

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЧЕРНІГІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

## **Безпека та правила дорожнього руху**

Методичні вказівки  
до практичних занять з дисципліни **Безпека та правила дорожнього руху**  
для підготовки фахівців освітньо-кваліфікаційного  
рівня " бакалавр "  
галузі знань 27 – Транспорт  
спеціальність 274 Автомобільний транспорт  
усіх форм навчання

Обговорено і рекомендовано  
на засіданні кафедри АТ та ГМ,  
протокол № 7 від 20.01. 2020р.

**Чернігів ЧДТУ 2020**

Безпека та правила дорожнього руху. Методичні вказівки до практичних занять з дисципліни “ Безпека та правила дорожнього руху ” для підготовки фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня " бакалавр "галузі знань 27 – Транспорт. Спеціальність 274 Автомобільний транспорт усіх форм навчання / Укл.: Г.В. Пасов, В.П. Мурашковська – Чернігів: ЧНТУ, 2020. – 30 с.

Укладач: Пасов Геннадій Володимирович,  
кандидат технічних наук,  
доцент кафедри автомобільного транспорту та галузевого  
машинобудування ЧНТУ

Мурашковська Віра Петрівна,  
старший викладач кафедри автомобільного транспорту та  
галузевого машинобудування ЧНТУ

Відповідальний за випуск: Кальченко В.І., доктор технічних наук,  
професор, завідувач кафедри  
автомобільного транспорту та галузевого  
машинобудування

Рецензент: Венжега В.І., кандидат технічних наук,  
доцент кафедри автомобільного транспорту та галузевого  
машинобудування ЧНТУ

## ПРАКТИЧНА РОБОТА № 1

### 1 ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВОДІЯ

#### 1.1 Мета роботи

Мета практичної роботи полягає в наступному:

- 1) Ознайомитись з психофізіологічними особливостями професійної діяльності водія.
- 2) Вивчити їх вплив на безпеку дорожнього руху.

#### 1.2 Обладнання, пристрої, інструменти

- 1) Прилад для перевірки зору водія.
- 2) Прилад для перевірки слуху водія.
- 3) Прилад для перевірки реакції водія на непередбачені обставини.
- 4) Плакат “Психофізіологічні особливості поведінки водія”.
- 5) Діапозитиви.

#### 1.3 Теоретичні відомості

Під час керування автомобілем водій повинен забезпечувати правильне положення на шляху, належні напрям і швидкість руху, здійснювати контроль за роботою всіх агрегатів. Ці обов'язкові функції водія забезпечуються комплексом психофізіологічних факторів. Керування автомобілем являє собою складну схему: водій – автомобіль – шлях – середовище руху. Водій повинен постійно оцінювати і враховувати параметри шляху руху – ширину проїзної частини, конфігурацію у плані та профілі, стан покриття. Середовище руху включає нерухомі (дорожні знаки, світлофори і т. ін.) та рухомі (пішоходи, транспортні засоби, тварини) об'єкти.

Діяльність водія, пов'язана з керуванням автомобіля з погляду психології, визначається за схемою: прийняття інформації – її оцінка – прийняття рішення – реалізація. Інформацію про дорожні обставини під час руху водій сприймає органами чуття, насамперед зоровими. Правильне сприйняття обставин руху є однією з обов'язкових умов професійної придатності водія.

У сприйнятті інформації велику роль відіграє пам'ять. Завдяки пам'яті в корі головного мозку створюється зоровий образ сприйнятого шляху; утримання останнього в пам'яті дає змогу водієві переключити увагу на панель приладів.

При оцінці дорожніх обставин водій повинен враховувати стан дорожнього покриття, видимість, швидкість керованого та інших автомобілів, відстань до перешкоди, характер вантажу. Вміння правильно оцінювати обставини руху залежить від усвідомлення ступеня впливу її елементів на безпеку керування автомобілем.

Прийняття рішення – це вибір дій відповідно до дорожніх обставин і вимог безпеки руху. Психологічно ця складна розумова операція включає ретельний аналіз елементів дорожніх обставин та інших факторів, їх порівняння,

наслідком чого є висновки, що становлять основу рішення водія. Залежно від дорожньої ситуації водій приймає рішення про обгін або об'їзд перешкоди, зниження або збільшення швидкості, зупинку автомобіля і т. ін.

Правильність оцінки дорожніх обставин і прийнятого рішення визначається знаннями, навичками і вміннями, відповідними психофізіологічними якостями водія.

Після прийняття рішення водій виконує відповідні дії: натискає на педаль гальма, обертає кермо, знижує швидкість і т. ін.

### **1.3.1 Реакція водія**

Однією з найважливіших навичок водія є швидкість реакції – закономірна відповідь організму на різноманітні подразники, що сприймаються органами чуттів.

Процес реакції можна умовно поділити на три етапи: оцінка обставин, прийняття рішень і виконання відповідних дій. Час реакції водія при керуванні автомобілем вимірюється проміжком від моменту сприйняття небезпеки до початку конкретних дій.

Реакція може бути простою і складною. *Проста реакція* пов'язана з очікуванням єдиного, відомого водієві сигналу, у відповідь на який водій повинен виконати певні дії, тривалість простої реакції становить 0,4 – 0,6 секунди.

Прикладом простої реакції може бути натискання на педаль гальма при вмиканні червоного сигналу світлофора.

Щоб уникнути небезпеки, що виникла, водій повинен правильно оцінити її і прийняти найбільш оптимальне рішення: зупинити автомобіль, об'їхати об'єкт небезпеки, проїхати повз нього на збільшеній швидкості. Оцінка і прийняття рішення про конкретні дії і являють собою *складну реакцію*. Час складної реакції в середньому, становить 0,6 – 1,2 секунди. Водій може і повинен завжди прагнути перетворити складну реакцію на просту.

Із збільшенням часу реакції утруднюється реалізація дій щодо запобігання аварійним обставинам. Час реакції триваліший при високій швидкості руху, у людей похилого віку наприкінці робочого дня. В однієї й тієї самої людини час реакції може змінюватися у досить широких межах залежно від стану здоров'я і самопочуття. Сильне стомлення різко збільшує час реакції, навіть легке нездужання істотно впливає на час реакції.

Тривалість реакції залежить також від рівня фізичної натренованості. Наприклад, у спортсменів, які займаються видами спорту, що вимагають швидкої реакції (теніс, бокс, хокей), час реакції, як правило, набагато менший порівняно з рештою водіїв.

Специфічний вплив на час реакції справляє алкоголь – після вживання навіть невеликих доз його спостерігається значне уповільнення реакції (в 2 –4 рази).

### 1.3.2 Увага водія

Однією з найважливіших функцій, що забезпечують сприймання і переробку інформації, є уважність.

Під час керування автомобілем водія оточує багато предметів і явищ, але його основна увага має бути зосереджена на тому, від чого безпосередньо залежить безпека руху. Увага – це активна спрямованість свідомості людини на ті чи інші предмети і явища дійсності або їх певні властивості і якості. Водій повинен володіти такими обов'язковими властивостями уваги, як її стійкість, концентрація, обсяг, розподіл і переключення.

*Стойкість уваги* – це спроможність її зосередження на одному предметі або певній роботі. Стойкість уваги визначається часом, протягом якого її інтенсивність залишається незмінною. Інтенсивність уваги зберігається в середньому протягом 40 хвилин без помітного послаблення.

Із стійкістю уваги тісно пов'язана така її якість, як *концентрація*. Ця якість передбачає зосередження уваги виключно на одному об'єкті з ігноруванням інших. Концентрація уваги водія необхідна, наприклад, при проїзді пішохідних переходів, зупинок громадського транспорту, залізничних переїздів, при зустрічному роз'їзді і т. ін.

Важливе значення має достатній *обсяг уваги*, що визначається кількістю об'єктів, які водій в змозі помітити, сприйняти і правильно відреагувати на них. Якщо умови сприймання нескладні, одночасно ним може бути охоплено 4 – 6 об'єктів. У досвідчених водіїв обсяг уваги звичайно більший, ніж у початківців.

*Розподіл уваги* означає спроможність людини контролювати і одночасно виконувати кілька різних дій. Як правило, людина в змозі розподіляти свою увагу лише між двома різними діями за умови, що одна з них є для нього звичною. Наприклад, керування автомобілем є безпечним, якщо водій основну увагу зосереджує на дорожніх обставинах і майже не стежить за діями своїх рук і ніг. Успішно розподіляти увагу між двома незнайомими видами діяльності дуже складно.

