света, противотуманные фары и задние противотуманные фонари.

Противотуманные фары могут использоваться:

- в условиях недостаточной видимости с ближним или дальним светом фар;
- в темное время суток на неосвещенных участках дорог совместно с ближним или дальним светом фар;
- вместо ближнего света фар в соответствии с пунктом 19.5 Правил.

Практические советы по безопасности.

Новшество, введенное с 20.11.14 г. — введено круглосуточное включение как минимум ближнего света фар или в светлое время суток дневных ходовых огней.

Прежде чем управлять автомобилем ночью определитесь, является ли для вас управление безопасным. С точки зрения психофизиологических способностей («куриная слепота») т.е. днем вы видите хорошо, а ночью плохо. Кто Вы «сова» или «жаворонок», «жаворонок» ночью быстро утомляется. Например, очень опасно заснуть за рулем, не тяните до последнего, как только начали вздрагивать после монотонности управления, быстро на отдых. Как следует отдыхать: лягте на спину, ноги поднимите вверх 0,5м-1м и сделайте упор на стену.

Перед управлением ночью особенно собираясь в дальнюю дорогу проверить работу фар и фонарей. Ближний свет должен освещать дорогу не менее 100 м. Попросите инструктора, чтобы показал, как регулируются фары. Проверьте чистое ли стекло, очень опасны блики. Скорость выбирать нужно так чтобы остановка в случае торможения при появлении опасности была в зоне видимости. На не знакомых дорогах больше уделяете внимание предупреждающим знакам. Снижайте скорость после проезда данных дорожных знаков.

В светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах с целью их обозначения должны включаться фары ближнего света или дневные ходовые огни.

Звуковые сигналы могут применяться только:

- для предупреждения других водителей о намерении произвести обгон вне населенных пунктов;
- в случаях, когда это необходимо для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, как вне населенного пункта, так и в нем.

Для предупреждения об обгоне вместо звукового сигнала или совместно с ним может подаваться световой сигнал, представляющий собой кратковременное переключение фар с ближнего на дальний свет.

Буксировка механических транспортных средств

Буксировка на жесткой или гибкой сцепке должна осуществляться только при наличии водителя за рулем буксируемого транспортного средства, кроме случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего.

При буксировке на гибкой сцепке должно быть обеспечено расстояние между буксирующим и буксируемым транспортными средствами в пределах 4-6 м. А при буксировке на жесткой сцепке — не более 4 м.

Практические советы: На буксирующем транспортном средстве должен быть включен ближний свет фар и на буксируемом транспортном средстве аварийная сигнализация. Если аварийная сигнализация не работает (сел аккумулятор), то на задней части автомобиля устанавливается знак аварийной остановки. Помните, что у водителя буксируемого транспортного средства должны быть документы, которые нужно предъявлять сотрудникам полиции. Обязательно вставить ключ в замок зажигания и повернуть его в предпусковое положение, чтобы сработала блокировка руля, предусмотренная заводом изготовителем, руль просто не будет вращаться (если не будет вставлен ключ) и автомобиль может наехать на препятствие. Буксировочный трос лучше использовать, когда на концах есть карабины. В момент начала движения, если Вы буксируете, медленно натягивайте трос, а затем, когда он натянется можно начинать буксировку. Скорость при буксировке не более 50 км в час. Перед буксировкой проверьте, нет ли рядом людей, если оборвется трос, чтобы ни кого не травмировать.

Буксировка запрещается:

- транспортных средств, у которых не действует рулевое управление (допускается буксировка методом частичной погрузки);
- двух и более транспортных средств;
- транспортных средств с недействующей тормозной системой, если их фактическая масса более половины фактической массы буксирующего транспортного средства. При меньшей фактической массе буксировка таких транспортных средств допускается только на жесткой сцепке или методом частичной погрузки;
- мотоциклами без бокового прицепа, а также таких мотоциклов;
- в гололедицу на гибкой сцепке.

Учебная езда

Первоначальное обучение вождению транспортных средств должно проводиться на закрытых площадках или автодромах.

Учебная езда на дорогах допускается только с обучающим, и при наличии первоначальных навыков управления у обучаемого. Обучаемый обязан знать и выполнять требования Правил.

Обучающий должен иметь при себе документ на право обучения вождению транспортного средства данной категории, а также удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории.

Обучаемому на автомобиле должно быть не менее 16 лет, а на мотоцикле — не менее 14 лет.

Перевозка людей

Водитель обязан осуществлять посадку и высадку пассажиров только после полной остановки транспортного средства, а начинать движение только с закрытыми дверями и не открывать их до полной остановки.

Запрещается перевозить людей:

— вне кабины автомобиля, трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла и вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения;

— сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства.

Перевозка детей допускается при условии обеспечения их безопасности с учетом особенностей конструкции транспортного средства. Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием специальных детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, которые позволяют пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства. А на переднем сиденье легкового автомобиля — только с использованием специальных детских удерживающих устройств.

Запрещается перевозить детей до 12-летнего возраста на заднем сиденье мотоцикла.

Перевозка грузов

Перевозка груза допускается при условии, что он:

— не ограничивает водителю обзор;
— не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;

— не закрывает внешние световые приборы и световозврататели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;

— не создает шум, не пылит, не загрязняет дорогу и окружающую среду.

Если состояние и размещение груза не удовлетворяют указанным требованиям, водитель обязан принять меры к устранению нарушений перечисленных правил перевозки либо прекратить дальнейшее движение.

Груз, выступающий за габариты транспортного средства спереди или сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками «Крупногабаритный груз». А в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, спереди — фонарем или световозвратателем белого цвета, сзади — фонарем или световозвратателем красного цвета.

РАЗДЕЛ 2. ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ВОДИТЕЛЯМИ, ИМЕЮЩИМИ ФИЗИЧЕСКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ В ЗДОРОВЬЕ

2.1. Психофизиологические основы вождения автомобиля¹

В современных условиях комфортабельности легковых автомобилей, работа водителей попадает в разряд легких. Однако длительная и интенсивная работа за рулем легкового автомобиля приводит к перенапряжению нервной системы водителя, требует постоянной собранности и внимательности.

К управлению легковыми автомобилями допускаются лица, которые прошли соответствующую подготовку в автошколах и на курсах по единым программам, согласованным с управлением Госавтоинспекции, медицинское освидетельствование, успешно сдали теоретический и практический экзамены в регистрационно-экзаменационном отделении ГИБДД по месту жительства и достигли 18 лет.

Основными психофизиологическими качествами, по которым определяют пригодность к вождению автомобилями, являются ощущение, восприятие, психомоторная реакция, внимание, эмоционально-волевая реакция, оперативное мышление и специальные личностные факторы:

- ощущение — отражение в сознании человека отдельных свойств предметов и явлений материального мира, непосредственно воздействующих на органы чувств (различают ощущения зрительные, слуховые, обонятельные, кожные, двигательные, вибрационные и др.);

- восприятие — уровень развития органов чувств, точность определения пространственных отношений и временных интервалов, скорость переработки информации;

- психомоторная реакция — скорость и точность реакции водителя в критических ситуациях, четкая психомоторная координация;

- внимание — широкий объем и распределение внимания, его быстрая переключаемость и устойчивость, правильная организация внимания при выполнении маневра;

- эмоционально-волевая реакция — эмоциональная устойчивость, помехоустойчивость, высокий уровень развития волевых качеств (самообладание, решительность, настойчивость);

¹ При разработке раздела использованы материалы Интернет-ресурсов — <http://www.tur812.ru>; http://www.gibdd.ru/news/nic/958774/?sphrase_id=3715650; http://www.auto-uch.info/avto_enc_02.html

- оперативное мышление — быстрота оценки дорожной обстановки и принятия решений, способность к быстрому профессиональному прогнозированию, хорошая оперативная память и ее готовность;

- личностные факторы — активность и направленность личности, склонность к технике, инициативность, сообразительность, дисциплинированность, интерес к профессиональной работе водителя. Недостаточное развитие одних психофизиологических особенностей водителя может компенсироваться развитием других и проявляться лишь в сложных дорожных условиях, когда предотвращение аварии и разрядка острой дорожной ситуации зависят от быстроты оценки ситуации, умения применить навыки управления автомобилем, от скорости и от точности реакции, самообладания, решительности и настойчивости. Мастером своего дела можно считать только того водителя, который умеет правильно и быстро оценивать дорожную обстановку, предвидеть ее возможные изменения и никогда не попадать в сложные ситуации, а при невозможности избежать их — максимально разрядить опасную обстановку.

Опыт и мастерство водитель приобретает постепенно, другие же качества характера — чувство ответственности за безопасность других людей, способность сосредоточиться только на управлении автомобилем, выдержка и восприимчивость к информации — он должен воспитывать в себе с самого начала вождения.

Из основных психофизиологических качеств водителя особо следует выделить внимательность и быстроту реакции к ответным действиям на воспринятую информацию.

Внимательность водителя.

Внимательность — способность сосредоточить внимание на обнаруженном объекте опасности, сделать его полный обзор и оценить ситуацию. При средних высоких скоростях движения водитель может обозревать десятки объектов, но детально рассмотреть он может только один объект. Водителю важно уметь вовремя сосредоточить свое внимание на основном объекте опасности, который может потребовать принятия срочных мер для предотвращения аварии. При управлении автомобилем необходимо постоянно оценивать изменяющиеся дорожные условия и обстановку движения, чтобы своевременно определить новый режим движения.

Внимание водителя может быть различным по напряженности: распределенным или сосредоточенным.

В обычных условиях движения внимание водителя бывает распределенным. Он просматривает всю обстановку на пути сле-

дования. Но, обнаружив опасность, водитель концентрирует на ней все свое внимание, которое становится сосредоточенным. Внимательность тесно связана с осмоторительностью.

Быстрота реакции водителя.

Одним из важнейших навыков водителя, обеспечивающих безопасность движения, является *быстрота реакции* — закономерный ответ организма на внешнее воздействие.

Процесс реакции можно подразделить на три фазы: оценка обстановки, принятие решения и выполнение ответных действий. Время реакции водителя при управлении автомобилем измеряется коротким промежутком от момента восприятия опасности до начала действий, направленных на ее устранение. Время реакции зависит от вида реакций — сложной, простой и в опасной зоне.

При движении автомобиля, перед водителем могут возникать самые различные препятствия и опасности. Чтобы предотвратить возникшую опасность, водитель должен правильно оценить ее и выбрать наиболее эффективное действие: остановить автомобиль, объехать объект опасности, проехать мимо него с увеличенной скоростью. Такая оценка в совокупности и выбор способа действия представляют собой сложную реакцию.

Время сложной реакции водителя — с момента появления перед водителем опасности (или препятствий) до ответа на него действием, которое заранее не определил и к выполнению которого не был подготовлен, — составляет 0,8 с, а при испуге, нездоровье, усталости после многочасовой работы — 1 с и более.

Простые, заранее определенные действия водителя в ответ на какую-либо опасность или препятствие называются простой реакцией.

Водитель может и должен всегда стремиться перевести сложную реакцию в простую. Однако, несмотря на то что простая реакция быстрее, чем сложная, ее время (0,4...0,6 с) все-таки значительно, так как включает в себя и время на мышечное движение водителя — перенос правой ноги с педали дроссельной заслонки на педаль тормоза.

Реакция в опасной зоне занимает особое место. Она протекает с момента появления перед водителем какой-либо опасности (или препятствия), к восприятию которой водитель заблаговременно подготовился, до ответа на них простым, заранее определенным действием, к совершению которого водитель уже подготовлен. В чем заключается подготовка? В том, что водитель, определив место возможного появления опасности (или препятствия), заранее готовится к ее предотвращению. Поскольку такие действия водитель выполняет на подъезде к возможному месту опасно-

сти, то это время (0,2...0,3 с) называется временем реакции в опасной зоне. Реакция в опасной зоне предусматривает заблаговременную подготовку к восприятию и действию.

Физическая подготовка водителя.

Специфические условия работы водителя требуют от него высокой работоспособности и хорошего самочувствия. Поэтому перед работой он должен хорошо выспаться. Ему необходим непрерывный сон продолжительностью не менее 7 ч. Систематическое занятие гимнастикой способствуют укреплению здоровья и улучшению координации движений.

Через 3, 5, 7 ч езды необходим отдых и физкультурная пауза, чтобы предупредить развитие утомления и нормализовать функциональное состояние организма.

При долгой езде по автомагистрали, где отсутствуют пересечения в одном уровне с другими дорогами, где нет сигнализации (светофоров) и можно двигаться на высоких скоростях, возникает специфический вид утомления — дорожный гипноз. Он характеризуется сонливостью, рассеянностью, недомоганием, отрешенностью, наступлением более или менее резко выраженным ослаблением рефлексов, замедлением времени реакции. В таком случае необходимо остановить машину, выйти на свежий воздух, пройтись и выполнить несколько физических упражнений: повороты, наклоны, вращения туловища и головы, сгибание и разгибание рук и ног.

При выполнении физических упражнений нужно помнить, что малая нагрузка не оказывает никакого влияния на организм, большая оказывает чрезмерное воздействие и приносит вред. Благоприятный эффект достигается только при нагрузке средней величины. Достаточно объективным показателем для определения степени нагрузки является пульс. При средней нагрузке частота пульса возрастает на 30%. (Так, при частоте пульса в состоянии покоя 70 ударов в 1 мин число ударов после упражнений средней нагрузки составит $70 + 21 = 91$ уд.)

Для того чтобы водитель в любых условиях мог обеспечить безопасность движения, он должен неукоснительно соблюдать режим труда, отдыха и питания. Правилами дорожного движения запрещается управлять транспортным средством в состоянии утомления, если это состояние может повлиять на безопасность движения. Поэтому управлять автомобилем можно до тех пор, пока не наступит усталость.

Не создавайте помех, если вас кто-то обгоняет, и, наоборот, всячески содействуйте выполнению этого сложного маневра. Внимательно наблюдая за окружающей ситуацией, всегда необходимо пропускать автомобили с включенным специальным сигналом.

Настроив себя на подобное поведение и проконтролировав себя несколько раз, можно заметить, как вежливое поведение на дороге становится привычным.

Удлинение времени поездки более 8 ч вызывает изменения в организме даже у опытных водителей. Об этом свидетельствует и статистика несчастных случаев, количестве которых особенно резко возрастает после 10 часов непрерывной работы за рулем.

Между двумя продолжительными поездками (до 8 ч) должен быть как минимум 10-часовой отдых, включающий 7...8 ч нормального сна. Если поездка была длительной (более 8 ч), то после нее отдых должен быть не менее 12 ч. Утомление резко возрастает в условиях недосыпания: водители начинают засыпать уже через 3...5 ч езды.

Важный фактор снижения утомления — использование в поездке кратковременных перерывов. Установлено, что более целесообразны кратковременные перерывы после относительно кратковременной езды, нежели длительные перерывы после длительной поездки. Поэтому рекомендуется делать 10-минутный перерыв после первых 3 часов движения, а затем через каждые 2 ч. Эти перерывы лучше использовать для активного отдыха. При непрерывном управлении автомобилем более 5 ч необходим отдых продолжительностью 30 мин.

Характерным симптомом утомления является сонливость. Сон за рулем приводит к дорожно-транспортным происшествиям с чрезвычайно тяжелыми последствиями. Засыпание при управлении автомобилем быстрее наступает в ночное время, чаще всего между 24 и 5 часами утра. Засыпанию способствует отсутствие нормального сна перед ночной поездкой, например, когда время отправления в туристические поездки назначают на 4-5 часов утра. В этих условиях водитель выезжает в длительную поездку, прервав нормальный сон, и через 3-4 ч движения у него наступает опасная сонливость. Выезжать в длительную многочасовую поездку нужно только после полноценного отдыха.

В напряженном труде водителя на его психическое состояние влияет этика собственного поведения и поведения других участников движения, а также взаимодействие водителя с пешеходами. Водитель с самого начала должен настроить себя на благожелательное отношение ко всему окружающему: пропустить спешащего водителя или пешехода, ехать без спешки и нервозности.

Надежность водителя.

Надежный водитель с точки зрения безопасности движения — это водитель, реально сопоставляющий свои возможности и возможности управляемого автомобиля во взаимосвязи со складыва-

ющейся ситуацией, обусловленной действиями других участников движения, дорожными и погодными условиями.

На основе статистических данных, вероятность совершения ДТП, в значительной степени зависит от возраста и стажа водителя. Наибольший показатель опасности характерен для водителей в возрасте от 18 до 25 лет. Это можно объяснить малым опытом управления автомобилем и переоценкой своих профессиональных возможностей. Заметное увеличение показателя опасности для ДТП наблюдается у водителей старше 50 лет, большинство которых имеет значительный стаж управления автомобилем, но отличается ухудшением ряда функций, важных с точки зрения безопасного управления автомобилем: остроты зрения, особенно в сумерках; при ослеплении фарами встречного транспорта. Средняя острота зрения в возрасте 20 лет принята за 100%, к 40 годам она снижается до 90%, к 60 — до 74%, к 80 — до 47%.

Исследования сенсомоторной работоспособности водителей различного возраста свидетельствуют о снижении работоспособности водителей в возрасте 45 лет по таким аспектам функционирования, как зрительная ориентация, быстрота реакции, способность концентрации внимания и обзора в ситуациях с ограниченным полем зрения.

Однако независимо от возраста и дорожно-транспортной ситуации правильность и безопасность действий водителя обусловлена такими факторами: всю ли необходимую информацию о дорожно-транспортной ситуации он получил, правильно ли оценил ее, верные ли принял решения и правильно ли выполнил действия по управлению автомобилем. Перечислим четыре основные функции, выполняемые водителем в процессе управления автомобилем:

- восприятие дорожно-транспортной ситуации — правильное и своевременное обнаружение значимых с точки зрения безопасности движения всех участников дорожно-транспортной ситуации, объектов и событий дорожно-транспортной обстановки;
- оценка дорожно-транспортной ситуации — оценка значимых с точки зрения безопасности движения всех участников дорожно-транспортной ситуации параметров дорожно-транспортной обстановки и прогнозирование возможных направлений опасного развития дорожно-транспортной ситуации;
- принятие решения — выявление возможных в данной дорожно-транспортной ситуации действий по управлению транспортным средством и выбор из наилучшего сочетания с точки зрения обеспечения безопасности всех участников дорожно-транспортной ситуации;

· выполнение действий — реализация выбранных действий по управлению транспортным средством.

