

МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА
И ПРОДОВОЛЬСТВИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Учреждение образования
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра «Производственное обучение»

С. И. Оскирко, О. И. Дубинко, М. Н. Гурнович

СИТУАЦИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Пособие

МИНСК
БГАТУ
2010

УДК 656.11.05(07)
ББК 39.808я7
О-74

*Рекомендовано научно-методическим советом
агротехнического факультета БГАТУ.
Протокол № 10 от 28 июня 2010 г.*

Рецензенты:

кандидат технических наук, доцент кафедры сельскохозяйственных
машин БГАТУ *Н. П. Гурнович*;
преподаватель специально-профилирующих дисциплин
УО «Кличевский аграрно-технический колледж» *В. И. Клименков*

Оскирко, С. И.

О-74 Ситуационное обучение водителей: пособие / С. И. Ос-
кирко, О. И. Дубинко, М. Н. Гурнович. – Мн.: БГАТУ,
2010. – 52 с.: ил.
ISBN 978-985-519-274-0.

Предназначено для студентов БГАТУ и учащихся автошкол для
изучения при подготовке водителей транспортных средств категории
«В».

УДК 656.11.05(07)
ББК 39.808я7

ISBN 978-985-519-274-0

© БГАТУ, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
АНАЛИЗ ХАРАКТЕРНЫХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ	5
1. Наезд на пешеходов	5
2. Столкновение транспортных средств	21
3. Опрокидывание транспортных средств	44
ЛИТЕРАТУРА	49

ВВЕДЕНИЕ

Анализ дорожно-транспортных происшествий (ДТП) показывает, что примерно 60 % аварий на дорогах происходит по вине водителя – главного участника дорожного движения.

Поэтому одним из основных направлений в работе по снижению количества ДТП является совершенствование системы подготовки водителей.

При подготовке водителей особое внимание должно уделяться применению такого прогрессивного метода обучения, как ситуационное моделирование и анализ действий водителей в типичных аварийных дорожно-транспортных ситуациях.

По данным статистики, около 90 % ДТП происходит в типичных, повторяющихся дорожных ситуациях, в которых водители допускают ошибки.

В данной работе подготовлены рекомендации по формированию у водителей навыков поведения в различных дорожно-транспортных ситуациях посредством специального обучения предвидению опасности при движении. Процесс обучения водителей строится на изучении наиболее распространенных ошибок в предвидении опасных дорожных ситуаций и на прогнозе хода их развития, что способствует выработке правильной стратегии поведения водителя на дороге.

Такое обучение позволяет достаточно быстро и безопасно восполнить отсутствие опыта у значительной части водителей по управлению автомобилем в сложных условиях, используя при этом опыт других водителей, попадавших в различные конфликтные дорожные ситуации, при которых возникает большая часть дорожно-транспортных происшествий.

Предлагаемый материал может быть использован как при первоначальной подготовке водителей, так и при повышении их профессионального мастерства.

АНАЛИЗ ХАРАКТЕРНЫХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1. Наезд на пешеходов

Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что свыше 20 % от всех видов происшествий составляют наезды на пешеходов.

Наибольшую опасность для водителей представляют зоны пешеходных переходов и зоны остановок общественного транспорта, т.е. участки, где на проезжей части дороги чаще всего внезапно появляются пешеходы.

Участки дорог в зоне остановок общественного транспорта (примерно 50 м до и до 50 м после места расположения знака остановки), зоны пешеходных переходов, перекрестки с остановившимися перед ними маршрутными транспортными средствами характеризуются ограниченным обзором.

Часто наезды на пешеходов происходят на узких двухполосных дорогах, где транспортные средства припаркованы прямо на проезжей части. При таких условиях попутные и встречные автомобили объезжают стоящее транспортное средство почти вплотную к нему, что значительно уменьшает угол обзора для водителей.

Наезды на пешеходов на перекрестках и пешеходных переходах характеризуются тем, что происходят, как правило, при опережении водителем транспортных средств, стоящих у перекрестка или пешеходного перехода в соседних рядах. Особенно часто это бывает в период смены сигналов светофора, когда водители сходу преодолевают перекресток.

Наиболее типичные примеры ДТП, связанные с наездами на пешеходов, приведены ниже.

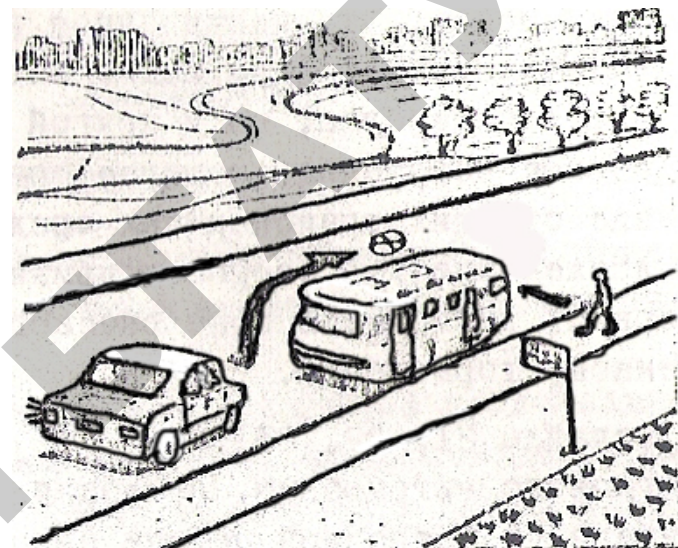


Рисунок 1

Ситуация 1 (рис. 1)

Водитель легкового автомобиля, объезжая в попутном направлении стоящий на остановке автобус, совершил наезд на пешехода, внезапно появившегося из-за передней части автобуса.

Из рисунка видно, что проезжая часть двухполосной дороги узкая, место автобусной остановки не оборудовано "карманом".

Характерной опасностью данной ситуации является то, что и пешеход, и водитель автомобиля не могут видеть друг друга заранее из-за стоящего автобуса. Что же должен предпринять водитель, чтобы не допустить наезда на пешехода?

Водитель должен знать, что неожиданное появление из-за стоящего на остановке транспорта (а это не только маршрутные автобусы или троллейбусы, но и другой стоящий транспорт) очень распространенное нарушение, которое совершают пешеходы. Поэтому при объезде стоящих транспортных средств на двухполосной дороге водитель должен снизить скорость движения, увеличить, по возможности, боковой интервал, внимание в зоне опасного места и быть готовым к экстренному торможению.

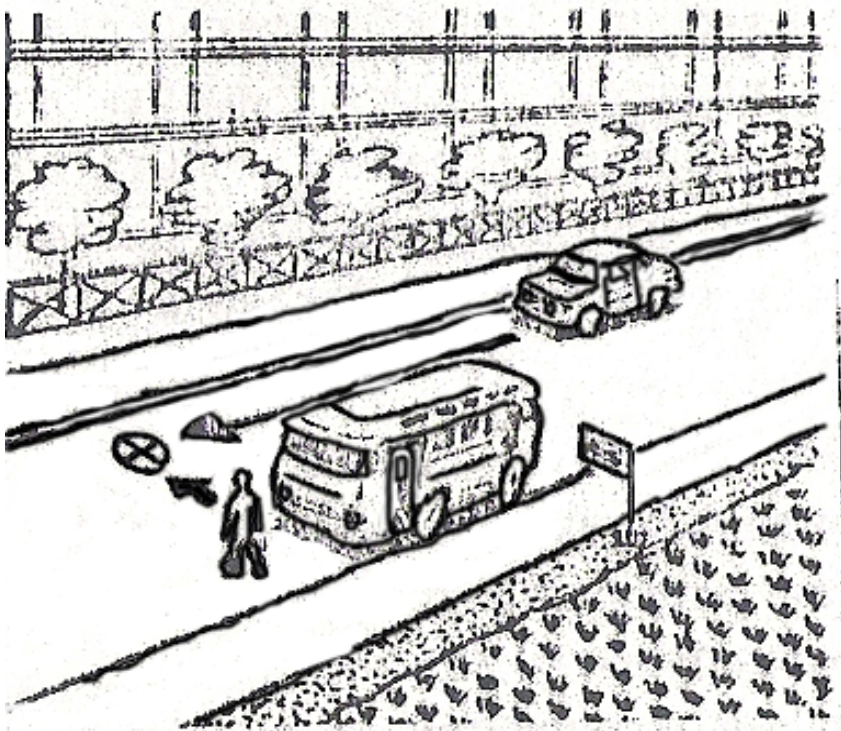


Рисунок 2

Ситуация 2 (рис. 2)

Водитель легкового автомобиля, проезжая по двухполосной дороге мимо стоящего на встречной полосе автобуса, совершил наезд на пешехода, внезапно появившегося на проезжей части.

Как и в предыдущем случае, опасность данной ситуации заключается в том, что водитель и пешеход не могут видеть друг друга из-за стоящего автобуса. Для предотвращения наезда на пешехода в такой ситуации водитель должен повысить внимание, снизить скорость движения, увеличить интервал и быть готовым к экстренному торможению. Если же остановочный путь превышает расстояние до пешехода, то одновременно с торможением нужно повернуть вправо на тротуар или обочину, если они свободны.

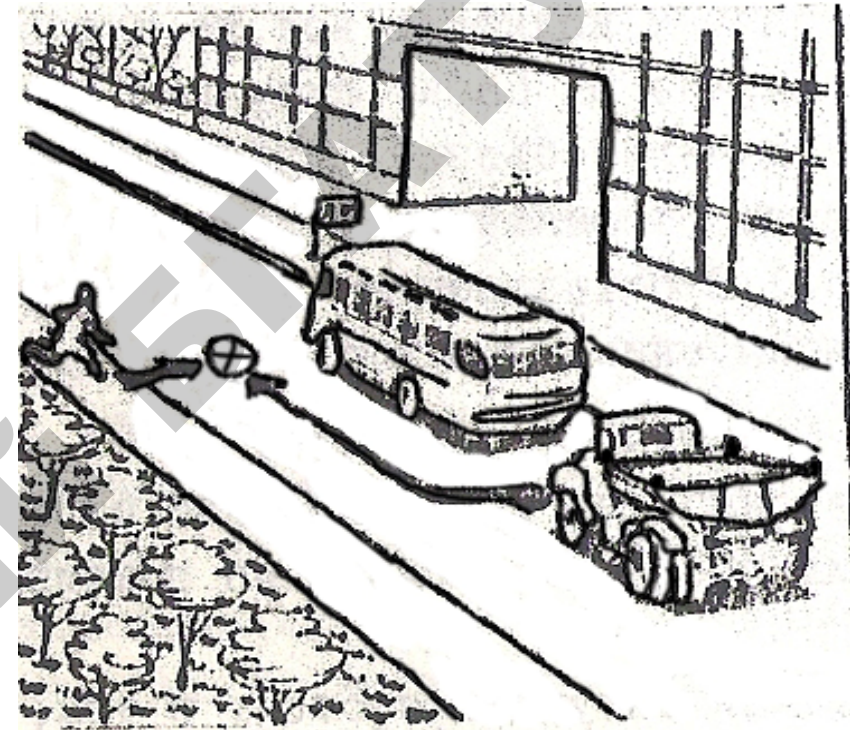


Рисунок 3

Ситуация 3 (рис. 3)

Водитель автомобиля, объезжая стоящий на остановке автобус, совершил наезд на пешехода, который бежал через дорогу, чтобы успеть сесть в автобус.

Такая ситуация опасна тем, что водитель автомобиля основное внимание уделяет остановившемуся автобусу и людям, находящимся у автобуса справа. Появление пешехода слева от водителя является для него неожиданным. Учитывая, что непосредственно при объезде стоящего транспорта водителю все же нужно больше внимания уделять обстановке справа от себя, ситуацию слева он должен оценить несколько раньше начала объезда. При этом нужно отмечать для себя поведение пешеходов (стремление перебежать дорогу, видят ли они автомобиль и т.д.).

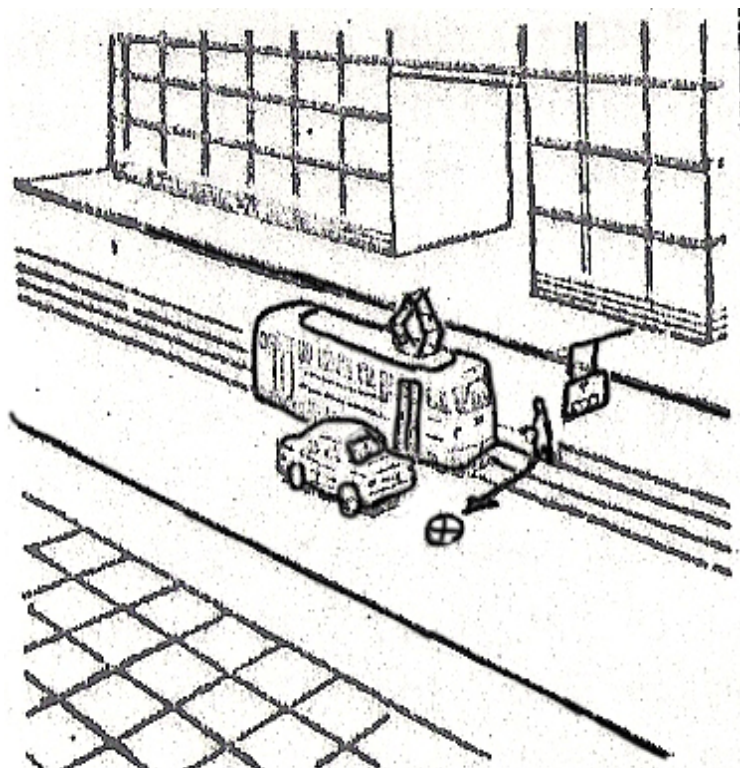


Рисунок 4

Ситуация 4 (рис. 4)

Водитель автомобиля, проезжая мимо стоящего на остановке трамвая (двери у которого уже закрыты), совершил наезд на пешехода, неожиданно появившегося из-за передней части трамвая.

