

Министерство образования и науки Самарской области государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение Самарской области «Кинель-Черкасский сельскохозяйственный техникум»

**Специальность:** 35.02.07 Механизация сельского хозяйства

**Дисциплина:** Основы законодательства по обеспечению безопасности дорожного движения

**Раздел 2.** Безопасность управления транспортным средством

**Тема 2.2** Основы саморегуляции психических состояний в процессе управления транспортным средством

**Тема урока:** Психические состояния, влияющие на управление транспортным средством: утомление, монотония, эмоциональное напряжение.

**Группа 34**

**Цель урока:** Изучение влияния психического состояния на управление транспортным средством: утомление, монотония, эмоциональное напряжение

**Изучите конспект урока, выполните задания и вышлите готовые задания на электронную почту преподавателя.**

**План:**

1. Реакция. Утомление. Монотония
2. Психические и эмоциональные процессы
3. Эмоциональная устойчивость
4. Эмоциональное состояние и управление
5. Эмоциональные процессы
6. Эмоциональная устойчивость
7. Эмоциональное состояние и управление

#### 1. Реакция. Утомление. Монотония

Основные причины совершения водителями более 90% ДТП кроются в ограниченной надежности физиологических и психологических функций человека. Поэтому для распознавания окружающей обстановки и различных условий движения в последнее время все чаще используются радиолокационные и лазерные датчики, которые измеряют расстояние до предметов на дороге, до движущихся объектов (и их скорость), до кромки проезжей части; обнаруживают предметы или объекты путем тонкоструктурного анализа доплеровского сигнала и т.п. Следует учитывать, что людям всегда будет свойственно совершать ошибки. В связи с этим рекомендуются следующие виды обучения и подготовки водителей: - повышение мастерства управления транспортным средством с

использованием тренажеров и моделей, включая подготовку водителей к предупреждению и действиям в экстремальных ситуациях; - изучение Правил дорожного движения с использованием контрольных листов, руководящих и других материалов, чтобы на основании запоминаемых правил предупреждать возможное появление невнимательности (эти навыки должны вырабатываться на основе практических действий и т.п.); - повышение уровня знаний в выполнении операций по управлению автомобилем, являющихся основой предупреждения ДТП. Чтобы водитель мог отреагировать немедленно на изменение окружающей обстановки или на возникновение неожиданных ситуаций на дороге, его сенсорные и моторные органы должны все время быть в состоянии готовности. Приблизительно 90% информации об окружающей обстановке воспринимается визуально, затем она поступает в сенсорную систему и систему обработки для принятия решения и в моторный центр для формирования воздействия. Чтобы выполнить ряд воздействий, глаза и центральная нервная система находятся в постоянном напряжении. Кроме того, при обработке информации головной мозг функционирует как одноканальный процессор с весьма невысокой способностью обработки информации -- 50 бит/с. Когда поступает слишком много информации, головной мозг перегружается и возникает психическая усталость. Исследования показывают, что за 1 с мозг человека способен воспринять информацию не более чем о трех важных объектах. Для повышения безопасности движения водители не должны фиксировать взгляд на каком-либо одном предмете, хотя необходимо выделять наиболее важный объект (например, появление человека на обочине). При движении транспортного средства по правой полосе взгляд водителя должен быть направлен на обочину, при движении по левой полосе -- на осевую линию и левую обочину. Не рекомендуется смотреть на фары встречного автомобиля. При переработке информации об окружающей обстановке, характеризующейся чрезмерным количеством возбуждений, таких как образование заторов или высокоскоростное движение, головной мозг в стадии, предшествующей обработке информации, работает в защитном режиме, позволяющем избежать стресса. В зависимости от содержания информации головной мозг может отсеивать ее и перерабатывать только ту информацию, которая необходима в данный момент, он может отложить обработку информации или отказаться от ее переработки. Когда мозг перегружен в течение длительного периода времени, система кровообращения не может доставить достаточное количество кислорода к клеткам мозга и становится трудно поддерживать высокий уровень сознания. В результате этого информация как бы только просматривается или возникают ошибки при ее передаче. Это выражается в задержке ее распознавания, принятии ошибочного решения или выполнении неправильного воздействия, которые являются способствующими причинами ДТП. Перенапряжение центральной нервной системы обычно возникает после 2--4 ч непрерывного управления транспортным средством, в результате этого реакция притупляется и уровень восприятия понижается. Если

