

---

**ПРОГРАММА ПОВЫШЕНИЯ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО  
МАСТЕРСТВА ВОДИТЕЛЕЙ  
АВТОТРАНСПОРТА**

---

**2018**

---

**ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ  
МАСТЕРСТВО ВОДИТЕЛЯ И  
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.**

**ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ  
АВТОМОБИЛЕМ В СЛОЖНЫХ  
ДОРОЖНЫХ И  
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ.**

# ЭЛЕМЕНТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА ВОДИТЕЛЕЙ

---

- Уровень профессионального мастерства водителя является одним из факторов, определяющих надежность его работы, и представляет собой объективную характеристику водителя.
- Он определяет имеющиеся у водителя навыки и способности, необходимые для безопасного управления автомобилем.

# ЭЛЕМЕНТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА ВОДИТЕЛЕЙ

---

- Надежность водителя в значительной степени зависит от следующих нравственных качеств:
- Дисциплинированность
- Моральная и эмоциональная устойчивость
- Самообладание
- Чувство ответственности

# ЭЛЕМЕНТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА ВОДИТЕЛЕЙ

---

- Проявление недисциплинированности на дороге особенно характерно для водителей в возрасте до 25 лет и с водительским стажем от 2 до 5 лет
- С возрастом, независимо от стажа работы, число нарушений Правил дорожного движения снижается

# ЭЛЕМЕНТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА ВОДИТЕЛЕЙ

---

- Способность рассматривать других участников дорожного движения в качестве партнеров, а не конкурентов или помех для движения - один из основных факторов обеспечения безопасности дорожного движения.

# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ ПО БЕЗОПАСНОМУ УПРАВЛЕНИЮ АВТОМОБИЛЕМ

- Научиться безопасному вождению автомобиля можно при условии хорошей теоретической и практической подготовки.
- Для мастерского управления надо приобрести, сформировать в личном опыте приемы вождения автомобиля в сложных дорожных и погодно-климатических условиях, научиться вести себя в аварийных и критических ситуациях

# ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ ПО БЕЗОПАСНОМУ УПРАВЛЕНИЮ АВТОМОБИЛЕМ

- Внимательный водитель быстро учитывает все изменения дорожной обстановки и реагирует на каждое из них соответствующим расчетом.
- По мере накопления опыта расчет производится все более подсознательно.
- Именно в этом проявляется разница между новичком и профессионалом



# ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ, РЕАКЦИЯ, ГЛАЗОМЕР

- Для обеспечения безопасности дорожного движения водитель должен руководствоваться следующим принципом:  
**«Видеть самому и быть видимым другим»**
- **30 процентов** ДТП происходит из-за неправильного наблюдения водителем за дорожной обстановкой.

# ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ, РЕАКЦИЯ, ГЛАЗОМЕР

- ▣ **Статический глазомер** – способность определять расстояние до неподвижных объектов, их отдаленность друг от друга, расположение, размеры, форму и цвет
- ▣ **Динамический глазомер** – способность определять размеры и форму движущихся объектов, дистанцию между ними, направление и скорость

# ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ, РЕАКЦИЯ, ГЛАЗОМЕР

- Для правильного осмысления дорожной ситуации водитель должен концентрировать внимание на наиболее важных элементах:
- - Дорожные знаки, сигналы и дорожная разметка;
- - Дорожные условия;
- - Поведение и состояние других участников движения.

# ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ, РЕАКЦИЯ, ГЛАЗОМЕР

- При нормальных условиях движения (хорошая погода, сухое покрытие) водителю следует смотреть перед собой на расстоянии, равном тому, которое пройдет автомобиль за 12 секунд. При скорости, например, 60 км/ч это расстояние равно примерно 200 м. Чем больше скорость, тем дальше вперед следует смотреть водителю.

# ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ, РЕАКЦИЯ, ГЛАЗОМЕР

- Важным элементом наблюдения является рациональное чередование быстрых осмотров дорожной обстановки с более длительным рассматриванием наиболее важных объектов

# ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ, РЕАКЦИЯ, ГЛАЗОМЕР

- Наиболее распространенная ошибка водителей - длительная концентрация внимания на объектах, не представляющих собой особой важности с точки зрения безопасности движения (номерные знаки, внешность пешеходов, пассажиров)

# ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ, РЕАКЦИЯ, ГЛАЗОМЕР

- Водитель должен уметь предвидеть возможные изменения дорожно-транспортной обстановки, в которой движется водитель.
- Основой такого прогноза служат опыт водителя, его знания и та информация об обстановке на дороге, которую он получил.

# ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ, РЕАКЦИЯ, ГЛАЗОМЕР

- Движение водителя по одному маршруту вызывает «Привыкание к дороге».
- Внимание ослабевает, что может привести к ДТП



# ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНЫХ СИТУАЦИЙ

---

- Основные причины ошибок водителя, связанные с прогнозированием:
- - Неправильная оценка опасности дорожно-транспортной ситуации
- - Переоценка своих возможностей и мастерства управления автомобилем
- - Сознательно повышенный риск

# ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНЫХ СИТУАЦИЙ

---

**В процессе движения водители должны  
постоянно давать ответ на вопрос:  
«Имеются ли признаки потенциальной  
опасности?»»**

# ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ В СЛОЖНЫХ ДОРОЖНЫХ И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

- В период первых гололедов происходит на 50% ДТП больше, чем в последующие дни.
- Навыки вождения по скользкой дороге теряются и у более опытных водителей, и им также необходимо какое-то время, чтобы они снова приспособились к снегу и льду.

# ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ В СЛОЖНЫХ ДОРОЖНЫХ И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

□



# ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ В СЛОЖНЫХ ДОРОЖНЫХ И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Вероятность ДТП при гололеде в 10 раз,  
при снежном накатанном покрытии в  
3,8 раза и при мокром в 1,6 раз выше,  
чем при сухом покрытии.

# ДВИЖЕНИЕ В ГОЛОЛЕДИЦУ

---

- На скользкой дороге в несколько раз увеличивается тормозной путь. Возрастает опасность блокировки и скольжения колес.
- Большую опасность для движения автомобиля представляет гололед, при котором коэффициент сцепления снижается по сравнению с сухим покрытием в 8 и более раз.

# ДВИЖЕНИЕ В ГОЛОЛЕДИЦУ

---

- На пешеходных переходах и в других местах возможного появления пешеходов на проезжей части, проявляйте повышенную осторожность. Помните, что пешеход также идет по обледенелой дороге и не имеет возможности быстро остановиться.

# ДВИЖЕНИЕ В ГОЛОЛЕДИЦУ

---

- При движении по обледенелой дороге не следует повышать скорость, надеясь на противоскользящие материалы, которыми посыпают дороги. Иногда при торможении песок не удерживается на обледенелом покрытии и свободно сдвигается колесами автомобиля