Такая ситуация опасна тем, что водитель, видя закрытые двери трамвая, не ожидает каких-либо помех и пытается быстрее миновать зону опасности. В то же время пешеход, бегущий, чтобы сесть в трамвай, по инерции выбегает на дорогу, по которой движется автомобиль. Поэтому при проезде мимо стоящего на остановке трамвая водителю нужно всегда соблюдать особую осторожность, снижая скорость движения, и быть готовым к немедленной остановке автомобиля.

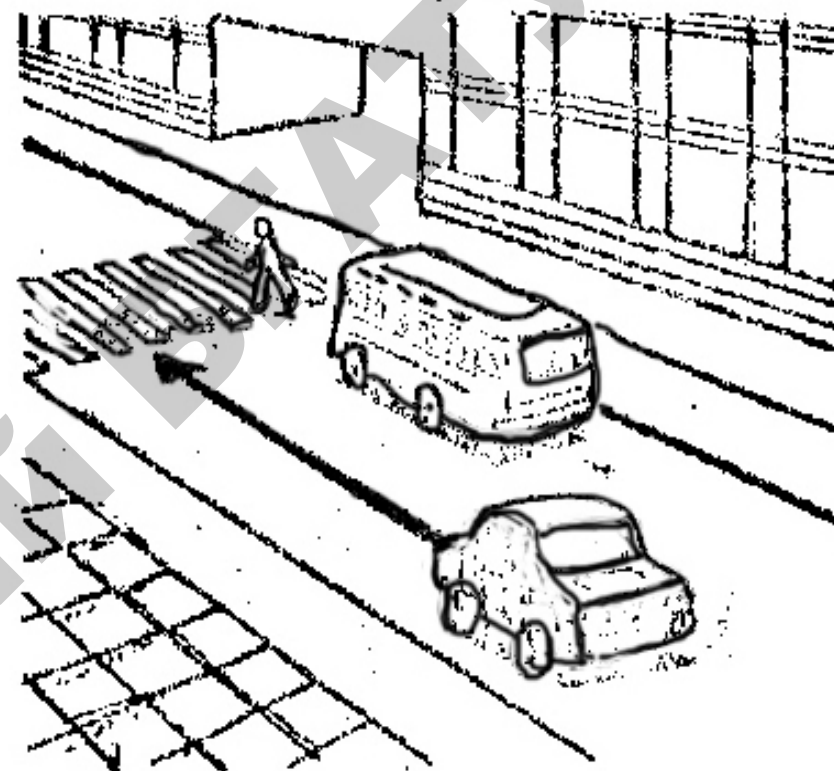


Рисунок 5

Ситуация 5 (рис. 5)

Водитель автомобиля, опережая затормозивший автобус перед обозначенным нерегулируемым пешеходным переходом, совершил наезд на пешехода, бежавшего со стороны автобуса на противоположную сторону дороги.

Такая ситуация опасна для водителя легкового автомобиля тем, что движущийся справа автобус ограничивает ему обзорность правой стороны дороги. Не видя того, что делается на пешеходном переходе, водитель не должен был опережать сходу на большой скорости автобус (тем более, что автобус притормозил, значит, есть помеха на пути).

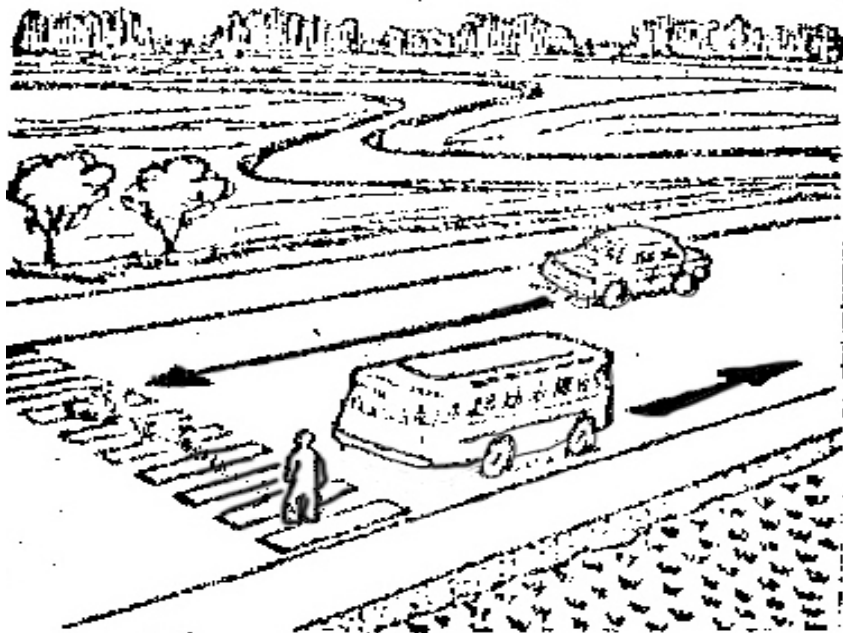


Рисунок 6

Ситуация 6 (рис. 6)

Водитель легкового автомобиля на двухполосной дороге при встречном разъезде с автобусом совершил наезд на пешехода, перебегавшего дорогу по пешеходному переходу.

Ситуация опасна тем, что пешеход, пропуская автобус, мог не видеть движущегося встречного автомобиля. В свою очередь снижена обзорность и у водителя автомобиля. Поэтому при подъезде к пешеходному переходу водитель должен заранее снизить скорость, повысить внимание и быть готовым к экстренному торможению. Кроме того, водителю рекомендуется заранее выбирать такую скорость движения, чтобы исключить, по возможности, разъезд со встречным транспортом в зоне пешеходного перехода.

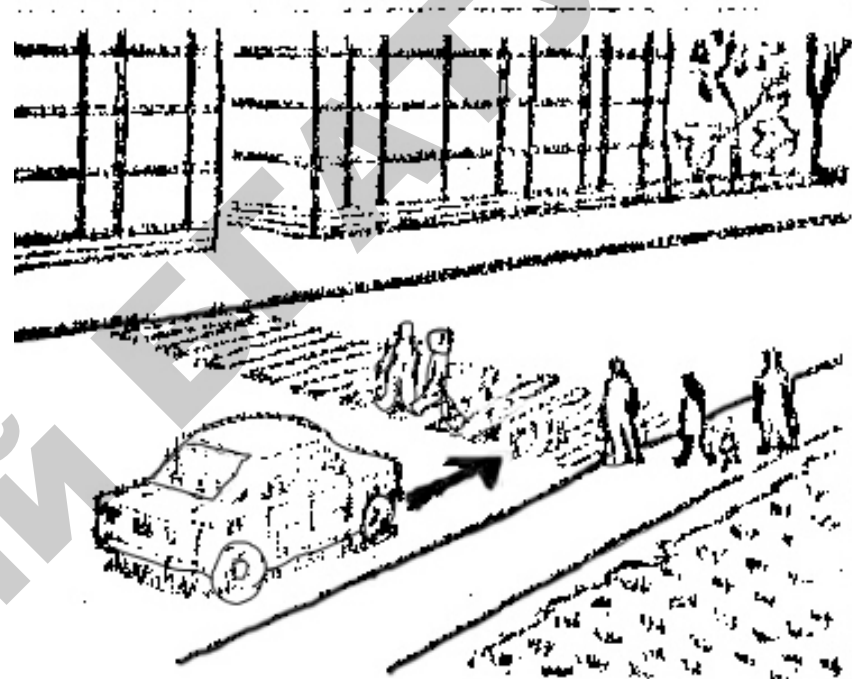


Рисунок 7

Ситуация 7 (рис. 7)

Водитель легкового автомобиля, проезжая мимо группы людей, остановившихся перед обозначенным пешеходным переходом, совершил наезд на пешехода, неожиданно выбежавшего из группы.

Такая ситуация опасна тем, что не исключена возможность, что кто-то из пешеходов спешит и, пренебрегая опасностью, будет продолжать движение.

Поэтому в такой ситуации водителю следует (согласно правилам дорожного движения) остановиться и дать возможность пешеходам перейти через проезжую часть дороги.

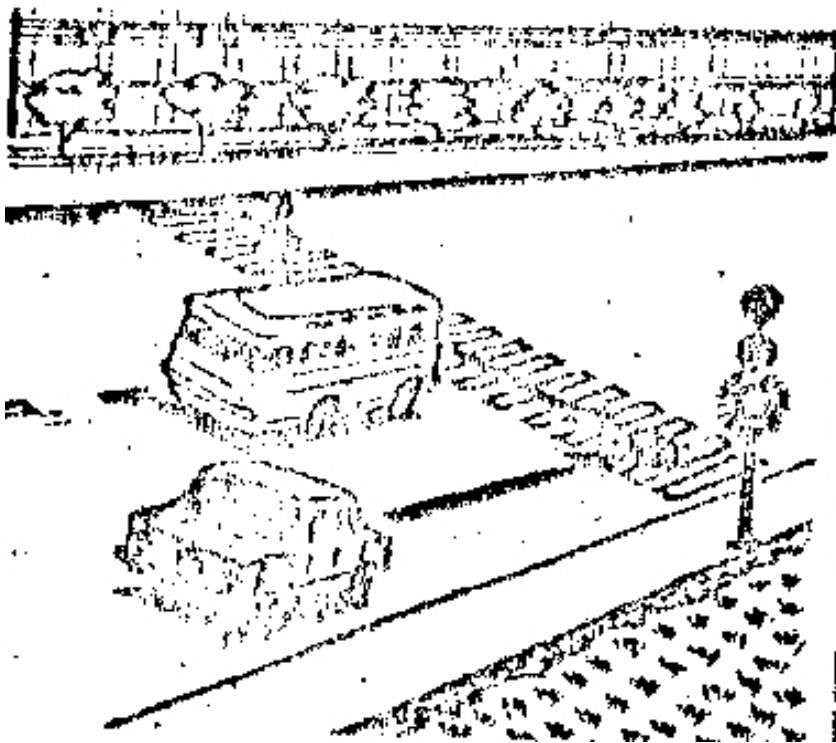


Рисунок 8

Ситуация 8 (рис. 8)

Водитель легкового автомобиля, опережая по правой полосе стоящий у светофора автобус (в светофоре желтый сигнал сменился на зеленый), совершил наезд на пешехода, перебегавшего слева дорогу по регулируемому пешеходному переходу.

Часто в такой ситуации у водителя появляется желание проехать этот регулируемый участок без торможения и остановки у светофора. Пешеход же, видя стоящий автобус, стремится успеть перейти дорогу, пока он не начал движение. Но в данной ситуации водитель почти до самого выезда на переход не может видеть пешехода, т.к. тот закрыт стоящим автобусом.

Поэтому при таких условиях проезжать переход сходу водителю автомобиля нельзя.

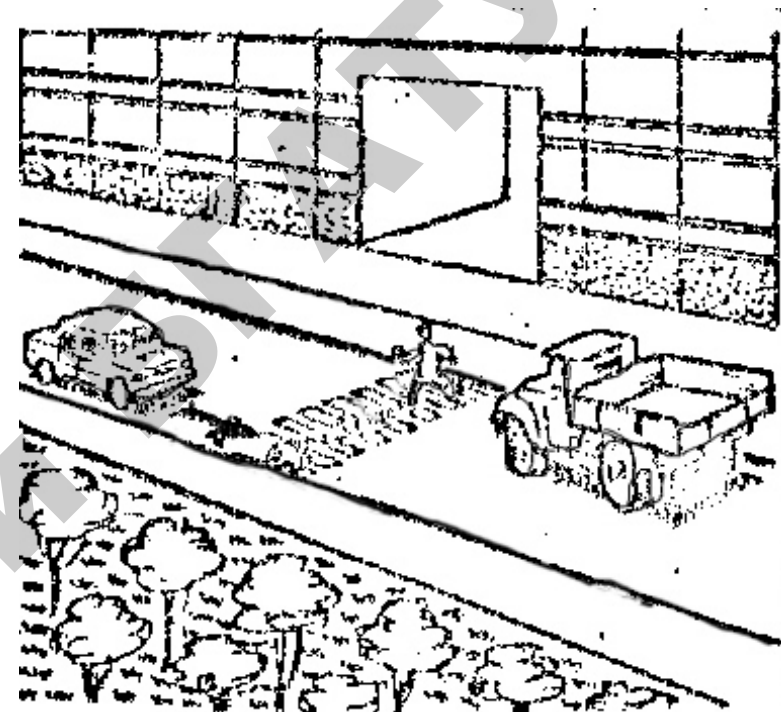


Рисунок 9

Ситуация 9 (рис. 9)

Водитель легкового автомобиля, двигаясь по двухполосной дороге, сбил на переходе пешехода, бежавшего с противоположной стороны дороги.

Такая ситуация опасна тем, что водитель легкового автомобиля, считая свое положение на дороге совершенно спокойным (полоса движения у него свободная, пешеходов справа на тротуаре нет), бывает не готов к действиям при неожиданном появлении пешехода на полосе слева. Пешеход же, перебегая дорогу перед близко идущим грузовиком, все внимание уделяет ему и, не замечая встречную машину, выбегает перед легковым автомобилем. Поэтому при проезде пешеходных переходов всегда нужно соблюдать повышенное внимание, заранее оценивая обстановку, причем не только на своей стороне дороги, но и на противоположной.

