Утверждаю

Директор ФГАОУ ДПО

«Ростовская ЮАШ»

Кубадий А.М.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 201 г.

**Программа дополнительного профессионального обучения «Контраварийная подготовка»**

Программа курса «Контраварийная подготовка» основана на программах безопасности отвечающим требованиям международного стандарта ISO - 9001. Центр Повышения Водительского Мастерства предлагает вам реально работающий механизм снижения транспортной аварийности в компании. В рамках программы снижения аварийности и тяжести последствий от ДТП мы проводим занятия по специально разработанным и апробированным программам которые мотивируют сотрудников применять безопасный стиль вождения автотранспорта, что позволяет в разы снизить количество аварий в вашей организации.

Занятия основаны на понимании водителем критериев опасности и предотвращении перерастания опасной ситуации в критическую. На занятиях мы обучаем не преодолению дорожно-транспортных опасностей, а недопущению опасных ситуаций в принципе. Эффективность метода подтверждена несколькими международными исследованиями и полностью воссоздана для менталитета российских слушателей на основе курсов, применяемых нефтяными компаниями за территорией России.

**ЦЕЛЬ ПОДГОТОВКИ**

* Мотивировать водителя к применению защитного стиля поведения;
* Показать преимущества, которые дает защитное вождение и возможные потери в случае ДТП;
* Улучшить способности к прогнозированию поведения окружающих участников дорожного движения;
* Углубить знания ПДД и ознакомить водителей с их актуальным состоянием.
* Сформировать и довести до автоматизма действия, необходимые для управления автомобилем в наиболее сложных ДТС, связанных с потерей устойчивости и управляемости автомобиля;
* Приобрести базовые навыки построения сложных траекторий движения в плотном транспортном потоке и на ограниченной площади;
* Освоить технику управления автомобилем в повороте, а также приемы скоростного маневрирования передним и задним ходом;
* Преодолеть отрицательные эмоции, характерные для экстремальных условий движения;
* Познать собственные возможности по управлению в критических ситуациях;
* Научиться прогнозировать не только критическую ситуацию, но и поведение автомобиля в ней.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Предметы | Количество часов | | |
| всего | теория | практика |
| 1 | Статистика и причины возникновения ДТП | 2 | 1 | - |
| 2 | Безопасная дистанция и боковой интервал | 4 | 2 | 2 |
| 3 | Изучение и освоение скоростных и силовых способов руления в критических ситуациях. | 6 | 2 | 4 |
| 4 | Экстренное маневрирование | 6 | 2 | 4 |
| 5 | Преодоление неровностей за счет искусственного перераспределения веса автомобиля | 6 | 2 | 4 |
| 6 | Прохождение поворотов | 6 | 2 | 3 |
| 7 | Геометрия безопасного маневра | 4 | 2 | 2 |
| 8 | Оценка личностных психофизиологических особенностей поведения в критических ситуациях | 2 | 2 | - |
|  | Итоговая аттестация:  Комплексный экзамен | 2 | 1 | 1 |
|  | ИТОГО: | 36 | 16 | 20 |

**ПРОГРАММА**

1. **Статистика и причины возникновения ДТП**

* Основные причины ДТП в мире;
* Позиция жертвы (ДТП, ситуации, сложностей, обстоятельств) – воздействие на ситуацию, адекватность, устремленность, силы, цели;
* Что можно потерять в ДТП?
* Что можно приобрести, применяя защитный стиль вождения?
* Управление уровнем риска, которому человек готов себя подвергать;
* Статистика ДТП в России и за рубежом;
* Деление ДТП на предотвратимые и непредотвратимые;

1. **Безопасная дистанция и боковой интервал**

* Как сделать дистанцию и боковой интервал безопасными при любых условиях
* Остановочный путь легкового и грузового автомобиля, значения для разных условий движения

1. **Изучение и освоение скоростных и силовых способов руления в критических ситуациях.**
2. **Экстренное маневрирование:**