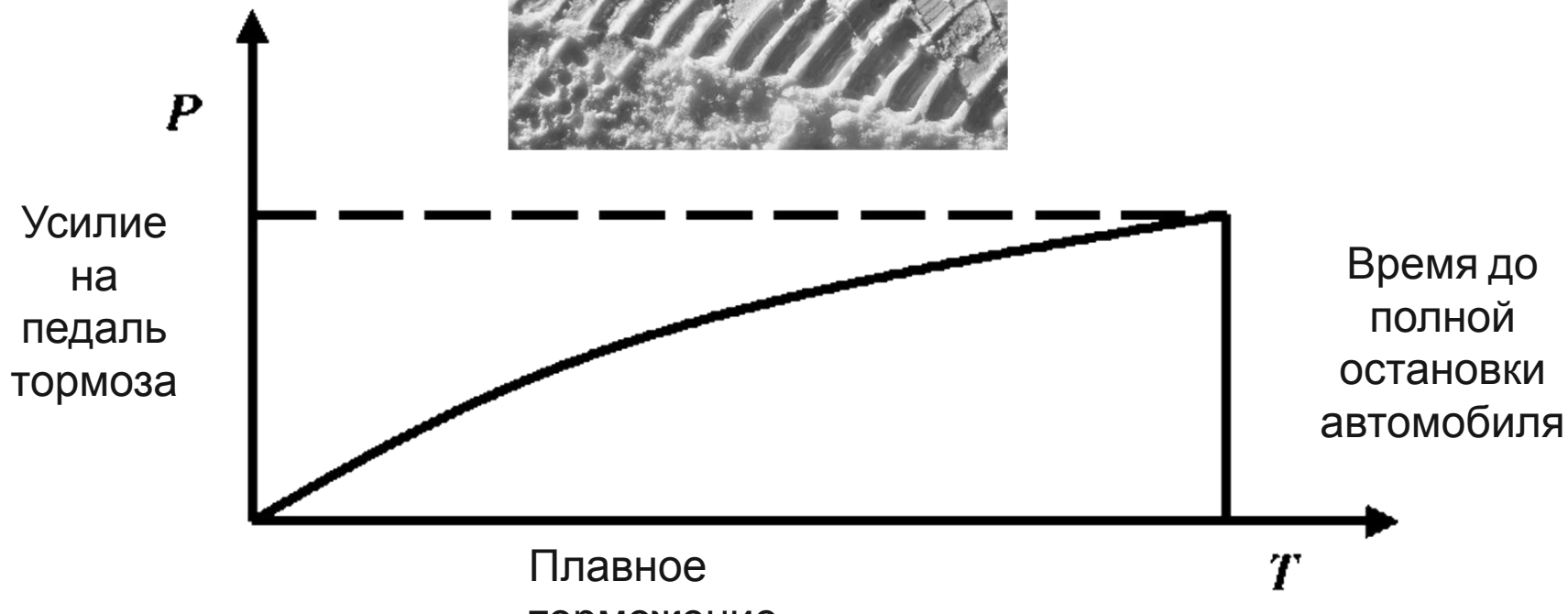


# БЕЗОПАСНЫЕ ПРИЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ

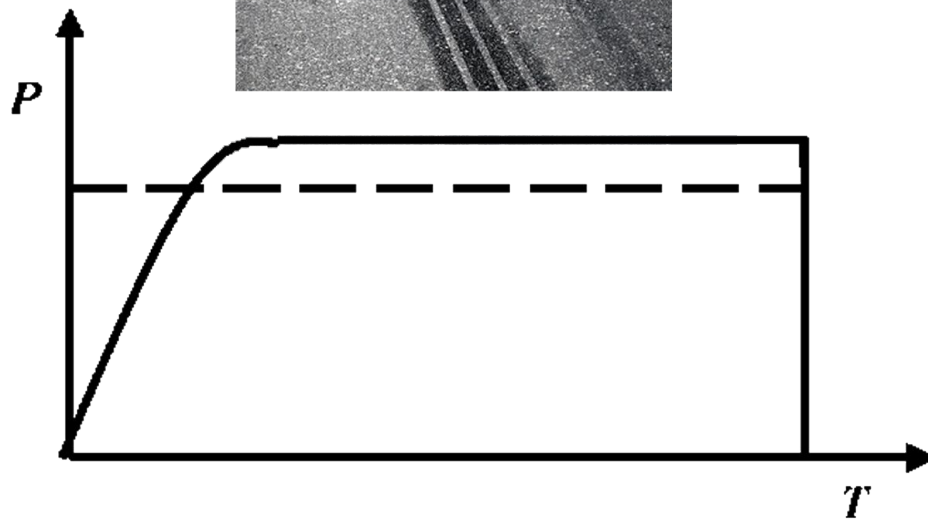
---

- На скользкой дороге наиболее эффективно ступенчатое торможение. Резкое торможение недопустимо, поскольку оно не только не дает уменьшения тормозного пути, но и способствует заносу, увеличивает вероятность сноса автомобиля с дороги и опрокидывания.