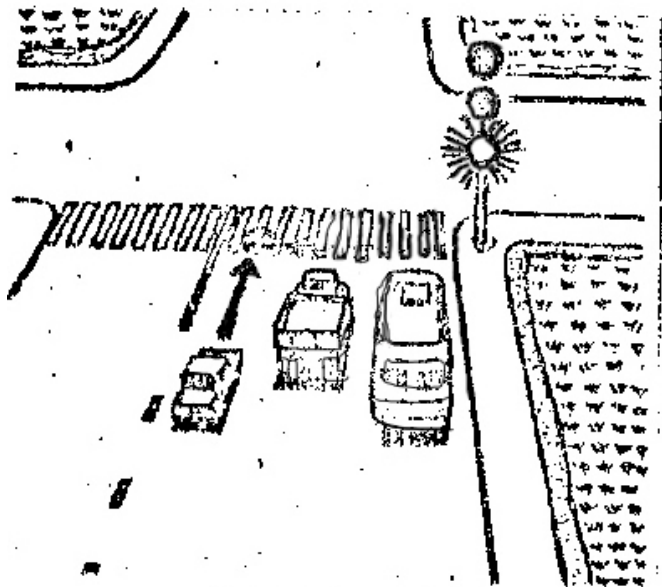


Рисунок 10

Ситуация 10 (рис. 10)

На регулируемом перекрестке у стоп-линий стоят автомобиль и автобус, ожидающие разрешающего сигнала светофора. Они занимают две полосы движения. В тот момент, когда в светофоре загорался зеленый сигнал, по свободной третьей полосе к перекрестку подъезжает легковой автомобиль, водитель которого хотел, не снижая скорости, проехать перекресток. Однако на переходе он совершил наезд на пешехода, неожиданно выбежавшего из-за автомобиля.

Опасность такой ситуации заключается в том, что на широких дорогах, пешеход может оказаться на переходе в момент смены сигналов светофора. Поэтому опережать транспорт на перекрестках, где видимость пешеходных переходов затруднена стоящими в параллельных полосах, или движущимися машинами, не рекомендуется. Лучше это сделать уже за перекрестком.

Аналогичная опасная ситуация довольно часто возникает на регулируемых перекрестках, когда водитель опережает в соседних рядах транспорт, уже движущийся по перекрестку.

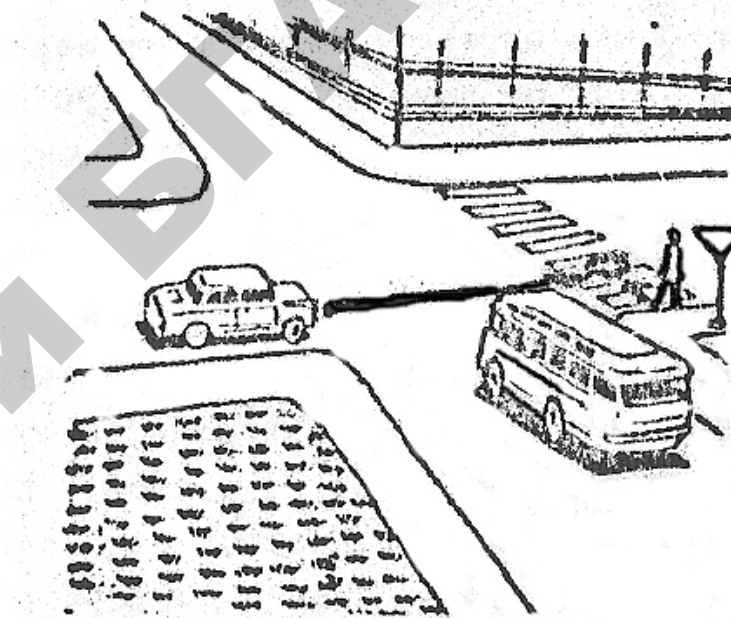


Рисунок 11

Ситуация 11 (рис. 11)

Водитель автомобиля, двигаясь по главной дороге мимо автобуса, уступавшему ему дорогу на перекрестке, совершил наезд на пешехода, начавшего переходить дорогу.

Опасность такой ситуации состоит в том, что остановившиеся на перекрестке транспортные средства для пропуска транспорта, имеющего преимущественное право на движение, могут закрывать последнему видимость обстановки на тротуаре. В свою очередь пешеходу трудно оценить ситуацию слева от себя по той же причине. Поэтому водитель, даже имея преимущественное право на движение, должен снизить скорость на перекрестке и, соблюдая осторожность, проехать этот участок.

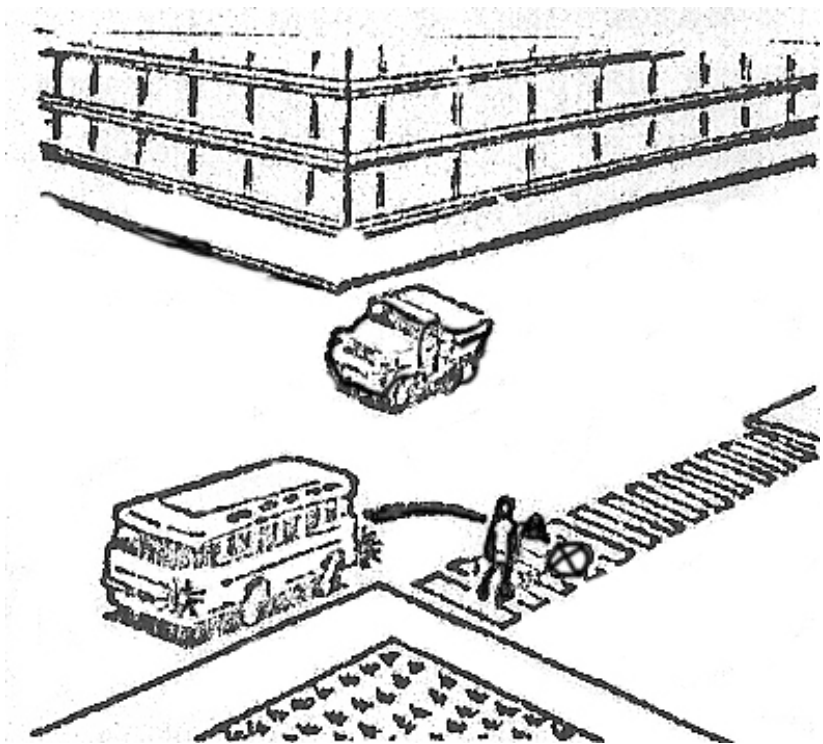


Рисунок 12

Ситуация 12 (рис. 12)

Водитель автобуса при повороте направо на нерегулируемом перекрестке совершил наезд на пешехода, вышедшего на переход. В момент, предшествующий наезду, на перекресток выехал автомобиль, водитель которого имел намерение повернуть налево.

Опасность данной ситуации заключается в том, что внимание водителя автобуса отвлекается на автомобиль, поворачивающий налево (с тем, чтобы произвести оценку действий водителя встречного автомобиля). А за этот промежуток времени ситуация справа от водителя может измениться, т.е. находящийся на тротуаре пешеход начнет движение по переходу. Поэтому водитель автобуса, прежде чем поворачивать, должен произвести повторное наблюдение за обстановкой справа.

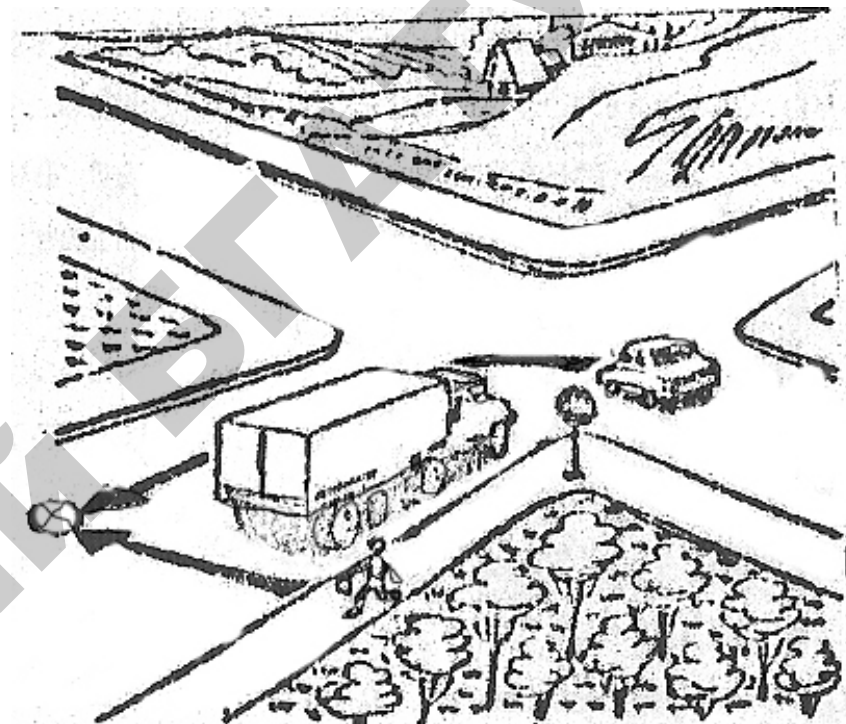


Рисунок 13

Ситуация 13 (рис. 13)

Водитель автомобиля при повороте налево на нерегулируемом перекрестке совершил наезд на пешехода, неожиданно вышедшего из-за остановившегося фургона на пересекаемой улице у знака.

Такая ситуация опасна тем, что и водитель поворачивающего автомобиля, и пешеход находятся в зоне ограниченной обзорности друг для друга из-за остановившегося фургона. Поэтому водитель должен поворачивать на небольшой скорости, принимая по возможности вправо с тем, чтобы увеличить интервал между автомобилями и иметь возможность остановить транспорт.

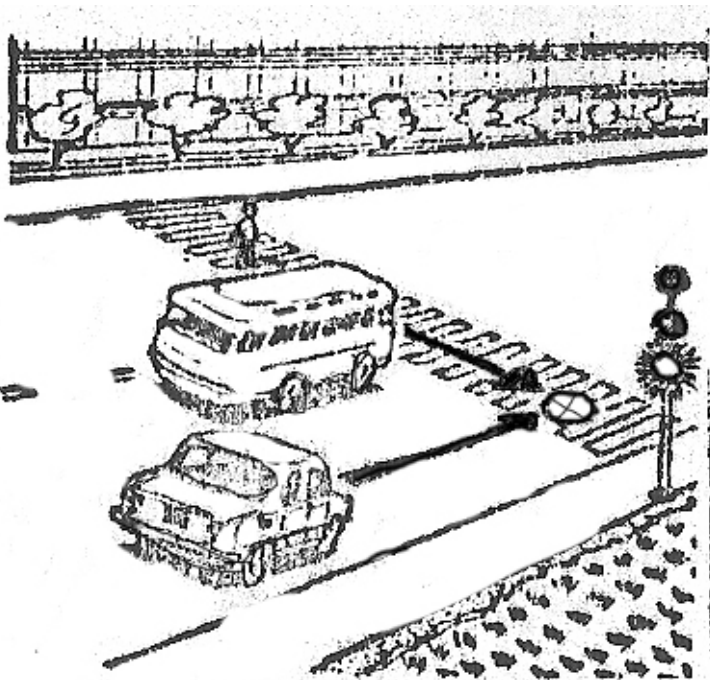


Рисунок 14

Ситуация 14 (рис. 14)

Водитель легкового автомобиля при повороте направо на включенную зеленую стрелку с красным основным сигналом светофора совершил наезд на пешехода, неожиданно вышедшего из-за автобуса, ожидающего на перекрестке разрешающего сигнала светофора до поворота налево.

Опасность таких ситуаций с ограниченным обзором состоит в том, что и водитель легкового автомобиля, и пострадавший пешеход видели обстановку такой, какая была им удобнее, и не прогнозировали возможной опасности. Пешеход считал, что он без помех пересечет улицу, а водитель легкового автомобиля основное внимание сконцентрировал на возможности безостановочного проезда перекрестка. Поэтому при ограниченной обзорности водители должны предвидеть такие опасности, снижая скорость движения, и пропускать пешеходов.

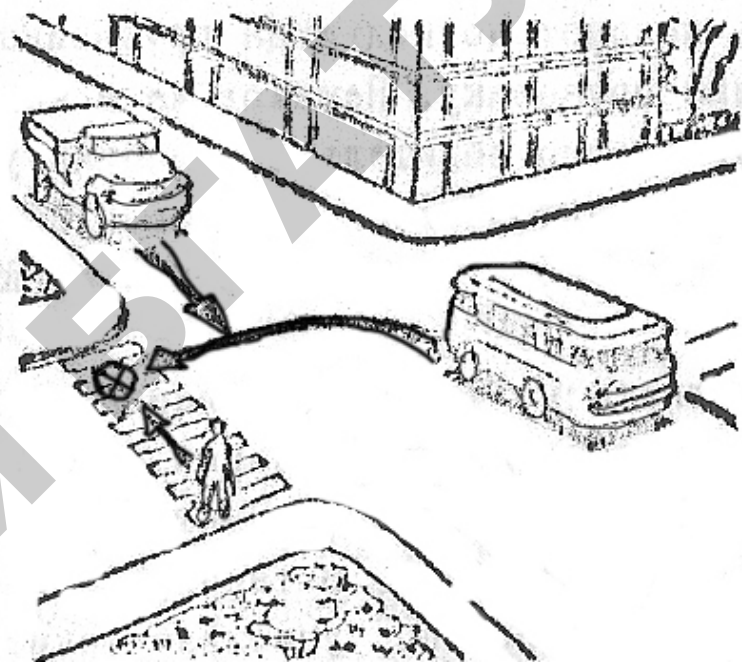


Рисунок 15

Ситуация 15 (рис. 15)

Водитель автобуса при повороте налево на нерегулируемом перекрестке совершил наезд на пешехода, вышедшего на проезжую часть. В момент, когда водитель принял решение произвести поворот, не останавливаясь на перекрестке, со встречного направления к перекрестку приближался грузовой автомобиль.

