**ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЯ**

**Тема «Познавательные функции системы восприятия и психомоторные навыки»**

Задание. Изучите теоретический материал и ответьте на вопросы

Выполненные задания отправляйте в Vk: <https://vk.com/id159698852>

Контрольные вопросы:

1. Назовите основную систему получения информации о дорожной ситуации.
2. Назовите основной источник информации водителя в процессе движения.
3. Дайте определение памяти. Виды памяти.
4. Внимание, которое сознательно направлено на какой либо объект и предполагает наличие у человека цели, которую он ставит перед собой в той или иной деятельности называется…
5. От чего зависит характер распределения внимания ?
6. Что включает в себя Время реакции?
7. К чему приводит утомление водителя?
8. Длительная, спокойно протекающая эмоция, которая может иметь положительную и отрицательную окраску называется…

 Психофизиологические свойства человека определяют особенности психических и физиологических процессов в его организме. К этим свойствам относятся восприятия (ощущения), внимание, мышление, память, эмоции, воля, а также личностные качества. Водителю приходится выполнять различные работы: принимать транспортное средство у водителя-сменщика; готовиться к выезду на линию, оформляя необходимые документы; пополнять запас топлива, масел, охлаждающей жидкости; управлять транспортным средством, перевозя грузы или пассажиров. Он также наблюдает за погрузочно-разгрузочными операциями, иногда принимая в них непосредственное участие, в конце рабочего дня сдает автомобиль сменщику и т. д. Однако наиболее важная и ответственная часть деятельности водителя - это управление транспортным средством. Процесс управления объединяет водителя, транспортное средство, дорогу и окружающую среду в одно целое - в систему, в которой все звенья связаны между собой и зависят друг от друга. Водитель постоянно получает информацию о дороге и всем, что на ней находится (автомобилях, пешеходах, светофорах, дорожных знаках), а также о состоянии окружающей среды (температуре, влажности, освещенности и т. д.). В соответствии с назначением своей поездки он, учитывая собственные возможности и особенности транспортного средства, определяет режим сто движения (скорость, направление). Кроме того, водитель непрерывно контролирует результаты своих действий, и если режим движения отклоняется от заданного, вносит нужные исправления. Водитель является главным звеном системы «водитель— автомобиль, — дорога» (ВАД) - ее оператором. Трудовые процессы, выполняемые им при движении автомобиля, типичны для деятельности операторов других сложных систем (дежурный пульта управления энергосистемой, пилот и др.). В основном это операции по приему и переработке поступающей информации, принятие решений, управляющие действия, контроль выполненных действий. Однако деятельность водителя во многом отличается от деятельности других операторов. Для многих операторов основными источниками информации об управляемом объекте являются показания приборов. Водитель же основную информацию получает путем непосредственного наблюдения за дорожной обстановкой (информация от приборов для него имеет второстепенное значение). Характер и объем информации, получаемой водителем, могут быстро меняться. Большой объем информации или быстрые ее изменения, например, при интенсивном движении часто лишают возможности водителя своевременно и точно ее воспринять и переработать, а следовательно, — и выработать верное решение. Непрерывность движения постоянно нарушается запрещающими сигналами, дорожными знаками и участниками движения. Водителю приходится выполнять большое число действий по управлению автомобилем, часть из которых (называется ошибочной. Так, в условиях интенсивного движения в городе в течение рабочей смены (7-8 ч) водители маршрутных автобусов или автомобилей-такси выполняют около 5,5 тыс. операций по управлению транспортным средством. При этом около 20% этих действий являются ошибочными, вследствие недостатка времени для приема и переработки информации. Особенно это ощущается при внезапном возникновении опасных ситуаций, когда промедление или невыполнение нужных действий может привести к ДТП.

Сложная обстановка на дороге, в которой возможны ошибочные действия, возникает у водителя несколько раз за смену. Приблизительно один раз в месяц он попадает в ситуацию, близкую к аварийной, и в среднем один раз в 6 лет он может стать участником ДТП.

Трудности, сложность работы водителя состоит в неопределенности поступающей к нему информации. Как правило, он не может точно предвидеть поведение других участников движения и изменения в дорожной обстановке. На основе этих неполноценных данных води тель должен самостоятельно принимать весьма ответственные решения. Он работает в отрыве от своего трудового коллектива, а следовательно, лишен возможности обсуждать с кем-либо постоянно изменяющуюся дорожную обстановку. Работая в разнообразных условиях, он должен обладать высоким чувством ответственности за жизнь пассажиров и пешеходов, сохранность транспортного средства и грузов.

На водителя влияют различные неблагоприятные факторы: попадающие в кабину отработавшие газы, холод зимой, жара и духота летом; шум и вибрации; неудовлетворительное состояние дороги; дождь, туман, снегопад и др. Все это затрудняет работу, быстро утомляет, создает предпосылки для ошибочных действий в сложной обстановке. При таких условиях работа водителя становится одним из наиболее сложных видов человеческой деятельности.

Профессионализм водителя оценивается двумя взаимосвязанными требованиями. Во-первых, водитель должен работать эффективно, т. е. умело используя эксплуатационные свойства автомобиля, быстро выполнять задачи по перевозке. Во-вторых, при этом он не должен нарушать требования безопасности движения, т. е. обязан работать надежно. В простых дорожных условиях, когда отсутствуют препятствия движению, работать быстро, эффективно и надежно могут многие водители. В сложных условиях работать эффективно могут лишь те, кто отличается достаточной надежностью. Надежность водителя зависит от его профессиональной пригодности, подготовленности и работоспособности. Пригодность зависит от состояния здоровья водителя, его психофизиологических и личных качеств. Подготовленность определяется наличием у водителя специальных знаний и навыков. Работоспособность водителя - это состояние, позволяющее ему выполнять работу качественно и с высокой производительностью. Чтобы получить представление о влиянии перечисленных характеристик на надежность водителя, рассмотрим основные психофизиологические процессы приема и переработки информации водителем.

**ПРИЕМ ИНФОРМАЦИИ**

Вся информация о дороге, расположенных на ней объектах и об автомобиле поступает к водителю через органы чувств, вызывая у него **ощущение** - отражение в сознании отдельных свойств предметов и явлений окружающего мира. Различают **ощущения зрительные, слуховые, кожно-мышечные, вибрационные, вестибулярные, обоняние и тепловые.** Основную роль в деятельности водителя играют **зрительные ощущения.** Благодаря им водитель получает информацию о положении управляемого автомобиля на дороге, объектов на ней, о форме, цвете, размерах этих объектов, о показаниях приборов. **Слуховые ощущения** дают информацию об источниках звуков (шум от агрегатов автомобиля, звуковые сигналы участников движения и т. п.). **Кожно-мышечные ощущения** информируют о положении тела в пространстве и о взаимодействии рук и ног с органами управления, вестибулярные - сигнализируют об изменении скорости и направления движения автомобиля, а вибрационные - о состоянии дорожного покрытия и характере работы отдельных частей автомобиля. Обоняние может информировать о наличии в кабине паров топлива и отработавших газов, а тепловые - об изменении температуры на рабочем месте.

