Центр обучения · Индивидуальный предприниматель Бебех Артур Анатольевич
Лицензия на осуществление образовательной деятельности Л035-01270-29/00584289 от 13.07.2022

КОНСПЕКТ ЛЕКЦИЙ

Разрешение на спецсигналы

Транспортные средства категории «C», оборудованные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов

К программе повышения квалификации объёмом 36 академических часов, разработанной на основе примерной программы, утверждённой приказом Минобрнауки России от 01.03.2018 № 161 (приложение № 3)

Санкт-Петербург, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

Лекция 1. Нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения — 2 ч теории

Лекция 2. Основы психологии и этики водителя — 2 ч теории

Лекция 3. Технические характеристики и конструктивные особенности транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов — 2 ч теории

Лекция 4. Использование средств радиосвязи и устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов — 1 ч теории и 1 ч практики

Лекция 5. Теоретические основы и формирование практических навыков безопасного управления транспортным средством в различных условиях — 5 ч теории и 13 ч практики

Лекция 6. Первая помощь при дорожно-транспортном происшествии — 8 ч практики

Приложение. Нормативные правовые акты

> *Конспект соответствует материалам, размещённым в открытом доступе на сайте центра. Он предназначен для слушателей, у которых нет постоянного доступа к компьютеру, и полностью заменяет электронную версию теоретической части. Практические занятия конспектом не заменяются.*

Лекция 1 · предмет 3.1 · 2 ч теории

Нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения

Откуда берётся право проехать на красный. Разбираем цепочку норм: закон — Правила дорожного движения — постановление Правительства — Кодекс об административных правонарушениях.

Что даёт водителю включённый маячок

Право отступить от части требований Правил дорожного движения возникает не от принадлежности к службе и не от цветографической схемы на кузове. Оно возникает от двух вещей одновременно: включённого проблескового маячка синего цвета и включённого специального звукового сигнала. Так написано в пункте 3.1 Правил дорожного движения.

Формулировка пункта 3.1 устроена так, что право и обязанность идут в одном предложении. Водитель «может отступать» от требований разделов 6 (кроме сигналов регулировщика) и 8–18 Правил, приложений 1 и 2 — но только «при условии обеспечения безопасности движения». И отдельно: «для получения преимущества перед другими участниками движения водитель такого транспортного средства должен включить проблесковый маячок синего цвета и специальный звуковой сигнал; воспользоваться приоритетом он может, только убедившись, что ему уступают дорогу».

> *Убедиться, что уступают, — не рекомендация. Это условие, без которого приоритета нет. Если водитель проехал перекрёсток, не убедившись, приоритета у него в этот момент не было, и вся ответственность за последствия его.*

Один маячок без звука

Маячок синего цвета, включённый без звукового сигнала, приоритета не даёт. Это режим обозначения: автомобиль виден издалека, но в движении он подчиняется общим правилам. Так работают у места происшествия, при сопровождении на малой скорости, при движении к месту дежурства.

Маячок жёлтого или оранжевого цвета преимущества не даёт вообще никогда — пункт 3.4 Правил. Он предупреждает об опасности: дорожные работы, крупногабаритный груз, перевозка опасного груза, буксировка. Маячок бело-лунного цвета вместе со звуковым сигналом применяется на транспортных средствах, перевозящих денежную выручку и ценные грузы, — пункт 3.5.

Обязанность других участников движения

Пункт 3.2 Правил: при приближении транспортного средства с включёнными синим маячком и звуковым сигналом водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда. Запрещено умышленно препятствовать проезду — например, выполнять обгон под прикрытием сирены или пристраиваться в след.

Практический вывод для водителя оперативной службы простой: обязанность у других есть, но исполняют её люди, которые могут не услышать сирену в закрытом салоне с музыкой, не увидеть маячок из-за фургона в соседнем ряду и не понять, откуда идёт звук. Поэтому тактика строится не на обязанности других, а на собственном расчёте.

