



АВТОДЕЛО

Г. Брвнихин

# ЭКСТРЕМАЛЬНОЕ АВТОВОЖДЕНИЕ

## Секреты и советы



ПИТЕР

# **Георгий Бранихин Экстремальное автовожждение. Секреты и советы**

*Издательский текст*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=181709](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=181709)*

*Экстремальное автовожждение. Секреты и советы: Питер; СПб.; 2008*

*ISBN 978-5-91180-567-8*

## **Аннотация**

Экстремальное вождение – это не упражнения для каскадеров и не лихое нарушение правил дорожного движения, как кто-то может подумать. Экстремальное вождение – это безаварийное вождение в непростых условиях. И чтобы не быть беспомощным в реальной критической ситуации, необходимо освоить ряд специальных приемов. С помощью этой книги вы научитесь уверенно управлять автомобилем в любое время года на скользкой дороге или на бездорожье.

# Содержание

Введение	4
1. Психофизиология водителя	11
Физическое состояние водителя	27
Конец ознакомительного фрагмента.	28

# Георгий Бранихин

## Экстремальное автовожждение. Секреты и советы

### Введение

*Все не так легко, как кажется.*

*Предоставленные сами себе события имеют тенденцию развиваться от плохого к худшему.*

*Законы Мэрфи<sup>1</sup>*

Статистика показывает, что сейчас в России за рулем – каждый седьмой житель. Прогноз же сообщает, что через десять лет в автомобиль пересядет каждый третий. Если вы, уважаемый Читатель, уже являетесь собственником и водителем автомобиля, то подобный прогноз должен привести вас в ужас. Ведь даже сейчас та же статистика утверждает, что количество дорожно-транспортных происшествий либо возрастает, либо остается неизменным – но уж никак не сокращается. А если и сокращается, то настолько незначительно, что обращать на это внимание могут только начальники

---

<sup>1</sup> Законы Мэрфи. Введение в мэрфологию.

ГИБДД во время отчета в министерстве (табл. 0.1, 0.2).

**Таблица 0.1. Общее количество ДТП в 2006 году<sup>2</sup>**

Регион	2006	2005	%
Российская Федерация	229 140	223 342	2,6
Центральный ФО	66 405	63 783	4,1
в т. ч. Москва	14 850	14 018	5,9
Северо-Западный ФО	25 689	25 027	2,6
Южный ФО	24 526	25 054	-2,1
Приволжский ФО	45 928	43 614	5,3

Регион	2006	2005	%
Уральский ФО	23 149	23 531	-1,6
Сибирский ФО	30 482	29 964	1,7
Дальневосточный ФО	12 129	11 500	5,5

---

<sup>2</sup> Моржаретто И. Страна невыученных уроков // За рулем, 2007. – № 3.

**Таблица 0.2. Количество погибших  
и раненых в ДТП в 2006 году<sup>3</sup>**

Регион	Погибло			Ранено		
	2006	2005	%	2006	2005	%
Российская Федерация	32 742	33 957	-3,6	28 5362	274 864	3,8
Центральный ФО	9 553	9 612	-0,6	82 369	78 242	5,3
в т. ч. Москва	1 184	1 103	7,3	17 104	16 184	5,7
Северо-Западный ФО	3 227	3 281	-1,6	31 385	30 465	9,3
Южный ФО	4 743	4 891	-3	30 429	30 637	-0,7
Приволжский ФО	6 465	6 799	-4,9	56 897	52 874	7,6
Уральский ФО	2 677	2 947	-9,2	29 810	30 388	-1,9
Сибирский ФО	4 365	4 621	-5,5	37 964	36 768	3,3
Дальне-восточный ФО	1 610	1 707	-5,7	15 517	14 444	7,4

Оказаться непосредственным участником подобной статистики не желает ни один автовладелец. Но вот ведь ежегодно, ежедневно и ежечасно по всей стране находятся водители, которые все-таки попадают в ДТП, увеличивая количество печальных статистических данных о битых машинах (и хорошо еще, если речь идет только о битых автомобилях).

Статистика утверждает, что виновниками более чем 80 % ДТП являются не пешеходы, не состояние дорог – на них приходится оставшиеся 20 %, – а именно водители! Разумеется, при точных подсчетах можно выяснить, что в 80 % ви-

<sup>3</sup> Моржаретто И. Страна невыученных уроков // За рулем, 2007. – № 3.