У разных людей ощущения неодинаковы. Они зависят от их природных данных, возраста, тренированности и опыта, профессиональных знаний, навыков и других качеств. Опытный водитель точнее начинающего ощущает разницу в освещенности дороги при ограниченной видимости, быстрее замечает шумы, типичные для неисправных соединений автомобиля. Ощущение одного и того же человека изменяется в зависимости не только от опыта, но и от его состояния.
 **Благодаря зрительному ощущению** к человеку поступает около 85% нее сведений, необходимых для управления автомобилем. С помощью зрения человек способен обозревать достаточно большое пространство, оценивать расстояния до объектов и между ними. Видимое пространство, которое человек может охватить взглядом при неподвижном глазном яблоке, называется полем зрения. Поле зрения одного глаза при разглядывании белого фона распространяется в среднем к наружной стороне глаза на 90°, к внутренней — на 65, книзу — на 75, кверху — на 65°. Для цветных объектов поле зрения значительно меньше. Так, при голубом цвете оно сокращается на 15%, а при зеленом — на 50%. Поле зрения двумя глазами составляет 120-130° и практически охватывает все пространство перед автомобилем. Поле зрения не остается постоянным. Оно может расширяться и сужаться. При значительном его сужении водитель может упустить важные детали дорожной обстановки (на перекрестке, например, не заметить пешехода) и поэтому допустить серьезные ошибки при ее оценке. Лица, у которых поле зрения сужено более чем на 20°, к управлению автомобилем не допускаются. Способность глаз получать отчетливые изображения предметов, находящихся на разных расстояние, обеспечивается аккомодацией. Способность различать форму предмет даже на значительном удалении от глаза называется остротой зрения. которая определяется минимальным расстоянием между двумя точками или линиями, когда глаз воспринимает их раздельно. Наиболее острое зрение - центральное в конусе с углом 3-4°, хорошая острота зрения - в конусе 7-8 °, удовлетворительная - в конусе 12-14°. Предметы, расположенные за пределами 14°, обычно видны без ясных деталей и цвета. Острота бокового зрения ниже в 4 раза, чем острота центрального. 11ри нормальной остроте зрения водитель четко ощущает форму дорожных знаков и все объекты на дороге. Близорукий водитель хорошо видит показания приборов на щитке, но плохо - дорогу, а дальнозоркий, наоборот, четко видит дорогу и хуже - показания приборов.

**Ощущение -** это исходный психический процесс приема информации. Благодаря ему водитель обнаруживает предметы и явления и судит об их свойствах: положении подвижных и неподвижных объектов на дороге, их форме, размерах, цвете. На основе ощущений формируется более сложный психический процесс - восприятие, благодаря которому в сознании отражаются свойства предметов и явлений во взаимосвязи в виде единого образа. Например, в результате комплекса ощущений (зрительных, слуховых, вибрационных и мышечно-кожных) у водителя формируется так называемое «чувство машины», при котором водитель воспринимает даже небольшое изменение в положении автомобиля или скорости его движения.

Быстро изменяющаяся дорожная обстановка вынуждает водителя воспринимать большую по объему информацию от зрительных, звуковых и других раздражителей. Поэтому его восприятие должно быть полным, быстрым и точным. Личные качества в этом зависят от Знаний и опыта водителя и относятся и отдельным свойствам внимания.

**Вниманием** называется сосредоточение сознания на каком-либо объекте (явлении) или действии с одновременным отвлечением от остального. Несмотря на быстро меняющуюся обстановку, водитель старается получить как можно более полную информацию о том, что может способствовать или мешать движению автомобиля. Внимание характеризуется несколькими свойствами. Способность водителя воспринять одновременно несколько объектов, явлений или действий оценивается объемом внимания. Обычно водитель может воспринять одновременно не более 5 объектов.

Объем внимания зависит от опыта, психического состояния и условий движения. Так, при ограниченной видимости в течение секунды можно воспринять одновременно всего 1-2 объекта. На сложных перекрестках при большом числе транспортных средств объем внимания некоторых водителей не позволяет им воспринять всю информацию, необходимую для безопасного управления.

Новую обстановку водитель изучает предварительно путем беглого осмотра. Для этого он пользуется центральным и боковым зрением, изменяет направление взгляда и поворачивает голову. Однако получить полную информацию о всех Замеченных при беглом осмотре объектах невозможно. Чтобы изучить особенности объектов, водитель рассматривает их в определенной последовательности на основе активного внимания. Из всех воспринимаемых объектов выделяются те, с которыми предстоит взаимодействовать при движении автомобиля и которые чаще всего представляют опасность для движения. Такими объектами являются пешеходы, попутные и встречные транспортные средства. Наблюдению за ними на узких дорогах уделяется примерно половина всего времени. Около 25-35% времени тратится на изучение объектов, расположенных на пути движения автомобиля, и 5-25% на восприятие объектов, с помощью которых водитель ориентируется на проезжей части (дорожные знаки, разметка и светофоры). Если в поле зрения водителя находятся пешеходы, то большую часть времени водитель наблюдает за ними. Следуя за автомобилем-лидером, водитель большую часть времени сосредоточивает на нем, ожидая возможного его торможения или маневра.

Водитель должен уметь переключать внимание с одного объекта па другой, чтобы при необходимости перейти от одних действий к другим, иногда даже противоречащим прежним. У опытного водителя развита такая избирательность, благодаря которой он может сосредоточить все внимание на дорожной обстановке, не отвлекаясь для наблюдения за движениями рук и ног. Преднамеренное внимание позволяет обнаружить опасность в самом начале возникновения сложной обстановки, оценить ее и предупредить нежелательные последствия. Водитель должен быть готовым сосредоточить внимание непроизвольно (пассивно) на объектах и явлениях, возникающих неожиданно (удар колеса о незамеченное препятствие, неожиданное появление помехи на пути движения автомобиля).

В различной дорожной обстановке для восприятия одного и того же явления может потребоваться различная интенсивность (напряжение) внимания. Чем больше интенсивность, тем полнее и отчетливее восприятие, например, в опасных ситуациях. Но такие ситуации в течение рабочей смены могут возникать неоднократно, особенно при длительном движении в плотных транспортных потоках, в сложных погодных условиях, в темное время суток. Поэтому у водителя способность к интенсивному вниманию должна отличаться устойчивостью. Обычно, кроме опасного объекта, внимание охватывает не более трех других объектов. Например, при наличии пешеходов водитель наблюдает за встречными, попутными автомобилями и проезжей частью. Эти объекты могут быть восприняты центральным зрением, если они смещены от объекта, на котором сосредоточено внимание, не более чем на 2°, а боковым - при смещении до 20°. При значительном смещении объекта, большей интенсивности внимания или недостаточной контрастности другие объекты могут быть не замечены. Опытный водитель в течение секунды может зафиксировать взгляд 3 раза, а в некоторых случаях — до 5. Следовательно, минимальное время, необходимое для восприятия одного объекта, - 0,2-0,3 с.

Характер распределения внимания зависит в основном от скорости управляемого автомобиля, интенсивности движения и расположения объектов. При небольшой скорости водитель имеет возможность изучать дорожную обстановку без спешки. Высокая скорость требует от водителя более интенсивного внимания, время фиксации взгляда на отдельных объектах уменьшается. Так, при увеличении скорости от 40 до 80 км/ч длительность фиксации взгляда сокращается в среднем от 1,0 до 0,6 с.

