

**Чернігівський національний педагогічний
університет імені Т.Г.Шевченка**

ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ

Посібник до лабораторних робіт

Для студентів технологічного факультету

Чернігів – 2015

УДК 351.811.122 (075.8)
ББК О 808.02
П 68

Рецензенти:

Гетта В.Г. – кандидат педагогічних наук, професор кафедри технологічної освіти та інформатики Чернігівського національного педагогічного університету імені Т.Г. Шевченка

Шевченко Ю.П. – директор Чернігівського державного обласного навчально-курсowego комбінату

Укладачі: В.С. Люлька, М.М. Коньок, Ю.Є. Перинський

П 68 Правила дорожнього руху України : посіб. до лаб. робіт : для студентів технол. ф-ту / укл. В.С. Люлька, М.М. Коньок, Ю.Є. Перинський; Чернігів. нац. пед. ун-т ім. Т.Г. Шевченка. – Чернігів : ЧНПУ, 2015. – 64 с.

Рекомендовано до друку Вченою радою технологічного факультету Чернігівського національного педагогічного університету імені Т.Г. Шевченка (протокол № 3 від 11 листопада 2015 року)

© Люлька В.С., Коньок М.М., Перинський Ю.Є.
© ЧНПУ, 2015

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	4
ВСТУП.....	5
ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №1. Загальні положення, терміни та визначення, обов'язки і права учасників дорожнього руху.....	9
ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №2. Регулювання дорожнього руху. Дорожні знаки та їх характеристика.....	12
ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №3. Регулювання дорожнього руху. Дорожня розмітка та дорожнє обладнання	15
ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №4. Регулювання дорожнього руху за допомогою світлофорів і сигналів регулювальника.....	17
ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №5. Рух, зупинка і стоянка транспортних засобів.....	20
ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №6. Проїзд перехресть	24
ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №7. Особливі умови руху	26
ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №8. Інші вимоги до організації дорожнього руху	31
ЕТИКА ПОВЕДІНКИ ВОДІЯ ПІД ЧАС РУХУ	34
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ ТА ПРИЧИНИ ЇХ ВИНИКНЕННЯ	40
ІНДИВІДУАЛЬНІ ЗАВДАННЯ	60
ПИТАННЯ ДО ЕКЗАМЕНУ	62
ЛІТЕРАТУРА	64

ПЕРЕДМОВА

Даний методичний посібник створений згідно навчальної програми з дисципліни "Правила дорожнього руху" для підготовки студентів спеціальностей 7.01010301, 8.01010301 "Технологічна освіта (автосправа)" та спеціальності 6.010104 "Професійна освіта".

Методичний посібник призначений для підвищення активності в навчанні та ефективності пізнавальної діяльності студентів.

При вивченні предмету необхідно забезпечити засвоєння основних положень Правил дорожнього руху до початку водіння автомобіля дорогами.

Теоретичні і лабораторно-практичні заняття з Правил дорожнього руху проводяться викладачем з обов'язковим використанням наочних посібників: схем перехресть, майданів; макетів рухомого складу; засобів регулювання; дорожніх знаків і покажчиків; схем, які ілюструють послідовне виконання маневру та інших посібників, включаючи засоби програмованого навчання, навчальні кінофільми і діапозитиви.

Сучасні Правила дорожнього руху надають широку ініціативу і велику самостійність водієві у вирішенні конкретних питань, які виникають під час руху транспорту. Тому при вивченні курсу необхідно уникати механічного заучування Правил, а слід добиватись свідомого їх засвоєння.

Для закріплення знань на всіх заняттях необхідно практикувати розв'язування задач на прикладах типових дорожньо-транспортних ситуацій.

Основний навчальний посібник при вивченні цього розділу – Правила дорожнього руху. Вся інша література з даного питання може бути лише допоміжним матеріалом.

Особлива увага приділяється дорожньо-транспортним пригодам, оскільки прояви та їхні наслідки стосуються кожного учасника дорожнього руху, їхнє виникнення безпосередньо залежить від дотримання Правил дорожнього руху.

Розглядається етика поведінки водія під час руху. Вона визначає стиль їзди, ставлення до своїх колег та свого автомобіля, а також правильну поведінку в критичних ситуаціях.

Методичний посібник розрахований на студентів вищих навчальних закладів, які у майбутньому будуть здійснювати підготовку водіїв транспортних засобів усіх категорій, викладачів цих закладів, усіх учасників дорожнього руху.

ВСТУП

Організація безпеки дорожнього руху – одне з пріоритетних завдань внутрішньої політики держави, що полягає в розробленні та реалізації комплексу правових, соціальних, економічних, технологічних і технічних заходів, спрямованих на зниження рівня та попередження дорожньо-транспортного травматизму, особливо смертельного, зниження шкідливого впливу автотранспорту на довкілля та забезпечення оптимальних умов для безаварійної роботи водіїв.

Проблема безпеки дорожнього руху є актуальною для всього людства. Щороку кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) у світі збільшується на 20 %, у них гине більше як 1,5 млн осіб. На дорогах Європи щороку гине більше 40 тис. осіб. В Україні у ДТП гине щороку більш 7 тис. громадян. За цим сумним показником Україна випереджає всі держави Євросоюзу, що не в останню чергу гальмує процес входження її до Європейської спільноти. Добре знання основ безпеки дорожнього руху всіма його учасниками, безумовно, зробить дорожній рух безпечнішим і позитивно вплине на динаміку зниження рівня смертельного травматизму на автомобільних шляхах України.

Людство почало готувати себе до водіння автомобіля набагато раніше, ніж з'явилися перші автомобілі. Деякі психологічні риси та навички, що їх використовують сучасні водії під час руху, формувалися в людей тисячоліттями.

Так, ще на зорі епохи патріархату, що прийшла на зміну матриархату, чоловіки та жінки по-новому поділили між собою функції життєдіяльності: чоловіки ходили на полювання, а жінки виховували дітей і займалися веденням господарства.

Чоловіки під час полювання постійно наражалися на велику кількість небезпек: хижаків, що раптово атакували з різних боків, а також ворогів із родів, які конкурували за виживання. Тому чоловіки набули низку специфічних психологічних рис і навичок, як позитивних, так і негативних, в аспекті безпеки дорожнього руху. До позитивних можна віднести пильність, постійну готовність до небезпечних ситуацій, спроможність швидко орієнтуватися в просторі й приймати оптимальні рішення; до негативних – схильність до ризику, неповагу до правил дорожнього руху, змагання за лідерство у швидкості та вмінні керувати автомобілем.

Жінки, на відміну від чоловіків, виховували дітей, привчали їх до слухняності, охайності, займалися веденням господарства, що вимагало від них витримки, неквапливості, охайності тощо. Тому й у водіїв-жінок усе навпаки. Вони поважають правила дорожнього руху, оскільки самі навчали дітей поважати правила, не схильні до ризику за кермом, ніколи не змагаються за лідерство у швидкості і т. ін. Однак водії-жінки у переважній більшості неспроможні так швидко орієнтуватися в просторі й приймати оптимальні рішення в критичних ситуаціях, як водії-чоловіки.

Наведені вище відмінності між водіями різної статі зумовлені специфікою попереднього розвитку людства в процесі еволюції, але їх необхідно враховувати як під час навчання водіїв, так і в процесі дорожнього руху.

Безпечі дорожнього руху приділяли належну увагу ще за часів царату. Так, у своєму указі від 3 січня 1683 р. Петро I та його брат Іван V записали, що великим государям стало відомо, як багато хто почав їздити в санях на віжках "із бичами великими" і, їдучи по вулицях недбало, "людей побивають". Тож надалі наказувалося в санях на віжках не їздити, а їздити з візницею.

Імператриці Анна Іоаннівна, Єлизавета Петрівна та Катерина II також вимушені були за свого царювання регламентувати дорожній рух. Покарання за порушення встановлених царськими указами правил руху були надзвичайно суворими. Так, указ Анни Іоаннівни від 25 червня 1732 р. велів: якщо хто надалі в противність Її Імператорської Величності указу посміє так різко й "несмирно" їздити та плітьми бити й санями та кіньми давити, тим буде жорстоке покарання або смертна кара.

Катерина II своїм указом заборонила швидку їзду та звукові сигнали в Санкт-Петербурзі: навіть у самому Санкт-Петербурзі

багато хто з панських кучерів, лакеїв, а також візниці по вулицях скачуть дуже швидко й вчиняють "великі свисти", що в цьому "резидеруючому" Її Імператорську Величність місті чинити дуже непристойно. В усіх домах слід оголосити, щоб ніхто по вулицях швидко не скакав, а кучери, лакеї та візниці не свистіли.

Як відомо, перший автомобіль побудував і запатентував як винахід німецький винахідник Карл Бенц у 1886 р. Швидкість, з якою автомобіль з того часу став підкорювати людство, вражає. Власне, й безпека дорожнього руху як наука виникла разом із появою перших автомобілів і перших ДТП за їх участю. Так, перша зафіксована ДТП сталася в Лондоні (Велика Британія) у 1887 р. – таксист Джордж Сміт не впоравшись із гальмівною системою в'їхав у будинок свого клієнта.

Вже за царювання останнього російського імператора Миколи II було створено перший урядовий автомобільний гараж спеціального призначення. Його автомобілі обслуговували членів імператорської родини та наближених до неї високопосадовців. Цікаво, що вже у 1913 р. в імператорському гаражі налічувалося 29 автомобілів, а в 1917 р. їхня кількість збільшилась до 46 одиниць. У гаражі працювали найкращі механіки та водії того часу, тому автомобілі завжди перебували у справному стані, відповідали всім вимогам безпеки свого часу. Перед кожним виїздом із гаража автомобілі проходили ретельну перевірку. Особливу увагу приділяли приладам пасивної безпеки, оскільки пасажирами цих автомобілів були частіше за інших члени імператорської родини.

Слід зазначити, що навіть на той час автомобілі могли розвивати досить велику швидкість і становили небезпеку як для пішоходів, так і для пасажирів. Так, придбаний для імператора у 1917 р. "Роллс-ройс-4050" розвивав швидкість до 120 км/год. Стрімкий розвиток автомобілізації вимагав правового регулювання цих суспільних відносин з боку держави. Вже на той час фахівці почали розробляти перші правила безпеки руху. Цей процес було перервано революційними подіями, але одразу після революції питання безпеки дорожнього руху постало з новою гостротою.

Радянська влада вважала одним із найважливіших завдань розвитку народного господарства створення вітчизняного автомобілебудування. У 1924 р. у Москві було добудовано завод АМО (зараз АЗЛК), який розпочав випускати півторатонні вантажні автомобілі. У жовтні 1931 р. почав працювати Московський

автомобільний завод, а у січні 1932 р. – Горьківський та Ярославський автомобільні заводи. У роки Другої світової війни було пущено Ульяновський та Уральський автомобільні заводи. За період з 1950 до 1958 р. були введені в дію Кутаїський, Львівський і Павловський автобусні заводи. З 1958 до 1970 р. почали випускати автомобілі Могильовський, Брянський та Іжевський заводи. З 1970 р. автомобільний завод у Тольятті розпочав масове виробництво малолітражних автомобілів. Швидкі темпи автомобілізації вимагали й швидкого розвитку безпеки дорожнього руху як науки.

Отже, організація безпеки дорожнього руху як один із пріоритетних напрямів внутрішньої політики держави має глибокі історичні корені. Історичні реалії змінилися, але проблема організації безпеки дорожнього руху не тільки не втратила актуальності – навпаки, вона стає дедалі гострішою з розвитком цивілізації. Фахівці з безпеки дорожнього руху конче необхідні будь-якій державі. В ідеалі кожен водій повинен бути фахівцем із безпеки дорожнього руху – тоді дорожній рух стане набагато безпечнішим.

Метою вивчення навчального курсу Правил дорожнього руху є набуття студентами твердих знань щодо безпечного керування автотранспортом, засвоєння закономірностей, властивих сфері дорожнього руху та законодавства, яке регулює суспільні відносини в цій сфері, основ внутрішнього та зовнішнього контролю за дотриманням безпеки руху, запобігання ДТП.

ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №1

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ, ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ, ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

МЕТА: Вивчити загальні положення, терміни та визначення. Ознайомитись з обов'язками і правами учасників дорожнього руху.

Методичне забезпечення: плакати, тематичні картки-завдання, контрольні тестові картки-завдання, методичні посібники.

Завдання до роботи

1. Опрацювати пункт 1 Правил: "Загальні положення, терміни та визначення".
2. Опрацювати пункт 2 Правил: "Обов'язки і права водіїв механічних транспортних засобів".
3. Опрацювати пункт 3 Правил: "Рух транспортних засобів зі спеціальними сигналами".
4. Опрацювати пункт 4 Правил: "Обов'язки і права пішоходів".
5. Опрацювати пункт 5 Правил: "Обов'язки і права пасажирів".
6. Опрацювати пункт 6 Правил: "Вимоги до водіїв мопедів і велосипедів".
7. Опрацювати пункт 7 Правил: "Вимоги до осіб, які керують гужовим транспортом, і погоничів тварин".
8. Вирішити 10-20 завдань за темою.

Порядок виконання роботи

1. Записати тему, мету роботи, зміст її виконання.
2. Ознайомитись зі змістом інформаційного блоку.
3. Оформити письмовий звіт за наступними питаннями:
 - 3.1. Записати в робочий зошит результати рішення 10-20 завдань за темою "Загальні положення, терміни та визначення. Обов'язки і права учасників дорожнього руху".
 - 3.2. Пояснити виконані завдання.
 - 3.3. Записати в робочий зошит не менше 5 контрольних завдань за даною темою.
4. Дати усні відповіді на контрольні запитання.
5. Зробити висновки по роботі.
6. Виконати індивідуальне завдання за вказівкою викладача.
7. Захистити виконану лабораторну роботу.

Рекомендована література: [1, 2, 4, 5, 6, 10].

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЛОК

Загальні положення, терміни та визначення

Закон України "Про дорожній рух", Правила дорожнього руху як правова основа дорожнього руху, що має за мету створення безпечних умов для його учасників.

Загальна структура і основні вимоги Правил дорожнього руху. Порядок введення обмежень у дорожньому русі, відповідність обмежень, інструкцій та інших нормативних актів вимогам Правил дорожнього руху.

Постанова кабінету міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 Про Правила дорожнього руху.

Терміни та визначення, що містять Правила дорожнього руху.

Обов'язки і права водіїв транспортних засобів, пішоходів і пасажирів

Обов'язки і права водіїв транспортних засобів перед виїздом на лінію та в дорозі. Обставини, при яких водієві забороняється керувати і передавати іншим особам керування транспортними засобами.

Права і обов'язки водіїв транспортних засобів, що рухаються з увімкнутими проблесковими маячками і (або) спеціальним звуковим сигналом, виконуючи невідкладне службове завдання.

Обов'язки інших водіїв щодо забезпечення безпеки руху транспортних засобів оперативних, а також дорожньо-експлуатаційних служб. Обов'язки водіїв, причетних до дорожньо-транспортної пригоди. Обов'язки та права пішоходів і пасажирів щодо забезпечення безпеки руху й особистого життя, правила поведінки для пішоходів і пасажирів.