При безошибочном выполнении названных функций всеми участниками дорожно-транспортной ситуации дорожно-транспортное происшествие не возникает. Если один или несколько участников дорожно-транспортной ситуации допускают ошибки, то возникает опасность развития ДТП, и произойдет оно или нет — зависит от успешности действий, предпринятых участниками дорожно-транспортной ситуации.

Рассмотрим типичные дорожно-транспортной ситуации, возникающие в условиях обычной эксплуатации легковых автомобилей, и рекомендуемые при этом действия водителя.

Когда сзади в попутном направлении за вами движется автомобиль, старайтесь поддерживать постоянную скорость и чаще смотреть в зеркало заднего вида. Особенно следите за обгоняющими транспортными средствами, сигнализирующими о смене полосы для подготовки к обгону. Не забывайте подать следующей сзади машине сигнал о своем намерении изменить полосу движения, снизить скорость или остановиться. Помните, что преждевременная подача сигнала может ввести в заблуждение водителя, движущегося сзади, подача же сигнала с опозданием оставляет ему слишком мало времени для реакции на ваш маневр.

Избегайте смотреть в зеркало, если за вами следует машина с включенным дальним светом. В таком случае следует сбавить скорость и позволить ему обогнать вас.

При наличии транспортных средств на смежных полосах движения старайтесь раньше заметить признаки их возможного маневрирования.

Существует много факторов, которые могут вынудить транспортное средство, движущееся во встречном направлении, пересечь осевую линию и выехать на полосу вашего движения: плохая видимость, отклонение от курса движения во избежание наезда на пешехода или велосипедиста, неисправности дороги или препятствия на проезжей ее части, неверное определение скорости и положения своего автомобиля на проезжей части, неисправности рулевого управления, засыпание за рулем, алкогольное опьянение и т. д.

При наличии встречных транспортных средств старайтесь двигаться точно по своей полосе движения, обеспечивая максимально возможный боковой интервал до других транспортных средств. Следите за дорожной обстановкой и водителями, поведение которых заставляет предположить, что их транспортное средство может пересечь осевую линию или вынудить к этому других

(например, присутствие на дороге неуверенно или медленно движущихся автомобилей). Будьте готовы быстро среагировать на порывы ветра, неровности дороги и встречные транспортные средства, пересекающие осевую линию, особенно на подъемах и поворотах, где встречный водитель может попытаться совершить небезопасный обгон.

В местах, где возможна встреча с пешеходами, велосипедистами или животными, снизьте скорость, держитесь ближе к левой стороне полосы движения и в случае необходимости будьте готовы к быстрому торможению. Следите за дорожными знаками, предупреждающими о появлении возможной опасности.

Практика показала, что ДТП часто совершаются при возникновении критических ситуаций, правильный выход из которых требует от водителя мастерства, собранности и готовности в любой момент принять единственно правильное решение. Приведем наиболее характерные критические дорожно-транспортные ситуации, рекомендуемые действия водителя в них.

Когда встречное транспортное средство неожиданно выезжает на вашу полосу движения, во избежание столкновения или снижения тяжести и последствий дорожно-транспортной ситуации могут наиболее успешными быть маневры уклонения. Маневр уклонения наиболее приемлем для предотвращения и уменьшения тяжести неизбежного столкновения. Чтобы избежать столкновения со встречным транспортным средством, не покидая проезжей части, быстро снизьте скорость, подайте звуковой сигнал, и помигайте светом фар для предупреждения встречных и следующих сзади транспортных средств о потенциально опасной ситуации. Если встречное транспортное средство не может возвратиться на свою полосу движения, примените экстренное торможение, когда пространство впереди позволяет. Если места для экстренной остановки недостаточно, выберите на дороге участок для маневра уклонения в правую сторону по ходу движения.

Если возникает необходимость покинуть проезжую часть, выберите место, наиболее удобное для выезда с проезжей части. Если невозможно избежать столкновения с каким-либо объектом, быстро выберите сравнительно мягкий, пружинящий объект, например, кустарник, дорожный знак (а не жесткий — типа опоры моста, крупных деревьев или металлических стоек). Снижая скорость экстренным прерывистым или ступенчатым торможением, направьте автомобиль в сторону обочины, вплоть до съезда в кювет, если будет недостаточно тормозного пути. При этом следите, чтобы автомобиль не развернуло при съезде на обочину.

Как показывает практика, в критических ситуациях возможного столкновения любой съезд с дорожного полотна на обочину, даже с угрозой опрокидывания автомобиля, является более предпочтительным с точки зрения безопасности пассажиров.

Если вы вынуждены неожиданно замедлить движение или остановиться и обнаружили, что следующее за вами транспортное средство не сможет остановиться так же быстро, примите необходимые меры для того, чтобы покинуть проезжую часть и пропустить автомобиль, движущийся сзади по той же полосе движения. Если столкновение неизбежно, предупредите пассажиров о столкновении, снимите ногу с тормозной педали и отклоните тело вправо так, чтобы голова и тело опирались на спинку сиденья.

Лучший способ избежать бокового столкновения — наблюдать за проезжающими сбоку транспортными средствами при движении в местах пересечения транспортных потоков.

Если вы поздно заметили транспортное средство, приближающееся сбоку, и возникла критическая дорожно-транспортная ситуация, то можно снизить скорость и остановиться или увеличить скорость, или уклониться. Замедление движения или остановка, когда это позволит приближающемуся транспортному средству проскочить вперед, является наиболее безопасным действием, которого следует придерживаться всем водителям независимо от того, кто имеет преимущество первоочередного проезда.

Если автомобиль, движущийся сбоку, неожиданно появляется прямо перед вами, единственный способ избежать столкновения — отклониться в сторону от приближающегося транспортного средства. Хотя такой способ может и не предотвратить столкновения, он значительно смягчит удар.

Для правильного и своевременного выполнения маневров по уклонению от столкновения водитель должен приобрести некоторые специальные навыки поведения в критических дорожно-транспортных ситуациях. Обычно водители применяют тормоза при первом намеке на опасность. Хотя тормоза и эффективны во многих случаях, однако торможение может заблокировать колеса и привести к потере контроля за рулевым управлением, делая невозможным уклониться в сторону для избежания столкновения. Следует выработать в себе навык подавления интуитивного торможения в ситуациях, где необходимы маневры уклонения от столкновения.

Указанные навыки в значительной степени можно отработать на тренажерах, но наибольший эффект достигается путем самоанализа ситуаций в процессе управления автомобилем и критической объективной оценки собственных действий. Самоанализ

собственных действий с последующей тренировкой ответных действий на свободной тренировочной площадке позволяет водителю интуитивно определять, свободен ли возможный путь отклонения; достаточно ли расстояние, необходимое для проезда автомобиля; можно ли за пределами проезжей части управлять автомобилем; каково расстояние, необходимое для остановочного пути автомобиля.

Способность быстро выделять эти особенности в дорожно-транспортной ситуации свидетельствует о высшем уровне развития навыков профессионального мастерства водителя.

2.2. Понятие дорожно-транспортного происшествия (виды и характеристика)

Количество автомобилей на дорогах ежегодно увеличивается в геометрической прогрессии. В основе безаварийного вождения сегодня лежит не только необходимость выполнения всех требований, закрепленных в ПДД, но также и знание неписанных дорожных правил. Их несоблюдение может стоить жизни невинных людей. Ежегодно в России происходит сотни тысяч дорожно-транспортных происшествий (ДТП), их жертвы насчитывают около 27 тыс. человек в год. Радует, что в последнее время эта проблема стала привлекать внимание общественности. На дорогах появились рекламные щиты, призывающие к культуре вождения и поведения за рулем.

В качестве основных положений и неписанных правил безаварийной езды, которые должен соблюдать как начинающий, так и опытный водитель, можно выделить следующие:

1. *Не стоит бояться быть «черепахой».* Понятно, что ритм современной жизни просто бешенный. Хочется многого преуспеть, да и обстоятельства жизни нередко принуждают торопиться. Но парадокс как раз в том и заключается, что тот, кто куда не торопится — успевает сделать очень многое! То же самое касается и вождения автомобиля. Поэтому превышать ограничений скорости ни в коем случае не стоит. Лучше выехать на несколько минут пораньше и прибыть на 5 минут раньше времени, чем не приехать к месту назначения, возможно, никогда!

2. *Внимание и еще раз внимание!* Постоянно внимательно следите за дорогой, за рулем расслабляться нельзя. Держите дорожную ситуацию под контролем, не отвлекайтесь и не рискуйте лишний раз при обгонах, особенно при плохой видимости и на сложных участках дороги. Особенно остро это касается начинающих водителей. По статистике, 90% аварий новичков случается именно по их вине.

3. *Старайтесь неукоснительно соблюдать правила дорожного движения*, как бы они порой не раздражали. Звучит банально, но именно соблюдение правил в 99 случаях из 100 спасает вас от непредсказуемого происшествия на дороге. Кроме того, соблюдая правила, вы подаете хороший пример другим водителям, особенно начинающим, которые могут заволноваться или замешкаться в любой затруднительной ситуации. Никогда не проезжайте перекресток, даже если он безлюдный и пустой, на красный свет и соблюдайте дистанцию при движении на больших скоростях. Не забывайте своевременно включать и выключать поворотники. Грамотно пользуйтесь световыми приборами, не ослепляйте водителей встречных машин дальним светом фар.

4. *Будьте вежливым на дороге*. Пропускайте тех, кто торопиться — мало ли что у них произошло в жизни. В другой раз обязательно и вас так же поймут и пропустят.

5. *Не садитесь за руль* в уставшем, больном или, не дай Бог, в нетрезвом состоянии. Если употребление спиртного можно контролировать, то усталость и склонность ко сну — можно просто не заметить. В силу ярких эмоций и некоторых других причин бодрое, на первый взгляд, состояние может быть обманчивым. Поэтому при малейших признаках переутомления лучше выпить минут 10 или, что нежелательно, хотя и действенно, выпить бодрящие напитки.

Правило 1. Прежде чем что-то сделать, хорошенько подумай, надо ли это? Примеров неразумных действий, которые могут или уже привели к плачевным последствиям, можно привести очень много. Водительское удостоверение я получил в 1975 году и с тех пор неоднократно попадал в такие ситуации. Стоишь, например, на второстепенной дороге, с желанием сделать левый поворот на нерегулируемом перекрестке. А поток машин едет и едет. Вот, вроде как подходящий для маневра просвет... Успею? Нет, лучше обожду.... А тут?....Успею? Стоишь так, «дергаешься», и вдруг — как отрезало, ни одной машины нет, как будто светофор им где-то перекрыли. Спокойно совершаешь поворот, едешь и думаешь: «И что дергался? Ну, потерял несколько минут, зато цел и невредим. А если бы рискнул, но не успел?»

Правило 2. Если решил что-то сделать, то следуй алгоритму: убедись, оповести, действуй: Убедись в безопасности того, что задумал. Даже если решил просто притормозить, посмотри, нет ли в опасной близости сзади машины. Оповести всех окружающих, всеми возможными способами, о своих планах. Способы могут быть самые разнообразные, это заблаговременное включение указателя поворота, в рассматриваемом выше случае — выверен-

ное нажатие на педаль тормоза. В этом случае тормозная система работать еще не начнет, а стоп-сигнал уже загорится, двигающийся сзади водитель поймет Ваши планы снизить скорость или остановиться и примет соответствующие меры обеспечения Вашей (и своей) безопасности. Бывает, что выехать с второстепенной дороги или прилегающей территории очень сложно, особенно, если на основной дороге затор. В этом обычно помогает личный контакт с проезжающими. Конечно, у Вас уже включен указатель поворота. Но добавьте к нему зрительный контакт с проезжающими, сопровождающейся соответствующей жестикуляцией. Думаю, результат не заставит себя ждать. Получив желаемое, обязательно поблагодарите своего «благодетеля», включив аварийную сигнализацию на пару миганий. Помните, оповещая других участников движения о своих планах, Вы привлекаете их к обеспечению, в том числе, и Вашей безопасности. Действуй. Если решил действовать, не останавливаясь, действуй быстро и решительно.

Понятие о видах ДТП и структуре дорожно-транспортного травматизма

Рассмотрим понятия о видах ДТП, закрепленные в приложении 6 к Инструкции по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел:

Столкновение — происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду относятся столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством,

Опрокидывание — происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

Наезд на стоящее транспортное средство — происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

Наезд на препятствие — происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.).

Наезд на пешехода — происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перево-

зимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.).

Наезд на велосипедиста — происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

Наезд на гужевой транспорт — происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные, или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное.

Падение пассажира — происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП. Падение пассажира из не движущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

Иной вид ДТП — происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

Структура дорожно-транспортного травматизма

Дорожно-транспортный травматизм характеризуется высокой тяжестью повреждений. Из общего числа умерших до 70% погибают в течение первых 36 часов с момента получения травмы от кровоизлияния в мозг, острой кровопотери, шока и пр. Около трети жертв ДТП — молодые люди 15-29 лет. ДТП является второй по значимости причиной смерти среди молодых людей в возрасте 5-29 лет и третьей по значимости причиной смерти людей в возрасте 30-44 лет. Смертность от ДТП в 12 раз выше, чем у других лиц, получивших травму. Пострадавшие вследствие ДТП в 7 раз чаще нуждаются в госпитализации и в 6 раз чаще становятся инвалидами, в том числе и дети. В России смертность лиц, от ДТП, составляет 14,0 на 100 пострадавших в ДТП, что в 5-7 раз больше, чем в развитых странах (Японии, Великобритании, США, Германии, Италии и пр.). Дорожно-транспортный травматизм является глобальной межведомственной проблемой.

Принципы оказания медицинской помощи

Предусмотрены три последовательных этапа оказания помощи:

■ *первый* — на месте ДТП — он включает самопомощь и взаимопомощь лицам, оказавшимся на месте происшествия, а также помощь вызванных медицинских работников;

■ *второй* — при транспортировке пострадавших в лечебное учреждение;

■ *третий* — в лечебном учреждении.

Предусмотрен также порядок выделения и закрепления лечебно-профилактических учреждений за участками автомобильных дорог и установка на них соответствующих дорожных знаков, которые обозначают ближайшее лечебно-профилактическое учреждение. Утверждено также положение о порядке выдачи и установки опознавательного знака автомобиля, управляемого водителем — врачом. Такой знак устанавливают на автомобилях только тех врачей, которые могут оказать пострадавшим при ДТП квалифицированную помощь. Списки этих врачей составляет главный врач лечебного учреждения и утверждают местные органы здравоохранения. Автомобили, принадлежащие врачам, могут быть обозначены специальным опознавательным знаком только с их согласия. Врачу при этом выдают удостоверение и разрешение на право использования любого транспортного средства в случаях, угрожающих жизни больного или пострадавшего.

Первоначальные действия

на месте дорожно-транспортного происшествия

Если случилось ДТП, в котором имеются пострадавшие, то действуйте по следующей общей схеме:

Обеспечение безопасности на месте ДТП

Прежде, чем приступить к оказанию помощи, необходимо обозначить место происшествия, включив аварийную световую сигнализацию и выставив знак аварийной остановки. Знак аварийной остановки устанавливается на расстоянии не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 метров — вне населенных пунктов. Это необходимо сделать и для того, чтобы обезопасить пострадавших, а также лиц, оказывающих им помощь. Именно эту последовательность, регламентирует и п. 2.5 ПДД.

Ваши действия должны быть продуманными. Убедитесь в личной безопасности. Автомобиль с бензиновым двигателем сгорает за 5 мин. В этом случае реальна угроза взрыва. Неверные действия могут стоить жизни не только пострадавшему, но и лицам, оказывающим помощь. Всегда будьте внимательны на месте происшествия.

Например, если автомобиль врезался в столб, возможен обрыв проводов линии электропередачи. Если этого не заметит человек, пытающийся оказать помощь лицам, находящимся в поврежденной машине, то еще одним пострадавшим станет больше и, возможно, уже некому будет вызвать «скорую помощь» и (или) службу спасения. Всегда вначале оцените обстановку. Как говорят спасатели-профессионалы, лучше, если в результате происшествия будет один труп, чем два. В случае ДТП необходимо действовать продуманно, придерживаясь определенных алгоритмов, и отступление от них может стоить жизни не только пострадавшему, но и спасателю.

На месте ДТП для исключения развития опасных последствий следует немедленно заглушить двигатель автомобиля. Многие современные транспортные средства оборудуются специальным устройством, блокирующим подачу топлива к двигателю при ДТП. Если разлит бензин, нужно обязательно отключить аккумулятор поврежденной машины.

Вызов бригад скорой помощи и службы спасения на место ДТП

Вызывать скорую помощь и оказывать доврачебную помощь можно одновременно. Хотя это будет возможно в том случае, когда на помощь могут прийти сразу несколько человек. В такой ситуации возможен и вариант, когда один человек обозначает место происшествия, другой в это же время, находясь в безопасной зоне, вызывает скорую помощь. И затем они приступают к оказанию доврачебной помощи. А вот если помощь может оказать только один человек, то всегда следует начинать с обозначения места происшествия. В ситуации, требующей безотлагательного вмешательства, после обозначения места ДТП, возможно придется одновременно оказывать помощь и вызывать врачей и спасателей. Именно поэтому внесите в память своего мобильного телефона номера вызова скорой помощи и службы спасения, чтобы была возможность вызвать их с помощью функции быстрого набора.

«03» — традиционный телефон службы скорой помощи.

По телефону «01» можно также вызвать скорую помощь и спасателей, хотя этот телефон закреплен за пожарной охраной.

«0911» — вызов с любого сотового телефона спасателей, милиции, скорой помощи, пожарной охраны, службы газа.

«112» — экстренный канал помощи в Москве и в Европе, планируется его введение по всей территории нашей страны.

Более точную информацию о телефонах экстренных служб вы можете получить у своего оператора сотовой связи.