За аварійної ситуації вимоги до розподілу уваги водія значно збільшуються – він повинен одночасно дивитися, думати і діяти. Єдність і злагодженість цих складових уваги гарантують безпечний вихід з будь-якої дорожньої ситуації.

*Переключення уваги* – це здатність особи швидко змінювати об'єкти уваги або переходити від одного виду діяльності до іншого. Переключивши свою увагу, водій, наприклад, має змогу вибірково сприймати ті об'єкти, які при розподілі уваги він одночасно не охопив.

Переключення і розподіл уваги в поєднанні з правильною послідовністю дій і активним спостереженням є основою обачності водія.

У результаті тривалого перебування за кермом водій стомлюється, погіршуються розподіл і переключення уваги, збільшується час реакції, знижується точність сприймання і оцінки дорожніх обставин.

На рівні уваги водія сильно позначаються психічна перенапруженість, хворобливий стан, вживання алкоголю, ліків.

Увагу за бажанням можна розвивати і вдосконалювати. Добре розвинута увага, як правило, у водіїв працьовитих, сумлінних, дисциплінованих, цілеспрямованих, енергійних.

Наведені вище характеристики стосуються так званої довільної (активної, вольової) уваги, яка свідомо спрямована на певний об'єкт (вид діяльності) із заздалегідь визначеною метою. На відміну від довільної мимовільна (пасивна) увага виникає без свідомого наміру і жодних зусиль з боку водія. Причиною її виникнення можуть бути сильний звуковий сигнал, інтенсивний світловий потік або несподіване їх припинення.

### **1.3.3 Пам'ять**

Пам'ять – це здатність засвоювати, зберігати і відтворювати інформацію. Професія водія вимагає твердих знань Правил дорожнього руху, міцних рухових навичок безпечного керування автомобілем, запам'ятовування маршрутів руху. Тому пам'яті водія мають бути притаманні такі властивості, як достатній обсяг, швидкість і точність запам'ятовування, тривалість.

Важливе значення має також готовність до легкого відтворення відомостей, необхідних у конкретній ситуації.

Джерелами розвитку і нагромадження в пам'яті уявлень – образів про раніше сприйняту інформацію є відчуття. Розрізняють зорову, слухову і рухову пам'ять. Для надійної роботи водія найбільш значущою є зорова і рухова пам'ять.

Розрізняють довгочасну і короткочасну (оперативну) пам'ять. У довгочасній пам'яті зберігаються всі знання і досвід водія. При короткочасній пам'яті запам'ятовується великий обсяг поточної інформації.

Однією з властивостей пам'яті є забування. Легше забувається те, чим людина у своїй діяльності постійно не користується. Для поновлення інформації необхідне періодичне повторення як теоретичного матеріалу, так і практичних навичок.

### **1.3.4 Відчуття і сприйняття**

Психофізіологічні характеристики водія характеризують його спроможність сприймати дорожню інформацію, осмислювати її, приймати рішення і своєчасно виконувати дії з керування транспортним засобом.

*Відчуття* – це відображення в свідомості людини окремих властивостей предметів і явищ матеріального світу, які безпосередньо діють на органи чуттів. Розрізняють відчуття зорові, слухові, нюхові, рухові, вібраційні та ін.

Процес *сприйняття* полягає у відображенні якостей і властивостей предметів у вигляді єдиного образу. Він пов'язаний з розумінням суті предметів і явищ.

Зміна швидкості і напрямку руху сприймається вестибулярним апаратом водія. Зокрема, відчуття, що виникають на поворотах, дають змогу досвідченим водіям оцінити граничну швидкість, перевищення якої може спричинити знос або перекидання автомобіля.

Внаслідок тривалої періодичної дії прискорень (рух по кривих малого радіуса, на підйомах і спусках) може виникати хворобливий стан – морська хвороба. Її ознаками є погане самопочуття, запаморочення, нудота. Тривала вібрація (механічні коливання) також негативно впливає на стан здоров'я людини. Зокрема, погіршується зорове сприйняття, уповільнюється реакція, знижується точність дії, увага. Щоб зменшити вплив на організм прискорень та вібрацій, водіям необхідно тренувати вестибулярний апарат.

Під час маніпулювання важелями керування водій користується інформацією про напрям і швидкість руху важелів, розмах руху і розмір прикладених зусиль. Така інформація надходить за допомогою суглобом'язових відчуттів та відчуттів дотику і тиску.

Важливим засобом отримання інформації є слухове сприйняття – реакція слухової системи на звук. Воно зумовлюється трьома факторами: слуховим аналізатором, джерелом звуку та середовищем передачі звуку від його джерела до вуха. Здатність правильно визначити напрям і місце знаходження джерела звукового сигналу забезпечується нормальною парною роботою правого і лівого вух людини.

За допомогою слуху водій оцінює роботу агрегатів автомобіля, реагує на звукові сигнали на залізничних переїздах, інших водіїв, внутрішньої сигналізації.

Під впливом постійної дії шуму збільшується час реакції, знижується зорове сприйняття, порушується координація і настає передчасне стомлення водія.

### 1.3.5 Зір

За допомогою органів зору водій сприймає близько 95 % всієї інформації, необхідної для безпечного керування автомобілем. Побачити предмет означає визначити його колір, форму й величину. Лише за такої умови можна розпізнати предмет і оцінити його властивості. Водій, як правило, спочатку розпізнає предмет на дорозі і залежно від того, який він (твердий чи м'який, гострий чи тупий, великий чи малий), приймає рішення про зміну або збереження напрямку руху автомобіля. Таким чином, зорове сприйняття форми і величини предмета дає змогу оцінити такі невидимі властивості предмета, як твердість, форма, маса і т. ін. Така оцінка предмета в цілому називається сприйняттям.

Зоровим полем називають область, видиму фіксованим (“нерухомим”) оком. Його вимірюють у градусах. Нормальне поле зору для очей людини становить  $80^\circ$  вправо і вліво,  $60^\circ$  вгору і  $90^\circ$  вниз. Поле зору, обома очима становить  $120 - 130^\circ$  і охоплює практично весь простір перед автомобілем. Зорове сприйняття нерівноцінне по всій площі поля зору. Зона найбільш чіткого бачення знаходиться в центрі поля зору, її кут приблизно дорівнює  $2^\circ$ . Трохи гірше бачення в зоні, обмеженій кутом  $6^\circ$ . За межами зони  $10 - 12^\circ$  бачення стає менш чітким, а за межами кута  $90^\circ$  – нечітким.

*Гострота зору* означає здатність ока бачити форму предмета і чітко розрізняти його контури. Цей показник визначається найменшим проміжком

між двома нарізно видимими точками. Нормальною гостротою зору (що дорівнює одиниці) вважається спроможність бачити дві точки, розділені проміжком в одну кутову хвилину.

Щоб роздивитися предмет, що знаходиться в периферичному (боковому) полі зору, людина рефлекторно переносить на нього свій погляд так, щоб він потрапив у зону гострого зору. Для цього потрібен певний час. Так, під час проїзду перехрестя на перенесення погляду з фіксацією від одного боку перехрещення до іншого водій витрачає в середньому 0,5 – 1,2 секунди. Залежно від швидкості за цей час він проїжджає від кількох до десятків метрів. Відстань до предмета, що знаходиться в полі зору, визначається націленням обох очей на одну точку – *конвергенцією*. Час конвергенції — близько 0,17 секунди. Око здатне сприймати просторове взаємне розшатування предметів та їх відстань між собою. Завдяки зміні кривизни кришталика (акомодації) око спроможне бачити предмети на різній відстані. Таким чином, сприйняття форми, віддаленості і розмірів предметів забезпечується гостротою зору, конвергенцією та акомодацією очного кришталика. Точність такого сприйняття є гарантією впевненого і безпечного керування автомобілем до перешкоди.

*Адаптація світлова.* Це процес пристосування очей до умов освітлення. Цей процес відбувається не відразу, а через певний період адаптації до освітлення. Це важлива фізіологічна особливість зору, яка безпосередньо впливає на безпеку руху. Час адаптації може становити від кількох до 30 секунд. Перехід від темряви до світла відбувається швидше, ніж навпаки.

Раптова зміна рівнів освітлення викликає тимчасове осліплення, яке може тривати від кількох секунд до кількох хвилин. Осліплення буває наслідком дії світла фар зустрічних автомобілів, блиску відбитого світла. В умовах недостатнього освітлення утруднюється розпізнавання численних предметів – складових дорожніх обставин. Тому в нічний час необхідно їздити повільніше, ніж удень.