водитель продолжает управлять транспортным средством после достижения этой критической точки, то функция, регулирующая мускульные сокращения, снижается и в конечном счете в систему активизации нервных клеток ствола головного мозга поступает недостаточное количество кислорода. Тогда она выполняет следующие функции: автоматическое блокирование сенсорных возбуждений и защита нервных клеток головного мозга от перегрузки путем подавления и регулирования количества возбуждений. Функция блокирования срабатывает наиболее эффективно у здорового человека и происходит это бессознательно. В худшем случае это ведет к опасному состоянию -- засыпанию водителя за рулем. Многие водители испытывали непредвиденное наступление состояния дремоты при управлении транспортным средством на автомагистрали. Если постоянное возбуждение повторяется, то органы человека постепенно перестают воспринимать новое возбуждение. Тенденция к дремотному состоянию вызывается монотонностью возбуждений и наиболее часто возникает на прямолинейных участках дорог, где происходят незначительные изменения в условиях дорожного движения. При движении по автомагистрали в одиночку или в ночное время водитель испытывает очень мало возбуждений, так как на дороге нет движущихся объектов или окружающая обстановка плохо различима. Водитель выполняет только несколько управляющих воздействий и при этом подвергается воздействию монотонного шума работающего двигателя. В результате он впадает в состояние минимальных возбуждений, при котором расслабляется тело, притупляется сознание и водитель засыпает. Это явление часто называют «гипноз на дороге», вызываемый монотонностью управления транспортным средством. В экстремальных ситуациях это может привести к столкновению или опрокидыванию транспортных средств в результате ошибок управления и к другим видам ДТП. Дремотное состояние водителя является главной причиной ДТП на автомагистралях и скоростных дорогах. Проведено обследование водителей, которые были вовлечены в ДТП на скоростной автомагистрали. Многие из них отрицали засыпание перед совершением ДТП. Типичные ответы водителей: «Мое сознание отключилось только на одну минуту» или «Я наблюдал за дорогой и вдруг неожиданно обнаружил, что идущий впереди автомобиль находится слишком близко от меня». Физиологические функции водителей при управлении автомобилем на автомагистрали исследовались на основе электроэнцефалограмм, электромиограмм, электрокардиограмм, проверки ответных реакций глазного яблока и измерения дыхания. Было обнаружено медленное движение глазного яблока и понижение мышечного напряжения. Эти симптомы свидетельствуют о притуплении восприятия и уменьшении степени бдительности, т.е. о состоянии, которое наступает перед засыпанием, эти результаты помогли разработать концепции управления транспортным средством при уменьшенной степени бдительности и управления транспортным средством при затуманенном сознании. Состояние уменьшенной степени бдительности появляется в результате выполнения монотонных действий и не зависит от степени усталости водителя

(обследовались водители полностью здоровые в умственном и физическом отношении). Отличительной особенностью этого состояния является то, что водитель бодрствует, т.е. находится в сознании. У водителей, управляющих транспортным средством в состоянии уменьшенной степени бдительности, повышается вероятность быть вовлеченными в ДТП ввиду того, что время реакции увеличивается из-за падения способности быстро обрабатывать информацию, а также из-за мышечной релаксации. В таком состоянии водителю требуется 3-4 с для отжатия педали тормоза вместо 0,7 с в нормальном состоянии. В состоянии уменьшенной степени бдительности поле зрения водителя становится ограниченным. Он не способен быстро реагировать на мгновенные изменения условий движения и не успевает заметить большое количество дорожных знаков. В ночное время водитель не может различить заднее освещение впереди идущего транспортного средства и быстро среагировать на опасность. Исследования показывают, что люди, управляющие транспортным средством в состоянии уменьшенной степени бдительности, являются фактически беззащитными.