Опасность данной ситуации заключается в том, что водитель, принимая неверное решение о выполнении маневра с опережением грузового автомобиля, вынужден заботиться только о том, чтобы успеть закончить поворот до подъезда грузовика. При этом все внимание он уделит грузовику. Пешеход же в такой ситуации справедливо предполагал, что водитель автомобиля уступит ему дорогу. Поэтому водителю автомобиля лучше было бы отказаться от такого рискованного маневра, пропустить грузовик и спокойно продолжать движение.

2. Столкновения транспортных средств

Самым распространенным видом дорожно-транспортных происшествий, возникающих по вине водителей, являются столкновения транспортных средств. По данным анализа свыше 40 % от всех ДТП, происшедших по вине водителей, приходится на столкновения различных видов.

Основными причинами столкновений на перегонах дорог являются: неправильный выбор скорости в опасных условиях, несоблюдение дистанции, нарушении правил обгона и маневрирования.

Большое количество столкновений транспортных средств происходит на перекрестках, особенно нерегулируемых. Наиболее часто происшествия на перекрестках возникают при выполнении водителем левого поворота.

Основными причинами столкновений на перекрестках являются: неумение правильно производить расчетно-оценочные задачи по преимущественному праву проезда перекрестка и неправильный выбор скорости движения и дистанции. Необходимо отметить также, что на вероятность возникновения столкновений большое влияние оказывают неблагоприятные погодные-климатические условия, особенно гололед.

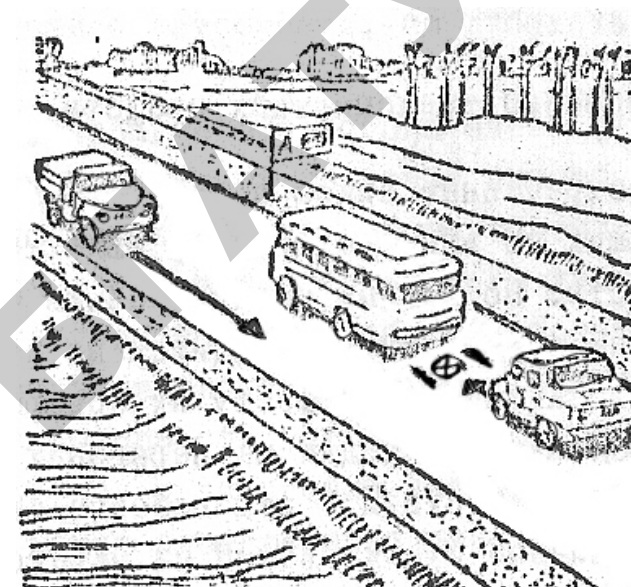


Рисунок 16

Ситуация 16 (рис. 16)

Водитель автомобиля, двигаясь за маршрутным автобусом, решил обогнать его. Однако, увидев встречный автомобиль, водитель вынужден был опять занять правую полосу. При этом автомобиль почти вплотную приблизился к автобусу, который вдруг резко снизил скорость, останавливаясь на обозначенной остановке. Водитель автомобиля затормозил, но избежать столкновения не смог.

Часто после несостоявшегося обгона из-за наличия встречного транспорта водители продолжают движение вплотную за впереди идущим транспортом, рассчитывая, что вскоре обгонят его. Но в данной ситуации водитель не учел, что впереди на него движется маршрутный автобус, который будет останавливаться на обозначенной остановке.

Кроме того, уменьшив дистанцию, водитель автомобиля значительно ухудшил себе обзорность встречной полосы движения (что очень важно при обгоне) и остановки автобуса справа (в данном случае водитель не может своевременно заметить указатель автобусной остановки).

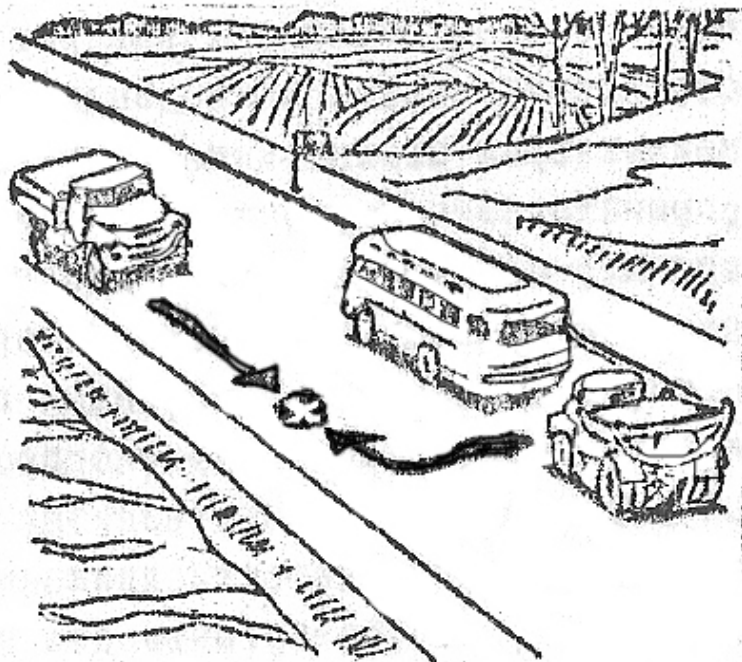


Рисунок 17

Ситуация 17 (рис. 17)

Водитель автомобиля двигался в непосредственной близости за маршрутным автобусом, подъезжающим к остановке по двухполосной дороге. При неожиданном и резком торможении автобуса, избегая столкновения с ним, водитель автомобиля выехал на полосу встречного движения, где столкнулся со встречным автомобилем.

Опасность данной ситуации состоит в том, что водитель выезжает на полосу встречного движения практически не видя, что делается за ней. И виноват в этом он сам, неправильно выбрав дистанцию. Ведь в зоне автобусной остановки пешеходы, бегущие на посадку, могут вынудить водителя автобуса к резкому торможению. Учитывая это, водителю автомобиля нужно увеличить дистанцию, заранее оценивая обстановку на встречной полосе движения и в зоне остановки общественного транспорта с тем, чтобы при необходимости своевременно остановиться перед препятствием.

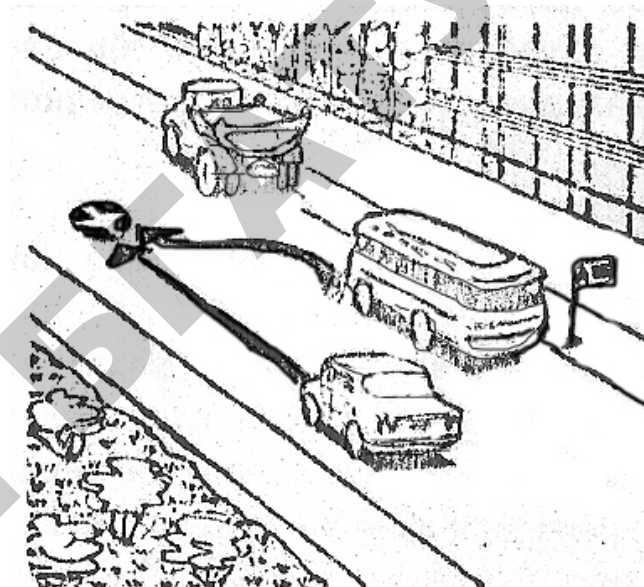


Рисунок 18

Ситуация 18 (рис. 18)

Водитель легкового автомобиля совершил столкновение с автобусом, водитель которого, отъехав от остановки, круто повернул руль влево, так как ему мешал стоявший на его полосе движения грузовой автомобиль.

Опасность данной ситуации заключается в том, что находясь рядом с автобусом, легковой автомобиль часто оказывается в непросматриваемой (через зеркало заднего вида) зоне для водителя автобуса. Кроме того, водитель автобуса при отъезде от остановки большую часть своего времени концентрирует на обзоре через зеркало заднего вида обстановку на посадочной площадке и в самом автобусе. Водитель же легкового автомобиля из-за автобуса может не видеть стоящего грузовика. Поэтому опережать начавший движение от остановки автобус лучше за зоной остановки (30–50 м за указателем остановки), соблюдая осторожность и, по возможности, увеличивая интервал. Кроме того, надо помнить о том, что столкновение при таких условиях может предотвратить и своевременно поданный световой или звуковой сигнал.

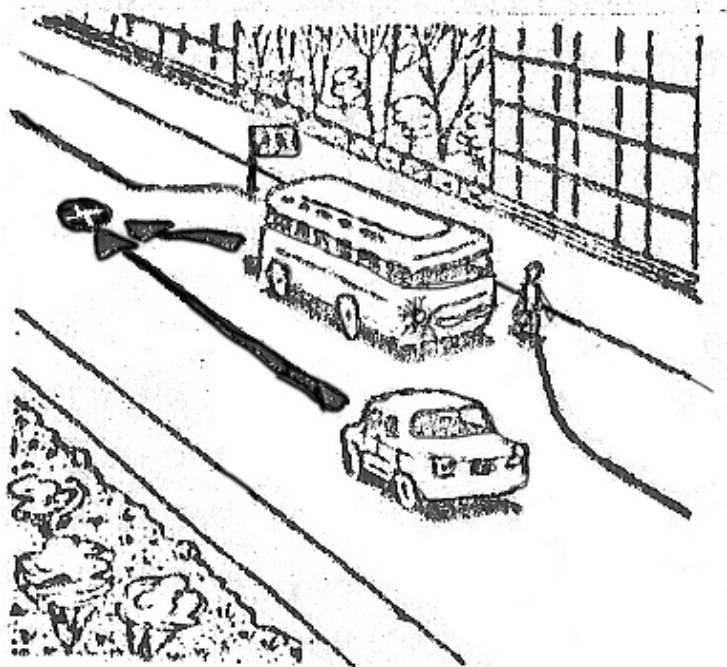


Рисунок 19

Ситуация 19 (рис. 19)

Водитель легкового автомобиля, двигаясь по двухполосной дороге, совершил столкновение с автобусом, водитель которого, начиная отъезжать от оборудованной "карманом" остановки, резко повернул руль влево, выезжая на полосу движения.

Часто водители автобусов (особенно малоопытные), уже начав движение от остановки, продолжают вести наблюдение через правое зеркало заднего вида за обстановкой на посадочной площадке. Наличие же "кармана" с крутыми краями въезда и выезда заставляет водителя автобуса резко поворачивать руль при выезде на полосу для движения. Поэтому неверны в такой ситуации действия водителя автобуса и легкового автомобиля, который, видя включенный левый указатель поворота и начинающий движение автобус, тем не менее стал опережать его, считая, что успеет это сделать до выезда его из "кармана".

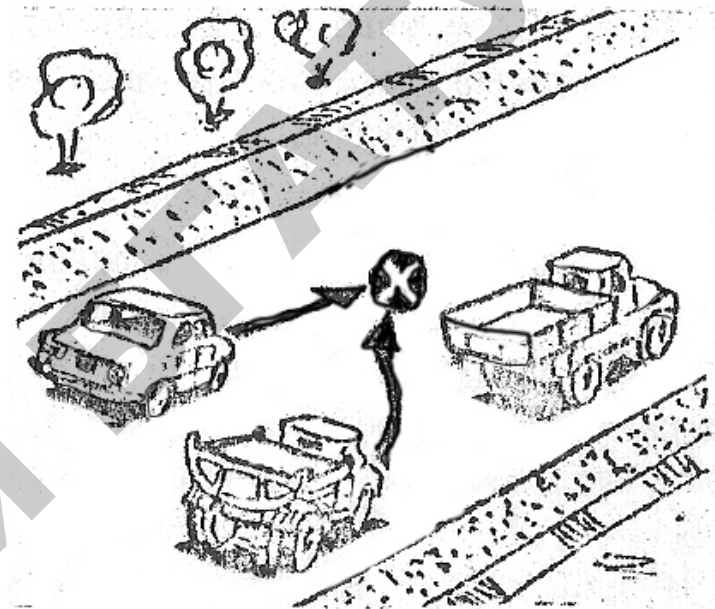


Рисунок 20

Ситуация 20 (рис. 20)

Водитель легкового автомобиля, двигаясь по двухполосной дороге, выехал на вторую полосу для обгона автосамосвала. Неожиданно водитель самосвала сам стал объезжать останавливающийся впереди автомобиль. Водитель легкового автомобиля применил экстренное торможение, но избежать столкновения с автосамосвалом не смог.

Опасность данной ситуации заключается в том, что водитель самосвала, неправильно выбрав дистанцию до впереди движущегося автомобиля и избегая столкновения с ним, вынужден выезжать на левую полосу движения, практически не успев оценить обстановку на ней и заранее не включив указатель поворота. Водитель же легкового автомобиля, начиная обгон, должен был выяснить, нет ли впереди помех для движения у самосвала. Кроме того, ему следует подать звуковой сигнал или световой (переключение света фар в темное время суток) и убедиться в том, что водитель самосвала понял его намерение.