Пространство в котором водитель большую часть времени концентрирует внимание на разнообразных объектах, называется полем концентрации внимания. Форма этого поля обычно зависит от очертания воспринимаемой водителем дороги. Если часть дороги закрыта от наблюдения объектами, находящимися на проезжей части или на обочине, то форма поля соответственно меняет очертание. Взгляд водителя останавливается дольше всего и с наибольшей интенсивностью у границы поля, так как именно здесь можно ожидать появления новых объектов. С увеличением скорости автомобиля водитель старается наблюдать за дорогой на большем расстоянии, и размеры поля концентрации внимания уменьшаются. Причем нижняя граница поля располагается выше, а боковые границы сближаются. Чем больше скорость, тем меньше времени у водителя для того, чтобы отвести взгляд в сторону от дороги, не рискуя допустить ошибку в управлении автомобилем. В результате с увеличением скорости он способен воспринять более узкое пространство. Небольшие объекты могут остаться незамеченными на сравнительно большом расстоянии. Затем по мере приближения автомобиля они окажутся вне поля зрения водителя. При скорости 80 км/ч и более вне поля зрения водителя находится участок дороги, расположенный впереди автомобиля на расстоянии 60-120 м. В таких условиях увеличивается опасность наезда на пешехода, который перемещается с обочины дороги к ее центру.

Чем выше интенсивность движения, тем больше вынужден водитель концентрировать внимание на встречных и попутных автомобилях, особенно на узких участках дорог. Поэтому поле концентрации внимания с увеличением интенсивности движения сокращается, так как сближаются его боковые границы. Так, на участке двухполосной дороги с интенсивностью движения 400-500 авт./ч при скорости 60 км/ч поле концентрации внимания вдвое меньше, чем на участке со свободным движением. Следовательно, уменьшается возможность водителя наблюдать за дорогой и объектами на ней слева и справа от полосы, по которой движется автомобиль. Чтобы увидеть то же число предметов, не напрягая внимания, при выезде на участок дороги с более интенсивным движением нужно снизить скорость автомобиля.

При дистанции более 60 м размеры поля концентрации внимания превышают размеры автомобиля-лидера, и водитель имеет возможность наблюдать за дорожной обстановкой. При уменьшении дистанции поле концентрации внимания сокращается. Это сокращение тем больше, чем выше скорость автомобиля. Водитель сосредоточивает внимание на движении лидера, ожидая его торможения. При дистанции менее 25 м напряженность внимания достигает предела, и водитель утрачивает возможность наблюдать за дорожной обстановкой.

При движении с большой скоростью из-за сокращения размеров поля концентрации внимания и ограниченного времени, которым располагает водитель, он может воспринять встречный автомобиль, только поравнявшись с ним. Распределение внимания зависит также от скорости изменения дорожной обстановки. В частности, при перестроении водитель затрачивает для бокового обзора дороги 0,8-1,6 с, а для осмотра ее сзади - 0,8-1,0 с. При подготовке к пересечению главной дороги время зрительного поиска транспортных средств, пользующихся преимущественным правом, - 1,1-1,6 с. Причем чем сложнее ситуация, тем дольше водитель фиксирует взгляд на отдельных объектах.
 **Зрительное восприятие** объекта зависит от его видимости. Видимостью называют возможность различать особенности окружающей обстановки, которая зависит от освещенности предметов и прозрачности воздушной среды. Характеристиками видимости служат дальность и степень видимости. Под дальностью понимают минимальное расстояние, на котором рассматриваемый объект невозможно различить на фоне окружающих предметов. Дальность видимости зависит от яркости объекта и контрастности его относительно фона, а также от скорости движения. Степенью видимости называют возможность различать отдельные детали наблюдаемого предмета. Степень видимости зависит от яркости и контрастности объекта, а также от его освещенности. Видимость ухудшается в темное время суток, в тумане, в дождливую погоду, при снегопаде и движении по пыльной дороге. В темное время суток зрительное восприятие резко ухудшается из-за плохой освещенности дороги, а также при ослеплении глаз водителя светом фар транспортных средств. Фары высвечивают лишь узкое пространство перед автомобилем. Часть дороги и многие предметы на ней не освещаются, и водитель может лишь догадываться о возможных препятствиях. В освещенной зоне объекты появляются внезапно, и время на их опознание увеличивается. В темное время суток и при плохой видимости водитель может воспринять за секунду лишь 1-2 объекта.

Большое значение имеет контрастность наблюдаемого объекта и фона. Летом водитель на фоне темной дороги увидит на большем расстоянии пешехода, одетого в светлую одежду, и может не заметить пешехода в темном костюме. Зимой на фоне заснеженной дороги, наоборот, отчетливее выделяются пешеходы в темной одежде, а в светлой — почти незаметны.

В темное время суток почти невозможное цветоощущение предметов, и их различают не по цвету, а по контурам и яркости. При недостаточной яркости и отсутствии контрастности водитель не различает контуров объектов. Поэтому ночью расстояние обнаружения объектов сокращается вдвое по сравнению со светлым временем, хотя водителю может казаться, что они находятся далеко. Из-за резких колебаний освещенности дороги в темное время суток зрению водителя приходится приспосабливаться к каждому новому участку дороги. В течение времени адаптации способность различать предметы и оценивать их характеристики ухудшается еще сильнее.

Опасными являются переходы от темноты к свету и наоборот. Если после продолжительного пребывания в темноте включить яркий свет, то в глазах появляется небольшая боль. Однако через некоторое время человек все видит. Для адаптации после сильного «засвета» глаз (в зависимости от силы света, интенсивности его нарастания и индивидуальных особенностей водителя) может потребоваться от нескольких секунд до двух минут. Для водителя особенно опасно внезапное ослепление на поворотах, на переломах вертикального профиля дороги или на перекрестках.

Отличается своеобразием восприятие водителем дорожной обстановки при движении автомобиля на криволинейных участках дороги. 11 ри этом он ощущает действие центробежной силы и большую часть времени наблюдает за траекторией автомобиля, причем тем внимательнее, чем меньше радиус кривой. Вестибулярные ощущения он сопоставляет со зрительными. На кривых радиусом 800-1000 м водитель почти не ощущает влияния центробежной силы. Если скорость не превышает 50 км/ч, то ошибки в управлении на таких кривых не приводят к опасным последствиям. При увеличении скорости или уменьшении радиуса кривизны водителю трудно удержать автомобиль на данной траектории. При очень больших скоростях возможны заносы или опрокидывания, затрудняется разъезд со встречными автомобилями. В таких условиях внимание водителя сосредоточено только на наблюдении за траекторией движения автомобиля и ее корректировке.

Исследования и опыт показывают, что лица, обладающие хорошим вниманием, значительно быстрее овладевают водительскими навыками. А невнимательность — одна из наиболее распространенных причин ДТП. Поэтому при психофизиологическом отборе у водителей обязательно проверяют качество внимания.