*Розпізнавання кольорів.* Однією з вимог безпеки руху є здатність водія розпізнавати кольори. Розміри поля зору залежать від кольору предмета, який розпізнають. Наприклад, зорове поле предметів зеленого кольору майже вдвічі менше, ніж білого. Природжені відхилення у розпізнаванні кольорів називаються дальтонізмом. Найчастіше спостерігається нерозпізнавання червоного і зеленого кольорів.

*Окомір* означає здатність людини без застосування будь-яких вимірювальних засобів визначати відстань до предметів. Особливо важко оцінювати відстань до рухомих об'єктів та між ними. На визначення відстані істотно впливає колір об'єктів чи предметів. Так, відстань до автомобілів, пофарбованих у темні кольори, здається більшою, ніж до пофарбованих у світлі кольори.

За допомогою видимого відносного переміщення поверхні дороги та різних нерухомих предметів водій може судити про швидкість і напрям руху керованого транспортного засобу. Оцінка швидкостей руху автомобілів та пішоходів ґрунтується на динамічному окомірі, що є одним з основних елементів майстерності водія. Вміння правильно оцінювати тимчасові



інтервали, особливо при здійсненні різноманітних маневрів автомобіля на великих швидкостях, в окремих випадках має вирішальне значення для безпеки руху. Помилки динамічного окоміру призводять до нервового напруження учасників руху, непередбачуваних маневрів, а отже, й до аварій.

Розглянемо взаємозв'язок швидкості, відстані й часу при оцінці дорожніх умов. Наприклад, при виїзді на перехрестя водій повинен оцінити швидкість іншого автомобіля, відстань від нього до перехрестя, час на її подолання. Зробивши розрахунки, водій або пропустить цей автомобіль, або вибере таку швидкість руху, щоб безпечно проїхати перехрестя першим.

Більшість помилок водіїв під час обгону пов'язані саме з неправильною оцінкою інтервалу часу, відстані до зустрічного автомобіля та його швидкості.

*Причинами ілюзорного сприйняття* дорожніх умов, навколишніх предметів можуть бути контрастність сприйняття, особливості перспективи, змінний рельєф дороги та ін. Чим більша швидкість автомобіля, тим більш різким може бути викривлення співвідношень пропорцій навколишніх предметів. Наприклад, під час обгону на великій швидкості ілюзорне звуження дороги може призвести до скорочення бокового інтервалу, що загрожує боковим зіткненням транспортних засобів.

Загальновізнано, що рух автомобілів темних кольорів здається повільнішим, ніж насправді. Саме цим пояснюються часті зіткнення автомобілів темних кольорів.

Ілюзорне сприйняття посилюється негативними емоціями та послабленою увагою водія, вживанням алкоголю та ліків. У стані перевтоми можуть виникати зорові чи звукові галюцинації. Керувати автомобілем у такому стані заборонено.

#### **1.4 Порядок виконання роботи**

Практичну роботу виконують в такій послідовності:

- 1) Ознайомитись з психофізіологічними особливостями професійної діяльності водія.
- 2) Вивчити їх вплив на безпеку дорожнього руху.
- 3) Виконати перевірку зору, слуху на реакції на позаштатні ситуації.
- 4) Скласти звіт про виконану роботу.

#### **1.5 Зміст звіту**

Звіт з практичної роботи повинен мати наступні розділи:

- 1) Назва практичної роботи.
- 2) Мета роботи.
- 3) Обладнання, пристрої, інструменти.
- 4) Теоретичні відомості.
- 5) Порядок виконання роботи.
- 6) Результати вимірів.
- 7) Висновки.

## ПРАКТИЧНА РОБОТА № 2

### 2 НЕБЕЗПЕЧНІ СИТУАЦІЇ ТА ЇХ ЗАПОБІГАННЯ

#### 2.1 Мета роботи

Мета практичної роботи полягає в наступному:

- 1) Ознайомитись з небезпечними ситуаціями, які трапляються на дорозі.
- 2) Вивчити їх вплив на безпеку дорожнього руху та міри запобігання.

#### 2.2 Обладнання, прибори, інструменти

- 1) Альбом небезпечних ситуацій.
- 2) Діапозитиви.

#### 2.3 Теоретичні відомості

##### 2.3.1 Професійна надійність водія

Надійність водія визначається його здатністю безпомилково керувати автомобілем за будь-яких дорожніх умов протягом усього робочого часу. Складовими професійної надійності водія є його придатність, підготовленість і працездатність.

*Придатність до професії водія* виявляють за станом здоров'я і психофізіологічними якостями. Нерідко такі якості водія, як воля, самовладання, сміливість, рішучість, кмітливість, швидкість реакції, є вирішальними в аварійній ситуації.

*Підготовленість водія* характеризується рівнем його професійних знань і навичок, яких він набув у процесі навчання та професійної діяльності. Достатня підготовленість водія означає наявність широкого діапазону навичок, що забезпечують правильні і своєчасні дії в критичних дорожніх ситуаціях.

Знання, навички і вміння є психологічними компонентами майстерності, водія. Знання – це сукупність засвоєних відомостей про той або інший предмет, явище, процес. Досконало володіючи належним обсягом знань, водій, однак, ще не в змозі керувати автомобілем. Для цього йому потрібно набути належних навичок та вмінь.

*Навичка* – дія, що виконується автоматично. Разом з навичками у процесі практичної діяльності у водіїв формується вміння, яке характеризує рівень підготовленості до виконання своїх обов'язків.

У підготовці водія центральне місце з точки зору психології займає формування професійних навичок:

– сенсорних, провідна роль органів чуттів у поєднанні з осмисленням. Прикладом може бути контроль за роботою двигуна на слух, визначення відстаней і швидкості руху на око;

– рухових (виконання окремих та поєднаних рухів). Прикладом може бути виконання водієм робочих рухів важелями і педалями керування;

– сенсорно-рухових (сприйняття інформації та відповідні рухові дії). Прикладом можуть бути дії водія під час гальмування – зусилля при

натискуванні на педаль гальма порівнюється з швидкістю руху, станом дороги і т. ін.

Достатня підготовленість водія дає змогу: максимально використовувати технічні можливості автомобіля і безпомилково з мінімальними затратами сил керувати ним; правильно оцінювати і своєчасно передбачати можливі зміни дорожніх обставин та запобігати виникненню аварійних ситуацій; безпечно керувати автомобілем у темну пору доби, в негоду, за високої інтенсивності руху, в складних умовах і т. ін.

Істотне значення має рівень психологічної підготовленості водія до керування автомобілем у будь-яких дорожніх умовах. Безпека дорожнього руху вимагає також постійного вдосконалення підготовки водіїв і підвищення їхньої професійної майстерності.

*Працездатність* – це здатність виконувати роботу високопродуктивно і якісно. Висока працездатність водія забезпечує його професійну надійність. Зниження працездатності водія може призвести до грубих помилок при керуванні автомобілем, а отже, й до ДТП. Працездатність істотно знижується внаслідок вживання алкоголю, негативно впливають на її рівень хворобливий стан та стомлення водія. Багато залежить і від емоційного стану водія. Під впливом позитивних емоцій настрої людини стає бадьорим, дії – впевненими, точними, реакція – швидкою, рухи – координованими. Негативні емоції (депресивний стан, тяжкі переживання) діють протилежно, зумовлюючи розгубленість і неухважність.

Під час керування транспортним засобом водієві доводиться безпосередньо стикатися з факторами емоційного напруження: небезпечна ситуація на дорозі, вимушене екстрене гальмування, під'їзд до перехрестя з інтенсивним рухом та ін. Досвідчені, впевнені водії, з рішучим характером діють у небезпечній ситуації вправно і швидко. На протигагу їм окремі водії виявляють розгубленість, не виконують необхідних дій або діють поспішно й нерозумно. Здатність не піддаватися розгубленості і страху, вправно та швидко діяти у складній небезпечній ситуації називається *емоційною стійкістю*. Ця властивість є однією з найважливіших для водія.

Слід пам'ятати, що негативні емоції можуть бути наслідком грубощів або несприятливого психологічного клімату в колективі, сім'ї, неувічливості учасників дорожнього руху. Взаємоповага і взаєморозуміння сприяють зниженню аварійності на дорогах. Висока працездатність водіїв забезпечується раціональною організацією їх праці й відпочинку. Перед рейсом має обов'язково проводитися контроль стану здоров'я водіїв, щоб не допускати до роботи тих, хто не здатний безпечно керувати транспортним засобом.

