



ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

ТЕМА №1

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН РФ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

СТАТЬИ:

**1; 2; 3; 16; 17; 18; 19; 20,
23; 24; 25; 26; 27, 28.**

(СТ. 1 ЗАКОНСПЕКТИРОВАТЬ)

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

СТАТЬЯ 1.

Задачи настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

СТАТЬЯ 2.

ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ

Для целей настоящего Федерального закона применяются следующие основные термины:

- **дорожное движение** - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;
- **безопасность дорожного движения** - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;
- **дорожно-транспортное происшествие** - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

- обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;**
- участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;**
- организация дорожного движения - комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах;**
- 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;**

- транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем;
- водитель транспортного средства - лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Водитель может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя.

(Абзац дополнительно включен с 31 марта 2014 года [Федеральным законом от 28 декабря 2013 года N 437-ФЗ](#))

СТАТЬЯ 3.

Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно - целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

СТАТЬЯ 16.

Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств

- 1.** Техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения.
- 2.** Обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства.

3. Владельцы транспортных средств должны осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности в соответствии с федеральным законом. В отношении транспортных средств, владельцы которых не исполнили данную обязанность, регистрация не проводится. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется только при условии проведения в отношении транспортного средства государственного технического осмотра или технического осмотра, проведение которого предусмотрено законодательством в области технического осмотра транспортных средств.

(Пункт дополнительно включен с 1 июля 2003 года [Федеральным законом от 25 апреля 2002 года N 41-ФЗ](#); в редакции, введенной в действие с 1 января 2012 года [Федеральным законом от 1 июля 2011 года N 170-ФЗ](#). *16.3)

СТАТЬЯ 17.

Технический осмотр транспортных средств

(Наименование в редакции, введенной в действие с 1 января 2012 года [Федеральным законом от 1 июля 2011 года N 170-ФЗ](#). *17)

1. Находящиеся в эксплуатации на территории Российской Федерации транспортные средства подлежат техническому осмотру, проведение которого предусмотрено законодательством в области технического осмотра транспортных средств.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 1 января 2012 года [Федеральным законом от 1 июля 2011 года N 170-ФЗ](#).

2. Пункт утратил силу с 1 января 2012 года - [Федеральный закон от 1 июля 2011 года N 170-ФЗ](#).

СТАТЬЯ 18.

Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств

- 1. Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения.**
- 2. Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.**

3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами (пункт в редакции, введенной в действие с 15 января 2003 года [Федеральным законом от 10 января 2003 года N 15-ФЗ](#); в редакции, введенной в действие с 11 января 2009 года [Федеральным законом от 30 декабря 2008 года N 313-ФЗ](#). *18.3)

4. Транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг.

СТАТЬЯ 19.

Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств

1. Запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

Перечень неисправностей транспортных средств и условия, при которых запрещается их эксплуатация, определяются Правительством Российской Федерации.*[19.1.2](#))

2. Запрещается эксплуатация транспортных средств, владельцами которых не исполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности (пункт дополнительно включен с 1 июля 2003 года [Федеральным законом от 25 апреля 2002 года N 41-ФЗ](#)).*[19.2](#))

2.1. Запрещается эксплуатация транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения (пункт дополнительно включен с 6 августа 2010 года [Федеральным законом от 23 июля 2010 года N169-ФЗ](#)).

[Пункт 2 предыдущей редакции](#) с 1 июля 2003 года считается пунктом 3 настоящей редакции - [Федеральный закон от 25 апреля 2002 года N 41-ФЗ](#).

3. Запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляется уполномоченными на то должностными лицами.

СТАТЬЯ 20.

Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств

1. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны:

□ соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно правовому регулированию в сфере транспорта; *[20.1.2](#))
(Абзац дополнительно включен с 7 мая 2013 года [Федеральным законом от 26 апреля 2013 года N 65-ФЗ](#))

Абзацы второй - девятый предыдущей редакции с 7 мая 2013 года считаются соответственно абзацами третьим - десятым настоящей редакции - [Федеральный закон от 26 апреля 2013 года N 65-ФЗ](#).

□ организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

□ соблюдать установленный законодательством Российской Федерации режим труда и отдыха водителей; *[20.1.4](#))

□ создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения; *[20.1.5](#))

□ анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;

□ организовывать в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона, [Федерального закона от 21 ноября 2011 года N 323-ФЗ "Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации"](#) проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; *[20.1.7](#))

(Абзац в редакции, введенной в действие с 31 марта 2014 года [Федеральным законом от 28 декабря 2013 года N 437-ФЗ](#).

- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;
- обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств (абзац дополнительно включен с 1 июля 2003 года [Федеральным законом от 25 апреля 2002 года N 41-ФЗ](#));*[20.1.9](#))

□ оснащать транспортные средства техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств (далее - тахографы). Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. *[20.1.10](#))

(Абзац дополнительно включен с 1 апреля 2013 года [Федеральным законом от 14 июня 2012 года N 78-ФЗ](#))

2. Юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям запрещается:

□ допускать к управлению транспортными средствами водителей, не имеющих российских национальных водительских удостоверений, подтверждающих право на управление транспортными средствами соответствующих категорий и подкатегорий;

□ в какой бы то ни было форме понуждать водителей транспортных средств к нарушению ими требований безопасности дорожного движения или поощрять за такое нарушение.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 5 ноября 2013 года [Федеральным законом от 7 мая 2013 года N 92-ФЗ](#)).

3. Юридические лица, осуществляющие перевозки автомобильным и наземным городским электрическим транспортом, с учетом особенностей перевозок и в пределах действующего законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения могут устанавливать специальные правила и предъявлять к водителям транспортных средств дополнительные требования для обеспечения безопасности дорожного движения.

- 4. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, должны:**
- обеспечивать наличие в организации должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения и прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;**
 - обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок и установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, если иное не устанавливается федеральным законом;**
 - обеспечивать наличие помещений и оборудования, позволяющих осуществлять стоянку, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, или заключение договоров со специализированными организациями о стоянке, техническом обслуживании и ремонте транспортных средств;**

□ организовывать и проводить предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 31 марта 2014 года [Федеральным законом от 28 декабря 2013 года N 437-ФЗ](#).)

□ Перечень мероприятий по подготовке работников к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации, периодичность проведения соответствующих проверок определяются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. [*20.4.6](#))

(Пункт дополнительно включен с 30 июля 2012 года [Федеральным законом от 28 июля 2012 года N 131-ФЗ](#))

СТАТЬЯ 23.

Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

1. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения включает в себя: *[23.1](#))

□ обязательное медицинское освидетельствование кандидатов в водители транспортных средств;

□ обязательное медицинское освидетельствование водителей транспортных средств в связи с заменой водительского удостоверения после истечения срока его действия, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после истечения срока лишения права на управление транспортными средствами в случае, если прохождение обязательного медицинского освидетельствования требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, либо в связи с возвратом водительского удостоверения после отбытия наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (в случае лишения права на управление транспортными средствами);

- внеочередное обязательное медицинское освидетельствование водителей транспортных средств, при проведении обязательного периодического медицинского осмотра которых выявлены признаки заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями либо ранее не выявлявшимися медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортными средствами и подтвержденных по результатам последующих обследования и лечения;**
- обязательные предварительные, периодические (не реже одного раза в два года), предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры;**
- проведение санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения;**
- оказание медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и обучение участников дорожного движения, сотрудников экстренных оперативных служб, а также населения навыкам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.**

2. Обязательное медицинское освидетельствование проводится за счет средств водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств).

3. Обязательные предварительные медицинские осмотры проводятся в отношении лиц, принимаемых на работу в качестве водителей транспортных средств.

Обязательные периодические медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства.

Обязательные предрейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, за исключением водителей, управляющих транспортными средствами, выезжающими по вызову экстренных оперативных служб.

Обязательные послерейсовые медицинские осмотры проводятся в течение всего времени работы лица в качестве водителя транспортного средства, если такая работа связана с перевозками пассажиров или опасных грузов.

4. Требование о прохождении обязательных медицинских осмотров распространяется на индивидуальных предпринимателей в случае самостоятельного управления ими транспортными средствами, осуществляющими перевозки. *[23.4](#))

5. Обязательные медицинские осмотры, указанные в [пункте 3 настоящей статьи](#), проводятся за счет средств работодателя.

6. Целью обязательного медицинского освидетельствования является определение наличия (отсутствия) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

7. Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования, форма медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, порядок выдачи указанного медицинского заключения, порядок направления на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование, порядок приостановления действия и аннулирования медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, порядок организации и проведения санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Обязательное медицинское освидетельствование проводится в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих лицензию на медицинскую деятельность по оказанию соответствующих услуг (выполнению работ).

Обследование врачом-психиатром, врачом психиатром-наркологом осуществляется в специализированных медицинских организациях государственной и муниципальной систем здравоохранения по месту жительства либо месту пребывания водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства).

Обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры проводятся в медицинских организациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения, имеющих лицензию на медицинскую деятельность по оказанию соответствующих услуг (выполнению работ).

Обязательные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей транспортных средств проводятся либо привлекаемыми медицинскими работниками, либо в порядке и на условиях, предусмотренных [частью 4 статьи 24 Федерального закона от 21 ноября 2011 года N 323-ФЗ "Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации"](#).

