

КЛАССИФИКАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Автомобильный транспорт наиболее опасный из всех видов транспорта. Каждый год в мире происходит около **55** миллионов дорожно-транспортных происшествий, в которых ежегодно погибает более **300 тысяч** человек и примерно в **30 раз** больше этого количества людей получают травмы. В высокомоторизованных странах смертность от дорожно-транспортных происшествий превышает смертность от различных инфекционных заболеваний. Несмотря на серьезные мероприятия и работу, проводимую различными учреждениями и общественными организациями по предупреждению происшествий в нашей стране, их количество и тяжесть последствий еще велики. Причины этого явления разнообразны, однако одной из основных причин можно назвать недостаточно высокий уровень профессиональной подготовки водителей.

Это особенно проявляется при интенсивном росте автопарка, т. е. когда армия водителей за короткое время пополняется большим числом новичков, что приводит к снижению среднего уровня квалификации водителей. Вместе с этим при современном уровне развития техники надежность деятельности водителей является решающим фактором безопасности движения. Хотя обстоятельства, при которых возникают и протекают дорожно-транспортные происшествия, чрезвычайно разнообразны, их анализ позволяет выявить некоторые сходные черты. Это дало возможность разработать классификацию происшествий, что имеет важное значение для всестороннего изучения причин их возникновения и разработки мероприятий по предупреждению. Кроме того, классификация видов происшествий приводит к единообразию учета и возможности проведения успешного анализа на его основе.

В соответствии с существующей классификацией к дорожно-транспортным происшествиям относят происшествия, возникшие в процессе движения механических транспортных средств и повлекшие за собой гибель или телесные повреждения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или иной материальный ущерб.

К механическим транспортным средствам относятся автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды, велосипеды с подвесным двигателем, трамвай, троллейбусы, тракторы и другие самоходные механизмы.

В настоящее время разработана следующая классификация дорожно-транспортных происшествий:

1) столкновение - движущиеся механические транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог;

К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством.

Анализ причин возникновения столкновений транспортных средств показал, что каждый 10-й случай происходит при обгоне впереди идущего транспортного средства, каждый 12-й – при объезде стоящего автомобиля или другого препятствия, а каждый 3-й случай – при движении транспортного средства в крайнем левом ряду.

Основными причинами столкновений транспортных средств являются неправильный расчёт при объезде и обгоне транспортных средств, выезд на встречную полосу дороги при движении в крайнем левом ряду, самонадеянность водителей. Одной из причин столкновения транспортных средств является также отсутствие на ровных, прямых участках дорог осевой линии, ориентируясь по которой, водитель не выезжает на полосу встречного движения.

Оценка скорости, расстояния, соблюдение интервалов при встречном разъезде, обгоне и объезде препятствий – решающие условия безопасного вождения автомобиля.







VDTP.FU



«Сейчас говорить о скорости, с которой двигался легковой автомобиль, преждевременно, - считает Павел Жеребцов. - Однако, исходя из последствий ДТП, можно предположить, что она могла оказаться достаточно высокой. В любом случае точную скорость движения должны установить эксперты».

При встречном разъезде особое внимание нужно обращать:

- на участок по левой стороне дороги, видимость на которой будет перекрыта в момент разъезда, откуда возможен внезапный выход пешехода на проезжую часть;

- на правильность выбора интервала для безопасного разъезда со встречным транспортным средством;

Помимо соблюдения других элементов при обгоне, необходимыми условиями обеспечения безопасности движения являются оценка скорости и расстояния до приближающегося с противоположного направления автомобиля, выбор правильного интервала между обгоняемым и идущим на обгон автомобилями, просматриваемость участка дороги, перекрытого обгоняемым транспортным средством.

2) опрокидывание - механическое транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось. К этому виду происшествий не относятся опрокидывания, вызванные столкновением механических транспортных средств или наездов на неподвижные предметы;

Исследование обстоятельств, при которых они возникают, свидетельствуют, что подавляющее большинство этих происшествий возникает из-за неправильных приёмов вождения автомобиля, а именно: движение на уклонах с выключенной коробкой передач, выезд на скользкую обочину, применение торможения при скользкости дорожного покрытия, резкое маневрирование и т.д. Исследования также показывают, что водители не всегда осознают возможные последствия, когда управляют автомобилем на спусках и уклонах без включённой коробки передач и тогда, когда, выезжают на скользкую обочину.