Кто допускается к управлению

Условия допуска установлены Положением, утверждённым постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2007 года № 876. Ключевых требований два: водительское удостоверение соответствующей категории или подкатегории и стаж управления транспортными средствами этой категории не менее одного года. Подготовка по программе повышения квалификации проходится не реже одного раза в пять лет.

> *Пять лет — это периодичность подготовки, а не срок действия свидетельства. Срок, в течение которого водитель допускается к конкретному автомобилю, определяет владелец транспортного*

> *средства своим приказом. Формулировка «свидетельство действует пять лет» встречается на сайтах учебных центров, но в норме её нет.*

Форма обучения: почему «полностью дистанционно» не бывает

Пункт 6 того же Положения устанавливает форму обучения — очная или очно-заочная. Третьего варианта норма не даёт. Учебный план примерной программы это подтверждает арифметически: из 36 академических часов 23 — практические занятия, включая 13 часов управления транспортным средством, 8 часов первой помощи и час работы с радиосвязью и сигнальными устройствами.

Реализовать это можно честно: теория, тренажёры и промежуточная проверка знаний — дистанционно, практика — очно, на технике организации, которая направила слушателя. Правовая рамка для этого — договор о практической подготовке обучающихся (приказ Минобрнауки России № 885 и Минпросвещения России № 390 от 5 августа 2020 года) либо сетевая форма реализации программы (статья 15 Федерального закона № 273-ФЗ).

Ответственность

Отдельной статьи «за управление со спецсигналами без подготовки» в Кодексе об административных правонарушениях не существует. Работают две другие.

— Статья 12.4 часть 2 — незаконная установка на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов. Штраф для граждан, должностных и юридических лиц с конфискацией устройств.

— Статья 12.5 часть 4 — управление транспортным средством, на котором незаконно установлен маячок синего цвета или синего и красного цветов: лишение права управления с конфискацией.

— Статья 12.5 часть 5 — управление транспортным средством, на котором незаконно установлены устройства для подачи специальных звуковых сигналов либо нанесены цветографические схемы оперативных служб: лишение права управления с конфискацией.

Отдельно стоит вопрос о правомерности применения сигнала в конкретной поездке. Устройство установлено законно, но включено там, где служебной необходимости нет, — это нарушение порядка применения, и разбираться с ним будут не только по КоАП, но и внутри организации.

Требования к самим устройствам

Технические требования к проблесковым маячкам и специальным звуковым сигналам установлены техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колёсных транспортных средств»: цвет и сила света маячка, уровень звукового давления и характер сигнала, места установки. Перечень видов транспортных средств, на которые устройства устанавливаются, и порядок выдачи разрешения определены Положением № 876.

Что нужно запомнить

— Приоритет = синий маячок + звуковой сигнал + убеждённость, что уступают.

— Маячок без звука приоритета не даёт, жёлтый маячок не даёт его никогда.

— Стаж не менее года, подготовка не реже одного раза в пять лет.

— Форма обучения — очная или очно-заочная; полностью дистанционной формы норма не знает.

— Ответственность — статьи 12.4 части 2 и 12.5 частей 4 и 5 КоАП, с конфискацией.

Основы психологии и этики водителя

Почему опытный водитель скорой попадает в аварию на пустом перекрёстке. Профессиональная надёжность, утомление, привыкание к сигналу и этика взаимодействия на дороге.

Из чего складывается надёжность

Профессиональная надёжность водителя — это способность безошибочно выполнять работу в течение всей смены и в нестандартной обстановке. Она складывается из психофизиологических качеств (восприятие, внимание, память, скорость реакции), знаний, навыков и текущего состояния — выспался, здоров, не перегружен.

Время реакции — интервал от момента, когда опасность стала видна, до момента, когда водитель начал действовать. В нормальном состоянии это 0,6–1,0 секунды. При утомлении, после ночной смены, при высокой эмоциональной нагрузке оно растёт в полтора-два раза. На скорости 90 км/ч каждая лишняя десятая доля секунды — это два с половиной метра, которые автомобиль проезжает, пока водитель ещё не начал тормозить.