Итак, вы дозвонились в службу скорой помощи или службу спасения. Теперь необходимо говорить быстро, но четко. Обязательно укажите количество пострадавших в ДТП, так как к каж-

дому пострадавшему высылается отдельная бригада. Вам будут заданы следующие вопросы:

- количество пострадавших и их пол;
- возраст, если не знаете — указывайте приблизительно (ребенок, подросток, взрослый, молодой, среднего возраста, пожилой);
- что произошло (ДТП и состояние пострадавших в общих чертах, например, без сознания, кровотечение и т.п.);
- адрес (здесь важна максимальная точность и ориентиры для подъезда);
- кто вызывает скорую помощь (оставьте свой номер телефона, так как, возможно, бригаде потребуется уточнить ваше местонахождение).

Если пострадавшие зажаты в поврежденных транспортных средствах, то одновременно звоните в службу спасения, можете это сообщить и при вызове скорой помощи.

В нашей стране за определенными участками автодорог закреплены лечебные учреждения, и на трассах устанавливаются соответствующие дорожные знаки, которые обозначают ближайшее лечебно-профилактическое учреждение.

Квалифицированную помощь пострадавшим может также оказать врач, проезжающий рядом с местом происшествия на личном автомобиле. На его автомобиле может быть установлен специальный опознавательный знак. В ряде случаев, когда выезд к месту происшествия бригады скорой помощи или спасателей затруднителен или ожидаемое время ее прибытия слишком велико, что может привести к гибели пострадавшего, водитель — участник ДТП, который в состоянии управлять своим автомобилем (и техническое состояние автомобиля позволяет это делать), должен доставить пострадавшего в лечебное учреждение. Либо он может двигаться навстречу автомобилю скорой помощи или службы спасения для передачи пострадавшего. Хотя наиболее оптимальным в такой ситуации будет транспортировка пострадавшего на любом другом проезжающим мимо места происшествия транспортном средстве.

2.3. Вопросы оказания первой помощи

Оказание первой помощи начинается с определения состояния больного.

Пострадавший в сознании

Если пострадавший находится в сознании, необходимо определить уровень сознания. Для этого задайте ему любой вопрос. Выясните у него места локализации боли. Успокойте пострадавшего. Оцените приблизительно тяжесть его травм. Осмотрите его на предмет наличия травм, сопровождающихся опасным кровотечением. После

оказания помощи такому пострадавшему, ожидая прибытия скорой помощи, разговаривайте с ним, не требуя ответов. В такой момент очень важна психологическая поддержка, отвлечение, ободрение.

Человек, получивший ранение в результате ДТП, чаще всего находится в состоянии травматического шока. Шок — ответная реакция организма на тяжелую травму, характеризующаяся глубоким расстройством его функций. Различают две фазы шока: возбуждение и затем угнетение. При оказании первой помощи пострадавшего следует освободить от травмирующего фактора, обездвижить, предоставив полный покой, согреть, приложить холод на место повреждения, контролировать пульс и дыхание. Когда пострадавший находится в 1-ой фазе шока (как правило, она продолжается несколько минут), он из-за возбуждения может не осознавать тяжести своего состояния. Затем, при переходе шока во 2-ую фазу, произойдет резкое угнетение всех жизненных процессов. Человек становится бледен, неподвижен, не жалуется на боль. В отличие от обморока при шоке сознание сохраняется, однако оно резко угнетено.

Обморок сопровождается кратковременной потерей сознания. Возникает резкая бледность кожи, глаза закатываются и закрываются, пострадавший теряет устойчивое положение. Конечности становятся холодными на ощупь, кожа покрывается липким потом, пульс становится редким. Возможно непроизвольное мочеиспускание. Продолжительность приступа составляет от нескольких секунд до 1-2 мин, затем происходит быстрое и полное восстановление сознания.

Пострадавший без сознания

Если пострадавший находится без сознания, необходимо определить, жив ли он. Это очень важно, так как часто при серьезных травмах человек не подает признаков жизни. В такой ситуации, за исключением несомненных признаков гибели, следует немедленно приступить к оказанию необходимой помощи.

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

Признаки, позволяющие сделать вывод о том, что пострадавший несомненно жив:

- Наличие сердцебиения определяется рукой, прикладывая ее в левой части груди и определением пульса. Пульс необходимо определять на середине шеи, в районе прохождения сонной артерии.
- Наличие дыхания определяется по возвратно-поступательным движениям грудной клетки и дыхательным шумам (поднесение уха ко рту).
- Сужение зрачка при резком освещении глаза, например, карманным фонариком. При его отсутствии аналогичной реакции

можно добиться, если открытый глаз пострадавшего заслонить рукой, а затем руку быстро отвести в сторону.

Внимание: при глубокой потере сознания реакция на свет может отсутствовать.

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

Диагностика на догоспитальном этапе несложна и преследует цель выявить:

1. Угрожающие жизни состояния: прекращение или угасание сердечно-сосудистой деятельности, наличие дыхательной недостаточности, острую кровопотерю и травматический шок. Обследование проводят одновременно с началом лечебных мероприятий. Прежде всего, определяют проходимость и состояние дыхательных путей пострадавшего. Причиной отсутствия самостоятельного дыхания может быть механическая асфиксия вследствие аспирации рвотных масс, наличия крови и осколков зубов в полости рта, западения языка. Эти причины сразу же выявляются при осмотре полости рта. Если верхние дыхательные пути проходимы, то дыхание может отсутствовать из-за повреждения головного мозга, тяжелых степеней травматического шока, алкогольного опьянения.

2. Открытые повреждения. Фиксируют все открытые переломы, определяют наличие ран, травматического кровотечения, которое должно быть немедленно устранено.

Первая помощь:

1. При наличии интенсивного наружного кровотечения накладывают жгут или давящую повязку (в зависимости от вида кровотечения).

2. Осмотр полости рта и удаление рвотных масс, крови и т.д. с помощью носового платка. Убедившись в проходимости дыхательных путей, начинают искусственное дыхание. Искусственное дыхание прекращают только после полного восстановления спонтанного дыхания или по прошествии 25-30 мин. после начала сердечно-легочной реанимации, что будет говорить о безуспешности проводимых мероприятий. Одновременно необходимо проводить наружный массаж сердца.

3. После появления пульса на периферических артериях приступают к иммобилизации переломов крупных трубчатых костей.

4. На раны накладывают стерильные марлевые повязки.

В первую очередь необходимо выяснить, какую травму получил человек. Если он в сознании, то об этом можно спросить у самого пострадавшего. Если без сознания, то необходимо ощупать его, чтобы определить, как правильнее ему помочь.

Если человек лежит на проезжей части, его нужно переместить на обочину или тротуар, чтобы избежать повторного наезда други-

ми водителями, не заметившими лежащего человека. Но нужно не переносить, а перетащить пострадавшего. Голова раненого всегда должна быть наклонена в сторону. Если ДТП произошло в холодную погоду, не забудьте постелить что-нибудь на землю, чтобы не вызвать переохлаждения. Если человека, попавшего в ДТП, необходимо вытащить из автомобиля, то сначала освобождают доступ к нему (открыть двери, при невозможности — выбить стекла; отстегнуть или разрезать ремень безопасности, освободить ноги). Затем извлекают в той же позе, в которой он находится (как единое целое). И лучше это делать хотя бы вдвоем. До приезда «скорой помощи» пострадавшего извлекают из автомобиля, если он находится без сознания или имеется кровотечение, которое нельзя остановить в машине, а также в случае, если его жизни угрожает опасность.

Чтобы распознать состояние шока, нужно посчитать пульс. Если при наличии тяжелой травмы пульс 110-120 ударов в минуту, можно считать, что пострадавший находится в состоянии шока. Если человек без сознания, то необходимо проверить реакцию зрачка на свет, наличие дыхания и сердцебиения. При отсутствии сознания, дыхания, сердцебиения и широком зрачке (признаки клинической смерти) проводят реанимационные мероприятия.

Для оказания первой помощи в дороге предусмотрено оснащение транспортных средств аптечкой.

Состав аптечки первой помощи (автомобильной)

(в ред. Приказа Минздравсоцразвития РФ от 08.09.2009 N 697н)

№ п/п	Наименование	Стандарт	Размер	Кол-во
1	Средства для обработки ран			
1.1	Жгут кровоостанавливающий	ГОСТ Р ИСО 10993-99		1 шт.
1.2	Бинт марлевый медицинский нестерильный	ГОСТ 1172-93	5 м x 5 см	2 шт.
1.3	Бинт марлевый медицинский нестерильный	ГОСТ 1172-93	5 м x 10 см	2 шт.
1.4	Бинт марлевый медицинский нестерильный	ГОСТ 1172-93	7 м x 14 см	1 шт.
1.5	Бинт марлевый медицинский стерильный	ГОСТ 1172-93	5 м x 7 см	1 шт.
1.6	Бинт марлевый медицинский стерильный	ГОСТ 1172-93	5 м x 10 см	2 шт.

1.7	Бинт марлевый медицинский стерильный	ГОСТ 1172-93	7 м x 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 N 10	1 уп.
1.10	Лейкопластырь бактерицидный	ГОСТ Р ИСО 10993-99	Не менее 4 см x 10 см	2 шт.
1.11	Лейкопластырь бактерицидный	ГОСТ Р ИСО 10993-99	Не менее 1,9 см x 7,2 см	10 шт.
1.12	Лейкопластырь рулонный	ГОСТ Р ИСО 10993-99	Не менее 1 см x 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.

При оказании первой медицинской помощи необходимо защитить себя от возможной инфекции, носителем которой может быть пострадавший. Для этого на руки надеваются медицинские перчатки из АМА.

Правила и способы извлечения пострадавшего из автомобиля. Основные транспортные положения. Транспортировка пострадавших

Первую помощь при автомобильных травмах нередко приходится оказывать в весьма сложной и неблагоприятной обстановке.

Это объясняется тем, что ДТП часто возникают в условиях интенсивного дорожного движения или в отдаленной местности на безлюдных дорогах, в жаркий летний день, дождь, туман, а зимой в снегопад, метель, мороз, в темное время суток и т.д. Подход к пострадавшему может быть затруднен, если двери и окна автомобиля невозможно открыть или тело зажато между деформированными частями автомобиля.

В таких случаях первоочередной задачей является извлечение пострадавшего из автомобиля или освобождение частей его тела от сдавления. Это требует умения и большой осторожности, так как грубое выполнение этих операций может усугубить тяжесть полученных травм и быть причиной гибели человека. Перед извлечением пострадавшего следует освободить его от всего, что мешает этому. При этом следует особенно щадить пострадавшие части тела. Переносить пострадавшего лучше всего на носилках. Если нет носилок, можно сделать их из подручного материала, например на две жерди натянуть мешки, одеяла и т.д.

Первая медицинская помощь направлена на облегчение страданий человека и подготовку его к эвакуации в лечебное учреждение. С одновременным оказанием первой помощи следует вызвать скорую медицинскую помощь.

Следует учитывать, что возникшая при травме угроза жизни человеку может нарастать. Промедление с оказанием первой помощи в таких случаях может привести к смерти пострадавшего. Кроме того, своевременное и правильно оказанная первая помощь предупреждает осложнения, положительно влияет на дальнейшее восстановление нарушенных функций и сокращает сроки восстановления работоспособности пострадавшего.

При тяжелой травме неподвижность находящегося в бессознательном состоянии пострадавшего, отсутствие у него пульса и дыхания создают впечатление, что он умер и оказание медицинской помощи бесполезно. Однако такое заключение может быть ошибочным, так как при резком угнетении жизненных функций признаки жизни могут быть выявлены только при более тщательном обследовании. В этих целях необходимо проверить состояние сознания, определить наличие дыхания (слабые движения грудной клетки, дыхательные шумы при поднесении уха ко рту пострадавшего), кровообращения (пульс на сонной артерии), реакцию зрачков на свет. Проверка зрачкового рефлекса: Необходимо раздвинуть веки и закрыть глаз рукой. При отнятии руки зрачок суживается. Если освещенность слабая, то следует поднести к глазу свет от фонарика. При приближении света зрачок суживается, при удалении — расширяется.

Даже при отсутствии признаков жизни до прибытия медицинских работников следует бороться за жизнь человека.

Первоочередной задачей при оказании первой помощи является устранение опасности, угрожающей жизни пострадавшего. Такая опасность возникает при потере сознания, обильном кровотечении, нарушении сердечной деятельности и дыхания, шоке. Первую помощь при ДТП чаще всего оказывает водитель или пассажиры, которые не пострадали или получили более легкую травму, а также лица из других транспортных средств. Такую помощь обязан и должен уметь оказывать каждый водитель!

Пострадавшего необходимо уложить в безопасном месте. Если в холодное время года нет возможности занести его тело в помещение, то пострадавшего следует положить на настил из досок, веток, на сено, на одежду и т.д. Затем надо ослабить стягивающие части одежды и внимательно осмотреть. Если пострадавший в сознании, он сам укажет место повреждения. Первую медицинскую помощь следует оказывать в такой последовательности: остановить кровотечение, угрожающее жизни; если отсутствует дыхание — приступить к искусственному дыханию; если не прощупывается пульс, то одновременно с искусственным дыханием проводить непрямой массаж сердца; обработать раны и наложить повязку, при переломах костей наложить шину.

Для извлечения пострадавшего из машины требуется 2-3 человека, которые могут быть приглашены из проезжающего мимо автотранспорта. Как поступить, если Вы один? В этом случае целесообразно извлекать пострадавшего из машины, удерживая его под мышки или подведя свои руки под мышки пострадавшего и захватив ими предплечье неповрежденной руки извлекаемого. Такой способ оптимально позволяет поддержать и грудную клетку и позвоночник.

Нельзя извлекать пострадавшего как попало, так как повреждения, которые получил пострадавший, не всегда очевидны. Помните, что грубое, неправильное обращение может усилить боль, усугубить страдания, потерю крови и даже стать причиной шока.

Для уточнения локализации травмы и оказания первой медицинской помощи следует снять часть одежды. Зимой пострадавшего не раздевают, а разрывают или разрезают одежду в том месте, где находится рана или предполагается повреждение. Сначала снимают одежду со здоровой руки, затем с поврежденной. Снимают при необходимости и обувь.

Если пострадавший в сознании, то следует не только правильно оказать помощь, но и успокоить его, подбодрить, даже если случай кажется Вам безнадежным. Психологическая поддержка

является важнейшим фактором помощи в экстремальных ситуациях, связанных с ДТП. Такая поддержка благотворна не только для спасения, но и для дальнейшего успешного лечения пострадавшего.

После извлечения пострадавшего и переноса в безопасное место его следует осмотреть, чтобы принять соответствующие лечебные меры по оказанию первой медицинской помощи.

Выбор метода и способа извлечения пострадавшего и его дальнейшей транспортировки зависит от множества условий: состояния пострадавшего; наличия средств переноски; количества людей, оказывающих помощь; условий, при которых произошло ДТП.

Самостоятельное передвижение противопоказано при травмах черепа, органов грудной клетки, брюшной полости, позвоночника. Иногда, находясь в состоянии эйфории, пострадавший пытается все сделать сам, необходимо в этом случае удерживать его от этого.

Укладывание пострадавшего на какую-нибудь площадку после извлечения из транспортного средства для оказания помощи играет немалую роль, положение пострадавшего после укладывания зависит от его состояния и повреждений. При бессознательном состоянии наиболее удобно положение пострадавшего на боку с полусогнутой ногой (устойчивое боковое положение). Положение больного на спине в этих случаях опасно, т.к. содержимое желудка при возникшей рвоте может попасть в верхние дыхательные пути.

Одностороннее повреждение грудной клетки характеризуется болью на соответствующей стороне, усиливающейся при опущивании. При таком положении здоровая половина грудной клетки свободно курсирует и дышит. При двухстороннем повреждении грудной клетки описанные симптомы определяются с обеих сторон. В этом случае пострадавшему необходимо придать полусидячее положение.

При переломе позвоночника пострадавшего укладывают на спину на ровную жесткую поверхность.

Если у пострадавшего отсутствует пульс или он плохо прощупывается, отмечается бледность (в связи с кровотечением, кровопотерей) его укладывают с низким положением головы и приподнятыми ногами.

При подозрении на повреждение органов брюшной полости пострадавшего укладывают в горизонтальном положении с подложенным под ноги валиком.

Переноска и укладывание пострадавшего при тяжелой травме имеют существенное значение как первый этап оказания ме-

дицинской помощи. Пострадавшего с сохраненным сознанием можно переносить «на сидении», образованном из четырех рук, причем он должен держаться за шею переносящих его людей. Если он этого сделать не может, используется замок из трех рук, а четвертая поддерживает пострадавшего. Переноска и перекалывание тяжело травмированного с наличием множественных переломов очень сложна и производится в основном вчетвером.

При ДТП вдали от населенных пунктов нужно использовать подручные средства.

Транспортабельность пострадавшего определяется строго индивидуально. При этом учитывается вид транспорта, состояние дороги и т.п. В каком положении транспортировать пострадавшего определяется характером травм. Сидячее — полусидячее положение применяют при переломе верхних конечностей, ранениях шеи, органов грудной клетки. Обязательное лежачее положение требуется при переломах позвоночника, костей таза, черепно-мозговой травме, проникающем ранении брюшной полости, переломах нижних конечностей.

Выбор места, куда вести пострадавшего, зависит от расстояния. Если поблизости нет травматологического отделения, транспортировка осуществляется в ближайший медицинский пункт.

Быстрое обеспечение неподвижности костей в области перелома (иммобилизация) уменьшает боль и предупреждает осложнения.

Сердечно-легочная реанимация (СЛР). Первая помощь при нарушении проходимости верхних дыхательных путей

Достоверные признаки клинической смерти. Сердечно-легочная реанимация. Базовый реанимационный комплекс. Критерии эффективности СЛР. Ошибки и осложнения СЛР. Показания к прекращению СЛР.

Отработка приемов определения сознания, дыхания, кровообращения. Отработка приемов восстановления проходимости верхних дыхательных путей: запрокидывание головы с выдвижением подбородка, очищение ротовой полости от видимых инородных тел. Отработка приемов искусственного дыхания «изо рта в рот», «изо рта в нос», с применением устройств для искусственного дыхания. Отработка приемов непрямого массажа сердца взрослому и ребенку. Отработка техники проведения базового реанимационного комплекса в соотношении 30 толчков: 2 вдоха (30:2). Особенности СЛР у детей. Перевод пострадавшего в «стабильное боковое положение».