Вимоги до водіїв мопедів, велосипедів, осіб, які керують гужовим транспортом, і погоничів тварин

Віковий ценз і вимоги до водіїв велосипедів, мопедів, гужового транспорту та погоничів тварин. Технічний стан і обладнання вказаних транспортних засобів.

Розміщення транспортних засобів на проїзній частині. Правила користування велосипедною доріжкою. Випадки, коли рух указаних транспортних засобів і прогін тварин забороняється.

Небезпечні наслідки порушення вимог до руху велосипедів, мопедів, гужового транспорту і прогону тварин.

Питання для контролю та самоконтролю

1. Які визначення містять Правила дорожнього руху?
2. Які особи являються учасниками дорожнього руху?
3. Які документи має мати при собі водій механічного транспортного засобу?
4. Що зобов'язаний виконати водій для забезпечення безпеки дорожнього руху?
5. Що заборонено водієві?
6. Які обов'язки водіїв, причетних до дорожньо-транспортної пригоди?
7. З якого віку надається право на керування мототранспортними засобами і мотоколясками?
8. З якого віку надається право на керування автомобілями всіх видів, трамваями і тролейбусами?
9. Що має бути ввімкнено на транспортних засобах, які рухаються в супроводжуваній колоні?
10. Якщо на транспортному засобі, що рухається попереду колони, увімкнено пробліскові маячки синього і червоного або лише червоного кольору, з якими проблісковими маячками повинен замикати колону транспортний засіб?
11. Яким чином повинні рухатись пішоходи за межами населених пунктів?
12. Які вимоги ставляться до руху організованих груп людей по дорозі?
13. Які дії забороняються пішоходам?
14. Користуючись транспортним засобом, що повинні робити пасажери?
15. Які дії забороняються пасажирам?
16. Які дії забороняються водіям мопедів і велосипедів?
17. З якого віку дозволяється рух на велосипедах?
18. З якого віку дозволяється рух на мопедах?
19. Якого кольору світлоповертачі мають бути спереду у мопедів та велосипедів?
20. Як повинні їхати водії мопедів та велосипедів, рухаючись групами?
21. Чи повинен бути обладнаний світлоповертачами гужовий віз?
22. Чи дозволяється особам, що керують гужовим транспортом, рухатись по дорогах для автомобілів?

ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №2

РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ. ДОРОЖНІ ЗНАКИ ТА ЇХ ХАРАКТЕРИСТИКА

МЕТА: Вивчити засоби та методи регулювання дорожнього руху, ознайомитись з дорожніми знаками та їх характеристиками.

Методичне забезпечення: плакати, тематичні картки-завдання, контрольні тестові картки-завдання, методичні посібники.

Завдання до роботи

1. Опрацювати тему "Регулювання дорожнього руху. Дорожні знаки та їх характеристика" за літературою.
2. Опрацювати пункт 8.1. Правил.
3. Опрацювати пункт 8.2. Правил.
4. Опрацювати пункт 8.3. Правил.
5. Опрацювати пункт 8.4. Правил.
6. Опрацювати пункт 33 Правил (додаток 1 до Правил дорожнього руху): Дорожні знаки (ДСТУ 4100-2002).
7. Записати значення та назви попереджувальних знаків.
8. Записати значення та назви знаків пріоритету.
9. Записати значення та назви заборонних знаків.
10. Записати значення та назви наказових знаків.
11. Записати значення та назви інформаційно-вказівних знаків.
12. Записати значення та назви знаків сервісу.
13. Вирішити 10-20 завдань за темою.

Порядок виконання роботи

1. Записати тему, мету роботи, зміст її виконання.
2. Ознайомитись зі змістом інформаційного блоку.
3. Оформити письмовий звіт за наступними питаннями:
 - 3.1. Записати в робочий зошит результати рішення 10-20 завдань за темою "Дорожні знаки та їх характеристика".
 - 3.2. Пояснити виконані завдання.
 - 3.3. Записати в робочий зошит не менше 5 контрольних завдань за даною темою.
4. Дати усні відповіді на контрольні запитання.
5. Зробити висновки по роботі.
6. Виконати індивідуальне завдання за вказівкою викладача.
7. Захистити виконану лабораторну роботу.

Рекомендована література: [3, 4, 5, 9, 12].

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЛОК

Дорожні знаки та їх характеристика

Дорожні знаки та їх значення в загальній системі організації дорожнього руху, їх класифікація. Вимоги стандартів щодо встановлення знаків.

Попереджувальні знаки

Загальні ознаки. Призначення. Правила встановлювання знаків. Назва кожного знака, його значення та зона дії. Знаки, які повторюються, їх встановлення.

Таблички, що застосовуються чи можуть застосовуватися із попереджувальними знаками. Вимоги до водія, що наближається до небезпечної ділянки дороги з установленим знаком.

Знаки пріоритету

Призначення. Назва кожного знака, місце встановлення, зона дії. Вимоги до водія, який наближається до ділянки дороги з установленим знаком. Таблички, що застосовуються чи можуть застосовуватися із знаками пріоритету.

Наслідки порушення вимог, уведених установленим знаком.

Заборонні знаки

Загальні ознаки. Призначення. Назва кожного знака, місце встановлення, зона дії. Таблички, що застосовуються чи можуть застосовуватися із заборонними знаками.

Вимоги до водія, що наближається до ділянки дороги з установленим заборонним знаком. Винятки, обумовлені Правилами.

Наслідки порушення вимог, уведених установленим знаком.

Наказові знаки

Загальні ознаки. Призначення. Назва кожного знака, місце встановлення, зона дії, вимоги і винятки, обумовлені Правилами. Таблички, що можуть застосовуватись із наказовими знаками.

Наслідки порушення вимог, уведених установленим знаком.

Інформаційно-вказівні знаки

Загальні ознаки. Призначення. Назва кожного знака, місце встановлення, зона дії. Таблички, що застосовуються чи можуть застосовуватись з інформаційно-вказівними знаками.

Про що інформує чи на що вказує знак водієві, що наближається до ділянки дороги з тим чи іншим знаком.

Знаки сервісу

Загальні ознаки. Призначення. Назва кожного знака, місце встановлення. Таблички, що застосовуються із знаками сервісу.

Питання для контролю та самоконтролю

1. Як здійснюється регулювання дорожнього руху?
2. Який фон мають тимчасові дорожні знаки?
3. Який вид регулювання дорожнього руху має перевагу і над яким?
4. На які групи поділяються дорожні знаки?
5. Яке призначення попереджувальних знаків?
6. Яку форму мають попереджувальні знаки?
7. Що означає цифра на знаку 1.6: "Крутий підйом"?
8. Коли дублюються знаки 1.27: "Залізничний переїзд із шлагбаумом" та 1.28: "Залізничний переїзд без шлагбаума"?
9. Яке призначення знаків пріоритету?
10. Яка кількість знаків пріоритету і перерахуйте їх?
11. На якій відстані перед перехрестям встановлюються знаки пріоритету?
12. Яке призначення заборонних знаків?
13. Яку форму мають заборонні знаки?
14. Яку дію можна виконати перед знаком 3.24: "Розворот заборонено"?
15. Які транспортні засоби дозволено обганяти при дії знака 3.25: "Обгін заборонено"?
16. На які транспортні засоби не поширюється дія знаків 3.1, 3.2, 3.21-3.24, 3.34?
17. На які транспортні засоби не поширюється дія знака 3.3?
18. Яке призначення наказових знаків?
19. Яку форму мають наказові знаки та яка їх кількість?
20. На які транспортні засоби не поширюється дія знака 4.11: "Рух легкових автомобілів"?
21. Яке призначення знаків інформаційно-вказівних знаків?
22. З якою швидкістю дозволено рух при дії знака 5.31: "Житлова зона"?
23. Яке призначення знаків сервісу та табличок?

ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №3

РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ. ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА ТА ДОРОЖНЄ ОБЛАДНАННЯ.

МЕТА: Ознайомитись з дорожньою розміткою та її характеристиками. Розглянути види дорожньої розмітки. Вивчити колір і умови застосування кожного виду розмітки. Ознайомитись з дорожнім обладнанням та його характеристиками.

Методичне забезпечення: плакати, тематичні картки-завдання, контрольні тестові картки-завдання, методичні посібники.

Завдання до роботи

1. Опрацювати тему "Регулювання дорожнього руху. Дорожня розмітка та дорожнє обладнання" за літературою.
2. Опрацювати пункт 8.5. Правил.
3. Опрацювати пункт 8.6. Правил.
4. Опрацювати пункт 34 Правил (додаток 2 до Правил дорожнього руху): Дорожня розмітка (ДСТУ 2584-94).
5. Записати значення горизонтальної розмітки та назви типів ліній.
6. Записати кольори, якими позначаються лінії горизонтальної розмітки.
7. Записати значення вертикальної розмітки та назви типів ліній.
8. Записати види дорожнього обладнання.
9. Вирішити 10-20 завдань за темою.

Порядок виконання роботи

1. Записати тему, мету роботи, зміст її виконання.
2. Ознайомитись зі змістом інформаційного блоку.
3. Оформити письмовий звіт за наступними питаннями:
 - 3.1. Записати в робочий зошит результати рішення 10-20 завдань за темою "Регулювання дорожнього руху. Дорожні знаки та їх характеристика".
 - 3.2. Пояснити виконані завдання.
 - 3.3. Записати в робочий зошит не менше 5 контрольних завдань за даною темою.
4. Дати усні відповіді на контрольні запитання.
5. Зробити висновки по роботі.
6. Виконати індивідуальне завдання за вказівкою викладача.
7. Захистити виконану лабораторну роботу.

Рекомендована література: [3, 4, 5, 9, 12].

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЛОК

Дорожня розмітка та її характеристика

Дорожня розмітка та її значення в загальній системі організації дорожнього руху. Класифікація розмітки.

Горизонтальна розмітка

Призначення горизонтальної розмітки. Колір і умови застосування кожного виду розмітки. Дії водіїв відповідно до вимог розмітки.

Вертикальна розмітка

Призначення вертикальної розмітки. Колір і умови застосування кожного виду розмітки. Написи та інші позначення на проїзній частині. Дії водіїв відповідно до вимог розмітки.

Дорожнє обладнання та його характеристика

Дорожнє обладнання як засіб забезпечення регулювання дорожнього руху на небезпечних ділянках доріг. Огородження, світлове сигнальне обладнання, направляючі пристрої, попереджувальні світлові тумби та інше обладнання.

Питання для контролю та самоконтролю

1. На які види поділяється дорожня розмітка?
2. Яке призначення горизонтальної розмітки?
3. Яким чином наноситься горизонтальна розмітка?
4. Для чого застосовується розмітка 1.1: "Вузька суцільна лінія"?
5. Що позначає дорожня розмітка 1.2: "Широка суцільна лінія", яка її ширина?
6. Що являє собою горизонтальна розмітка 1.3 і для чого вона призначена?
7. Охарактеризуйте дорожню розмітку 1.5.
8. Що позначає розмітка 1.12: "Стоп-лінія"?
9. Яка розмітка позначає нерегульований пішохідний перехід?
10. В якому разі дозволяється перетинати лінію 1.2.
11. З якого боку дозволяється перетинати лінії 1.5-1.8?
12. Яке призначення вертикальної розмітки?
13. Якого кольору вертикальна розмітка 2.1?
14. Якого кольору вертикальна розмітка 2.2?
15. Охарактеризуйте вертикальну розмітку 2.5.
16. Які інженерні засоби відносяться до дорожнього обладнання?

ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №4

РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА ДОПОМОГОЮ СВІТЛОФОРІВ І СИГНАЛІВ РЕГУЛЮВАЛЬНИКА

МЕТА: Вивчити засоби та методи регулювання дорожнього руху за допомогою світлофорів і сигналів регулювальника.

Методичне забезпечення: плакати, тематичні картки-завдання, контрольні тестові картки-завдання, методичні посібники.

Завдання до роботи

1. Опрацювати тему "Регулювання дорожнього руху за допомогою світлофорів і сигналів регулювальника" за літературою.
2. Опрацювати пункт 8.7. Правил.
3. Записати значення сигналів світлофора.
4. Опрацювати пункт 8.8. Правил.
5. Записати значення сигналів регулювальника.
6. Опрацювати пункт 8.9. Правил.
7. Опрацювати пункт 8.10. Правил.
8. Опрацювати пункт 8.11. Правил.
9. Опрацювати пункт 8.12. Правил.
10. Опрацювати додаток 3 до Правил дорожнього руху (світлофори).
11. Записати види світлофорів
12. Вирішити 10-20 завдань за темою.

Порядок виконання роботи

1. Записати тему, мету роботи, зміст її виконання.
2. Ознайомитись зі змістом інформаційного блоку.
3. Оформити письмовий звіт за наступними питаннями:
 - 3.1. Записати в робочий зошит результати рішення 10-20 завдань за темою "Регулювання дорожнього руху за допомогою світлофорів і сигналів регулювальника".
 - 3.2. Пояснити виконані завдання.
 - 3.3. Записати в робочий зошит не менше 5 контрольних завдань за даною темою.
4. Дати усні відповіді на контрольні запитання.
5. Зробити висновки по роботі.
6. Виконати індивідуальне завдання за вказівкою викладача.
7. Захистити виконану лабораторну роботу.

Рекомендована література: [3, 4, 5, 9, 12].

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЛОК

Регулювання дорожнього руху за допомогою світлофорів і сигналів регулювальника

Засоби регулювання дорожнього руху. Типи світлофорів, їх призначення. Значення сигналів світлофора. Обов'язок учасників руху діяти відповідно до сигналів світлофора.

Світлофори, що мають сигнали біло-місячного кольору. Реверсивні світлофори. Світлофори, що регулюють рух пішоходів. Регулювання руху трамваїв, а також інших маршрутних транспортних засобів, котрі рухаються по відокремленій смузі. Організація дорожнього руху за допомогою світлофорів.

Значення сигналів регулювальника для учасників дорожнього руху. Обов'язки учасників руху діяти відповідно до сигналів регулювальника.

Дії водіїв і пішоходів у випадках, коли на перехресті значення сигналів світлофорів та регулювальника суперечливі.

Значення сигналів регулювальника:

а) руки витягнуті в сторони, опущені або права рука зігнута перед грудьми:

з лівого і правого боків – дозволено рух трамвая прямо, нерейковим транспортним засобам – прямо і праворуч; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною та перед грудьми регулювальника;

з боку грудей і спини – рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено;

б) права рука витягнута вперед:

з лівого боку – дозволено рух трамвая ліворуч, нерейковим транспортним засобам – у всіх напрямках; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника;

з боку грудей – усім транспортним засобам дозволено рух лише праворуч;

з правого боку та спини – рух усіх транспортних засобів заборонено; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника;

в) рука піднята вгору:

рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено в усіх напрямках.