8. По результатам обязательного медицинского освидетельствования медицинскими организациями выдается медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

Медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами изготавливается в двух экземплярах, один из которых остается в выдавшей его медицинской организации, а другой выдается водителю транспортного средства (кандидату в водители транспортного средства).

Медицинское заключение по результатам обязательного предварительного или обязательного периодического медицинского осмотра изготавливается в двух экземплярах, один из которых остается в выдавшей его медицинской организации, а другой выдается водителю транспортного средства для представления работодателю, у которого хранится.

9. В случае выявления у водителя транспортного средства при проведении обязательного периодического медицинского осмотра признаков заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями либо ранее не выявлявшимися медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортным средством, водитель транспортного средства направляется на необходимые обследование и лечение, а при подтверждении наличия заболеваний (состояний), являющихся медицинскими противопоказаниями, медицинскими показаниями или медицинскими ограничениями к управлению транспортным средством, - на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование.

На время проведения необходимых обследования, лечения и внеочередного обязательного медицинского освидетельствования действие ранее выданного водителю транспортного средства медицинского заключения приостанавливается, а в случае подтверждения наличия у водителя транспортного средства медицинских противопоказаний либо ранее не выявлявшихся медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортным средством указанное медицинское заключение аннулируется, о чем уведомляются соответствующие подразделения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

10. Пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях оказывается первая помощь, а также медицинская помощь, которая заключается:

- в оказании скорой медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия и в пути следования в медицинскую организацию;
- в оказании первичной медико-санитарной помощи и специализированной медицинской помощи.

(Статья в редакции, введенной в действие с 31 марта 2014 года [Федеральным законом от 28 декабря 2013 года N 437-ФЗ](#)).

СТАТЬЯ 23_1.

Медицинские противопоказания, медицинские показания и медицинские ограничения к управлению транспортными средствами

- 1.** Медицинскими противопоказаниями к управлению транспортным средством являются заболевания (состояния), наличие которых препятствует возможности управления транспортным средством.
- 2.** Медицинскими показаниями к управлению транспортным средством являются заболевания (состояния), при которых управление транспортным средством допускается при оборудовании его специальными приспособлениями, либо при использовании водителем транспортного средства специальных приспособлений и (или) медицинских изделий, либо при наличии у транспортного средства определенных конструктивных характеристик.

3. Медицинскими ограничениями к управлению транспортным средством являются заболевания (состояния), наличие которых препятствует возможности безопасного управления транспортным средством определенных категории, назначения и конструктивных характеристик.

4. Перечни медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортными средствами устанавливаются Правительством Российской Федерации. [23_1.4](#))

(Статья дополнительно включена с 31 марта 2014 года [Федеральным законом от 28 декабря 2013 года N 437-ФЗ](#))

СТАТЬЯ 24.

Права и обязанности участников дорожного движения

- 1.** Права граждан на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации гарантируются государством и обеспечиваются путем выполнения законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и международных договоров Российской Федерации. [*24.1\)](#)
- 2.** Реализация участниками дорожного движения своих прав не должна ограничивать или нарушать права других участников дорожного движения.
- 3.** Участники дорожного движения имеют право:
 - свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил, получать от органов исполнительной власти и лиц, указанных в [статье13](#) настоящего Федерального закона, достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения;

- получать информацию от должностных лиц, указанных в [статье 14](#) настоящего Федерального закона, о причинах установления ограничения или запрещения движения по дорогам;
- получать полную и достоверную информацию о качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;
- на бесплатную медицинскую помощь, спасательные работы и другую экстренную помощь при дорожно-транспортном происшествии от организаций и (или) должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами возложена обязанность оказывать такую помощь (абзац в редакции, введенной в действие с 15 января 2003 года [Федеральным законом от 10 января 2003 года N 15-ФЗ](#);

- на возмещение ущерба по основаниям и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации, в случаях причинения им телесных повреждений, а также в случаях повреждения транспортного средства и (или) груза в результате дорожно-транспортного происшествия; *[24.3.5](#))**
- обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, незаконные действия должностных лиц, осуществляющих полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения. *[24.3.6](#))**

4. Участники дорожного движения обязаны выполнять требования настоящего Федерального закона и издаваемых в соответствии с ним нормативно-правовых актов в части обеспечения безопасности дорожного движения. *[24.4](#))

СТАТЬЯ 25.

Основные положения, касающиеся допуска к управлению транспортными средствами

1. В Российской Федерации устанавливаются следующие категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право (далее - право на управление транспортными средствами):

□ Категория "**Тм**" - **Трамвай**;

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется лицам, сдавшим соответствующие экзамены, при соблюдении условий, перечисленных в статье 26 настоящего Федерального закона.

Проведение экзаменов на право управления транспортными средствами (далее - экзамены), определение состава технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требований к указанным техническим средствам и условий их применения, а также выдача водительских удостоверений осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. *[25.2.2](#))

Экзамены принимаются на транспортных средствах с механической или автоматической трансмиссией с учетом имеющихся медицинских ограничений и (или) медицинских показаний.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 31 марта 2014 года [Федеральным законом от 28 декабря 2013 года N 437-ФЗ](#).

Лицам, сдавшим экзамены на транспортных средствах с механической трансмиссией, предоставляется право на управление транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории с любым видом трансмиссии.

Лицам, сдавшим экзамены на транспортных средствах с автоматической трансмиссией, предоставляется право на управление транспортными средствами соответствующей категории или подкатегории только с автоматической трансмиссией.

3. Экзамены проводятся уполномоченными должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации.

Экзамены могут проводиться с применением технических средств контроля теоретических знаний и практических навыков экзаменуемых.

4. Право на управление транспортными средствами подтверждается водительским удостоверением.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 15 ноября 2014 года [Федеральным законом от 14 октября 2014 года N 307-ФЗ](#)).

5. В Российской Федерации выдаются российские национальные и Международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Российской Федерации.

6. Российское национальное водительское удостоверение выдается на срок десять лет, если иное не предусмотрено федеральными законами.

СТАТЬЯ 26.

Условия получения права на управление транспортными средствами

1. К сдаче экзаменов допускаются лица, достигшие установленного настоящей статьей возраста, имеющие медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению транспортными средствами, прошедшие в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение.

Примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. [*26.1.2\)](#)

2. Право на управление транспортными средствами предоставляется:

□ транспортными средствами категорий "D", "Tm", "Tb" и подкатегории "D1" - лицам, достигшим двадцатиоднолетнего возраста;

СТАТЬЯ 27.

Получение права на управление транспортными средствами

(Утратила силу с 5 ноября 2013 года -
[Федеральный закон от 7 мая 2013 года N 92-ФЗ.](#))

СТАТЬЯ 28.

Основания прекращения действия права на управление транспортными средствами

1. Основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами являются:

- истечение срока действия водительского удостоверения;**
- выявленное в результате обязательного медицинского освидетельствования наличие медицинских противопоказаний или ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик;**
- лишение права на управление транспортными средствами.**

Порядок прекращения действия права на управление транспортными средствами при наличии медицинских Противопоказаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами устанавливается Правительством Российской Федерации.

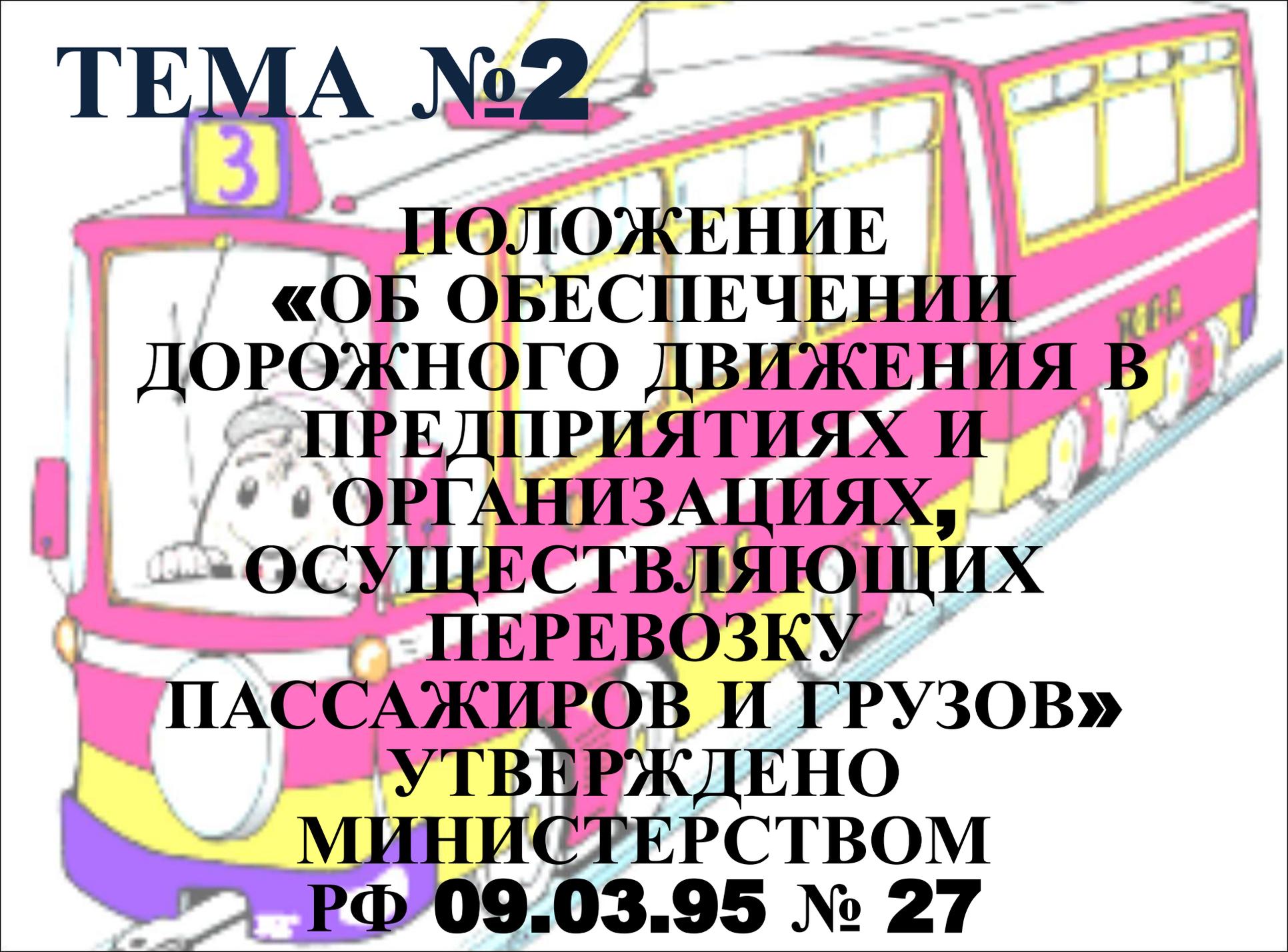
(Пункт в редакции, введенной в действие с 31 марта 2014 года [Федеральным законом от 28 декабря 2013 года N 437-ФЗ](#).)

2. Виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами либо ограничение такого права, устанавливаются федеральным законом. [*28.2](#))

3. Возврат водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(Пункт дополнительно включен с 1 сентября 2013 года [Федеральным законом от 23 июля 2013 года N 196-ФЗ](#)) [*28.3](#))

ТЕМА №2

A colorful illustration of a pink and yellow bus. The bus is shown from a front-three-quarter perspective, moving towards the left. A driver with a friendly expression is visible through the windshield. The bus has a yellow sign on top with the number '3'. The background is white with some faint lines suggesting a road or tracks.

**ПОЛОЖЕНИЕ
«ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В
ПРЕДПРИЯТИЯХ И
ОРГАНИЗАЦИЯХ,
ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ
ПЕРЕВОЗКУ
ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ»**

**УТВЕРЖДЕНО
МИНИСТЕРСТВОМ
РФ 09.03.95 № 27**

О безопасности дорожного движения см. также
Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ
Постановлением Минтруда РФ от 7 июля 1999 г. N 18 утверждены
Межотраслевые правила по охране труда при эксплуатации
промышленного транспорта
(напольный безрельсовый колесный транспорт)

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение определяет задачи и основные требования к деятельности организаций и водителей-предпринимателей (*1), осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, по обеспечению безопасности дорожного движения.

1.2. Требования настоящего Положения обязательны для всех расположенных на территории Российской Федерации организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов автомобильным и городским электрическим транспортом, а также для водителей этих организаций и водителей-предпринимателей>(*2)

1.3. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения юридических и физических лиц, перечисленных в п. 1.2, регламентируется законодательными и иными правовыми актами Российской Федерации в части, относящейся к сфере обеспечения безопасности дорожного движения, настоящим Положением и издаваемыми в соответствии с ним нормативно-правовыми документами, определяющими порядок выполнения отдельных требований данного Положения.

1.4. Контроль за выполнением требований по обеспечению безопасности дорожного движения осуществляется органами государственного контроля и надзора.

1.5. Организации, а также водители-предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, в установленных случаях обязаны иметь лицензию на осуществление конкретных видов перевозок, соблюдать условия, предусмотренные в лицензии, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения.

1.6. Ответственность за организацию работы по обеспечению безопасности дорожного движения в организации возлагается на ее руководителя либо назначенного на должность, связанную с обеспечением безопасности движения транспортных средств, исполнительного руководителя или специалиста.

1.7. Организации, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, могут принимать специальные правила и предъявлять к водителям дополнительные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, не противоречащие действующему законодательству и настоящему Положению.

1.8. Организации, а также водители-предприниматели, не обладающие необходимой производственно-технической, кадровой и нормативно-методической базой, обеспечивают выполнение требований и норм, установленных настоящим Положением, на основе договоров, заключенных с организациями, обладающими необходимой базой и (или) имеющими лицензию на проведение соответствующих работ.

2. ЗАДАЧИ И ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ

2.1. Основными задачами организаций и водителей-предпринимателей по обеспечению безопасности дорожного движения являются:

- ◆ обеспечение профессиональной надежности водительского состава;
- ◆ обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии;
- ◆ обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов.

2.2. Основными требованиями к организации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, являются:

- ❖ закрепление обязанностей и возложение ответственности за обеспечение требований безопасности движения, предусмотренных настоящим Положением, за конкретными должностными лицами и работниками организации;
- ❖ регулярный контроль выполнения должностными лицами и работниками возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасности движения со стороны руководителя организации или специально назначенных должностных лиц (служб) организации;
- ❖ назначение на должности исполнительных руководителей и специалистов организации лиц, прошедших специальную подготовку, подтвержденную соответствующими документами; прохождение лицами, занимающими должности, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, периодической аттестации на право занятия этих должностей;

- проведение служебного расследования, учета и анализа дорожно-транспортных происшествий, в которых участвовали транспортные средства организации, нарушений водителями и работниками организации установленных нормативными документами требований безопасности движения, выявление причин, способствующих их возникновению;
- ежегодное планирование мероприятий, направленных на реализацию требований настоящего документа, а также на устранение причин и условий дорожно-транспортных происшествий, в которых участвовали транспортные средства организации, нарушений Правил дорожного движения и других норм безопасности;
- оснащение необходимым оборудованием, приборами, помещением для осуществления деятельности по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий;
- обеспечение необходимыми нормативно-правовыми документами, методическими и информационными материалами, наглядной агитацией для проведения мероприятий по безопасности движения.

3. Обеспечение профессиональной надежности водительского состава

3.1. Прием водителей на работу и допуск их к осуществлению перевозок

3.1.1. Лицо, претендующее на работу в организации в качестве водителя, может быть принято на эту работу при условии:

- наличия у него водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории;
- наличия документа о прохождении в установленные сроки медицинского освидетельствования;
- соответствия его квалификации, опыта работы и иных профессиональных характеристик требованиям, установленным для конкретного вида перевозок.

С целью проверки соответствия водителя поручаемой ему работе по безопасному осуществлению конкретного вида перевозок он может быть принят на работу с испытательным сроком в соответствии с действующим законодательством о труде.

3.1.2. Организация осуществляет учет данных о квалификации водителя, общем стаже его водительской деятельности и на определенных типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского освидетельствования, об участии в дорожно-транспортных происшествиях, допущенных нарушениях Правил дорожного движения, фактах лишения права управления транспортным средством, отстранения от работы на линии из-за алкогольного опьянения или последствий алкогольной интоксикации, перерывах в водительской деятельности, работе по совместительству.

3.1.3. Лица, впервые нанимаемые на работу в качестве водителя после окончания учебы, а также водители, имевшие перерыв в водительской деятельности более одного года, водители, назначаемые для работы на горных маршрутах, а также водители, переведенные на новый тип транспортного средства или новый маршрут перевозок пассажиров, к управлению транспортными средствами допускаются после прохождения стажировки.

3.2. Стажировка водителей

*См. Учебно - тематический план и программу ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций (РД-26127100-107001), утвержденную Минтрансом РФ
2 октября 2001 г.*

3.2.1. Организация с целью подготовки водителей к самостоятельной работе обязана обеспечить проведение стажировки лиц, перечисленных в п.3.1.3.

Продолжительность стажировки, объемы и содержание определяются в зависимости от стажа работы и срока перерыва в работе, типа транспортного средства, категории маршрута (городской, пригородный, междугородный, горный) в соответствии с действующими нормативными документами.

3.2.2. Стажировка водителей должна проводиться в реальных условиях движения, при осуществлении регулярных пассажирских перевозок только на тех типах транспортных средств и на тех маршрутах, на которых водитель в дальнейшем будет работать самостоятельно. Проведение стажировки обеспечивается собственными силами организации или путем заключения договоров на проведение стажировки.

3.2.3. Стажировка должна производиться под руководством водителя-наставника, назначаемого приказом по организации, или иного лица, с которым заключен договор на проведение стажировки, имеющего свидетельство (лицензию) на право стажировки водителей.

3.2.4. После завершения водителем стажировки должно быть оформлено заключение о допуске его к самостоятельной работе с указанием типа транспортного средства и маршрутов перевозки или дан мотивированный отказ в выдаче допуска. Заключение хранится в личном деле водителя.

3.2.5. Водитель, не получивший допуск к управлению транспортным средством после прохождения стажировки, переводится с его согласия на другие работы, при невозможности перевода он подлежит увольнению в соответствии с действующим законодательством о труде.

3.3. Поддержание и контроль состояния здоровья водителей в процессе их трудовой деятельности

3.3.1. Организация обеспечивает прохождение водителями обязательного периодического медицинского освидетельствования в сроки, устанавливаемые Министерством здравоохранения Российской Федерации.