# БЕЗОПАСНЫЕ ПРИЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ



# БЕЗОПАСНЫЕ ПРИЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ

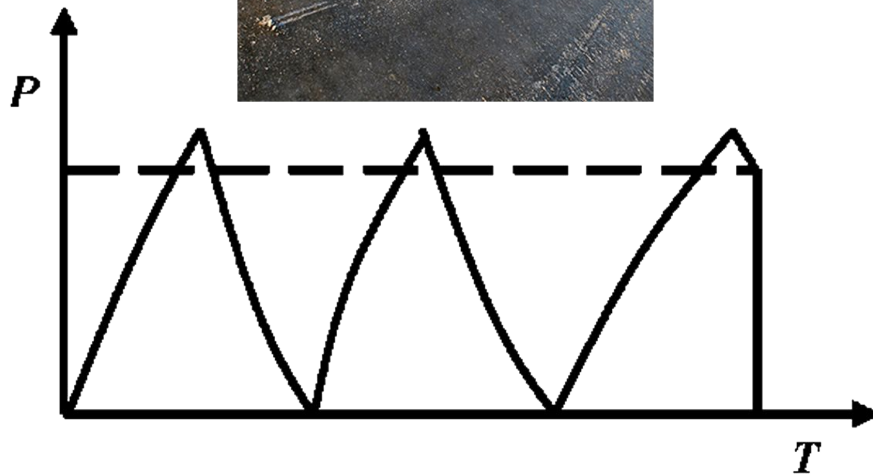
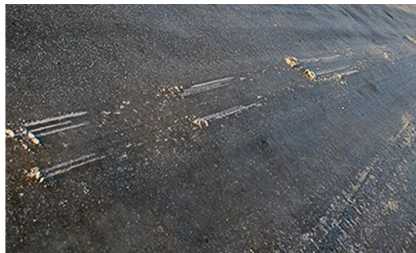