При управлении автомобилем водитель может неправильно воспринять какие-либо предметы и явления. Такое искаженное восприятие называется иллюзией. На поворотах или при выполнении обгона дорога может показаться водителю уже, чем на самом деле. Относительно пологие подъемы, следующие за затяжными спусками, воспринимаются более крутыми, круговые кривые - эллипсами, повороты -более сложными. При искусственном освещении сухое асфальтовое покрытие блестит и кажется мокрым. Если фары автомобиля неправильно отрегулированы, создается иллюзия движения по пересеченной местности (когда фары светят слишком низко, кажется, что автомобиль движется по спуску). Движение автомобилей с темной окраской кажется более медленным, чем в действительности. Этим объясняется, что автомобили темных цветов значительно чаще попадают в ДТП.

Склонность к иллюзиям усиливается при неправильной рабочей позе и ослабленном внимании, при утомлении, алкогольном опьянении, а также под влиянием отрицательных эмоций (сомнения, страх, неуверенность). Надежными средствами борьбы с иллюзиями являются правильный режим труда и отдыха, развитие навыков распределения внимания, знание водителем своего характера и причин возникающих у него иллюзий.

**ПЕРЕРАБОТКА ИНФОРМАЦИИ**

Дорожная обстановка, наблюдаемая водителем, непрерывно изменяется, и он должен все время принимать новое решение. Для правильной оценки обстановки и прогнозирования ее развития недостаточно ощущений и восприятия. Переработка поступившей информации и принятие решения осуществляются на основе мышления.

**Мышление** - это высший познавательный процесс, благодаря которому в сознании человека не только отражаются внешние особенности воспринимаемых объектов или явлений, но и постигается их сущность. Оно дает возможность познавать то, что непосредственно не наблюдается, предвидеть предстоящий ход событий в результате своих действий и действий других людей. Для водителей характерно так называемое оперативное мышление, возникающее в ходе практической деятельности и направленное на достижение ближайшей цели. Особенность мышления водителя заключается в том, что время для осмысливания дорожной обстановки и выработки решения крайне ограничено, а принятое решение должно быть немедленно выполнено. Для оценки дорожной обстановки водитель должен воспринять ее элементы (дорогу, других участников движения) и их взаимное расположение, после чего сравнить с подобной ситуацией, наблюдавшейся им раньше и сохранившейся в памяти. Такое сравнение дает возможность сделать правильное заключение (например, «движущийся сзади водитель приступил к обгону, мне обгонять опасно»).
При прогнозировании развития дорожной обстановки водитель мысленно приводит в движение все элементы этой обстановки, анализирует результаты своих предполагаемых действий и, учитывая влияние, которое они окажут на дорожно-транспортную ситуацию, вырабатывает новое суждение о своих наиболее целесообразных действиях (например, -мне не удастся разогнать свой автомобиль так, чтобы опередить водителя, приступившего к обгону, поэтому от намерения приступить к обгону и временно откажусь»). В основе прогнозирования лежит умозаключение, являющееся высшей формой мышления. Оно позволяет предвидеть изменение дорожной обстановки и с помощью целенаправленных действии предупредить возникновение опасных ситуаций.

**Памятью** называется процесс запечатления, сохранения и воспроизведения информации. Профессия водителя требует твердых знаний правил дорожного движения, прочных двигательных навыков безопасного управления автомобилем, запоминания маршрутов движения и их особенностей. Поэтому достаточный объем, быстрота и точность запоминания, длительность удержания заученного материала должны быть неотъемлемыми качествами водителя. Учитывая высокую скорость, с которой протекают мыслительные процессы водителя, для него, кроме всего, важное значение имеет готовность памяти, т. е. способность легко воспроизводить сведения, необходимые в конкретной ситуации. Память воспроизводит, в частности, ситуации, аналогичные той, в которой водитель находится в данный момент, а также решения и действия в процессе развития этих ситуаций.

Источниками для развития и накопления в памяти представлений образов о ранее воспринятой информации являются ощущения. **Различают зрительную, слуховую и двигательную память.** Для надежной работы водителя все они имеют важное значение, однако наиболее важными являются зрительная и двигательная память. Благодаря зрительной водитель запоминает маршруты движения, характерные ориентиры, участки дороги, требующие особого внимания, расположение объектов, расстояние до них. Двигательная память нужна при формировании и автоматизации двигательных навыков. Так, водитель благодаря двигательной памяти отыскивает, не глядя, рычаг переключения передач и автоматически переводит его в нужное положение. Двигательная намять особенно важна при управлении автомобилем с большой скоростью и в сложных ситуациях.

**Различают долговременную и кратковременную (оперативную) память,** одинаково важные для водителя. **Долговременная память** позволяет запоминать на длительное время сведения и приемы действий, связанные с профессией. Все знания и опыт водителя хранятся в его долговременной памяти. Задача ее состоит в сохранении информации, которая необходима на будущее. **Кратковременная память** нужна водителю для запоминания большого объема текущей, постоянно меняющейся информации (например, сохранив в памяти дорожную обстановку, водитель может перевести свой взгляд на панель приборов). На развитие 11 качество памяти влияют физическое и психическое состояние человека, его тренированность, профессия, возраст. Лучше усваиваются знания, умения и навыки, в приобретении которых человек заинтересован или которые связаны с его профессиональной деятельностью. Поэтому существует понятие профессиональной памяти. Так, опытный водитель быстрее и точнее запомнит особенности нового маршрута, лучше отличит существенную информацию от несущественной, чем новичок. До 20-25 лет память улучшается, а после 35-40 лет начинает ухудшаться.

Одним из **свойств памяти** является **забывание.** Легче забывается то, чем человек в своей деятельности не пользовался. Однако часто забывается и нужный материал. Для восстановления этой информации необходимо повторение, причем это относится и к теоретическим знаниям, и к практическим навыкам.

Для надежной работы большое значение имеет умение водителя оценить расстояние до объектов и их взаимную отдаленность, а также скорость и направление перемещения участников движения. Эти характеристики его интересуют в тех случаях, если объекты дорожной обстановки могут создавать помехи движению управляемого автомобиля. Например, перед выполнением обгона водитель должен оценить взаимное расположение транспортных средств (своего, движущегося сзади, обгоняемого и встречного), скорость их движения, путь обгона и др. Без такой оценки трудно определить возможность выполнения безопасного маневра. Большинство ДТП при обгоне является следствием ошибок в оценке перечисленных факторов. В оценке пространственно-временных характеристик наиболее важным бывает сравнение расстояний до объектов, которые могут оказать помехи движению, с тормозным путем или путем объезда. Неточно оценив расстояние или скорость участников движения, водитель может очень резко нажать на тормозную педаль или слишком круто повернуть рулевое колесо. Чтобы оценить степень опасности обнаруженного объекта, желательно как можно раньше определить расстояние до него.