Специфика работы с приоритетом

Водитель оперативной службы работает в условиях, которые сами по себе снижают надёжность: дефицит времени, неполная информация об обстановке на месте вызова, ответственность за состояние пациента или за результат выезда, ночные смены, монотония на длинных перегонах и резкий переход к максимальному напряжению.

Сирена работает и на самого водителя: она поднимает уровень возбуждения, сужает объём внимания и подталкивает к более рискованным решениям. Это нормальная физиологическая реакция, и её надо знать за собой.

Привыкание к сигналу

Самый опасный эффект в этой профессии — не страх, а привычка. Водитель, который несколько лет ездит с приоритетом и которому всегда уступали, постепенно перестаёт проверять, уступают ли ему сейчас. Внутренняя оценка риска снижается, обязательное снижение скорости перед перекрёстком превращается в формальность, а затем исчезает.

> *Разбор происшествий на перекрёстках с участием транспорта со специальными сигналами почти всегда даёт одну и ту же картину: маячок и сирена были включены, скорость перед перекрёстком не снижалась, второй участник маячок не видел из-за стоявшего в соседнем ряду высокого автомобиля.*

Утомление и режим

Признаки, при которых продолжать движение опасно: тяжесть в веках, потеря чувства времени и участков маршрута, раздражительность, ошибки в простых действиях, «туннельное» зрение. Правильное действие — доложить старшему и принять меры к отдыху в рамках установленного режима труда и отдыха, а не увеличить скорость, чтобы быстрее закончить смену.

Этика: приоритет не отменяет вежливости

Этическая норма здесь совпадает с правовой. Приоритет — рабочий инструмент, а не статус. Водитель, который использует сирену, чтобы объехать затор по личной надобности, ставит под удар не только себя: организация теряет и деньги на штрафах, и то доверие, которое заставляет других водителей прижиматься к обочине.

— С другими участниками движения: не вступать в конфликт, не «наказывать» тех, кто уступил не сразу, не преследовать. Задание важнее.

— С экипажем и старшим по машине: чёткое распределение ролей, водитель не отвлекается на обсуждение обстановки на месте.

— С диспетчером: краткие доклады по установленной форме, без эмоций в эфире.

— С пострадавшим и родственниками — для санитарного транспорта: спокойный тон, минимум комментариев о состоянии; о состоянии здоровья говорит медицинский работник.

— С сотрудниками полиции на месте происшествия: взаимодействие без спора о приоритете.

Что нужно запомнить

— Время реакции растёт при утомлении в полтора-два раза; это метры тормозного пути.

— Сирена повышает возбуждение и сужает внимание — у водителя тоже.

— Привыкание к приоритету — главная профессиональная деформация в этой работе.

— Признаки утомления — основание для доклада, а не для ускорения.

— Неправомерное применение сигнала бьёт по организации сильнее, чем по водителю.

Лекция 3 · предмет 3.3 · 2 ч теории

Технические характеристики и конструктивные особенности транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов

Что меняется в автомобиле после установки световой балки и специальной надстройки: масса, центр тяжести, тормозной путь, габаритная высота. Системы активной безопасности и их пределы.

Транспортные средства категории «С»

Пожарные автоцистерны и специальные пожарные автомобили, аварийно-спасательные машины, бронированные автомобили инкассации. К управлению допускается водитель, имеющий право управления транспортными средствами категории «С» и стаж не менее одного года.

Типовые эксплуатанты: пожарная охрана (автоцистерны и специальные автомобили), МЧС и аварийно-спасательные формирования, инкассация и перевозка ценностей, ведомственная охрана.

Что делает с автомобилем специальное оборудование

Световая балка, отдельные маячки, громкоговорящая установка, кронштейны, дополнительные аккумуляторы и медицинское или специальное оборудование в салоне — это дополнительная масса, значительная часть которой размещена высоко. Следствия предсказуемы и все — в сторону ухудшения.

— Растёт снаряжённая масса, а с ней тормозной путь при том же усилии на педали.

— Поднимается центр тяжести — снижается устойчивость в повороте и при объезде препятствия, раньше наступает опрокидывание у высоких кузовов.

