**Задание для обучающихся с применением дистанционных образовательных технологий и электронного обучения**

Дата: 01 июня 2020г.

Группа: А-18

Учебная дисциплина: Правила безопасности дорожного движения

Тема занятия: Разбор типичных дорожно-транспортных происшествий

Содержание занятия:

**Повторить содержание предыдущих занятий** (Проезд перекрестков)

**Разбор типичных дорожно-транспортных ситуаций с использованием технических средств обучения, макетов, стендов и т.д.**

**Типичные дорожно-транспортные ситуации - (ДТС).**

**I группа.**

**ДТС характеризуемые возможным наездом на пешеходов.**

Такие ситуации обусловливают около 36% ДТП от их общего числа, в результате их гибнет почти 40% от общего числа погибших во всех ДТП.

Основная ошибка водителей; при оценке ситуации они не обнаружили признаков вероятного появления пешеходов. Отсутствие прогноза опасности, привело к невозможности эффективных действий по предупреждению наезда на пешехода при обнаружении его в опасной зоне. Примененное экстренное торможение не позволило предотвратить наезд.

**Варианты ситуаций:**

I.I. Наезд на пешеходов в зонах остановок [общественного транспорта](https://pandia.ru/text/category/obshestvennij_transport/).

Характерным признаком опасности является наличие стоящего на остановке автобуса (троллейбуса, трамвая), производящего посадку пассажиров. Следующим признаком является ограниченные обзор и видимость людей, выходящих из автобуса, следовательно, неопределенность их поведения. Третьим признаком является сравнительно узкая проезжая часть (двухполосная дорога), поэтому вероятность возникновения у пешехода стремления «побыстрей» ее пересечь достаточно высока.

1.2. Наезд на пешехода на регулируемом пешеходном переходе.

Первым признаком опасности является наличие пешеходных переходов. Несмотря на то, что для пешеходов включен запрещающий сигнал, водители обязаны предвидеть худшее - недисциплинированность и безответственность многих из них.

Другим признаком опасности является ограниченный обзор проезжей части.

Характерным признаком следует считать то, что стоящие справа транспортные средства не начинают движение не разрешающий сигнал светофора, значит, это опасно. Другим характерным признаком является достаточно широкая проезжая часть, для перехода которой некоторым пешеходам могло не хватить времени, в течении которого горит зеленый сигнал светофора. \*\*\*\*\*

1.3. Наезд на пешехода на нерегулируемом пешеходном переходе.

Ситуации, аналогичные по смыслу и по характеру развития предыдущим. Важнейшим признаком опасности здесь (помимо уже перечисленных ранее) является наличие нерегулируемого пешеходного перехода, на котором любой пешеход может сознавать свое преимущество и вправе рассчитывать на безусловное выполнение водителями автомобилей требований п. l4.I Правил дорожного движения. Такая уверенность может придавать дополнительный психологический мотив поведению - нарочитое спокойствие:

"Я прав. Водитель должен пропустить, вот пусть и пропускает". Ошибкой водителя было бы, прежде всего то, что он не учел возможности такого мотива поведения пешехода.

Признак опасности усиливается скоплением пешеходов на переходе. Чем больше людей выстроилось в "коридоре", тем больше вероятность того, что среди них найдется один очень спешащий и нетерпеливый человек. Обязательное условие безопасности - избегать выезда на переход при подобных скоплениях людей, дать им возможность покинуть проезжую часть, как это предусмотрено Правилами.

**II группа ДТС, при которых вероятны столкновения с автомобилями, обладающими преимущественным правом проезда.**

**Варианты ситуаций:**

2.1. Столкновения при ограниченной видимости приближающегося транспортного средства.

Главной ошибкой водителей, обязанных уступить дорогу, в этих ситуациях является то, что они не дождались таких размеров просматриваемости зоны дороги, которые позволили бы безошибочно определить уровень безопасности маневра и желаемые его характеристики; доминирующими оказывались первые впечатления о безопасности обстановки на ограниченном пространстве. Ошибкой водителей, пользующихся преимущественным правом, является то, что при оценке ситуации они не обнаружили признаков вероятного появления транспортного средства в опасной зоне. И в данных ситуациях основным фактором, обусловливающим ДТП, является отсутствие визуального контакта участников движения. Психологическая установка - "если перед моим взором не видно реальной опасности, ситуация безопасна, хотя и не все ближайшее пространство хорошо просматривается" - грубейшая и типичная ошибка всех взаимодействующих в рассматриваемых ситуациях водителей. Правильное прогнозирование может быть основано только на противоположной установке; "если не все пространство дороги хорошо просматривается, ситуация не может быть безопасной, скорее наоборот, даже если не видно реальной опасности".