Руководитель организации имеет право в случае сомнения в состоянии здоровья водителя направить его на медицинское освидетельствование ранее установленных сроков.

В организации должен осуществляться контроль за соблюдением сроков прохождения периодических медицинских освидетельствований(*3).

3.3.2. Режимы труда и отдыха водителей устанавливаются в соответствии с нормами, определяемыми трудовым законодательством и Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей: с учетом этих норм должны быть составлены графики работы водительского состава, расписания и графики движения транспортных средств в городском, пригородном и междугородном сообщении, организованы контроль за соблюдением установленного режима работы водителей, ведение документации по учету рабочего времени и времени отдыха.

3.3.3. Организация обязана обеспечить контроль за состоянием здоровья водителей, не допускать к управлению транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения или в болезненном состоянии (*4), для чего:

□ организовать проведение предрейсовых, межрейсовых и послерейсовых (в зависимости от условий работы) медицинских осмотров водителей транспортных средств в порядке, определяемом Министерством здравоохранения Российской Федерации;

□ обеспечить учет и анализ данных медосмотров водителей с целью выявления водителей, склонных к злоупотреблению алкогольными напитками, употребляющих наркотические средства, страдающих хроническими заболеваниями.

3.4. Поддержание необходимого уровня информативности, повышение профессионального мастерства и дисциплинированности водителей

3.4.1. Организация обязана обеспечивать водителей необходимой оперативной информацией об условиях движения и работы на маршруте путем проведения инструктажей, включающих сведения (*5):

□ об условиях движения и наличии опасных участков, мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на маршруте;

- о состоянии погодных условий;
- о режимах движения, организации отдыха и приема пищи;
- о порядке стоянки, охраны транспортных средств;
- о расположении пунктов медицинской и технической помощи постов Государственной автомобильной инспекции, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций; мест скопления людей;
- об изменениях в организации перевозок пассажиров и грузов, о порядке проезда железнодорожных переездов и путепроводов;
- об особенностях перевозки детей;
- об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;
- об особенностях перевозок опасных, тяжеловесных, крупногабаритных грузов (в соответствии с требованиями специальных нормативных документов);
- об изменениях в нормативно-правовых документах, регулирующих права, обязанности, ответственность водителей по обеспечению безопасности дорожного движения.

В организации должен осуществляться учет сведений о проведении указанных инструктажей.

3.4.2. Повышение профессионального мастерства водителей осуществляется путем организации занятий необходимой для обеспечения безопасности дорожного движения периодичности, но не реже одного раза в год, по соответствующим учебным планам и программам ежегодных занятий с водителями. Сведения о прохождении курса занятий и сдаче зачетов занятости в личное дело водителя (*6).

Организация имеет право не допускать водителя, не сдавшего зачет, к самостоятельной работе на линии. Водитель, не допущенный к самостоятельной работе, переводится с его согласия на другие работы, при невозможности перевода он подлежит увольнению в соответствии с действующим законодательством о труде.

3.4.3. С целью повышения ответственности водителей за выполнение требований по безопасности дорожного движения организация:

- осуществляет контроль за соблюдением водителями Правил дорожного движения, трудовой дисциплины, Правил перевозок пассажиров (грузов), Правил технической эксплуатации подвижного состава, временем выхода и возвращения с линии, соблюдением расписаний движения, наличием и состоянием водительских удостоверений перед выпуском транспортных средств на линию;
- организует в соответствии с действующими нормативными документами учет и анализ дорожно-транспортных происшествий, совершенных водителями организации, нарушений водителями и работниками организации требований безопасности движения, выявленных как сотрудниками Государственной автомобильной инспекции, так и работниками организации;

□ оперативно доводит до водителей сведения о причинах и обстоятельствах возникновения дорожно-транспортных происшествий, нарушений Правил дорожного движения и других норм безопасности движения водителями организации.

4. Обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии

Организации и водители-предприниматели обязаны:

4.1. Использовать для перевозки подвижной состав, зарегистрированный в органах Государственной автомобильной инспекции, прошедший в установленном порядке государственный технический осмотр и имеющий лицензионную карточку установленного образца.

4.2. Соблюдать правила технической эксплуатации транспортных средств, инструкции предприятий-изготовителей по эксплуатации транспортных средств, обеспечить соответствие технического состояния и оборудования транспортных средств, участвующих в дорожном движении, установленным требованиям безопасности, обеспечить проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств (*7), в порядке и сроки, определяемые действующими нормативными документами.

4.3. Обеспечить ежедневный контроль технического состояния транспортных средств перед выездом на линию и по возвращении к месту стоянки. Должностные лица организации, ответственные за техническое состояние транспортных средств, обязаны выполнять в путевом листе отметки о технической исправности транспортных средств.

4.4. Обеспечить учет неисправностей транспортных средств и их устранения.

4.5. Обеспечить использование для перевозки транспортных средств, в том числе специализированных, соответствующих виду перевозки, объемам и характеру перевозимого груза.

4.6. Обеспечить охрану транспортных средств для исключения возможности самовольного их использования водителями организации, а также посторонними лицами или повреждения транспортных средств.

5. Обеспечение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов при организации перевозочного процесса

5.1. Организациям запрещается в какой бы то ни было форме понуждать или поощрять водителей к нарушению ими требований безопасности дорожного движения.

5.2. Организации и водители-предприниматели обязаны перед началом регулярных перевозок, а также в процессе их осуществления оценивать соответствие дорожных условий на маршрутах работы подвижного состава установленным требованиям безопасности движения.

Оценка соответствия состояния автомобильных дорог и подъездных путей требованиям безопасности движения осуществляется на основе обследования, проводимого комиссией, формируемой по решению органов исполнительной власти (администрации) соответствующей территории с привлечением работников организаций, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов на этих маршрутах, работников дорожных, коммунальных и других организаций, в ведении которых находятся автомобильные дороги, улицы, железнодорожные переезды, трамвайные пути, паромные и ледовые переправы; работников Государственной автомобильной инспекции, Российской транспортной инспекции.

Обследование дорожных условий на маршрутах регулярных перевозок грузов осуществляется не реже одного, а на маршрутах перевозок пассажиров - не реже двух раз в год.

Организация ежегодно представляет в органы исполнительной власти (администрации) соответствующей территории предложения по составу комиссии, срокам обследования и перечню предлагаемых к обследованию маршрутов.

По результатам обследования дорожных условий составляется акт, в котором перечисляются выявленные недостатки, угрожающие безопасности движения. Акты подлежат передаче в органы, уполномоченные исправлять выявленные недостатки и контролировать результаты этой работы. В организации хранятся материалы обследования и копии актов.

При выявлении на маршруте недостатков в состоянии, оборудовании и содержании дорог, улиц, искусственных сооружений и т.д., угрожающих безопасности движения, организации и водители-предприниматели до устранения недостатков в зависимости от обстоятельств:

- не открывают движение на маршруте перевозок;**
- прекращают движение на маршруте или изменяют маршрут движения;**
- изменяют режимы движения на маршруте и информируют об этом заинтересованные организации, предприятия, население.**

5.3. В организации должен осуществляться учет обнаруженных водителями на маршрутах недостатков в организации и регулировании движения, состоянии и обустройства дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, трамвайных путей, остановок пассажирского транспорта, мест погрузки-разгрузки грузов.

5.4. Организация обязана:

- обеспечить условия для питания и отдыха водителей на маршрутах регулярных перевозок;
- предусмотреть время и место отдыха водителей в пути при направлении в дальние рейсы или на работу в отрыве от основной базы организации;
- обеспечить водителей необходимыми путевыми документами(*8).

5.5. Должностные лица организации имеют право осуществлять контроль на линии, при его проведении останавливать транспортные средства, управляемые водителями организации, принимать при выявлении нарушений необходимые меры в соответствии с действующим законодательством.

5.6. Организации и водители-предприниматели обязаны обеспечить выполнение требований, отражающих порядок и особенности организации различных видов перевозок, изложенных в действующих нормативных документах; при перевозках крупногабаритных, тяжеловесных грузов, а также опасных обеспечить выполнение специальных требований, изложенных в соответствующих нормативных документах, касающихся обеспечения их безопасности.

5.7. Требования по обеспечению безопасности при организации пассажирских перевозок.

5.7.1. Организация обязана:

- перед открытием маршрута регулярных перевозок пассажиров в порядке, определяемом п.5.2 настоящего Положения и другими нормативными документами, касающимися организации перевозок пассажиров, оценить соответствие технического состояния автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, трамвайных путей, паромных переправ, по которым проходят маршруты, их инженерного оборудования требованиям безопасности движения;
- корректировать в зависимости от результатов обследования расписание движения в сторону снижения скорости в случае существенного ухудшения дорожных условий, а также на осенне-зимний период.

5.7.2. На каждый маршрут регулярных пассажирских перевозок должен быть составлен паспорт и схема маршрута с указанием опасных мест. В указанные документы должны своевременно вноситься данные об изменении дорожных условий.

5.7.3. Графики (расписания) движения должны разрабатываться в соответствии с установленными правилами на основе нормирования скоростей перед открытием маршрутов регулярных перевозок, а также на действующих маршрутах.