## 2. Психические и эмоциональные процессы

Рассмотрим теперь, как с психологической точки зрения происходит процесс передачи информации водителем подсистеме А - СД. Эта передача осуществляется преимущественно в виде воздействий на органы управления автомобилем. Эти воздействия реализуются с помощью движений рук и ног в результате определенной работы мышц. Но выполнение этих движений, в свою очередь, требует получения соответствующей информации, обеспечивающей обратную связь. В конечном счете эта обратная связь осуществляется на основе сопоставления информации о текущем состоянии подсистемы А - СД и ее состоянии, «запрограммированного» в соответствии с конечной и промежуточной целями действий водителя.

Однако достаточная точность и своевременность обратной связи предполагает получение еще и специальной информации в виде суставно-мышечных и кожных ощущений, возникающих при воздействиях рук и ног водителя на органы управления автомобилем и сопоставления этих ощущений с соответствующими представлениями. Эта информация в полной мере обеспечивает точность и своевременность управляющих воздействий, а следовательно, эффективность и безопасность управления А - СД. Важно также учесть, что суставно-мышечные и кожные ощущения и представления должны «гибко подчиняться» информации о состоянии и изменениях подсистемы А - СД в целом, получаемой с помощью зрения и ряда других ощущений и восприятий.

Таким образом, с психологической точки зрения, информация, передаваемая водителем А - СД, регулируется двойной обратной связью, из

которых одна как бы подстраивается к другой, подчиняясь ей и вместе с тем уточняя ее в определенных пределах.

Ощущения, восприятия, память, воображение и мышление составляют группу познавательных психических процессов или познавательную сферу психики. управление транспорт психологический утомление

К другой, волевой, сфере психики относятся процессы и состояния, обеспечивающие психическую активность и напряжение, необходимые для постановки и достижения цели. Они выступают в виде желаний, стремлений, решений, намерений, внутренних (волевых) усилий, необходимых для преодоления препятствий и трудностей на пути к достижению целей.

Познание и воля в реальной человеческой деятельности не существуют отдельно, а всегда выступают в тесной взаимосвязи. Действительно, достижение цели одинаково невозможно как без психической активности и напряжения, так и без ощущений, восприятий, представлений, мышления, обеспечивающих информацию о результатах, условиях, средствах и способах деятельности.

Необходимо отметить, что человек осуществляет деятельность не безразлично, «машинообразно», а эмоционально. Он переживает в определенных психических формах процесс деятельности, успех и неуспех в достижении целей, и в конечном счете удовлетворение и неудовлетворение своих потребностей. Поэтому следует выделить еще одну - эмоциональную сферу психики. Эта сфера включает различные переживания - чувства, настроения и т. п. Эмоциональные процессы и состояния являются неотъемлемой стороной человеческой деятельности, а следовательно, познавательные и волевые процессы всегда протекают в тесной связи с эмоциональными. Эмоциональная сфера оказывает значительное воздействие (положительное или отрицательное) на познавательную и волевою сферы психики.

Психика характеризуется направленностью и избирательностью. Это свойство психики называют вниманием.

В водительской деятельности внимание проявляется в направленности психических процессов на то, что необходимо для эффективного и надежного управления подсистемой А-СД. Внимание характеризуется напряженностью (степенью напряжения), концентрацией и распределением, объемом, постоянством направленности и переключением, степенью устойчивости.