новности водителей входят недобросовестные пешеходы, которые будто специально решили получить травму под колесами автомобиля, а также состояние дорог: согласитесь, они оставляют желать лучшего даже в крупных городах. Но избежать аварии (по вине пешехода или дорожно-транспортной службы) может именно водитель. Пешеход он и есть пешеход: и движется медленно, и реагирует на экстремальную ситуацию недостаточно резко, и часто теряется – начинает метаться по проезжей части, словно бабочка перед фарами. Состояние дорог – на совести дорожных служб, и оно, к сожалению, является пока неизменным фактом, своеобразной константой, с которой должны считаться водители. Точно так же, как зима и гололед, – ну не отменили в «небесной канцелярии» скользкое дорожное покрытие в определенное время года.

Конечно же, легче сказать: «Кому вообще нужны эти автомобили?! Жили как-то без них раньше, и дальше проживем». Можно высказаться подобным образом, уважаемый Читатель, и перейти на принцип пешего хождения, поддержанный одной лошадиной силой, впряженной в телегу. Однако существует и другое мнение: «...без машины вы ничего не добьетесь в жизни, всегда будете человеком неполноценным. Передвигаясь на ногах – несовершенных, как у всех людей, – вы уменьшаете ценность и полезность своего существования по меньшей мере вдвое. Если у вас нет машины, нам с вами просто не о чем разговаривать, так как отсут-

ствие машины означает, что как работник вы никуда не годитесь. Человеку, у которого нет автомобиля, пишущей машинки, бритвы и будильника, рассчитывать в жизни не на что»<sup>4</sup>. Дискриминация по автомобильному признаку?

Возможно. Но все же в этом есть своя сермяжная правда – в наш век скоростей и больших расстояний, которые сокращаются именно с помощью автомобиля, подобное высказывание представляет собой истину (не без оговорок и исключений, конечно, но все-таки истину). Таким образом, следует думать не о том, как вернуться назад к природе, отказавшись от техники, и в первую очередь от автомобиля, а о том, *как сделать автомобиль настоящим металлическим другом, безопасным и надежным*. А самая большая опасность для автомобиля и водителя – *ДТП*.

Каким же образом можно изменить статистику – уменьшить количество ДТП? Разговоры о том, что нужно убирать снег с улиц, а наледи – с дорожного полотна, ни к чему не приведут. Ведь словами ситуацию не изменишь, а контролировать качество дорожного покрытия водитель не может, он лишь оценивает это качество и принимает соответствующие решения, касающиеся управления своим автомобилем. Следовательно, только с помощью подготовки автовладельцев можно добиться безаварийного движения по дорогам. А любое обучение – это в первую очередь самообучение. Человек должен сказать себе: *«Я хочу учиться! Я знаю еще недо-*

---

<sup>4</sup> Флорес В. Ф. Человек, который купил автомобиль. – М.: Радуга, 1992.



*статочно, и мне требуется дальнейшее обучение!»* Хорошо было Емеле на печи – первый случай экстремального вождения, и при этом никаких инспекторов ГИБДД, никаких проблем с дорожным покрытием, никаких правил для разворотов и поворотов. Достаточно сказать: «По щучьему веленью, по моему хотенью, а доставь-ка ты меня, печка, прямо к Марье-царевне, жениться хочу!» И печка тут же, повинаясь взмаху щучьего хвоста, с места – в карьер, лихо пылит по дороге, а лошади, запряженные в повозки, шарахаются в стороны, освобождая проезжую часть, «водители» кобыл чешут затылки, провожая недоуменными взглядами необычное транспортное средство. Мечта любого автолюбителя! Но увы, мечты сбываются только во сне, а наяву недостаточно сказать: «По щучьему веленью, по моему хотенью.» Поэтому придется поучиться, раз щучье «слово» не работает.