Первая помощь при остановке дыхания и сердечной деятельности

Травмы и ряд других несчастных случаев при ДТП могут привести к смерти в случае остановки дыхания или сердечной деятельности. Кожа приобретает бледно-серый цвет с синюшным оттенком, сознание отсутствует, пульс не прощупывается или отмечаются лишь редкие слабые волны, дыхания нет или происходят отдельные редкие подвздохи.

Нарушение дыхания происходит вследствие затруднения доступа воздуха в дыхательные пути, прекращается доставка кислорода к клеткам, в них появляются повреждения, и работа органов нарушается. Особенно чувствителен к кислородному голоданию головной мозг, поэтому раньше других реагирует на нехватку кислорода центральная нервная система. При этом поражаются центры головного мозга, прекращается дыхание и сердечная деятельность и наступает клиническая смерть.

Однако первоначальные изменения в клетках носят обратимый характер и, если в этот период искусственно обеспечить подачу кислорода, можно восстановить жизнедеятельность клеток и вернуть пострадавшему жизнь. В противном случае повреждения в клетках станут необратимыми и наступит биологическая смерть.

Продолжительность клинической смерти — от 5-ти до 6-ти минут.

Что нужно сделать, если пострадавший без сознания, а дыхание и сердцебиение отсутствуют?

1. Извлечь пострадавшего из транспортного средства.
2. Положить на спину, на ровную жесткую поверхность, голову повернуть на бок.
3. Расстегнуть воротник, проверить еще раз, есть ли пульс, дыхание.
4. Обеспечить проходимость дыхательных путей.

Восстановление проходимости дыхательных путей — первый и очень важный этап реанимации, так как, не обеспечив проходимость дыхательных путей, а, следовательно, и возможности ИВЛ, нельзя проводить дальнейшие мероприятия. Если больной без определяемого пульса на сонной артерии и без дыхания лежит на спине, то поступление воздуха в легкие при искусственном дыхании будет невозможным в результате западения языка. В этих случаях реаниматор пальцами одной руки захватывает подбородок больного, а другую руку кладет на его лоб по линии волосистой части головы. Затем поднимает подбородок больного, выталкивая нижнюю челюсть вперед. Другой рукой разгибает ему голову, что обеспечивает приоткрытие

рта. Если этот прием неэффективен, его дополняют приемом Эсмарха, с помощью которого открывают рот больного. Оказывающий помощь пальцами обеих рук захватывает углы нижней челюсти и перемещает нижнюю челюсть вперед, большие пальцы давят на подбородок и таким образом открывают рот. Указательным и средним пальцами левой руки исследуется ротоглотка и удаляются инородные тела (кровь, рвотные массы, осколки зубов и т.д.).

5. Приступить к наружному массажу сердца — ритмичным надавливанием на грудную клетку, так, чтобы она перемещалась на 4-5 см, ритм массажа 80 движений в минуту (нормальная частота пульса у взрослого человека — 60-80 в 1 минуту).

Чтобы наружный массаж сердца был максимально эффективным и не были повреждены внутренние органы, важно правильно определить точку нажатия. Для этого, слегка надавливая, проведите безымянным пальцем руки линию от пупка к груди (строго по средней линии туловища). В том месте, где почувствуете сопротивление, положите два пальца поперек на грудную кость — точка надавливания находится в нижней трети грудины на два пальца выше найденного Вами отростка грудины (см. рис. 1).

Сначала можно попытаться восстановить сердечную деятельность отрывистым ударом по груди в найденной точке («прекардиальный удар»). Но это не заменяет массаж сердца и не следует делать более одной — двух попыток. Если пульс не появится, приступайте к наружному массажу сердца. Располагаясь сбоку от пострадавшего, помещаем ладони рук одна на другую на выбранный участок таким образом, чтобы пальцы не касались грудной клетки (пальцы вверх).

Усилим все тело, с помощью рук, толчкообразно надавливаем на грудь. Важно, чтобы нажатия осуществлялись строго перпендикулярно груди, чтобы не повредить ребра. При переломе ребер их отломки могут повредить легкие, печень и селезенку. Осуществляя нажатие, не сгибайте свои руки в локтях. Когда надавливание прекращается, ладони не отрывайте от грудины. Надавливать на грудину нужно не силой руки, а тяжестью тела.

При проведении наружного массажа сердца обязательно проговариваем вслух число надавливаний. Соотношение надавливаний на грудную клетку и выдохов при искусственной вентиляции легких должно быть 30: 2 (независимо, один или два человека проводят реанимационные мероприятия).

Массаж сердца всегда должен производиться одновременно с искусственным дыханием.

6. Провести искусственное дыхание. Способ «изо рта в рот». Разгибают голову больного, положив одну руку на линию волосис-

той части головы, I и II пальцами этой руки зажимают ноздри. Другая рука располагается на кончике подбородка и рот раскрывается на ширину пальца. Оказывающий помощь делает глубокий вдох, плотно охватывает своим ртом рот пострадавшего и вдвует воздух, наблюдая при этом за грудной клеткой больного — она должна при вдвании воздуха подниматься.

Способ «изо рта в рот» без разгибания головы. В тех случаях, когда есть подозрение на повреждение шейного отдела позвоночника, ИВЛ осуществляют без разгибания головы пострадавшего. Для этого оказывающий помощь становится на колени позади него, охватывает углы нижней челюсти и выдвигает ее вперед. Большими пальцами, расположенными на подбородке, открывает рот. Во время вдвухания воздуха в рот пострадавшего утечку воздуха через нос предотвращают прижатием своей щеки к его ноздрям.

Способ «изо рта в нос». Реаниматор располагает одну руку на волосистой части лба, другую — под подбородком. Голова больного должна быть разогнута, нижняя челюсть выдвинута вперед, рот закрыт. Большой палец располагают между нижней губой и подбородком больного, чтобы обеспечить закрытие рта. Спасатель делает глубокий вдох и, плотно прижимая свои губы, охватывает ими нос больного и вдвухает в нос воздух. Отстранившись от носа и дождавшись конца выдоха, вновь вдвухает воздух.

Этот способ применяется при невозможности дыхания изо рта в рот. Его преимущество в том, что дыхательные пути открыты, когда рот закрыт. Сопротивление дыханию и опасность перераздувания желудка при нем меньше, чем при дыхании изо рта в рот.

При проведении искусственного дыхания используем носовой платок, сложенный в 5 слоев марлю или специальные приспособления для ИВЛ из автомобильной аптечки. Основное условие эффективности искусственной вентиляции — хорошо запрокинутая голова пострадавшего!

Обязательным условием эффективности оживления является прекращение вдвухания в момент надавливания на грудину и, наоборот, не проводить надавливание, когда производят вдвухание.

После восстановления дыхания и сердечной деятельности пострадавшему необходимо придать безопасное боковое положение, контролировать его состояние и ждать прибытия вызванной скорой помощи.

Особенности проведения реанимации у детей:

- соотношение такое же как у взрослых — 30:2;
- надавливаем на грудную клетку одной рукой (без отягощения другой);
- число надавливаний на грудную клетку в минуту — 100.

Особенности у новорожденных:

- число надавливаний на грудную клетку в минуту — 120;
- надавливаем толчкообразными движениями одного или двух пальцев;
- точка надавливания — пересечение сосковой линии и грудины.

6. Продолжать искусственное дыхание и наружный массаж сердца следует до восстановления дыхания и пульса.

Если эффекта нет, то реанимационные мероприятия прекращаем через 25-30 минут.



Рис. 1. Закрытый массаж сердца

Признаки эффективности сердечно-легочной реанимации:

- Возобновление пульсации сонной артерии. Сужение зрачков и появление реакции на свет.
- Улучшение цвета кожи (порозовение).
- Попытки самопроизвольных дыхательных движений.
- Самопроизвольные движения конечностей.

Когда следует прекратить сердечно-легочную реанимацию:

- если специально обученный человек готов вас заменить;
- если прибыла помощь;
- если место стало опасным;
- если вы устали и не можете продолжать.

Осложнения сердечно-легочной реанимации не являются показанием для прекращения реанимационных мероприятий:

- переломы ребер;
- перелом грудины;
- разрыв легких или сердца;
- травма печени.

Устранение обструкции (закупорки) дыхательных путей инородным телом

Обструкция инородными телами, как правило, наступает внезапно и обычно во время еды. Различают полную и неполную об-

струкцию дыхательных путей. При неполной, или частичной, обструкции больной в сознании, возбужден, жалуется на нехватку воздуха. Если при этом сохраняется нормальный цвет кожи и способность кашлять, немедленное вмешательство не показано. До тех пор пока пациент в сознании, его просят сильно покашлять, при этом он может удалить инородное тело самостоятельно. При нарастании симптомов обструкции (неэффективный кашель, свистящие хрипы на вдохе, ухудшение дыхания, иногда цианоз) часто приходится проводить активное лечение.

При полной обструкции дыхательных путей асфиксия наступает очень быстро, сопровождается потерей сознания и остановкой кровообращения в течение нескольких минут. Больные при этом не способны говорить, дышать или кашлять и часто хватаются за горло. Инородное тело обычно локализуется в нижнем отделе глотки над входом в гортань, при попадании его в трахеобронхиальное дерево редко наблюдается полная обструкция.

Для устранения полной обструкции дыхательных путей у взрослых используется прием Геймлиха. Цель его — резко вытолкнуть из легких воздух, вызвать искусственный кашлевой толчок и освободить дыхательные пути от инородного тела.

Этот прием хорошо известен и прост в исполнении. Оказывающий помощь стоит сзади пострадавшего, обхватывает его вокруг талии, помещает обе руки на эпигастральную область по средней линии живота между пупком и мечевидным отростком и производит резкий толчок вверх. Каждый последующий толчок выполняют как самостоятельный прием, единственно возможный для спасения жизни пострадавшего.

Если же больной лежит, то используют при выполнении этого приема «положение всадника». Резкий толчок вверх выполняют проксимальной частью ладони, нижней из наложенных одна на другую рук. Иногда производят удары в межлопаточную область, но это в отдельных случаях может способствовать продвижению инородного тела вниз по дыхательным путям и ухудшить состояние больного.

Результаты исследований позволяют сделать вывод — все вышеперечисленные приемы не способны вызвать такое высокое давление и скорость газопотока в дыхательных путях, как при естественном кашле. Поэтому до тех пор, пока это возможно, пострадавшего просят кашлять самостоятельно.

В случае обструкции у взрослого, находящегося в бессознательном состоянии, уместна попытка удаления инородного тела руками. Пальцами одной руки открывают рот больного и вводят в полость рта указательный палец другой руки, продвигая его глу-

боко в глотку к корню языка. Согнув палец в дистальной фаланге, реаниматор пытается «подцепить» инородное тело или сместить его наружу. При этом необходима особая осторожность, чтобы не протолкнуть инородное тело глубже в дыхательные пути.

Отсутствие самостоятельного дыхания после восстановления проходимости дыхательных путей является точным признаком остановки дыхания и требует проведения ИВЛ.

При отработке учебных вопросов обучаемые решают ситуационные задачи по правилам и порядку проведения сердечно-легочной реанимации. Отрабатывают приемы: определения сознания, дыхания, кровообращения; приемы восстановления проходимости верхних дыхательных путей; приемы искусственного дыхания «рот ко рту», «рот к носу», с применением устройств для искусственного дыхания; приемы непрямого массажа сердца взрослому и ребенку.

Первая помощь при острой кровопотере и травматическом шоке

Виды кровотечений: наружное, внутреннее, артериальное, венозное, капиллярное, смешанное. Признаки кровопотери. Порядок оказания первой помощи при сильном наружном кровотечении. Понятие о травматическом шоке, причины, признаки, порядок оказания первой помощи. Мероприятия, предупреждающие развитие травматического шока.

Отработка приемов временной остановки наружного кровотечения: пальцевого прижатия артерий (сонной, подключичной, подмышечной, плечевой, бедренной); максимальное сгибание конечности в суставе; наложение давящей повязки на рану; наложение табельного и импровизированного кровоостанавливающего жгута (жгута-закрутки, ремня), правила наложения. Отработка порядка оказания первой помощи при травматическом шоке: устранение основной причины травматического шока (временная остановка кровотечения, выполнение простейших приемов обезболивания), восстановление и поддержание проходимости верхних дыхательных путей, придание противошокового положения, согревание пострадавшего. Простейшие приемы обезболивания: придание физиологически выгодного (удобного) положения, иммобилизация, охлаждение места травмы.

Кровопотери, оказание доврачебной помощи при ранах и кровотечениях

Раны — открытые повреждения, сопровождаемые нарушением целостности кожных покровов или слизистых, а в ряде случаев и глубже лежащих тканей. Раны подразделяются на резаные, коло-

тые, рубленые, рваные и т.д. Они обычно сопровождаются кровотечением, которое может быть внутренним или наружным. Внутреннее кровотечение сопровождается бледностью кожных покровов, холодным потом, нарастающей слабостью, потерей сознания.

Наружные кровотечения подразделяются на:

- **Артериальные** — это самый опасный вид кровотечений, так как по артериям кровь течет от сердца под большим давлением. Артериальное кровотечение легко распознается по пульсирующей или даже фонтанирующей струе крови алого цвета.

- **Венозные** — при данном виде кровотечений кровь темно-красного цвета выделяется непрерывной струей.

- **Капиллярные** — они отмечаются при незначительном раневом дефекте кожного покрова. Кровоточит вся поверхность раны.

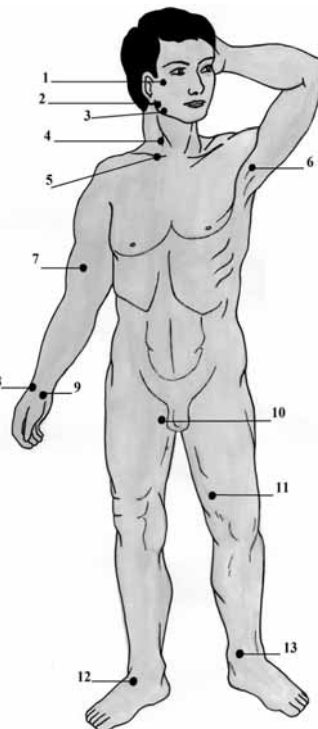
При повреждении руки или ноги наиболее правильно одежду разрезать. Если же это не удастся, то одежду сначала снимают с неповрежденной конечности, а затем, держа большую часть одежды в руках и манипулируя ею, осторожно снимают ее с поврежденной конечности.

Оказание доврачебной помощи при артериальном кровотечении

Артериальное кровотечение необходимо как можно быстрее остановить, так как от этого часто зависит жизнь пострадавшего. В среднем объем крови у взрослого человека составляет около 4-5 л. Потеря 1/3 объема крови за короткое время обычно приводит к гибели.

На первом этапе следует пережать артерию, которая снабжает раненый участок тела кровью. Для временной остановки артериального кровотечения артерию прижимают в местах, где она расположена поверхностно, то есть близко к коже. В этих местах обычно можно прощупать пульс. Артерию прижимают несколькими пальцами на 2-3 см выше раны.

Точки прижатия артерий: 1 — височной; 2 — затылочной; 3 — челюстной; 4 — сонной; 5 — подключичной; 6 — подмышечной; 7 — плечевой; 8 — лучевой; 9 — локтевой; 10, 11 — бедренной; 12, 13 — большеберцовой



Затем необходимо наложить кровоостанавливающий жгут или закрутку. Наложение жгута практически во всех случаях позволяет остановить артериальное кровотечение. Его можно заменить ремнем, поясом, подтяжками и т.п. Жгут на конечность накладывается выше места кровотечения двумя-тремя оборотами и только поверх одежды или же под него делают подкладку из бинта, сложенного в несколько слоев, платка, полотенца, любой материи.

Затяжку жгута прекращают в момент остановки кровотечения. К жгуту необходимо прикрепить записку с указанием времени его наложения. Поскольку жгут прекращает доступ крови к тканям, его можно накладывать лишь на ограниченное время: зимой — не более чем на 0,5 ч, в теплое время — не более чем на 1 ч. По прошествии этого срока, если пострадавшего не успели госпитализировать, следует распустить жгут на время до пяти минут (после этого артерия зажимается пальцем), а затем повторять эту процедуру через каждые 30 минут. После каждого роспуска жгута необходимо указывать в записке новое время его наложения. Кстати, записка при транспортировке может потеряться, поэтому сотрудники службы спасения рекомендуют дублировать надпись на лбу пострадавшего. Это, конечно, непривычно, но лучше передать информацию так, чем не передать ее совсем.

Если жгут накладывается для остановки артериального кровотечения, возникшего из ампутированной в результате ДТП конечности, то жгут ослаблять нельзя. При этом он должен быть наложен примерно на 5 см выше места повреждения.

Как уже говорилось, при отсутствии жгута для остановки артериального кровотечения можно использовать закрутку, которую делают из платка, косынки, бинта и т.д. Не допускаются в качестве заменителя жгута шнуры, веревки и другие узкие неэластичные материалы.

Наложение жгута (закрутки) следует применять только при крайних обстоятельствах (интенсивное кровотечение), поскольку чаще всего наложение тугой повязки и пальцевое прижатие артерий является достаточным для остановки кровотечения. Человек, оказывающий первую помощь, должен помнить, что наложение жгута на неампутированную конечность прекращает поступление крови к отделам, расположенным ниже жгута, что может привести к повреждению нервов, кровеносных сосудов и, в конечном счете, потере конечности.

Оказание доврачебной помощи при венозном и капиллярном кровотечениях

При венозном кровотечении на место ранения накладывают давящую повязку.

До наложения повязки необходимо обработать кожу вокруг раны настойкой йода, закрыть рану стерильной салфеткой, а сверху вдоль костей наложить уплотняющий валик. После этого туго забинтуйте место ранения, придайте конечности возвышенное положение, приложите холод поверх повязки.

Признаком правильного наложения давящей повязки является прекращение кровотечения (повязка не должна пропитываться кровью).

Для обработки ран (при отсутствии повреждения артерий) используйте имеющийся в аптечке перевязочный пакет. Бактерицидные салфетки «Колтекс ГЕМ» с фурагином предназначены для остановки капиллярного и венозного кровотечения. Атравматическая повязка МАГ с диоксином или нитратом серебра предназначена для перевязки ран (приобретаются дополнительно). Рану запрецещается промывать водой. Протрите участки кожи возле нее раствором йода или бриллиантовой зелени. При наличии бактерицидной салфетки, не обрабатывая раны, накройте рану полностью салфеткой и зафиксируйте ее лейкопластырем или бинтом.