-- Вот черт, прическу испортила !!!

Вотключке
VIP-AUTO.NET

06-03-2013 | ДТП из-за проблем с освещением

В таких случаях они применяют торможение. Это объясняется тем, что при указанных обстоятельствах не всегда возникают дорожно-транспортные происшествия, поэтому у водителей порождается убежденность отсутствия опасности.

Загрязнённая или обледенелая проезжая часть – аварийные условия для движения транспортных средств. Многие водители неправильно выбирают скорость движения при скользкости проезжей части. Водители недооценивают тот факт, что дорожная пыль в начале дождя создаёт на дороге плёнку, которая значительно снижает сцепление колеса с покрытием дороги. Поэтому при резком торможении или резком маневре автомобиль теряет устойчивость, увеличивая его остановочный путь.

3) Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

Виды:

ДТП, произошедшие при движении транспортных средств в одном направлении;

ДТП, произошедшие при движении транспортных средств в противоположных направлениях;

ДТП, произошедшие при движении транспортных средств под углом друг к другу;

ДТП, произошедшие при движении транспортных средств задним ходом;

ДТП, произошедшие при наезде на стоящее транспортное средство.

4) наезд на препятствие - механическое транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т. п.);







В 5.30 в субботу на проспекте Героев Сталинграда, 5-а, в районе АЗС «Лукойл», водитель автомобиля «Mazda 626» на закругленном участке дороги не выбрал безопасную скорость движения, потерял управление транспортным средством и выехал за пределы проезжей части, где совершил наезд на опору рекламного носителя и ограждение.



Авария произошла 9 июня на автотрассе в пригороде Кемерово. По предварительным данным, причиной ДТП стал выезд на полосу встречного движения легкового автомобиля. Чтобы избежать столкновения, водитель машины, в которой находился А.Г. Тулеев, резко свернул на обочину. В результате автомобиль врезался в опору электропередач. Губернатор получил ушиб правой ноги. Жизни и здоровью А.Г. Тулеева ничего не угрожает. Охранник и водитель не пострадали.



Как сказал «Одинцов-ИНФО», прибывший на место ДТП начальник отдела ГИБДД Одинцовского муниципального района Владимир Егоров, водитель и пассажир каким-то непостижимым образом выбрались из машины и скрылись. Сбежали, по всей видимости, потому, что водитель мог находиться в нетрезвом состоянии. Трудно судить, пострадали ли водитель и пассажир.

4) наезд на препятствие - механическое транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т. п.);

По степени опасности наезд на неподвижное препятствие сопоставим с лобовым столкновением. Как правило, подобные дорожно-транспортные происшествия возникают по причине невнимательности водителя. Иногда достаточно отвлечься на доли секунды, чтобы врезаться в столб, дерево, стоящее транспортное средство, стену здания, и т.п. Если человек не пользуется ремнем безопасности, то для летального исхода при наезде на неподвижное препятствие может хватить скорости автомобиля всего **40-50 км/ч**. Основные травмы водитель получает при ударе грудью о рулевое колесо, и головой — о лобовое стекло.

При этом и водителя, и сидящего рядом пассажира может выбросить через лобовое стекло, что приведет к множеству травм, в большинстве случаев несовместимых с жизнью.

Существует такое мнение, что при наличии в автомобиле подушек безопасности ремнем можно не пристегиваться. На самом же деле это далеко не так: без ремня безопасности никакая подушка вас не спасет. В частности, она никоим образом не помешает тому, чтобы вас не выбросило силой инерции через лобовое стекло.

Следует учитывать и такой немаловажный факт. Многие наши соотечественники ездят на подержанных автомобилях иностранного производства. У большинства современных иномарок предусмотрено штатное комплектование подушками безопасности, но ведь не исключен вариант, что эти подушки уже были использованы до вас.

5) наезд на пешехода - механическое транспортное средство наехало на человека, или он сам натолкнулся на движущееся механическое транспортное средство, получив травму;

К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.).