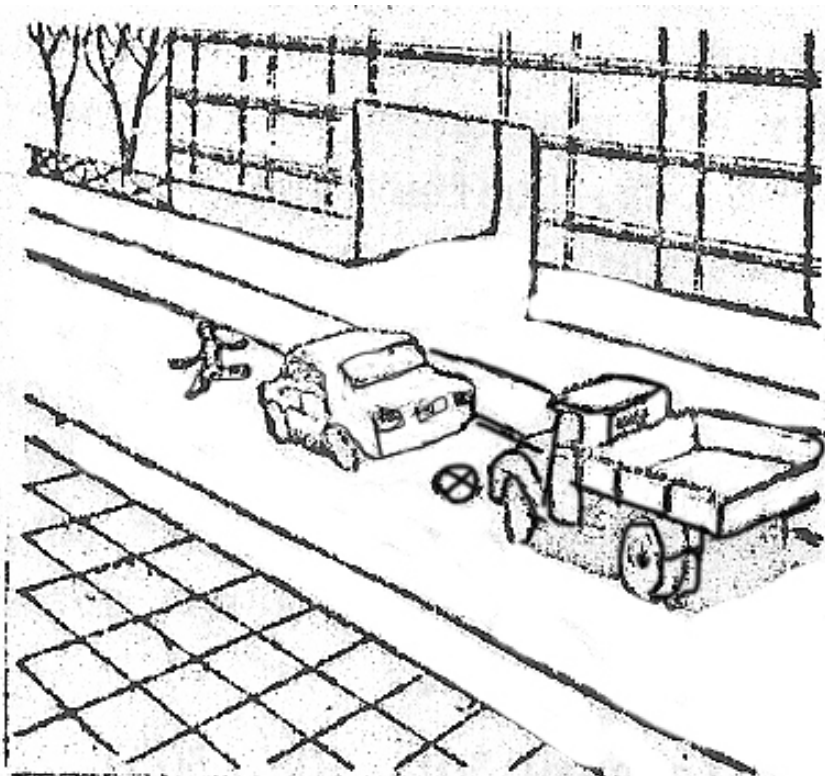


Рисунок 21

Ситуация 21 (рис. 21)

Водитель грузового автомобиля столкнулся с легковым автомобилем, который был вынужден резко затормозить, избегая наезда на неожиданно выбежавшего на проезжую часть дороги человека.

Очень типичная ситуация при столкновениях. Ведь сзади движущийся автомобиль начнет тормозить по отношению к переднему автомобилю обязательно с опозданием. Причем величина запаздывания во многом зависит от внимания водителя. Поэтому при выборе безопасной дистанции водитель грузового автомобиля должен был учесть этот факт, кроме того, он должен был учесть и то, что тормозной путь грузового автомобиля значительно больше тормозного пути легкового автомобиля.

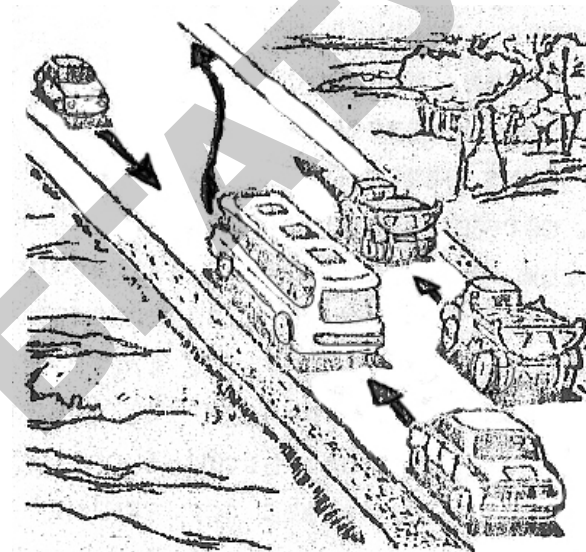


Рисунок 22

Ситуация 22 (рис. 22)

Водитель легкового автомобиля начал обгон группы автомобилей вслед за автобусом. Водитель автобуса, обогнав грузовик, быстро перестроился в правую полосу движения. Водитель же легкового автомобиля, внезапно оказавшись перед встречным автомобилем на близком расстоянии, резко затормозил, но избежать столкновения с ним не смог.

В данной ситуации грубую ошибку совершил водитель легкового автомобиля, идя на обгон при ограниченной обзорности полосы встречного движения. Обгон же нескольких подряд автомобилей еще и усугубляет его положение, т.к. делает невозможными перестроение в правый ряд. Поэтому водитель легкового автомобиля не должен был совершать обгон с выездом на встречную полосу движения сразу же за автобусом. Это лучше сделать тогда, когда полоса встречного движения хорошо просматривается и свободна на достаточном расстоянии. Водителям же обгоняемых автомобилей (в случае обнаружения опасности для обгоняющих) следует снизить скорость и принять вправо, давая возможность им перестроиться в правую полосу движения.

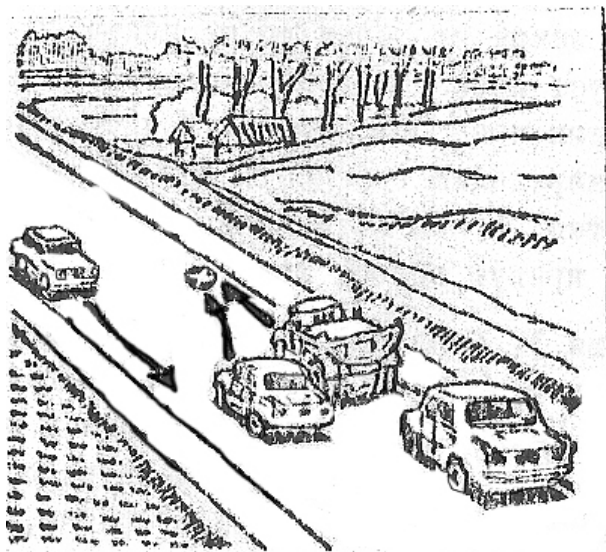


Рисунок 23

Ситуация 23 (рис. 23)

Водитель легкового автомобиля на двухполосной дороге решил обогнать группу автомобилей, хотя и заметил вдалеке встречный автомобиль. Однако, обогнав несколько автомобилей и уточнив обстановку, он понял, что обогнать всю группу автомобилей не успеет, начал перестраиваться в правый ряд. При этом он "подрезал" путь грузовому автомобилю и столкнулся с ним.

Опасность обгона колонны автомобилей на двухполосной дороге заключается в том, что обгоняющий автомобиль вынужден двигаться по полосе встречного движения в значительно больший промежуток времени, чем при одиночном обгоне. А это всегда опасно, т.к. встречный автомобиль может неожиданно появиться из-за поворота дороги, перелома продольного профиля ее, с второстепенной дороги и т.д. Кроме того, водитель обгоняющего автомобиля может не увидеть передних машин в колонне (обзор ему затруднен задними машинами). Водители обгоняемых автомобилей (при обнаружении опасности для обгоняющего) должны снизить скорость с тем, чтобы последний при необходимости смог перестроиться в правую полосу движения.

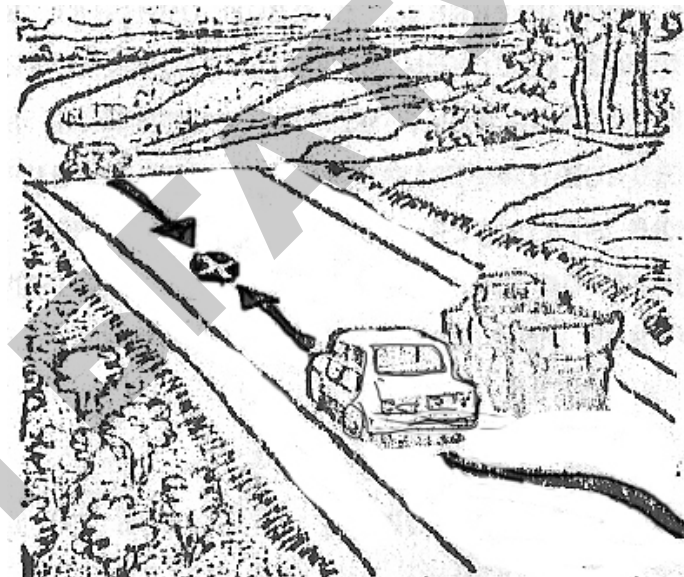


Рисунок 24

Ситуация 24 (рис. 24)

Водитель легкового автомобиля, двигаясь по двухполосной дороге, в конце крутого подъема выехал на полосу встречного движения для обгона медленно движущегося грузовика. В момент движения этих транспортных средств из-за перелома продольного профиля дороги выехал встречный грузовой автомобиль. Водители обоих автомобилей применили экстренное торможение, но избежать столкновения не смогли.

Опасность такой ситуации заключается в том, что водитель обгоняющего автомобиля не видит обстановки на полосе встречного движения, т.е. обгоняет практически "вслепую". Поводом для выполнения такого опасного обгона часто является желание водителя преодолеть подъем сходу, используя инерцию автомобиля. Этого делать нельзя. Обгон с выездом на встречную полосу можно осуществить там, где дорога хорошо просматривается и свободна на достаточном расстоянии. Кроме того, водители должны знать, что обгон усложняется на подъемах дороги, так как увеличивается путь обгона из-за снижения скоростной характеристики автомобиля.

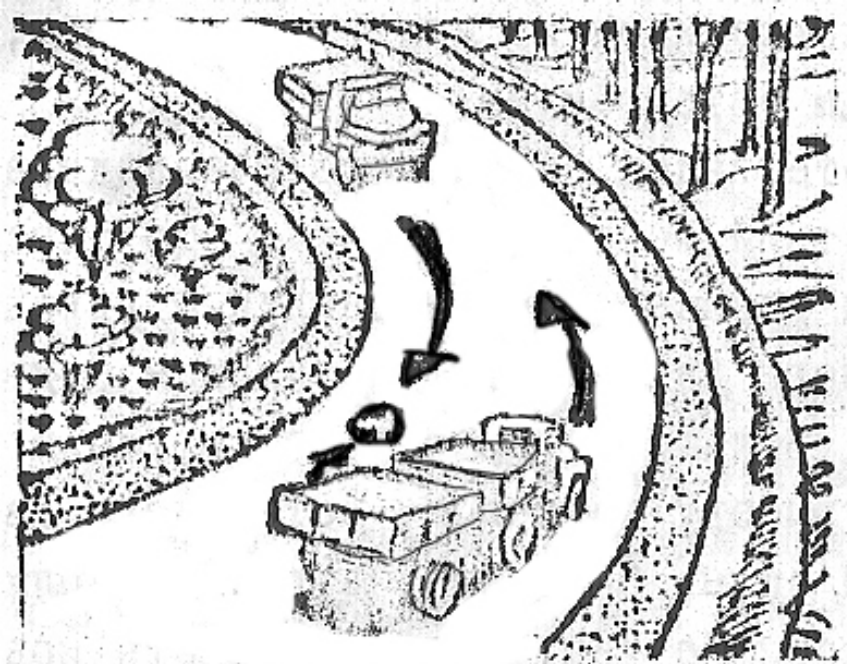


Рисунок 25

Ситуация 25 (рис. 25)

Водитель грузового автомобиля, проезжая крутой поворот по двухполосной дороге, столкнулся с прицепом (полуприцепом) движущегося навстречу автопоезда.

Опасность такой ситуации заключается в том, что при повороте прицеп автопоезда, смещаясь к центру поворота, может занимать часть полосы для встречного движения автомобилей. Зная это, водитель на поворотах дорог должен вести автопоезд как можно правее на небольшой скорости с тем, чтобы прицеп не выходил за пределы своей полосы движения. В свою очередь и водитель, движущийся по встречной полосе, должен снижать скорость движения и проезжать поворот как можно правее.

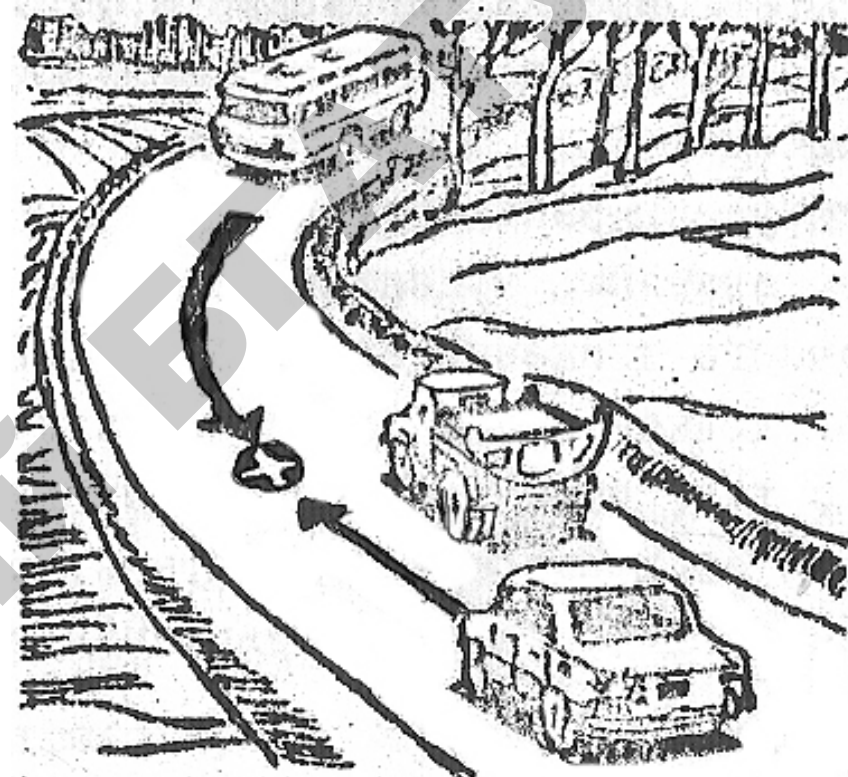


Рисунок 26

Ситуация 26 (рис. 26)

Водитель легкового автомобиля на двухполосной дороге, обгоняя грузовик в непосредственной близости от поворота дороги, столкнулся со встречным автобусом.