Усилие  
на  
педаль  
тормоза

Время до  
полной  
остановки  
автомобиля

Торможение с блокировкой  
колёс

# БЕЗОПАСНЫЕ ПРИЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ

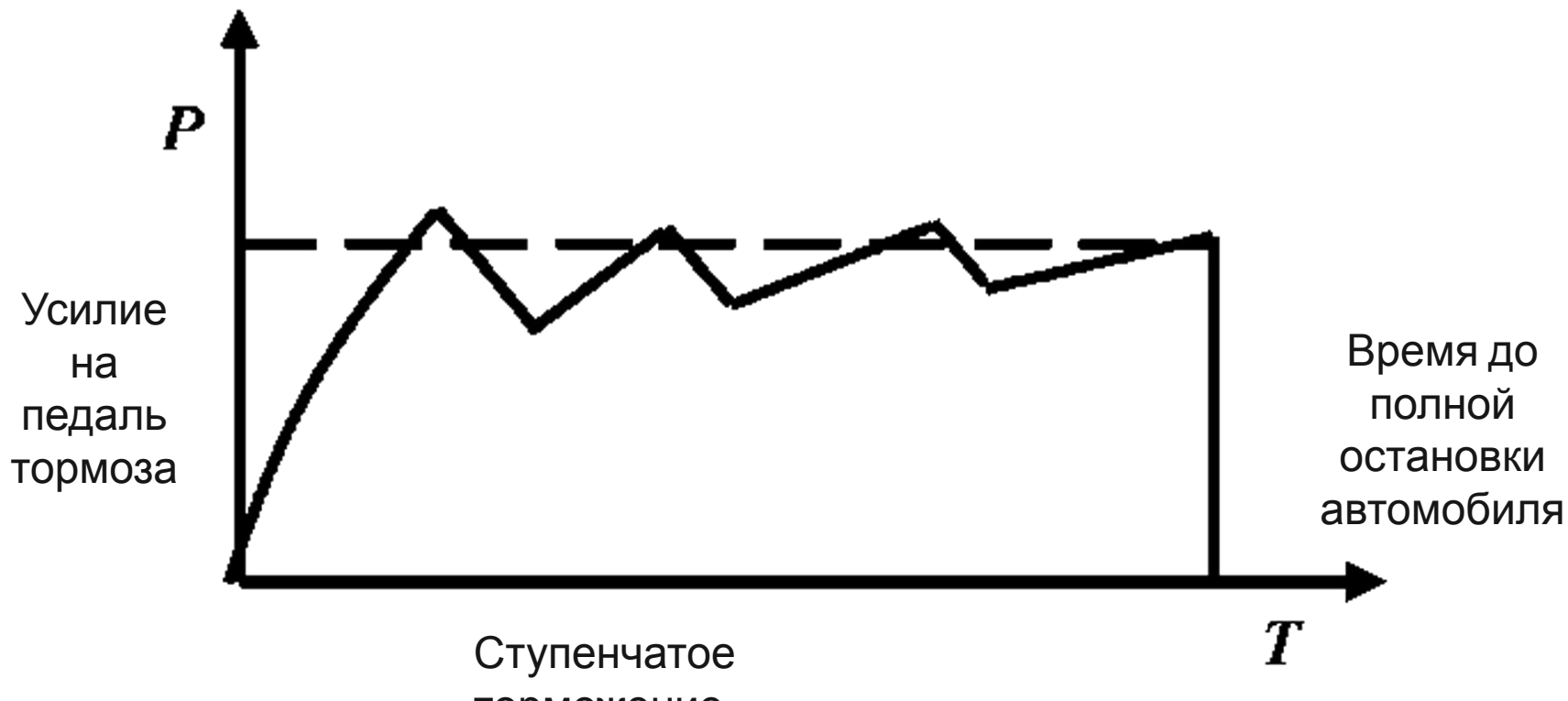


Усилие  
на  
педаль  
тормоза

Время до  
полной  
остановки  
автомобиля

Прерывистое  
торможение

# БЕЗОПАСНЫЕ ПРИЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ



# БЕЗОПАСНЫЕ ПРИЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ

---

- На повороте скользкой дороги особенно опасно торможение с одновременным поворотом рулевого колеса. При таком торможении передние вращающиеся колеса не изменяют направления движения
- Опасность увеличивается тем, что после прекращения торможения автомобиль резко направляется в сторону повернутых колес

# БЕЗОПАСНЫЕ ПРИЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ НА СКОЛЬЗКОМ ПОКРЫТИИ

---

- Наилучшей боковой устойчивостью обладает свободно катящееся без тягового или тормозного усилия колесо.
- Опасность заноса наименьшая при движении накатом или высшей передаче, при плавном торможении двигателем или очень легком притормаживании колес

# УПРАВЛЕНИЕ АВТОБУСОМ НА СКОЛЬЗКОЙ ДОРОГЕ

---

- Условия для заноса автобуса создаются при неправильной регулировке тормозов, когда задние колеса блокируются значительно раньше передних.
- При торможении передние колеса тоже тормозятся, но не блокируются, в результате чего их сопротивление движению выше скользящих задних. Возникает занос.



# УПРАВЛЕНИЕ АВТОБУСОМ НА СКОЛЬЗКОЙ ДОРОГЕ

---

- Термин - «динамический хлыст»
- При маневрировании автобуса элементы подвески сжимаются. При этом кузов, шины получают определенное напряжение, которое стремится все вернуть в исходное положение. Свою роль играет и инерция массы пассажиров.
- При завершении маневра если поворот передних колес совпадает с моментом распрямления подвески, возникает мощный вращающий импульс, который приводит к заносу или вращению

# УПРАВЛЕНИЕ АВТОБУСОМ НА СКОЛЬЗКОЙ ДОРОГЕ

---

- «Скользкая дорога – либо тормозить  
либо маневрировать»

# ДВИЖЕНИЕ В УСЛОВИЯХ ДОЖДЯ И СНЕГОПАДА

---

- Во время начала дождя существенно ухудшаются дорожные условия - ограничивается видимость и обзорность, покрытие становится не только влажным, на нем часто появляется жидкая грязь, которая действует как слой «смазки» и значительно увеличивает тормозной путь

# ДВИЖЕНИЕ В УСЛОВИЯХ ДОЖДЯ И СНЕГОПАДА

---

## Гидропланирование автомобиля



# ДВИЖЕНИЕ В УСЛОВИЯХ ДОЖДЯ И СНЕГОПАДА

---

- Следует принимать во внимание особенности поведения пешеходов, которые в непогоду обычно спешат и бывают недостаточно внимательны.
- Устранить повышенную опасность в дождь и снегопад можно снижением скорости и проявлением большей осмотрительности, внимательности и осторожности.

# МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ДВИЖЕНИИ В ТУМАНЕ

---

- По данным статистики из всех ДТП, случившихся в тумане, около 80 процентов составили столкновения с идущим впереди автомобилем.
- При этом большинство водителей добросовестно старались выдерживать безопасное расстояние между транспортными средствами, не догадываясь о том, что человеческому глазу все предметы в тумане представляются, примерно, в два раза отдаленными, чем в действительности.

# МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ДВИЖЕНИИ В ТУМАНЕ

---

- Туман не только значительно ухудшает видимость, закрывает ориентиры, но и, как показали исследования, изменяет окраску лучей всех цветов, кроме красного.
- Водителю нужно знать и, соответственно, учитывать, что желтый цвет в тумане становится красноватым, а зеленый - желтым.

# МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ДВИЖЕНИИ В ТУМАНЕ

---

- Противотуманные фары эффективны только для движения в темное время суток.
- Днем они не могут ни улучшить видимость, ни ухудшить ее, так как яркость тумана и дороги гораздо выше яркости, создаваемой фарами.



# ВЕТРОВАЯ НАГРУЗКА

---

- Самая неблагоприятная ситуация для водителя - сильная боковая ветровая нагрузка.
- Достаточно сказать, что при скорости ветра 25 м/с на легковой автомобиль среднего класса действует боковая дополнительная сила около 300 кг, а на автобус среднего класса – более 1600 кг. На скользком и обледенелом покрытии при больших скоростях движения такая сила способна сдвинуть автомобиль. Может начаться занос.

# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

---

- Вождение автомобиля в темное время суток сильно усложняется из-за ухудшения видимости и ослепляющего действия фар встречных транспортных средств.