Вы готовы учиться, уважаемый Читатель? Хотите ли вы узнать:

- что такое техника прогрессивного руления;
- как выполнять торможение не только на прямых участках дороги, но и в поворотах;
- как сделать занос своим союзником;
- что такое ритмический занос и как предотвратить его возникновение;
- как не допустить опасный крен автомобиля, ведущий к опрокидыванию;
- как разворачиваться и как поворачивать;
- как строить безопасные траектории движения

автомобиля;

- что такое полицейский разворот;
- как управлять ДТП;
- как предотвращать ДТП;
- как избегать столкновения с препятствием, неожиданно возникшим на пути автомобиля;
- что такое экстремальное вождение;
- что есть экстремальное вождение в городских условиях и за городом;
- экзотические условия вождения автомобиля и многое другое?

Если да, то вперед!

# 1. Психофизиология водителя

*А теперь я должен сказать, что из всех дел, которыми бывает вынужден заниматься нервный человек, вождение машины самое трудное. Если же говорить обо мне лично, то у меня и так забот всегда выше головы, мозг утомлен от непрерывной работы, я рассеян и у меня случаются провалы в памяти. Тем не менее я закончил водительские курсы, и закончил неплохо.*

**Венсеслао Фернандес Флорес.** «Человек, который купил автомобиль»

Да-да, именно с психофизиологии водителя и следует начинать обучение вождению любому, кто желает сесть за руль. Причем совершенно неважно: новичок обучается первичным приемам вождения либо уже опытный водитель желает пройти курсы контраварийной подготовки и экстремального вождения. Всякий, кто хочет быть не пассажиром, а водителем, должен в первую очередь свести аварийно-опасное влияние человеческого фактора к минимуму. Как гласит статистика (а это наука точная, не допускающая фантазий и вымыслов), человеческий фактор – совокупность всех физических и психических свойств личности и их влияние на успешность деятельности – является самым значимым условием безопасности дорожного движения. Поэтому рассмот-

рим, какие опасности подстерегают водителя с этой стороны. Тем более что они зависят исключительно от самого человека и могут быть им устранены чего нельзя сказать о других участниках дорожного движения, совершающих ошибки, которые угрожают собственной и чужой безопасности. Устранить других людей с проезжей части никто не в силах, зато можно снизить вероятность собственной ошибки, повысить качество прогнозирования дорожной обстановки, научиться избегать опасных ситуаций на дорогах.

Основная ошибка многих автолюбителей, окончивших курсы вождения, заключается в заблуждении, что они знают и умеют все. Они думают, что уже больше не требуется учиться. Ведь экзамен-то сдан, права уютно лежат в кармане – так чего же еще требовать? Правильно? Нет, не правильно. И не может быть правильно. Экзамен, по сути, рассчитан на минимальные практические и теоретические знания, однако на дороге постоянно возникают ситуации, которые не рассматривались на курсах автовождения. А если и рассматривались, то исключительно теоретически. И в самом деле, ведь не будет инструктор заниматься организацией аварийноопасной ситуации для курсанта с целью обучить этого самого курсанта правильной реакции в экстремальной ситуации, вариантам поведения, приемам вождения, позволяющим выйти из аварийноопасной ситуации. Максимум, что сделает инструктор, – прочтет соответствующую лекцию. Но давно известно: «Суха теория, мой друг, а древо жизниечно

зеленеет» (Гете, «Фауст»). И никакая теория не поможет на дороге, если автомобиль вошел в занос, или потерял управляемость, или вдруг на дорогу прямо перед автомобилем выскочил пешеход с суицидальными наклонностями. Здесь требуется применение техники скоростного руления. А самое главное, если даже все эти приемы были отработаны на тренажерах, это все равно не даст представления о реальной дорожной ситуации. А уж тем более не поможет водителю, который попросту *теряется и пугается* в экстремальной обстановке. Ведь одно дело повороты руля в классе или на площадке, когда можно повторить неудавшийся прием, другое – настоящее ДТП, несущееся к лобовому стеклу со скоростью движения автомобиля.

Подобную же ошибку допускают и водители со стажем. Чем больше времени человек провел за рулем, тем возрастает его убежденность в том, что он является если не идеальным, то по крайней мере опытным водителем. С одной стороны, это правильно. В зависимости от стажа возрастает практический опыт предотвращения аварий. Однако нельзя забывать о том, что всегда существуют те ситуации, в которых данный водитель еще ни разу не был, и в случае ее возникновения убежденность в собственной непогрешимости может сыграть нехорошую шутку. Попадая в аварийную обстановку, «опытный» водитель может запоздать с выполнением необходимых действий или – что еще хуже – поспешными и ошибочными маневрами усугубить ситуацию.