* Изучение технологии высшего водительского мастерства «загрузка-поворот-тяга», позволяющей за счет искусственного перераспределения веса по осям и колесам добиться: избыточной поворачиваемости в начале маневра, высокой прижимной силы для упорного колеса в повороте, быстрого завершения маневра без потери устойчивости и управляемости.
* Изучение способа, усиливающего эффект загрузки передних колес перед экстренным маневром или поворотом путем включения пониженной передачи или пониженной передачи с пропуском цикла переключения.
* Изучение приемов дросселирования «уравновешивающий газ», позволяющих балансировать на грани потери управляемости при скоростном прохождении поворота.
* Изучение метода «коррекция и компенсация», позволяющий с помощью коррекции рулем с одновременным ослаблением дросселирования препятствовать возникновению и развитию сноса передних колес в начальной фазе потери управляемости автомобиля на дуге поворота, а также регулировать загрузку передних колес по ходу маневра.
* Формирование чувства управляемых колес и взаимосвязи между углом их поворота и величиной тяги.
* Приемы торможения: прерывистое, ступенчатое, боковым скольжением, компенсационное (вращение на 360; 180 — «полицейский разворот»)

1. **Преодоление неровностей за счет искусственного перераспределения веса автомобиля:**

* Изучение технологии «опережающая стабилизация» или передняя разгрузка для преодоления ямы, канавы и т.п., с применением приема резкого торможения левой ногой перед препятствием и использованием последующего разжатия пружин передней подвески.
* Изучение технологии «боковая разгрузка» для преодоления препятствия яма, открытый колодец под одним из колес автомобиля. Выполнение приема резким поворотом рулевого колеса в последующей стабилизацией (выравниванием колес) не дожидаясь реакции автомобиля.
* Комбинированное применение приемов передняя и боковая разгрузка для преодоления серии неровностей на высокой скорости движения.

1. **Прохождение поворотов**

* Изучение тактического предварительного приема «заход», как способа увеличения радиуса движения и возможности построения сглаживающей траектории.
* Изучение приема «распускание» на выходе из поворота для возврата боковой устойчивости перед ускорением в заключительной фазе поворота.
* Изучение приема «контрсмещение» для усиления вращательного импульса на входе в поворот и принудительному запуску автомобиля на дугу поворота.
* Изучение приемов поддержания неустойчивого равновесия на дуге поворота за счет опережающих коррегирующих и компенсаторных действий рулем и педалью акселератора.
* Применение торможения на дуге поворота на автомобилях, оборудованных ABC
* Применение дополнительной загрузки упорного колеса в повороте дозированным подтормаживанием левой ногой при непрекращающимся дросселировании.
* Прохождение поворотов в контролируемом скольжении.

1. **Геометрия безопасного маневра**

* Техника и тактика построения «сглаживающей» траектории как фактора, ослабляющего влияние центробежной силы инерции и позволяющего сохранить безопасность при прохождении поворота на максимальной скорости, характер маневра: «заход», «срезание», «распускание».
* Изучение траектории «глубокий вход» как элемента скоростного прохождения поворота. Использование преимуществ тормозной динамики автомобиля над разгонной и возможности увеличения крутизны дуги в начальной фазе поворота.
* Изучение траектории типа «свернутая» и «развернутая» спираль как элементов, обеспечивающих безопасность на входе и выходе из поворота.
* Построение дуги постоянного радиуса, переменного радиуса и ломаной траектории как элементов прохождения сложных поворотов.
* Построение взаимосвязанной траектории сочлененных маневров при темповом маневрировании. Особенности накопления допущенной ошибки, перехода в зону риска по устойчивости и управляемости, возможности компенсации траекторией неточности за счет опережающих действий.

1. **Оценка личностных психо-физиологических особенностей поведения в критических ситуациях:**

* Самооценка реальных критических условий возникающих при выполнении ошибочных действий.
* Адаптация водителя к скольжению и вращению автомобиля — преодоление отрицательных эмоций.
* Оценка координационных, физических и психологических способностей по первому поведению в экстремальных условиях.
* Подавление нежелательных реакций, провоцирующих потерю устойчивости и управляемости автомобиля (доворот руля при скольжении передних колес, усиление тормозного усилия при блокировке колес, применение торможения при вращении и заносе автомобиля, усиление дросселирования при пробуксовке колес).

**ПРАКТИКА**

* Практические занятия закрепляют пройденный материал.
* Форма и продолжительность установлены на основании:

Федерального закона Российской Федерации от 27 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

* Учебный план составлен в соответствии с моделью учебного плана для профессиональной подготовки персонала по рабочим профессиям (приказ Минобразования РФ от 21.10.94 г. № 407).
* Итоговая оценка по предмету выводится на основании текущего контроля знаний слушателей.
* Практические занятия предполагают автодромную подготовку водителей.
* По окончанию обучения проводится зачетное занятие.
* Обучение осуществляется групповым методом.