В данной ситуации грубейшую ошибку допустил водитель легкового автомобиля. Ведь поворот дороги скрывает от него обстановку на встречной полосе движения. Не имея возможности увидеть и оценить обстановку на достаточном расстоянии на полосе встречного движения, водитель легкового автомобиля не должен был предпринимать такой маневр.

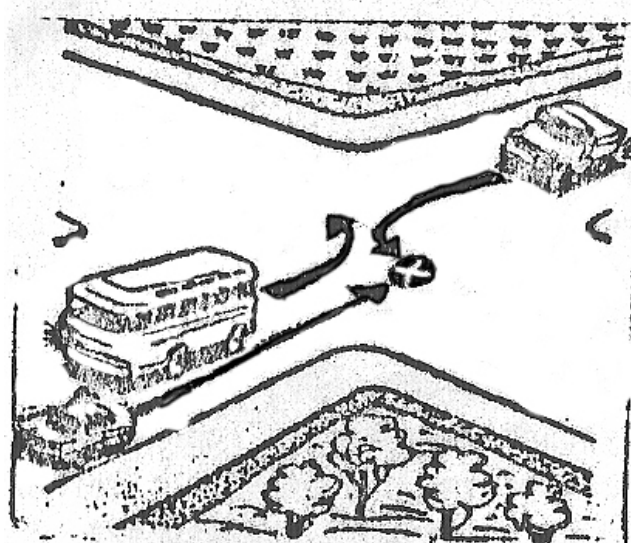


Рисунок 27

Ситуация 27 (рис. 27)

Водитель грузового автомобиля, совершая левый поворот на нерегулируемом перекрестке, столкнулся с легковым автомобилем, двигающимся прямо со встречного направления. В момент, предшествующий повороту грузового автомобиля, к перекрестку со встречного направления подъехал автобус, намереваясь сделать левый поворот.

Опасность такой ситуации состоит в ограниченном обзоре для водителя грузового автомобиля и легкового. Водитель грузового автомобиля, издали замечая, что автобус также поворачивает налево и не является для него препятствием, сходу, не притормаживая, делает левый поворот. В свою очередь водитель легкового автомобиля, видя, что справа у него помехи нет, на большой скорости проезжает перекресток. При этом водители грузового и легкового автомобилей не видят друг друга из-за автобуса.

Поэтому при проезде нерегулируемых перекрестков нельзя пытаться сходу, не снижая скорость, делать поворот. Водитель грузового автомобиля обязан был пропустить легковой и только потом завершить поворот.

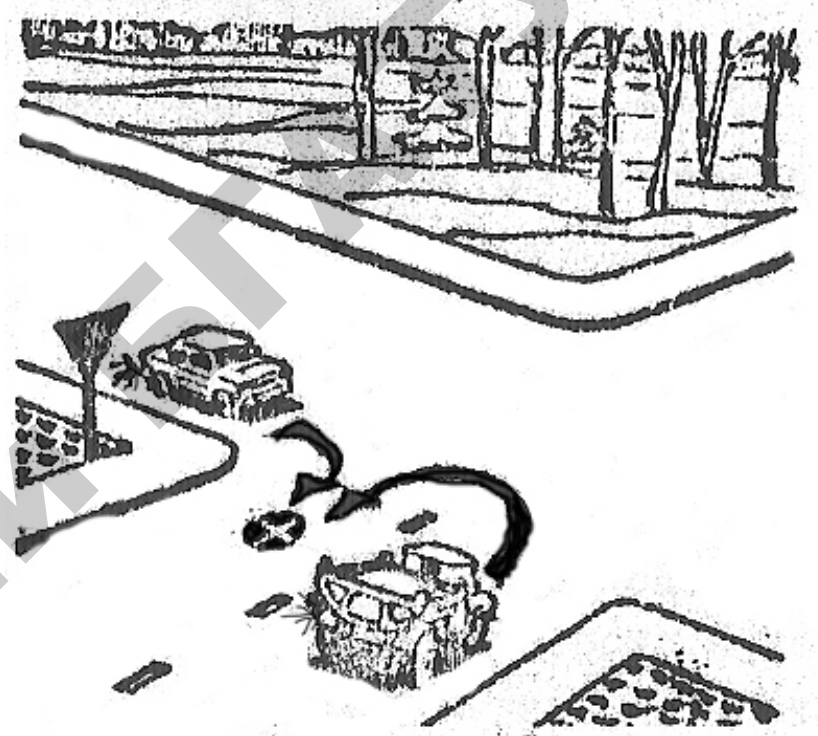


Рисунок 28

Ситуация 28 (рис. 28)

Водитель легкового автомобиля, совершая правый поворот с второстепенной дороги на главную, столкнулся с грузовиком, разворачивающимся на главной дороге.

Такая ситуация опасна тем, что водитель легкового автомобиля, увидев включенный указатель левого поворота на грузовике, решает, что тот поворачивает налево и не является помехой для него. Водитель же грузовика, справедливо считая, что он пользуется преимущественным правом на движение и что водитель легкового автомобиля видит его и уступит дорогу, сходу разворачивается. В результате – авария. Поэтому водитель легкового автомобиля должен был совершить свой маневр только после того, как грузовой автомобиль освободит перекресток.

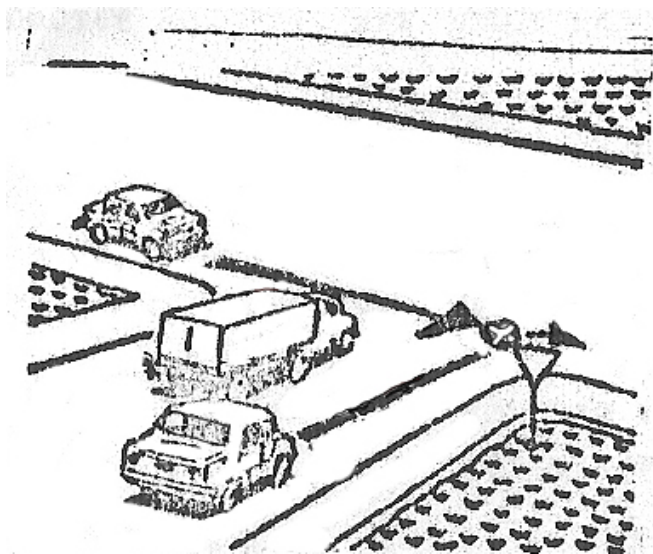


Рисунок 29

Ситуация 29 (рис. 29)

К перекрестку по второстепенной дороге почти одновременно подъезжают грузовой и легковой автомобили (грузовик несколько впереди). Водитель грузовика несколько притормозил и, не останавливаясь, начал медленно поворачивать налево. Водитель же легкового автомобиля, видя, что грузовик движется не останавливаясь, и считая, что слева помехи нет, сходу выехал на перекресток, где столкнулся с легковым автомобилем.

Как и в предыдущих случаях столкновений на перекрестках – эта ситуация характеризуется ограниченным обзором для водителей легковых автомобилей. Часто в такой ситуации водителей, поворачивающих направо, вводят в заблуждение действия водителей, поворачивающих налево. Последние, хорошо видя обстановку на перекрестке, пропускают транспорт, движущийся по главной дороге не останавливаясь, регулируя момент въезда на перекресток скоростью. Водитель же легкового автомобиля, не имея возможности увидеть, что делается на перекрестке слева от него из-за грузового автомобиля, считает пересекаемую дорогу свободной, т.к. видит выезжающий на перекресток грузовик.

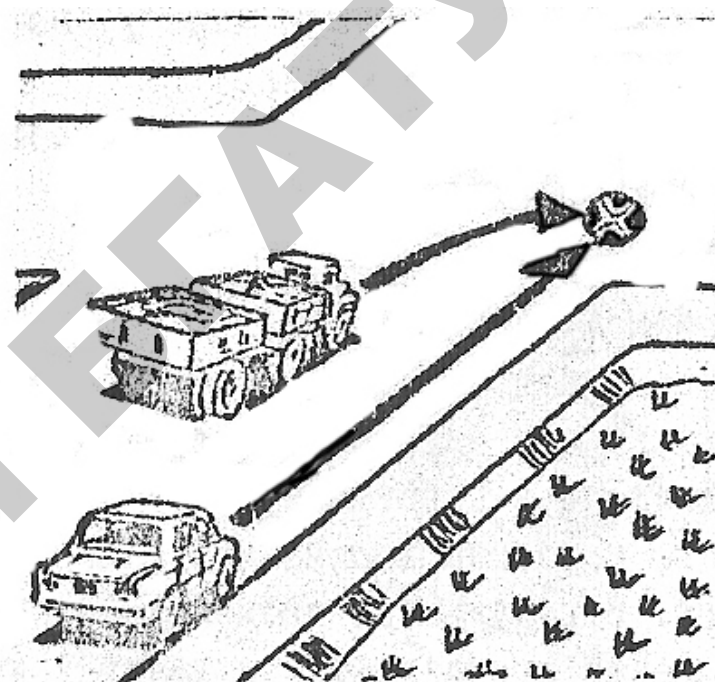


Рисунок 30

Ситуация 30 (рис. 30)

Водитель грузовика с прицепами при повороте направо в узкий проезд столкнулся с легковым автомобилем, пытавшимся проехать справа от грузовика.

Избегая наезда полуприцепом на тротуар или столкновения с транспортом, находящимся на пересекаемой дороге, водители автопоездов вынуждены перед поворотом направо занимать место левее крайней правой полосы движения. Причем величина этого смещения влево зависит от длины автопоезда и может достигать размеров, достаточных для проезда справа не только мотоцикла, но и легкового автомобиля. При этом, даже включенный указатель правого поворота, не всегда останавливает любителей быстрее проскочить перекресток.

Поэтому нельзя "втискиваться" справа от автопоезда, если у него горит указатель правого поворота.

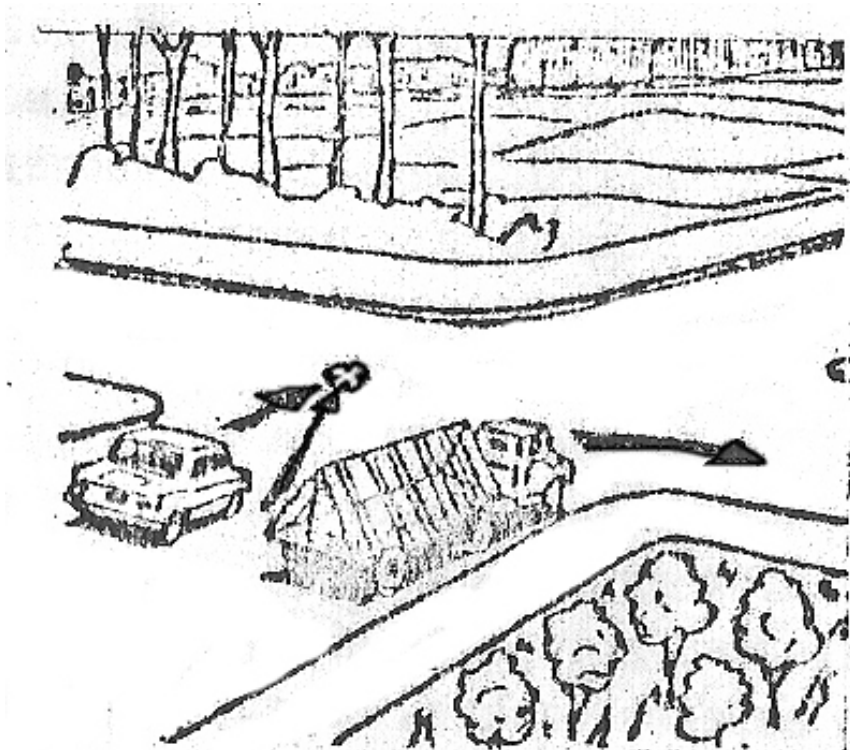


Рисунок 31

Ситуация 31 (рис. 31)

Водитель автомобиля с прицепом (задняя ось управляема) при повороте на перекрестке направо столкнулся полуприцепом с легковым автомобилем, опережавшим автопоезд на перекрестке.

Опасность такой ситуации состоит в том, что управляемая часть автопоезда при повороте идет по дуге, захватывая при этом значительную часть левого ряда.

Зная об этом, лучше заранее выбрать режим движения таким образом, чтобы не оказаться на малом интервале с поворачивающим автопоездом.