— Увеличивается габаритная высота — балка на крыше добавляет от 6 до 15 сантиметров. Это регулярная причина повреждений на въезде в подземный паркинг и под ограничителями высоты.

— Ухудшается аэродинамика, растёт расход топлива и уровень шума в салоне на скорости.

— Возрастает нагрузка на электрооборудование: маячки, сирена, радиостанция и специальное оборудование работают одновременно, часто на холостом ходу.

Загрузка меняет управляемость

Автомобиль с экипажем, оборудованием и пострадавшим на носилках ведёт себя иначе, чем порожний: длиннее тормозной путь, больше крены, сильнее раскачка. Для санитарного транспорта добавляется ограничение по продольным и поперечным ускорениям — резкое торможение и рывок в повороте опасны для пациента.

> *Незакреплённое оборудование в салоне при экстренном торможении превращается в снаряд. Крепление сумок, баллонов и аппаратуры — не формальность, а элемент пассивной безопасности.*

Системы активной безопасности и их пределы

— Антиблокировочная система (ABS) не сокращает тормозной путь на любом покрытии — её задача сохранить управляемость при экстренном торможении. На рыхлом снегу и гравии путь может быть даже длиннее, чем при заблокированных колёсах.

— Система распределения тормозных усилий выравнивает работу осей при разной загрузке — для транспорта с меняющейся загрузкой это существенно.

— Система курсовой устойчивости подтормаживает отдельные колёса, удерживая автомобиль на траектории. Она работает в пределах сцепления шин с дорогой и физику не отменяет.

— Помощь при экстренном торможении доводит усилие до максимального, если водитель нажал на педаль быстро, но недостаточно сильно.

Общее правило: электронные системы расширяют коридор ошибки, но не создают сцепления, которого нет. На льду система курсовой устойчивости удержит автомобиль дольше, чем водитель без неё, — и всё равно не удержит, если скорость выше физически возможной.

Устройства подачи сигналов: типы и размещение

Проблесковые маячки различаются по источнику света (светодиодные и газоразрядные), по конструкции (балка на крышу, отдельный маячок на магните или на кронштейне, скрытые модули в решётке радиатора и фарах) и по цвету. Специальные звуковые сигналы — электронные, с несколькими тональностями и режимами; управление обычно выведено на пульт у водителя вместе с громкоговорящей установкой.

Требования к цвету, силе света, уровню звукового давления и местам установки устанавливает технический регламент ТР ТС 018/2011. Самостоятельная перестановка или добавление устройств без разрешения — состав по статье 12.4 части 2 КоАП.

Контрольный осмотр перед выездом

— Маячки: работа всех секций, чистота рассеивателей, надёжность крепления балки.

— Звуковой сигнал: включение всех режимов, отсутствие хрипа и провалов громкости.

— Пульт управления и радиостанция: питание, индикация, проверка связи.

— Тормозная система, рулевое управление, шины, приборы освещения — в объёме ежедневного контроля.

— Крепление оборудования и груза в салоне.

> *Неисправное сигнальное устройство — это не только неисправность. Приоритет по пункту 3.1 Правил возникает при включённых маячке и звуковом сигнале; если сирена не работает, приоритета нет, как бы ни был срочен вызов.*

Что нужно запомнить

— Оборудование добавляет массу и поднимает центр тяжести — тормозной путь длиннее, устойчивость ниже.

— Балка увеличивает габаритную высоту; помнить о въездах и ограничителях.

— ABS сохраняет управляемость, а не сокращает путь торможения.

— Электроника не создаёт сцепления, которого нет.

— Проверка сигнальных устройств — перед каждым выездом.

Лекция 4 · предмет 3.4 · 1 ч теории и 1 ч практики

Использование средств радиосвязи и устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов

Когда включать, когда выключать, что и как говорить в эфир. Дисциплина связи и режимы применения сигналов — то, что отличает работу от езды с мигалкой.

Средства связи

В оперативных службах применяются возимые радиостанции (питание от бортовой сети, большая мощность и дальность) и носимые (автономное питание, меньшая мощность, дальность в городе редко превышает несколько кварталов). Зона уверенного приёма расширяется ретрансляторами; в подземных сооружениях, лифтовых холлах и железобетонных зданиях связь пропадает независимо от мощности.

