

**Тема 3. Основы безопасности
дорожного движения**

Литература

- Денисова Ю.В. Автошкола МААШ. Психологические основы безопасного управления транспортными средствами.
- Зеленин С.Ф. Безопасность дорожного движения в экзаменационных билетах и в жизни.
- Якупов Р.С. Юридический справочник автовладельца.
- Денисова Ю.В. Автошкола МААШ. Психологические основы безопасного управления транспортными средствами.
- А.Н. Романов «Автотранспортная психология» - М.: Академия, 2002.
- АВ.Н. Мишурин, А.Н. Романов «Надёжность водителя и безопасность движения» - М.: Транспорт, 1990.
- В.Н. Мишурин, А.Н. Романов, Н.А. Игнатов «Психофизиологические основы труда водителей автомобилей» учебное пособие МАДИ, - М.: 1982.

Учебные вопросы

1. Профессиональное мастерство водителя транспортного средства и безопасность дорожного движения
2. Основные понятия о дорожно-транспортных ситуациях повышенной опасности

Вопрос 1.

Мастерство управления автомобилем определяется качеством каждого из пяти структурных элементов модели восприятия и переработки информации водителем:

- восприятия;
- принятия и обработки информации;
- подготовки и выбора решений по управлению автомобилем;
- принятие решений;
- технического исполнения решений;

Рассматривая совокупность профессиональных качеств водителя, необходимых для обеспечения безопасности движения, в целях обучения следует рассматривать в первую очередь единство трех качеств:

- технического мастерства управления автомобилем;
- знаний и навыков поведения в дорожном движении;
- дисциплины и ответственности (включая морально-деловые качества и социально-психологическую устойчивость).

Риск – это мера ожидаемого неблагоприятия при неуспехе в деятельности водителя.

Риск – это действие, в том или ином отношении грозящее водителю возникновением дорожно-транспортного происшествия.

Рассматриваются в свою очередь следующие виды действий водителей, связанные с риском:

- принятие решений о поездке, когда либо водитель, либо транспортное средство или дорога находятся в «опасном» состоянии;
- **Рабочий риск**, т.е. стиль управления, связанный с повышенной скоростью, недостатком дистанции до лидера, малыми интервалами и т.д.
- **Риск – это ситуация** выбора между двумя вариантами действия: более привлекательным, но менее надежным и менее привлекательным, но более надежным. Например, водитель выбирает более короткий (привлекательный с точки зрения экономии времени) маршрут, но более опасный.
- **Склонность к риску** – это один из показателей социально-психологической устойчивости человека, она оказывает в сочетании с мотивами деятельности решающее влияние на уровень риска, принимаемый водителем.

Водитель, склонный к риску, постепенно повышает его уровень.

Если раньше в подобной ситуации он испытывал желанную встряску, то теперь он воспринимает опасность как должное и обычное.

Такая девальвация уровня приемлемого риска ведет водителя к дорожно-транспортному происшествию.

Исследования показывают, что на 1000 конфликтных ситуаций, в которых удалось избежать ДТП только благодаря экстренным действиям водителя, и вызывающих у последнего кратковременный стресс, приходится одно ДТП.

Под конфликтной ситуацией понимается такая дорожно-транспортная ситуация, при которой действия одного из участников движения или другие факторы дорожной обстановки потребовали действий других участников движения, направленных на предотвращение инцидента, не связанных с целью движения и не вызванных мероприятиями организации дорожного движения.

Под интерференцией (взаимным влиянием) понимают процесс торможения недавно приобретенного навыка старым, более прочно усвоенным.

Монотонией называют такое состояние водителя, когда в силу условий дорожного движения или специфики транспортной работы в течение продолжительного времени ему приходится выполнять однообразные, многократно повторяющиеся движения.

Тип ошибок	Возможные источники ошибок
<p>Ошибки восприятия обстановки сзади автомобиля</p>	<p>Последовательность осмотра обстановки с использованием зеркала заднего вида; редкое использование зеркала заднего вида для оценки обстановки сзади; регулировка зеркала заднего вида; слепая зона</p>
<p>Ошибки оценки изменения пространственно-временных параметров до встречного автомобиля</p>	<p>Динамические характеристики движения своего автомобиля; пространственно-временные параметры встречного автомобиля (скорость, расположение на проезжей части дороги; первоначальное расстояние до него); характеристики дорожного участка (ширина, кривизна, величина сужения); динамические габариты своего и встречного автомобилей; безопасный интервал для разъезда со встречным автомобилем</p>
<p>Ошибки прогноза возможного поведения других участников дорожно-транспортной ситуации</p>	<p>Действия других участников ситуации и их признаки, им сопутствующие; маловероятные события; интерпретация сигналов, подаваемых другими участниками ситуации; предположение о видимости своего автомобиля; другими участниками движения; особенности данного участка дорожной сети (организация дорожного движения, расположение мест притяжения пешеходов)</p>
<p>Ошибки выполнения действий</p>	<p>Сформированность двигательных навыков управления автомобилем, переход на управление автомобилем новой марки; повреждение опорно-двигательного аппарата, длительный стресс</p>