На професійну надійність водіїв впливають також умови їх діяльності – стан дороги та її обладнання, організація дорожнього руху, стан середовища руху, час доби. Маючи достатній рівень підготовленості, водій може бути більш професійно надійним у простих дорожніх умовах і менш надійним – у складних.

Одним з чинників професійної надійності водія є комфортабельність і технічний стан автомобіля. Конструкція і дизайн кабіни автомобіля, що

забезпечують сприятливий психофізіологічний стан водія, легкість і простота керування, справність і безвідмовність усіх систем автомобіля безперечно підвищують можливості реалізації професійної надійності водія.

### **2.3.2 Етика поведінки водія**

Етика – це система норм поведінки людини, класу, суспільної професійної групи. Від учасників дорожнього руху залежить моральний клімат, який багато в чому визначає безпечний рух транспортних засобів і пішоходів. Етика поведінки водія означає сукупність моральних правил у ставленні до інших учасників руху. За цими правилами недопустимі грубощі, оббризування після дощу, умисні наїзди на тварин. Окремі водії взяли собі за правило вклинюватися між автомобілями, примушуючи інших водіїв гальмувати, інші всіляко перешкоджають обгону керованого автомобіля, збільшуючи швидкість. Такі дії створюють нервові напруження всіх учасників руху.

Досить поширені конфлікти між водіями транспортних засобів різних категорій. Ставлення до водіїв інших транспортних засобів багато в чому характеризує особу за кермом. Майстер своєї справи відпрацьовує уважний, ввічливий стиль їзди. Таких водіїв об'єднує спільність інтересів, високий рівень кваліфікації.

Одним з найдавніших є конфлікт між водіями маршрутних транспортних засобів і приватних автомобілів. Водіям приватних автомобілів часто не вистачає майстерності, внаслідок чого вони створюють небезпечні ситуації. Водії транспортних маршрутних засобів, із свого боку, іноді не виявляють належного розуміння і терпіння. Замість сварки з початківцем за кермом варто йому підказати вихід з положення або пропустити його.

Окремим досвідченим водіям властиве зневажливе ставлення до учнів за кермом: вони скорочують дистанцію учбового автомобіля, погрожуючи наїздом ззаду, емоційними жестами та діями повідомляють учня про своє невдоволення з приводу допущених ним огріхів. Тим часом новачки потребують усілякої підтримки й тактовного ставлення.

Правилами дорожнього руху передбачені особливі пільги для водіїв-інвалідів. Учасники руху повинні розуміти, що можливості водія-інваліда обмежені, рух керованого ним автомобіля вирізняється серед інших, рушання з місця такого автомобіля і маневрування, може бути не впевнене.

Водій-професіонал має бути ввічливим і передбачливим. Неодмінною умовою його етичної поведінки є точне виконання Правил дорожнього руху в поєднанні з людським поважним ставленням до всіх учасників дорожнього руху. Такий водій не дозволить собі припаркувати вантажний автомобіль де завгодно або виїхати на головну дорогу з другорядної, не пропустивши легковий автомобіль і піддаючи небезпеці життя і здоров'я людей.

Недопустимі на дорозі також прояви помсти. Окремі водії намагаються покарати образника: обганяють його автомобіль, а потім різко натискають на гальмову педаль. Такі дії часто призводять до ДТП.

Важливе етичне значення має реагування водія на звертання за допомогою. За сталим неписаним правилом, водій повинен подати допомогу тим, хто її

потребує. Обов'язково треба подати першу медичну допомогу потерпілим у ДТП, викликати карету швидкої медичної допомоги, відправити потерпілих на попутному або відвезти на своєму транспортному засобі у найближчий лікувальний заклад.

Справжній водій не залишається осторонь, якщо просить допомоги його колега у разі несправності автомобіля. Він може допомогти технічно, передати потрібну інформацію або підвезти до найближчого населеного пункту.

Багато конфліктних ситуацій пов'язані із взаємовідносинами водіїв і пішоходів. Водії маршрутних транспортних засобів – переважно досвідчені, висококваліфіковані. Поряд з високою майстерністю їм має бути притаманне культурне ставлення до пасажирів і пішоходів. Проте нерідко водії наближаються до зупинки на великій швидкості, різко гальмують, зупиняються далеко від проїзної частини, створюючи незручності для пасажирів. Не чекаючи кінця посадки або висадки пасажирів, водій може зачинити двері і рушати з місця. Водночас у громадському транспорті треба бути вкрай доброзичливими і обачними, оскільки від цього залежить безпека сотень людей.

Етичними мають бути також взаємовідносини водіїв та інспекторів ДАІ. Попередження або покарання водія повинно здійснюватись у стриманій формі, в межах правил етичного спілкування. Такою ж має бути і реакція водія. Від культури поведінки всіх учасників дорожнього руху багато в чому залежить його безпека, а в кінцевому підсумку – здоров'я і життя людей.

### **2.3.3 Поняття про дорожньо-транспортну пригоду. Класифікація ДТП**

*Дорожньо-транспортна пригода* – подія, що сталася під час руху транспортних засобів, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдано матеріальних збитків.

Дорожньо-транспортні пригоди залежно від їх наслідків поділяють на такі види:

– зіткнення транспортних засобів під час руху між собою або з поїздом, що рухається, зіткнення з несподівано зупиненим транспортним засобом (перед світлофором, при заторі руху або через технічну несправність), а також зіткнення поїзда із зупиненим (залишеним) на залізничних рейках транспортним засобом;

– перекидання транспортного засобу внаслідок втрати стійкості (крім випадків, спричинених зіткненням транспортних засобів чи наїздом на нерухомі перешкоди);

– наїзд на зупинений транспортний засіб або причіп, що стоїть, іншим транспортним засобом;

– наїзд транспортного засобу на перешкоду або удар об нерухомий предмет (опору моста, стовп, дерево, огорожу і т. ін.);

– наїзд транспортного засобу на пішохода або зіткнення пішохода з рухомим транспортом; ушкодження пішоходів від падіння частин – або окремих предметів (дощок, колод, тросів) вантажу транспортного засобу;

- наїзд транспортного засобу на велосипедиста або зіткнення самого велосипедиста з рухомим транспортним засобом;
- наїзд транспортного засобу на гужовий транспорт (запряжених тварин і вози) або зіткнення запряжених тварин чи возу з рухомим транспортом;
- наїзд транспортного засобу на тварин (диких, свійських, включаючи в'ючних та верхових, птицю) або зіткнення самих тварин чи птиці з рухомим транспортним засобом, внаслідок чого завдано матеріальних збитків;
- інші – сходження трамваю з рейок (що не призвело до зіткнення чи перекидання), падіння вантажу з транспортного засобу чи предмета, відкинутого колесом транспортного засобу, на людину, тварину чи інший транспортний засіб, наїзд на осіб, які не є учасниками руху: наїзд на несподівану перешкоду (вантаж, що впав, колесо і г. ін.); падіння пасажирів під час руху з транспортного засобу або в його салоні внаслідок різкої зміни швидкості чи гальмування.

За статистичними даними можна проаналізувати залежність кількості ДТП від часу доби, днів тижня, пори року, категорії доріг, виду транспортних засобів, а також від обставин, що характеризують працю шофера (кваліфікації, стажу, тривалості робочого дня тощо).

По місяцях року кількість ДТП розподіляється нерівномірно. Найбільше їх трапляється в червні – вересні. Це пояснюється збільшенням чисельності учасників руху, залученням значної кількості людей і транспортних засобів до проведення жнив. Збиральні роботи виконуються цілодобово, що призводить до перевтоми, сповільнення реакції, помилок у діях водіїв. Літні місяці – час відпусток. На дорогах з'являється багато приватних транспортних засобів. Їх водії, звичайно, мають менший досвід керування автомобілем, ніж професіонали, до того ж вони часто не дотримуються рекомендованих режимів тривалості безперервного перебування за кермом.

З днів тижня найбільша кількість ДТП припадає на п'ятницю. Наприкінці робочого тижня спостерігається підвищена стомленість водіїв, наслідком якої є виникнення небезпечних ситуацій. Крім того, власники особистого транспорту намагаються швидше доїхати до місць відпочинку, нехтуючи правилами безпечного керування.

За часом доби переважають вечірні дорожньо-транспортні пригоди (від 17 до 21 години). Це пов'язано із зростанням інтенсивності руху і підвищенням його небезпеки в умовах недостатнього освітлення. Кількість ДТП збільшується з настанням сутінків. На пристосування органів зору водіїв і пішоходів до нічного бачення потрібен певний час, тому треба бути особливо обережними в місцях інтенсивного транспортного і пішохідного потоків. Перебудова органів зору відбувається також на світанку при зміні видимості через метеорологічні умови.