Нормативы скорости (времени) движения должны обеспечивать безопасные режимы движения транспортных средств в реальных условиях движения на маршруте: соответствовать скорости, разрешенной Правилами дорожного движения, с организацией дорожного движения, задержки на железнодорожных переездах и т.п.

Графики выпуска транспортных средств на линию должны формироваться с учетом изменения пассажиропотоков по дням недели и часам суток в целях обеспечения перевозок пассажиров без нарушения норм вместимости транспортных средств.

5.7.4. Каждый водитель, выполняющий городские, пригородные, междугородные и туристские рейсы с пассажирами, должен быть обеспечен графиком движения на маршруте с указанием времени прохождения остановок, населенных пунктов и других ориентиров, схемой маршрутов с указанием опасных участков.

5.7.5. Организации и водители-предприниматели обязаны использовать транспортные средства, полная масса которых не превышает фактическую грузоподъемность расположенных на маршрутах мостов, эстакад, путепроводов, других искусственных сооружений.

5.7.6. При неблагоприятных изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности перевозок пассажиров (разрушение дорожного покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т.д.), организация обязана провести оперативную корректировку графиков (расписаний) движения в сторону снижения скорости или отменить график движения, а при необходимости не допустить к выезду на линию или обеспечить иным образом прекращение движения транспортных средств.

6. Ответственность за нарушение требований безопасности движения

Нарушения требований настоящего Положения влекут в установленном действующим законодательством Российской Федерации порядке дисциплинарную, административную, гражданско-правовую, уголовную ответственность.

(*1) Под водителями-предпринимателями понимаются индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов

(*2) Организации автомобильного транспорта, перевозочная деятельность которых не подлежит лицензированию, могут применять иные специальные требования к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, связанные со спецификой их перевозочной деятельности, утвержденные в рамках соответствующих министерств и ведомств.

(*3) Водитель-предприниматель несет личную ответственность за своевременное прохождение медицинского освидетельствования.

(*4) Водитель-предприниматель руководствуется п. 2.7. Правил дорожного движения.

(*5) Водитель-предприниматель обязан владеть перечисленными в п. 3.4.1 сведениями.

(*6) Для водителя-предпринимателя достаточно наличия лицензии на соответствующий вид перевозок.

(*7) Организации, выполняющие техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, должны иметь сертификат на услуги по техническому обслуживанию и ремонту подлежащие обязательной сертификации, при наличии в регионе органа по сертификации этих услуг, аккредитованного в установленном порядке.

(*8) путевыми листами, документами на перевозимый груз, графики движения установленной формы.

ТЕМА №3

ДТП и их причины



1. ПОНЯТИЕ О ДТП

1. К дорожно-транспортным происшествиям относятся все случаи, возникающие в процессе движения транспортного средства на дорогах и улицах, в результате которых имеют место увечья, гибель людей и животных, повреждения транспортного средства, дорожных сооружений и т. д.

К ДТП НЕ ОТНОСЯТСЯ: Происшествия с тракторами, другими самоходными механизмами во время выполнения ими основных производственных операций, для которых они предназначены (пахота, рытье траншеи), в следствие нарушения правил эксплуатации и техники безопасности; пожары на механических транспортных средствах, не связанных с их технической неисправностью.

2. ДТП ПОДРАЗДЕЛЯЮТСЯ НА СЛЕДУЮЩИЕ ВИДЫ:

1. СТОЛКНОВЕНИЕ

Происшествие, при котором транспортные средства столкнулись между собой, или с подвижным составом железных дорог.

2. ОПРОКИДЫВАНИЕ

Происшествие, при котором транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось. К этому виду происшествий не относятся опрокидывания, вызванные столкновением транспортных средств или наездом на не подвижный предмет.

3. НАЕЗД НА ПРЕПЯТСТВИЕ

Происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение).

4. НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА

Происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека, или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство, получив травму.

5. НАЕЗД НА ВЕЛОСИПЕДИСТА

Происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде (без подвесного двигателя), или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство, получив травму.

6. НАЕЗД НА СТОЯЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Происшествие, при котором транспортное средство наехало, или ударилось о стоящее транспортное средство.

7 . НАЕЗД НА ГУЖЕВОЙ ТРАНСПОРТ

Происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на упряжных, вьючных, или верховых животных, либо на повозки, транспортируемые этими животными. (Ишак - осел)

8. НАЕЗД НА ЖИВОДНЫХ

Происшествие, при котором транспортное средство наехало на диких или домашних животных (исключая указанных в п.7)

9. ПАДЕНИЕ ПАССАЖИРА

Происшествие, при котором пассажир (любое лицо, кроме водителя, находящегося в транспортном средстве, или на нем) упал с движущегося механического транспортного средства. К этому виду происшествий не относятся падения, происшедшие при столкновении, опрокидывании механического транспортного средства, или их наезда на неподвижный предмет.

10. ПРОЧИЕ Происшествия, не относящиеся к перечисленным выше видам: сходы трамваев с рельсов (не вызвавшие столкновением или опрокидыванием), падение перевозимого груза на людей и др.

3. ПРИЧИНЫ ДТП

1. Превышение скорости;
2. Несоблюдение очередности проезда перекрестков;
3. Нарушение правил посадки – высадки и перевозки пассажиров;
4. Техническая неисправность подвижного состава;
5. Состояния пути и контактной сети;
6. Недостаточная опытность водителя;
7. Невнимательность и ошибки водителя;
8. Неправильное поведение других участников движения;

4. СВЕДЕНИЯ О ПОСТРАДАВШИХ

ПОГИБШИЙ

Лицо, погибшее на месте ДТП, либо умершее от его последствий в течение 7- и последующих суток.

РАНЕНЫЙ

Лицо, получившее в ДТП телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок, не менее одних суток, либо необходимость амбулаторного лечения.

5. УЧЕТ ДТП

В ПРЕДПРИЯТИЯХ, эксплуатирующие транспортные средства учитываются все дорожно-транспортные происшествия.

В ГОСУДАРСТВЕННУЮ СТАТИСТИЧЕСКУЮ ОТЧЕТНОСТЬ включаются сведения о ДТП, в которых погибли или были ранены люди.

В ГОСУДАРСТВЕННУЮ СТАТИСТИЧЕСКУЮ ОТЧЕТНОСТЬ НЕ ВКЛЮЧАЮТСЯ СВЕДЕНИЯ О ДТП, ВОЗНИКШИХ:

- Во время проведения мероприятий по автомобильному или мотоциклетному спорту (соревнования, тренировки);
- Когда пострадали зрители, участники и персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;

- При выполнении транспортными средствами технических производственных операций, не связанных с перевозкой людей, или грузов (прокладка траншеи, производство сельско – хозяйственных работ, лесозаготовка, погрузочно-разгрузочные работы, установка мачт, опор);
- В результате стихийных бедствий;
- Вследствие нарушения правил техники безопасности при эксплуатации транспортных средств (запуск двигателя при включенной передаче, при сцепке- расцепке транспортных средств, механизмов, приспособлений);
- В связи с попыткой покончить жизнь самоубийством, или действиями, совершенными в состоянии невменяемости;
- В результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан, или действий, направленных на причинение имущественного ущерба.

6. АКТИВНАЯ, ПАССИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА.

АКТИВНАЯ

Это комплекс конструктивных качеств транспортного средства, позволяющих предотвратить ДТП в начальной его фазе.

К ним относятся:

- ◆ Тормозные качества;**
- ◆ Устойчивость;**
- ◆ Управляемость**
- ◆ Разгонные свойства;**
- ◆ Фары, световые и звуковые устройства, сигнализации обеспечивают информативные свойства.**

ПАССИВНАЯ

Способность конструкции транспортного средства обеспечивать защиту человека от травмирования или смертельного исхода при ДТП. При этом скорость движения ТС перед ДТП не должна превышать 50 км/час.

Различают внутреннюю пассивную безопасность по отношению к водителю и пассажиров и внешнюю – к пешеходам (у трамвая отбойная доска, улавливающая сетка) и уменьшению повреждения автомобиля.

Принцип действия средств пассивной безопасности в основном состоит в уменьшении динамической нагрузки на тело человека в процессе столкновения или опрокидывания транспортного средства. При этом используются такие факторы, как ограничения перемещения людей внутри кузова, кабины, закрепление в нем предметов. Уменьшение травмоопасность деталей, контактирующих с человеком. Допустимое уменьшение внутренних размеров кузова, кабины, ударно прочностные свойства кузова, кабины, травмобезопасную рулевую колонку (при ДТП складывается), ремни безопасности, сидения и их крепления, подголовники, стекла кузова, бамперы, кенгурятник (дуга декоративная) и др.

7. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ.

- 1. Тщательное изучение трасс движения общественного транспорта с правильным размещением сигналов, остановок, пешеходных переходов, ограждений.**
- 2. Установка сигнализации и строгое соблюдение установленного порядка движения на уклонах, тяжелым профилем и ж/д переездах.**
- 3. Своевременное и быстрое принятие мер по очистке пути и проезжей части дорог с посыпкой их песком при гололеде.**

4. Немедленное снижение скорости движения до момента восстановления нормальных условий.

5. Высокая требовательность к исправному состоянию подвижного состава, пути, контактной сети.

6. Основная – работа с водителем, как непосредственно связанным с движением поездов, т. к. в основном от их квалификации, высокой сознательности, дисциплины и внимания зависит точное соблюдение установленных правил и своевременная реакция на установку, создающуюся при вождении подвижного состава.

8. ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ.

- ✓ **Медицинские осмотры.**
- ✓ **Проверка удостоверения на право управления транспортным средством.**
- ✓ **Закрепление водителей за маршрутом, за подвижным составом.**
- ✓ **Инструктаж перед выездом на линию.**
- ✓ **Осмотр подвижного состава перед выпуском на линию.**
- ✓ **Прием подвижного состава с линии.**
- ✓ **Выявление нарушений ПДД, ПТЭ трамвая.**
- ✓ **Контроль продолжительности работы водителей на линии.**
- ✓ **Сбор информации от водителей о дорожных условиях.**
- ✓ **Стажировка водителей после длительного перерыва в работе.**

9. ИЗУЧЕНИЕ МАРШРУТА.

Для изучения маршрута водителю дается стажировка. Он должен знать на нем каждый стык рельса, кривые особенно малого радиуса – состояние и качество их смазки. Крутые и затяжные уклоны, порядок проезда таких уклонов. Перекрестки и участки, особо загруженные в определенные часы другими видами транспорта и пешеходами, требующими проезда с пониженной скоростью.

ТЕМА № 4

ОСНОВЫ ТЕОРИИ ДВИЖЕНИЯ ТРАМВАЯ

1. СИЛЫ, ДЕЙСТВУЮЩИЕ НА ТРАМВАЙ НА ГОРИЗОНТАЛЬНОМ УЧАСТКЕ ПУТИ.

Силой называют всякую причину, вызывающую изменение состояния покоя или движения тела.

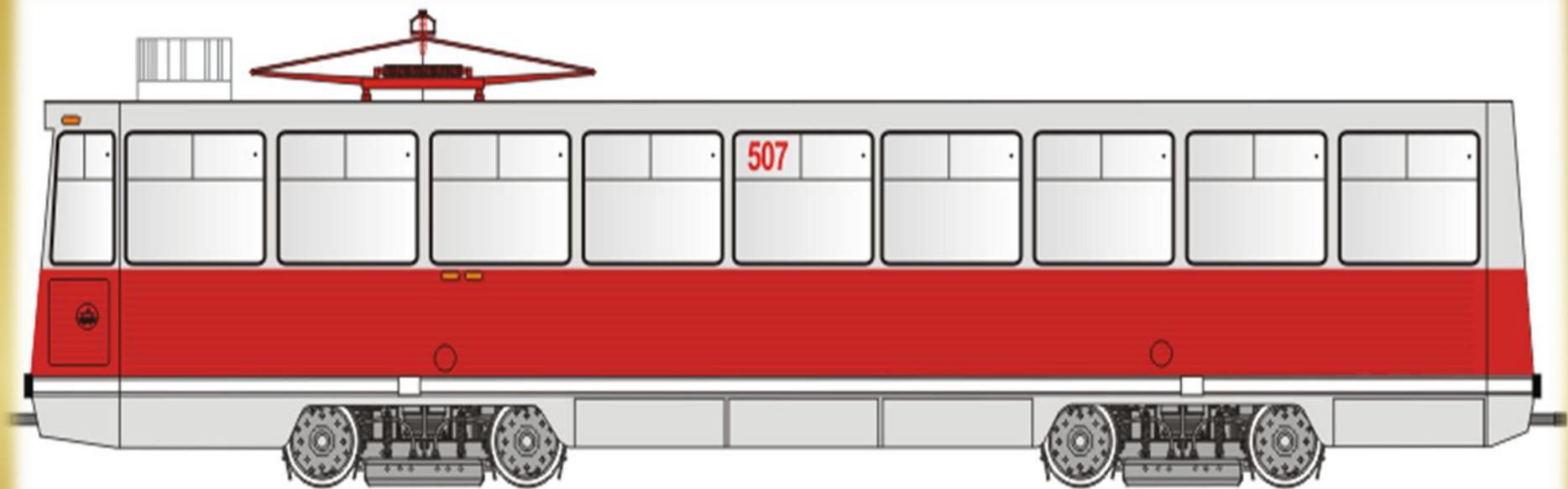
Для пуска трамвая с места необходимо, чтобы тяговые двигатели развили силу тяги. После прекращения действия силы тяги вагон продолжает некоторое время двигаться, затем, под влиянием сил сопротивления движению, останавливается.

Для остановки движущегося трамвая надо приложить силу, имеющую направление, противоположное направлению силы тяги – силу торможения. В процессе вождения трамвая, кроме силы тяги и торможения, присутствует сила тяжести, ударная сила и **центробежная сила** (при въезде и при движении по кривой). Как правило, центробежная сила направлена от центра кривой – особенно ощущается на кривой малого радиуса и при въезде в такую кривую со скоростью, превышающую допустимую, трамвай, под действием центробежной силы, может сойти с рельсов.

2. ПОНЯТИЕ О ДВИЖЕНИИ

ИНЕРЦИЯ – Свойство тел сохранять состояние покоя или равномерного прямолинейного движения.

Закон инерции часто наблюдается при работе трамвая. Так, если водитель резко затормозит вагон, то пассажиры, стоящие в вагоне, падают вперед, так – как их тела стараются сохранять движение. И наоборот, при резком пуске вагона с места, пассажиры падают назад, так – как их тела стремятся сохранить состояние покоя.



Внешние силы **G** и **N**, действующие перпендикулярно направлению движения трамвая, не оказывают на них никакого влияния, т.к. они равны, направлены в противоположные стороны и взаимно уравновешиваются.

На движение трамвая оказывают влияние только те силы, которые действуют в направлении его движения или в противоположном направлении.

Сила тяги и тормозная сила, направленные в разные стороны и создаваемые водителем по его усмотрению, как правило, одновременно к трамваю не прикладываются.

Во время тяги трамвай движется под действием 2-х сил:

□ Силы тяги и силы сопротивления движению (**W**).

$F_m + W = FO$ – Равнодействующая этих сил.

Если сила тяги больше силы сопротивления движению , то скорость трамвая будет увеличиваться, т.е. движение станет ускоренным. Если сила тяги меньше сопротивлению движению, то скорость уменьшится и движение станет замедленным. Во время движения трамвая если обе силы будут равны т.е. $F = W$ и, когда равнодействующая сила a_0 равна нулю, то возникает равномерное движение – движение с постоянной скоростью.

Сила тяги трамвая затрачивается на сообщение ему ускорения и преодоление сопротивления движению.

В период выбега двигатели выключены и сила тяги отсутствует, т.е. $F = 0$.

На изменение скорости движения трамвая действует только внешняя сила сопротивления.

В период торможения к трамваю приложены внешние силы – тормозная сила F_m и сила сопротивления движению W . Сумма сил, действующих против движения трамвая, на преодоление которых расходуется сила тяги, создаваемая двигателями, называется **сопротивлением движению**.

Для остановки движущегося трамвая надо приложить силу, имеющую направление, противоположное направлению силы тяги – силу торможения. В процессе вождения трамвая, кроме силы тяги и торможения, присутствует сила тяжести, ударная сила и **центробежная сила** (при въезде и при движении по кривой). Как правило, центробежная сила направлена от центра кривой – особенно ощущается на кривой малого радиуса и при въезде в такую кривую со скоростью, превышающую допустимую, трамвай, под действием центробежной силы, может сойти с рельсов.

3. КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ. ЮЗ И БУКСОВАНИЕ.

Сила сцепления равна коэффициенту сцепления, умноженному на сцепной вес трамвая. Сцепным весом трамвая является вес, приходящийся только на движущиеся оси.

Нормальное качение (вращение) колес по рельсам будет происходить до тех пор, пока сила тяги или торможения будет равна или меньше силы сцепления колес с рельсами, т.е. пока колеса будут иметь необходимый упор.

Как только сила тяги превысит силу сцепления, сцепление колес с рельсами нарушится и колеса будут вращаться вокруг своей оси, а трамвай будет стоять на месте.

Это явление называется **БУКСОВАНИЕМ**.

И наоборот.

Если сила торможения превысит силу сцепления колес с рельсами, колеса вращаться не будут, а трамвай, за счет скольжения колес по рельсам, будет продолжать движение.

Такое явление называется юзом.

Он приводит к удлинению тормозного пути

ЮЗ МОЖЕТ ВОЗНИКНУТЬ:

1. В начале торможения - контроллер водителя на позиции **T-1**; **T-2**; **T-3** (колеса будут вращаться, и, в тоже время, трамвай будет продолжать движение юзом).

2. В конце торможения (при срабатывании барабанно-колодочного тормоза). При этом колеса вращаться не будут, а трамвай будет продолжать движение юзом.

ДЕЙСТВИЕ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ЮЗА:

а) Если юз возник вначале торможения, необходимо прекратить подачу тормозных токов на тяговые двигатели, т.е. контроллер водителя поставить на позицию «**НОЛЬ**», дать колесам получить необходимый упор с рельсами (восстановить сцепление колес с рельсами), затем снова начать плавное торможение, с большей выдержкой по тормозным позициям КВ, с посыпкой песка на рельсы.

б) Если юз возник в конце торможения (колеса не вращаются), необходимо трамвай растормозить постановкой КВ на первую ходовую позицию, затем на «НОЛЬ», дать колесам прокрутиться, затем плавно тормозить с посыпкой песка на рельсы.

Умение тормозить, не создавая юза, а следовательно увеличения тормозного пути – важное значение в безопасности движения.