2.2. Столкновение при неограниченной видимости приближающегося транспортного средства.

Основой безопасного выполнения маневра водителями, обязанными уступить дорогу, является точный расчет следующих параметров: скорости движения приближающегося автомобиля, расстояния до него, примерного времени, необходимого приближающемуся автомобилю на преодоление этого расстояния, динамических характеристик своего автомобиля и времени, необходимого на выполнение маневра. Ошибка в расчете хотя бы одного из приведенных выше пяти параметров неизбежно приводит к увеличению вероятности создания опасной ситуации. Чем в большем количестве параметров произошла ошибка, тем больше вероятность ДТП. В ситуациях подобного типа налицо признак реальной опасности - приближающийся автомобиль, которому необходимо уступить дорогу. Для водителей, пользующихся преимущественным правом, налицо признак возможной опасности в явном виде - транспортное средство, водитель которого обязан уступить дорогу, но при этом может допустить ошибку в расчете перечисленных выше параметров. Этот признак должен служить основным мотивом в прогнозе развития ДГС и принятии мер по предупреждению возможного столкновения.

Известно: чем больше параметров необходимо одновременно оценить человеку, особенно в сложных ситуациях, тем больше вероятность ошибки в принятии правильного решения. Навыки точной оценки таких параметров, как время, расстояние и скорость, требуют особой тренированности, которая у многих водителей отсутствует. У некоторых водителей иногда действует опасная психологическая установка: "водитель автомобиля, даже если он имеет преимущественное право движения, во избежание происшествия все-таки уступит". Жизненность этой установки вполне объяснима. В большинстве случаев водители, пользующиеся преимущественным правом, принимают меры по предупреждению столкновения.

Но возможны и исключения. Прогнозирование развития ситуации не может быть основано на этой установке. Главным принципом прогнозирования безопасности здесь является создание запаса времени. Если водителю кажется, что на выполнение безопасного маневра ему потребуется, например, 4-5 секунд, то к нему должен быть добавлен запас в 3-4 секунды. В результате появляется возможность скорректировать ошибку в оценке параметров приближающегося автомобиля и снизить вероятность происшествия.

**III группа ДТС, связанных с возможным несоответствием выбранной скорости движения автомобиля характеристикам и состоянию дороги.**

**Варианты ситуаций:**

3.1. Происшествия на закруглениях дороги.

При движении по закруглению и на автомобиль, и на водителяд действуют центробежные силы. Центробежная сила, действующая на автомобиль, может опрокинуть или снести его за пределы дороги. Под ее действием возможны столкновения автомобиля или прицепа со встречными транспортными средствами, а также другие происшествия. Величина. центробежной силы пропорциональна квадрату скорости движения автомобиля и обратно пропорциональна величине радиуса закругления дороги. В сгязи с этим при движении на поворотах с высокой скоростью требуется определенная техника управления автомобилем. Многие водители такой техникой не обладают, в этих случаях их возможности вступают в противоречие со скоростью автомобиля. Основной параметр закругления, определяющий выбор скорости, - это его радиус. Однако успешное решение задачи безопасного прохождения закругления дорога требует оценивать его радиус в комплексе с характеристиками автомобиля (габаритами, поворачиваемостью и т. д.), с шириной проезжей части, ее профилем. наличием [виража](https://pandia.ru/text/category/virazh/) и др. В оценке радиуса закругления очень легко допустить ошибку даже в ситуациях, когда оно просматривается на всем протяжении. На дорогах встречается закругления с переменный радиусом, когда после относительно спокойного входа в поворот неожиданно резко изменяется его крутизна. Искажение в информацию о характере закругления могут вносить разнообразные предметы, в том числе зеленые насаждения вдоль дороги.