Анализ показывает, что 80 % этих ДТП произошли, когда пешеходы переходили улицу или дорогу справа налево по ходу движения автомобиля. Это объясняется, во-первых, тем, что движение пешеходов происходит очень близко относительно правой стороны по ходу движения автомобиля. Поэтому водитель не всегда имеет возможность предупредить происшествие. Во-вторых, проезжая часть лучше всего просматривается с левой стороны по ходу движения.

Соответственно, когда пешеход пересекает проезжую часть слева направо по ходу движения автомобиля, его лучше видно водителю, который имеет больше возможности (по времени), для предотвращения наезда

Определённая часть пешеходов либо не знает, либо не выполняет правила движения, пренебрегая ими. Наблюдение за поведением пешеходов ещё на подступах к проезжей части — одна из основных задач водителя при движении в городах и других населённых пунктах. Водителям нужно наибольшее внимание обращать на пешеходов, находящихся с правой стороны по ходу движения автомобиля. Это не означает, что пешеходов, которые находятся слева на тротуаре (обочине), можно упускать из поля зрения. Довольно часто причинами наездов на пешеходов являются невнимательность водителей при объезде стоящих или идущих в том же направлении пешеходов, которые не были предупреждены о приближении транспортных средств и, не оглянувшись, внезапно изменили направление движения.



В ДТП погиб и пешеход и пассажир Жигуля



Петрозаводск, 14 марта 2013, 07-35. Серьезное ДТП с участием пешехода и легкового автомобиля Сузуки (Suzuki Wagon R Solio) произошло на регулируемом пешеходном переходе на перекрестке улиц Антикайнена и Красная.

Видеорегистратор очевидца запечатлел момент ДТП.

По информации Госавтоинспекции Петрозаводска, водитель легкового автомобиля выехала на перекресток на запрещающий сигнал светофора и совершила наезд на пешехода, переходившую проезжую часть справа налево по ходу движения автомобиля под зеленый сигнал светофора.



За первые девять месяцев текущего года на столичных дорогах произошло 3 085 дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов. Из них в 1 511 ДТП были виноваты сами пешеходы, сообщает ГУ МВД РФ по Москве.

Основными причинами таких происшествий являются переход дороги в неустановленном месте (703 ДТП), переход вне пешеходного перехода (408 случаев) и неожиданный выход из-за сооружения или стоящего транспортного средства (139 случаев).



**Под колеса "Лексуса" попал Волгоградец. происшествия.
22 апреля 2011**

В подобных обстоятельствах водители полагают, что безопасность движения будет обеспечена самим пешеходом. К сожалению, это типичная ошибка водителя.

Многие водители в своих объяснениях сотрудникам ГИБДД о ДТП, связанных с наездом на пешехода, указывают, что причиной того или иного происшествия явилось внезапное появление пешеходов на проезжей части. Однако в соответствии с требованиями правил дорожного движения водители обязаны быть взаимно предупредительными и внимательными к окружающей обстановке и её изменениям. Пешеход обычно не может внезапно появиться на проезжей части, так как, прежде чем оказаться на ней, он должен сначала перейти пешеходную дорожку (тротуар) в определённом направлении.

При внимательном наблюдении (глаз человека обеспечивает видимость в секторе *120 градусов* без изменения положения корпуса или головы) водитель может заметить, что пешеход еще находясь на тротуаре, резко меняет направление движения. Обычно это указывает на его намерение перейти улицу.

Особую осторожность требуется соблюдать при появлении детей в поле зрения водителя. Если дети уже находятся на проезжей части, водитель обязан остановиться и пропустить их в нужном направлении. В определённых условиях невнимательного пешехода заранее необходимо предупредить звуковым сигналом и, если он на него не реагирует, снизить скорость движения и увеличить боковой интервал между автомобилем и пешеходом с тем, чтобы при положении неосмотрительных действий пешехода можно было бы предотвратить наезд.

Совершенно очевидно, что стоящие на остановке пассажирские транспортные средства постоянно создают аварийную обстановку для проходящих транспортных средств, закрывая обзорность водителя в сторону пешеходного движения (тротуаров), а пешеходам – в сторону проходимых транспортных средств. В этих случаях ПДД предписывает водителям соблюдать особую осторожность.