Питання для контролю та самоконтролю

1. Яке призначення світлофорів?
2. Які типи світлофорів застосовуються для регулювання дорожнього руху?
3. Які значення мають сигнали світлофора?
4. Яке значення мають два жовтих миготливих сигнали?
5. Які дії водіїв і пішоходів в залежності від сигналів світлофорів?
6. Які світлофори застосовуються для регулювання руху на залізничних переїздах?
7. Що є сигналом регулювальника?
8. Які сигнали регулювальника застосовуються для регулювання дорожнього руху?
9. Якщо рука регулювальника піднята вгору, яким транспортним засобам дозволено рух і в яких напрямках?
10. Якщо руки витягнуті в сторони, в якому напрямку дозволено рух з лівого і правого боків?
11. Якщо руки витягнуті в сторони, в якому напрямку дозволено рух з боку грудей і спини?
12. Якщо права рука витягнута вперед, в якому напрямку дозволено рух з лівого боку?
13. Якщо права рука витягнута вперед, в якому напрямку дозволено рух з правого боку?
14. Якщо права рука витягнута вперед, в якому напрямку дозволено рух з боку грудей?
15. При якому сигналі регулювальника пішоходам дозволено проходити проїзну частину за спиною та перед грудьми регулювальника з лівого боку?
16. При якому сигналі регулювальника транспортним засобам дозволено рух лише праворуч з боку грудей?
17. За допомогою чого подається вимога про зупинку працівником міліції?
18. При якому сигналі регулювальника рух усіх транспортних засобів заборонено?

ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №5

РУХ, ЗУПИНКА І СТОЯНКА ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

МЕТА: ознайомитись з призначенням попереджувальних сигналів та правилами подачі сигналів. Вивчити порядок руху транспортних засобів та правила зупинки і стоянки. Ознайомитись з умовами вибору швидкості руху, дистанції та інтервалу. Вивчити порядок та умови зустрічного роз'їзду.

Методичне забезпечення: плакати, тематичні картки-завдання, контрольні тестові картки-завдання, методичні посібники.

Завдання до роботи

1. Опрацювати тему "Рух, зупинка і стоянка транспортних засобів" за літературою.
2. Опрацювати пункт 9 Правил: "Попереджувальні сигнали".
3. Опрацювати пункт 10 Правил: "Початок руху та зміна його напрямку".
4. Опрацювати пункт 11 Правил: "Розташування транспортних засобів на дорозі".
5. Опрацювати пункт 12 Правил: "Швидкість руху".
6. Опрацювати пункт 13 Правил: "Дистанція, інтервал, зустрічний роз'їзд".
7. Опрацювати пункт 14 Правил: "Обгін".
8. Опрацювати пункт 15 Правил: "Зупинка і стоянка".
9. Вирішити 10-20 завдань за темою.

Порядок виконання роботи

1. Записати тему, мету роботи, зміст її виконання.
2. Ознайомитись зі змістом інформаційного блоку.
3. Оформити письмовий звіт за наступними питаннями:
 - 3.1. Записати в робочий зошит результати рішення 10-20 завдань за темою "Рух, зупинка і стоянка транспортних засобів".
 - 3.2. Пояснити виконані завдання.
 - 3.3. Записати в робочий зошит не менше 5 контрольних завдань за даною темою.
4. Дати усні відповіді на контрольні запитання.
5. Зробити висновки по роботі.
6. Виконати індивідуальне завдання за вказівкою викладача.
7. Захистити виконану лабораторну роботу.

Рекомендована література: [3, 4, 5, 9, 12].

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЛОК

Попереджувальні сигнали

Види і призначення попереджувальних сигналів. Правила подачі сигналів світловими покажчиками або рукою. Випадки, під час яких дозволяється подавання звукових сигналів і сигналів світлом фар.

Позначення транспортного засобу ближнім світлом фар або протитуманними фарами.

Випадки, коли обов'язкове увімкнення аварійної світлової сигналізації.

Небезпечні наслідки порушення правил подавання попереджувальних сигналів.

Порядок руху, зупинка і стоянка транспортних засобів.

Початок руху, зміна напрямку руху

Обов'язки водіїв перед початком руху, перестроюванням, поворотами і розворотами на перехресті та поза перехрестями. Правила використання смуг гальмування та розгону.

Обов'язки водіїв у випадках, коли траєкторії руху транспортних засобів перетинаються, а черговість руху не обумовлена.

Порядок руху заднім ходом. Місця, в яких забороняється розворот.

Небезпечні наслідки порушення правил початку руху і зміни напрямку руху.

Розташування транспортних засобів на проїзній частині

Визначення кількості смуг для руху нерейкових транспортних засобів. Вимоги до розташування транспортних засобів на проїзній частині поза населеними пунктами, в населених пунктах, на дорогах з двостороннім рухом, які мають три, чотири і більше смуг.

Випадки, коли дозволяється рух по трамвайних коліях. Повороти на дорогу і рух на дорозі з реверсивним рухом. Рух по тротуарах і пішохідних доріжках.

Небезпечні наслідки порушення правил розташування транспортних засобів на проїзній частині.

Швидкість руху, дистанція та інтервал

Фактори й обставини, в залежності від яких водій вирішує, з якою швидкістю має рухатись транспортний засіб, забезпечуючи безпеку руху.

Обмеження швидкості руху в житлових і пішохідних зонах, у населених пунктах, поза населеними пунктами, на автомагістралях, для різних категорій транспортних засобів, під час буксирування механічних транспортних засобів і причепів вантажними автомобілями і тракторами, для водіїв, стаж роботи яких менше двох років.

Розпізнавальні знаки обмеження швидкості руху. Умови, під час яких швидкість руху транспортних засобів на окремих ділянках може бути збільшена. Заборони, пов'язані з швидкістю руху.

Безпечні дистанція та інтервал між транспортними засобами, що рухаються.

Вимоги до водіїв тихохідних і великовантажних транспортних засобів.

Вимоги водіїв у разі виникнення перешкоди або небезпеки для руху.

Небезпечні наслідки порушення правил швидкості руху, дистанції та інтервалу.

Зустрічний роз'їзд і обгін

Зустрічний роз'їзд, правила його виконання.

Умови, під час виконання яких дозволяється обгін. Порядок обгону.

Місця, де обгін забороняється. Вимоги до водіїв, транспортні засоби яких рухаються з малою швидкістю, а обгін їх неможливий.

Небезпечні наслідки порушення правил зустрічного роз'їзду й обгону.

Зупинка і стоянка

Загальні правила виконання зупинки і стоянки та їх способи. Умови, під час яких водій може залишати транспортний засіб на зупинці і стоянці. Стоянка біля тротуару і на тротуарах.

Місця, в яких заборонені зупинка і стоянка, а в яких – тільки стоянка. Вимоги до водія під час вимушеної зупинки і стоянки. Небезпечні наслідки порушення правил зупинки і стоянки.

Питання для контролю та самоконтролю

1. Які є види попереджувальних сигналів?
2. В яких випадках водій повинен подавати сигнали світловими покажчиками повороту?
3. У разі несправності світлових покажчиків повороту чим подаються сигнали руху?
4. На якій відстані потрібно подавати сигнали покажчиками повороту?
5. В яких випадках має бути ввімкнене ближнє світло фар в світлу пору доби?
6. В яких випадках є обов'язковим увімкнення аварійною світловою сигналізацією?
7. На якій відстані встановлюється знак аварійної зупинки?
8. В яких місцях забороняється розворот?
9. Які вимоги ставляться до водіїв тихохідних і великовантажних транспортних засобів?
- 10.3 якою швидкістю дозволяється рух транспортних засобів у населених пунктах?
- 11.3 якою швидкістю дозволяється рух транспортних засобів у житлових і пішохідних зонах?
- 12.3 якою швидкістю дозволяється буксирувати транспортні засоби?
13. За яких умов водій може залишати транспортний засіб на зупинці і стоянці?
14. Які безпечні дистанція та інтервал між транспортними засобами, що рухаються?
15. Як дозволяється виконувати обгін нерейкових транспортних засобів?
16. В яких випадках заборонено обгін?
17. Де забороняється зупинка?
18. Де забороняється стоянка?
19. На якій відстані від залізничних переїздів дозволяється стоянка?

ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №6

ПРОЇЗД ПЕРЕХРЕСТЬ

МЕТА: ознайомитись з видами і ознаками перехресть. Вивчити порядок і черговість руху на регульованих перехрестях. Вивчити порядок і черговість руху на нерегульованих перехрестях.

Методичне забезпечення: плакати, тематичні картки-завдання, контрольні тестові картки-завдання, методичні посібники.

Завдання до роботи

1. Опрацювати тему "Проїзд перехресть".
2. Опрацювати пункти 16.1-16.4 Правил: "Проїзд перехресть".
3. Записати визначення регульованого перехрестя.
4. Записати визначення нерегульованого перехрестя.
5. Опрацювати пункти 16.5-16.10 Правил: "Регульовані перехрестя".
6. Опрацювати пункти 16.11-16.15 Правил: "Нерегульовані перехрестя".
7. Розібрати нерегульоване перехрестя нерівнозначних доріг, пункт 16.11 Правил дорожнього руху.
8. Розібрати нерегульоване перехрестя рівнозначних доріг, пункт 16.12 Правил дорожнього руху.
9. Вирішити 10-20 завдань за темою.

Порядок виконання роботи

1. Записати тему, мету роботи, зміст її виконання.
2. Ознайомитись зі змістом інформаційного блоку.
3. Оформити письмовий звіт в зошиті за наступними питаннями:
 - 3.1. Записати в робочий зошит результати рішення 10-20 завдань за темою "Проїзд перехресть".
 - 3.2. Пояснити виконані завдання.
 - 3.3. Записати в робочий зошит не менше 5 контрольних завдань за даною темою.
4. Дати усні відповіді на контрольні запитання.
5. Зробити висновки по роботі.
6. Виконати індивідуальне завдання за вказівкою викладача.
7. Захистити виконану лабораторну роботу.

Рекомендована література: [3, 4, 5, 9, 12].

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЛОК

Проїзд перехресть

Види й ознаки перехресть. Загальні правила руху праворуч чи ліворуч на перехресті. Випадки, коли забороняється виїжджати на перехрестя.

Регульовані перехрестя

Порядок і черговість руху на регульованих перехрестях.

Правила проїзду перехресть, де діють світлофори з додатковими секціями.

Взаємодія сигналів світлофора, регулювальника і дорожніх знаків.

Нерегульовані перехрестя

Правила проїзду перехресть, створених рівнозначними і нерівнозначними дорогами. Черговість проїзду, якщо головна дорога змінює напрямок на перехресті. Випадки проїзду перехресть, коли водій не може визначити головну дорогу, а знаків пріоритету немає.

Небезпечні наслідки порушення правил проїзду перехресть.

Питання для контролю та самоконтролю

1. Які є види перехресть?
2. Яка послідовність взаємодії сигналів світлофора, регулювальника і дорожніх знаків?
3. Про що свідчить миготливий сигнал світлофора(жовтого кольору, червоного кольору)?
4. Які дії водія у випадку, коли водій не може визначити головну дорогу?
5. Яка черговість проїзду перехресть, створених рівнозначними дорогами?
6. Яка черговість проїзду, якщо головна дорога змінює напрямок на перехресті?
7. Якщо зелений сигнал світлофора дозволяє одночасно рух трамвая і нерейкових транспортних засобів, хто з них має перевагу?
8. Які перехрестя вважаються регульованими?
9. Які перехрестя вважаються нерегульованими?
10. Чи дозволяється виїжджати на перехрестя, якщо утворився затор?

ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №7

ОСОБЛИВІ УМОВИ РУХУ

МЕТА: ознайомитись з правилами проїзду пішохідних переходів, зупинок маршрутних транспортних засобів і залізничних переїздів. Ознайомитись з правилами користування зовнішніми світловими приладами. Вивчити умови та правила перевезення людей та вантажів. Розглянути вимоги до навчальної їзди. Ознайомитись з порядком руху у колонах, житловій зоні, по автомагістралях і дорогах для автомобілів.

Методичне забезпечення: плакати, тематичні картки-завдання, контрольні тестові картки-завдання, методичні посібники.

Завдання до роботи

1. Опрацювати тему "Особливі умови руху".
2. Опрацювати пункт 17 Правил: "Переваги маршрутних транспортних засобів".
3. Опрацювати пункт 18 Правил: "Проїзд пішохідних переходів і зупинок транспортних засобів".
4. Опрацювати пункт 19 Правил: "Користування зовнішніми світловими приладами".
5. Опрацювати пункт 20 Правил: "Рух через залізничні переїзди".
6. Опрацювати пункт 21 Правил: "Перевезення пасажирів".
7. Опрацювати пункт 22 Правил: "Перевезення вантажу".
8. Опрацювати пункт 23 Правил: "Буксирування та експлуатація транспортних составів".
9. Опрацювати пункт 24 Правил: "Навчальна їзда".
10. Опрацювати пункт 25 Правил: "Рух транспортних засобів у колонах".
11. Опрацювати пункт 26 Правил: "Рух у житловій та пішохідній зоні".
12. Опрацювати пункт 27 Правил: "Рух по автомагістралях і дорогах для автомобілів".
13. Опрацювати пункт 28 Правил: "Рух по гірських дорогах і на крутих спусках".
14. Опрацювати пункт 29 Правил: "Міжнародний рух".
15. Вирішити 10-20 завдань за темою.

Порядок виконання роботи

1. Записати тему, мету роботи, зміст її виконання.
2. Ознайомитись зі змістом інформаційного блоку.
3. Оформити письмовий звіт в зошиті за наступними питаннями:
 - 3.1. Записати в робочий зошит результати рішення 10-20 завдань за темою "Особливі умови руху".
 - 3.2. Пояснити виконані завдання.
 - 3.3. Записати в робочий зошит не менше 5 контрольних завдань за даною темою.
4. Дати усні відповіді на контрольні запитання.
5. Зробити висновки по роботі.
6. Виконати індивідуальне завдання за вказівкою викладача.
7. Захистити виконану лабораторну роботу.

Рекомендована література:[3, 4, 5, 9, 12].

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЛОК

Проїзд пішохідних переходів, зупинок маршрутних транспортних засобів і залізничних переїздів.

Переваги маршрутних транспортних засобів

Види пішохідних переходів і зупинок маршрутного транспорту. Порядок руху через пішохідні переходи і повз зупинки маршрутних транспортних засобів. Вимоги до водія, який наближається до транспортного засобу з розпізнавальним знаком "Діти", що зупинився з увімкнутою аварійною сигналізацією.

Небезпечні наслідки порушення правил руху через пішохідні переходи і повз зупинки маршрутних транспортних засобів.

Різновидності залізничних переїздів. Вимоги правил безпеки і порядок руху транспортних засобів через залізничний переїзд. Інформація, якою повинен керуватися водій під час руху через переїзд.

Випадки, коли забороняється рух через переїзд. Дії водія під час вимушеної зупинки на переїзді.

Небезпечні наслідки порушення правил руху через залізничний переїзд.

Переваги маршрутних транспортних засобів, які розпочинають рух від позначених зупинок у населених пунктах та вимоги до їх водіїв. Вимоги правил щодо користування смугами на дорозі, позначеними дорожніми знаками 5.8 і 5.11 Правил дорожнього руху.

Переваги трамваїв поза перехрестями.

Небезпечні наслідки порушень цих вимог Правил дорожнього руху.