Психология помогает если не избежать аварии, то, по крайней мере, не растеряться и продолжать управлять автомобилем так, чтобы свести последствия ДТП к минимуму. Мне приходилось видеть водителей, которые при малейшей экстремальной ситуации на дороге тут же бросали рулевое колесо и закрывали глаза. Вы, уважаемый Читатель, наверное, думаете, что большая часть таких водителей – дамы? Ничего подобного! Часто и водители-мужчины реагируют неадекватно на экстремальную ситуацию: бросают руль, закрывают глаза, прикрывают голову руками и т. д. То есть заранее считают, что сделать ничего уже нельзя и остается только приготовиться к столкновению (подобно тому, как учат в самолетах) – сложиться пополам, уткнуться носом в колени (вот только рулевое колесо мешает) и закрыть голову руками. Однако автогонщик и каскадер Владислав Барковский говорил, что «настоящие сложности в управлении начинаются, когда машина находится в воздухе. А пока хоть одно колесо касается земли, водитель не только может, но и обязан управлять машиной»<sup>5</sup>.

Что же мешает управлению в экстремальных ситуациях? *Излишняя самоуверенность водителя* – одна из таких причин. Часто человек теряется в экстремальной обстановке, хотя *абсолютно* уверен, что нет такой ситуации, с которой он не мог бы справиться.

---

<sup>5</sup> Гостюшин А. Энциклопедия экстремальных ситуаций. – М.: Зеркало, Техника молодежи, 1996.

Поэтому первое, что должен сказать себе любой автовладелец (особенно желающий пройти подготовку к экстремальному и контраварийному вождению): *«Есть ситуации, которые мне неподвластны»*. Вот есть они, и все тут. И ничего страшного здесь нет. Любой человек, посидев на сквозняке, может простудиться – и такая ситуация ему тоже неподвластна. Но в случае простуды из этого не делается трагедии, так зачем же переживать в случае управления автомобилем? Нужно просто принять к сведению наличие таких ситуаций и спокойно жить дальше – жить и продолжать управлять автомобилем. Ведь в случае болезни никто не бросает «управление собственным телом», а принимает лекарства, контролируя уже течение болезни. Если простудившийся человек начнет впадать в состояние истерики, то окружающие начнут сомневаться в его душевном здоровье. Уважаемый Читатель, это в полной мере относится и к управлению автомобилем: наличие нестандартных и неконтролируемых дорожных ситуаций не является оправданием для того, чтобы бросать управление автомобилем и не пытаться что-либо сделать.

Самоуверенность водителя распространяется не только на убеждение в полном контроле дорожной ситуации. Это еще и преувеличенное мнение о собственных физических данных. Согласитесь, уважаемый Читатель, что вы знаете таких водителей, которые не носят очков (контактных линз), уверяя, что прекрасно все видят, хотя зрение у них – 0,5 на оба

глаза. А ведь большую часть информации автолюбитель получает с помощью зрения: человеческий глаз даже в обычных условиях считывает 80 % информации, и лишь 20 % приходится на все остальные органы чувств, а *за рулем количество информации, получаемой посредством зрения, доходит до 90 %*. Если же качество зрения недостаточно, то недополученная информация заменяется чистой интуицией, а не объективными данными. Но рассчитывать исключительно на интуицию – это все равно что ехать на автомобиле только по приборам, закрыв наглухо все стекла. Готовясь к вождению, следует в первую очередь проверить остроту зрения, способность видеть в темное время суток, адаптационные способности глаз (то есть насколько быстро глаза адаптируются к резкой перемене освещения, например при ослеплении фарами встречного автомобиля в темное время суток), качество бокового зрения (особенно опасно вождение для тех, кто обладает тоннельным зрением – видит только в пределах угла  $40^\circ$  – обстановка по бокам попадает в слепое пятно и остается вне поля зрения).