ПРИ БУКСОВАНИИ:

- а) Подать вагон назад и выехать с разгона;**
- б) Вывести вагон на буксире.**

**4. ОСТАНОВОЧНЫЙ ПУТЬ ТРАМАЯ.
ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ.
ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ЕГО
ВЕЛИЧИНУ.
РЕАКЦИЯ.
ВРЕМЯ РЕАКЦИИ.**



А) Место фиксации опасности;

С) Место срабатывания тормозов;

В) Место остановки ТС остановочный путь транспортного средства – это расстояние, пройденное транспортным средством от момента фиксации водителем опасности до полной остановки.

И отличается от тормозного пути на величину пути, проходимого транспортным средством за время реакции водителя и время срабатывания тормозов.

Тормозной путь транспортного средства – это расстояние, пройденное транспортным средством с начала торможения до полной остановки.

ЗАВИСИТ: от массы ТС, количества наполнения пассажирами или грузом, состояния тормозов, скорости, профиля пути.

Состояния пути, умения водителя в применении тормозов профессионального опыта и т. д.

РЕАКЦИЯ – это ответное действие водителя на какой – либо раздражитель, принятыми органами чувств.

ВРЕМЯ РЕАКЦИИ – время, с момента обнаружения водителем препятствия, до времени применения тормозов.

РЕАКЦИИ БЫВАЮТ ПРОСТЫМИ И СЛОЖНЫМИ.

ПРОСТАЯ РЕАКЦИЯ – это ответное действие на один заранее известный сигнал. Время простой реакции в среднем составляет 0,2 секунды дорожную ситуацию, учитывать ее типичный характер.

СЛОЖНАЯ РЕАКЦИЯ будет, в случае необходимости, выбора характера действия из ряда возможных. Время сложной реакции во много раз больше простой (0,4 – 2,6 с). Может существенно изменяться от различных факторов: личных особенностей водителя, его возраста, состояния здоровья, усталости, принятия лекарств или алкоголя, профессионального опыта и т.д.

Значительно сокращается время реакции при готовности водителя к возможному появлению опасности. А предвидеть опасность водитель может всегда, если будет анализировать

Различают реакцию *скрытую (латентную) и моторную (движения)*.

Время моторной реакции, на перенос ноги с педали на педаль, может быть 0,05-0,29 с.

Общее время сенсомоторной реакции (скрытой) 0,5 – 2,0 и более.

Время реакции значительно увеличивается при воздействии на центральную нервную систему **АЛКОГОЛЯ**. Он парализует тормозные функции головного мозга. Человек не способен контролировать свои поступки и оценивать обстановку. Исследованиями установлено, что при приеме 75 граммов алкоголя время общей реакции водителя увеличивается в 2,0 – 2,5 раза.

Одним из важных факторов психического явления водителя это **НЕРВНАЯ ПЕРЕГРУЗКА**.

Она включает в себя все психические явления, которые переносит водитель в течение дня, как до работы, так и во время работы:

- а)** эмоция (переживание своего отношения к человеку, к работе, окружающему миру);
- б)** шум и вибрация, монотонность движения подвижного состава;
- в)** действие температуры окружающего воздуха;
- г)** освещение трассы
- д)** режим труда и отдыха

The background of the slide is a solid red color. In the upper half, there are two stylized white icons of buses. The bus on the left is shown from a front-three-quarter view, while the bus on the right is shown from a front view. Both icons have simple rectangular shapes for windows and circular shapes for headlights. The text 'ТЕМА № 5' is positioned in the upper right area of the slide, overlapping the right bus icon.

ТЕМА № 5

Психофизиологические основы труда водителей «ГЭТ»

ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАМВАЯ.

При анализе причин ДТП по вине водителя отмечается важнейшее значение для безопасности движения личных качеств водителя, т.е его психических и физиологических возможностей.

Известны различные формы психических явлений водителя, непосредственно влияющих на безопасность движения как ощущение; восприятие; память; рассеянность; способность; темперамент, убеждение; знания; навыки; умение и т. д. Все эти психические категории взаимосвязаны и могут переходить одна в другую, проявляться в действиях и поступках. Но из практики работы транспорта в обеспечении безопасности движения решающее значение имеет такое психическое явление, проявляемое водителем в процессе управления транспортом, как дисциплинированность.

РАБОТА ПСИХИЧЕСКОГО АППАРАТА:

Водитель, через органы зрения, воспринимает , преобразующиеся в электрические импульсы и поступающие в головной мозг, где «отыскиваются» нейроны с хранящейся в них информацией о том, как действовать в данной ситуации. Нейроны, восприняв «запрос», дают ответные импульсы к спинному мозгу, который посылает по нервным волокнам исполнительные импульсы мышцам рук, ног по действию соответствующими рычагами и управлению транспортным средством.

Сигналы, поступающие от органа, воспринимающего опасность и от мышц, действующие на рычаги управления, возвращаются в головной мозг, информируют его о выполненной работе. После чего нейрон прекращает посылать импульсы возбуждения к спинному мозгу. Таким образом, передача сигналов в нервной системе длится определенное время, что и обуславливает задержку (реакцию) в выполнении действий водителя по управлению транспортом. Величина этой задержки может изменяться в диапазоне от 0,001 до 0,5 секунд

При достаточно практическом опыте задержка бывает небольшой и ряд операций выполняется, как – бы, автоматически.

Этот автоматизм основан на рефлекторных связях, приобретенных выработкой профессионального навыка. Если же водителю встречается неопределенная, совершенно новая ситуация, то нейронов, имеющих информацию на ответное действие в такой ситуации нет. Или, если они и были когда-то, но в силу их редкого использования, они «отыскиваются» с большим опозданием, что ведет к замедленной реакции.

Избежать ДТП в опасной ситуации можно обогащением своей памяти, информацией об оптимальном поведении и действиях в такой ситуации, т.е. Повышением профессионального мастерства и опыта.

Ощущения, получаемые водителем с помощью анализаторов – органов чувств, являются первой ступенью обработки поступающей информации о состоянии и изменении окружающей среды.

ГЛАВНЫМ АНАЛИЗАТОРОМ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ ЯВЛЯЕТСЯ ЗРЕНИЕ.

Зрение человека бинокулярное, что важно с позиции безопасности движения, в силу возможности при этом, более точной оценки расстояний до объектов, повышения надежности работы зрительного аппарата за счет резервирования и др.

Человек не может быть водителем без достаточной остроты зрения.

К сожалению, для профессии водителя, зрение имеет серьезные недостатки, влияющих на безопасность движения.

ОСЛЕПЛЯЕМОСТЬ Бывает не только фарами, но и при любом быстром изменении освещения, например при выезде из тоннеля, особенно в солнечный день. Оно может продолжаться от 10 сек до 4 минут.

Потеря видимости при ослеплении вызывается периодами световой и тепловой ***адаптации глаза***, т.е. ***приспособление глаза к световым изменениям***.

АККОМОДАЦИЯ ГЛАЗА: Четкость изображения предметов на разном расстоянии, т.е. способность хрусталика глаза изменять свою форму, а с ней и фокусное расстояние. Однако оно постепенно теряется с годами.

ПОЛЕ ЗРЕНИЯ – Видимое пространство при неподвижных глазах. Обычно по горизонтали оно составляет угол 120-140 градусов, а по вертикали 100-110 градусов. Но в этом поле зрения водитель отчетливо видит только те предметы, которые оказываются в поле центрального зрения, определяющего углом в 3-6 градусов. Поэтому, если водитель периферическим (боковым) зрением зафиксировал какой – то объект, то для получения полной информации о нем необходимо направить на него центральное зрение, т.е. нужно повернуть зрачки глаз на объект, сфокусировать их и затем получить изображение. Такой процесс займет в среднем 0,25- 0,65 секунд, а при необходимости поворота головы в сторону объекта до 1,0 – 1,2 секунды. Следовательно, движения транспорта за указанное время не будет контролироваться водителем.

Снижение дальности видимости в темноте с ростом скорости движения транспорта происходит на 6 метров на каждые 16 км/час увеличения скорости на дорогах с искусственным освещением.

Такой недостаток объясняется тем, что расстояние видимости ограничивается светом фар, а с увеличением скорости движения, предметы меньше время находятся в поле зрения, чем днем, что может не обеспечить их восприятие. Утомляющее воздействие на зрение оказывают некоторые цвета объектов, в частности красный и сине – фиолетовый. Успокаивающими являются желтый, зеленый и голубовато – зеленый слабой насыщенности. При появлении цветового утомления необходим отдых.

Уверенный прием информации водителем зависит от **чувствительности органов чувств**. Оно определяется минимальной величиной раздражения, вызывающей порогом ощущения. Так, различные цвета предметов могут вляются при яркости освещения $0,15 \text{ м}^2/\text{св}$, а нижний порог слышимости соответствует примерно 10 дб, что характерно для тиканья ручных часов, шелеста листьев дерева с расстояния 1 метра. Порог ощущения зависит от индивидуальных особенностей человека, возраста, тренировки и др.

Нижний порок чувствительности изменяется в сторону увеличения, при воздействии таких факторов как усталость, вибрация, болезнь, алкоголь и др. Повышение эффективности работы водителя, т.е. уровня надежности по предотвращению ДТП, можно достичь соответствующей тренированностью по скорости оценки и принятию решения в сложных дорожных условиях.