Особливі умови руху

Користування зовнішніми світловими приладами

Особливості руху транспортних засобів у темну пору доби або в інших умовах недостатньої видимості, а також у тунелях.

Правила користування ближнім і дальнім світлом фар, габаритними і стоянковими вогнями. Дії водія при осліпленні. Правила користування протитуманними фарами і ліхтарями, фарею-прожектором і фарею-шукачем, розпізнавальним знаком автопоїзда.

Буксирування й експлуатація транспортних составів

Способи буксирування транспортних засобів. Умови і порядок буксирування механічних транспортних засобів на гнучкому і

жорсткому зчепленні та методом часткового навантаження. Випадки, коли буксирування забороняється. Перевезення людей під час буксирування транспортних засобів.

Навчальна їзда

Умови, під час яких дозволяється навчальна їзда. Вимоги до учня, майстра навчання або особи, яка навчає керуванню транспортним засобом. Обладнання механічного транспортного засобу, на якому проводиться навчання. Початкове навчання керуванню транспортними засобами. Навчальна їзда на дорогах.

Рух транспортних засобів у колонах

Загальні вимоги до організації руху транспортних засобів у колоні. Установлення розпізнавальних знаків "Колона". Розташування транспортних засобів колони на проїзній частині, швидкість руху колони. Вимоги до водіїв транспортних засобів колони та іншого транспорту.

Рух у житловій зоні

Переваги пішоходів під час руху в житловій зоні. Особливі вимоги правил до водіїв під час користування дорогами в житловій зоні.

Рух по автомагістралях і дорогах для автомобілів

Автомагістралі і дороги для автомобілів, їх основні ознаки. Транспортні розв'язки на автомагістралях і дорогах для автомобілів. Вимоги Правил дорожнього руху щодо руху на автомагістралях і дорогах для автомобілів.

Рух по гірських дорогах і на крутих спусках

Основні ознаки гірських доріг і крутих спусків. Вимоги правил щодо руху на гірських дорогах і крутих спусках.

Міжнародний рух

Вимоги до водія і механічного транспортного засобу, що прибуває до України з іншої країни, а також водія – громадянина України, який виїжджає за кордон.

Небезпечні наслідки порушення вимог правил користування зовнішніми світловими приладами, буксирування й експлуатації транспортних составів, навчальної їзди, руху транспортних засобів у колоні, руху в житловій зоні, по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також руху по гірських дорогах і на крутих спусках.

Перевезення людей та вантажу

Умови перевезення людей. Вимоги до водіїв і транспортних засобів. Перевезення дітей. Швидкість руху під час перевезення людей. Випадки, коли перевезення людей забороняється.

Правила завантаження транспортного засобу й умови розміщення вантажу. Умови перевезення вантажу.

Небезпечні наслідки порушення правил перевезення людей та вантажу.

Питання для контролю та самоконтролю

1. Які дії водія, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу?
2. Які дії водія, якщо проїжджу частину перетинає пішохід з вадами зору?
3. В яких випадках трамвай має переваги?
4. Які правила користування протитуманними фарами і ліхтарями?
5. Які світлові пристрої повинні бути ввімкнені у темну пору доби?
6. В яких випадках потрібно перемикати дальнє світло фар на ближнє?
7. Які правила користування фараю-прожектором і фараю-шукачем?
8. В яких випадках забороняється рух через переїзд?
9. В яких випадках забороняється перевезення людей?
10. Яку кількість пасажирів дозволяється перевозити в кузові вантажного автомобіля?
11. За яких умов дозволяється перевезення вантажу?
12. Яким чином здійснюється буксирування транспортних засобів?
13. Які умови використання гнучкого зчеплення під час буксирування?
14. В яких випадках забороняється буксирування?
15. Яким має бути вік особи, яка навчається водінню автомобіля?
16. Яким вимогам потрібен відповідати механічний транспортний засіб, на якому проводиться навчання?
17. Як повинні рухатись транспортні засоби в колоні?
18. Що забороняється учасникам дорожнього руху у житловій зоні?
19. Рух яких транспортних засобів забороняється на автомагістралях і дорогах для автомобілів?
20. Що забороняється на гірських дорогах?

ЛАБОРАТОРНА РОБОТА №8

ІНШІ ВИМОГИ ДО ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

МЕТА: ознайомитись з вимогами, щодо обладнання транспортних засобів номерними та розпізнавальними знаками. Вивчити загальні вимоги до технічного стану транспортних засобів. Розглянути питання організації дорожнього руху, що потребують узгодження з Державтоінспекцією.

Методичне забезпечення: плакати, тематичні картки-завдання, контрольні тестові картки-завдання, методичні посібники.

Завдання до роботи

1. Опрацювати тему "Інші вимоги до правил дорожнього руху".
2. Опрацювати пункт 30 Правил: "Номерні, розпізнавальні знаки, написи і позначення".
3. Розглянути характеристику розпізнавальних знаків у пункті 30.3.
4. Опрацювати пункт 31 Правил: "Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання".
5. Записати значення гальмового шляху для різних типів транспортних засобів.
6. Записати значення граничного значення сумарного люфту для різних типів транспортних засобів.
7. Опрацювати пункт 32 Правил: "Окремі питання дорожнього руху, що потребують узгодження з Державтоінспекцією".
8. Вирішити 10-20 завдань за темою.

Порядок виконання роботи

1. Записати тему, мету роботи, зміст її виконання.
2. Ознайомитись зі змістом інформаційного блоку.
3. Оформити письмовий звіт в зошиті за наступними питаннями:
 - 3.1. Записати в робочий зошит результати рішення 10-20 завдань за темою "Інші вимоги до Правил дорожнього руху".
 - 3.2. Пояснити виконані завдання.
 - 3.3. Записати в робочий зошит не менше 5 контрольних завдань за даною темою.
4. Дати усні відповіді на контрольні запитання.
5. Зробити висновки по роботі.
6. Виконати індивідуальне завдання за вказівкою викладача.
7. Захистити виконану лабораторну роботу.

Рекомендована література: [3, 4, 5, 9, 12].

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЛОК

Номерні, розпізнавальні знаки. Написи і позначення

Реєстрація (перереєстрація) транспортних засобів і причепів у Державтоінспекції.

Номерні знаки і написи, які обов'язкові для механічних транспортних засобів. Вимоги щодо обладнання засобів розпізнавальними знаками.

Попереджувальні пристрої (прапорці, щитки). Знак аварійної зупинки (ліхтар).

Небезпечні наслідки порушення вимог до стану номерних і розпізнавальних знаків, написів і позначень.

Розпізнавальні знаки, що встановлюються на транспортних засобах: "Автопоїзд", "Глухий водій", "Діти", "Довгомірний транспортний засіб", "Інвалід", "Інформаційна таблиця небезпечного вантажу", "Знак безпеки", "Колона", "Лікар", "Негабаритний вантаж", "Обмеження максимальної швидкості", "Розпізнавальний автомобільний знак України", "Розпізнавальний знак транспортного засобу", "Таксі", "Учебний транспортний засіб", "Шипи".

Технічний стан і обладнання транспортних засобів

Загальні вимоги до технічного стану транспортних засобів. Умови, під час, яких експлуатація транспортних засобів забороняється.

Несправності, при яких водій повинен вжити заходів до їх усунення, а якщо це зробити неможливо – рухатися до місця стоянки або ремонту.

Несправності, при яких подальший рух транспортних засобів заборонено: гальмових систем, рульового керування, зовнішніх світлових приладів, склоочисників і склообмивачів вітрового скла, коліс і шин, двигуна, інших елементів конструкції.

Небезпечні наслідки порушення вимог до технічного стану та обладнання транспортних засобів.

Окремі питання організації дорожнього руху, що потребують узгодження з Державтоінспекцією

Вимоги правил, що стосуються питань організації дорожнього руху, які вимагають узгодження з Державтоінспекцією.

Питання для контролю та самоконтролю

1. Які номерні знаки і написи є обов'язковими для механічних транспортних засобів?
2. Що являє собою розпізнавальний знак "Автопоїзд"?
3. Яке позначення має розпізнавальний знак "Глухий водій"?
4. Що являє собою розпізнавальний знак "Діти"?
5. Яке позначення "Знака небезпеки" і що воно означає?
6. Що являє собою розпізнавальний знак "Колона"?
7. На якій висоті розміщуються розпізнавальні знаки?
8. Що являє собою знак аварійної зупинки?
9. За яких умов забороняється експлуатація транспортних засобів?
10. За яких несправностей водій може рухатися до місця стоянки або ремонту?
11. За яких несправностей подальший рух транспортних засобів заборонено?
12. При якому значенні сумарного люфту в рульовому керуванні допускається експлуатація вантажного автомобіля з допустимою максимальною масою більше 3,5 т?
13. На якому уклоні дороги стоянкова гальмівна система повинна забезпечувати нерухомий стан вантажного автомобіля і автопоїзда у спорядженому стані?
14. Яка мінімальна залишкова висота рисунка протектора має бути на шинах автобуса, щоб його допустити до експлуатації?
15. Яку залишкову висоту рисунка протектора повинні мати шини мотоцикла?
16. При якому значенні сумарного люфту в рульовому керуванні допускається експлуатація легкового автомобіля?
17. При якому значенні сумарного люфту в рульовому керуванні допускається експлуатація автобуса з дозволеною максимальною масою понад 5 т?
18. При яких несправностях двигуна забороняється експлуатація транспортних засобів?
19. Чи дозволяється встановлення шин з різним рисунком протектора на одну вісь транспортного засобу?
20. Які вимоги до технічного стану і конструкції транспортних засобів потребують узгодження з Державтоінспекцією?
21. Правила, умови, режими та маршрути перевезень яких вантажів потребують узгодження з Державтоінспекцією?

ЕТИКА ПОВЕДІНКИ ВОДІЯ ПІД ЧАС РУХУ

Надійному водієві притаманні такі моральні якості, як дисциплінованість, почуття відповідальності, законслухняність, скромність, небайдужість, працелюбність, чуйне ставлення до людей. Натомість, такі моральні якості, як егоїзм, грубість, правовий нігілізм, неповага до людей, притаманні водіям-аварійникам.

Водій-аварійник, як правило, ігнорує вимоги ПДР, не турбується про безпеку інших учасників дорожнього руху. Надійний водій, помітивши помилки, яких припустився інший водій або пішохід, зробить усе можливе, щоб запобігти ДТП. Дуже важливим є взаємне застереження та взаємоповага учасників руху. Коли їх немає, це свідчить про невихованість учасників дорожнього руху. Так, недисципліновані водії, виконуючи поворот ігнорують вимогу пропустити пішоходів, застосовують силові методи витіснення їх із проїзної частини. Трапляється, що при цьому вони ще й брутально лаються, лякають пішоходів звуковими сигналами. Зустрічаються такі водії, котрі взагалі не подають попереджувальних сигналів, при цьому їх наміри передбачити неможливо. Трапляються випадки байдужого ставлення деяких водіїв до інших учасників дорожнього руху, які зазнали певних труднощів або невдач. Наприклад, під час перебування одного з водіїв на сусідню смугу руху, інші замість того, щоб допомогти йому, зменшивши швидкість і збільшивши дистанцію, роблять навпаки – підвищують швидкість і зменшують дистанцію. Інколи під час обгону водій, якого обганяють, замість того, щоб скинути швидкість і не заважати обгону, як того вимагають ПДР, навпаки – підвищує її, не даючи можливості себе обігнати. З таким водієм треба бути дуже обережним і краще відмовитись від обгону.

Коли автомобіль, що зупинився попереду на червоний сигнал світлофора, не рушає під час переключення на зелений, не треба йому сигналізувати. Якщо двигун заглух, то водій під акомпанемент гудків клаксонів не зможе спокійно й швидко його запустити. Ще гірше буде, коли за кермом опиниться недосвідчений водій чи емоційна жінка. Тому слід не сигналізувати в цьому випадку, а спокійно трохи почекати.

Складніша ситуація виникає, коли причину такої затримки неможливо швидко усунути. У цьому випадку водії, які стоять позаду автомобіля, що раптово вийшов із ладу, починають шукати

можливість перебудуватися на сусідню смугу руху. ПДР вимагають від водія під час перебудування на сусідню смугу руху пропускати транспортні засоби, що рухаються по ній. Як діяти водіям, якщо по сусідніх смугах рухається нескінченний потік автомобілів, що часто трапляється в містах?

У багатьох країнах світу ПДР передбачений вихід з такої ситуації. Правилами дорожнього руху там передбачено принцип "ялинки": кожен автомобіль, що рухається по вільній смузі, повинен пропустити один автомобіль зі смуги, на якій рух перекрито. Оскільки нашими ПДР такий принцип не передбачено, водії самі повинні його дотримуватися. Тому зробіть "жест доброї волі" – пропустіть водія із сусідньої смуги, що подає сигнал повороту, і, можливо, він робитиме так само в подібних ситуаціях.

Часто водіям потрібна допомога, а одержати її не вдається, хоча поруч проїжджає чимало ТЗ. Всі водії почуватимуть себе впевненіше на дорозі, коли знатимуть, що в разі потреби інші учасники дорожнього руху прийдуть їм на допомогу.

Найважчим і найнебезпечнішим проявом недисциплінованості та неповаги до правопорядку є вживання водіями алкоголю під час керування ТЗ. Зниження працездатності, невиправданий ризик, збільшення часу реакції через вживання алкоголю за кермом призводять до непоправних наслідків. Водій повинен завжди пам'ятати про те, що він керує засобом підвищеної небезпеки, й ніколи не сідати за кермо в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, хворобливому та збудженому стані.

Необхідно знати, що алкоголь є наркотиком, тому його вплив на організм людини тотожний впливу наркотичних речовин. Після вживання найменших їх доз загальмовуються центри кори головного мозку, що контролюють дії та вчинки людини. У водіїв це виявляється у некритичному ставленні до себе, переоцінці своїх можливостей і недооцінці складності дорожньої ситуації. З'являється відчуття необґрунтованої самовпевненості, бажання ризикнути, знехтувати вимогами ПДР. П'яні водії часто перевищують швидкість, їдуть на заборонні сигнали, змінюють смугу руху або йдуть на обгін, не враховуючи реальної обстановки, можливостей власного ТЗ і своїх особистих. Після вживання алкоголю знижуються інтенсивність і стійкість уваги, уповільнюється її переключення. Крім того, порушуються процеси мислення й пам'яті, координація рухів, збільшується час реакції,

знижується гострота зору, звужується поле зору, порушуються глибинний зір і здатність розрізняти кольори, збільшується час адаптації до темряви. Водії повільніше й гірше оцінюють дорожню обстановку, а їхні дії стають різкими, розмашистими, погано координованими, часто запізнілими й неправильними. Порушення в організмі водія після вживання алкоголю нерідко стають причинами ДТП з важкими наслідками.