Порядок применения конкретных средств связи, позывные и каналы устанавливает организация. Общая часть, одинаковая везде, — дисциплина связи.

Дисциплина связи

— Сначала слушаем эфир, потом выходим на связь: перебивать чужой обмен нельзя.

— Порядок вызова: позывной вызываемого, затем свой позывной, затем сообщение.

— Нажать тангенту, выдержать полсекунды и только потом говорить — иначе первое слово срезается.

— Говорить ровно, короткими фразами, без эмоций и сокращений, понятных только своим.

— Подтверждать получение команды повтором ключевых данных: адрес, номер, время.

— Не передавать в открытом эфире персональные данные, сведения о состоянии здоровья и иные охраняемые законом сведения.

Типовые доклады

— Выезд: позывной, время выезда, адрес назначения.

— Прибытие: позывной, время прибытия, обстановка коротко.

— Задержка: позывной, местонахождение, причина, ориентировочное время.

— Происшествие в пути: позывной, место, характер происшествия, потребность в помощи.

— Освобождение: позывной, время, готовность к следующему заданию.

— Отказ техники или связи: позывной, что отказало, какие меры приняты.

Три режима применения сигналов

Первый — движение без сигналов. Обычный режим при следовании к месту дежурства, при возвращении, при отсутствии срочности. Второй — маячок без звукового сигнала: автомобиль обозначен, но приоритета нет и Правила соблюдаются полностью. Применяется у места происшествия, на стоянке в неположенном месте по служебной необходимости, при медленном сопровождении. Третий — маячок вместе со звуковым сигналом: единственный режим, в котором возникает приоритет по пункту 3.1 Правил.

> *Выключение сигнала — такое же профессиональное действие, как включение. У остановившегося автомобиля сирена не нужна: приоритет в движении получен, движения больше нет. Ночью у приёмного покоя, во дворах и в жилых зонах избыточный звуковой сигнал не даёт ничего, кроме жалоб.*

Как звук ведёт себя в городе

Сирена плохо слышна там, где она нужнее всего. Закрытые окна, климатическая установка, музыка, шумоизоляция современных автомобилей и наушники у пешеходов снижают слышимость в разы. Звук отражается от зданий, и определить направление источника в плотной застройке трудно даже внимательному водителю. Часть водителей, услышав сирену, тормозит на месте или, наоборот, дёргается в сторону — предсказать реакцию нельзя.

Отсюда рабочее правило: сирена не расчищает дорогу. Она сообщает о приближении. Дорогу расчищает водитель — скоростью, дистанцией, выбором полосы и готовностью остановиться.

Практическое занятие

На практическом занятии отрабатываются: включение и выключение устройств с рабочего места водителя без отвлечения от дороги; переключение режимов и тональностей; работа с громкоговорящей установкой; проверка исправности устройств; выход на связь, приём и передача типовых докладов; действия при потере связи.

Что нужно запомнить

— Дисциплина связи: слушать эфир, короткие фразы, подтверждать команды повтором.

— Персональные данные в открытом эфире не передаются.

— Приоритет даёт только сочетание маячка и звукового сигнала.

— Выключать сигнал так же важно, как включать.

— Сирена сообщает о приближении, но не расчищает дорогу.

Лекция 5 · предмет 3.5 · 5 ч теории и 13 ч практики

Теоретические основы и формирование практических навыков безопасного управления транспортным средством в различных условиях

Самый большой предмет программы: 18 часов, из них 13 — практика. Остановочный путь, занос и снос, тактика проезда перекрёстка на запрещающий сигнал, контраварийные приёмы.

Остановочный путь

Остановочный путь — это расстояние от момента, когда опасность стала видна, до полной остановки. Он складывается из четырёх частей: путь за время реакции водителя, путь за время срабатывания тормозного привода, путь за время нарастания замедления и собственно путь торможения.