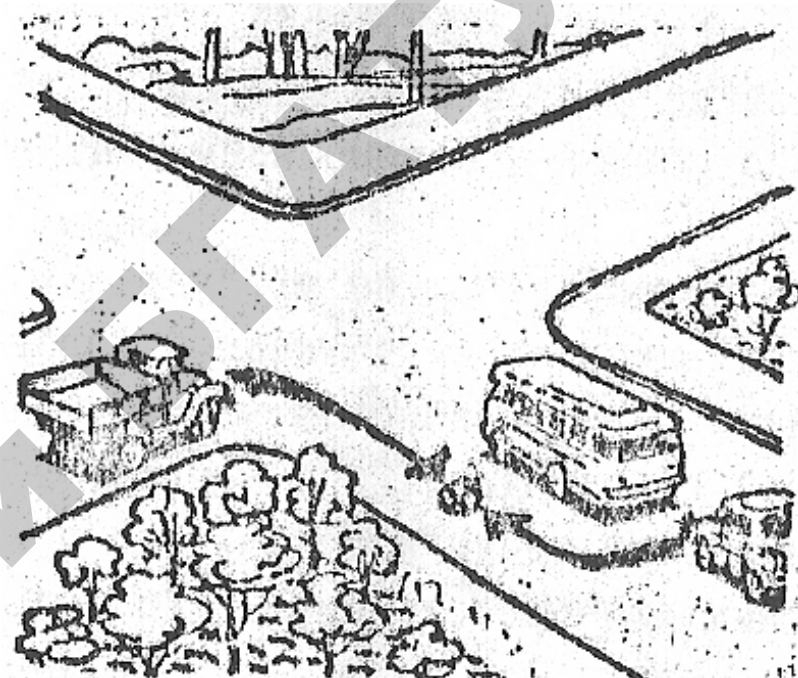


Рисунок 32

Ситуация 32 (рис. 32)

Водитель легкового автомобиля, обгоняя автобус с выездом на полосу встречного движения в непосредственной близости от нерегулируемого равнозначного перекрестка, столкнулся с грузовым автомобилем, повернувшим направо из пересекаемой дороги.

Такая ситуация опасна тем, что водитель легкового автомобиля вынужден резко увеличивать скорость с тем, чтобы успеть закончить обгон до перекрестка. При этом он не предполагает об опасности слева. Видеть же грузовик заранее при оценке обстановки до начала обгона он не может. Поэтому появление грузовика из-за поворота стало неожиданным для водителя легкового автомобиля. В свою очередь и водитель грузовика был не готов к тому, что на его полосе движения окажется встречный автомобиль.

Поэтому нельзя совершать обгон в непосредственной близости от нерегулируемого перекрестка.

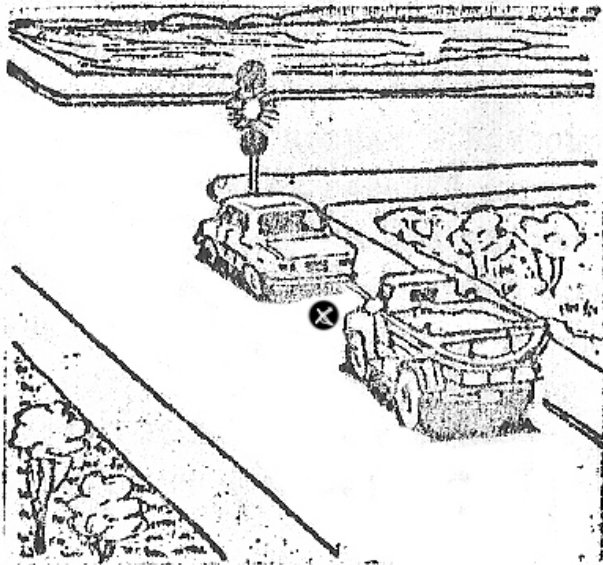


Рисунок 33

Ситуация 33 (рис. 33)

Водитель легкового автомобиля подъезжал к регулируемому перекрестку в момент, когда начал мигать зеленый сигнал светофора. Решив сходу, не останавливаясь, проскочить перекресток, водитель увеличил скорость движения, но уже перед самым перекрестком, увидев, что в светофоре зеленый сигнал сменился на желтый, резко затормозил. Движущийся сзади грузовик не успел затормозить и ударился в легковой автомобиль.

Резкое торможение в условиях интенсивного движения очень часто приводит к столкновениям (часто групповым). Ведь сзади двигающиеся водители обязательно будут тормозить с некоторым запаздыванием по отношению к передним. Секунды запаздывания в торможении – это лишние метры остановочного пути. Кроме того, разные типы подвижного состава имеют разные тормозные качества, т.е. величина тормозного пути легковых автомобилей значительно меньше грузовика, выбирая безопасную дистанцию. В свою очередь водитель легкового автомобиля не должен неожиданно менять решения, помня о других водителях.

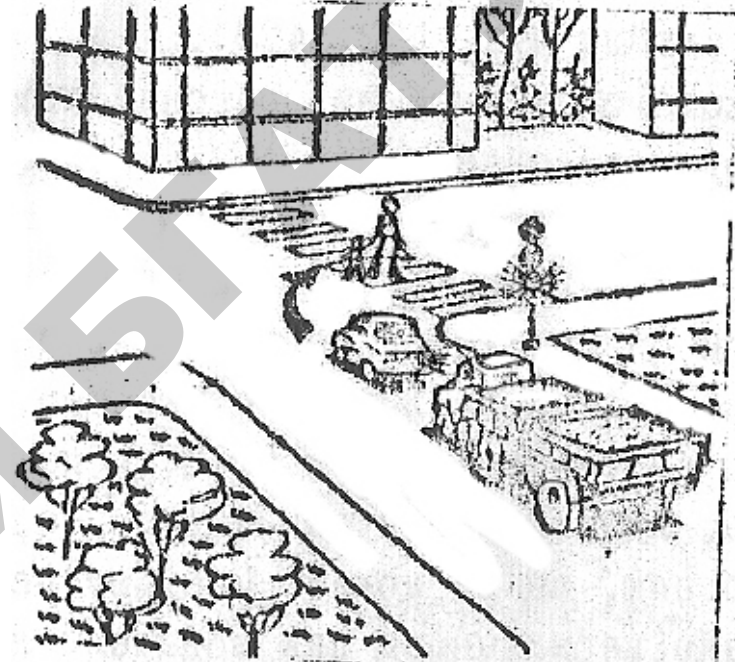


Рисунок 34

Ситуация 34 (рис. 34)

Водитель грузового автомобиля подъезжал к регулируемому перекрестку с намерением повернуть направо. Когда в светофоре зажегся зеленый сигнал, стоящий впереди легковой автомобиль быстро повернул направо, но затем резко затормозил, пропуская пешеходов. Водитель грузовика затормозил, но избежать столкновения все же не смог.

Основная причина таких столкновений – это невнимательность (причем обоих водителей) и неправильный выбор дистанции. Ведь водитель легкового автомобиля обязан был видеть пешеходов и, зная о том, что он должен пропустить их, плавно остановиться. Водитель автомобиля, движущегося сзади, должен был предвидеть возможную резкую остановку впереди движущегося автомобиля (возможно неожиданное появление пешеходов и т.д.) и соответственно увеличить дистанцию.

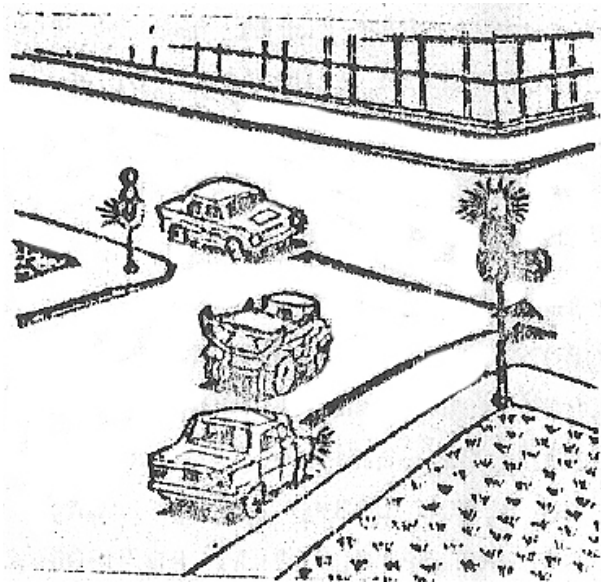


Рисунок 35

Ситуация 35 (рис. 35)

Водитель легкового автомобиля подъехал к перекрестку с намерением повернуть направо в момент, когда в светофоре горела зеленая дополнительная стрелка направо, включенная одновременно с красным основным сигналом светофора. Видя, что полоса движения для него свободна (в левом ряду стоял грузовой автомобиль, ожидающий разрешающего сигнала светофора для движения прямо), водитель сходу, с набором скорости, выехал на перекресток, где столкнулся с легковым автомобилем, двигавшимся прямо на зеленый сигнал светофора.

В данной ситуации грубейшую ошибку допустил водитель легкового автомобиля. Ведь сигнал светофора разрешает ему поворот, но при условии пропуска на зеленый основной сигнал светофора.

Своевременно же заметить выезжавший на перекресток легковой автомобиль он не мог из-за стоящего грузовика.

Поэтому перед выездом на перекресток он должен был убедиться, что не создает помех транспорту, пользующемуся преимущественным правом на движение, и только тогда поворачивать самому.

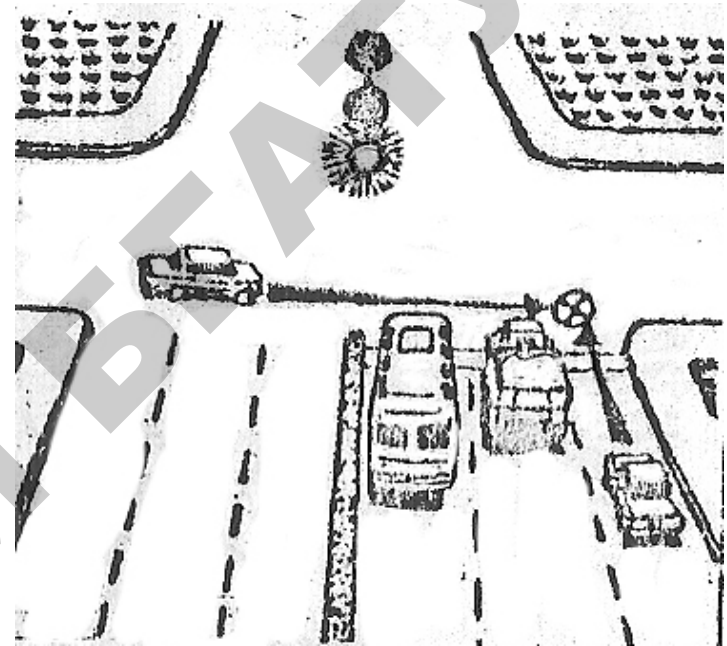


Рисунок 36

Ситуация 36 (рис. 36)

Водитель легкового автомобиля подъехал к регулируемому перекрестку многополосных дорог в момент, когда в светофоре зажегся зеленый сигнал светофора. Видя, что правая полоса свободна, водитель легкового автомобиля, сходу опережая начавшие движение от стоп-линий грузовик и автобус, выехал на перекресток, где столкнулся с легковым автомобилем, не успевшим освободить перекресток.

В практике очень часто можно наблюдать ситуацию, когда водитель, выезжая на перекресток непосредственно перед самой сменой сигналов светофора, освобождает его уже после смены сигналов (особенно на широких перекрестках). Вот почему нельзя пытаться сходу, опережая другие транспортные средства, проезжать перекресток. Тем более, что в таких случаях обзорность перекрестка для опережающего автомобиля значительно ограничена движущимися в параллельных полосах автомобилями.

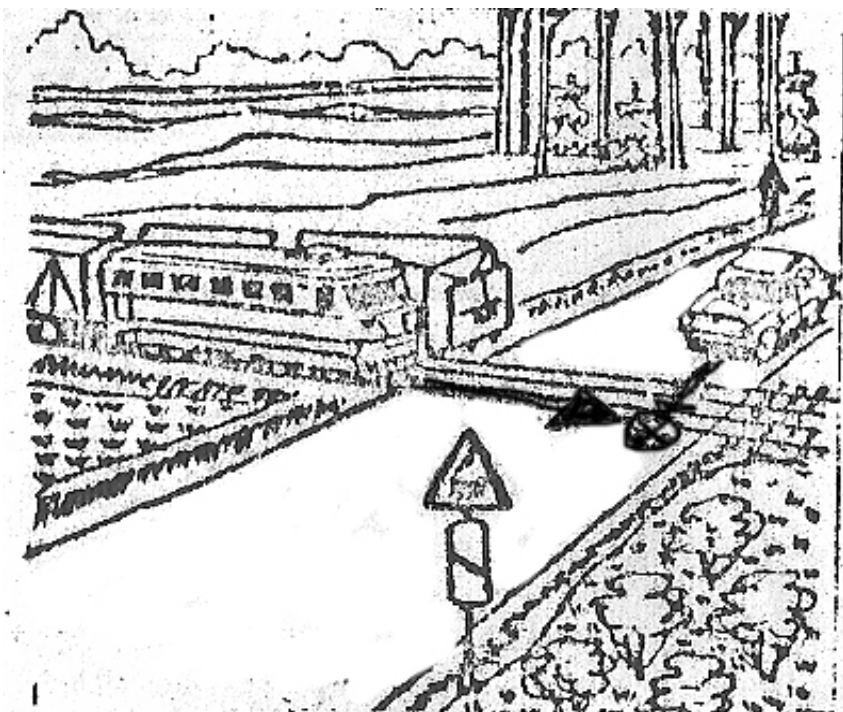


Рисунок 37

Ситуация 37 (рис. 37)

Водитель легкового автомобиля подъехал к неохраняемому железнодорожному переезду с двумя путями в момент, когда по ближней колее через переезд проезжал железнодорожный состав. Рассчитывая скорость движения таким образом, чтобы проехать переезд без остановки, водитель выехал на переезд сразу же за последним вагоном состава, однако столкнулся с локомотивом, следовавшим по второму пути.