### 3. Эмоциональная устойчивость

То или иное эмоциональное состояние может повлиять на различные компоненты и характеристики познавательной психической системы. Так, оно может повлиять на распределение, объем и переключение внимания, например «сделать» внимание узким, полностью сконцентрированным лишь на восприятии объекта, вызывающего страх, и на мысли о возможных последствиях аварии. Эмоциональная напряженность может повлиять на память, например замедлить процессы припоминания или даже вызвать выпадение некоторых образов памяти. Возможны разнообразные ошибки восприятия и мышления, снижение их точности и скорости. Возможны также различные нарушения в регуляции двигательной сферы, например излишнее напряжение, лишние или несоразмерные движения или, наоборот, выпадение некоторых необходимых движений.

Но сложность и опасность, связанная с водительской деятельностью, может быть источником специфического эмоционального состояния, противоположного страху и по своему характеру и степени напряжения оптимального для функционирования познавательной психической сферы. В этом случае познавательные возможности водителя будут находиться на уровне, превышающем его среднюю норму.

Возникновение тех или иных эмоциональных состояний зависит от особенностей эмоциональной сферы, характерных для данного конкретного человека. Для водительской деятельности прежде всего благоприятна высокая эмоциональная устойчивость. Она проявляется в том, что переживание неблагоприятных факторов - опасностей, трудностей как внешнего, так и внутреннего характера, конфликтов, неудач - не приводит к возникновению резко выраженных отрицательных эмоциональных состояний. Это тем более важно, что водительская деятельность, как уже упоминалось выше, связана с высокой степенью ответственности, опасностями, трудностями, сложными дорожными ситуациями, нередко неблагоприятными условиями.

Особенное значение имеют такие виды эмоциональной устойчивости, как смелость и уверенность. Под смелостью подразумевается достаточно выраженная неподверженность страху в условиях физической опасности; под уверенностью - неподверженность растерянности и подавленности в условиях, когда существует большая ответственность за результаты выполняемых действий.

Водительская деятельность требует высокой эмоциональной устойчивости как в связи с интенсивностью неблагоприятных факторов, так и в связи с их длительностью и частотой возникновения. Этот вид эмоциональной устойчивости выступает как эмоциональная выносливость.

В связи с требованиями профессиональной деятельности водитель не должен обладать очень большой эмоциональной возбудимостью. В этом случае его легко могут привести в соответствующее отрицательное эмоциональное состояние далее незначительные неблагоприятные факторы. Очень малая эмоциональная возбудимость также не является характеристикой, благоприятной для водителя. Это объясняется тем, что водительская деятельность осуществляется в очень высоком темпе, требующем оптимального уровня возбуждения, как правило, связанного с достаточно высоким эмоциональным тоном.

Отрицательной характеристикой эмоциональной сферы с точки зрения требований водительской деятельности является также концентрация внимания преимущественно на своих внутренних переживаниях.

#### 4. Эмоциональное состояние и управление

Такие характеристики познавательной системы, как правильность, точность, своевременность, скорость и надежность, обуславливающие эффективность и безопасность управления А - СД, существенно зависят от эмоционального состояния водителя. При этом имеют значение такие характеристики эмоциональных состояний, как их качество, интенсивность, устойчивость и длительность.

При одних эмоциональных состояниях познавательная психическая система функционирует нормально, ее характеристики соответствуют индивидуальной норме данного водителя и вместе с тем удовлетворяют требованиям эффективного и безопасного управления А-СД. При некоторых оптимальных эмоциональных состояниях уровень этих характеристик достигает максимума; другие же эмоциональные состояния влекут за собой такое изменение состояния познавательной психической системы, которое вызывает значительное снижение уровня правильности, точности, скорости, надежности получения, переработки и передачи информации в системе В - А - СД. В этом случае управление А - СД перестает быть эффективным и надежным.

Различные дорожно-транспортные происшествия и являются в значительной мере следствием изменений познавательной сферы, обусловленных неблагоприятными эмоциональными состояниями. Неблагоприятными являются как чрезмерная, так и недостаточная степень эмоционального возбуждения, специфическое состояние эмоциональной напряженности и, в частности, страх, неуверенность, подавленность.