Первые три части почти не зависят от того, насколько сильно водитель нажал на педаль, и растут прямо пропорционально скорости. Четвёртая растёт пропорционально квадрату скорости: при увеличении скорости вдвое путь торможения увеличивается примерно вчетверо. Именно поэтому «проскочить быстрее» не работает — выигрыш в секундах покупается кратным ростом расстояния, на котором водитель уже ничего не может изменить.

Сцепление

Всё, что автомобиль может сделать — разогнаться, затормозить, повернуть, — он делает через пятно контакта шины с дорогой. Коэффициент сцепления на сухом асфальте порядка 0,7–0,8, на мокром — 0,4–0,5, на укатанном снегу — около 0,2, на льду — 0,1 и ниже. Это значит, что на льду тормозной путь может быть в семь-восемь раз длиннее, чем на сухом асфальте, при той же скорости.

Запас сцепления один и тратится сразу на всё. Если он полностью израсходован на торможение, на поворот не остаётся ничего. Отсюда базовый приём: сначала оттормозиться по прямой, потом поворачивать.

Занос и снос

Занос — потеря сцепления задней оси: заднюю часть автомобиля разворачивает наружу поворота. Действия: прекратить резкие действия педалями, плавно повернуть рулевое колесо в сторону заноса и вернуть его, как только автомобиль выравнивается. Опоздание и запаздывающий возврат руля дают занос в обратную сторону, обычно более сильный.

Снос — потеря сцепления передней оси: автомобиль перестаёт реагировать на руль и уходит наружу поворота по касательной. Действия: уменьшить угол поворота руля и плавно снизить скорость. Инстинктивное «довернуть сильнее» только увеличивает снос — колёса ещё дальше уходят от сцепления.

Тактика проезда перекрёстка на запрещающий сигнал

Это ключевой манёвр всей программы и самый частый сценарий тяжёлых происшествий. Порядок обязателен и не сокращается.

— Заранее снизить скорость на подходе к перекрёстку — вплоть до полной остановки, если обзор закрыт.

— Оценить, кто и откуда может выехать, и что закрывает обзор: фургон в соседнем ряду, остановившийся автобус, поворачивающий грузовик.

— Установить зрительный контакт с водителями на пересекаемых направлениях. Не увидел глаз — считай, что тебя не видят.

— Убедиться, что автомобили действительно остановились, а не «замедляются вроде бы».

— Проезжать по одной полосе за раз, сохраняя готовность остановиться.

— Не проезжать вплотную за другим автомобилем с приоритетом: второй экипаж водители часто не ждут.

> *Оценка «не сдан» на практическом экзамене выставляется, в частности, за проезд перекрёстка на запрещающий сигнал без снижения скорости — независимо от того, закончился он благополучно или нет.*

Движение по встречной полосе

Отступление от требований разметки и расположения на проезжей части допустимо, но только при обеспечении безопасности. Практические условия: достаточная видимость встречного направления, отсутствие встречного транспорта, готовность вернуться в свою полосу немедленно, повышенное внимание к автомобилям, выезжающим слева со второстепенных направлений и из дворов, — они смотрят в сторону основного потока и встречного движения не ждут.

Пешеходы и остановки

Пешеход — самый непредсказуемый участник обстановки при движении с приоритетом. Он может не слышать сирену, не понимать, откуда идёт звук, или начать движение именно потому, что услышал. Проезд нерегулируемого пешеходного перехода, остановки общественного транспорта и участка у школы требует снижения скорости и готовности к экстренной остановке. То же — при объезде стоящего автобуса: из-за него выходят люди.

Плотный поток и затор

В заторе выигрыш даёт не сирена, а заранее выбранная траектория: движение по «живому коридору», который образуют разъезжающиеся к краям полос водители, или по обочине с малой скоростью. Резкие перестроения в плотном потоке опасны: у водителей нет места для манёвра, и попытка уступить дорогу приводит к столкновениям между ними.

Особые условия

— Тёмное время суток: сокращается дистанция обнаружения, маячок виден дальше, но слепит и мешает оценивать расстояние другим водителям.