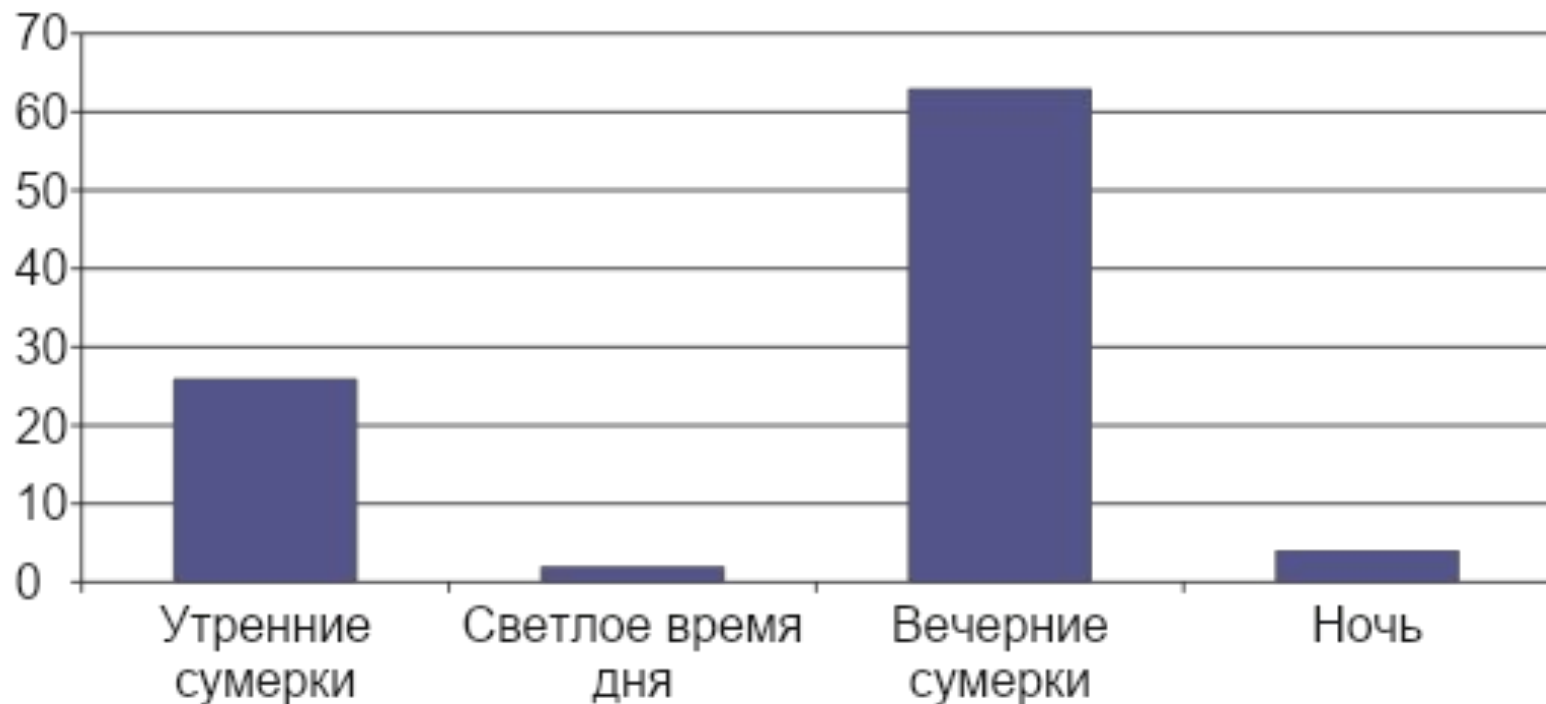
# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

---

- Отмечается рост ДТП в период сумерек, особенно вечерних, когда движение происходит в условиях ухудшения видимости без фар
- В этот период водители и пешеходы еще не осознали наступившей опасности, уже изменившихся условий и продолжают по инерции двигаться так, как в светлое время.

# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

Количество ДТП на 1000 ТС



# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

---

- Исследования показывают, что при скорости 60 км/ч водитель различает при дальнем свете фар пешехода в черной одежде на расстоянии не более 100 метров, в коричневой – 125 метров и в темно-серой - 140 метров.

# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

---

- Зимой водитель, заметив в дальнем свете фар на некотором отдалении пешехода, в какой-то момент теряет его из виду.
- Это происходит вследствие того, что по мере сближения освещенность пешехода и окружающего снежного фона сравнивается и пешеход, сливаясь с фоном, «пропадает».
- Совершив в такой ситуации наезд, водитель при расследовании происшествия утверждает, что пешеход, как будто «из-под земли вырос».

# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

---

- При встречном разъезде, когда встречный автомобиль еще далеко, лучше выехать ближе к центру шоссе.
- Таким маневром можно избежать опасностей, поджидающих водителя на краю проезжей части и на обочинах в то время, когда зрение его уже ослаблено дальним светом фар встречного автомобиля.
- Когда автомобили будут достаточно близко друг от друга, необходимо принять вправо.

# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

---

- Скорость движения ночью должна быть такой, чтобы успеть остановиться до препятствия на длине пути, видимой в свете фар или фонарей на улице.



# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

---

- Расчеты показывают, что при освещении дороги лучами фар дальнего света максимально допустимая скорость на сухих прямолинейных участках дорог составляет – 80 км/ч., а при ближнем свете – 40 - 50 км/ч.
- Указанные величины скорости для автопоездов должны быть меньше, примерно, на 25 процентов.

# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

---

- Распознавание предметов на неосвещенной дороге зависит также от психологических причин.
- Так, если водитель ожидает появления препятствия, он распознает его по силуэту с расстояния почти в два раза большего, чем распознается неожиданное препятствие.