

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БІОРЕСУРСІВ І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ
УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР «ІМЕСГ» НААН**



***ЗБІРНИК
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***VI Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди
112-ї річниці від дня народження
доктора технічних наук, професора,
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,
віце-президента УАСГН
КРАМАРОВА
Володимира Савовича
(1906-1987)***

«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»

***21-22 лютого 2019 року
м. Київ***

УДК 343.618:159.9

ПСИХОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ДТП

Д.А. ТИЩЕНКО, студент* другого курсу

Національний університет біоресурсів і природокористування України

E-mail: kolosoc@online.ua

Реальні можливості водія та його рішення часто не збігаються. Дехто з водіїв діє рішуче там, де слід було б бути обережним. Це є наслідком помилкової самооцінки та хибного сприйняття дорожньої обстановки з суто психологічних причин. Навіть досвідчені водії під час проведення відповідних експериментів припускаються помилок. Наприклад, беруться проїхати крізь отвори, що є вузькими, ніж їх автомобіль.

* Науковий керівник – кандидат педагогічних наук, доцент І. О. Колосок

Зорове сприйняття простору є неоднаковим у різних людей. Нерідко зустрічаються водії, в діях яких простежується тенденція до переоцінки просторових проміжків. Це доводить такий психологічний експеримент. Попереду автомобіля ставляться два вертикальних бруси білого кольору. Відстань між ними на 20 см менше ширини автомобіля. Водій мусить проїхати з будь-якою швидкістю через ці “ворота” (при цьому розмір останніх йому невідомий). На це водієві дається декілька спроб, при цьому він попередньо повинен сказати в скількох випадках він проїде, не зачепивши бруси. Якщо водій вважає, що легко проїде крізь ворота в усіх спробах, “ворота” звужують, у протилежному випадку їх розширюють. Таким чином знаходять найбільшу ширину “воріт”, за якої у водія зберігається впевненість у виконанні всіх спроб. Проїхавши крізь “ворота” (зваливши їх, якщо вони були вужчими за автомобіль), водій знову повертається на початкову позицію й повторює вправу при розширених “воротах”. І так, поки водій не проїде “ворота”, не зваливши їх.

У виховній роботі з водіями необхідно враховувати психологічні причини самовпевненості та зухвальства. Кожен водій повинен усвідомити що є недоступні безпосередньому сприйняттю, приховані внутрішні процеси в організмі, що можуть відбитися на якості водіння автомобіля.

Повертаючись до наведеного експерименту, необхідно зазначити, що водії, котрі частіше виявляють рішучість проїхати через “ворота”, вужчі за автомобіль, потребують підвищеної уваги під час навчання. Такий водій повинен знати особливості свого сприйняття й бути обережним у випадках, коли дорожня обстановка є незнайомою в усіх деталях.

Причиною ДТП іноді може бути перенесення навичок, набутих в одних умовах, надії в зовсім іншій обстановці. Наприклад, водій, що їздив раніше тільки по асфальтовій дорозі, раптово потрапляє на дорогу з піску. Навіть якщо водій побачив початок такої дороги на достатній відстані, не маючи навичок керування автомобілем у цих умовах, він може припуститися низки помилок – не знизити швидкість, не перейти на знижену передачу й т. ін. За таких умов автомобіль може різко кинути вбік і навіть перекинути. З цього можна зробити висновок, що водіїв слід періодично навчати їзди по дорогах із різним покриттям. Також водієві перед поїздкою бажано знати, що чекає його на дорозі (можна розпитати про це водіїв, які нещодавно їздили цим маршрутом).

Однією з найнебезпечніших причин аварій є перевтома водіїв. Останнім часом через це відбувається багато ДТП з численними людськими жертвами, коли водії засинають за кермом і виїзять на смугу зустрічного руху. Перевтома знижує гостроту сприйняття дорожньої обстановки, уповільнює реакцію, викликає інертність мислення, сон за кермом і навіть зорові галюцинації. Дуже часто під час тривалої поїздки водії бачать на дорозі фантомні предмети та людей, яких не існує. Зорові галюцинації зумовлені головним чином перевтомою, а іноді сонливістю.

Найбільш ефективним методом є боротьба з першопричиною такого стану – перевтомою. Вона настає за фізіологічними законами, тому не завжди збігається в часі з почуттям втоми. Втомлений водій може певний час не

відчувати потреби в перепочинку. Почуття відповідальності за поїздку, бажання завершити її без запізнення викликають певну психологічну напруженість, що домінує над почуттям втоми, пригнічує його. Але це в жодному разі не означає, що втома вже не впливає на водія незалежно від того, чи відчуває він це. Трапляється й навпаки: почуття втоми настає раніше, ніж зміни у фізіологічному стані організму, що є ознаками втоми. Зазвичай це відбувається під час монотонної поїздки, коли водієві доводиться в умовах вимушеної тривалої бездіяльності керувати автомобілем (рівна дорога, одноманітний навколишній пейзаж і т. ін.) або під час незвичної роботи в нових умовах. Все це залежить також від гостроти переживань водієм тих незручностей, що викликані монотонністю поїздки або її новизною.

Експериментально доведено, що для уникнення перевтоми та її наслідків водій не повинен перебувати за кермом більше 10 год. Досі немає приладів, що дали б можливість контролювати рівень втоми водіїв – це б вирішило багато проблем і значно підвищило безпеку руху. Поки що водій сам повинен визначати рівень власної втоми й своєчасно вживати відповідних заходів. До таких належать: правильне чергування руху та зупинок, фізичні вправи, короткотривалий сон, декілька реплік у спілкуванні з пасажирами, музика, підтримання оптимального мікроклімату в кабіні, вмивання холодною водою й т. ін. [1].

З викладеного необхідно зробити висновок про те, що враховувати психологічні фактори дорожніх пригод украй необхідно. Вони іноді відіграють вирішальну роль у встановленні причин аварій, винуватості або невинуватості водія, у попередженні ДТП із тяжкими наслідками.

Список літературних джерел

1. Основи безпеки дорожнього руху: Павч. посіб. / За ред. В.М. Бесчастного. – К.: Знання, 2007. – 312 с.