Некоторые из этих состояний могут быть вызваны факторами, не связанными непосредственно с управлением А - СД. Так, эмоциональное возбуждение водителя, вызванное, например, различными неприятностями

перед рейсом, может отрицательно влиять на его познавательную сферу во время рейса, а значит, и на качество вождения. Однако в ряде случаев отрицательные эмоциональные состояния обусловлены особенностями водительской деятельности. Так, сложность управления А - СД и связанные с ним опасность и ответственность являются факторами, способствующими возникновению эмоциональной напряженности и страха, со всеми вытекающими из этого отрицательными последствиями для эффективного и надежного управления А -СД.

## 5. Эмоциональные процессы

Рассмотрим теперь, как с психологической точки зрения происходит процесс передачи информации водителем подсистеме А-СД. Эта передача осуществляется преимущественно в виде воздействий на органы управления автомобилем. Эти воздействия реализуются с помощью движений рук и ног в результате определенной работы мышц. Но выполнение этих движений, в свою очередь, требует получения соответствующей информации, обеспечивающей обратную связь. В конечном счете эта обратная связь осуществляется на основе сопоставления информации о текущем состоянии подсистемы А - СД и ее состоянии, «запрограммированного» в соответствии с конечной и промежуточной целями действий водителя.

Однако достаточная точность и своевременность обратной связи предполагает получение еще и специальной информации в виде суставно-мышечных и кожных ощущений, возникающих при воздействиях рук и ног водителя на органы управления автомобилем и сопоставления этих ощущений с соответствующими представлениями. Эта информация в полной мере обеспечивает точность и своевременность управляющих воздействий, а следовательно, эффективность и безопасность управления А - СД. Важно также учесть, что суставно-мышечные и кожные ощущения и представления должны «гибко подчиняться» информации о состоянии и изменениях подсистемы А - СД в целом, получаемой с помощью зрения и ряда других ощущений и восприятий.

Таким образом, с психологической точки зрения, информация, передаваемая водителем А - СД, регулируется двойной обратной связью, из которых одна как бы подстраивается к другой, подчиняясь ей и вместе с тем уточняя ее в определенных пределах.

Ощущения, восприятия, память, воображение и мышление составляют группу познавательных психических процессов или познавательную сферу психики.

К другой, волевой, сфере психики относятся процессы и состояния, обеспечивающие психическую активность и напряжение, необходимые для



постановки и достижения цели. Они выступают в виде желаний, стремлений, решений, намерений, внутренних (волевых) усилий, необходимых для преодоления препятствий и трудностей на пути к достижению целей.

Познание и воля в реальной человеческой деятельности не существуют отдельно, а всегда выступают в тесной взаимосвязи. Действительно, достижение цели одинаково невозможно как без психической активности и напряжения, так и без ощущений, восприятий, представлений, мышления, обеспечивающих информацию о результатах, условиях, средствах и способах деятельности.

Необходимо отметить, что человек осуществляет деятельность не безразлично, «машинообразно», а эмоционально. Он переживает в определенных психических формах процесс деятельности, успех и неуспех в достижении целей, и в конечном счете удовлетворение и неудовлетворение своих потребностей. Поэтому следует выделить еще одну - эмоциональную сферу психики. Эта сфера включает различные переживания - чувства, настроения и т. п. Эмоциональные процессы и состояния являются неотъемлемой стороной человеческой деятельности, а следовательно, познавательные и волевые процессы всегда протекают в тесной связи с эмоциональными. Эмоциональная сфера оказывает значительное воздействие (положительное или отрицательное) на познавательную и волевыми сферами психики.

Психика характеризуется направленностью и избирательностью - это свойство называют вниманием. В водительской деятельности внимание проявляется в направленности психических процессов на то, что необходимо для эффективного и надежного управления подсистемой А-СД. Внимание характеризуется напряженностью (степенью напряжения), концентрацией и распределением, объемом, постоянством направленности и переключением, степенью устойчивости.