Не менш небезпечним для водія є й наркотичне сп'яніння. У малих дозах його важко розпізнати навіть досвідченому автоінспектору, але для водія воно може мати трагічні наслідки. До наркотичних засобів належать опій, морфій, героїн, кокаїн, а також лікарські засоби на їх основі. Зловживання наркотиками водій може припуститися навіть за необізнаністю, якщо вживає лікарські засоби наркотичної дії. Деякі водії самовільно приймають наркотичні препарати для вгамування головного болю та інших хворобливих станів, а це неприпустимо з погляду безпеки руху. Необхідно знати про небезпеку таких ліків і консультуватися з лікарем щодо можливості їх вживання під час керування ТЗ. Наркотики діють приблизно так само, як і алкоголь, тобто спочатку викликають відчуття повного фізичного й психічного комфорту, але водночас порушуються процеси мислення й пам'яті, координація рухів, збільшується час реакції, знижується гострота зору. Крім того, наркотичні засоби викликають стійку залежність від них, що призводить до стійкого розладу всіх функцій організму.

Треба також знати про небезпечність паління за кермом. Останніми дослідженнями американських учених встановлено:

1) 10 спалених одна за одною цигарок у 90 % випадків можуть вбити навіть фізично здорового тинейджера;

2) тинейджери, що палять, у 20 разів частіше, ніж ті, що не палять, впадають у паніку.

Крім того, цигарки під час паління виділяють СО та бензопірен – надзвичайно сильні отрути, що є небезпечними для людини й діють на організм як наркотики. Отже, паління за кермом небезпечне навіть для фізично здорової людини. Можна багато розмовляти про небезпеку паління, зокрема за кермом, та коли людина палить багато років, кинути палити дуже важко. Треба знати, як це можна зробити з урахуванням останніх досягнень науки.

Зменшити кількість цигарок, що викурюються, дуже нелегко, оскільки людина повинна в цьому випадку боротися зі своїми

психологічними звичками. Зазвичай більшість водіїв палить у відповідь на певні ситуації (важка розмова, напружена їзда, порушення правил іншими водіями та ін.). З іншого боку, коли водій, що палить, примушує себе не палити за кермом, він згодом відчуває сильне бажання палити, що призводить до внутрішньої напруженості та роздратованості, що у свою чергу негативно впливає на безпеку руху.

Проблема паління завжди гостро стояла на порядку денному в сферах людської діяльності, які не сумісні з палінням. Так, на борту підводних човнів паління завжди було категорично заборонено. Від початку ери використання підводних човнів члени їх екіпажів, які мали звичку до паління, перебуваючи в тривалому плаванні без паління, ставали дуже роздратованими та неврівноваженими, що негативно впливало на безпеку всього плавання. Згодом військові зрозуміли, що просто наказуючи людям не палити, проблему вирішити неможливо. Тоді вони звернулися до шведських вчених із проханням вирішити цю проблему. Шведський уряд виділив відповідні кошти на проведення цих досліджень, результатом яких стала поява жувальної гумки "Нікоретте". Під час жування такої гумки в організм потрапляє невелика кількість нікотину (декілька міліграмів), які допомагають подолати бажання палити та впоратися з напруженням та роздратованістю. Результати цих досліджень були вищими за очікувані: всі члени екіпажів підводних човнів, що раніше палили, перейшли на споживання цієї жувальної гумки під час плавання. Роздратованість і напруження, які підводники відчували без паління під час тривалого плавання, зникли. Багато з них у подальшому взагалі кинули палити.

Малі дози нікотину є небезпечними для організму людини, та дієво позбавляють її від неприємних почуттів, дозволяючи зосередитись на складних і небезпечних виробничих процесах, зокрема на керуванні автомобілем.

Як висновок необхідно зазначити, що кожен водій повинен привчити себе сідати за кермо тільки у тверезому стані, не палити під час руху, поважати ПДР та інших учасників дорожнього руху. Тільки дотримуючись цих правил, водій убезпечить себе та інших учасників дорожнього руху від небезпеки. Є твердження, що поведінка людини на дорозі є дзеркалом її душі, і воно відповідає дійсності.

Поняття етики водіння

Етика водіння – це не тільки свідоме додержання Правил дорожнього руху (ПДР), а й наявність складної системи різних якостей, що охоплюють моральні риси, освіту, духовні потреби, естетику зовнішнього вигляду водія і його автомобіля, уміння поводитись. Формування етики і культури в водія відбувається не тільки в результаті виховної роботи інспекторів ДАІ та викладачів автошколи. Істотне значення має також і самовиховання.

Виховання етики і культури водіння – одна з важливих соціальних проблем. Це виховання полягає в тому, щоб добитися єдності внутрішнього стану водія і зовнішнього його виявлення. Внутрішній стан – це мета, наміри, орієнтири, зовнішнє їх виявлення – безпосередні дії і результати. До них належать акуратність водіння, точність, тактовність у поводженні з іншими водіями та працівниками органів МВС. Ці риси характеру потрібно виховувати.

Внутрішня культура водія

Безумовно, головне – це внутрішня культура водіїв. Вона визначає стиль їзди, ставлення до своїх колег та свого автомобіля, а також правильну поведінку в критичних ситуаціях, коли необхідно швидко прийняти рішення і запобігти аварії, травматизму. Невід'ємними елементами внутрішньої культури водія мають бути гуманність, безкорисливість, елементарний вияв турботи про незнайомих водіїв і пішоходів, які потрапили в біду. На жаль, якщо водій зник з місця пригоди, залишивши на проїжджій дорозі людину, яка потребує негайної медичної допомоги; якщо за буксирування технічно несправного авто вимагають непомірну суму; якщо за надання допомоги в місцях, де буксують автомобілі, вимагають негайної оплати – усе це свідчить про наявність серйозних проблем у вихованні внутрішньої культури як водіїв, так і пішоходів.

Формування культури водія

Формування внутрішньої і зовнішньої культури водія немислиме без систематичного ознайомлення з новинками технічної літератури для автомобілістів. Це сприяє розширенню його кругозору, збагаченню досвіду, появі нових інтересів. Читання журналів викликає яскраві враження, переживання. Серед численних видань на території СНД варто виділити: "За рулем", "Сигнал", "Автомобильний транспорт". Журнал "За рулем" – один із найпопулярніших, видається з 1928 р., містить такі цікаві рубрики,

як "Техніка", "Досвід експлуатації", "Ми й автомобілі", "Клуб автоаматорів", де висвітлюються питання поведінки і культури водіїв.

Темпи збільшення кількості автомобілів, особливо у великих містах, досить високі, висока й організація дорожнього руху. Проте рівень розвитку культури водіння не відповідає завданням сьогодення. Найважливішим елементом культури водія є його дисципліна.

Дисципліна водія має кілька складових, які є нерівнозначними. Водій високої культури не вступатиме в перепалку з інспекторами дорожньо-патрульної служби безпеки руху, не їздитиме на брудному, немитому автомобілі.

Під дисципліною культури водія розуміють систематичне навчання, розвиток і контроль своїх здібностей і можливостей, доброзичливе поводження з усіма учасниками дорожнього руху, у тому числі і в аварійних ситуаціях.

До недавнього часу керування дорожнім рухом здійснювалося через удосконалення Правил дорожнього руху. Створювалися сучасні технічні засоби регулювання дорожнього руху, розроблялись і встановлювались системи автоматичного управління. Водночас відбувалось збільшення кількості дорожніх знаків. Усі ці заходи не привели до істотного зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Підвищення культури водія сприятиме скороченню дорожньо-го травматизму, зменшенню кількості інспекторів на дорогах.

Відомо, що головними характеристиками особистості водія є його кваліфікація, знання і додержання Правил дорожнього руху і культури водіння. Усі три чинники є невід'ємними, доповнюють один одного. Не може бути високої культури водіння без глибокого знання Правил дорожнього руху, так само як і високої кваліфікації з низькою культурою водія.

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ ТА ПРИЧИНИ ЇХ ВИНИКНЕННЯ

Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки.

Прояви дорожньо-транспортних пригод та їхніх наслідків стосуються кожного учасника дорожнього руху, адже їхнє виникнення безпосередньо залежить від дотримання Правил дорожнього руху. Збільшення числа транспортних засобів та учасників дорожнього руху підвищує ймовірність аварійності на автошляхах, відповідно й зростає число осіб, які потенційно можуть постраждати в автопригодах. Дана закономірність стосується не тільки нашої країни, а й країн світу в цілому, яку можливо порушити лише за умови побудови якісної дорожньої мережі та підвищення рівня культури пересування усіма учасниками дорожнього руху.

У 2005 році Генеральна асамблея ООН оголосила третій тиждень листопада Всесвітнім днем пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод. У цей час весь світ схиляє голови, вшановуючи їх пам'ять, висловлює співчуття родичам, аналізує ситуацію на дорогах, оцінюючи втрати і здобутки на "мирному фронті", який щороку невідворотно збирає свій страшний урожай.

Вдумаймося: кожені шість секунд аварії на дорогах планети забирають одне життя чи калічать людину. Щодня 3500 людей в різних куточках світу виходять із дому, щоб більше ніколи не повернутись – їх убиває автомобіль... Ця глобальна біда за кількістю жертв посідає друге місце після СНІДу. Йдучи за смертністю нарівні з туберкульозом, вона випередила навіть малярію. Але на відміну від недуг дорожньо-транспортні пригоди не залишають шансу будь-кому: багатому чи бідному, дитині чи літній людині, пішоходу чи тому, хто за кермом.

ДТП завдають величезної шкоди економіці країн. За офіційними даними, світові втрати від них сягають 100 мільярдів доларів США на рік. Але, безумовно, ці мільярди – ніщо в порівнянні з цінністю людського життя. Погані дороги, небезпечні авто, п'яні водії, перевищення швидкості і легковажність перехожих є прямими факторами ризику. У країнах СНД від аварій потерпають десятки мільйонів жителів щороку. Щоб повніше уявити ці масштаби, порівняймо: така кількість населення проживає, скажімо, сумарно в

десятку найбільших міст світу. Ось таку жахливу ціну сплачує людство за перспективу швидше дістатися до місця призначення.

Проте трагедій, пов'язаних із дорожніми пригодами, значно більше – у світі сила-силенна людей є потерпілими від ДТП, бо зостаються осиротілими родини жертв, знижується рівень життя тих, хто став інвалідом. Це лягає відчутним тягарем не тільки на сімейні бюджети, а й на державні витрати. При цьому найбільш незахищеним стає населення країн, що розвиваються, в урядів яких бракує коштів на матеріальну допомогу потерпілим.

А прогнози на майбутнє зовсім невтішні. Якщо нічого не змінювати, то до 2020 року смертність унаслідок ДТП майже подвоїться і забиратиме два мільйони життів на рік.

Щоб запобігти розвитку такого песимістичного сценарію, у 2011 році ООН проголосила 2011–2020 роки "Десятиріччям дій задля безпеки дорожнього руху". Країни-учасники підготували свої програми, реалізацію яких мають контролювати ООН і Всесвітня організація охорони здоров'я. "Разом ми можемо врятувати мільйони життів", – так прокоментував світовий почин Пан Гі Мун, Генеральний секретар ООН. У багатьох містах світу: Москві, Торонто, Лондоні, Буенос-Айресі, Нью-Йорку, Женеві, Сідней та інших, щоб привернути увагу населення до цієї проблеми, встановлено пам'ятні знаки – монументи, тематичні голографічні зображення, білборди. Виготовлено особливі значки-символи у вигляді жовтого ромба на сріблястому ланцюжку. Фінансується програма завдяки податку у розмірі два долари на кожен новий проданий у світі автомобіль.

Та в той час, як у заможних країнах дороги стають безпечнішими, в Україні та інших державах з відсталою економікою, рівень смертності від ДТП зростає щодень. До речі, Україна, за даними Асоціації безпеки дорожнього руху, перебуває на п'ятому місці в Європі за кількістю жертв на дорогах.

Що характерно: в слаборозвинених країнах сьогодні нараховується удвічі менше одиниць транспорту, ніж у багатших сусідів, та саме на перші й припадає 90 відсотків усіх аварій. А це означає, що цієї миті, коли ви читаете матеріал, машина, ймовірно, зіб'є перехожого в Україні, ніж в ОАЕ. І при цьому тільки третина країн, що розвиваються, мають національні стратегії з безпеки дорожнього руху, які враховують реальні цілі та забезпечені коштами для їх досягнення.

Теорії генезису ДТП

Вчених і фахівців завжди цікавило питання про передумови виникнення ДТП: чому, з яких причин та за яких умов виникає ДТП. Розуміти це необхідно для того, щоб розробляти дієві механізми уникнення та попередження ДТП.

Розглянемо головні теорії генезису ДТП.

1. Теорія ситуацій – кожне ДТП та його наслідки є наслідком збігу випадкових обставин, що були спонтанно розподілені в часі та просторі, та раптового сконцентрувались (наприклад, якби пішохід не став перебігати дорогу саме в цей час і в цьому місці, то ДТП не трапилося б; не менш випадкові й ДТП з тяжкими наслідками: не було б на дорозі (узбіччі) стороннього предмета, об який вдарилась збита людина, вона б не загинула тощо).

2. Теорія пропорційної залежності кількості ДТП від інтенсивності руху. Її прибічники стверджують що кожен водій скоює ДТП приблизно один раз на 400 тис. км пробігу незалежно від того, якими якостями він володіє та чи дотримується ПДР. Вважаємо цю теорію хибною. Вона зводить роль водія до ролі маніпулятора, а роль ДАІ – до ролі статистів. Надійність водія визначається рівнем його майстерності та дисциплінованості. Є водії, що протягом усієї кар'єри не скоюють жодного ДТП, а є такі, що скоюють їх регулярно.

3. Теорія некерованості. Кожному ДТП передують "період некерованості", тобто проміжок часу, коли водій не має можливості впливати на перебіг аварійної ситуації, і ТЗ повністю виходить з-під його контролю! Рух ТЗ розглядається виключно у суворій відповідності до законів фізики.

Справді, водій безсилий запобігти ДТП у визначених межах зупинкового шляху, який, як ми вже знаємо, складається з відстані, що пройде ТЗ за час реакції водія, час спрацювання гальм і гальмівного шляху.

Зупинковий шлях може змінюватися в значних межах. Так, за сприятливих умов на сухій асфальтованій дорозі гальмівний шлях ТЗ за швидкості в 50 км/год становить близько 15 м, а повний зупинковий шлях, якщо час реакції та час спрацювання гальм взяти за 1 с, досягне 29 метрів. Необхідно пам'ятати, що зупинковий шлях зростає пропорційно квадрату швидкості.

Теорією некерованості можна пояснити тільки дії дисциплінованих водіїв. Якщо водій порушує ПДР, про "період

некерованості" не може бути й мови. Наприклад, якщо водій, бажаючи проскочити перехрестя на "червоне світло", додав швидкості та зіткнувся з іншим ТЗ, що виїхав на "зелене світло".

4. Теорія технічної неможливості (доповнює теорію некерованості) – коли немає технічної можливості запобігання (уникнення) ДТП за умов дотримання водієм ПДР (наприклад, раптово в межах зупинкового шляху на дорозі опинилася людина або виїхав автомобіль). У цьому випадку водій не притягується до відповідальності (якщо він не перевищував швидкості або не порушив інші вимоги ПДР).