— Дождь и мокрая дорога: сцепление падает почти вдвое, возможен аквапланирование на скорости.

— Туман: скорость выбирается по расстоянию видимости, приоритет не помогает.

— Гололёд: тормозной путь кратно длиннее; движение с приоритетом на льду почти всегда медленнее, чем без него.

— Тоннели и мосты: нет обочины, некуда уйти, эхо мешает локализовать источник звука.

— Дворы и жилые зоны: дети, ограниченный обзор, скорость минимальная.

Контраварийная подготовка

— Экстренное торможение с ABS — одно сильное непрерывное нажатие; прерывистое торможение снижает эффективность системы.

— Экстренное торможение без ABS — на грани блокировки, с кратковременным отпусканием педали для восстановления управляемости.

— Объезд внезапно возникшего препятствия — торможение до начала манёвра, затем поворот; одновременно тормозить и поворачивать на пределе сцепления нельзя.

— Отказ тормозов — торможение двигателем на понижающих передачах, стояночный тормоз плавно, заранее выбранное направление аварийного отхода.

— Разрыв шины — удержать руль, не тормозить резко, плавно снизить скорость и съехать на обочину.

Практическая подготовка

13 часов практики отрабатываются на транспортном средстве, оборудованном устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Содержание: контрольный осмотр; трогание и разгон с включёнными сигналами; перестроение и объезд препятствия; проезд регулируемого перекрёстка на запрещающий сигнал с обязательным снижением скорости; движение по встречной полосе с возвратом; проезд пешеходного перехода; движение в плотном потоке; остановка у объекта вызова с постановкой автомобиля так, чтобы не создавать помех и обеспечить выезд; выключение сигналов.

Что нужно запомнить

— Путь торможения растёт как квадрат скорости.

— Запас сцепления один: тормозить и поворачивать одновременно на пределе нельзя.

— Занос — руль в сторону заноса; снос — уменьшить угол поворота.

— Перекрёсток на запрещающий: снизить скорость, увидеть глаза, убедиться, проехать.

— Сирена не расчищает дорогу — дорогу расчищает расчёт водителя.

Лекция 6 · предмет 3.6 · 8 ч практики

Первая помощь при дорожно-транспортном происшествии

Справочный конспект к практическому модулю. Восемь часов первой помощи отрабатываются очно: тренажёр не даёт ни глубины компрессий, ни усилия при наложении жгута.

Правовая рамка

Первая помощь — не медицинская помощь. Её оказывают до прибытия медицинских работников лица, обязанные оказывать её по закону или по специальному правилу и имеющие соответствующую подготовку, — статья 31 Федерального закона от 21 ноября 2011 года № 323-ФЗ. Перечень состояний и перечень мероприятий установлены приказом Минздрава России от 3 мая 2024 года № 220н. За пределы этого перечня выходить нельзя: лекарства не даются, вывихи не вправляются, раны не зашиваются.

Порядок действий на месте происшествия

— Оценить обстановку и обеспечить собственную безопасность: движение, огонь, утечка топлива, оборванные провода, повреждённая аккумуляторная батарея.

— Обозначить место, включить аварийную сигнализацию, выставить знак аварийной остановки.

— Вызвать экстренные службы: адрес, число пострадавших, характер повреждений, есть ли зажатые, нужна ли техника.

— Определить признаки жизни у каждого пострадавшего: сознание, дыхание, кровообращение.

— Начать помощь с того, у кого нарушены жизненно важные функции, а не с того, кто громче зовёт.

Извлечение из транспортного средства

Пострадавшего извлекают только при наличии угрозы жизни — пожар, угроза взрыва, невозможность оказать помощь на месте — либо при необходимости проведения сердечно-лёгочной реанимации. Во всех остальных случаях извлечение до прибытия медиков ухудшает прогноз при травме позвоночника. Приём Раутека выполняется с фиксацией шейного отдела и по возможности вдвоём.

Сердечно-лёгочная реанимация

— Показание — отсутствие сознания и отсутствие нормального дыхания.

— Компрессии: центр грудной клетки, глубина 5–6 см, частота 100–120 в минуту, полное расправление грудной клетки между нажатиями.