Все это вместе взятое резко увеличивает вероятность ошибки в выборе безопасной скорости. Поэтому при подходе к повороту дороги, являющемуся зоной повышенной опасности, требуется снижение скорости. Тормозить на повороте опасно, на скользкой дороге это неизбежно приведет к заносу или съезду с дороги, закругления нужно стараться проходить с постоянной скоростью. На подходе к крутому повороту скорость снижается заведомо до величины, ниже максимально допустимой для данного радиуса закругления примерно на 15-20 %. Например, если с точки зрения водителя, предварительно оценившего характер поворота, допустимая скорость равна приблизительно 60 км/ч, то реальная скорость при входе в него должна быть около 45-48 км/ч, если 80 км/ч - 65 км/ч и т. д. В случае, если водитель ошибся в предварительной оценке, такой запас скорости компенсирует ошибку и практически гарантирует безопасность движения.

В дальнейшем при движении по закруглению после уточнения условий движения скорость автомобиля может быть плавно увеличена до значений, близких к максимально допустимым по условиям управляемости и устойчивости автомобиля.

3.2. Происшествия на скользкой дороге

При движении по скользкой дороге, вследствие ухудшения сцепления колес с дорогой, из-за ошибок водителей в выборе скорости автомобиля могут происходить разные ДТП:

столкновения, опрокидывание, наезд на препятствие и др. Важнейшим признаком опасности является скользкое покрытие проезжей части, независимо от его причины или природы (дождь, снег, гололедица, грязь, [битум](https://pandia.ru/text/category/bitum/) и т. п.). Прогноз возможной потери управления автомобилем из-за заноса при движении по такому скользкому участку дороги не может быть чем-либо затруднен. Но вероятность происшествий определяется процессом адаптации водителей к новым условиям, их приспособляемостью, привыканием к ним. Этот процесс ньсколько растягивается по времени. Всем известно, что внезапно прошедший дождь или первый выпавший снег вызывает всплеск происшествий, который затем постепенно затихает. Это связано с тем, что стереотип в методах и приемах управления автомобилем, применяемый водителем относительно длительное время в одних условиях, автоматически переносится в новые, отличные от прежних условия. Чем больше это отличие, тем больше вероятность ошибки в управлении автомобилем. Склонность к стереотипам, привычкам и адаптация к новым условиям являются естественными психологическими свойствами человека. Лобое изменение внешних условий должно приводить к снижению скорости движения. Это позволяет получить резерв времени для оценки вновь создавшейся ситуации и принятия решения по дальнейшему управлению автомобилем. После этого может быть найден наиболее рациональный скоростной режим и уменьшена вероятность ошибки, чреватой серьезными неприятностями.

**IV группа ДТС - с вероятными столкновениями транспортных средств при обгонах (опережениях) или объездах.**

Обгон представляет собой самый сложный и опасный вид маневра автомобиля, выполняемый с наиболее высокой скоростью и требующий от водителя хороших навыков оценки и прогноза развития ситуации, высоких точности расчета и техники управления. Поэтому не случайно, что имеется множество ситуаций развитие которых приводит к ДТП. Доля их от общего числа происшествий составляет около 12 %. В результате этих ДТП погибает почти 10% и получают ранения 20 % от общего числа погибших и раненых.

Основную ошибку водителя, совершаемую им при обгоне или даже объезде, сформулировать однозначно чрезвычайно трудно и, очевидно, невозможно, что объясняется сложностью и различием процессов, связанных с подготовкой к выполнению этих маневров и их реализацией.

**ПОДГОТОВКА К ОБГОНУ**

На первом этапе возникает намерение совершить обгон, так как впереди идущее транспортное средство, по мнению водителя, движется медленно. При этом сопоставляются скорости своего и впереди идущего автомобиля, определяется возможная протяженность зоны обгона и оцениваются другие факторы. Если предварительная оценка приводит к благоприятному выводу, принимается решение о проведении маневра обгона.

На втором этапе происходит оценка возможности совершения безопасного обгона, т. е. расширяется круг исходных данных для принятия окончательного решения, таких, как наличие на дороге других участников движения и характер их поведения, продольный и поперечный профиль дороги, состояние покрытия и т. п.