Но водители, стесняющиеся носить очки или контактные линзы, не желающие признаваться в недостатках своего зрения, – не самая многочисленная группа «любителей экстрима». Еще больше людей, которые садятся за руль, приняв гипотензивные препараты или антидепрессанты. Они уверяют, что написанное в инструкции по применению данных лекарственных средств к ним не относится, у них, де-



скасть, вовсе не нарушается координация движений, не появляется головокружение, не снижается скорость реакции. Вот такие они уникальные создания. Применение лекарственных средств при головной боли давно уже стало бичом не только водителей, но и всего общества в целом. Только вот если пешеход, проглотив таблетку анальгина, благополучно доберется из пункта А в пункт Б, то о водителе с уверенностью этого сказать нельзя.

Так же, если не больше, вредит излишняя эмоциональность. Изучение событий, предшествующих 40 ДТП со смертельным исходом, проведенное американскими специалистами, показало, что 31 из 40 погибших водителей испытал незадолго до гибели эмоциональный стресс – семейную ссору, конфликт на работе, известие о гибели близкого человека и т. п.<sup>6</sup>. Согласитесь это неутешительная статистика для излишне эмоциональных людей. Пешеход, испытав сильный стресс, предпочтет отлежаться где-нибудь на диване с холодным компрессом на лбу. Самоуверенность же водителя поистине безгранична, результатом чего и является большинство ДТП.

Второе, что не позволяет адекватно реагировать на экстремальные ситуации – это *страх*. Разумеется, страх – вполне естественная эмоция, и давно известно, что ничего не боится и ничему не огорчается только идиот:

---

<sup>6</sup> По материалам: [www.tuningist.ru](http://www.tuningist.ru).

«Мой небосвод хрустально ясен  
и полон радужных картин  
не потому, что мир прекрасен,  
а потому, что я – кретин»<sup>7</sup>.

Поэтому водитель, совершенно лишенный страха, более опасен, чем тот, который боится. Однако не следует забывать, что страх может оказаться существенной помехой для безаварийного разрешения экстремальных ситуаций. Поэтому бояться надо, но необходимо научиться преодолевать страх и продолжать действовать – то есть управлять автомобилем несмотря ни на что. Если вы, уважаемый Читатель, не в состоянии преодолеть страх, то экстремальным видам вождения вы обучиться не сможете. Это не означает, что управление автомобилем для вас будет невозможным. Однако предел водительского мастерства в этом случае – спокойная езда в крайнем правом ряду по незагруженным транспортным улицам либо осторожное прокрадывание по загородным дорогам с минимальной разрешенной скоростью движения. Если водитель не умеет преодолевать страх и пытается управлять автомобилем в экстремальных условиях, результат однозначен – ДТП.

Самый простой метод отрешиться от своего инстинктивного страха – это доведение до автоматизма навыков контраварийной подготовки и экстремального вождения. В этом

---

<sup>7</sup> Губерман И. Гарики на каждый день. – М.: АСТ, 2006.

случае действия водителя строятся по пословице: *глаза бо-  
ятся – руки делают*. К примеру, если из-за припаркованно-  
го у обочины автобуса на проезжую часть выскочил пешеход,  
то для предотвращения ДТП требуется совершить экстрен-  
ный маневр объезда препятствия (то есть необходимо при-  
менить технику скоростного руления). Неопытный водитель  
может испугаться в такой ситуации. При автоматических на-  
выках скоростного руления водитель, естественно, также ис-  
пугается, однако руки его будут совершать натренированные  
движения – вращать руль, чтобы объехать неожиданно воз-  
никшее препятствие. То есть сработает своеобразный *услов-  
ный рефлекс*: если расстояние до препятствия такое-то, то  
руль следует вращать таким-то образом. Этот рефлекс в себе  
нужно вырабатывать.

Итак, первое, чему должен уделить внимание любой че-  
ловек, пожелавший пройти подготовку контраварийного и  
экстремального вождения, – это собственное психофизио-  
логическое состояние. От него зависит способность воспри-  
нимать информацию и своевременно на нее реагировать.  
Именно от скорости, с которой водитель получает и пере-  
рабатывает информацию, а также реагирует на нее, зависит  
успешность управления автомобилем в нестандартных ситу-  
ациях.

*Информация* в данном случае – это совокупные сведения  
об окружающей дорожной ситуации и протекающих в ней  
процессах, воспринимаемые водителем. Различают пять эта-

пов при получении, переработке и реализации информации в деятельности водителя.