Наприкінці світлового дня, коли закінчується робочий час, послаблюються увага і реакція пішоходів. Урахування цих несприятливих факторів дає змогу водіям уникнути критичних дорожніх ситуацій.

Досвід свідчить, що водії-початківці, які не мають досвіду керування автомобілем, часто є винуватцями дорожньо-транспортних пригод. Тяжкість

наслідків ДТП, за даними статистики, залежить від тривалості перебування водія за кермом: пригоди, що сталися після 12 годин безперервної праці, закінчуються смертю в 1,5 рази частіше, ніж після нормального за тривалістю робочого дня.

Значно знижує безпеку руху невідповідність доріг вимогам автомобільного транспорту (вузька проїзна частина, наявність перехрещень на одному рівні, круті повороти, значні схили доріг і т. ін.).

Багато дорожньо-транспортних пригод спричинюються недоліками в обладнанні вулиць і доріг технічними засобами регулювання дорожнього руху (світлофорами, дорожніми знаками, розмітками, огорожами тощо).

Ефективним засобом зменшення кількості ДТП, що виникають через незадовільні умови, особливо на дорогах III, IV та V категорій, є спорудження розгалуженої мережі доріг.

Істотними факторами безпеки дорожнього руху є технічний стан транспортних засобів, метеорологічні, кліматичні та дорожні умови.

Для забезпечення надійності автомобіля, запобігання дорожньо-транспортним пригодам велике значення мають правильна експлуатація автомобіля і підтримання всіх його параметрів у межах регламентованих вимог Правил дорожнього руху, інструкцій і вказівок щодо технічної експлуатації відповідних видів транспортних засобів.

У містах серед дорожньо-транспортних пригод переважає наїзд на пішоходів, а на приміських дорогах – перекидання транспортних засобів. Наїзди на пішоходів у містах спричинюються елементарною недисциплінованістю пішоходів, ігноруванням окремих положень Правил дорожнього руху з боку водіїв, а також інтенсивним транспортним потоком. Перекидання транспортних засобів на приміських дорогах часто трапляються через перевищення шви; кості. До 40 % дорожньо-транспортних пригод у сільській місцевості здійснюються у стані алкогольного сп'яніння.

#### **2.3.4 Механізм ДТП**

Дорожньо-транспортна пригода починається з виникнення не безпечної ситуації. Якщо учасники дорожнього руху не вживуть запобіжних заходів або вживуть їх із запізненням, то небезпечна ситуація переросте в аварійну. За таких умов ніякі дії водія – ні екстрене гальмування, ні маневрування – вже не можуть запобігти пригоді. Іноді ДТП можуть виникати незалежно від дій учасників руху (наприклад, при несподіваних поломках деталей автомобіля поривах ураганного вітру, раптовій появі перешкод на близькій відстані тощо).

У процесі розслідування пригоди та розкриття її причин доводиться реконструювати, відновлювати її механізм. Під механізмом пригоди розуміють послідовність подій та зміни взаємного розташування на дорозі її учасників в окремі проміжки часу від виникнення небезпечної ситуації до її завершення. Кінцеве розташування учасників ДТП фіксується її схемою та протоколом огляду.

Механізм пригоди в іншому розумінні означає послідовність окремих дій водія по керуванню автомобілем, що зумовлюють змін; швидкості, напряму руху та ін.

При аналізі пригоди встановлення її механізму має вирішальні значення. Без його з'ясування не можна точно визначити причині ДТП, правильність і правомірність дій її учасників.

### **2.3.5 Головні причини ДТП**

Знання конкретних причин ДТП по кожному з елементів системи А – В – Д (автомобіль — водій — дорога) забезпечує цілеспрямовану організацію запобіжних робіт. Аналіз статистичних даних дає змогу виявляти причини ДТП як узагальнено по системі А – В – Д, так і по кожному з елементів окремо.

Причинами ДТП можуть бути несправності автомобіля: гальмової системи, рульового керування, освітлювальних приладів, шин ходової частини.

Характер несправностей гальмової системи пов'язаний, як правило, з пошкодженням окремих деталей (шлангів, трубопроводів ущільнювальних деталей та ін.) та з такими дефектами, як розрегулювання гальм, їх неефективна робота тощо.

Причини ДТП з вини водіїв: перевищення швидкості руху, виїзд на смугу зустрічного руху, неправильне маневрування, різке гальмування на слизькій ділянці дороги, порушення правил проїзду перехресть, порушення правил проїзду зупинки громадського транспорту, правил укладання і перевезення вантажів, неправильний вибір дистанцій та інтервалу, експлуатація технічно несправного автомобіля, несвоєчасне вжиття заходів через неухважність, недосвідченість або зниження працездатності під впливом стомлення чи алкогольного сп'яніння, засліпнення водія світлом фар зустрічного автомобіля.

Причини ДТП з вини пішоходів та інших учасників руху: перехід у невстановленому місці, несподіваний вихід на проїзну частину із-за транспортних засобів, споруд, дерев, ігнорування сигналів регулювання, ігри на проїзній частині, порушення велосипедистами правил маневрування.

Причини ДТП, зумовлені несприятливими дорожніми умовами: слизьке і нерівне покриття, незадовільний стан узбіччя; відсутність тротуарів, пішохідних доріжок, недостатня освітленість проїзної частини, відсутність огорож та сигналізації в місцях виконання робіт, відсутність дорожніх знаків або неправильне їх застосування, несправність світлофора або недостатня його видимість.

### **2.3.6 Поняття про експертизу пригоди**

При розслідуванні окремих ДТП використовують дані експертиз – автотехнічної, кримінальної, трансологічної, хімічної, судово-медичної, психологічної та Ін. Наприклад, автотехнічна експертиза включає: дослідження технічного стану транспортного засобу; визначення траєкторії та часу руху транспортних засобів у процесі пригоди; виявлення обставин дорожньої ситуації та її окремих складових, що сприяли чи могли сприяти зміні характеру пригоди.



Дослідження проводяться для вирішення одного з найважливіших питань: чи мав водій технічну можливість уникнути пригоди або зменшити тяжкість її наслідків. Вихідні дані для експертних досліджень беруть з матеріалів розслідування, довідок, протоколів огляду, слідчих експериментів та інших документів.

Останнім часом у розслідуванні пригод зростає роль трасологічних експертиз. З їх допомогою вивчаються сліди та умови їх виникнення на транспортних засобах, на дорозі та інших об'єктах, залишені шинами, частинами транспортних засобів, сліди забруднень, вантажів.

Причиною дорожньо-транспортних пригод нерідко буває вихід з ладу деталей автомобіля. Тому під час розслідування необхідно з'ясувати причину і час зруйнування деталі відносно моменту пригоди. Таку металознавчу експертизу проводять спеціалісти в галузі фізики металів, металознавства і стійкості матеріалів.

Тяжкість тілесних травм, завданих людям під час пригоди, встановлює судово-медична експертиза. Її висновки мають суттєве значення для формулювання підстав порушення кримінальної справи. Дедалі більше застосовується психологічна експертиза, яка займається питаннями психофізіологічного стану водія, його впливу на сприйняття дорожньої ситуації.

Складність розслідування багатьох дорожньо-транспортних пригод зумовлює необхідність проведення комплексних експертиз за участю експертів різних спеціальностей, автоінспекторів, судових медиків, шляховиків, психологів та ін.

Різноманітність методик експертного розслідування ДТП забезпечує розкриття їх причин та встановлення винних осіб.

## **2.4 Порядок виконання роботи**

Практичну роботу виконують в такій послідовності:

- 1) Ознайомитись з небезпечними ситуаціями, які трапляються на дорозі.
- 2) Вивчити міри запобігання небезпечним ситуаціям.
- 3) Скласти звіт про виконану роботу.

## **2.5 Зміст звіту**

Звіт з практичної роботи повинен мати наступні розділи:

- 1) Назва практичної роботи.
- 2) Мета роботи.
- 3) Обладнання, пристрої, інструменти.
- 4) Теоретичні відомості.
- 5) Порядок виконання роботи.
- 6) Результати вимірів.
- 7) Висновки.

## ПРАКТИЧНА РОБОТА № 3

### 3 ПЕРША МЕДИЧНА ДОПОМОГА ПОТЕРПІЛИМ

#### 3.1 Мета роботи

Мета практичної роботи полягає в наступному:

- 1) Ознайомитись з анатомічними особливостями людини.
- 2) Вивчити види травм та міри першої допомоги.