В среднем каждый восьмой случай наезда на пешехода совершен при разъезде транспортных средств в светлое время суток, когда пешеход пытался переходить проезжую часть улицы сзади проходящих мимо транспортных средств. При анализе этих наездов на пешеходов водители считают, что с их стороны при указанных обстоятельствах нарушений ПДД не было и не могло быть

Однако эти водители неправильно понимают обстоятельства указанных ДТП: если бы водитель перед разездом обращал особое внимание на тот участок полотна дороги (улицы), видимость на которой будет перекрыта встречным автомобилем непосредственно в момент разъезда, он смог бы во многих случаях избежать такого происшествия. К сожалению, очень часто при объезде стоящих на остановке пассажирских транспортных средств и их разъезде, пострадавшими являются дети.

5) наезд на велосипедиста - механическое транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде (без подвесного двигателя), или он сам натолкнулся на движущееся механическое транспортное средство, получив травму;

По степени непредсказуемости поведения на дороге велосипедистов можно сравнить с пешеходами.

Несмотря на то, что они движутся по проезжей части и участвуют в движении наравне со всеми, большинство велосипедистов толком не знает Правил дорожного движения. Кроме этого, для них характерны такие черты, как невнимательность и беспечность. Последствия наездов на велосипедистов обычно примерно такие же, как и при наезде на пешеходов: слишком уж неравны «весовые категории». Поскольку большинство велосипедистов ездят без шлемов, что они часто погибают от удара головой о твердые поверхности (бордюр, асфальт, и т.п.) либо о другие транспортные средства.

ПРИМЕЧАНИЕ Особое внимание следует уделять велосипедистам, у которых на велосипеде отсутствуют зеркала заднего вида: они практически не контролируют дорожную ситуацию позади велосипеда.

Часто велосипедисты резко и без предупреждения изменяют направление движения, что является полной неожиданностью для водителей транспортных средств. К тому же велосипед — не самое устойчивое транспортное средство, поэтому велосипедист может упасть при попадании под колесо небольшого препятствия (камня, ямы или выбоины на дороге, и т.п.). Если в непосредственной близости будет находиться автомобиль — его водитель, скорее всего, просто не успеет среагировать на такое падение.



Польша. Более 5 тысяч велосипедистов в Польше отбывают тюремный срок за езду в нетрезвом виде, сообщил 21 июля четвертый канал Польского радио.





Мальчик выехал на проезжую часть вопреки правилам дорожного движения. Автомобиль «ВАЗ 111730», за рулем которого находилась девушка, совершил наезд на ребенка. Велосипедист получил ушиб и ссадины мягких тканей поясничной области слева.



Многие велосипедисты пренебрегают элементарными нормами безопасности, отправляясь в дорогу в темное время суток без светоотражателей на велосипеде. В результате водитель автомобиля замечает велосипед слишком поздно, когда предотвратить столкновение уже невозможно.

Особую бдительность следует проявлять по отношению к велосипедистам детского возраста: их поведение на дороге абсолютно непредсказуемо. Часто можно видеть, как на одном велосипеде едет двое и даже больше детей, что самым негативным образом сказывается на безопасности их движения. Имейте в виду, что ребенок, которого везут на раме или на багажнике, в любой момент может расставить в стороны руки или ноги, совершенно не задумываясь о том, что сзади может ехать автомобиль.

Часто можно видеть, как дети едут по проезжей части на велосипеде, не держась при этом за руль. В таких случаях достаточно небольшого камешка или любого другого маленького предмета (пробки от бутылки, и т.п.), попавшего под колесо, чтобы велосипед упал вместе с ребенком. Если вы видите, что перед вашим автомобилем ребенок едет на велосипеде, отпустив руль — объезжайте его с таким запасом расстояния, чтобы даже при падении он не достал до вашего автомобиля.

Часто на дороге встречаются пьяные велосипедисты. От них можно ожидать чего угодно: и неожиданного падения, и внезапного перестроения прямо перед вашим автомобилем, резкого маневра, и т.п. Их также нужно объезжать на таком расстоянии, чтобы они при падении или выполнении резкого маневра не достали до вашего автомобиля.