Вопрос 2

Дорожно-транспортной ситуацией (ДТС) называют фрагмент дорожного движения, рассматриваемый в развитии дорожной обстановки. Обычно рассматривают ДТС, завершающуюся ДТП либо дорожным конфликтом, т.е. нарушением или ошибкой одного (или нескольких) участников движения, приведшим к необходимости экстренного маневра или торможения другого (других) участника (ков) движения.

Основное содержание ситуационного подхода применительно к деятельности водителя состоит из следующих последовательных элементов:

- 1 – анализ и описание дорожно-транспортных ситуаций, завершившихся ДТП;
- 2 – систематизация данных о водителях, совершивших ДТП в разрезе типичных ДТС;
- 3 – подготовка и наглядное оформление обучающих материалов для водителей.

Профессиональная – совокупность навыков, умений управления автомобилем, позволяющих реализовывать наиболее рациональные приемы предотвращения происшествий, снижения тяжести их последствий.

Медицинская – состояние здоровья или наличие заболеваний, обострения которых в процессе движения могут вызвать потерю контроля за управлением автомобилем.

Психофизиологическая – комплекс качеств (время реакции, распределение внимания, память, свойства нервной системы и т.п.), недостатки которых могут вызвать потерю времени (в условиях его дефицита при возникновении опасности) при распознавании и прогнозе развития ситуации, ошибки в принятии решения и т.п.

Социально-психологическая, представляющая собой совокупность качеств человека (чувство ответственности, уровень культуры и др.), определяющие характер поведения на дороге.

1	Водитель не может безопасно управлять автомобилем	Низкие психофизиологические качества. Психические нарушения. Наличие заболеваний, при которых противопоказано управление автомобилем. Чрезмерное утомление, стрессовое состояние и т.п.
2	Водитель не хочет безопасно управлять автомобилем	Негативное отношение к соблюдению Правил Дорожного Движения, низкий уровень правосознания и культуры, агрессивные черты характера, безответственность, склонность к употреблению алкоголя и др.
3	Водитель не знает, как безопасно управлять автомобилем	Пробелы в знаниях правил дорожного движения, устройства автомобиля, основ безопасности движения и т.п., необходимых для безопасного управления автомобилем в различных условиях движения, неточные или неполные знания, неверные знания
4	Водитель не умеет безопасно управлять автомобилем	Недостаточно или неправильно сформированы навыки и умения, необходимые для безопасного управления автомобилем, потеря навыков

Исследователи сформулировали три принципа прогнозирования водителями развития дорожно-транспортных ситуаций:

1-й – необходимо расстаться с укоренившимся представлением о бесконечном разнообразии ДТП. Анализ ДТП показывает, что 95-97% из них возникают в одних и тех же типичных ситуациях.

2-й – наблюдать за дорожной обстановкой под углом «безопасности», т.е. во время определять, что в этой ситуации скрыто опасного;

3-й – предусматривать возможность ошибок или нарушений других участников движения (иногда этот принцип коротко формулируют, как принцип «осторожного пользования преимуществом»).

Если у водителя не выработаны правильные установки, среди которых и установка на прогнозирование ДТС, то изучение опасных ДТС не принесет положительного результата.

Распределение ДТП в зависимости от уровня освещенности места совершения дорожно-транспортного происшествия

Дневной свет.....	37,2%
Рассвет, сумерки.....	3,%
Искусственное освещение.....	15,2%
В свете фар.....	44,6%

Основные принципы прогнозирования и предупреждения опасных ДТС:

1. Принцип выделения главной опасности
2. Установка на готовность к действиям в опасной обстановке.
3. Ограниченный обзор – опасность!
4. Принцип неполной надежности других участников движения.
5. Согласованность действий. Доброжелательность.
6. Внимание! Изменение дорожной обстановки.
7. Принцип самооценки действий. Конфликты – сигнал тревоги.