Точнее всего можно определить расстояние до неподвижных и перемещающихся объектов в направлении, поперечном лучу зрения. Чаще всего водителю приходится оценивать расстояние вдоль луча зрения, например, до встречных и попутных транспортных средств. Точность оценки таких измерений намного ниже, чем при перемещении объекта под углом к лучу зрения, особенно если расстояние до объекта превышает 200-250 м. Если объект перемещается под углом к лучу зрения, то его скорость определяют по неподвижному относительно наблюдателя предмету, если предмет движется вдоль луча зрения, то — по изменению угла, который охватывает объект. Точность оценки скорости в последнем случае наиболее низкая. Заметно снижается точность оценки скорости объектов при большой скорости управляемого автомобиля. Так, при скорости автомобиля 80 км/ч точность оценки на 30% ниже, чем при скорости 60 км/ч. Водитель, оценивая скорость встречного транспортного средства, вынужден задерживать на нем взгляд иногда более 3 с. При этом он невольно отвлекается от наблюдения за другими объектами, что опасно. Оценивать скорость движения попутных автомобилей водителю нужно при подготовке к обгону и особенно при движении в транспортном потоке для определения изменения режима движения автомобиля-лидера. О торможении лидера свидетельствует включение сигнала торможения. Если стоп-сигнал не работает, то обнаружить торможение лидера можно по изменению его угловых размеров по мере приближения. Но эти изменения удастся заметить лишь с определенного расстояния, которое зависит от размеров транспортного средства-лидера, интенсивности его торможения и индивидуальных свойств самого водителя. Легче и точнее воспринимается торможение автомобилей с большими габаритами. При более интенсивном торможении распознавшие происходит раньше, т. е. на большем расстоянии. Однако даже при высокой чувствительности зрения водителя и максимальной интенсивности торможения обнаружить изменение режима лидера можно на расстоянии не более чем 90 м. При торможении со средней интенсивностью максимальное расстояние, с которого можно заметить снижение скорости, находится в пределах 40-60 м. Память позволяет водителю представить развитие дорожной ситуации как результат своих действий 11 действий других участников движения. Труднее всего прогнозировать поведение других участников движения. Оно может быть самым разным, в том числе и неожиданным, особенно в сложных ситуациях, например, на нерегулируемых перекрестках. Возможны несколько вариантов движения управляемого автомобиля. При прогнозировании нужно проанализировать эти варианты и выбрать среди них такой, который обеспечил бы безопасный исход. Часто дорожная обстановка меняется гак быстро, что водитель должен принять решение в очень короткий промежуток времени. В этих условиях очень важна ассоциативная память, позволяющая быстро вспомнить оптимальный ответ. Надежность водителя зависит от быстроты действий, которые он выполняет в ответ на различные раздражители. Так, водитель автоматически нажимает на тормозную педаль или педаль управления дроссельной заслонкой, поворачивает рулевое колесо, переключает передачи, нажимает кнопку сигнала и т. п. Такие ответные действия называют психомоторными реакциями. Реакции водителя при управлении автомобилем характеризуются правильностью, точностью, своевременностью и скоростью. Если, например, водитель перепутает направление и повернет не влево, а вправо, то его реакция неправильна.

Однако реакция может быть правильной, но неточной (например, водитель повернет направо, но слишком круто, что может быть причиной ДТП). Важным качеством реакции водителя является ее своевременность. Обстановка на дороге быстро меняется, может стать опасной. Эффективность ответных действий зависит от скорости их формирования, оцениваемой временем реакции, и исполнения.

**ВРЕМЯ РЕАКЦИИ**

**Время реакции** - интервал времени между моментом появления сигнала об опасности и окончанием ответного действия. Время реакции включает промежутки времени, необходимые водителю для приема и переработки информации, поэтому, зная его, можно оценить основные психофизиологические свойства водителя как оператора. Время реакции может изменяться по мере приобретения профессионального опыта, а также в результате тренировки. Каждому водителю желательно знать свое время реакции и способы его снижения. Для этого полезно понимание основных закономерностей изменения времени реакции. Реакции могут быть простыми и сложными. Простая реакция связана с ожиданием одиночного, известного водителю сигнала, в ответ на который водитель должен выполнить определенное действие. Например, при включении красного сигнала светофора он должен нажать на педаль тормоза. При этом время приема и переработки информации минимальное. Сложная реакция связана с выбором ответного действия из нескольких возможных. Например, при виде пешехода, пересекающего проезжую часть, водитель может подать звуковой сигнал, притормозить или, наоборот, увеличить скорость, наконец, попытаться объехать пешехода спереди или сзади. Время сложной реакции значительно больше, чем простой, так как требуется переработать большее количество информации, оценить различные решения и выбрать наилучшее.

Время реакции водителя, как и любого человека, состоит из двух периодов: латентного (скрытого), который измеряется временем от момента появления раздражителя до начала движения, и моторного, измеряемого временем движения. В течение латентного периода протекают процессы, связанные с ощущением и восприятием, оценкой и прогнозированием обстановки, а также выработкой решения. Примерная продолжительность латентного периода простой реакции на свет составляет 0,2 с, а на звук - 0,14 с. Латентный период зависит от индивидуальных психофизиологических особенностей водителя, его состояния и опыта, а также от характера дорожно-транспортной ситуации. Время моторного периода зависит от сложности выполняемого действия, возраста водителя, а также от степени неожиданности сигнала. Среднее время моторного периода простой реакции (в лабораторных условиях) на красный сигнал водителя в возрасте 18-22 лет равно 0,48-0,56 с, в возрасте 45-60 лет -0,78-1,96 с, а сложной реакции - соответственно 1,05-1,96 и 1,59-2,61 с.

Моторный период у различных водителей одного возраста и с одинаковым стажем в одинаковых условиях отличается незначительно. Это объясняется тем, что действия по управлению автомобилем отрабатываются систематически и неоднократно повторяются в повседневной деятельности.

Чем больше время реакции, тем труднее водителю реализовать действия по предупреждению аварийной обстановки: у различных водителей общее время реакции может отличаться в 3-4 раза. Бывают случаи, когда один водитель, находясь в более сложных условиях, чем другой, на один и тот же сигнал реагирует быстрее.

В дорожно-транспортной ситуации, когда водитель одновременно воспринимает три сигнала, время, затрачиваемое на переработку информации, увеличивается в среднем на 20%, а при семи сигналах -1 почти на 50% по сравнению с временем, необходимым для переработки информации от одного раздражителя.

Чем выше интенсивность движения, тем больше объектов попадает в поле зрения водителя и тем сложнее ему оценить определенный сигнал и выбрать правильное решение. На дорогах с двумя или тремя полосами для движения в обоих направлениях наименьшее время реакции соответствует интенсивности 120-200 авт./ч, а наибольшее -при движении по свободной от транспортных средств дороге. Такая дорога характерна монотонностью, снижающей интенсивность внимания и эмоциональное напряжение водителя.

В судебно-следственной практике по ДТП время реакции водителя принимают различным в зависимости от дорожной обстановки. Если дорожно-транспортная ситуация, предшествовавшая ДТП, свидетельствовала о весьма большой вероятности его возникновения и водитель имел возможность заранее обнаружить признаки возникновения опасности, время реакции принимают минимальным (около 0,6 с). Таковы, например, случаи, когда из-за предмета, ограничивающего обзорность, выходят один за другим пешеходы. Если ситуация, предшествовавшая ДТП, свидетельствовала о минимальной вероятности возникновения опасности и в поле зрения водителя не было объектов, создававших опасную ситуацию, время реакции максимальное, примерно 1,4 с. Примером такой ситуации может быть внезапный выезд другого транспортного средства с придорожной полосы из-за объекта, ограничивающего обзорность (густого кустарника).