#### 3.2 Обладнання, прибори, інструменти

- 1) Альбом анатомічної будови людини.
- 2) Альбом методів першої допомоги при різних видах травм.
- 3) Діапозитиви.
- 4) Набори медичної допомоги.

#### 3.3 Теоретичні відомості

Якщо стан потерпілого не викликає побоювань, то його можна не витягати з автомобіля. Помилкові дії під час витягування можуть погіршити стан людини.

Якщо потерпілий перебуває у тяжкому стані (зупинка дихання і кровообігу, стискання тіла, кровотеча і т. ін.), його треба негайно і дуже обережно витягти з автомобіля. Щоб встановити, живий чи мертвий потерпілий, перевіряють наявність пульсу, дихання, реакцію зіниць на світло.

Якщо немає явних ознак смерті, негайно починають оживлення потерпілого. Для відновлення дихання і кровообігу необхідно: покласти потерпілого на спину і розчепити його щелепи будь-яким плоским предметом або вказівним пальцем, введеним між щокою і останніми зубами: видалити з порожнини рота згустки крові, слину, блювотні маси, інорідні тіла, з'ємні зубні протези; звільнити потерпілого від одягу на грудній клітці і животі і, впевнившись у відсутності переломів ребер, провести закритий масаж серця з частотою не менш як 60 натискань за хвилину. Відновлення дихання і кровообігу проводити доти, поки в потерпілого не з'являться дихання й пульс.

Для припинення кровотечі треба притиснути перев'язним матеріалом судину, що кровоточить, і міцно забинтувати, притиснувши артерію до кістки, якщо потік крові пульсує. Кровотечу можна спинити також згинанням кінцівки або накладанням тиснучої пов'язки на кровоточиву рану. Джгут або закрутку накладають при сильній артеріальній кровотечі не більш як на 1,5 годин влітку і 1 годину взимку. Після її припинення слід обов'язково залишити записку, в якій зазначити час накладання закрутки.

Ділянку навколо рани обробляють будь-яким спиртовим розчином і накладають пов'язку.

##### 3.3.1 Перша допомога при отруєнні вихлопними газами

Ознаками отруєння є почервоніння обличчя, запаморочення, шум у вухах, головний біль, нудота, блювота, біль у грудях, задишка, частий пульс, втрата

свідомості. При погіршенні стану потерпілий блідне, втрачає свідомість, з'являються судоми, порушується дихання.

У цьому випадку треба негайно вимкнути двигун, винести потерпілого на свіже повітря. Під час блювоти його голову повертають набік або кладуть потерпілого набік. При зупинці дихання роблять штучну вентиляцію легенів.

### **3.3.2 Перша допомога при отруєнні технічними рідинами**

При заковтуванні бензину, гасу спостерігаються нудота, блювота, кашель, печіння в горлі. Через небезпеку потрапляння отрути в дихальні шляхи промивати шлунок звичайним способом без використання зонду не слід. Потерпілому дають активоване вугілля.

Тяжкі отруєння викликає етильований бензин з антидетонатором-тетраетил свинцем. При потрапленні такого бензину на шкіру його необхідно негайно змити водою з милом.

У випадку втрати свідомості потерпілого кладуть у бокове положення і транспортують до лікувального закладу.

При вдиханні парів бензину у невеликих кількостях спостерігаються сльозотеча, кашель, нудота, блювота, частий пульс, запаморочення, головний біль. Після того як потерпілого винесли на свіже повітря, ці симптоми поступово зникають. Якщо концентрація парів бензину велика, потерпілий втрачає свідомість, з'являються судоми, може раптово настати смерть. Потерпілого слід негайно винести із зони дії токсичних речовин.

При легкому отруєнні антифризом стан потерпілого нагадує стан сп'яніння. При тяжкому отруєнні спостерігається втрата свідомості.

При випадковому заковтуванні антифризу треба негайно промити шлунок.

### **3.3.3 Перша допомога при тепловому ударі та обмороженні**

Причиною теплового удару є надлишкова дія тепла і знижена його віддача. Його посилюють інтенсивна фізична робота, темний теплий одяг, недостатня вентиляція, тривале перебування або сон у салоні автомобіля під час стоянки на сонці і т. ін.

Ознаки теплового удару: сонливість, позіхання, почервоніння обличчя, утруднене дихання, похитування під час ходьби, нерозбірлива мова, втрата свідомості. Надалі шкіра стає холодною, покривається рясним потом, пульс частішає, підвищується температура тіла, дихання слабшає.

Перша допомога: на потерпілому розстібнути одяг, трохи підняти його голову, на потилицю і ділянку серця покласти холодний компрес, дати випити холодного напою. При втраті свідомості треба піднести до носа потерпілого тампон, змочений спиртовим розчином аміаку.

При обмороженні потерпілого необхідно швидко зігріти в теплому приміщенні (ванні), накрити ковдрою, дати випити теплового напою. Уражені ділянки тіла обережно розтирають чисто вимитими вологими руками до почервоніння у напрямку від плечей до пальців рук і від паху до пальців ніг. Після розтирання уражені ділянки пробирають одеколоном, роблять суху

стерильну пов'язку. Не можна розтирати відморожені ділянки за наявності на них пухирів.

### **3.3.4 Перша допомога при ушибах, розтягах, вивихах, переломах**

Ділянки ушибів і розтягів припухають, синіють, стають болючими; обмежуються рухи в суглобах. Перша медична допомога: підняти кінцівку, забезпечити їй повний спокій, прикласти холод (сніг, лід, змочену холодною водою тканину).

Ознаками вивиху є біль у суглобах, зміна конфігурації суглоба з виступанням вивихнутої кістки на незвичному місці.

Пошкодженим суглобам і кінцівкам треба надати нерухомого стану, накласти холодний компрес, дати потерпілому знеболюючі засоби (анальгін, амідопірін).

Переломи характеризуються різким болем, припухлістю, синюшністю ушкоджених ділянок, порушенням їх рухливості. При переломах із зміщенням спостерігаються скривлення кінцівки, її рухливість поза суглобом, хруст у місці ушкодження.

Переломи бувають закритими (без пошкодження шкіри) і відкритими (з раною у місці перелому).

Перша долікарська допомога при закритих переломах полягає у запобіганні подальшому пересуванню кісткових осколків і зменшенні травмування оточуючих м'яких тканин, а при відкритих переломах – у захисті рани від зараження накладанням стерильної пов'язки після фіксації кінцівки і обробки шкіри антисептиком.

При переломах необхідно забезпечити нерухомість пошкоджених кісток фіксацією їх за допомогою спеціальних шин або підручних засобів (дошок, палок).

При переломі ребер для зменшення болю грудну клітку потерпілого міцно перев'язують бинтами, рушником або простирадлом. При переломах кісток таза потерпілого кладуть на тверду рівну поверхню, ноги згинають у колінах і трохи розводять у різні боки, під коліна підкладають валик.

При переломі хребетного стовпа в ділянці грудної клітки потерпілого кладуть на спину, а в ділянці поперека – на живіт і підкладають м'яку підстилку під голову і груди. Щоб запобігти тяжким наслідкам, хворих з пошкодженнями хребетного стовпа, таза не можна садити, ставити на ноги, повертати на бік.

У випадку черепно-мозкової травми (струс мозку, ушиб) потерпілому надають лежачого положення, на рану накладають асептичну пов'язку, а на голову кладуть холодний компрес.

### **3.3.5 Перша допомога при опіках**

Насамперед треба зняти одяг з обпечених ділянок тіла. Частини одягу, що пристали до тіла, не здирають, а обрізують навколо ран. На обпечені місця кладуть холодні компреси. При опіках окремих частин тіла шкіру навколо опіка протирають спиртом, одеколоном, горілкою, а на обпечену поверхню накладають суху стерильну пов'язку.

Ні в якому разі не можна промивати обпечену рану, торкатися обпеченого місця руками, проколювати пухирі, змащувати обпечену поверхню жиром або присипати порошками – це сприяє проникненню в рану інфекції.

Потерпілому дають пити в необмеженій кількості.

### **3.3.6 Положення потерпілого при транспортуванні**

Якщо немає змоги викликати карету швидкої допомоги, потерпілого слід транспортувати у лікувальний заклад. У лежачому положенні на спині транспортують потерпілих без втрати свідомості з пораненнями голови, хребетного стовпа і кінцівок.

У лежачому положенні на животі транспортують поранених з пошкодженням хребетного стовпа в непритомному стані.

У лежачому положенні на спині із зігнутими у колінах ногами транспортують потерпілих з відкритими пораненнями черевної порожнини, з переломами кісток таза.