Важным психическим качеством водителя для безопасности движения является его:

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ НАДЕЖНОСТЬ РАБОТЫ ВОДИТЕЛЯ.

- 1. Пригодность – состояние здоровья;**
- 2. Подготовленность – качество подготовки на курсах и практике;**
- 3. Работоспособность – состояние водителя к началу работы.**

КАЧЕСТВА, НЕОБХОДИМЫЕ ВОДИТЕЛЮ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

- 1. Крепкое физическое и психическое здоровье;**
- 2. Положительное отношение к профессии водителя;**
- 3. Дисциплинированность;**
- 4. Ответственность;**
- 5. Техническое мышление;**
- 6. Умение прогнозировать транспортную обстановку;**
- 7. Не употребление алкоголя;**
- 8. Соблюдение режима труда и отдыха.**

РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ.

При длительном управлении транспортом (7-12 часов) водители совершают ДТП вследствие засыпания за правлением примерно в 2 раза чаще, чем при продолжительности работы до 7 часов. При работе свыше 12 часов ДТП по этой причине увеличивается в 9 раз. На утомление водителя оказывает влияние не только сама по себе продолжительность работы, но и условия работы: вибрация, шум, микроклимат в кабине, удобство посадки, расположение приборов управления и т.д.. Немаловажное значение имеет условие отдыха, питания.

Различают утомление 3-х видов: физическое, умственное и эмоциональное. Для водителя характерно утомление комбинированного характера. Наблюдения показывают, что большинство водителей в конце смены ощущают сонливость, снижение способности к концентрации, распределению и переключению внимания, головные боли, общую слабость.

Основной причиной этих явлений водители называют напряженный характер трудовой деятельности, шум, вибрацию, жару, холод. Основное средство предупреждения утомления – правильный режим труда: продолжительность рабочего дня 7-8 часов, обеденный перерыв 45-60 минут через каждые 3.5-4 часа после начала работы, кратковременные перерывы после каждого часа работы 5-15 минут. Перерывы должны проводиться активно, т.е. с выполнением комплекса физических упражнений. Большое значение имеет полноценный ночной сон, не менее 7 часов. Большое значение для предупреждения утомления имеет удобство рабочего места водителя: конструкция сидения, работа стеклоочистителей, теплошумоизоляция, сигнализация, контрольные приборы на пульте управления. Это способствует обеспечению безопасности движения, т.к. создает нормальные условия работы водителя.

ДЕПО

ТЕМА № 6

Особенности вождения
трамвая в усложненных
дорожных условиях

АВТО

ОСОБЕННОСТИ ВОЖДЕНИЯ ТРАМВАЯ В УСЛОЖНЕННЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ.

Неблагоприятные условия погоды вызывают необходимость отступления от нормального порядка ведения поезда.

ТУМАН Ухудшает видимость. Водитель обязан включить фары, габаритные фонари и освещение салона, двигаться со скоростью, обеспечивающей безопасность движения. При необходимости подавать короткие звуковые сигналы.

ДОЖДЬ И ОТТЕПЕЛЬ Ослабевают прочность балласта рельсовых путей и вызывают провалы на путях. В этих местах скорость должна снижаться во избежание схода трамвая с рельсов, или поломки пантографа и возможного обрыва контактного провода.

ВЛАЖНОСТЬ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА И ДОЖДЬ Образуют грязь на головке рельса. При этом коэффициент сцепления колес с рельсами значительно снижается (иногда в 5-7 раз) против нормального.

ГРОЗА Может вызвать повреждение высоковольтного оборудования подвижного состава. Во избежание этого необходимо включить освещение салона. Разряд молнии при этом пойдет в землю по осветительной цепи, минуя силовую электрическую цепь, как цепь, имеющую большое сопротивление.

ЗИМОЙ При снегопадах, метелях, при резком понижении температуры образуется лед или иней на контактном проводе, что значительно ухудшает условие токосъема, появлению искрения в месте касания контактной вставки с контактным проводом, что может привести к пережогу контактного провода или образованию зазубрин на контактной вставке. Поэтому водитель должен внимательно следить за контактным проводом. При резком его колебании необходимо остановить вагон экстренным тормозом (отпустить педаль безопасности).

ЖАРА Вызывает расширение тел (рельсов и контактного провода), образуя при этом большие провесы контактного провода и сдвиг рельсового полотна. В этих местах водитель должен вести поезд с особой осторожностью, с пониженной скоростью, а в некоторых случаях прекратить движение

ТЕМА №7

Скорость и ее значение
в обеспечении безопасности
движения

СКОРОСТЬ И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ.

Правильный выбор скорости – важнейшее условие для обеспечения безопасности движения. Больше всего ДТП происходит из-за превышения скорости в местах с ограничением скорости, опасных местах. Установлена зависимость числа ДТП и тяжести их последствий от скорости движения.

При скорости 70-80 км/час и выше опасность движения резко возрастает и уже при скорости 100-110 км/час погибших почти в 5 раз больше, чем при скорости 70-80 км/час.

Рост числа и увеличение тяжести последствий ДТП при высоких скоростях объясняется тем, что водители испытывают недостаток времени для оценки дорожно-транспортной ситуации и не всегда успевают своевременно принять правильное решение.

Важное значение правильного выбора скорости является при движении в темное время суток. С наступлением темноты ухудшается видимость дороги, ориентирование, притупляется наблюдательность, быстрее появляется усталость, часты случаи ослепления фарами встречного и попутного транспорта.

Сложность вождения в темное время суток связано и особенностями *зрения человека*, с недостаточным освещением дороги фарами.

Водителю нужно видеть дорогу чем дальше, тем лучше. Нижний допустимый предел расстояния видимости дороги это расстояние равное остановочному пути транспортного средства в данных дорожных условиях. Длина остановочного пути, в первую очередь, зависит от скорости. Поэтому следует ее избирать такой, чтобы остановочный путь соответствовал длине той части дороги, которую видит водитель.

Чем выше скорость, тем больше риска совершения ДТП из-за дефицита времени при принятии необходимых мер.

Для трамвайных поездов скорость движения на перегонах устанавливается предприятием «ГЭТ» на основании правил дорожного движения с соблюдением указаний в ПТЭ трамвая.

Водитель должен вести поезд со скоростью, не превышающей установленных ограничений с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий и наполнения поезда.

ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ВЫБОР СКОРОСТИ:

- Видимость дороги впереди (погодные условия);
- Состояние тормозов;
- Состояние пути и контактной сети;
- Опыт водителя;
- Состояние водителя

ТЕМА № 8

**Влияние технического
состояния трамвая
на безопасность движения**

ВЛИЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТРАМВАЯ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.

В подвижном составе трамвая могут возникнуть поломки и неисправности:

- ❖ Тягового двигателя (пробой якоря и катушек, выход из строя коллектора), которые приводят к нарушению работы электрического тормоза. В результате чего ухудшается торможение и увеличиваются тормозные пути.
- ❖ Неисправности и поломки контроллеров и контакторов приводят к нарушению работы всей пуско-тормозной электрической системы торможения.
- ❖ Общее нарушение работы электрического оборудования во время движения может привести к авариям с тяжелыми последствиями.
- ❖ Неисправности системы освещения подвижного состава на неосвещаемых, или мало освещаемых улицах связана с опасностью наезда на другие транспортные средства и пешеходов.

- ❖ Выход из строя поездной сигнализации может привести к столкновениям с другими транспортными средствами.
- ❖ Выход из строя токоприемника во время движения может повлиять на безопасность движения, т.к. электрическое торможение связано с напряжением в контактной сети.
- ❖ Поломка осей колесных пар может привести к сходам вагонов с рельсов с тяжелыми последствиями.
- ❖ Поломка или неисправности тормозной системы во многих случаях приводят к авариям с тяжелыми последствиями.
- ❖ Обрыв сцепных приборов опасны на подъемах для прицепных вагонов, не оборудованных автоматической системой торможения.
- ❖ Неисправности песочниц во время движения вызывают удлинение тормозного пути.

Из всех ДТП, возникших по причине технической неисправности, около 80 % приходится на неисправность тормозной системы.

ТЕМА № 9

Предупреждение
детского травматизма
на улицах и дорогах



МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА:

1. Предупредительная работа в подшефных школах и дошкольных учреждениях, систематическая воспитательная работа с водителями по недопущению ДТП с детьми.

2. Шефство транспортных предприятий над детскими дошкольными учреждениями и общеобразовательными школами. Помощь в организации уголков и кабинетов по безопасности движения. Проведение лекций, бесед, просмотр фильмов по БД, консультации преподавателей по проведению с учащимися занятий по правилам дорожного движения.

3. Оценка состояния детского дорожно-транспортного травматизма руководством транспортных предприятий и школ, дошкольных учреждений на совместных совещаниях, разработка мер по его снижению, утверждение совместного плана работы.

4. Проведение транспортными предприятиями перед началом школьных каникул и занятий дополнительных бесед с учащимися о дисциплине и соблюдении правил дорожного движения.

5. Привлечение передовых водителей, водителей наставников, ИТР транспортных предприятий к работе в подшефных школах и дошкольных учреждениях.

6. Проведение специальных инструктажей водителей в обязательном порядке перед началом школьных каникул и возобновление занятий. Для усиления пропаганды в диспетчерских транспортных предприятиях и отдельно стоящих колоннах вывешивают предупреждающие плакаты, призывающие к повышению, осторожности и внимательности водительского состава.