Опасность такой ситуации состоит в ограниченном обзоре для водителя автомобиля проходящим по ближней колее составом. Поэтому грубейшую ошибку допустил водитель автомобиля, принимая решение на проезд переезда сходу. Он должен был остановиться не ближе 10 м до первого рельса и возобновить движение, убедившись в отсутствии приближающегося поезда.

3. Опрокидывания транспортных средств

Около 10 % от общего количества дорожно-транспортных происшествий, возникающих по вине водителей, приходится на опрокидывание. Основными причинами опрокидывания являются неправильный выбор скорости в опасных условиях и неосторожность (невнимательность) водителей.

Подавляющее количество опрокидываний из-за неправильного выбора скорости происходит на поворотах дорог и перекрестках. Возникновению происшествий в таких местах часто способствует неправильно расположенный груз в кузове автомобиля или перемещение его по кузову во время поворота, а также скользкость дорожного покрытия. Ведь известно, что водитель обязан при различных условиях соизмерять скорость движения автомобиля с расстоянием, необходимым для своевременной остановки автомобиля до обнаруженного препятствия на дороге. Нарушение же этого правила ведет к тому, что водитель вынужден резко поворачивать руль или резко тормозить, избегая наезда на препятствие. Это приводит к заносу и опрокидыванию автомобиля.

Такие же резкие приемы по управлению автомобилем характерны и для случаев опрокидывания по причине неосторожности или невнимательности водителя. Очень часто причиной опрокидывания является переутомление водителя и, как следствие этого, сон за рулем.

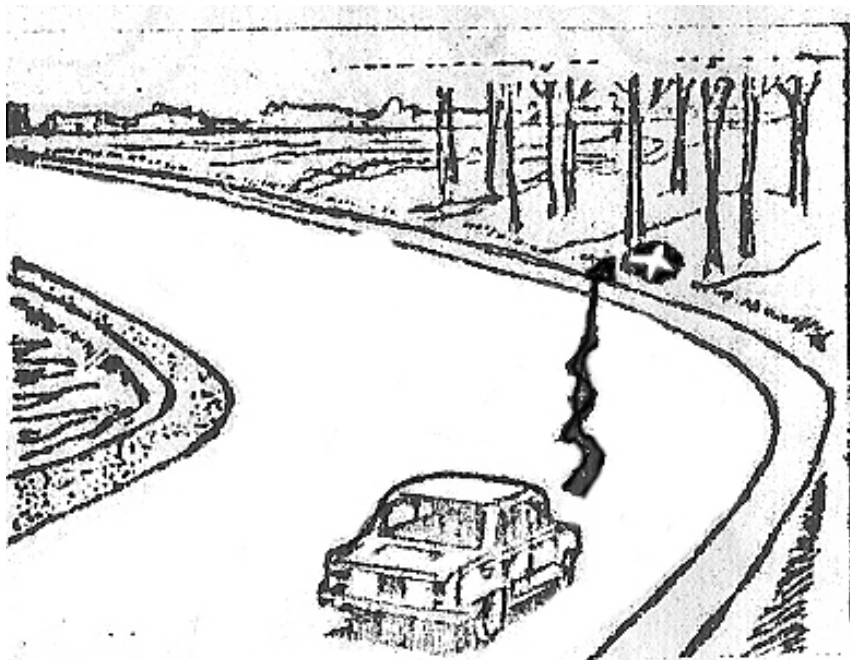


Рисунок 38

Ситуация 38 (рис. 38)

При движении по двухполосной дороге на большой скорости водитель легкового автомобиля не справился с управлением, съехал с дороги в кювет, где автомобиль опрокинулся.

Главная опасность таких ситуаций – это почти неминуемое возникновение заноса задней оси автомобиля под действием центробежной силы, причем величина центробежной силы (соответственно и величина заноса) тем больше, чем выше скорость движения автомобиля на повороте и чем меньше радиус поворота дороги.

Поэтому при подъезде к закруглению дороги водитель должен быть особенно внимательным, с учетом состояния покрытия дороги заранее выбирать скорость движения, обеспечивающую проезд автомобиля по закруглению дороги без заносов.

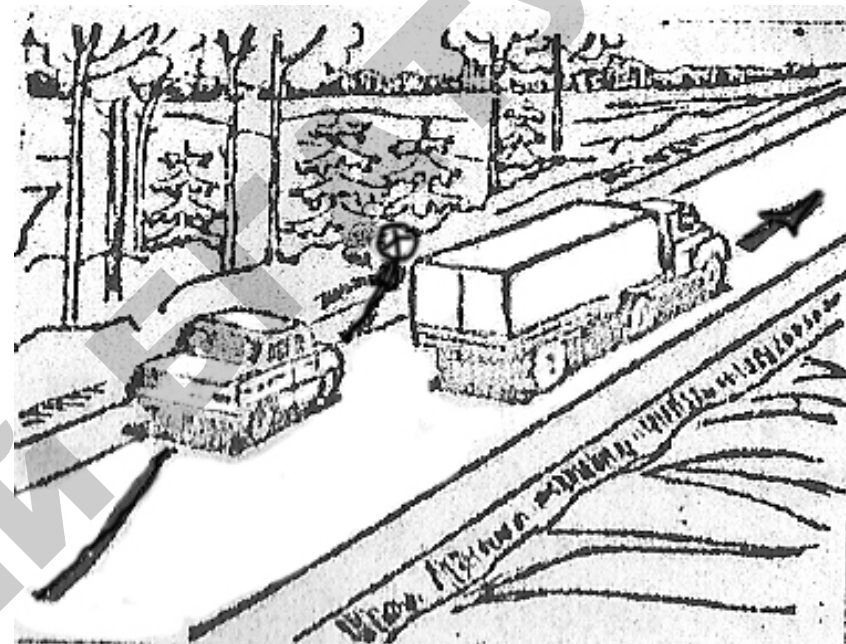


Рисунок 39

Ситуация 39 (рис. 39)

Водитель легкового автомобиля, двигаясь по двухполосной дороге, решил обогнать большегрузный автомобиль. Габариты впереди движущегося автомобиля были таковы, что при обгоне водитель легкового автомобиля вынужден был съехать на обочину. Когда же левое переднее колесо автомобиля съехало на обочину, автомобиль развернуло, он съехал в кювет и опрокинулся.

Опасность такой ситуации состоит именно в том, что обочина была размокшая. Ведь при въезде на такую обочину колесами одной стороны автомобиля (колеса другой стороны автомобиля находятся на твердом покрытии дороги) появляется момент сил, вызываемый неодинаковым сопротивлением качению правого и левого колеса, стремящийся развернуть автомобиль.

Зная об этом, водителю необходимо воздержаться от обгона на таких узких дорогах с рыхлыми обочинами. Обогнать же можно там, где для этого не нужно будет съезжать на обочину дороги.

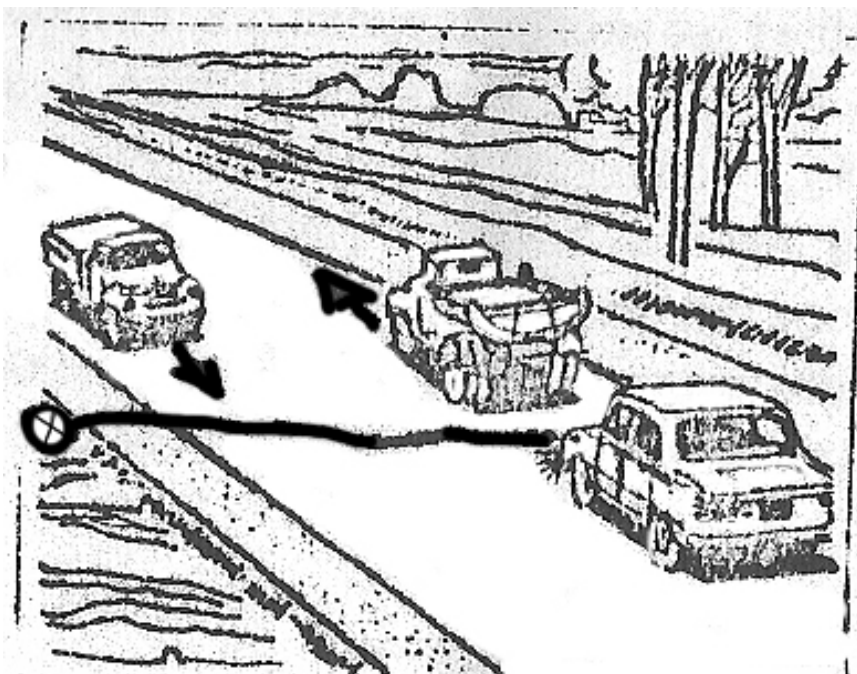


Рисунок 40

Ситуация 40 (рис. 40)

Водитель легкового автомобиля, двигаясь по двухполосной дороге почти вплотную за грузовым автомобилем, решил обогнать его. Уже выехав на полосу встречного движения, он увидел встречный автомобиль, появившийся из-за поворота дороги. Пытаясь избежать столкновения, водитель резко принял влево, съехал в кювет и опрокинулся.

В такой ситуации грубую ошибку допустил водитель легкового автомобиля, решившись на обгон, не оценив обстановку впереди себя. К тому же водитель в значительной мере ограничил себе обзор дороги, сблизившись с обгоняемым грузовиком.

Поэтому для обгона необходимо выбирать прямые участки дороги (как в плане, так и в продольном профиле) с хорошей видимостью.

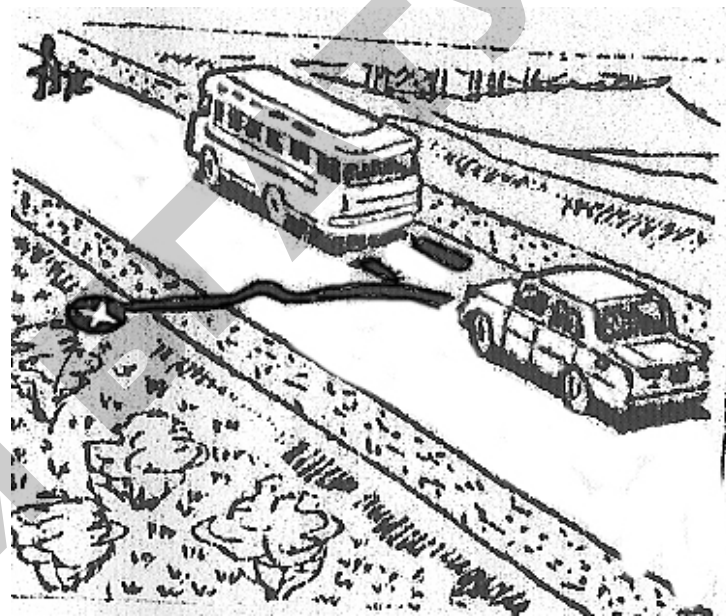


Рисунок 41

Ситуация 41 (рис. 41)

Водитель автобуса на двухполосной дороге обогнал легковой автомобиль, но вынужден был сразу же резко затормозить, так как впереди дорогу перебежали дети. Водитель легкового автомобиля, избегая столкновения с автобусом, затормозил и резко вывернул руль влево, однако автомобиль занесло, он опрокинулся.

Торможение обгоняющего автомобиля сразу же после обгона всегда весьма опасно, так как ставит в трудное положение водителя обгоняемого автомобиля. Ведь водитель легкового автомобиля совершенно не ожидает резкого торможения автобуса, а также дистанция в такой момент, как правило, меньше безопасной. Поэтому оценивая обстановку, водитель должен был учесть возможность появления детей на проезжей части (перед началом обгона он видел их на обочине дороги) и отказаться от обгона в таких условиях. В свою очередь и водитель обгоняемого автомобиля должен снизить скорость и сразу попытаться увеличить дистанцию с обогнавшим его автомобилем.

ЛИТЕРАТУРА

ДЛЯ ЗАМЕТОК

1. Путеводитель по аварийным ситуациям / Б. Ф. Лончинский. – М.: Эксмо, 2008. – 224 с.: ил.
2. Теория и практика безопасного вождения / В. Н. Иванов. – М.: ООО «Издательство АСТ»: ООО «Издательство Астрель», 2004. – 286 с.: ил.
3. Основы управления транспортным средством и безопасность движения : пособие / М.М. Курилович [и др.]. – Минск: БГАТУ, 2009. – 72 с.
4. Бершадский, В. Ф. Безопасность движения автомобиля / В. Ф. Бершадский, Н. И. Дудко. – Мн.: Ураджай, 2001. – 99 с.

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Учебное издание

Оскирко Сергей Иванович, **Дубинко** Олег Иванович,
Гурнович Михаил Николаевич

СИТУАЦИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Пособие

Ответственный за выпуск *С. И. Оскирко*
Редактор *Н. А. Антипович*
Компьютерная верстка *Ю. П. Пугач*

Подписано в печать 09.08.2010 г. Формат 60×84¹/₁₆.

Бумага офсетная. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 3,02. Уч.-изд. л. 2,36. Тираж 75 экз. Заказ 740.

Издатель и полиграфическое исполнение: учреждение образования
«Белорусский государственный аграрный технический университет».

ЛИ № 02330/0552841 от 14.04.2010.

ЛП № 02330/0552743 от 02.02.2010.

Пр. Независимости, 99–2, 220023, Минск.