— Соотношение компрессий и вдохов — 30:2.

— Реанимация прекращается при появлении признаков жизни, при прибытии медицинских работников или при физической невозможности продолжать.

— Автоматический наружный дефибриллятор применяется по голосовым подсказкам прибора.

> *Тренажёр в системе дистанционного обучения помогает запомнить алгоритм и последовательность. Он не даёт ни глубины компрессий, ни положения рук, ни техники вдохов, ни усилия при наложении жгута. Поэтому эти восемь часов проводятся очно — иначе документ подтверждает то, чего не было.*

Кровотечения

— Артериальное — алая кровь пульсирующей струёй; венозное — тёмная, ровным потоком.

— Порядок остановки: прямое давление на рану, затем давящая повязка, затем пальцевое прижатие артерии, и только при неэффективности — жгут.

— Жгут накладывают выше раны, на одежду или подкладку, до прекращения кровотечения, с обязательной отметкой времени.

— Ориентировочное время нахождения жгута: до 60 минут в тёплое время года и до 30 минут в холодное.

Травматический шок

Признаки: бледность, холодный липкий пот, частый слабый пульс, заторможенность или, наоборот, возбуждение, жажда. Действия: остановить кровотечение, обездвижить повреждения, придать транспортное положение, укрыть, не поить при подозрении на травму живота, контролировать состояние до прибытия бригады.

Травмы

— Опорно-двигательная система: обездвижить, зафиксировав два смежных сустава; не вправлять и не проверять подвижность.

— Позвоночник и таз: не перемещать без крайней необходимости, фиксировать шейный отдел, транспортное положение — на спине на жёсткой поверхности.

— Грудная клетка при проникающем ранении: окклюзионная (герметизирующая) повязка.

— Живот с выпадением органов: органы не вправлять, накрыть влажной чистой тканью, не поить.

— Голова: контроль сознания и дыхания, покой, при рвоте — восстановительное положение с фиксацией шеи.

Ожоги и холодовая травма

Термический ожог: прекратить действие фактора, охлаждать проточной водой 10–20 минут, накрыть чистой салфеткой. Нельзя смазывать маслом и жиром, вскрывать пузыри, отрывать прилипшую одежду. Химический ожог: длительное промывание водой. Отморожение и общее переохлаждение: переместить в тепло, снять мокрую одежду, укрыть, тёплое питьё при сохранённом сознании; нельзя растирать снегом и давать алкоголь.

Передача пострадавшего

Бригаде скорой медицинской помощи сообщают: обстоятельства и время происшествия, выявленные повреждения, изменения в состоянии за время наблюдения, оказанную помощь и — обязательно — время наложения жгута.

Что нужно запомнить

— Сначала своя безопасность, потом помощь.

— Извлекать — только при угрозе жизни или для реанимации.

— Компрессии 5–6 см, 100–120 в минуту, 30:2.

— Жгут — крайняя мера, всегда с отметкой времени.

— Практику первой помощи закрывает только очная отработка.

ПРИЛОЖЕНИЕ. НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ

1. Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

3. Федеральный закон от 21.11.2011 № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации».

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».

5. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.12.2007 № 876 «О порядке установки на транспортные средства устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов и нанесения на наружные поверхности транспортных средств специальных цветографических схем, надписей и обозначений».

6. Приказ Минобрнауки России от 01.03.2018 № 161 «Об утверждении примерных программ повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (зарегистрирован в Минюсте России 10.05.2018, № 51055).

7. Приказ Минпросвещения России от 26.08.2020 № 438 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по основным программам профессионального обучения».

8. Приказ Минобрнауки России № 885, Минпросвещения России № 390 от 05.08.2020 «О практической подготовке обучающихся».

9. Приказ Минздрава России от 03.05.2024 № 220н «Об утверждении Порядка оказания первой помощи».

10. Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колёсных транспортных средств».

11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, статьи 12.4 и 12.5.

> *Реквизиты приведены по состоянию на дату утверждения конспекта. Перед использованием в работе сверяйте действующую редакцию.*