Травматический шок, причины, признаки, порядок оказания первой помощи

Травматический шок развивается как следствие реакции организма на тяжелое механическое повреждение. Его развитию способствует переохлаждение, переутомление, неполноценное питание, дополнительное травмирование при оказании помощи, эвакуации и др. Различают эректильную (возбуждение) и торпидную (торможение) фазы шока.

Эректильная фаза наступает непосредственно вслед за травмой и длится 10-20 минут. Выраженная болезненная реакция, двигательное и речевое возбуждение, бледность, потливость, повышение рефлексов. Пульс учащен, АД нормальное или повышенное.

Торпидная фаза сменяет эректильную фазу: в легких случаях — бледность покровов, слегка заторможенное сознание, снижение рефлексов, мышечная дрожь. АД ниже 100/60, пульс 90-100 уд/мин. В более тяжелых случаях сознание резко заторможено или утрачено. Резкая бледность покровов с серо-синим оттенком, крайне вялая реакция на окружающее, поверхностное дыхание — до 30 и более в минуту, пульс 100-130 уд/мин, слабого наполнения, иногда нитевидный, аритмичный. Может наблюдаться брадикардия, АД резко снижено.

Первая медицинская помощь. При кровотечении — мероприятия по его остановке (прижатие сосуда, жгут на конечность, давящая повязка на кровоточащую рану и др.). При переломах длинных трубчатых костей — шинирование конечности подручными средствами.

Первая помощь при ранениях

Правила и порядок оказания первой помощи при ранениях. Мероприятия первой помощи при ранениях: остановка кровотечения, наложение повязки, обезболивание (простейшие приемы). Наложение повязок на различные анатомические области тела человека. Правила, особенности, отработка приемов наложения повязок.

Раны — это нарушение целостности кожных покровов или слизистых оболочек, а иногда более глуболежащих тканей и органов. В зависимости от ранящего предмета могут быть раны: резаные, колотые, рубленые, ушибленные, рваные и т.д. Характерны жалобы на боль в момент ранения.

Первая помощь направлена на остановку кровотечения, защиту раны от заражения, уменьшение боли. Для защиты раны от заражения применяются повязки, используется АМА (автомобильная медицинская аптечка).

Оказание доврачебной помощи при проникающих ранениях грудной клетки

Проникающие ранения грудной клетки могут быть сопряжены с повреждением жизненно важных органов (легких и сердца), возможно также внутреннее кровоизлияние. Наибольшую опасность создает воздух, поступающий в плевральную полость, что приводит к развитию пневмоторакса.

Пневмоторакс сопровождается характерным шумом и свистом при входе и выходе воздуха из раны. Первая помощь при проникающих ранениях грудной клетки состоит в защите раны от инфекции, ликвидации развившегося пневмоторакса и предупреждении возможного шока.

При проникающих ранениях грудной клетки немедленно наложите герметизирующую повязку. Для этого можно использовать лейкопластырь, полиэтиленовый пакет или клеенку. Предварительно обработайте кожу вокруг раны йодом или раствором бриллиантовой зелени, затем наложите стерильную салфетку. Фиксацию повязки производите при выдохе. Такого пострадавшего транспортируют сидя.

При наличии инородного предмета в ране его извлекать нельзя. Если предмет торчит, его максимально фиксируют и вокруг него накладывают повязку. Это касается не только случаев проникающего ранения грудной клетки, а любых ран.

Первая помощь при травме опорно-двигательного аппарата

Основные признаки повреждения опорно-двигательной системы при травме. Достоверные признаки открытых переломов. Принципы и порядок оказания первой помощи.

Отработка приемов первой помощи при открытых и закрытых переломах. Иммобилизация подручными средствами при скелетной травме верхних и нижних конечностей: ключицы, плечевой кости, костей предплечья, бедренной кости, костей голени. Аутоиммобилизация верхних и нижних конечностей. Наложение шейной шины, изготовленной из подручных материалов. Типичные ошибки иммобилизации.

Основные проявления травмы шейного, грудного, поясничного отделов позвоночника с повреждением спинного мозга, без повреждения спинного мозга. Транспортные положения, особенно — перекладывания. Основные проявления травмы таза. Отработка приема придания транспортного положения пострадавшему с травмой таза, приемы фиксации костей таза.

Травмы опорно-двигательного аппарата

К травмам опорно-двигательного аппарата относятся многочисленные повреждения мышц, суставов и костей. Условно можно разделить все эти повреждения на несколько категорий:

- травмы костей: перелом; трещина (неполный перелом);
- травмы суставов: вывих; подвывих; травмы мышц и сухожилий;
- разрыв мышцы или сухожилия; растяжение сухожилия;
- травмы связок; растяжение связок; разрыв связок.

Перелом кости сопровождается чрезвычайно интенсивной болью (на грани выносимой), особенно при движениях. Перелом ряда костей сопровождается нарушением движений в конечностях. Так, например, перелом бедра приводит к неподвижности всей ноги, а перелом плечевой кости — всей руки. В большинстве случаев диагностика перелома не представляет сложностей. Помимо боли и невозможности движений к симптомам перелома относится отек конечности. Он обычно развивается спустя несколько часов после травмы.

Трещина кости — «недоперелом», т.е. такая травма, при которой целостность кости нарушается не полностью. Симптоматика перелома сводится к возникновению отека в области травмы, который проходит спустя несколько дней, а также к длительной боли в этом месте. Чаще всего встречаются трещины костей черепа (интенсивность травмы в этом случае такова, что обычно наблюдается сотрясение головного мозга или более серьезные травмы мозга), ребер (проявляются длительными болями в груди в области травмы, которые усиливаются на вдохе), однако могут встречаться и трещины в костях конечностей.

Вывих или подвывих (последний отличается от вывиха тем, что суставные поверхности внутри сустава отходят друг от друга

не полностью) трудно не заметить. Боль чрезвычайно сильная, любые движения невозможны, так как причиняют резкую боль. Обычно при полном вывихе на глаз видна деформация сустава, рука выглядит как бы укороченной, а рядом с суставом под кожей можно увидеть или нащупать концы кости, который был в суставе и выскочил из него. Вскоре после травмы наступает отек поврежденного сустава, который сковывает область сустава.

Разрыв мышцы или сухожилия — довольно редкая травма. Для ее возникновения нужно приложение чрезмерных усилий. Разрыв чаще всего происходит в мышцах, испытывающих самые сильные нагрузки: бицепс руки и трицепс голени. Разрыв сухожилия (мышца рвется крайне редко) проявляется тем, что в области плеча или голени образуется нехарактерный для этих частей тела рельеф — «взгорбливание» мышцы. Это сопровождается сильной болью и неподвижностью конечности.

Растяжение связок — наиболее частая травма опорно-двигательного аппарата, с которой приходится сталкиваться в повседневной жизни. Оно проявляется болью и отеком в области сустава. Боль обычно долго не проходит, хотя внешних проявлений травмы никаких нет.

Признаки и симптомы травмы:

- боль;
- болезненность при ощупывании места травмы;
- припухлость;
- невозможность выполнения обычных движений;
- изменение цвета кожи в месте травмы;
- деформация конечности;
- наружное кровотечение;
- ощущение хруста в костях или шелкающий звук в момент получения травмы.

Мероприятия первой помощи

Покой. Следует избегать любых движений, вызывающих боль. Помогите пострадавшему принять наиболее удобное для него положение. При подозрении на перелом оставьте пострадавшего в том же положении, в котором вы его обнаружили. Приложите холод.

Обеспечение неподвижности (иммобилизация) поврежденной части тела:

Это необходимо только в том случае, если вы не ожидаете быстрого прибытия «Скорой помощи» или если намерены транспортировать пострадавшего самостоятельно.

До прибытия «Скорой помощи», вы можете зафиксировать поврежденную часть тела пострадавшего какими-либо предметами, например, подушками, одеялами, одеждой.

Иммобилизация поврежденной части тела направлена на:

- уменьшение боли;
- предотвращение дополнительных травм;
- уменьшение риска возможного кровотечения;
- уменьшение вероятности нарушения кровообращения в поврежденной части тела;

- предотвращение перехода закрытого перелома в открытый.

Фиксация поврежденной части может производиться путем наложения шины, поддерживающей повязки или бинтованием. Шины бывают мягкими, жесткими и анатомическими. В качестве мягких шин можно использовать сложенные одеяла, полотенца, подушки, поддерживающие повязки или бинты.

Поддерживающая повязка представляет собой косынку, которая завязывается сзади для обеспечения опоры поврежденной руке (например, запястью или кисти). Туго свернутая материя или бинт успешно может быть использована для иммобилизации небольших частей тела (например, кисти или пальцев).

К жестким шинам относятся дощечки, полоски металла, картон, сложенные журналы и т.п.

При анатомических шинах в качестве опоры используется тело самого пострадавшего. Например, поврежденная рука может быть прибинтована к груди пострадавшего, нога — к здоровой ноге.

Правила наложения шин:

- накладывается без изменения положения поврежденной части тела;
- должна охватывать как область повреждения, так и суставы, расположенные выше и ниже области травмы;
- до и после наложения шины убедитесь в сохранности нормального кровообращения в поврежденной части тела;
- уточните у пострадавшего, не немеют ли у него кончики пальцев поврежденной конечности; осмотрите их сами, они должны быть теплыми на ощупь и иметь розовый цвет в области ногтевой пластины; при жалобах на онемение следует ослабить повязку;
- зафиксируйте шину выше и ниже места повреждения.

Холод. При любой травме, за исключением открытого перелома, прикладывайте что-нибудь холодное (лед, охлаждающий пакет) к месту повреждения.

Холод помогает облегчить боль и уменьшить отечность, так как способствует сужению кровеносных сосудов. Обычно холод прикладывается на 15 минут через каждый час, при необходимости это выполняется на протяжении первых двух суток после травмы.

Приподнятое положение. Поднятие поврежденной области помогает замедлить кровоток, что уменьшает отек. Поэтому при возможности приподнимите поврежденную конечность выше уровня сердца. Не следует приподнимать поврежденную конечность до тех пор, пока не будет наложена шина или если это вызывает усиление боли.

Важно! Если вы считаете, что создалась угроза для жизни пострадавшего, не перевозите его самостоятельно — немедленно вызывайте «Скорую помощь».

Иммобилизация при повреждениях опорно-двигательного аппарата подразделяется на транспортную и лечебную. Целью транспортной иммобилизации является обездвиживание поврежденного сегмента конечности и смежных суставов на период эвакуации в учреждение, где будет оказываться хирургическая помощь (травматологическое отделение). Лечебная иммобилизация представляет собой все виды гипсовых повязок и остеосинтеза (например, аппарат Илизарова), применяемых в специализированных травматологических отделениях стационаров.

Транспортная иммобилизация является основным средством профилактики травматического шока, ранних вторичных кровотечений и инфекционных осложнений. Она создает покой области повреждения, уменьшает болевой синдром, предотвращает дополнительное повреждение мягких тканей отломками кости, предохраняет от возобновления самостоятельно остановившегося кровотечения или потенциального кровотечения вследствие повреждения кровеносного сосуда фрагментом кости. Иммобилизация должна по возможности осуществляться непосредственно на месте травмы. Наложению транспортных шин должно предшествовать адекватное обезболивание. Раны необходимо закрыть асептической повязкой до фиксации транспортной шиной, которая после этого накладывается поверх обуви и одежды. Фиксация шин осуществляется так, чтобы оставить жгут заметным на пострадавшем и обеспечить возможность его контроля, не нарушая иммобилизацию.

Переломы

Переломы — это нарушение целостности кости. Для переломов характерны боль, невозможность пользоваться конечностью, припухлость, изменение оси конечности и ее укорочение в результате сокращения мышц. Ощупыванием определяется подвижность костей в месте перелома. При открытых переломах всегда имеется рана, в которой иногда виден конец обломка кости.

Переломы костей конечностей сопровождаются болью, изменением формы конечности и нарушением ее функций.

При оказании первой помощи при закрытых переломах необходимо принять меры для прекращения дальнейшего смещения обломков костей и снятия боли. Для этого накладывают шинную повязку, фиксирующую обломки костей и суставы выше и ниже перелома. При переломах бедра и плеча фиксируют три сустава.

В случае открытого перелома кожу вокруг раны обрабатывают настойкой йода и накладывают стерильную повязку, затем фиксируют конечность шиной обязательно в том положении, в котором она находится.

Категорически запрещается вправлять торчащие костные обломки. В случае перелома пальцев рук недопустимо фиксировать их в выпрямленном положении.

Стандартная шина может быть заменена на любые подручные средства: дощечку, палку, твердую полосу картона или жесткий, линейку, связанные между собой прутья.

Перелом ключицы. Внешне отмечается опущение плеча и изменение конфигурации ключицы. Ощупыванием можно обнаружить выпирающий обломок.

При переломе ключицы нужно зафиксировать руку, чтобы она была неподвижна в плечевом суставе. Руку согнуть в локте, прибинтовать к туловищу или подвесить на косынке.

Таким же образом следует поступить при переломе плеча, предплечья и кисти, предварительно наложив шину из фанеры, досок, проволоки и т.д.

Перелом ребер сопровождается резкой болью при вдохе и выдохе.

Первая помощь: наложить тугую повязку на грудь с помощью бинта или полотенца. Для уменьшения боли дать болеутоляющие средства.

Перелом нижней челюсти, носа, подбородка. При этих видах переломов затруднено дыхание, т.к. язык может запасть вглубь рта.

Для оказания первой помощи уложить пострадавшего лицом вниз, предварительно наложив пращевидную повязку (при переломе нижней челюсти) или шину из дощечки (при переломе верхней челюсти).

Перелом позвоночника характеризуется болью в месте травмы, усиливающейся при движениях. При повреждении спинного мозга наступает частичная или полная неподвижность и потеря чувствительности в ногах, а при травме в шейном отделе — и в руках.

Оказывая первую помощь пострадавшему с подозрением на перелом позвоночника, нужно соблюдать исключительную осторожность. Его нельзя сажать и поворачивать. При грубом, неосто-

рожном обращении можно сместить поврежденные позвонки, в результате чего возникает сдавливание спинного мозга с тяжелыми последствиями. Транспортировать такого больного можно, уложив его на спину на жесткую основу (например, доски).

Переломы костей таза характеризуются жалобами на боли при надавливании на кости таза сверху или с боков. Пострадавший не может поднять вытянутую ногу. Иногда затруднено мочеиспускание, в моче присутствует кровь.

Для оказания первой помощи уложить пострадавшего на плоскую основу (доску) на спину, а под согнутые и разведенные ноги уложить валик, чтобы расслабить мышцы таза, уменьшить боль и не допустить дальнейшего смещения обломков. Дать болеутоляющее средство. Транспортировать в таком положении в лечебное учреждение.

Растяжение и разрыв связок

При растяжениях и разрывах связок отмечается боль, припухлость сустава, ограниченность и болезненность движения в суставе.

Первая помощь: наложить тугую повязку, холод, создать возвышенное положение конечности.

Первая помощь при травме головы, груди и живота Черепно-мозговая травма

Сотрясение головного мозга. Жалобы на головную боль, шум в ушах, головокружение, тошноту, бледность кожных покровов, вялость и сонливость. Потеря сознания в момент травмы, рвота, потеря памяти о событиях, предшествующих травме.

Пострадавшего необходимо положить, и приложить холод к голове.

Транспортировка в лечебное учреждение в сопровождении медицинского работника.

Перелом костей черепа характеризуется жалобами на боль в момент травмы и болезненностью места удара. При осмотре отмечается отечность или рана, а при прощупывании обнаруживается вдавливание. Сопровождается замедлением пульса, иногда потерей речи, нарушением дыхания и параличом конечностей.

Больному придается лежачее положение. Если есть рана, наложить стерильную повязку. Если пострадавший в бессознательном состоянии, его необходимо уложить на бок во избежание попадания крови и рвотных масс в дыхательные пути. Транспортировать в лечебное учреждение крайне бережно, в лежачем поло-

жении. Обязательно контролировать пульс и дыхание. Голову фиксируют уложенным вокруг нее валиком из одеяла, одежды и т.д.



Первая помощь при сотрясении головного мозга

Действия по оказанию первой помощи:

- Если пострадавший не дышит, сделайте искусственное дыхание.

- Запретите больному подниматься.
- Обеспечьте пострадавшему покой.
- Приложите к голове пузырь со льдом.

Признаки:

При сотрясении и ушибах головного мозга может наступить потеря сознания. Придя в сознание, пострадавший обычно не помнит о случившемся.

Сотрясение и ушиб головного мозга может сопровождаться головной болью, головокружением, общей слабостью, судорогами, параличом.

Признаки сдавления головного мозга проявляются через некоторое время (от 1 часа до недели и более). У пострадавшего появляются постоянные головные боли, рвота, нервное возбуждение, сменяющееся угнетением нервной системы, учащается дыхание, замедляется пульс, расширяются зрачки, наступает потеря сознания.

Дальнейшие действия: вызовите скорую медицинскую помощь для госпитализации пострадавшего в травматологический стационар.

Первая помощь при переломе костей черепа:

- Если пострадавший не дышит — сделайте искусственное дыхание.

- Наложите на рану стерильную повязку.
- Тщательно зафиксируйте голову.
- Приложите на место травмы пузырь со льдом, полиэтиленовый пакет со снегом и т.п.
- После рвоты освободите дыхательные пути и рот от рвотных масс.

Признаки:

Перелом костей черепа сопровождается болью, кровоизлиянием в месте перелома.

При ощупывании наблюдается подвижность костных отломков.

При переломе костей основания черепа через уши или нос выделяется кровь или мозговая жидкость, развивается кровоизлияние в клетчатку глазниц (симптом «очков»).

При переломах костей черепа травмируется головной мозг, что вызывает головные боли, общую слабость, потерю сознания, замедление пульса, паралич конечностей, нарушение дыхания.

Первая помощь:

Вызовите скорую медицинскую помощь для госпитализации пострадавшего в нейротравматологический стационар.