6) наезд на гужевой транспорт - механическое транспортное средство наехало на упряжных, вьючных, верховых животных либо на повозки, транспортируемые этими животными;

7) наезд на животных - механическое транспортное средство наехало на диких или домашних животных (исключая указанные в п. 7);

8) падение пассажира - пассажир (любое лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве или на нем) упал с движущегося механического транспортного средства. К этому виду происшествий не относится падение, произошедшее при столкновении, опрокидывании механических транспортных средств или их наезде на неподвижные предметы;

Падение пассажира из недвижущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

Повреждения от падения из движущегося автомобиля — из кузова, кабины или салона легкового автомобиля также являются редкостью. В случаях опрокидывания или столкновения автомобилей двери салонов или кабин чаще всего открываются и пострадавшие выпадают наружу, получая дополнительные тяжелые травмы. Естественно, что комплектация привязными ремнями легковых автомобилей, улучшение конструкции дверей и их замков будут способствовать снижению последствий дорожно-транспортных происшествий. Падение пассажиров из кузовов грузовых автомобилей происходит на автомобильных дорогах (при столкновениях и опрокидываниях транспортных средств) и в сельской местности, особенно при перевозках людей в необорудованных кузовах автомобилей в период проведения летних полевых работ.





Водитель автомобиля OPEL из-за тумана не заметил лошадь, перебегавшую дорогу. Животное погибло, а иномарку от удара отбросило в пятиметровый обрыв пересохшего русла реки.





Риск аварий с участием диких животных увеличивается ночью или рано утром в туман. Одно из таких ДТП произошло на днях вблизи деревни Кореневка Гомельского района. В 21.40 36-летний житель города Гомеля, управляя автомобилем «КИА Шума», на закруглении дороги вправо совершил наезд на внезапно выбежавшую справа на проезжую часть косулю, после чего выехал на левую обочину, где совершил наезд на деревья и опрокинулся. В результате ДТП ехавшие в автомобиле пассажиры, 1989 и 1987 годов, от полученных травм скончались на месте, еще один 23-летний пассажир с телесными травмами госпитализирован в ГОКБ. Сам же водитель после оказания медпомощи был отпущен домой.

Падая из автомобиля на дорожное покрытие, человек получает повреждения, степень которых зависит от многих причин (характера покрытия дороги, линейной и угловой скорости движения автомобиля, высоты падения, силы инерции движения тела человека и т.д.), о чем более детально речь пойдет несколько ниже.

10) прочие происшествия - происшествия, не относящиеся к перечисленным выше видам. К ним относятся сходы трамваев с рельсов (не вызвавшие столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза на людей и другие.

Под условиями возникновения **ДТП** понимается совокупность характеристик дороги, транспортных средств, водителя и окружающей среды в момент совершения **ДТП**. Эти характеристики могут оставаться неизменными до и после возникновения **ДТП** и не обязательно имеют с ним причинную связь.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ АВАРИЙНОСТИ

Детальный анализ всех видов ДТП невозможен без выявления факторов и причин, их вызывающих. Взгляды на факторы и причины, лежащие в основе ДТП, меняются по мере накопления опыта организации движения и исследовательских работ в области безопасности движения.

В большинстве стран общественное мнение и официальная статистика органов регулирования движения чаще всего усматривают основную причину ДТП в небрежности, ошибках водителей. Так, Всемирная организация здравоохранения считает, что девять из десяти происшествий происходит по вине водителей, остальная их часть также в какой-то степени зависит от водителей.

Наиболее частыми причинами ДТП по вине водителей являются: превышение скорости, несоблюдение дистанции, несоблюдение очередности проезда, невнимательность и нетрезвое состояние.

По вине пешеходов соответственно: переход в неустановленном месте, ходьба вдоль проезжей части, переход перед близко идущим транспортным средством, нетрезвое состояние.

При анализе происшествия, на первый взгляд, иногда кажется, что техническая неисправность не является причиной аварии. Чаще всего главную причину относят за счет нарушения правил движения. Например, наезд на пешехода обычно объясняют превышенной скоростью или поздним применением тормозов, Но ведь если бы давление в пневматическом приводе тормозов было бы большим, а тормоза отрегулированы более тщательно, то происшествие было бы предотвращено. Поэтому более глубокий анализ причин происшествий позволяет утверждать, что фактическое количество ДТП, вызванных техническими неисправностями, более значительно.