- «Первый этап – прием информации. На этом этапе происходит активное обнаружение, выделение и восприятие нужных сигналов из окружающей обстановки, то есть идет поиск необходимой информации для обеспечения безопасности дорожного движения из многообразного информационного потока. Источником информации для водителя являются объекты, находящиеся на проезжей части дороги, состояние дороги и среды движения, придорожное пространство, светофоры, дорожные знаки, показания приборов, шум двигателя и шум, возникающий при трении колес с автомобильной дорогой, вибрация и другие сигналы, несущие информацию, необходимую для ориентировки в дорожной обстановке. У водителя вырабатываются навыки избирательного восприятия наиболее важной в данный момент информации. Затруднения в приеме информации возникают вследствие ее недостаточного или избыточного поступления.

- Второй этап – переработка информации, которая происходит путем опознания, оценки и сопоставления поступающей информации, что позволяет составить целостное представление о состоянии объекта управления (автомобиля), его положении по отношению к другим участникам движения. Воспринимаемая ситуация оценивается

водителем с целью ее сохранения или изменения. Для восприятия и оценки ситуации иногда требуется мгновение, но в сложных случаях это время может увеличиваться, что иногда объясняется и недостатком необходимой информации. Начинается поиск недостающей информации путем сопоставления прошлого опыта с конкретной дорожной обстановкой. Важным фактором в процессе переработки информации является прогнозирование – предвидение изменения дорожной обстановки и выполнение действий, упреждающих возможность возникновения аварийной ситуации. Например, опытный водитель, учитывая возможность торможения впереди идущего автомобиля, выдерживает безопасную дистанцию или при плохой видимости, зная, что остановочный путь должен быть меньше расстояния видимости, выдерживает соответствующую безопасную скорость. Нередко ДТП происходит вследствие неправильной оценки водителем дорожной ситуации, неумения предвидеть ее ближайшие изменения. В результате он запаздывает с выполнением необходимых управляющих действий, а иногда поспешными, ошибочными действиями сам создает аварийную обстановку. • Третий этап – принятие решений. Если из оценки ситуации следует, что решение однозначно, то выбора решения не происходит. При наличии нескольких способов возможных решений водитель выбирает оптимальный вариант. Однако при этом увеличивается время принятия решения.

Оно увеличивается и при особо ответственном решении. Быстрота и правильность решения зависят от профессионального опыта и индивидуальных психофизиологических особенностей водителя. При виде перебегающего дорогу пешехода у водителя возникают модели движущих пешехода и автомобиля, и, если сопоставление всей текущей информации и прошлого опыта позволяет оценить ситуацию как безопасную, он может даже не тормозить. Динамика таких моделей, возникающих в коре головного мозга водителя, опережает изменение обстановки, что позволяет водителю прогнозировать свои действия.

- Четвертый этап – выполнение решений, то есть действия органами управления в соответствии с принятыми решениями. Рабочие движения состоят из двух основных фаз: поисковой (устремление руки или ноги из рабочего положения к определенному рычагу или педали управления) и исполнительной (собственного действия). Скорость и точность действий зависят от степени автоматизации двигательных навыков. При недостаточной автоматизации поисковые действия выполняются сознательно и при контроле зрения. При навыках, доведенных до уровня автоматизма действий, поисковый и исполнительный этапы сливаются в один двигательный акт, который выполняется без участия зрения, но под контролем сознания. Такой способ действия значительно сокращает время выполнения решений.

- Пятый этап – контроль за выполненным действием,

который осуществляется с помощью обратной связи, представляющей собой осведомительную информацию о результатах управляющих действий водителя. Основную осведомительную информацию водитель получает от изменений в положении и динамике автомобиля на проезжей части дороги после выполнения управляющего действия, изменения его соотношения с подвижными и неподвижными объектами на дороге и околодорожном пространстве, а также от изменения напряжения мышц и амплитуды движений, изменения положения рычагов, педалей и силы их сопротивления мышечным воздействиям, показаний приборов, изменения интенсивности шума, вибрации и т. п. Вся эта информация по каналам обратной связи поступает к органам чувств и после ее переработки является основой для оценки изменяющейся обстановки, принятия нового решения и выполнения нового действия»<sup>8</sup>.