5. Теорія розгубленості ґрунтується на тому, що більшості людей притаманно розгублюватися в критичних ситуаціях і впадати в паніку. Отже, за цією теорією переважна більшість водіїв схильна до паніки в аварійній ситуації, що спричиняє неправильні дії, що призводять до ДТП. З цієї причини, на думку прихильників цієї теорії, відбувається переважна кількість ДТП.

6. Теорія схильності – є водії, схильні до створення аварійних ситуацій внаслідок особливостей характеру, виховання, способу життя (вживання алкоголю, наркотиків тощо). Прихильники цієї теорії пропонують виявляти таких водіїв і проводити для них додаткові тести, за наслідками яких вирішувати питання про можливість допуску їх до керування автомобілем. Але для цього необхідно внести певні зміни до законодавства про дорожній рух.

7. Теорія системного збою – ДТП розглядається як порушення у роботі системи *автомобіль-дорога-довкілля*. ДТП, згідно з цією теорією, є наслідком збою в роботі одного або кількох елементів такої системи.

Безумовно, всі наведені теорії мають право на існування, тому що досі не створено універсальної теорії генезису ДТП. У цьому напрямі необхідно ще багато працювати.

Механізм ДТП

Для розуміння механізму ДТП необхідно визначитись із деякими поняттями:

1) безпечна дорожньо-транспортна ситуація – це таке положення та швидкість ТЗ, за яких не виникає загрози ДТП для жодного з учасників дорожнього руху, а водії виконують тільки правильні дії;

2) небезпечна дорожньо-транспортна ситуація – це такі положення та швидкість ТЗ на дорозі, за яких внаслідок

неправильних дій одного з учасників руху виникла реальна загроза ДТП, але при цьому є можливість запобігання їй;

3) аварійна ситуація – небезпечна ситуація, за якої уникнути ДТП неможливо;

4) супутні фактори – обставини, що впливають на розвиток ДТП в аварійній ситуації, які або полегшують, або погіршують наслідки ДТП.

Як приклад розглянемо найнебезпечнішу з погляду наслідків ДТП – виїзд на зустрічну смугу: вид ДТП – "зіткнення", різновид – "лобове зіткнення".

Під час обгону водій скоїв лобове зіткнення із зустрічним ТЗ. Безпечна ситуація перетворилася на небезпечну в момент, коли водій, неправильно оцінивши відстань до зустрічного ТЗ, почав обгін (неправильні дії) замість того, щоб відмовитись від нього (правильні дії) та зберегти безпечну ситуацію. Супутнім фактором у цьому випадку був рух зустрічного ТЗ із перевищенням швидкості. Водій не очікував, що ТЗ настільки швидко наблизиться та прийняв неправильне рішення – розпочати обгін. Так виникла небезпечна ситуація.

В якийсь момент водій усвідомлював можливість зіткнення, але замість того, щоб знизити швидкість і зайняти свою смугу руху (правильні дії), він, навпаки, підвищив швидкість (неправильні дії), щоб встигнути завершити обгін. А водій, що рухався позаду, наблизився до ТЗ, який не розпочав обгін (тобто зайняв місце того, що обганяє), тим самим обмеживши можливість його безпечного повернення на свою смугу руху. Так виникла аварійна ситуація. Може виникнути ще один супутній фактор: водій ТЗ, котрого обганяли, не знизив швидкість, як того вимагають ПДР, а навпаки, підвищив її, не пропустивши того, хто обганяє (неправильні дії).

З цієї аварійної ситуації є декілька виходів з відносно легкими наслідками:

1) водій міг мигнути фарами зустрічному водієві та почати екстрене гальмування з метою зниження швидкості до моменту зіткнення, відтіснити водія, що рухався позаду, й частково зайняти свою смугу руху;

2) вийти за межі дорожнього полотна ліворуч, якщо дає змогу узбіччя (тобто його стан, стан кювету тощо).

Все це – правильні дії.

Найправильнішим у такій ситуації було зниження швидкості й повернення на свою смугу руху.

Однак водій, не встигаючи завершити обгін, прийняв неправильне рішення: притиснутись якомога ближче до ТЗ, що обганяється, і так розминутись із зустрічним ТЗ (неправильні дії). Але зустрічний водій не знизив швидкості, оскільки вважав, що водій, який обганяє, або встигне завершити обгін, або знизить швидкість і займе свою смугу руху (неправильні дії). В результаті – лобове зіткнення з тяжкими наслідками! Ще одним супутнім фактором може бути й те, що водій ТЗ, якого обганяли, рухався не своїм краєм проїзної частини, а змістившись до її середини (водій цього ТЗ міг не бачити, що його обганяють, хоча наш водій повинен був попередити його – правильні дії).

Тільки досконале знання механізму ДТП, оволодіння методикою встановлення його причин, правильних і неправильних дій його учасників, супутніх факторів дає змогу зробити правильні висновки про винність кожного з учасників, визначити ступінь їх відповідальності, а отже, забезпечити законність і правосуддя!

Причини ДТП

Згідно з даними світової статистики, основними причинами ДТП у світі є порушення водіями правил дорожнього руху та керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння.

В Україні основними причинами ДТП є:

1. Невиконання ПДР учасниками дорожнього руху.

З вини водіїв:

- 1) перевищення встановленої швидкості;
- 2) керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння чи під впливом наркотичних речовин;
- 3) порушення правил маневрування;
- 4) виїзд на смугу зустрічного руху;
- 5) порушення правил проїзду перехресть;
- 6) недотримання безпечної дистанції та інтервалу;
- 7) непокоря сигналам регулювання дорожнього руху або їх ігнорування;
- 8) порушення правил перевезення людей;
- 9) порушення правил проїзду пішохідних переходів;
- 10) порушення правил проїзду зупинок транспорту загального користування;
- 11) порушення правил використання освітлювальних приладів;

12) порушення правил зупинки та стоянки транспортних засобів;

13) порушення правил буксирування;

14) порушення правил надання безперешкодного проїзду;

15) порушення правил проїзду залізничних переїздів;

16) порушення правил обгону.

З вини пішоходів:

1) перехід через проїзну частину в невстановленому місці;

2) невиконання вимог сигналів регулювання дорожнього руху або їх ігнорування;

3) раптовий вихід на проїзну частину;

4) гра дітей на проїзній частині;

5) нетверезий стан.

2. Незадовільний технічний стан транспортних засобів:

1) несправна стоянкова гальмівна система;

2) несправності рульового управління:

– колеса (відрив);

– шини:

а) розрив або зношення протектора;

б) невідповідність по типу та розміру;

3) несправність освітлювальних приладів;

4) несправність зчіпних приладів;

5) несправність інших елементів конструкції ТЗ.

3. Неправильне розміщення або закріплення вантажу, що призвело до втрати керованості, стійкості, збоїв у роботі механізмів або до їх відмови.

4. Зниження працездатності водіїв:

1) перевтома;

2) хвороба;

3) алкогольне сп'яніння;

4) вплив наркотичних і токсичних речовин.

5. Вплив-факторів, що викликають зміни самопочуття та сприйняття обстановки руху.

6. Незадовільний стан елементів профілю дороги та дорожньої інфраструктури:

1) слизьке покриття;

- 2) наявність ушкоджень дорожнього покриття (вибоїни, нерівності);
- 3) відсутність сигнальних стовпчиків;
- 4) відсутність дорожніх огорож;
- 5) відсутність зовнішнього освітлення дороги або недостатнє освітлення;
- 6) незадовільна організація дорожнього руху.

7. Застосування водіями небезпечних прийомів керування ТЗ, що призводять до втрати керованості ТЗ під час руху або до поломки та ушкодження механізмів, що, у свою чергу, спричинює аварійні ситуації, і, як наслідок, ДТП.

Види ДТП

З метою спрощення обліку, дослідження причин і механізмів ДТП, всі ДТП поділяють на такі види (див. додатки):

1) зіткнення – пригода, під час якої транспортні засоби, що рухалися, зіткнулися між собою чи з рухомим складом залізниці. До цього виду ДТП належать також зіткнення з ТЗ, що раптово зупинився (перед світлофором, через затор у русі чи технічну несправність), і зіткнення рухомого складу залізниці з ТЗ, що зупинився або був залишений на колії;

2) перекидання – пригода, під час якої ТЗ, що рухався, перекинувся. До цього виду пригод не належать перекидання, яким передували інші види пригод (наприклад, зіткнення, що призвело до перекидання);

3) наїзд на ТЗ, що стоїть, – пригода, під час якої ТЗ, що рухався, наїхав на ТЗ (у тому числі причеп чи напівпричеп), що стояв, крім пригод, що віднесені до зіткнення;

4) наїзд на перешкоду – пригода, під час якої ТЗ наїхав чи вдарився в нерухомий предмет (опора мосту, стовп, огорожа, дерево, будівельні матеріали і т. ін);

5) наїзд на пішохода – пригода, під час якої ТЗ (у тому числі вантаж, що ним перевозиться) наїхав на людину чи вона сама наштовхнулася на ТЗ, що рухався;

6) наїзд на велосипедиста – пригода, під час якої ТЗ наїхав на велосипедиста чи той сам наштовхнувся на ТЗ, що рухався;

7) наїзд на гужовий транспорт – пригода, під час якої ТЗ

наїхав на запряжених тварин або на візок, який вони транспортували; або запряжені тварини чи візок, який вони транспортували, вдарився в ТЗ, що рухався;

8) наїзд на тварин – пригода, під час якої ТЗ наїхав на птахів, диких чи свійських тварин (включаючи в'ючних і верхових) або ці тварини чи птахи вдарилися в ТЗ, внаслідок чого потерпіли люди чи спричинені матеріальні збитки;

9) падіння пасажира – пригода, під час якої людина випала з ТЗ, що рухався, або впала в салоні автомобіля;

10) падіння вантажу – пригода, під час якої від падіння вантажу, що перевозився, чи відкинутого колесом механічного ТЗ потерпіли люди;

11) зіткнення з потягом – пригода, під час якої транспортні засоби, що рухалися, зіткнулися з рухомим складом залізниці.

Доцільно детальніше розглянути такий вид ДТП, як лобове зіткнення, тобто найнебезпечніший вид ДТП, що призводять до масової загибелі людей.

Відомо, що для уникнення такого виду ДТП бажано на всіх швидкісних ділянках руху мати розподільвальну смугу та по декілька смуг руху в кожному напрямку. Але ж для цього треба вкладати в будівництво доріг значні кошти, яких не вистачає на це.

Як відбуваються події під час лобового зіткнення, показано в таблиці 1.

Під час зіткнення, пересуваючись за інерцією вперед, водій і пасажир вдаряються об предмети інтер'єру, один об одного, викидаються через лобове скло, розбиваючи його головою, якщо воно до цього моменту залишилось цілим.

У людини, викинутої з автомобіля під час зіткнення, вірогідність загинути в 50 разів вища, ніж у тієї, що залишилась у салоні!

Ось як описує наїзд на нерухому перешкоду К. Жерондо у книзі "Безпека руху: минуле, теперішнє, майбутнє: "Немає нічого жахливішого, ніж доля водія, який у момент зіткнення не був пристебнутий паском безпеки!"

Коли водій на швидкості в 80 км/год скоює наїзд на нерухому перешкоду, події цієї ДТП розвиваються в часі приблизно так.

Якщо лобового зіткнення не можна уникнути, краще здійснити попутне зіткнення або вийти за межі проїзної частини, навіть з подальшим перекиданням автомобіля – ці ДТП здебільшого мають менш жахливі наслідки.

Таблиця 1. Схема подій під час лобового зіткнення

№ з/п	Час, с	Подія
1	0,026	Після удару втискується бампер; сила, що у 30 разів перевищує силу ваги автомобіля, зупиняє його рух на лінії передніх сидінь, а пасажирів, не пристебнутих пасками безпеки, продовжують рухатися в салоні зі швидкістю 80 км/год (закон інерції)
2	0,039	Водій разом із сидінням стрімко рухається вперед, його мозок зазнає небезпечних перевантажень
3	0,044	Водій грудною кліткою ламає рульове колесо та рульову колонку (відповідно ламає ребра в більшості випадків!)
4	0,050	Швидкість падає настільки, що на автомобіль та всіх пасажирів починає діяти сила, що у 80 разів перевищує їх власну силу тяги
5	0,068	Водій із силою в 9 т вдаряється об панель приладів
6	0,092	Водій і пасажир, що сидить поруч із ним, вдаряються головами об скло і зазнають смертельних ушкоджень черепа
7	0,100	Обвислий на рульовій колонці водій відкидається назад — він уже мертвий!
8	0,110	Автомобіль починає повільно відкочуватися назад
9	0,113	Пасажир, що сидить за водієм, якщо він не пристебнутий паском безпеки, опиняється з ним на одній лінії й завдає йому нового удару, одночасно сам зазнає смертельних ушкоджень
10	0,15	Настає повна тиша, уламки скла та заліза падають на землю. Місце зіткнення вкриває завеса пилу. Все скінчилося за 0,15 секунди!

Отже, зробимо висновки з викладеного та запропонуємо декілька необхідних порад:

1) ідіть на обгін, тільки якщо на 100 % переконані, що встигнете його завершити;

2) максимально допустима швидкість у 90 км/год – це не вигадка ДАІ. Вона дає змогу своєчасно знизити швидкість до безпечних меж у разі раптового виникнення небезпеки;

3) не слід ризикувати – не зважайте на тих, хто перевищує швидкість у 3-4 рази порівняно з дозволеною – це потенційні смертники! У жодному разі не намагайтеся конкурувати в швидкості з цими горе-водіями;

4) завжди під час руху користуйтеся пасками безпеки – вони дійсно рятують життя під час зіткнень;

5) ніколи не вирушайте на далеку відстань у втомленому або хворобливому стані, а якщо стомилися в дорозі, відпочивайте чи робіть фізичні вправи;

б) не перевищуйте встановлену правилами та основами безпеки дорожнього руху швидкість – це потрібно не для інспектора ДАІ, а для власної безпеки, безпеки пасажирів та інших учасників дорожнього руху;

7) під час руху з $V=90$ км/год не можна палити, розмовляти мобільним телефоном, слід бути максимально сконцентрованим на дорозі;

8) перед поїздкою переконайтеся в справності ТЗ;

9) не можна давати кермо іншим особам, навіть найближчим – безпеці дорожнього руху неможливо навчити за п'ять хвилин навіть найрозумнішу та найталановитішу людину;

10) привчіть себе завжди дотримуватися ПДР не з остраху перед покаранням за порушення, а для власної безпеки;

11) перед тим як розпочати обгін за наявності навіть незначного ризику лобового зіткнення, обов'язково подивіться на узбіччя та кювет – чи матимете у критичному випадку можливість вивести авто за межі проїзної частини, якщо ні – рішуче відмовтеся від обгону;

12) ніколи не ризикуйте, не виїздіть для обгону на зустрічну смугу, якщо в межах видимості є зустрічний транспорт;

13) вивчайте фронтальний вид усіх марок авто та їх ТТХ, щоб хоча б приблизно знати їх максимальну швидкість.