Наиболее опасными неисправностями, вызывающими чаще всего ДТП, являются неисправности в тормозной системе (— 50%), рулевом управлении (— 14%), системе освещения и сигнализации (— 16%).

По материалам мировой статистики распределение причин ДТП примерно следующее:

из-за неправильных действий человека **60 — 70%**,

из-за неудовлетворительного состояния дороги и несоответствия дорожных условий характеру движения **20 — 30 %**,

из-за технической неисправности автомобиля **10 — 15%**.

Многие исследователи считают, что более $\frac{2}{3}$ всех происшествий происходит по вине людей и только около $\frac{1}{3}$ падает на факторы, не зависящие от их воли и деятельности.

Принятая государственной автомобильной инспекцией классификация факторов и причин ДТП отражена в номенклатуре действующей системы учета.

По данной классификации факторы, способствующие возникновению происшествий, разделены на три большие группы: человек (водители, велосипедисты, возчики, пешеходы, пассажиры); транспортные средства; дорога, улица.

Анализ причин, приводящих к ДТП, позволяет свести эти причины в следующие однородные по характеру группы:

1) несоблюдение правил дорожного движения участниками этого движения;

2) применение водителями таких приемов управления транспортными средствами, которые вызывают их заносы, опрокидывание или потерю управления во время движения и создают возможность поломок и порчи механизмов, приводящих к аварийным ситуациям;

3) снижение работоспособности водителей вследствие переутомления, болезни или под влиянием факторов, вызывающих изменение самочувствия и восприятия обстановки движения;

4) неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств;

5) неправильное размещение и крепление груза, приводящее к потере управления, устойчивости, изменению режима работы механизмов, отказу в работе;

6) неудовлетворительное устройство и содержание элементов дороги и дорожной обстановки;

7) неудовлетворительная организация дорожного движения,

При анализе происшествия наиболее просто отнести его причину к человеку, который, как считают, обязан мгновенно реагировать на изменение других элементов комплекса и соответствующим образом компенсировать их влияние, добиваясь установления необходимого режима движения. Однако такая уверенность обоснована не в должной мере. Многие ДТП, не связанные с поведением и состоянием водителей, происходят из-за неопытности, недобросовестности либо халатности определенных должностных лиц, например, происшествия из-за дефектов транспортных средств, плохого освещения улиц, состояния проезжей части, неправильной разметки улиц, неверной установки дорожных знаков, неверного режима действия светофоров и т. п.

В отличие от систем автоматического регулирования человек не имеет запрограммированной системы ответов на все случаи сложившейся дорожно-транспортной ситуации. Рассматривая возможные варианты решения возникшей задачи в ограниченный период, он может допускать ошибки, количество которых увеличивается при утомлении. При учете этого обстоятельства за такими строками статистики причин ДТП, как превышение скорости, неправильный обгон, неправильный поворот, недостаточная видимость ночью, даже наезд на велосипедиста или пешехода на дороге, во многих случаях обнаружилось бы, что для основной части водителей причинами происшествий явились трудные условия движения, обусловленные особенностями дороги. Было достаточно самого незначительного ослабления внимания водителя, чтобы возникла опасность дорожно-транспортного происшествия.

Анализируя конкретные происшествия, можно видеть, что чаще всего они вызваны несколькими причинами. Установлено, что на каждые **100** ДТП приходится около **250** причин и сопутствующих факторов.

В отрезке времени, непосредственно предшествующем происшествию, и в процессе развития происшествия влияние каждой из причин неодинаково. В каждой фазе ДТП можно выделить одну главную ведущую причину; в последующих фазах происшествия эта причина может стать второстепенной, сопутствующей, а в главную переводится та, которая в первой фазе являлась сопутствующей. При анализе происшествия такое выявление необходимо, так как в противном случае установить причину происшествия бывает трудно, а подчас и невозможно.

Немаловажное значение имеет выявление обстоятельств, предшествовавших происшествию. Во многих случаях предпосылки для ДТП создаются намного раньше самого происшествия.