Обратите внимание, уважаемый Читатель: почти на любом этапе получения, переработки и реализации информации от водителя требуется наличие автоматических навыков и опыта вождения. Особенно это заметно в случае третьего этапа – принятия решения. Оптимальное время оценки ситуации возникает при сопоставлении текущей информации и прошлого опыта, соответственно чем больше прошлый опыт, тем меньше время реагирования на ситуацию.

---

<sup>8</sup> Романов А. Н. Автотранспортная психология. – М.: Академия, 2002.

Если прошлый опыт отсутствует, то ко времени реагирования (принятия решения) добавляется еще и так называемое время приобретения опыта. То есть водитель должен рассчитать безопасную скорость движения своего автомобиля, время достижения препятствия, спрогнозировать поведение препятствия (если этим препятствием является движущийся объект) и уже на основании этого принимать решение. Если есть прошлый опыт, принятие решения происходит настолько быстро, что данный этап даже сложно выделить из других действий водителя. Если опыта нет, то принятие решения может растянуться на такое время, что даже безобидная ситуация станет чреватой ДТП.

Автоматизма действий особенно требует четвертый этап получения, переработки и реализации информации – выполнение решений. Ведь именно оперативность, своевременность и искусство манипуляции при управлении автомобилем способствует разрешению экстремальных ситуаций. Выше отмечалось: *при навыках, доведенных до уровня автоматизма действий, поисковый и исполнительный этапы сливаются в один двигательный акт, который выполняется без участия зрения, но под контролем сознания.*

При наличии автоматических навыков управления автомобилем, подкрепленных опытом вождения и поведения в экстремальных ситуациях, водитель способен управлять машиной в максимальном темпе, что существенно в опасных ситуациях и для контраварийного вождения. При быстром



темпе прием информации, переработка информации и принятие решений практически сливаются в одно непрерывное действие. Если водитель действительно опытен, то *«информационное значение сигнала может восприниматься и оцениваться настолько быстро, что информационный поиск практически отсутствует и водитель сразу переходит к действию»*<sup>9</sup>. К примеру, если на дороге неожиданно появилось препятствие, водитель тормозит, подает звуковой сигнал и объезжает препятствие еще до того, как может начаться переработка и реализация информации. Действия водителя доведены до автоматизма.

Для сокращения времени восприятия и переработки информации следует научиться избирательно воспринимать сигналы внешнего мира, то есть *распределять внимание*. К примеру, не следует, находясь за рулем, читать то, что написано на рекламном щите, если эта информация не относится непосредственно к управлению автомобилем. Если водитель не умеет распределять внимание должным образом, то он будет страдать от избытка сведений и, как следствие, не будет успевать воспринять и переработать всю поступающую информацию и вовремя выполнить соответствующие действия.

Наилучшее распределение внимания – это восприятие только тех объектов, которые в данных условиях являются наиболее важными с точки зрения безопасности дорожного

---

<sup>9</sup> Романов А. Н. Автотранспортная психология. – М.: Академия, 2002.

движения и управления автомобилем.

На четвертом этапе – выполнения решений – становятся существенными не только наличие автоматических навыков управления автомобилем в сложных и критических ситуациях, но и другие факторы:

Рассмотрим данные факторы подробнее.

- физическое состояние водителя;
- психологическое состояние водителя;
- уровень освоения водителем базовых навыков управления автомобилем, в частности посадка за рулем.

# Физическое состояние водителя

*Под давлением все ухудшается.  
Закон термодинамики Мэрфи <sup>10</sup>*

О том, что физическое состояние водителя влияет на его способность управлять автомобилем, знают все, но почему-то делают вид, что ничего подобного не существует и можно вести машину чуть ли не в любом состоянии. Общее декларируемое мнение гласит, что если человек смог доползти до автомобиля и как-то угнездиться на водительском сиденье, то с этого момента все дороги перед ним открыты. А ведь можно не доползти, а спокойно дойти до автомобиля, и тем не менее физическое состояние водителя окажется таким, что безаварийное управление станет для него затруднительным.

---

<sup>10</sup> Законы Мэрфи. Введение в мэрфологию.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.