При движении по прямым участкам дороги без поворотов, подъемов и спусков из-за монотонности ухудшается способность водителя к восприятию обстановки, увеличивается продолжительность обнаружения сигнала. Если прямые участки имеют протяженность 5-6 км и более, то человек ощущает сонливость, заторможенность. На участках, отличающихся монотонностью, интенсивность внимания и готовность к действию у водителя резко снижены, возникновение опасной |Остановки для него всегда неожиданно. При увеличении скорости движения растет интенсивность внимания, в связи с чем время восприятия сигнала уменьшается. В некоторых опытах наименьшее время обнаружения сигнала наблюдалось при скорости движения 80 км/ч и болee. При скорости 30-50 км/ч это время было больше в среднем на 25%. однако это, конечно, не означает, что движение с более высокой скоростью менее опасно.

Увеличение скорости влечет за собой заметное сокращение поля концентрации внимания, что существенно ухудшает восприятие уча-| псов дороги, расположенных вне этого поля. Кроме того, транспортное средство за один и тот же промежуток времени при большой скорости перемещается на большее расстояние и оказывается ближе к опасному месту.

Изменение времени реакции при утомлении связано с изменением устойчивости внимания и скорости переработки информации. И начале рабочей смены время обнаружения сигнала и время на формирование ответного действия невелики. В середине рабочей смены время реакции минимально, а ближе к концу смены оно может превышать это минимальное значение более чем в 2 раза. Особенно сильное увеличение времени реакции происходит у водителей к концу рабочей смены при движении по свободной от транспортных средств дороге, а также при интенсивности, превышающей 300 авт./ч.

Особенно сильно время реакции увеличивается при болезненном состоянии и после приема даже небольших доз алкоголя. У водителя c большим профессиональным стажем лучше развиты навыки распределения внимания, а в памяти хранятся существенные и разнообразные сведения о типичных дорожно-транспортных ситуациях. Следовательно, ему требуется меньше времени для обнаружения сигнала и переработки информации. Водители, работающие постоянно на междугородных перевозках на загородных дорогах, перерабатывают информацию быстрее, чем водители, привыкшие к городским условиям работы. Быстрая и точная реакция водителя в критической дорожной ситуации часто имеет решающее значение для предотвращения ДТП. Особенно большую роль время реакции играет, когда необходимо предупредить наезд или столкновение путем экстренного торможения или объезда. Анализ материалов ДТП, связанных с наездом на пешеходов, показывает, что приблизительно в 70% случаев тормозной путь автомобиля после наезда не превышал 1 м, а его скорость находилась в пределах 30-50 км/ч. Расчеты показывают, что для сокращения остановочного пути на 1,0-1,5 м достаточно уменьшить время реакции водителя на 0,10-0,15 с. Этого можно достичь сократив время латентного периода, т. е. благодаря повышению внимания и совершенствованию навыков оценки обстановки.

**РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ**

Работоспособностью называется способность человека с наименьшими затратами энергии выполнять производственные операции без снижения темпа и качества. Немало ДТП происходит из-за ошибок, допускаемых водителями в результате снижения работоспособности. Основной причиной этого является утомление: процесс, наступающий в результате деятельности. Физиологическая сущность усталости заключается в сигнализации организма о необходимости прекратить работу или снизить ее интенсивность. Однако не всегда чувство усталости соответствует степени утомления. Часто тяжелая напряженная работа, выполняемая с удовольствием, меньше утомляет, чем выполнение более легкой, но неприятной работы. Работоспособность изменяется в течение дня, суток, недели. На рис. 100а показаны основные стадии работоспособности. Первая стадия характеризуется нарастающей работоспособностью. Этот период врабатываемости обычно продолжается 1-1,5 ч, после чего устанавливается оптимальный уровень работоспособности, который сохраняется в течение 2-2,5 ч (вторая стадия). В этот период достигаются наилучшие результаты работы при минимальной затрате энергии. Поэтому несмотря на то, что наибольшая интенсивность движения бывает в середине дня, в этот период совершается наименьшее число ДТП. Третья стадия характеризуется снижением работоспособности вследствие утомления, которое можно приостановить, устроив перерыв на обед (см. рис. 100а - заштрихованная зона). Уровень работоспособности во второй половине рабочего дня несколько ниже, но характер ее изменения повторяется. При этом периоды врабатываемости и устойчивой работоспособности становятся короче, а третий период - снижение работоспособности - наступает раньше. Работоспособность изменяется также в течение рабочей недели. Понедельник соответствует фазе врабатывания, наилучшие показатели наблюдаются от вторника до четверга, а в пятницу и

субботу работоспособность наиболее низка (см. рис.100 б).

В результате упадка сил происходит расстройство ранее сформированных навыков. У водителя это проявляется, например, в изменении рабочей позы. Он садится более глубоко, сильнее наклоняя корпус вперед или заваливаясь назад. Такая поза затрудняет пользование рулевым колесом, педалями, рычагами, а также наблюдение за дорогой и приборами. Утомленный водитель менее точно выполняет приемы управления, неоправданно часто поворачивает рулевое колесо, пропускает необходимые корректирующие действия.

Положительные эмоции (хорошее настроение) способствуют более быстрому вхождению в нормальный рабочий ритм. Под влиянием эмоционального возбуждения, интереса к работе, ответственности за порученное дело или при опасности водитель в состоянии утомления может не чувствовать усталости. Отрицательные эмоции (плохое настроение) приводят к быстрому утомлению, выбывают чувства неуверенности, сомнений, страха.

На утомление водителя влияют не только характер информации и его отношение к ней, но и ее количественные характеристики, называемые информационной нагрузкой. Часть информационной нагрузки для водителя составляет интенсивность движения. при большой интенсивности движения (более 300 авт./ч на двух- и трех-полосных дорогах) утомление наступает относительно быстро. (однако при управлении автомобилем в условиях, когда на дороге пет других участников движения, при однообразном ландшафте, из-за монотонной обстановки и вынужденной бездеятельности водитель быстрее чувствует усталость, чем при управлении автомобилем в условиях интенсивного городского движения, хотя признаков утомления при этом еще может и не наблюдаться.

В течение смены водителю приходится работать в разнообразных условиях, в том числе и в потоках с различной интенсивностью, полому он должен быть готов к изменениям своего эмоционального напряжения. Опасным может быть резкое возрастание сложности дорожных условий (например, при выезде из тихого переулка на оживленный проспект крупного города). Если водитель, зная о предстоящей смене условий движения, внутренне подготовился к такому усложнению дорожной обстановки, то эмоциональное напряжение изменится не столь значительно, как при неожиданном переходе.

У ставший водитель может избежать ошибок даже при внезапном осложнении дорожной обстановки, если будет более внимателен и готов к действиям. Для этого требуется волевое усилие, благодаря которому в течение некоторого времени работоспособность сохраняется на достаточном уровне. Однако любое волевое усилие требует затрат тельной энергии, что влечет за собой дополнительное утомление и учащающиеся ошибки водителя при управлении автомобилем.