На третьем этапе после полной оценки ситуации и прогноза ее возможного развития принимается окончательное решение: совершать обгон или нет.

Четвертый, пятый и шестой этапы представляют собой реализацию маневра, в процессе которой водитель непрерывно оценивает текущую информацию о безопасности движения и при необходимости принимает меры по корректировке режима и траектории движения.

Намереваясь обогнать, нужно прежде всего четко себе представить: целесообразен ли обгон, какую пользу он принесет. Ведь помимо того, что в условиях высокоинтенсивного движения обгонять опасно, это еще зачастую и бессмысленно. Так, при светофорном регулировании движения бывает, что иной водитель постоянно лавирует в потоке, усложняя условия движения себе и другим, а потом у очередного перекрестка обнаруживает, что он стоит рядом с теми, кого только что обогнал.

Наиболее часто возникают ошибки в оценке расстояния до встречного автомобиля и его скорости. Это вызвано рядом особенностей зрительного восприятия при наблюдении обстановки. Так, если к наблюдателю будут поочередно приближаться грузовой и легковой автомобили, то скорость движения первого покажется более высокой, а второго - сравнительно низкой. Чем габариты приближающегося автомобиля больше, тем большей кажется его скорость. Создают иллюзию более высокой скорости, чем в действительности, яркие цвета автомобилей (красный, оранжевый) и, наоборот, более низкой (на 10-15%) такие цвета, как синий, черный, зеленый. В темное время суток и в пасмурную погоду скорость приближающегося автомобиля кажется ниже. Чем выше скорость обгоняющего автомобиля, тем меньшей кажется его водителю скорость и встречного, и обгоняемого автомобилей. Поэтому гораздо безопаснее будет полагать, что встречный автомобиль вне населенного пункта приближается со скоростью на 10-15 км/ч большей, чем это воспринимается зрительно, а в черте города - на 5-10 км/ч, в всегда стараться создавать некоторый запас расстояния на случай ошибки в оценке скоростей движения или возможного увеличения скорости встречного автомобиля.

**V группа ДТС - с вероятными происшествиями из-за ошибок в распределении внимания.**

Основная ошибка водителей заключается в том, что их вниманием были охвачены какие-либо объекты ДТС, но не тот объект, который представлял собой наибольшую реальную опасность и требовал наибольшей концентрации внимания. \*\*\*\*\*

**Варианты ситуаций:**

5.1. Внезапный выезд из занимаемого ряда

Происшествия такого рода являются, как правило, следствием того, что водитель автомобиля сосредоточил внимание на собственном движении, решая свои тактические задачи без всесторонней оценки окружающей обстановки. Например, водитель, взглянув в зеркала заднего вида и увидев движущийся по соседней полосе автомобиль, не оценил его скорости, расстояния, разделяющего автомобили, и его изменения во времени, не сопоставил эти параметры с предполагаемым маневром и скоростью движения своего автомобиля. Условием безопасного маневра является наличие безопасной дистанции между автомобилями в момент начала перестроения при завершении маневра. А это требует не только умелого прогноза, но и оценки реальной ситуация путем непосредственного наблюдения за взаимным расположением автомобилей.

Грубой ошибкой водителя является выполнение такого маневра по крутой траектории. Даже если произошла ошибка в оценке будущей дистанции, то плавная траектория при перестроении позволяет получить своевременную информацию о предстоящем маневре другому водителю, что даст ему возможность своими упреждающими действиями локализовать ошибку другого участника и тем предотвратить ДТП.

5.2. Начало движения от места стоянки или остановки

В этих ситуациях водители также не сосредоточили внимание на том, что в данный момент представляет наибольшую опасность. Причем в этих ситуациях в полной мера проявляется профессиональная небрежность, легкомыслие водителей.

5.3. Движение задним ходом

Природа ошибок такая же, как и в вариантах 5.1 и 5.2,- профессиональная небрежность, легкомыслие водителей. Зеркала заднего вида недаром называют вторыми глазами водителей. При любом маневре, особенно связанном с изменением траектории движения, ими необходимо пользоваться с большим вниманием.