#### 6. Эмоциональная устойчивость

То или иное эмоциональное состояние может повлиять на различные компоненты и характеристики познавательной психической системы. Так, оно может повлиять на распределение, объем и переключение внимания, например «сделать» внимание узким, полностью сконцентрированным лишь на восприятии объекта, вызывающего страх, и на мысли о возможных последствиях аварии. Эмоциональная напряженность может повлиять на память, например замедлить процессы припоминания или даже вызвать выпадение некоторых образов памяти. Возможны разнообразные ошибки восприятия и мышления, снижение их точности и скорости. Возможны также различные нарушения в регуляции двигательной сферы, например излишнее

напряжение, лишние или несоразмерные движения или, наоборот, выпадение некоторых необходимых движений.

Но сложность и опасность, связанная с водительской деятельностью, может быть источником специфического эмоционального состояния, противоположного страху и по своему характеру и степени напряжения оптимального для функционирования познавательной психической сферы. В этом случае познавательные возможности водителя будут находиться на уровне, превышающем его среднюю норму.

Возникновение тех или иных эмоциональных состояний зависит от особенностей эмоциональной сферы, характерных для данного конкретного человека. Для водительской деятельности прежде всего благоприятна высокая эмоциональная устойчивость. Она проявляется в том, что переживание неблагоприятных факторов - опасностей, трудностей как внешнего, так и внутреннего характера, конфликтов, неудач - не приводит к возникновению резко выраженных отрицательных эмоциональных состояний. Это тем более важно, что водительская деятельность, как уже упоминалось выше, связана с высокой степенью ответственности, опасностями, трудностями, сложными дорожными ситуациями, нередко неблагоприятными условиями.

Особенное значение имеют такие виды эмоциональной устойчивости, как смелость и уверенность. Под смелостью подразумевается достаточно выраженная неподверженность страху в условиях физической опасности; под уверенностью - неподверженность растерянности и подавленности в условиях, когда существует большая ответственность за результаты выполняемых действий.

Водительская деятельность требует высокой эмоциональной устойчивости как в связи с интенсивностью неблагоприятных факторов, так и в связи с их длительностью и частотой возникновения. Этот вид эмоциональной устойчивости выступает как эмоциональная выносливость.

В связи с требованиями профессиональной деятельности водитель не должен обладать очень большой эмоциональной возбудимостью. В этом случае его легко могут привести в соответствующее отрицательное эмоциональное состояние даже незначительные неблагоприятные факторы. Очень малая эмоциональная возбудимость также не является характеристикой, благоприятной для водителя. Это объясняется тем, что водительская деятельность осуществляется в очень высоком темпе, требующем оптимального уровня возбуждения, как правило, связанного с достаточно высоким эмоциональным тонусом.

Отрицательной характеристикой эмоциональной сферы с точки зрения требований водительской деятельности является также концентрация внимания преимущественно на своих внутренних переживаниях.

## 7. Эмоциональное состояние и управление

Такие характеристики познавательной системы, как правильность, точность, своевременность, скорость и надежность, обуславливающие эффективность и безопасность управления А - СД, существенно зависят от эмоционального состояния водителя. При этом имеют значение такие характеристики эмоциональных состояний, как их качество, интенсивность, устойчивость и длительность.

При одних эмоциональных состояниях познавательная психическая система функционирует нормально, ее характеристики соответствуют индивидуальной норме данного водителя и вместе с тем удовлетворяют требованиям эффективного и безопасного управления А-СД. При некоторых оптимальных эмоциональных состояниях уровень этих характеристик достигает максимума; другие же эмоциональные состояния влекут за собой такое изменение состояния познавательной психической системы, которое вызывает значительное снижение уровня правильности, точности, скорости, надежности получения, переработки и передачи информации в системе В - А - СД. В этом случае управление А - СД перестает быть эффективным и надежным.