Утомление, развивающееся в течение рабочего дня, проходит после отдыха. Если же чувство усталости не проходит после ночного сна или усталость наступает быстрее обычного, это свидетельствует о переутомлении. Причиной переутомления может быть недостаточный отдых. Особенно это касается водителей, ежедневно работающих по 12 ч и более. Переутомление обычно сопровождается повышенной раздражительностью, сонливостью днем и плохим сном ночью, общей слабостью, головной болью, ухудшением памяти и аппетита. При неоднократном появлении признаков переутомления следует обратиться к врачу. Основным средством предупреждения переутомления является правильная организация работы с обязательным полноценным и своевременным отдыхом.

Зевота, ощущение тяжести тела, рассеянное внимание, изменение частоты пульса и артериального давления, желание поменять позу или положение рук на рулевом колесе являются первыми признаками утомления. Они неопасны и легко устраняются кратковременным отдыхом. Характерным симптомом утомления являются сонливость и засыпание водителя за рулем, что нередко приводит к ДТП. Утомленный водитель может некоторое время преодолевать сонливость и надежно управлять автомобилем, но засыпание может наступить внезапно. Поэтому, если водитель за рулем почувствует сонливость, нужно остановиться и уснуть на короткое время или проделать энергичные гимнастические упражнения. Продолжать путь можно только после снятия сонливости.

Для предупреждения сонливости или заторможенного состояния, вызываемого монотонными условиями движения, можно включить радиоприемник, беседовать с пассажиром, жевать кислые конфеты или сушеные фрукты.

Согласно действующему законодательству, продолжительность ежедневной работы водителей при 6-дневной рабочей неделе не должна превышать 7 ч, а накануне выходных -6 ч. При этом время на подготовительно-заключительные работы включается в состав рабочего времени. При 5-дневной рабочей неделе продолжительность смены определяется правилами внутреннего трудового распорядка или графиками сменности. В тех случаях, когда невозможно соблюдать указанный режим, допускается введение суммированного учета рабочего времени. Причем продолжительность рабочей смены не должна превышать 10 ч, а с разрешения министерства (ведомства) и ЦК профсоюзов - не более 12 ч.

В течение рабочего дня также нужно чередовать труд и отдых. Если движение продолжается 3-5 ч, необходимо примерно через час делать 5-10-минутный перерыв, во время которого полезны кратковременные (2-3-минутные) физические упражнения для мышц спины, рук и ног. После 2-го и 4-го часа работы целесообразно выпить сладкий чай, кофе.

Особое значение для водителя имеет правильно организованное питание, так как нарушение режима и плохое качество питания приводят к быстрому нарастанию утомления и заболеваниям. Нежелательно изменять привычное время обеда и заменять горячие блюда холодной закуской. Водителям, совершающим дальние рейсы, рекомендуется брать с собой горячую пищу в термосе.

Правильный режим работы и отдыха водителя является основой борьбы с утомлением и переутомлением. Работоспособность снижается при болезненном состоянии водителя, после употребления им алкоголя или наркотиков и в результате сильного нервного возбуждения или угнетенного состояния. Для уменьшения влияния отрицательных эмоций рекомендуется аутогенная тренировка, которая заключается в самостоятельном настрое перед рейсом. Например, водитель мысленно говорит: «Сегодня я должен быть спокойным, внимательным, дисциплинированным, тогда я не совершу дорожно-транспортного происшествия». Повторение с полной надежностью этих слов помогает снять эмоциональное возбуждение, избавиться от неуверенности, внушить себе спокойствие перед выездом в рейс.

подробнее об аутогенной тренировке можно узнать из специальной литературы.

Большое влияние на работоспособность водителя оказывают подготовка и содержание рабочего места и микроклимат кабины. Регулировка сиденья и спинки должны обеспечить положение тела водителя, исключающее излишнее мышечное напряжение и способствующее наилучшей обзорности. Загрязнения, повреждения и завешивание стекол, а также подвешивание различных безделушек, сокращающих поле зрения водителя, недопустимы, так как ухудшают условия обзорности и приводят к более быстрому утомлению.

Микроклимат кабины характеризуется температурой воздуха, его влажностью и скоростью движения. Температура воздуха в кабине должна быть в пределах +15...+25°С, а наиболее благоприятная температура +18...+20°С. Пониженная температура воздуха уменьшает быстроту и точность движений, а работа при повышенной температуре быстрее утомляет водителя, снижает его внимание и увеличивает время реакции. Эффективной мерой снижения температуры воздуха при сильной жаре является вентиляция кабины. Большая влажность воздуха при высокой температуре способствует переохлаждению водителя и простуде. Для большинства людей нормальной является влажность воздуха 30-70%.

**Тема « Этические основы деятельности водителя»**

***Задание изучите теоретический материал и ответьте на вопросы:***

1.От чего зависит надёжность водителя?

В чём проявляется недисциплинированность водителя?