Не зайвим для морального налаштування водія на безпечну поїздку буде й повторення народної мудрості щодо безпеки руху:

1) проскочивши на червоне світло – можеш попрощатися з білим світом;

2) поведінка водія на дорозі – дзеркало його душі;

3) водій, ти правою ногою тиснеш на кришку власної труни;

4) тихіше їдеш – далі будеш;

5) швидко поїдеш – повільно понесуть;

6) ДДД – дай дорогу дурню.

Запобігання ДТП у небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях

Спроможність безпечно керувати автомобілем у переважній більшості водіїв формується у процесі практичного водіння автомобіля. В середньому для цього необхідно не менше 5-7 років безперервного керування автомобілем, протягом яких водій спостерігає, переживає й запам'ятовує велику кількість небезпечних ситуацій. У процесі водіння водій спостерігає й аналізує різні ситуації взаємодії учасників дорожнього руху. При цьому в його пам'яті залишаються найхарактерніші, найгостріші за розвитком, з можливими важкими наслідками початкові та кінцеві фази розвитку й взаємодії чинників дорожнього руху.

З власного досвіду водіння кожен водій знає й вживає необхідних заходів із попередження ДТП під час руху в небезпечних місцях. Набуття, систематизація й вдосконалення цього досвіду й передавання його іншим у процесі навчання підвищують рівень безпеки дорожнього руху. Метод навчання водіїв поведінки в типових небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях (далі ДТС) підвищує рівень безпеки руху, сприяє прискоренню набуття досвіду молодими водіями, попередженню ДТП.

Під ДТС розуміють сукупність об'єктів, що оточують певний автомобіль у визначений проміжок часу, та подій, у яких протягом того самого часу цей автомобіль бере участь. ДТС можуть бути типовими й нетиповими. Ознаки типової ситуації такі:

- 1) неодноразова повторюється під час руху;
- 2) відбувається здебільшого у визначених місцях;
- 3) відбувається у визначений проміжок часу доби;
- 4) до неї потрапляє багато водіїв.

Розглянемо типові ДТС, що призводять до ДТП.

Наїзд на пішохода – типовий вид ДТП для водіїв, що здебільшого пересуваються вулицями великих міст. Найчастіше наїзд на пішохода відбувається в місцях позначеної зупинки автобуса, тролейбуса, трамвая внаслідок раптового виходу пішохода на проїзну частину, коли водій не в змозі своєчасно загальмувати або виконати маневр внаслідок високої швидкості чи щільності транспортного потоку. Велика кількість таких ДТП трапляється на пішохідних переходах поблизу перехресть, в інших місцях скупчення пішоходів. При цьому пішохід може перебувати в полі зору водія й бути невидимим до раптового виходу з-поза ТЗ, що

стоїть або рухається в попутному напрямку ближче до тротуару. Наїзди на дітей зазвичай трапляються в місцях катання їх на санках, лижах, ковзанах взимку. А влітку наїзди на дітей трапляються поблизу шкіл, дитячих садків, гральних майданчиків тощо.

Тротуар, узбіччя, проїзна частина дороги також можуть стати місцем наїзду, що пов'язано з недостатньою видимістю вночі й у негоду, або через спонтанний рух ТЗ, покинутого на дорозі зі схилом без надійної його фіксації гальмом, упором тощо.

Обгін або об'їзд практично завжди пов'язані з небезпечною ситуацією, що може перейти в ДТП. Помилки, яких припускається водій у цьому випадку, зазвичай є наслідком помилкової оцінки ним швидкості ТЗ, котрого він обганяє, швидкості зустрічного ТЗ та відстані до нього. Найчастіше така ДТС складається в умовах недостатньої видимості. ДТП, що виникають у таких ситуаціях, як правило, є наслідком перевищення швидкості й призводять до зіткнень, наїздів на перешкоду, інший ТЗ і навіть з'їзду в кювет ТЗ, котрий обганяють.

Зіткнення ТЗ досить часто відбуваються в умовах інтенсивного руху в місті здебільшого в умовах доброї видимості, але за інтенсивного руху. Головною причиною таких зіткнень є неухважність водія, невміння швидко орієнтуватися на перехрестях із інтенсивним рухом, у знаках пріоритету, прояви недисциплінованості з боку водіїв й хибна оцінка швидкості руху та відстані між ТЗ.

ДТС на залізничному переїзді з переходом у ДТП із тяжкими наслідками відбуваються як на охоронюваних, так і на не охоронюваних переїздах. Головними причинами таких ДТП є:

- 1) сигналізація переїзду, що не працює;
- 2) несправний стан шлагбаума;
- 3) порушення у виконанні службових обов'язків чергового;
- 4) слизька проїзна частина в зоні переїзду;
- 5) зупинка ТЗ на переїзді внаслідок несправності;
- 6) порушення водієм правил проїзду залізничного переїзду.

Одним з поширених і небезпечних ДТС є занос автомобіля. Найчастіше він відбувається під час ожеледиці та дощу в осінньо-зимовий період. Рух по дорогах у таку погоду вимагає від водія виключної уважності для правильної оцінки ДТС і відвернення можливих ДТП. Швидкість руху в таких умовах знижують до мінімуму, уникають гальмування, за необхідності гальмують двигуном без різкого скидання газу, оскільки різке гальмування навіть двигуном може призвести до заносу.

Запобігти ДТП набагато легше, коли водій тримає у свідомості можливі варіанти оптимального виходу з небезпечних ДТС.

Нижче наведено деякі з цих варіантів.

1. На під'їзді до маршрутного ТЗ, що стоїть, водій повинен повністю сконцентрувати увагу, зменшити до мінімуму "закрити" зону попереду ТЗ, що стоїть, переконатися що зустрічна смуга вільна на достатній відстані, пішоходи, що стоять зліва, не перетинають дорогу; швидкість руху необхідно обрати з тим розрахунком, щоб встигнути загальмувати та попередити наїзд на пішохода.

2. На під'їзді до регульованого пішохідного переходу (перехрестя) у момент переключення сигналу на зелений, особливо під час руху по багатосмужній дорозі, водій повинен бути особливо уважним. Швидкість руху необхідно обирати з таким розрахунком, щоб встигнути загальмувати до лінії руху пішохода. Якщо праворуч рухається ТЗ (особливо великогабаритний), необхідно знизити швидкість, даючи йому можливість проїхати пішохідний перехід, й тільки після цього можна починати виконувати випередження.

3. Наближаючись до нерегульованого перехрестя необхідно уважно стежити за діями всіх учасників дорожнього руху. Якщо довгомірний ТЗ, наближаючись до перехрестя, займає лівий ряд, слід очікувати його повороту праворуч, оскільки з правого ряду маневр для нього утруднений. Перш ніж у цьому випадку виїхати на перехрестя, необхідно переконатися, що водій такого ТЗ дає дорогу.

4. Якщо на перехресті оглядовість праворуч обмежена, необхідно знизити швидкість, щоб встигнути зупинитись до перехрестя. Навіть якщо ТЗ має право першочергового проїзду, перш ніж виїхати на перехрестя, треба подивитися спочатку праворуч, потім ліворуч і знову праворуч. Виїжджати на перехрестя можна лише переконавшись в тому, що інші водії дають дорогу.

5. Якщо ТЗ, що рухається праворуч (або ліворуч) обмежує оглядовість, дистанцію необхідно збільшити або обігнати його по можливості до перехрестя.

6. Якщо по правому ряду рухається довгомірний ТЗ, водій якого збирається виконати поворот праворуч, необхідно завжди пам'ятати про можливість його відхилення ліворуч.

7. Якщо на перехресті водій змінює напрямок руху, він повинен переконатися, що не заважатиме іншим ТЗ та пішоходам.

8. Перш ніж перебудуватись праворуч, водій повинен переконатися у відсутності двоколісного транспортного засобу або обігнати його, якщо дорога вільна на достатній відстані.

9. Зупинившись біля узбіччя, перш ніж відчинити дверцята, водій повинен переконатися, що він не створить цим перешкоди для попутних ТЗ або велосипедистів.

10. Під час руху з великою швидкістю (вона не повинна перевищувати швидкість, встановлену ПДР) водій повинен бути більш уважним і сконцентрованим на дорожньому русі, дотримувати необхідної дистанції до ТЗ, що рухається попереду.

11. Завчасно, до здійснення обгону (не менш ніж за 5 с до початку маневру), водій повинен увімкнути покажчик повороту ліворуч, подати звуковий сигнал (якщо це не заборонено), а в темну пору доби перемкнути декілька разів світло фар й наблизитися до осьової лінії, показавши цим свої наміри на здійснення обгону. Після цього необхідно переконатися, що всі учасники дорожнього руху, а особливо водій, якого ви обганяєте, зрозумів ваші наміри й не буде чинити перешкод. Якщо ТЗ, який ви обганяєте, також пішов на обгін, то його необхідно пропустити з метою уникнення подвійного обгону. Траєкторія повернення на свою смугу руху після обгону має бути плавною. Взагалі водій до початку обгону повинен чітко виконати всі вимоги ПДР до цього небезпечного маневру.

12. На вузьких дорогах, особливо з вузькими, незакріпленими або вологими узбіччями, від обгону великогабаритних ТЗ слід утримуватись.

13. Перш ніж розпочати обгін, необхідно переконатись у відсутності перешкод для руху, в тому числі для ТЗ, якого обганяють (звуження дороги, ТЗ, що стоять на дорозі, й т. ін.). Якщо водій ТЗ, якого обганяють, побачив перешкоди, що змінять напрямок його руху або небезпечні для того, хто обганяє, він повинен подати сигнал попередження про небезпеку тому, хто обганяє.

14. Під час об'їзду ТЗ, що стоїть, необхідно знизити швидкість і рухатися ліворуч. У темну пору доби необхідно також перемкнути світло фар для того, щоб попередити раптовий вихід водія або пасажира ТЗ, що стоїть, на проїзну частину.

15. Якщо хтось із водіїв намагається змінити рядність руху, увімкнувши покажчик відповідного повороту, необхідно дати йому дорогу, навіть якщо він згідно з ПДР не має переваги в русі – цього вимагає водійська етика.

16. Перед перебудовуванням на іншу смугу руху необхідно переконатися, що ви не створите перешкоди іншим учасникам дорожнього руху та завчасно увімкнути покажчик відповідного повороту. Під час перебудовування в аварійних ситуаціях на дорозі водії повинні бути взаємно ввічливими. Цього вимагає як водійська, так і загальнолюдська етика: ставтеся до іншого водія так, як ви хотіли б, щоб інші водії ставилися до вас. Виховуйте неvwічливих водіїв своїм позитивним прикладом. Це в будь-якому разі підвищує безпеку дорожнього руху.

17. Якщо на дорозі з багатосмуговим рухом ТЗ, що рухався попереду, раптово зупинився, намагайтеся встигнути декілька разів натиснути на педаль гальма (при цьому не завадить дивитися в дзеркало заднього огляду) для попередження водіїв, що рухаються позаду, й не застосовувати екстреного гальмування (для цього потрібно завжди дотримуватися такої дистанції, що давала б змогу не застосовувати екстреного гальмування навіть у випадку раптової зупинки ТЗ, що рухається попереду). Виїжджати із займаного ряду (оминати перешкоду) можна, лише переконавшись у тому, що ви не створите перешкод автомобілям, що рухаються суміжними смугами.

18. Зупиняти ТЗ необхідно з дотриманням усіх вимог ПДР. Цей маневр має бути заздалегідь зрозумілим для інших учасників дорожнього руху.

19. Під час проїзду закруглень дороги швидкість необхідно обирати з урахуванням стану проїзної частини, радіуса закруглення, типу й стану шин, виду, розміщення й кріплення вантажу, що дасть змогу своєчасно зупинити ТЗ під час виникнення небезпеки. Необхідно також враховувати, що на ділянці закруглення, яка не проглядається, можуть перебувати інші ТЗ, що рухаються повільно або стоять, велосипедисти, пішоходи та ін. Особливо небезпечними на закругленнях доріг є ділянки з підвищеною слизькістю, дефектами проїзної частини, сильним боковим вітром, що може стати причиною втрати автомобілем керованості. В зоні закруглення необхідно відмовитись від обгону та об'їзду.

20. За появи якогось предмета дитячих ігор у полі зору водія необхідно знизити швидкість до мінімуму, збільшити інтервал до краю проїзної частини й бути готовим у будь-який момент зупинити ТЗ. На позаміській дорозі необхідно попередити про небезпеку поданням сигналу.

21. В умовах обмеженої оглядовості необхідно рухатись якомога ближче до правого краю проїзної частини. На пильній дорозі обганяти можна тільки тоді, коли боковий вітер відносить піднятий пил праворуч.

22. У сільській місцевості можливий рух великогабаритних сільськогосподарських машин та агрегатів, що займають частину зустрічної смуги. Під час руху такими дорогами необхідно обирати швидкість, за якої зупинковий шлях дорівнює половині відстані оглядовості.

23. Необхідно знати про те, що рух уночі набагато небезпечніший, ніж удень: обмежена оглядовість, можливе засліплення, послаблена увага внаслідок малої інтенсивності руху та втоми. Тому від нічних поїздок по можливості краще відмовитись.

24. Під час зустрічного роз'їзду вночі необхідно до мінімуму знизити швидкість та їхати якомога більше праворуч. Правильно відрегульоване ближнє світло фар освітлює дорогу лише на 30-50 м. Тому перш ніж перейти на ближнє світло фар необхідно переконатися, що в зоні, яка опиниться в темряві, немає перешкод для руху й, звичайно, знизити швидкість. Швидкість треба знижувати до перемикання фар з дальнього світла на ближнє до таких меж, коли повний зупинковий шлях буде не більшим за відстань видимої ділянки дороги за ближнього світла фар.

25. У разі засліплення фарами зустрічного автомобіля необхідно, не змінюючи смуги руху, знизити швидкість і зупинитися, увімкнувши аварійну сигналізацію.

26. Під час наближення до ТЗ, світло фар якого засліплює, необхідно знизити швидкість з таким розрахунком, щоб повний зупинковий шлях у будь-який момент не перевищував відстані оглядовості.

27. За відсутності зустрічного транспорту вночі необхідно рухатися далі від правого краю дороги. Це, по-перше, знизить імовірність наїзду на велосипедиста чи пішохода, і, по-друге, збільшить простір для об'їзду перешкоди або ділянки з пошкодженим (забрудненим) покриттям.

28. Ділянки дороги з вкритим кригою покриттям важко своєчасно помітити. Тому, опинившись на такій ділянці, необхідно плавно знизити швидкість, повільно відпускаючи педаль газу й переходити на знижені передачі. Рухи кермом повинні бути обережними, практично не відчутними, інакше ТЗ може втратити керованість.

29. Під час руху водій повинен проглядати дорогу якомога далі, щоб заздалегідь передбачити все, що може змусити зупинитися або змінити напрямок руху. Чим більша швидкість руху, тим далі водій повинен бачити дорогу. При цьому необхідно бачити й усе те, що відбувається безпосередньо попереду автомобіля та з боків. Для цього водієві потрібно мати добрий периферичний зір і постійно його розвивати.

30. Під час руху в колоні або щільному транспортному потоці треба тримати по можливості найбільшу дистанцію до автомобіля, що йде попереду, це дасть змогу своєчасно та безпечно зупинитись у разі необхідності, не застосовуючи екстреного гальмування.