При невозможности вызова медицинской бригады (ДТП, сельские условия), крайне бережно транспортируйте пострадавшего в травматологический стационар.

При перевозке необходимо следить за общим состоянием, пульсом, дыханием пострадавшего.

Первая помощь при переломе нижней челюсти

- Зафиксируйте нижнюю челюсть пращевидной повязкой.

- Артериальное кровотечение временно остановите путем прижатия кровотока сосуда.

- При западании языка, затрудняющем дыхание, зафиксируйте язык.

Техника фиксации языка:

Первый способ: прибинтуйте язык вместе с нижней челюстью к шее.

Второй способ: проколите язык английской булавкой посередине, отступая 1,5-2 см от его кончика. Застегните булавку. Привяжите к булавке толстую нить или бинт, подтяните язык, прикрепите нить (бинт) к одежде пострадавшего.

Пострадавший в бессознательном состоянии, зафиксировать язык невозможно: поверните голову пострадавшего набок или лицом вниз, предварительно положив под лоб и грудь плотные предметы (свертки одежды, плотные подушки).

Обеспечьте наблюдение за пострадавшим.

Признаки перелома нижней челюсти:

Перелом нижней челюсти чаще всего встречается при ударе.

Для этого перелома, помимо общих признаков переломов, характерно смещение ряда зубов, нарушение нормального прикуса, затруднение или невозможность жевательных движений. При двойных переломах нижней челюсти возможно западание языка, что вызывает удушье.

Дальнейшие действия: вызовите скорую медицинскую помощь для госпитализации пострадавшего в травматологический стационар челюстно-лицевой хирургии.

Первая помощь при травмах мягких тканей головы

Действия по оказанию первой помощи: при артериальном кровотечении прижмите кровоточащий сосуд до места кровотечения. Наложите на рану стерильную повязку.

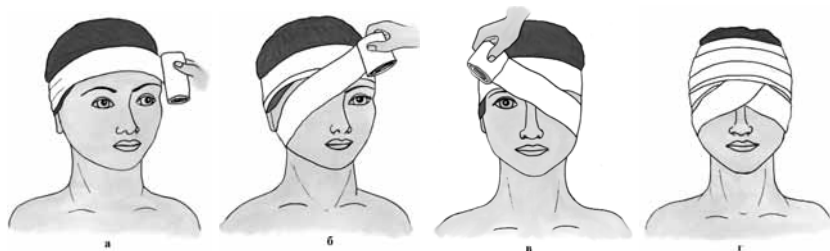
Признаки: травмы мягких тканей головы имеют общие признаки повреждения тканей.

Дальнейшие действия: при поверхностных ранениях направьте пострадавшего в травматологический пункт или травматологический стационар для дальнейшей хирургической обработки раны.

Ранения черепа, оказание первой медицинской помощи

Для наложения повязок на голову используют бинт шириной 10 см.

Круговая (циркулярная) повязка на голову. Применяется при небольших повреждениях в лобной, височной и затылочной областях. Круговые туры проходят через лобные бугры, над ушными раковинами и через затылочный бугор, что позволяет надежно удерживать повязку на голове. Конец бинта фиксируется узлом в области лба.



Крестообразная повязка на голову. Повязка удобна при повреждениях задней поверхности шеи и затылочной области. Сначала накладывают закрепляющие круговые туры на голове. Затем ход бинта ведут косо вниз позади левого уха на заднюю поверхность шеи, по правой боковой поверхности шеи, переходят на шею спереди, ее боковую поверхность слева и косо поднимают ход бинта по задней поверхности шеи над правым ухом на лоб. Ходы бинта повторяют необходимое количество раз до полного закрытия перевязочного материала, покрывающего рану. Повязку заканчивают круговыми турами вокруг головы.

Шапочка Гипократа. Повязка позволяет достаточно надежно удерживать перевязочный материал на волосистой части головы. Накладывают повязку с помощью двух бинтов. Более обширные области прикрывают бинтовыми повязками. Весь свод черепа может быть прикрыт так называемой возвращающейся повяз-



кой головы, имеющей вид шапочки. Закрепив бинт круговым ходом (1) вокруг головы, делают спереди перегиб и ведут бинт по боковой поверхности головы несколько косо, выше предыдущего (2). На затылке делают второй перегиб и прикрывают боковую сторону головы с другой стороны (3).



Повязка «чепец». Простая, удобная повязка, прочно фиксирует перевязочный материал на волосистой части головы. Отрезок бинта (завязку) длиной около 0,8 м помещают на темя и концы его опускают вниз кпереди от ушей. Раненый или помощник удерживает концы завязки натянутыми. Выполняют два закрепляющих круговых тура бинта вокруг головы. Третий тур бинта проводят над завязкой, обводят его вокруг завязки и косо ведут через область лба к завязке на противоположной стороне. Вновь оборачивают тур бинта вокруг завязки и ведут его через затылочную область на противоположную сторону. При этом каждый ход бинта перекрывает предыдущий на две трети или наполовину. Подобными ходами бинта закрывают всю волосистую часть головы. Заканчивают наложение повязки круговыми турами на голове или фиксируют конец бинта узлом к одной из завязок. Концы завязки связывают узлом под нижней челюстью.



Повязка «уздечка». Применяется для удержания перевязочного материала на ранах в теменной области и ранениях нижней челюсти. Первые закрепляющие круговые ходы идут вокруг головы. Далее по затылку ход бинта ведут косо на правую сторону шеи, под нижнюю челюсть и делают несколько вертикальных круговых ходов, которыми закрывают темя или подчелюстную область в зависимости от локализации повреждения. Затем бинт с левой стороны шеи ведут косо по затылку в правую височную область и двумя-тремя горизонтальными циркулярными ходами вокруг головы закрепляют вертикальные туры бинта. В случае повреждения в области подбородка, повязку дополняют горизонтальными круговыми ходами с захватом подбородка. После выполнения основных туров повязки «уздечка», проводят ход бинта вокруг головы и ведут его косо по затылку, правой боковой поверхности шеи и делают несколько



горизонтальных круговых ходов вокруг подбородка. Затем переходят на вертикальные круговые ходы, которые проходят через подчелюстную и теменную области. Далее ход бинта через левую поверхность шеи и затылок возвращают на голову и делают круговые туры вокруг головы, после чего все туры бинта повторяют в описанной последовательности. При наложении повязки «уздечка» раненый должен держать рот приоткрытым, либо под подбородок во время бинтования подкладывается палец, чтобы повязка не мешала открывать рот и не сдавливала шею.

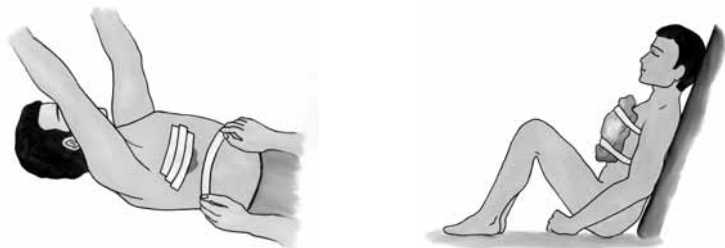
Травмы грудной клетки

Закрытые повреждения грудной клетки

При незначительных травмах состояние пострадавшего бывает удовлетворительным. Характерны жалобы на боли в груди. Внешне отмечается беспокойство, учащение пульса и иногда кровохаркание. Более тяжелые травмы сопровождаются одышкой, частым и слабым пульсом. При оказании первой помощи создать пострадавшему полный покой, придать полусидячее положение и эвакуировать в лечебное учреждение.

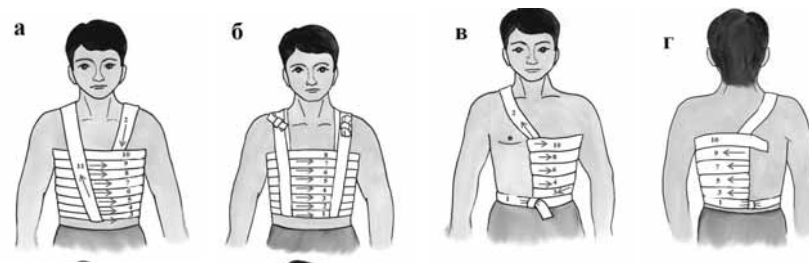
Проникающее ранение грудной клетки характеризуется наличием раны грудной клетки, частым и слабым пульсом, поверхностным и учащенным дыханием. Слышен шум входящего в грудную клетку и выходящего из нее воздуха.

Первая помощь заключается в защите раны от инфекции. Пострадавшему придать полусидячее положение и наложить асептическую повязку, а если имеется пневмоторакс, то повязка должна быть герметизирующая. Внутрь показан анальгин, а при кровохаркании — средство от кашля. Необходима срочная эвакуация в лечебное учреждение. Пострадавшему уложить на раненый бок или придать ему полусидячее положение.



Проникающие ранения грудной клетки, оказание первой медицинской помощи

Конусовидная форма грудной клетки и изменение ее объема во время дыхания часто приводят к сползанию повязок. Бинтова-



ние грудной клетки следует выполнять широкими бинтами и применять дополнительные приемы укрепления повязок. Для наложения повязок на грудь используют марлевые бинты шириной 10 см, 14 см и 16 см. Спиральная повязка на грудь. Применяется при ранениях грудной клетки. Перед наложением повязки марлевый бинт длиной около метра укладывают серединой на левое надплечье. Одна часть бинта свободно свисает на грудь, другая — на спину. Затем другим бинтом накладывают закрепляющие круговые туры в нижних отделах грудной клетки и спиральными ходами (3-10) снизу вверх бинтуют грудь до подмышечных впадин, где закрепляют повязку двумя-тремя круговыми турами. Каждый тур бинта перекрывает предыдущий на 1/2 или 2/3 его ширины.

Концы бинта, свободно свисающий на грудь, укладывают на правое надплечье и связывают со вторым концом, свисающим на спине. Создается как бы портупея, которая поддерживает спиральные ходы бинта. Окклюзионная повязка (герметичная). Накладывается с применением перевязочного пакета индивидуального (ППИ) при проникающих ранениях грудной клетки. Повязка препятствует засасыванию воздуха в плевральную полость при дыхании.

Наружную оболочку пакета разрезают по имеющемуся надрезу и снимают ее, не нарушая стерильности внутренней поверхности. Извлекают булавку из внутренней пергаментной оболочки и вынимают бинт с ватно-марлевыми подушечками. Поверхность кожи в области раны рекомендуется обработать борным вазелином, что обеспечивает более надежную герметизацию плевральной полости. Не нарушая стерильности внутренней поверхности подушечек, разворачивают повязку и укрывают проникающую в плевральную полость рану той стороной подушечек, которая не прошита цветными нитками. Разворачивают прорезиненную наружную оболочку пакета и внутренней поверхностью закрывают ватно-марлевые подушечки. Края оболочки должны соприкасаться с кожей смазанной борным вазелином. Повязку фиксируют спиралевидными турами бинта, при этом края прорезиненной оболочки плотно прижимают к коже.

При отсутствии пакета перевязочного индивидуального, повязку накладывают с применением малой или большой стерильных повязок. Ватно-марлевые подушечки укладывают на рану и накрывают их бумажной оболочкой повязки, после чего перевязочный материал в области раны фиксируется спиралевидными турами бинта.

Травмы живота

Закрытые травмы живота

Ушибы брюшной стенки сопровождаются болезненностью, припухлостью, местным напряжением мышц и иногда кровоизлияниями. К симптомам поражения внутренних органов относятся: острая боль в животе, тошнота, рвота, задержка стула.

Необходим покой в лежачем положении, холод на живот. Пострадавший подлежит срочной эвакуации в лечебное учреждение.

Проникающие ранения живота

Для проникающего ранения живота характерно наличие раны брюшной стенки и присутствие признаков повреждения органов брюшной полости, возможно вытекание желудочного содержимого. Первая помощь должна быть направлена на защиту раны от инфекции и на спасение выпавших органов. На рану накладывается асептическая повязка. Выпавшие органы накрываются несколькими слоями марли, пропитанной вазелином. Рана в окружности обкладывается бинтами в виде валика. Накладывается циркулярная повязка для закрепления марли. Выпавшие органы нельзя вправлять в брюшную полость.

Ранения живота, оказание первой медицинской помощи

При наложении повязки на область живота на месте ранения или несчастного случая для бинтования используются марлевые бинты шириной 10 см, 14 см и 16 см.

Спиральная повязка на живот. В верхней части живота укрепляющие круговые туры накладывают в нижних отделах грудной клетки и бинтуют живот спиральными ходами сверху вниз, закрывая область повреждения. В нижней части живота фиксирующие туры накладывают в области таза над лонным сочленением и ведут спиральные туры снизу вверх.

Спиральная повязка, как правило, плохо удерживается без дополнительной фиксации. Повязку, наложенную на всю область живота или ее нижние отделы, укрепляют на бедрах с помощью колосовидной повязки.

Ранения таза, оказание первой медицинской помощи

При наложении повязки на область таза на месте ранения или несчастного случая, для бинтования используются марлевые бинты шириной 10 см, 14 см и 16 см.

Колосовидная повязка на область тазобедренного сустава. Накладывается при повреждениях в области тазобедренного сустава и прилегающих к нему областей.

Бинтование осуществляется широким бинтом. Линия перекрещивания туров бинта соответствует той части повязки, которая наиболее надежно фиксирует перевязочный материал, укрывающий рану. По расположению линии перекрещивания туров бинта, различают следующие виды колосовидных повязок: передняя, боковая, задняя, двусторонняя. Различают также восходящую и нисходящую колосовидную повязку. При повреждении с левой стороны оказывающий помощь держит головку бинта в правой руке и выполняет бинтование слева направо, при повреждении справа — головка бинта в левой руке и бинтование выполняется справа налево.

Нисходящая передняя колосовидная повязка. Начинается с закрепляющих круговых туров в области таза. Затем бинт ведут на переднюю поверхность бедра и по внутренней боковой поверхности вокруг бедра выходят на его наружную боковую поверхность. Отсюда бинт поднимают косо через паховую область, где он пересекается с предыдущим ходом, на боковую поверхность туловища. Сделав ход вокруг спины, снова ведут бинт на живот. Далее повторяют предыдущие ходы. Каждый тур проходит ниже предыдущего, покрывая его на половину или $2/3$ ширины бинта. Повязку заканчивают круговыми ходами вокруг живота.

Восходящая передняя колосовидная повязка. Накладывается в обратном порядке в отличие от нисходящей повязки. Укрепляющие круговые туры накладываются в верхней трети бедра. Затем бинт ведут с наружной боковой поверхности бедра через паховую область на живот, боковую поверхность туловища и вокруг туловища по передней поверхности бедра переходят на его внутреннюю поверхность. Далее ходы бинта повторяют, причем каждый последующий тур смещается кверху от предыдущего.

Боковая колосовидная повязка. Накладывается аналогично передней, однако перекрест ходов бинта осуществляют по боковой поверхности тазобедренного сустава.

Задняя колосовидная повязка. Бинтование начинается с укрепляющих круговых туров вокруг живота. Далее бинт через ягодицу больной стороны ведут на внутреннюю поверхность бедра, обходят его спереди и косо поднимают снова на туловище, пересекая предыдущий ход бинта по задней поверхности.

Правила оказания помощи при наличии в ране грудной клетки инородного предмета

Правило первое. Нельзя извлекать из раны инородные предметы.

Внимание! Извлечение инородного предмета или холодного оружия из раны груди может привести к мгновенной смерти.

Правило второе. Зафиксировать предмет между двумя скатками бинта и прикрепить их лейкопластырем или скотчем к коже.

Правило третье. Предложить 2-3 таблетки анальгина при отсутствии аллергических реакций на лекарства.



РАЗДЕЛ 3. СПОСОБЫ БЫСТРО ОВЛАДЕТЬ ЗНАНИЯМИ И НАВЫКАМИ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ:

опыт обучения лиц с ограниченными физическими возможностями здоровья
ЗАО «ТУР» (г. Санкт-Петербург)

Существует мнение, что настоящим водителем человек становится только через 2-3 года управления автомобилем, проехав за рулем около тридцати тысяч километров. Или повторив не менее 5 тысяч раз каждый из отрабатываемых движений, комплексов движений, которые водителю необходимо выполнять автоматически, не думая. При традиционных методиках подготовки это действительно так.

Но мы постараемся помочь Вам сократить это время и быстрее начать уверенно управлять автомобилем. Залогом нашего общего успеха служит опыт подготовки водителей, основанный на знании и опыте практического применения некоторых психолого-педагогических условий подготовки водителей и Ваша сильная мотивация на учебу. Действительно, возможность передвижения на автомобиле откроет новые горизонты удобства жизни. Но для этого необходимо в совершенстве знать установленные правила поведения на дороге, уметь, мгновенно оценив сложившуюся на дороге ситуацию, предложить правильный вариант действий. Думать за рулем кто кого должен пропустить, или какие действия необходимо совершить, чтобы машина сделала задуманное — недопустимо. Оцен-

ка ситуации должна происходить мгновенно на подсознательном уровне. А сознание должно заниматься выявлением отклонений от нормы в дорожном движении, определении степени опасности этих отклонений и путей их парирования. Существуют приемы, позволяющие значительно быстрее, чем это принято при традиционных методах обучения, изучить правила дорожного движения.

При обучении мы используем инновационное пособие, состоящее из мини — плакатов. Это инновационное пособие основано на принципе включения непроизвольной зрительной памяти. Этот вид памяти работает «автоматически», без волевых усилий. Непроизвольно запоминается материал, который интересен для человека, который имеет большое значение.

Пособие состоит из серии плакатов под общим названием «Учите, не тратя времени». Они посвящены правилам дорожного движения, которые необходимо хорошо знать учащемуся автошколы. Плакаты (формат А 4) ученик размещает в местах, на которые он непроизвольно бросает взгляд: у монитора компьютера, у зеркала, на внутреннюю поверхность двери туалета и т.п., с тем, что бы плакат периодически попадался на глаза. Кратковременная зрительная память постепенно переходит в оперативную, а затем и в долговременную, что и нужно для надежного обучения. Время от времени, плакаты целесообразно менять местами, тогда не утрачивается чувство новизны. Необходимо отметить, что этот прием не ограничивается плакатами. Желающий может самостоятельно подобрать и поместить на лист бумаги любую необходимую для запоминания информацию и использовать ее вышеизложенным способом.