У лежачому положенні на спині з піднятими нижніми кінцівками і опущеною вниз головою транспортують потерпілих із значною втратою крові і в стані шоку. У лежачому положенні на боці транспортують потерпілих у непритомному стані.

У положенні папівсидячи із зігнутими колінами з підкладеним під них валиком транспортують потерпілих з травмами черевної порожнини, пораненнями грудної клітини та сечостатевого органів.

У положенні напівсидячи з витягнутими ногами транспортують потерпілих з пораненнями шиї і значними пошкодженнями верхніх кінцівок.

## **3.4 Порядок виконання роботи**

Практичну роботу виконують в такій послідовності:

- 1) Ознайомитись з анатомічною будовою людини.
- 2) Вивчити основні види травм.
- 3) Ознайомитись з основними методами надавання першої допомоги при різних видах травм, які трапляються на дорозі або при обслуговуванні автотранспорту.
- 4) Скласти звіт про виконану роботу.

## **3.5 Зміст звіту**

Звіт з практичної роботи повинен мати наступні розділи:

- 1) Назва практичної роботи.
- 2) Мета роботи.
- 3) Обладнання, пристрої, інструменти.
- 4) Теоретичні відомості.
- 5) Порядок виконання роботи.
- 6) Результати вимірів.
- 7) Висновки.

## ПРАКТИЧНА РОБОТА № 4

### 4 ВИВЧЕННЯ ЗАКОНУ УКРАЇНИ “ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ”

#### 4.1 Мета роботи

Мета практичної роботи полягає в наступному:

- 1) Ознайомитись з Законом України “Про дорожній рух”.
- 2) Вивчити види відповідальності.

#### 4.2 Обладнання, прибори, інструменти

- 1) Закон України “Про дорожній рух”.
- 2) Діапозитиви.

#### 4.3 Теоретичні відомості

##### 4.3.1 Контроль у сфері дорожнього руху.

##### Закон України “Про дорожній рух”

Стаття 51. Завдання контролю у сфері дорожнього руху.

Контроль у сфері дорожнього руху спрямований на забезпечення дотримання міністерствами, іншими центральними органами державної виконавчої влади та об'єднаннями, а також громадянами вимог законодавства України про дорожній рух.

Стаття 52. Органи, що здійснюють контроль у сфері дорожнього руху.

Контроль у сфері дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, органами законодавчої та виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, відповідним державним органом з безпеки дорожнього руху і його місцевими органами, Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на це державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами державної виконавчої влади та об'єднаннями (відомчий контроль).

##### 4.3.2 Право власності на транспортні засоби

Право власності в широкому розумінні – це сукупність юридичних норм (Правил), які закріплюють, регламентують і охороняють суспільні відносини з приводу належності матеріальних благ. У вузькому розумінні це поняття означає визнане, забезпечене і гарантоване суб'єкту право на свій розсуд володіти, користуватись і розпоряджатись майном, в установлених законом межах.

Державні організації володіють і користуються транспортними засобами відповідно до потреб своєї основної діяльності.

Підприємство утримує і експлуатує транспортні засоби на підставі таких нормативних документів: Закону України “Про дорожній рух”, Правил дорожнього руху (в частині вимог до технічного стану і обладнання транспортних засобів), який регламентує вимоги безпеки до технічного стану транспортних засобів і методи їх перевірки; Правил технічної експлуатації

рухомого складу автомобільного транспорту; Положення про технічне обслуговування і ремонт рухомого складу автомобільного транспорту в сільському господарстві.

Контроль технічного стану транспортних засобів покладено на служби експлуатації і безпеки руху підприємств, організацій, установ. Технічний нагляд за транспортними засобами здійснює також Державтоінспекція, яка проводить періодичні державні технічні огляди механічних транспортних засобів і перевірки на дорогах.

Транспортні засоби індивідуальних власників перевіряють один раз на 2 роки. Якщо індивідуальний транспортний засіб використовується в малому підприємстві або для обслуговування населення, то технічний огляд проводять щорічно.

Державний техогляд транспортних засобів, які належать підприємствам, організаціям, установам, проводять раз на рік, а транспортних засобів, які використовуються для перевезення пасажирів, – двічі на рік.

Транспортний засіб вважається справним, якщо: він повністю укомплектований; має задовільний зовнішній вигляд; його технічний стан повністю відповідає вимогам Правил дорожнього руху. Якщо транспортний засіб не відповідає хоча б одній з необхідних умов, то він вважається технічно несправним і його експлуатація забороняється. Після усунення несправності проводять повторний огляд транспортного засобу. Після проходження державного технічного огляду власникам транспортних засобів Державтоінспекція видає талон, який обов'язково треба помістити в правому нижньому куті на вітровому склі автомобіля.

Під час перевірки на дорогах працівники Державтоінспекції вправі зняти державний номерний знак і заборонити експлуатацію транспортних засобів у таких випадках:

порушення правил нормативів і стандартів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху під час виготовлення транспортних засобів;

переобладнання транспортних засобів;

технічних неполадок, при яких експлуатація транспортних засобів не допускається;

невідповідності реєстраційних даних, записаних у свідоцтві про реєстрацію (технічному паспорті, технічному або реєстраційному талоні);

невідповідності державних номерних знаків вимогам стандартів або реєстраційним документам;

відсутності талона про проходження державного технічного огляду.

### **4.3.3 Види правопорушень**

Залежно від характеру серед правопорушень – розрізняють дисциплінарні та адміністративні проступки, цивільні правопорушення і кримінальні злочини.

*Дисциплінарні проступки* – це дії, які спричиняють порушення встановленого порядку діяльності підприємства, організації, установи.

*Адміністративні проступки* – це дії, пов'язані з порушенням державного або громадського порядку, посяганням на власність, права і свободу громадян, які не тягнуть за собою кримінальної відповідальності.

*Цивільні правопорушення* – це дії, якими завдано шкоди особі або майну громадянина, а також організації.

*Кримінальні злочини* – це дії, відповідальність за які передбачена кримінальним законодавством.

#### **4.3.3.1 Дисциплінарна відповідальність**

Дисциплінарна відповідальність передбачена за дисциплінарний проступок, який виявився у порушенні трудової дисципліни. Дисциплінарне стягнення накладає адміністрація підприємства. Видами дисциплінарних стягнень є попередження, догана, звільнення з роботи.

#### **4.3.3.2 Адміністративна відповідальність**

Адміністративна відповідальність передбачена Кодексом про адміністративні правопорушення і настає при порушеннях Правил дорожнього руху, якщо дії винуватця не становлять великої небезпеки і не тягнуть за собою тяжких наслідків для потерпілих при ДТП або значної матеріальної шкоди. Залежно від характеру і тяжкості скоєного правопорушення адміністративна відповідальність може мати різні форми (попередження, штрафу, позбавлення права на керування транспортним засобом на певний період). Водії притягуються до адміністративної відповідальності за:

- керування транспортними засобами з несправною гальмовою системою або рульовим керуванням, переобладнаними без дозволу або незареєстрованими, або тими, що не пройшли техогляду;
- порушення правил користування ременями безпеки або моношоломами;
- їзду без номерного знака або з чужим знаком, або з таким, що не відповідає стандарту, або з умисне прихованим номерним знаком;
- експлуатацію водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах;
- експлуатацію водіями транспортних засобів, номери яких підроблені;
- перевищення водіями транспортних засобів установленної швидкості, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, невиконання вимог дорожніх знаків пріоритету, заборонних і наказових дорожніх знаків, розмітки проїзної частини доріг про надання переваг у русі, порушення правил перевезення людей, обгону транспортних засобів, проїзду зупинок транспорту загального користування або пішохідних переходів, користування освітлювальними приладами;
- участь водіїв мотоциклів та інших транспортних засобів у групових (більше двох) пересуваннях, зупинці або стоянці, що створює заваду або загрозу безпеці руху;
- невиконання водіями вимог працівника міліції про зупинку транспортного засобу, а також залишення ними місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні;



- повторне протягом року вчинення одного з визначених Кодексом порушень;
- порушення правил проїзду залізничних переїздів;
- ненадання громадянами транспортних засобів, які їм належать, працівникам міліції і медпрацівникам у встановлених законом невідкладних випадках;
- керування транспортними засобами особами, що не мають на це права, або передавання керування транспортним засобом особі, що не має на це права;
- керування транспортними засобами особами, що не мають при собі посвідчення на право керування або дорожнього листка і документів на вантаж, доручення на право керування або розпорядження транспортними засобами;
- керування транспортними засобами водіями у стані сп'яніння, передання керування транспортним засобом особі, що перебуває у стані сп'яніння;
- ухилення від проходження огляду на стан сп'яніння;
- самовільне використання з корисливою метою транспортних засобів, які належать підприємствам, установам, організаціям;
- зберігання транспортних засобів, які належать підприємствам і організаціям, поза встановленими місцями їх стоянки.