**ЭТИКА ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЯ**

# Надежность водителя в значительной мере зависит от таких его моральных качеств, как дисциплинированность, чувство ответственности, коллективизм. Трудолюбие, чуткое отношение к людям, скромность — эти качества, как правило, присущи хорошим, надежном водителям. Отсутствие интереса к работе, эгоизм, грубость, невежливое отношение к окружающим, неуважение к правопорядку - эти качества типичны для аварийщика.водителей чаще всего проявляется в игнорировании Правил дорожного движения. Водитель должен заботиться не только о личной безопасности, но и о безопасности других участников движения, следить за их действиями. Увидев ошибки, допущенные пешеходом или другим водителем, нужно сделать все возможное, чтобы избежать ДТП. Очень важно взаимное предупреждение участников движения. Отсутствие его связано не только с нарушением предписаний Правил, но и является свидетельством невоспитанности. Так, например, водители, выполняя поворот, игнорируют требование пропустить пешеходов, которые находятся на переходах. Случается, они грубо что-то выкрикивают, пугают прохожих звуковыми сигналами и т. д. Есть водители, которые не считают нужным подавать предупредительные сигналы или подают их таким образом, что намерения при этом предвидеть невозможно. Есть случаи равнодушного отношения к участникам движения, которые испытывают определенные трудности или неудачи. Например, при перестраивании одного из водителей на соседнюю полосу другие вместо того, чтобы помочь ему, уменьшив скорость и увеличив дистанцию, — наоборот, сокращают ее. Иногда перед перекрестком у автомобиля глохнет двигатель. В таком случае нередко недостает взаимопонимания и выдержки, в адрес водителя звучат грубые окрики, оскорбления, кое-кто громко и продолжительно сигналит. Но ведь в положении того, кого постигла неудача, может оказаться даже опытный водитель, который под влиянием насмешек способный потерять самообладание и допустить грубую ошибку.Часто нужна взаимопомощь, а получить ее не всегда удается, хотя мимо проезжает много автомашин. Водитель будет чувствовать себя намного уверенней, если участники движения будут доброжелательными, готовыми выручить.Самым тяжелым и опасным проявлением недисциплинированности водителей является употребление алкоголя перед рейсом или в пути. Такие антиобщественные поступки особенно часты в производственных коллективах, где решительно не борются с пьянством и где отсутствует контроль за работой. Снижение трудоспособности после употребления алкоголя или наркотиков создает реальную угрозу для безопасного управления автомобилем.Алкоголь тоже является наркотиком. Поэтому нарушения, возникающие у водителей после употребления алкоголя или наркотиков, имеют много общего. После даже самых меньших доз затормаживаются центры коры головного мозга, контролирующие действия и поступки человека. У водителей это проявляется в некритическом отношении к себе, переоценке своих возможностей и недооценке сложности дорожной ситуации. Появляется чувство необоснованной самоуверенности, желание рискнуть, проигнорировать требования Правил дорожного движения. Пьяные водители часто превышают скорость, едут на запрещающие сигналы, меняют полосу движения пли обгоняют, не учитывая надлежащим образом обстановки и своих возможностей. После употребления алкоголя снижаются интенсивность и устойчивость внимания, замедляется ее переключение. Кроме того, нарушаются процессы мышления и памяти, координация движений, увеличивается время реакций. Снижается, в частности, острота зрения, сужается поле зрения, нарушается глубинное зрение и способность различать цвета, увеличивается время сумеречной адаптации. Водители медленней и хуже оценивают дорожную обстановку, а их действия стают резкими, размашистыми, плохо координированными, часто запоздалыми и неверными. Нарушения, возникшие в организме водителя после употребления алкоголя, и его некритическое отношение к своему состоянию приводят к грубым ошибкам в управлении автомобилем, которые нередко стают причиной тяжелых ДТП. Алкогольное или наркотическое опьянение является причиной не только резкого увеличения возможности возникновения ДТП, но и делает их последствия более тяжелыми для самого водителя и других участников дорожного движения.К социальным последствиям пьянства и наркомании водителей принадлежат не только ДТП и, как результат, человеческие жертвы и материальные потери, а и развитие серьезных заболеваний, приводящих к потере трудоспособности и преждевременной смерти.продолжительность жизни алкоголиков сокращается на 15-20 лет, число заболеваний увеличивается на 20-30%. Употребление наркотиков может стать причиной тяжелых необратимых болезненных изменений в организме уже через несколько лет. Разложение личности алкоголиков и наркоманов ведет к распаду семей или рождению физически и психически неполноценных детей. Для преодоления пьянства и алкоголизма водителей нужно комплексное сочетание административных, правовых, пропагандистских и воспитательных мер на каждом автотранспортном предприятии. Одновременно необходимы разработка и внедрение в практику новейших методов выявления перед рейсом и в дороге водителей, которые управляют автомобилем после употребления не только алкоголя, но и наркотиков.Наиболее важные социальные задачи укрепления дисциплины тех, кто за рулем, усовершенствование этики их поведения решают разными методами. Однако эти меры не всегда эффективны. На отдельных лиц они действуют через чувство страха. Кто-то ведет себя осторожно только там, где их нарушения могут пресекаться.Самый большой эффект в воспитании водителей дают разнообразные методы и формы работы, используемые в трудовых коллективах. Администрация и общественные организации имеют возможность проводить профилактические меры, держать под контролем лиц, склонных к нарушению дисциплины и порядка, и оперативно реагировать на антиобщественные тенденции. На автотранспортном предприятии ведут личные карточки на водителей, дающие возможность установить все их нарушения, участие в ДТП и мелких авариях. Знание и учитывание индивидуальных особенностей водителя позволяют правильно определить характер его работы.

# Этика водителей

На психологию и культуру водителя оказывает влияние множество всевозможных отрицательных и положительных факторов. На дорогах, в одно и то же время, проносится несколько сотен автомобилей, и в каждом из них за рулем находится человек, со своим мировоззрением, понятиями и смыслом жизни. У одного на работе проблемы, другой торопится домой, а третий немного навеселе. Все люди разные, но все мы ради всеобщего блага должны вести себя адекватно и быть вежливыми по отношению к окружающим и друг к другу. Ради этой темы, мы посвящаем сегодняшнюю статью, в которой мы так же опишем методы общения водителей на расстоянии.



## Правила этики за рулем

Итак, существует несколько негласных правил, за невыполнение которых вас никто не оштрафует и не отберет удостоверение. Однако, в первую очередь, их соблюдение скажется на безопасности дорожного движения, а во-вторых, на собственном психологическом состоянии. Самый верный способ понять, как не следует себя вести за рулем авто — это заметить, какие вещи в поведении водителей раздражают вас, будучи пешеходом, и наоборот. Выявите их, и никогда не повторяйте.

Безопасное дорожное движение основано на сотрудничестве водителей, а не на соперничестве между собой

**Важные правила этики за рулем:**

* Водитель-мастер тратит меньше своей нервной энергии, он расслаблен и чувствует себя уверенно.
* Предупреждайте водителей об опасности, увиденной вами.
* Ваши действия должны быть всем понятны, как водителям, так и пешеходам.
* Пропускайте пешеходов в местах, где они имеют приоритет. Если человек не решается пройти, покажите ему жестом, что вы его пропускаете.
* В полном потоке, всегда уступайте полосу для въезжающих или перестраивающихся водителей. В ответ они вас отблагодарят улыбкой или кивком.
* Двигаясь по автомагистрали и догнав чей-либо автомобиль, вы ждете, что он перестроится на полосу правее, освободив вам путь дальше. Так вот, именно этого же ждут и другие водители, догоняя вас.
* На чужие ошибки не делайте акцента, мы все не без греха.
* К другим водителям относитесь так, как хотите, чтобы относились к вам.
* Всегда благодарите других, если вам уступили дорогу, о чем-то предупредили или просто помогли.
* Не реагируйте агрессивно: на красные сигналы светофора, медленных пешеходов или неровности дорожного полотна. Примите это как должное и неизбежное.
* От чужого хамства не заводитесь. Всегда помните про «эффект бумеранга — что отдаешь, то и получаешь».
* Свой пылкий темперамент следует заглушать при вождении автомобиля или общении с [инспектором ДПС](http://spokoino.ru/articles/gibdd/) и другими водителями.
* Не усложняйте жизнь окружающим.
* Если у вас есть лишнее время, окажите помощь другим водителям в дороге. Помните, что в дальнем путешествии от поломки никто не застрахован.
* В темное время суток, стоя у светофора, не держите ногу на педали тормоза. Свечение ярких стоп-сигналов ослепляет водителей задних автомобилей.
* Не стоит настаивать на своем или оспаривать действия других, просто уступи дорогу глупцу. Перевоспитать упрямого и злого водителя у вас не получится, только зря потратите силы и время.
* Не садитесь за руль в состоянии опьянения.
* Проезжая мимо места аварии, не стоит сбавлять хода и разглядывать произошедшее. Ваше невнимательность способна привести к еще одному ДТП.
* Если обгоняющий вас автомобиль не сможет закончить свой маневр из-за препятствия по ходу движения, вы должны предпринять все меры по информированию его об этом. Делайте знаки рукой, сигналами поворота, а в некоторых ситуациях попытайтесь загородить ему путь своей машиной.