Дополнительно в комплект входит Аудио-пособие по ПДД. Пособие записано на два голоса: один голос зачитывает наиболее сложные для запоминания и понимания положения ПДД, а другой, в случае необходимости, разъясняет их. Нужная ученику информация непроизвольно, «автоматически», без волевых усилий, через слуховые каналы, постепенно попадает в долговременную память. Пропускная способность системы «ухо-мозг» составляет 50тыс. единиц информации (бит) в секунду. «Глаз-мозг» 5 млн. бит сек. 90% информации человек получает с помощью зрения, 9% — слуха и 1% — осязания. Кажется, что доля слуха в получении информации невелика. Но значение видов памяти для восприятия у каждого человека индивидуально. Кроме того, каждый учащийся имеет возможность самостоятельно работать с пособием, в любое время он может включать его, занимаясь другими делами: поездка в общественном транспорте, домашние дела и т.п. В результате, полученная информация, подобно навязчивому мотиву, надежно попадает в долговременную память. Так работает принцип «Учите, не тратя времени»!

Теоретические знания ПДД нам необходимы для их практического применения при управлении автомобилем. Опытный водитель управляет автомобилем не думая, что ему нужно делать. Для него вести машину — как для пешехода идти. Срабатывают так называемые динамические стереотипы, комплексы движений, выбираемые и совершаемые мозгом человека, в зависимости от обстоятельств, автоматически. И чем больше выработано у водителя таких динамических стереотипов, тем выше его профессионализм и безопасность.

Мы привыкли общаться между собой, обмениваясь абстрактно-логической информацией, оперирующей числами, понятиями, причинно-следственными связями. Именно через абстрактно-логическое мышление, происходит традиционное обучение действиям по управлению машиной и умению чувствовать ее. Но у человека есть еще 2 вида мышления: наглядно-действенное, основанное на манипулировании своим телом и окружающими предметами, и наглядно-образное, основанное на эмоционально-чувственном восприятии окружающей действительности.

Считается, что наглядно-образные и наглядно-действенные виды мышления составляют древнейшую, чуть ли не животную стадию развития человеческой психики. Объяснить более понятными для нас, логическими способами, ход такого мышления очень сложно. В обиходе такой вид мышления часто называют «подсознание». Именно оно приобретает первостепенное значение при вождении машины, ибо, если на абстрактно-логическом (словесном) уровне мышление успевает переработать не более 100 единиц информации в секунду, то на «подсознательных» образном и сенсорном (двигательном) уровнях до 10 млн. единиц. А эта скорость реагирования уже позволяет своевременно и правильно действовать водителю. Ускорение происходит по тому, что левое полушарие работает прерывисто (дискретно) и последовательно (поэтапно). А правое перерабатывает информацию одновременно (симультанно) и синтетически, мгновенно оценивая многочисленные свойства объектов восприятия в целом. Кроме того, наглядно-действенное мышление, по определению предназначено для действий с органами управления.

Исходя из этого, следует ясный вывод: для успешного обучения вождению ученику надо активизировать (усилить) функции правого полушария и ослабить, «притормозить» деятельность левого. Поскольку в теории методик подготовки водителей подобные разработки автору не известны, обратимся к сфере, где быстрая адекватной реакции тела на постоянно происходящие изменения ситуации не менее важна, чем при вождении автомашины.

Методология усиления активности правого полушария, его доминирование над левым, разработана еще в начале прошлого века выдающимся американским ученым Милтоном Эриксоном. Он использовал различные виды такого воздействия на человека в медицинских целях, но одна из его методик как будто специально написана для обучения практическому вождению автомобиля. Она и положена в основу предложенного Вам аудио-пособия по вождению.

Рекомендации по использованию аудио-пособия по вождению

Применение пособия — это своеобразная аутогенная тренировка. Она заключается в том, что во время прослушивания выбранного раздела необходимо вспоминать полученные во время проходившего практического занятия по этой теме ощущения (эмоционально-чувственное восприятие) и движения (наглядно-действенное восприятие) и повторять их по подсказкам диктора.

Займите удобное положение, представьте, как будто Вы находитесь за рулем автомобиля и, под голос диктора, выполняйте необходимые комплексы движений. Движения нужно не столько совершать, сколько имитировать, напрягая нужные мышцы. Поэтому тренироваться можно не только дома, в кресле, но даже в общественном транспорте, закачав пособие в плеер.

Пособие не предназначено для того, чтобы научить чему-то, его нужно использовать только для эффективного закрепления и развития уже полученных умений по управлению. Наберитесь терпения. Это потребует некоторого времени, особенно для прослушивания преламбулы первого вопроса. Но это необходимо для Вашей лучшей настройки на обучение и включения механизмов запоминания. При изучении последующих вопросов будет включаться Ваш механизм самонастройки на запоминание, и время преламбулы будет сокращаться.

Наибольшие сложности с обучением практическому вождению заключаются в двух вопросах. Первый — необходимость добираться до места проведения занятий учащемуся, чье передвижение и так затруднено. И второе — обучение на предоставленной автошколой «среднеинвалидной» учебной машине, машине, которая вряд ли учитывает все физические особенности обучаемого. Автошкола «ТУР», совместно с Санкт-Петербургским городским и Ленинградским областным Отделением общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов» предлагает новую технологию водителей с ограниченными возможностями передвижения, исключающей эти сложности и создающие условия, по ком-

фортности превосходящие условия обучения обычных учеников автошколы. Одновременно заметно повышается и качество подготовки. Быть может, и другие автошколы подхватят наше начинание и облегчат Вам жизнь. Новшество состоит в том, что обучение идет на машине, которая максимально адаптирована под индивидуальные физические параметры водителя, на его собственной машине. Для этого учащийся заранее приобретает машину и получает разрешение ГАИ на ее переоборудование в соответствии со своими медицинскими предписаниями. А заодно — и в «Учебную». На время проведения занятий автошкола предоставляет в безвозмездное пользование комплект оборудования, необходимого для придания машине такого статуса. Инструктор сам приезжает к месту парковки машины такого учащегося, пересаживается в нее, проводит занятия, которые заканчиваются на том же месте, где удобно ученику. Конечно, отрабатываются все предусмотренные программой вопросы, но акцент делается на маршруты, которые актуальны для обучаемого. Таким образом, по окончании подготовки будут максимально сглажены стандартные для обычного ученика стрессовые ситуации, связанные с попаданием, при первых самостоятельных выездах, в незнакомую дорожно-транспортную обстановку, в новой машине и без инструктора. По окончании подготовки и сдаче экзамена в ГАИ оборудование возвращается в автошколу. Попробуйте найти взаимопонимание с администрацией автошколы и реализовать это предложение. Вы получите отличные условия для подготовки, автошкола — новое поле деятельности и участие в реализации социально важного проекта.

Практический совет. При знакомстве со своим инструктором по вождению постарайтесь установить взаимные вежливые и доброжелательные отношения. Вам вместе решать одну задачу — подготовку нового водителя. Только в разном качестве: он — учитель, Вы — ученик. Взрослый, немало повидавший и натерпевшийся, много знающий и умеющий в других отраслях деятельности, в машине — ученик, даже если учитель окажется значительно моложе. Но это не лишает Вас права что-то просить и даже требовать от своего инструктора. Например, многие инструкторы на первом занятии стараются изучить с учеником все устройство салона автомашины, назначение каждой контрольной лампочки, прибора и переключателя.

Это действительно все нужно знать. Но обилие информации, которая Вам заведомо не понадобится в практике первого часа вождения, скорее всего, только усугубит сложность восприятия. Попросите выдавать информацию только тогда, когда она Вам станет необходима.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ

Основным направлением подготовки водителей, наиболее влияющим на обеспечение безопасности дорожного движения (БДД), а значит и личной безопасности водителя, Вашей безопасности, мировая теория и практика определила умение водителя выявить в дорожной обстановке места возможного нестандартного развития ситуации, правильно определить ее вероятность, степень опасности и адекватные действия по парированию этой опасности.

Обучение Вас управлению автомобилем, мы не зря начали с изучения стандартов и правил поведения на дороге, изложенных в ПДД. Давайте попробуем выявить в различных дорожных ситуациях места возможного нестандартного развития ситуации, правильно определить ее вероятность, степень опасности и адекватные действия по парированию этой опасности. Попробуйте выполнить учебные задачи, ответив для себя на поставленные вопросы. Далее мы вместе попробуем разобраться, правильно ли Вы ответили.

Задача первая. Представьте себя за рулем движущегося с разрешенной скоростью 90 км/час автомобиля. В крайнем правом ряду. Перед Вами следующая ситуация.



Рисунок 1.

Вопросы:

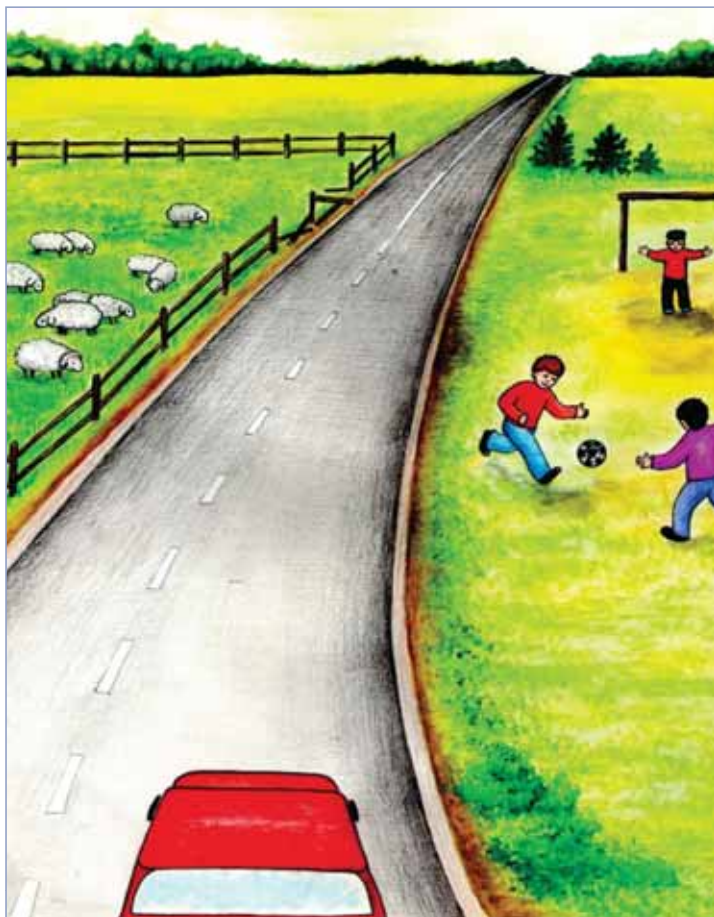
■ Есть ли в изображенной дорожной обстановке возможность нестандартного развития ситуации?

■ Если есть, то какова степень ее вероятности?

■ А степень опасности?

■ Какие пути парирования, нейтрализации этой опасности Вы можете предложить?

Задача 2. Представьте себя за рулем движущегося по сухому асфальту, в крайнем правом ряду с разрешенной скоростью 90 км/час автомобиля. Перед Вами следующая ситуация.

**Вопросы:**

■ Есть ли в изображенной дорожной обстановке возможность нестандартного развития ситуации?

■ Если есть, то какова степень ее вероятности?

■ А степень опасности?

■ Какие пути парирования, нейтрализации этой опасности Вы можете предложить?

Задача 3. Представьте себя за рулем автомобиля, движущегося во второй полосе, по влажному асфальту, с разрешенной в населенном пункте скоростью 60 км/час. Перед Вами следующая ситуация.



Рисунок 3.

Вопросы:

■ Есть ли в изображенной дорожной обстановке возможность нестандартного развития ситуации?

■ Если есть, то какова степень ее вероятности?

■ А степень опасности?

■ Какие пути парирования, нейтрализации этой опасности Вы можете предложить?

Прежде дать правильные ответы на поставленные вопросы, еще раз вспомним пункт 10.1 ПДД, В числе прочего, он требует: При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». Возникает вопрос: когда нужно начинать тормозить и насколько энергично, сколько времени понадобится для полной остановки автомашины?

Специалисты разделяют понятия **остановочный путь автомобиля** — это расстояние, которое проходит автомобиль с мо-

мента обнаружения водителем опасности до полной остановки и его часть — **тормозной путь** — расстояние, которое проходит автомобиль с момента нажатия на педаль тормоза до его полной остановки. Водитель всегда должен выбирать такую скорость, чтобы остановочный путь автомобиля не превышал расстояние видимости. Иначе, обнаружив препятствие, он не успеет среагировать и остановить автомобиль.

Остановочный путь включает в себя расстояние пройденное автомобилем за время реакции водителя, т.е. время с момента обнаружения им опасности до совершения необходимых действий. Например, перенос ноги на педаль тормоза, нажатие на нее. В зависимости от навыков водителя, его психоэмоционального состояния, положения его тела, рук и ног относительно органов управления автомобилем, оно составляет от 0,2 до 1-2 секунд. Время реакции увеличивается при утомлении, заболеваниях и очень сильно возрастает при алкогольном или наркотическом опьянении. Если заранее правильно прогнозировать дорожные ситуации, в тех местах, где возможна опасность, заранее переносить ногу на педаль тормоза, то время реакции снизится на 0,2-0,3 с. Это большой резерв безопасности, т.к. за 0,1 сек автомобиль проезжает при скорости 90 км/час — 2,5 м.

За 1 секунду автомобиль проезжает при скорости:

- 20 км/час — 6 м
- 30 км/час — 8,3 м
- 40 км/час — 11 м
- 50 км/час — 14 м
- 60 км/час — 16,7 м
- 80 км/час — 22 м
- 90 км/час — 25 м
- 100 км/час — 28 м

Расстояние, пройденное автомобилем за время срабатывания тормозной системы, зависит от качества и состояния тормозной системы и обычно составляет около 0,2 с — тормозной путь.

Длина тормозного пути, т.е. расстояния, проходимого транспортным средством от момента привода в действие тормозного устройства до полной остановки.

Длина тормозного пути зависит от многих факторов:

- скорости движения;
- типа дорожного покрытия;
- погодных условий;
- загруженности автомобиля, его веса;
- состояния резины и тормозной системы;
- способа торможения.

При усредненных факторах, остановочный путь легкового автомобиля составляет (в метрах):

Скорость (км/час)	Сухой асфальт	Лед
30	15	45
40	25	75
50	30	110
60	40	155
70	47	210
80	55	270
90	70	335

Задача 1. В изображенной дорожной обстановке возможность нестандартного развития ситуации практически равна нулю. Скорее всего, птицы делят какую-то пищу. И пусть себе делят. Быть может, они заклевывают какую-то еще живую добычу и та пытается от них вырваться и убежать? На мой взгляд, вероятность этого очень мала? Опасность практически отсутствует, даже если и выскочит на дороги какая-то вырвавшаяся от ворон живность, то пока ее не видно, т.е. она маленькая и серьезного ущерба автомобилю нанести не может.

Что необходимо сделать — на всякий случай сбросить газ и посматривать краем глаза.

Задача 2.

В изображенной дорожной обстановке присутствует одновременно две возможности нестандартного развития ситуации.

Первая возможность связана с овцами. Через порванную сетку они могут выйти на дорогу, притом, если их напугает что-то, то выбежать весьма быстро и неожиданно. Но и дыра в ограждении небольшая и опасность такого развития событий не очень велика. Она была бы значительно больше, если бы паслись коровы, или выбежал лось. Для парирования этой опасности достаточно просто контролировать развитие событий по пастбище, сосредоточив основное внимание на более

опасной второй возможности развития ситуации — футболистах у дороги.

Существует опасность, что увлеченные игрой подростки внезапно выбегут на дорогу, «спасая» от попадания под колеса автомобиля свой мяч. До них — 75 метров, а остановочный путь автомобиля на сухом асфальте, при скорости 90 км/час, составляет, как помните, 70 метров. Вероятность такого развития событий существует, а опасность его очень высока. Необходимо принимать срочные меры:

1. Снизить скорость движения до той, которую Вы считаете безопасной.

2. Перестроиться в левый ряд, подальше от футболистов.

3. Не забывая наблюдать за овцами, усилить внимание к футболистам и быть готовым, в случае начала движения подростков к дороге, подать звуковой сигнал и принять возможные меры к дальнейшему снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Задача 3. Нестандартное развитие ситуации уже почти началось. Перед автобусом заметна тень человека. Видимо, он хочет успеть в стоящий на остановке трамвай и может внезапно выбежать из-за автобуса. Вероятность такого поступка весьма высока, а опасность — еще больше. Учитывая, что на скорости 90 км/час остановочный путь составляет на сухом асфальте — 40 м, а у нас асфальт влажный, значит он еще больше, а до автобуса — всего метров 50, крайне мало. Необходимо принимать экстренные меры:

— одновременно подать звуковой сигнал и начать экстренное торможение;

— принять как можно левее, подальше от стоящего автобуса.

Мы рассмотрели только три ситуации. Они дают Вам алгоритм работы по выявлению мест возможного нестандартного развития ситуации, определения ее вероятности, степени опасности и выработке адекватных действия по ее парированию.

В Российской практике подготовки и допуска водителей к управлению пока нет даже подобной терминологии, так что спрашивать Вас об этом никто не будет и двойку не поставит. Но, по выводам ученых, это основное, что обеспечивает безопасность водителя на дороге. Так что, пока в России подобные методики подготовки и тестирования не выработаны, учитесь думать на эту тему самостоятельно.

ЗНАКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.11.1 «Опасный поворот направо».

1.11.2 «Опасный поворот налево».

Устанавливаются в населенном пункте за 50-100 м, вне населенных пунктов за 150-300 м до начала опасного участка. Закругление дороги малого радиуса или с ограниченной видимостью. Водитель должен помнить, что на таких участках запрещены такие маневры как обгон, разворот и движение задним ходом. Водитель обязан снизить скорость, оценить ситуацию.



1.13 «Крутой спуск».

Цифрами указывается уклон в сотых долях



1.14 «Крутой подъем»..

Цифрами указывается уклон в сотых долях



1.15 «Скользкая дорога».

Участок дороги с повышенной скользкостью проезжей части. Водитель обязан снизить скорость.