Различные дорожно-транспортные происшествия и являются в значительной мере следствием изменений познавательной сферы, обусловленных неблагоприятными эмоциональными состояниями. Неблагоприятными являются как чрезмерная, так и недостаточная степень эмоционального возбуждения, специфическое состояние эмоциональной напряженности и, в частности, страх, неуверенность, подавленность.

Некоторые из этих состояний могут быть вызваны факторами, не связанными непосредственно с управлением А - СД. Так, эмоциональное возбуждение водителя, вызванное, например, различными неприятностями перед рейсом, может отрицательно влиять на его познавательную сферу во время рейса, а значит, и на качество вождения. Однако в ряде случаев отрицательные эмоциональные состояния обусловлены особенностями водительской деятельности. Так, сложность управления А - СД и связанные с ним опасность и ответственность являются факторами, способствующими возникновению эмоциональной напряженности и страха, со всеми вытекающими из этого отрицательными последствиями для эффективного и надежного управления А -СД.

Большинство водителей, находясь за рулем транспортного средства, редко испытывают эмоции, выходящие за пределы нормы. Поэтому и говорить о том, что эмоции не позволяют им управлять автомобилем, не приходится. Но некоторые люди склонны испытывать чересчур сильные эмоции - как положительные, так и отрицательные. Такие люди могут переживать по любому поводу, и их внешняя реакция на различные ситуации подчас бывает довольно бурной. В результате даже самый незначительный фактор может стать поводом для возникновения сильного нервного возбуждения и повлечь за собой потерю контроля над своими мыслями и поступками, что часто приводит, в свою очередь, к неадекватным действиям за рулем. Такой тип людей принято называть эмоционально неустойчивыми, попросту говоря, неуравновешенными.

Неуравновешенный человек может заниматься выработкой собственной эмоциональной устойчивости. Преодолеть эмоциональную неуравновешенность сложно, но ничего невозможного нет. Нужно просто научиться контролировать собственные эмоции, управлять своим состоянием - например, не падать духом в тяжелой ситуации и не впадать в детский восторг, если ситуация складывается как надо. Избежать проявления чрезмерных эмоций можно, если постоянно контролировать свое поведение - так вы сможете избежать нежелательной реакции и научитесь сдерживать себя. Несдержанный человек бурно реагирует на каждую мелочь: плохое состояние дорожного покрытия, мешающий обгону автомобиль, слишком медленно переходящего улицу пешехода, включение красного сигнала светофора.

Для того чтобы воспитать в себе эмоциональную устойчивость, водителю необходимо задействовать свои волевые качества: постоянно держать свое состояние под контролем и подавлять возникающее волнение усилием воли. Развивая уверенность, настойчивость, самообладание и выдержку, каждый человек сможет преодолеть свои отрицательные эмоции. Если водитель чувствует, что не в состоянии справиться с эмоциями, лучше не садиться за руль - ведь неуравновешенный человек, который находится в плену собственных эмоций, представляет собой угрозу для безопасности всех участников дорожного движения.

Задание № 1 Ответьте на вопросы:

1. Как влияет психическое состояние, на управление транспортным средством: (описать в нескольких предложениях)
2. Опишите ваши действия (с учетом изученной темы), если вы столкнулись в результате эксплуатации транспортного средства со следующим поведением:.

1. Подрезание и внезапное торможение;
2. Внезапное перестроение или лавирование на дороге;

3. Поворот без использования указателей поворота;
4. Езда по полосе встречного движения;
5. Слишком медленное выполнение поворотов или трогание с места;
6. Крик, брань или жестикация в адрес других водителей;
7. «Дергание» и нетерпеливость;
8. Езда «на хвосте» и несоблюдение дистанции;
9. Несоблюдение приоритетов при пересечении равнозначных перекрестков;
10. Езда на красный свет или ускорение на желтый.

Ответы отправить по адресу [samykin.sergei@yandex.ru](mailto:samykin.sergei@yandex.ru)

Задание № 2 Решение билетов ПДД по данной тематике на сайте [gtneham.ru](http://gtneham.ru)  
(вход через личный кабинет)