Следует иметь в виду, что при выполнении маневров внимание должно быть распределено между направлением движения и другим пространством, окружающим автомобиль, особенно при выполнении маневров задним ходом. Рациональное распределение внимания и умелое управление автомобилем в этом случае требует специальной тренировки, опыт приходит со временем, тем более что организация распределения внимания является сложной психофизиологической функцией человека. В связи с этим предотвратить ошибки можно частыми перемещениями взгляда, чтобы не упустить зрительно момент возникновения опасности. Маневр надо выполнять на малой скорости (не более 10-15 км/ч), при необходимости подавая звуковые сигналы. Дополнительные меры предосторожности позволят в условиях ограниченного обзора предотвратить наезды и столкновения. Такой мерой может быть, например, корректировка движения автомобиля помощником, который стоит в стороне. Подобные меры могут помочь избежать подчас самых нелепых и трагичных происшествий.

**VI** **группа ДТС, в которых возможны попутные столкновения в транспортном потоке.**

Основная ошибка водителей - неправильный выбор дистанции до впереди идущего автомобиля, резкое торможение которого приводит к столкновению. Однако в выборе дистанции ошибка прежде всего в прогнозе вероятности торможения автомобиля-лидера. Понятие безопасной дистанции не имеет четкого определения. При экспертизе ДТП она рассчитывается из предположения, что водитель сзади идущего автомобиля реагирует мгновенно на начало торможения автомобиля-лидера, и в этот момент расстояние между ними должно обеспечить безопасность движении.

**Варианты ситуации:**

6.1. Столкновения при подходе к зоне повышенной опасности без ограничения видимости

Безопасная дистанция в условиях города не является величиной раз навсегда заданной. Представим себе поток автомобилей, движущихся в крайнем левом ряду оживленной магистрали в часы пик. Дистанция между автомобилями в этом случае - несколько метров. Грубой ошибкой окажется сохранение такой же дистанции при приближении к перекрестку или пешеходному переходу. Главное, на что нужно обращать внимание - это на выбор дистанции в зависимости от вероятности торможения автомобиля-лидера. Сам факт приближения к перекрестку уже повышает вероятность торможения.

На регулируемом перекрестке при своевременной и правильной оценке ситуации возможны упреждающие действия Или синхронное выполнение с автомобилем - лидером маневров торможения, что позволяет избежать столкновения даже при минимальных дистанциях.

Если водитель следующего за лидером автомобиля заметил запрещающий сигнал светофора раньше водителя-лидера, он и начнет тормозить раньше. Если водители одновременно заметили смену сигналов светофора на запрещающий движение, а автомобили их однотипны и тормозить они будут с одинаковой интенсивностью, то безопасная дистанция может быть незначительной (7-10 м).

Не исключено, что водитель, следующий за лидером, не заметил смены сигналов светофора и начал торможение лишь тогда, когда увидел горящие стоп-сигналы лидера. В этом случае выбранная дистанция окажется недостаточной для предупреждения столкновения. При скорости, например, 60 км/ч она должна бы быть около 17 м. Увеличение дистанции безопасности объясняется значительным запаздыванием в действиях водителя автомобиля, следующего за лидером. При следовании за лидером водитель грузового автомобиля имеет возможность обнаружить расположенный впереди нерегулируемый перекресток. Он должен особенно бдительно наблюдать за поведением лидера в этой ситуации, ожидая включения стоп-сигнала и правой лампы указателя поворота. И даже если он не обнаружит этих сигналов, ему необходимо увеличить перед перекрестком дистанцию в расчете на недисциплинированность или низкую профессиональную культуру водителя-лидера. Следует также иметь в виду, что бывают случаи, когда стоп-сигналы не действуют из-за неисправности.

Величина безопасной дистанции перед перекрестком или другими зонами повышенной опасности должна выбираться с учетом скорости движения, сравнения тормозных характеристик следующих друг за другом автомобилей. Из этого же расчета должно выбираться минимальное расстояние до начала зоны, при которой следует увеличить дистанцию.

6.2. Столкновения при ограничении видимости пространства впереди автомобиля-лидера.