31. Якщо ТЗ тривалий час рухається під впливом бокового вітру, слід передбачити момент, коли вітер буде зупинено стіною, насипом, будинком, посадкою дерев тощо. У таких випадках незначний оберт рульового колеса, що компенсував бокове навантаження від вітру, може потягти автомобіль у бік, тому треба своєчасно повернути колеса на місце.

32. Під час повороту праворуч, особливо у місті, треба заздалегідь знизити швидкість, щоб уникнути "виносу" на зустрічну смугу руху. Необхідно також врахувати ширину проїзної частини вулиці, якою рухається ТЗ, а також вулиці, на яку він збирається повернути.

33. Під час руху за ТЗ із причепом треба бути особливо уважним стежити за діями його водія, дотримувати безпечного інтервалу. Не слід виконувати поворот праворуч одночасно, коли він здійснює поворот з лівого ряду, оскільки під час зміни напрямку руху ширина габаритного коридору ТЗ з причепом збільшується за рахунок зміщення причепа до центру повороту, що призводить до торкальних зіткнень.

34. Під час повороту на стоянку необхідно заздалегідь перебудуватися, знизити швидкість та увімкнути покажчик повороту, попереджаючи так інших водіїв. Перш ніж виїхати з місця стоянки на проїзну частину, слід зайвий раз переконатися, що ви своїм маневром не створите перешкод для інших учасників дорожнього руху.

35. Наближаючись до місць відпочинку, розміщених поблизу дороги, слід знизити швидкість, збільшити дистанцію до ТЗ, що рухається попереду. Необхідно уважно стежити за діями інших учасників дорожнього руху, що перебувають на стоянці чи узбіччі, а також за іншими під'їзними до місця відпочинку дорогами.

36. Від'їжджаючи з місця стоянки, необхідно своєчасно попередити інших учасників дорожнього руху про свої наміри. Перед виїздом на проїзну частину з місця стоянки й вбудовуванням у ряд, слід співвіднести швидкість, маневреність і розміри свого ТЗ зі швидкістю й складом транспортного потоку.

37. Наближаючись до стихійного ринку на узбіччі, необхідно до мінімуму знизити швидкість й бути дуже обережним та уважним: на проїзній частині можуть раптово з'явитися пішоходи або інші водії.

38. Під час руху з великою швидкістю на трасі необхідно дотримуватися відповідної дистанції до ТЗ, що рухається попереду. Якщо останнє змінює напрямок руху або швидкість, слід уважно стежити за його маневрами та дорогою, оскільки проїзна частина частково закрита від вашого погляду цим ТЗ. За наміру обігнати ТЗ, що рухається попереду, необхідно залучити увагу його водія звуковим або світловим сигналом і йти на обгін лише після того, як ви переконаєтеся, що водій ТЗ, яке ви обганяєте, зрозумів ваші наміри й не намагатиметься їм перешкоджати.

39. Якщо ви рухаєтеся слизькою дорогою й на зустрічній смузі водій пішов на обгін, необхідно відразу скинути швидкість двигуном, використовуючи плавне ступінчасте гальмування (в жодному разі не використовувати для цього робочу гальмівну систему) аж до повної зупинки. При цьому, по можливості, можна використати узбіччя. Якщо ви почнете сигналізувати, щоб він припинив обгін, і не скинете швидкість, то водій, що обганяє на зустрічній смузі, може, навпаки, додати швидкості й скоїти ДТП.

40. Якщо ви рухаєтеся за вантажним автомобілем із великою швидкістю на дорозі з двобічним рухом й намагаєтеся його випередити, робіть це до перехрестя, примикання другорядної дороги або місця для розвороту. Тим самим ви знизите ризик зіткнення з вантажним ТЗ, що може раптово зміститися ліворуч для виконання повороту або розвороту.

41. Під час руху вночі по ділянках доріг у сільській місцевості знижуйте швидкість до мінімуму, щоб уникнути зіткнення із сільськогосподарською технікою, яка може перетинати проїзну частину без увімкнених габаритних вогнів. Завжди пропускайте сільськогосподарську техніку, навіть коли маєте перевагу в русі, бо за її кермом може бути нетверезий водій або взагалі людина без прав на керування нею. Дуже небезпечними в цьому плані є примикання

другорядних доріг з обмеженою оглядовістю: на таких ділянках сільськогосподарська техніка може з'являтися раптово.

42. Якщо в межах оглядовості на дорозі проглядається перешкода – клумба, сигнальна тумба, острівець безпеки, в жодному разі не випереджайте ТЗ, що рухається попереду. Він може різко взяти праворуч і скоїти бокове зіткнення з вами. Випереджати можна тільки після об'їзду перешкоди обома ТЗ.

43. Під час руху в дощ гірською дорогою скидайте швидкість до мінімуму перед поворотами. Не забувайте про те, що з гір під час дощу сходять селеві потоки з пилу та глини, змішаними з водою. Ця суміш на дорозі є надзвичайно небезпечною. Тому, якщо ви рухаєтесь у таку погоду зі схилу, краще, що можна зробити для власної безпеки – зупинитися на узбіччі й перечекати дощ.

44. На під'їзді до залізничного переїзду переконайтеся в цілковитій безпеці руху, керуйтеся дорожніми знаками, сигналами світлової та звукової сигналізації, положенням шлагбаума та вказівками чергового з переїзду. Вимкніть музику в салоні, не розмовляйте з пасажиром – це може відволікти від безпечного перетинання переїзду й призвести до трагедії.

45. Для уникнення та запобігання ДТП на залізничному переїзді необхідно зупинитися за 10 метрів від першої рейки й особисто переконатися у відсутності потягу, що наближається до переїзду. Лише після цього рух можна продовжувати.

46. Виїжджати на переїзд необхідно на мінімальній швидкості, заздалегідь перейшовши на знижену передачу й утримуючи постійні обертоти двигуна.

47. Під час перетинання залізничного переїзду з обмеженою оглядовістю по можливості необхідно скористатися допомогою іншої особи, яка, спостерігаючи за залізничним шляхом, може своєчасно попередити про потяг, що наближається.

48. Під'їхавши до залізничного переїзду навіть зі справними звуковою і світловою сигналізаціями необхідно переконатися, що до переїзду з якогось боку не наближається потяг і тільки після цього продовжувати рух.

49. Наближаючись до мосту, віадука або акведука, естакади та іншої мостової споруди, необхідно заздалегідь знизити швидкість й уважно стежити за станом проїзної частини та дорожньою обстановкою.

ІНДИВІДУАЛЬНІ ЗАВДАННЯ

Скласти схему проїзду перехресть з нанесенням дорожньої розмітки, розташуванням дорожніх знаків та світлофорів.

ПЕРЕЛІК ПЕРЕХРЕСТЬ

Варіант 1.

Перехрестя вул. Шевченка та вул. Рокосовського.

Варіант 2.

Перехрестя вул. Рокосовського, вул. 1-го Травня та вул. Проектна.

Варіант 3.

Перехрестя вул. Шевченка та вул. Олександра Молодшого.

Варіант 4.

Перехрестя вул. Рокосовського та вул. Одинцова.

Варіант 5.

Перехрестя вул. Кільцева та просп. Миру.

Варіант 6.

Перехрестя вул. Бойова та просп. Миру.

Варіант 7.

Перехрестя вул. Кільцева та вул. Білова.

Варіант 8.

Перехрестя вул. Олександра Молодшого, просп. Перемоги та вул. 1-го Травня.

Варіант 9.

Перехрестя вул. Шевченка та вул. Пушкіна.

Варіант 10.

Перехрестя просп. Миру, вул. Преображенська та вул. Белінського.

Варіант 11.

Перехрестя просп. Перемоги та вул. Горького.

Варіант 12.

Перехрестя вул. Воїнів-Інтернаціоналістів та просп. Перемоги.

Варіант 13.

Перехрестя вул. Гетьмана Полуботка та вул. Олександра Молодшого.

Варіант 14.

Перехрестя просп. Перемоги та вул. Рокосовського.

Варіант 15.

Перехрестя просп. Миру та вул. Боженка.

Варіант 16.

Перехрестя вул. Щорса та вул. Любецька.

Варіант 17.

Перехрестя вул. Шевченка та вул. Горького.

Варіант 18.

Перехрестя вул. Мстиславська та просп. Перемоги.

Варіант 19.

Перехрестя просп. Перемоги та просп. Миру.

Варіант 20.

Перехрестя вул. Київська та вул. Горького.

ПРИМІТКА: можливі інші варіанти схем перехресть.

ПИТАННЯ ДО ЕКЗАМЕНУ

1. Загальні положення та терміни: автомобільна дорога(вулиця), житлова зона, автомагістраль, дорога для автомобілів.
2. Пояснити терміни: механічний тр. засіб, автобус, мікроавтобус, легковий та вантажний автомобілі, велосипед, мопед, мотоцикл.
3. Пояснити терміни: безпечна дистанція, безпечна швидкість, безпечний інтервал.
4. Пояснити терміни: буксирування, обгін, причеп, тротуар, узбіччя.
5. Пояснити терміни: видимість в напрямку руху, дорожня обстановка, дорожні умови, недостатня видимість.
6. Пояснити терміни: населений пункт, перехрестя, пішохідний перехід, пішохідна та велосипедна доріжки, залізничний переїзд.
7. Пояснити терміни: учасник дорожнього руху, водій, власник транспортного засобу, пішохід, пасажир, регулювальник.
8. Пояснити терміни: проїзна частина, полоса руху, естакада, міст, шляхопровід, трамвайна колія.
9. Пояснити терміни: зупинка, стоянка, вимушена зупинка, обгін, випередження.
10. Пояснити терміни: головна дорога, крайнє положення, узбіччя, прилягаюча територія.
11. Пояснити терміни: гальмівний шлях, дати перевагу в русі, небезпека для руху, недостатня видимість.
12. Пояснити терміни: гальмівний шлях, дати перевагу в русі, небезпека для руху, недостатня видимість.
13. Права водіїв механічних транспортних засобів.
14. Обов'язки водіїв механічних транспортних засобів.
15. Дії водія при скоєнні ДТП.
16. Рух транспортних засобів зі спеціальними сигналами.
17. Обов'язки та права пішоходів.
18. Обов'язки та права пасажирів.
19. Вимоги до водіїв мопедів і велосипедів.
20. Вимоги до осіб, які керують гужовим транспортом і погоничів тварин.
21. Типи та призначення інженерно-технічних засобів регулювання дорожнього руху.
22. Типи світлофорів. Сигнали світлофорів.
23. Сигнали регулювальника.
24. Попереджувальні сигнали.
25. Правила користування ближнім світлом фар.
26. Вимоги до користування аварійною сигналізацією.

27. Вимоги до водія на початку руху та при зміні його напрямку.
28. Розташування транспортних засобів на проїзній частині.
29. Швидкість руху.
30. Дистанція, інтервал, зустрічний роз'їзд.
31. Обгін. Умови, за яких забороняється обгін транспортних засобів.
32. Зупинка і стоянка транспортних засобів.
33. Умови, за яких заборонена зупинка та виключення з них.
34. Умови, за яких забороняється стоянка транспортних засобів та виключення з них.
35. Проїзд нерегульованих перехресть.
36. Правила проїзду регульованих перехресть.
37. Переваги маршрутних транспортних засобів.
38. Проїзд пішохідних переходів та зупинок маршрутних тр. засобів.
39. Правила користування зовнішніми світловими пристроями.
40. Правила проїзду залізничних переїздів.
41. Правила перевезення пасажирів.
42. Правила перевезення вантажів.
43. Буксирування і експлуатація транспортних засобів.
44. Навчальна їзда.
45. Рух транспортних засобів в колонах.
46. Вимоги до руху пішоходів у колонах.
47. Рух в житловій і пішохідній зонах.
48. Рух по автомагістралям і дорогам для автомобілів.
49. Рух по гірським дорогам і крутим спускам.
50. Міжнародний рух.
51. Номерні та розпізнавальні знаки на транспортних засобах.
52. Написи та позначення на транспортних засобах.
53. Загальні вимоги до технічного стану транспортних засобів.
54. Умови, за яких забороняється експлуатація транспортних засобів при несправностях гальмівної системи.
55. За яких умов в рульовому керуванні забороняється експлуатація транспортних засобів.
56. За яких умов стану зовнішніх світлових пристроїв та склоочисників забороняється експлуатація транспортних засобів.
57. За яких умов стану коліс і шин забороняється експлуатація транспортних засобів.
58. Вимоги до двигуна та інших елементів конструкції.
59. Умови, за яких забороняється подальший рух транспортних засобів.
60. Окремі питання, які потребують узгодження з Державтоінспекцією.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України Про дорожній рух (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст.338) <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/print1240078481602109>.
2. Департамент ДАІ МВС України. Режим доступу <http://www.sai.gov.ua/>.
3. Дерех З.Д. Правила дорожнього руху в цифрах: Навч. посібник / З.Д. Дерех, О.А. Тимовський. – К.: А.С.К., 2006. – 72 с.
4. Дерех З.Д. Иллюстрированные Правила дорожного движения Украины: учеб. пособие. – 3-е изд. перераб. и дополн. / З.Д. Дерех, Ю.Е. Заворицкий. – К.: Арий., 2015. – 120 с.
5. Дерех З.Д. Тематические вопросы для проверки знаний Правил дорожного движения, законодательства, безопасности дорожного движения, основ оказания первой медицинской помощи. – 2-е изд., дополн. и перераб. / З.Д. Дерех, Ю.Е. Заворицкий. – К.: Арий, 2015. – 216 с.
6. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 года) (с поправками от 3 марта 1993 года). Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_041.
7. Логвін Б.І. "Правила дорожнього руху" / Б.І. Логвін – Київ: "Видавництво А.С.К." – 2004.
8. Міленін О.Л. Коментарі до "Правил дорожнього руху України" / О.Л. Міленін, С.Г. Коломієць, В.Н. Зайченко, Ю.Є. Заворицький, В.Ф. Думник, З.Д. Дерех. – Київ: "Радуга". – 2002.
9. Міленін О.Л. Електронна версія екзаменаційних білетів ДАІ згідно з Правилами дорожнього руху України / О.Л. Міленін, С.Г. Коломієць, В.Н. Зайченко, Ю.Є. Заворицький, В.Ф. Думник, З.Д. Дерех. – Київ, 2002. Рекомендовані Міністерством освіти і науки України №1/11 - 3493 від 21 грудня 2000 р.
10. Постанова кабінету міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 Про Правила дорожнього руху / Прем'єр-міністр України А.Кінах / Режим доступу:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16>.
11. Собакарь А.О. Основи безпеки дорожнього руху: Навч.посіб. / А.О. Собакарь, Я.Д. Холмянський, С.М. Тараненко; за ред. В.М. Бесчастного. – К.: Знання, 2007. – 312 с.
12. Типові навчальний план і програми підготовки водіїв на право керування автотранспортними засобами категорій "В" і "С" / Міністерство освіти України. – К.: Виробничо-видавниче підприємство "КОМПАС", 1995. – 64 с.