1.23 «Дети»

Участок дороги вблизи детского учреждения (школы, оздоровительного лагеря и тому подобного), на проезжей части которой возможно появление детей.



2.1 «Главная дорога».

Дорога, на которой предоставлено право преимущественного проезда нерегулируемых перекрестков



2.3.1 «Пересечение со второстепенной дорогой».

Предупреждает о близости пересечения с второстепенными дорогами одновременно справа и слева



2.3.2-2.3.7 «Примыкание второстепенной дороги».

Примыкание справа



Примыкание слева



2.4 «Уступите дорогу».

Водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге, а при наличии таблички 8.13 — по главной



2.5 «Движение без остановки запрещено».

Запрещается движение без остановки перед стоп-линией, а если ее нет — перед краем пересекаемой проезжей части. Водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой, а при наличии таблички 8.13 — по главной дороге.



2.6 «Преимущество встречного движения».

Запрещается въезд на узкий участок дороги, если это может затруднить встречное движение. Водитель должен уступить дорогу встречным транспортным средствам, находящимся на узком участке или противоположном подъезде к нему. Если навстречу движется мотоцикл без коляски, и с ним возможно разъехаться на узком участке, то можно продолжать движение.



2.7 «Преимущество перед встречным движением».

Водитель имеет право проехать узкий участок дороги первым.



3.24 «Ограничение максимальной скорости».

Запрещен проезд со скоростью, превышающей указанную на знаке. Действует до первого перекрестка, либо до знаков 3.25 или 3.31, а также до знака 3.24 с иным числовым значением.



3.26 «Подача звукового сигнала запрещена».

Запрещена подача звукового сигнала кроме тех случаев, когда это необходимо для предотвращения ДТП. Действует до первого перекрестка либо до знака 3.31.



3.27 «Остановка запрещена».

Запрещаются остановка и стоянка транспортных средств. Действие знака не распространяется на маршрутные транспортные средства



3.29 «Стоянка запрещена по нечетным числам месяца».

Запрещается стоянка по нечетным числам месяца всех транспортных средств



3.30 «Стоянка запрещена по четным числам месяца».

Запрещается стоянка по четным числам месяца всех транспортных средств



3.31 «Конец зоны всех ограничений».



4.3 «Круговое движение». Разрешается движение в указанном стрелками направлении



4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса для велосипедистов».

Разрешается движение только на велосипедах и мопедах. По велосипедной дорожке могут двигаться также пешеходы (при отсутствии тротуара или пешеходной дорожки).



4.6 «Ограничение минимальной скорости». Разрешается движение только с указанной или большей скоростью (км/ч).



5.1 «Автомагистраль».

Дорога, на которой действуют требования Правил, устанавливающие порядок движения по автомагистралям. Действие знака не распространяется на маршрутные транспортные средства



5.3 «Дорога для автомобилей».

Дорога, предназначенная для движения только автомобилей, автобусов и мотоциклов



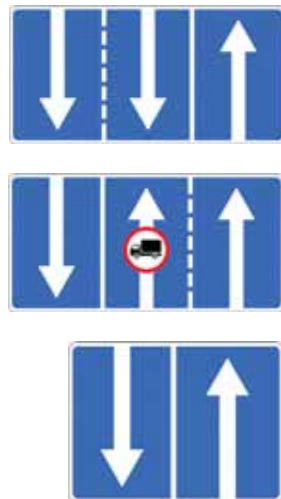
5.15.1 «Направления движения по полосам». Число полос и разрешенные направления движения на каждой из них



5.15.2 «Направления движения по полосе». Разрешенные направления движения по полосе



5.15.7 «Направление движения по полосам». Если на знаке 5.15.7 изображен знак, запрещающий движение каким-либо транспортным средствам, то движение этих транспортных средств по соответствующей полосе запрещается. Знаки 5.15.7 с соответствующим числом стрелок могут применяться на дорогах с четырьмя и более полос



5.15.8 «Число полос». Указывает число полос движения и режимы движения по полосам. Водитель обязан выполнять требования знаков, нанесенных на стрелки



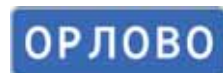
5.19.1-5.19.2 «Пешеходный переход».



5.23.1-5.23.2 «Начало населенного пункта». Начало населенного пункта, в котором действуют требования Правил дорожного движения Российской Федерации, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах



5.25 «Начало населенного пункта». Начало населенного пункта, в котором на данной дороге не действуют требования Правил дорожного движения Российской Федерации, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах



5.26 «Конец населенного пункта». Конец населенного пункта, обозначенного знаком 5.25



6.4 «Место стоянки». Знак разрешает стоянку всех транспортных средств автомобилей, автобусов и мотоциклов



6.16 «Стоп-линия». Место остановки транспортных средств при запрещающем сигнале светофора (регулирущика)



7.2 «Больница».



7.14 «Пункт контроля международных автомобильных перевозок»



8.6.1-8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку».

Указывает, что все транспортные средства должны быть поставлены на стоянку на проезжей части вдоль тротуара.



Указывают способ постановки легковых автомобилей и мотоциклов на околотротуарной стоянке



8.13 «Направление главной дороги». Указывает направление главной дороги на перекрестке

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

МИНИ-ПЛАКАТЫ ДЛЯ БЫСТРОГО ЗАПОМИНАНИЯ

по методике «Учите, не тратя времени»
(из опыта обучения лиц с ограниченными физическими возможностями здоровья ЗАО «ТУР», г. Санкт-Петербург)

ЖЕСТЫ РЕГУЛИРОВЩИКА



РУКИ ВЫТЯНУТЫ В СТОРОНЫ ИЛИ ОПУЩЕНЫ

СО СТОРОНЫ ЛЕВОГО И ПРАВОГО БОКА РАЗРЕШЕНО ДВИЖЕНИЕ ТРАМВАЮ ПРЯМО, БЕЗРЕЛЬСОВЫМ ТР. СРЕДСТВАМ ПРЯМО И НАПРАВО, ПЕШЕХОДАМ РАЗРЕШЕНО ПЕРЕХОДИТЬ ПРОЕЗЖУЮ ЧАСТЬ
СО СТОРОНЫ ГРУДИ И СПИНЫ ДВИЖЕНИЕ ВСЕХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНО



ПРАВАЯ РУКА ВЫТЯНУТА ВПЕРЕД

СО СТОРОНЫ ЛЕВОГО БОКА РЕЗРЕШЕНО ДВИЖЕНИЕ ТРАМВАЮ НАЛЕВО, БЕЗРЕЛЬСОВЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ВО ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЯХ
СО СТОРОНЫ ГРУДИ ВСЕМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ РАЗРЕШЕНО ДВИЖЕНИЕ ТОЛЬКО НАПРАВО
СО СТОРОНЫ ПРАВОГО БОКА И СПИНЫ ДВИЖЕНИЕ ВСЕХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНО
ПЕШЕХОДАМ РАЗРЕШЕНО ПЕРЕХОДИТЬ ПРОЕЗЖУЮ ЧАСТЬ ЗА СПИНОЙ РЕГУЛИРОВЩИКА



РУКА ПОДНЯТА ВВЕРХ

ДВИЖЕНИЕ ВСЕХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ ЗАПРЕЩЕНО ВО ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЯХ, КРОМЕ СЛУЧАЕВ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПУНКТОМ 6.14 ПРАВИЛ
РЕГУЛИРОВЩИК МОЖЕТ ПОДАВАТЬ ЖЕСТАМИ РУК И ДРУГИЕ СИГНАЛЫ, ПОНЯТЫЕ ВОДИТЕЛЯМИ И ПЕШЕХОДАМ

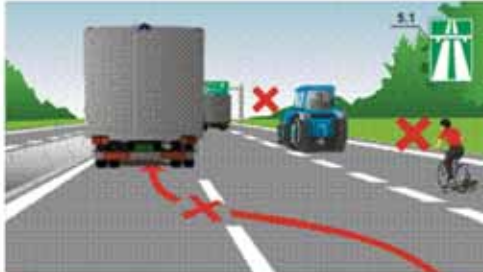
НА И ЗАПРЕЩАЕТСЯ

5.1
АВТОМАГИСТРАЛЬ

5.3
ДОРОГА ДЛЯ
АВТОМОБИЛЕЙ



РАЗВОРОТ И ВЪЕЗД В
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РАЗРЫВЫ
РАЗДЕЛИТЕЛЬНОЙ ПОЛОСЫ,
ДВИЖЕНИЕ ПЕШЕХОДОВ,
ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ,
ВЕЛОСИПЕДОВ, МОПЕДОВ,
ТРАКТОРОВ, ДВИГАТЬСЯ СО
СКОРОСТЬЮ МЕНЕЕ 40 КМ/Ч



ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ С РАЗРЕШЕННОЙ
МАССОЙ БОЛЕЕ 3,5 Т. ДАЛЕЕ
ВТОРОЙ ПОЛОСЫ



ОСТАНОВКА ВНЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ
ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНКИ,
ОБОЗНАЧЕННЫХ ЗНАКАМИ 5.15
ИЛИ 6.11



ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ,
УЧЕБНАЯ ЕЗДА

ОБГОН ЗАПРЕЩЕН



НА РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕРЕКРЕСТКАХ
С ВЫЕЗДОМ НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО
ДВИЖЕНИЯ, А ТАКЖЕ НА
НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕРЕКРЕСТКАХ
ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО ДОРОГЕ,
НЕ ЯВЛЯЮЩЕЙСЯ ГЛАВНОЙ



НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ
ПРИ НАЛИЧИИ НА НИХ ПЕШЕХОДОВ



НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ
И БЛИЖЕ ЧЕМ ЗА 100 МЕТРОВ
ПЕРЕД НИМИ



ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА,
ПРОИЗВОДЯЩЕГО ОБГОН ИЛИ
ОБЪЕЗД



В КОНЦЕ ПОДЪЕМА И НА ДРУГИХ
УЧАСТКАХ ДОРОГ С ОГРАНИЧЕННОЙ
ВИДИМОСТЬЮ С ВЫЕЗДОМ НА
ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

ОСТАНОВКА ЗАПРЕЩЕНА



НА ТРАМВАЙНЫХ ПУТЯХ, А ТАКЖЕ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ ОТ НИХ, ЕСЛИ ЭТО СОЗДАСТ ПОМЕХИ ДВИЖЕНИЮ ТРАМВАЕВ



НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ, В ТОННЕЛЯХ, А ТАКЖЕ НА ЭСТАКАДАХ, МОСТАХ, ПУТЕПРОВОДАХ И ПОД НИМИ



В МЕСТАХ, ГДЕ РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ СПЛОШНОЙ ЛИНИЕЙ РАЗМЕТКИ, РАЗДЕЛИТЕЛЬНОЙ ПОЛОСЫ ИЛИ ПРОТИВОПОЛОЖНЫМ КРАЕМ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ И ОСТАНОВИВШИМСЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ МЕНЕЕ 3 МЕТРОВ



НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ И БЛИЖЕ 5 МЕТРОВ ПЕРЕД НИМИ



НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ В БЛИЗОСТИ ОПАСНЫХ ПОВОРОТОВ ПРИ ВИДИМОСТИ ДОРОГИ МЕНЕЕ 100 М. ХОТЯ БЫ В ОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ



НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ ПРОЕЗЖИХ ЧАСТЕЙ И БЛИЖЕ 5 М. ОТ КРАЯ ПЕРЕСЕКАЕМОЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ



БЛИЖЕ 15 М. ОТ МЕСТА ОСТАНОВКИ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБОЗНАЧЕННЫХ РАЗМЕТКОЙ, А ПРИ ЕЕ ОТСУТСТВИИ - ОТ УКАЗАТЕЛЯ МЕСТА ОСТАНОВКИ (КРОМЕ ОСТАНОВКИ ДЛЯ ПОСАДКИ ИЛИ ВЫСАДКИ ПассажиРОВ)

ПРИ БУКСИРОВКЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ



ПЕРЕВОЗКА ЛЮДЕЙ В БУКСИРУЕМОМ АВТОБУСЕ, ТРОЛЛЕЙБУСЕ И В КУЗОВЕ БУКСИРУЕМОГО ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЯ



НАХОЖДЕНИЕ ЛЮДЕЙ В КАБИНЕ ИЛИ КУЗОВЕ БУКСИРУЕМОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, А ТАКЖЕ В КУЗОВЕ БУКСИРУЮЩЕГО, ПРИ БУКСИРОВКЕ ПУТЕМ ЧАСТИЧНОЙ ПОГРУЗКИ



ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, У КОТОРЫХ НЕ ДЕЙСТВУЕТ РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ (КРОМЕ МЕТОДА ЧАСТИЧНОЙ ПОГРУЗКИ)



ДВУХ И БОЛЕЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ



ЕСЛИ ФАКТИЧЕСКАЯ МАССА БУКСИРУЕМОГО БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ФАКТИЧЕСКОЙ МАССЫ БУКСИРУЮЩЕГО



В ГОЛОЛЕДИЦУ НА ГИБКОЙ СЦЕПКЕ

БУКСИРОВКА РАЗРЕШАЕТСЯ СО СКОРОСТЬЮ НЕ БОЛЕЕ 50 КМ/Ч

РАЗВОРОТ ЗАПРЕЩЕН



НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ



В ТОННЕЛЯХ



НА МОСТАХ, ПУТЕПРОВОДАХ,
ЭСТАКАДАХ И ПОД НИМИ



НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ПЕРЕЕЗДАХ



В МЕСТАХ С ВИДИМОСТЬЮ
ДОРОГИ ХОТЯ БЫ В ОДНОМ
НАПРАВЛЕНИИ МЕНЕЕ
100 МЕТРОВ



В МЕСТАХ ОСТАНОВОК
МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ

ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ ЗАПРЕЩАЕТСЯ

НА ПЕРЕКРЕСТКАХ И В МЕСТАХ,
ГДЕ ЗАПРЕЩЕН РАЗВОРОТ

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ



РАЗРЕШЕННАЯ МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (КМ/Ч)

ВИД ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	В НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ	ВНЕ НАСЕЛЕННОГО ПУНКТА	НА АВТОМАГИСТРАЛИ
ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ	60	90	110
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ С РАЗРЕШЕННОЙ МАКСИМАЛЬНОЙ МАССОЙ ДО 3,5 Т.	60	90	110
ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРИЦЕПОМ	60	70	90
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ С РАЗРЕШЕННОЙ МАКСИМАЛЬНОЙ МАССОЙ БОЛЕЕ 3,5 Т.	60	70	90
МОТОЦИКЛЫ	60	90	90
АВТОБУСЫ МЕЖДУГОРОДНИЕ И МАЛОМЕСТНЫЕ	60	90	90
ДРУГИЕ АВТОБУСЫ	60	70	90
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ С ЛЮДЬМИ В КУЗОВЕ И ОРГАНИЗОВАННАЯ ПЕРЕВОЗКА ГРУПП ДЕТЕЙ	60	60	60
БУКСИРОВКА МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	50	50	50

СТОЯНКА ЗАПРЕЩЕНА



ВНЕ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ
НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ДОРОГ,
ОБОЗНАЧЕННЫХ ЗНАКОМ 2.1



БЛИЖЕ 50 МЕТРОВ ОТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ



В МЕСТАХ, ГДЕ ТРАНСПОРТНОЕ
СРЕДСТВО ЗАКРЫЕТ ОТ ДРУГИХ
ВОДИТЕЛЕЙ СИГНАЛЫ
СВЕТОФОРА, ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ,
ИЛИ СДЕЛАЕТ НЕВОЗМОЖНЫМ
ДВИЖЕНИЕ ДРУГИХ ТР. СРЕДСТВ,
ИЛИ СОЗДАСТ ПОМЕХИ ДЛЯ
ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ

СТОЯНКА ТАКЖЕ ЗАПРЕЩЕНА В МЕСТАХ, ГДЕ ЗАПРЕЩЕНА ОСТАНОВКА



ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОТКРЫВАТЬ
ДВЕРИ ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА, ЕСЛИ ЭТО СОЗДАСТ
ПОМЕХИ ДРУГИМ УЧАСТНИКАМ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1. ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ЧТО НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ БУДУЩЕМУ ВОДИТЕЛЮ	5
--	---

1.1. Общие положения и основные понятия	5
---	---

1.2. Особые сигналы на дороге	14
-------------------------------	----

1.3. Порядок движения, остановка и стоянка транспортных средств	23
--	----

РАЗДЕЛ 2. ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ВОДИТЕЛЯМИ, ИМЕЮЩИМИ ФИЗИЧЕСКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ В ЗДОРОВЬЕ	52
--	----

2.1. Психофизиологические основы вождения автомобиля	52
---	----

2.2. Понятие дорожно-транспортного происшествия (виды и характеристика)	61
--	----

2.3. Вопросы оказания первой помощи	67
-------------------------------------	----

РАЗДЕЛ 3. СПОСОБЫ БЫСТРО ОВЛАДЕТЬ ЗНАНИЯМИ И НАВЫКАМИ БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ: опыт обучения лиц с ограниченными физическими возможностями здоровья ЗАО «ТУР» (г. Санкт-Петербург)	100
--	-----

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ	105
----------------------	-----

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Знаки дорожного движения	111
--	-----

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Мини-плакаты для быстрого запоминания	119
--	-----

УЧИМСЯ ВОДИТЬ УВЕРЕННО

Учебное пособие

для лиц с ограниченными физическими возможностями
здоровья, обучающихся вождению

А.А. Сальников, О.А. Идобаева

Под ред. **Т.Ю. Райфшнайдер, Е.Г. Артамоновой**

Редактор: **Е. Долматова**

Корректор: **М. Козлова**

Художник: **Т.А. Югова**

Дизайн и верстка: **HobArt D.G.**

ISBN 978-5-905430-35-0



Сдано в набор 01.08.14. Подписано в печать 29.08.14
Отпечатано с оригинал-макета. Формат 60х90/16. Печ.л. 8
Тираж 1700 экз. Заказ №

АНО «ЦНПРО»

107014, Москва, пр. Ростокинский, д.3, стр.3.

Тел.: (499) 973-55-86 E-mail: ano-cnpro@mail.ru

Отпечатано в ООО «Чебоксарская типография № 1».
428019, г. Чебоксары, пр. И. Яковлева, 15. Тел. (8352) 56-44-84
Сайт: www.volga-print.ru