Тип лидирующего автомобиля влияет на величину выбираемой дистанции не только из-за различия тормозных характеристик, но и его габаритов. Причины возможного торможения лидера водителю сзади идущего автомобиля неизвестны, так как лидер образовал "слепую" зону. "Мыслить за лидера" здесь практически невозможно или, даже знающему эту дорогу водителю, очень трудно. В этих случаях сам факт непросматриваемости дороги впереди должен насторожить водителя, заставить увеличить дистанцию и находиться в состоянии готовности к торможению (вплоть до заблаговременного переноса ноги с педали управления подачей топлива на тормозную педаль с выбором свободного хода). При выборе безопасной дистанции водитель и в этих случаях должен учитывать различия тормозных характеристик управляемого автомобиля и автомобиля-лидера. При полной нагрузке автомобиля следует выбирать дистанцию на 10-15 м больше той, которая была бы достаточной при движении без груза. Дистанцию следует выбирать с запасом, что будет одной из гарантий безаварийной работы.

**VII группа ДТС - с вероятными столкновениями транспортных средств на узкой дороге.**

**Варианты ситуаций:**

В этих ситуациях главная ошибка водителей заключается в неправильной оценке динамического коридора своего и встречного автомобилей, который зависит от скорости движения, габаритных размеров, наличия прицепа и профиля дороги. Ошибка в оценке динамического коридора приводит к возникновению следующей ошибки, ситуационной, когда вместо каких-либо предупредительных действий (снижение скорости, частичный съезд на обочину, наконец, полная остановка) водитель продолжает движение, не меняя его режима. Мотивов для такого ращения может быть несколько: полная уверенность в благоприятном разъезде; надежда, что необходимые действия предпримет водитель встречного автомобиля; склонность к риску и, как следствие, стремление проскочить в расчете на случай и многие другие.

Особенно это опасно в местах резкого сужения дороги; на мостах, в туннелях. В этих случаях возможно возникновение иллюзии о незначительности уменьшения ширины проезжей части, в то время как на самом деле оно является существенным. При этом отрицательное влияние оказывает выработавшийся в течение постоянного движения по дороге определенной ширины стереотип "чувства габарита" собственного автомобиля. Кроме того, различные исследования показали, что положение своего автомобиля относительно продольной оси дороги водитель, как правиле, оценивает и контролирует, зрительно упираясь в осевую линию (реальную или мнимую), а не в правую границу дороги или обочину. Подсознательно это приводит к тому, что автомобиль в движении располагается в большинстве случаев ближе к центру дороги. Все эти факторы в совокупности и обусловливают исходные ошибки, приводящие к происшествию.

В подобных ситуациях водителям рекомендуется повышать внимание к габаритам встречного автомобиля в местах непосредственного и психологического сужения дорог (мосты, тоннели, высокие бордюры). При этом необходимо учитывать динамический коридор автомобиля, который тем больше, чем выше скорость. Нельзя совершать резких торможений и изменять направление движения в момент разъезда, так как это может привести к отклонению автомобиля (прицепа) от заданной траектории и к боковому столкновению. При встречном движении на узких закруглениях дорог необходимо учитывать возможное отклонение встречного (при левом повороте) или своего (при правом повороте) автомобиля от заданной траектории под действием боковых сил. Вообще по возможности надо так регулировать скорость своего движения, чтобы избегать встречного разъезда в узких и опасных местах.

**VIII группа ДТС, при которых возможно скатывание транспортных средств на продольных уклонах дороги.**

Основная ошибка водителей в этих ситуациях заключается в неправильной оценке ими величины продольного уклона, характера и качества дорожного покрытия на нем и выборе соответствующего этому уклону приема управления автомобилем.

**Варианты ситуаций.**

8.1. При движении на подъем скатывание автомобиля с наездом на пешеходов, транспортное средство, дорожное сооружение; съезд с дороги с опрокидыванием и т. п.

Признаками опасности являются сам подъем, характеризующийся определенной крутизной и протяженностью, неудовлетворительное качество и состояние дорожного покрытия на всем его протяжении (скользкие участки, выбоины посреди дороги и у ее краев и т. п.).

При преодолении подъема некоторые водители, не обладающие достаточным опытом, запаздывают с включением пониженной передачи при потере автомобилем скорости. В результате автомобиль останавливается и затем начинает скатываться назад т. к. водитель, будучи отвлеченным попытками включить низшую передачу, прекратил наблюдение за дорогой (в данном случае через зеркала заднего вида), не остановил автомобиль, в результате чего произошло ДТП.

**IX группа ДТС, в которых возможны происшествия из-за переутомления водителей.**

Основной ошибкой водителей является попытка бороться с переутомлением и сонливостью, не прекращая движения автомобиля. Иногда это удается, но чаще водитель все-таки засыпает. Тогда и происходят самые различные происшествия.

**Варианты ситуаций**

Снижение работоспособности в результате переутомления и последующего засыпания за рулем имеет сложную природу. У любого человека работоспособность связана с энергетикой нервных клеток головного мозга, участвующих в каждый конкретный момент в сложной деятельности по приему и переработке информации. Водитель автомобиля в процессе движения выполняет весь комплекс необходимых умственных операций, начиная от восприятия информации о дорожной обстановке и кончая принятием решения, выполнением определенных манипуляций. Все это происходит в условиях воздействия множества неблагоприятных факторов, включая шум, вибрацию, загазованность в кабине и т. п. Если сюда добавить различные отрицательные эмоции, возникающие в дорожном движении, возможность опасных ситуаций, то можно представить, какую нагрузку испытывает центральная нервная система водителя.

Все вышеизложенное требует больших затрат энерговещества каждой клетки, участвующей в этом процессе, а запасы его при непрерывной работе довольно быстро истощаются. Для его восстановления необходимо, чтобы клетка выключалась из деятельности. Поскольку существует естественный биологический предел энергетических ресурсов, то по мере приближения его в организме человека начинает формироваться специальная функциональная система, направленная на предотвращение перерасхода энергии. Таким образом, то, что лежит в основе переутомления, по существу, включает в себя сложную систему защитных механизмов. Субъективно человек при этом начинает ощущать усталость, что приводит к снижению рабочей активности.

Дремотное состояние может возникнуть не только от утомления, но и по ряду других причин. Здесь можно выделить влияние биоритмологических процессов, на основании которых в ночное время, повинуясь сигналам внутренних "биологических часов", появляется некоторое внутреннее торможение с последующим переходом к сонному состоянию. На большинство водителей отрицательное влияние может оказывать монотонность движения. Специалисты считают, что однообразие представляемой информации способствует быстрому снижению активности нервных клеток, которые заняты ее переработкой.

Существуют показатели, по которым можно проследить процессы внутреннего торможения. К ним прежде всего относится изменение картины электроэнцефалограммы, снижение вестибулярной устойчивости, понижение мышечного тонуса, повышение величины электрокожного сопротивления, уменьшение частоты пульса и т. п. Естественно, что водитель автомобиля не в состоянии оценить эти изменения. Однако есть признаки, которые позволяет распознать наступление дремотного состояния. Прежде всего изменившийся тонус мышц тела неизбежно приводит к изменению рабочей позы за рулем. Это может выражаться в более глубокой посадке, выраженном наклоне вперед или заваливании назад, откидывании головы и т. д. Другим признаком является нарушение координации движений при пользовании [органами управления](https://pandia.ru/text/category/organi_upravleniya/), например неоправданно частые подруливания сменяются пропусками необходимых корректирующих действий, увеличиваются паузы в переключении передач и другие. Наконец, третьим признаком может служить ослабление "хвата" рулевого колеса или расположение рук в его нижнем секторе, соскальзывание руки с переключателя передач. Все эти изменения водитель в состоянии контролировать самостоятельно.

Самой главной ошибкой является попытка с помощью волевого усилия бороться с наступающей сонливостью. \*\*\*\*\*

**Прочие типичные ДТС.**

Управление ТС в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; нарушение правил движения на ж/д переездах; управление ТС, имеющим техническую неисправность; падение незакрепленного груза; наезд на какое-либо препятствие при встречном разъезде со встречным ТС в темное время суток или в условиях недостаточной видимости.

***ВЫВОД:***

1. **Задание для обучающихся:** *Написать вывод*
2. ***Форма отчета.***

*1. Сделать фото ответов на вопросы теста.*

1. Срок выполнения задания: до 02.06.2020г.
2. Ответы отправлять на адрес aqva96@mail.ru, или в WhatsApp на номер 89530494346. В названии файла указать (ФИО, группу, тему)