Водій може бути притягнутий до адміністративної відповідальності за створення аварійної ситуації, за порушення, які завдали пошкодження транспортним засобам, вантажам, дорогам.

#### **4.3.3.3 Відповідальність за цивільним законодавством**

Відповідальність за цивільним законодавством несе особа, яка своєю протиправною поведінкою заподіяла шкоду іншій особі або її майну. Винна особа зобов'язана відшкодувати заподіяну шкоду в повному обсязі. Винна особа може бути звільнена від відшкодування шкоди лише в тому разі, якщо доведе, що шкоди заподіяно не з її вини. Шкода, заподіяна правомірними діями, підлягає відшкодуванню тільки у передбачених законодавством випадках. Підставами для пред'явлення зобов'язання по відшкодуванню шкоди є: наявність шкоди, протиправність поведінки обвинувачуваного, причинний зв'язок між протиправною поведінкою особи, яка заподіяла шкоду, і заподіяною шкодою, вина особи, яка заподіяла шкоду.

Порушення вимог Правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, призводить до виникнення підстав відповідальності згідно з цивільним законодавством. Сукупність зазначених умов і становить загальну підставу цивільно-правової відповідальності за заподіяння шкоди.

Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищено, небезпеки – автомобілем, на відміну від відповідальності на загальних підставах, настає незалежно від вини заподіювача шкоди. Організації і громадяни, діяльність яких пов'язана з підвищеною небезпекою для оточуючих, зобов'язані відшкодувати шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, якщо не доведуть, що ця шкода є наслідком непереборної сили або умислу потерпілого. Така відповідальність називається підвищеною, оскільки ненавмисне

заподіяння шкоди власником джерела підвищеної небезпеки не звільняє його від відповідальності.

Суб'єктом відповідальності за заподіяну шкоду виступає власник джерела підвищеної небезпеки. Це громадяни і юридичні особи, які здійснюють експлуатацію джерел на різноманітних юридичних підставах в силу права власності або права оперативного управління, договору прокату, оренди або за дорученням, в силу розпорядження компетентних органів про передачу у тимчасове користування джерела підвищеної небезпеки. Особа, яка керує автомобілем, але не є його власником, за трудовою угодою з власником не може вважатися суб'єктом відповідальності і притягатися до відповідальності. Однак підприємство, яке відшкодувало шкоду, має право зворотної вимоги (регресу) до винної особи в розмірі виплаченого відшкодування, якщо інше не встановлено законом. В цьому випадку безпосередній винуватець виступає третьою особою.

Передача володіння джерелом підвищеної небезпеки іншій особі (здача машини в прокат, передача за дорученням) звільняє від контролю попереднього власника і передбачає відповідальність нового власника. Якщо автомобіль вибуває з володіння власника в результаті винних дій третіх осіб, то шкоду відшкодовує конкретний винуватець (при угоні автомобіля заподіяну шкоду відшкодовує не власник, а особа, яка незаконно заволоділа автомобілем). Якщо власник автомобіля не вжив жодних запобіжних заходів щодо угону, він може бути притягнутий до відповідальності нарівні з безпосереднім винуватцем.

#### **4.3.3.4 Відповідальність за заподіяння шкоди природі**

Зменшення шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище є актуальною проблемою сьогодення.

При згорянні пального в двигуні автомобіля в атмосферу викидається понад 200 хімічних сполук і елементів. Найбільш небезпечними і шкідливими є оксиди вуглецю та азоту, незгорілі залишки вуглецю і свинцю, сірчисті сполуки.

Рівень шуму під час руху автомобіля в транспортному потоці значно перевищує ту межу, яку здатна безболісно витримати людина.

Охорона екології спрямована на забезпечення сприятливих умов для життя і праці людини. Законодавством визначені права і обов'язки осіб, організацій щодо збереження, поліпшення і відтворення елементів природи, оздоровлення навколишнього середовища, попереджувальні та заборонні заходи охорони природи, а також юридична відповідальність за шкоду, заподіювану природі та її ресурсам.

Адміністративна відповідальність передбачена у вигляді штрафу, усунення небезпечних наслідків заподіяної шкоди, відсторонення від займаної посади.

Кримінальна відповідальність настає у випадках заподіювання значної шкоди навколишньому природному середовищу (злив у водойми відпрацьованих паливно-мастильних матеріалів, отруйних рідин та ін.). Кримінальна відповідальність (поряд з відповідальністю за цивільним

законодавством) передбачена також за порушення функціонування природних об'єктів, які охороняються державою.

#### **4.3.3.5 Кримінальна відповідальність**

Кримінальна відповідальність передбачена Кримінальним кодексом і призначається тільки за вироком суду від імені держави. До обставин, які збільшують провину, належать: низькі мотиви, заподіяння злочину з особливою жорстокістю, стан алкогольного сп'яніння, неодноразове притягнення до кримінальної відповідальності.

Обставинами, які пом'якшують провину, є: щиросердне розкаяння, скоєння злочину в стані сильного душевного хвилювання, вжиття заходів щодо запобігання шкідливим наслідкам злочину.

Кримінальним законодавством передбачено такі види покарань: виправні роботи без позбавлення волі, позбавлення волі, конфіскація майна, штраф, позбавлення права займати певні посади або займатися певним видом діяльності.

У передбачених кримінальних законодавством випадках суд може призначити покарання умовно з визначенням випробного періоду для виправлення особи.

Злочини на автотранспорті спричинюються переважно через недотримання вимог Правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів. На автомобільному транспорті кримінальна відповідальність передбачена передусім за:

- випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів;
- угон транспортних засобів;
- самовільне використання транспортних засобів;
- залишення без допомоги особи в небезпечному для життя стані.

#### **4.4 Порядок виконання роботи**

Практичну роботу виконують в такій послідовності:

- 1) Ознайомитись з Законом України “Про дорожній рух”.
- 2) Вивчити основні його розділи та коротко законспектувати їх.
- 3) Скласти звіт про виконану роботу.

#### **4.5 Зміст звіту**

Звіт з практичної роботи повинен мати наступні розділи:

- 1) Назва практичної роботи.
- 2) Мета роботи.
- 3) Обладнання, пристрої, інструменти.
- 4) Теоретичні відомості.
- 5) Порядок виконання роботи.
- 6) Результати вимірів.
- 7) Висновки.

## РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Балмаков А.И., Звонов В.Ф., За рулем без аварий. Минск: Беларусь, 1988. – 252 с.
2. Безсмертний В.О. та ін. Основи керування автомобілем і безпека руху: Підручник / В.О. Безсмертний, З.Д. Дерех, В.В. Іщенко. – К.: Вища шк., 1996. – 202 с.
3. Иванов В.Н. Наука управления автомобилем. – М.: Изд. дом “XX век”, 1995. – 230 с.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення з постатейними матеріалами / За ред. Е.Ф. Демського, К.: Юрінкомінтер, 2001. – 450 с.
5. Коржанський М.Й. Науковий коментар до Кримінального кодексу України, К.: Атака: Академія: Ельга, 2001. – 350 с.
6. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 №2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №25-26. – Ст. 131.
7. Куперман А.И. Безопасное управление автомобилем. – М.: Транспорт, 1989. – 236 с.
8. Пинт А.А. Самоучитель безопасной езды. К.: Изд-во “За рулем”, 2000. – 350 с.
9. Підручник водія / О.Я. Форменко, В.М. Краснопивцев, О.М. Ігнатов та ін. – К.: Ред. журн. “Сигнал”, 1997. – 365 с.
10. Правила дорожнього руху України: Офіц. вид. – Х.: НВП “Світлофор”, 2003. – 125 с.
11. Тимовський О.А., Дерех З.Д., Заворицький Ю.Є Правила дорожнього руху ілюстраціях. – 3-тє вид., переаб. і доп. – К.: Вища шк., 2003. – 450 с.
12. Тимовський О.А., та ін. Основи безпечного керування дорожніми транспортними засобами: Навч. посібник. / О.А. Тимовський, З.Д. Дерех, Ю.Є. Заворицький. – К.: Вища шк., 2004. – 128 с.

## Зміст

	Стор.
1 Лабораторна робота № 1 “Психофізіологічні особливості професійної діяльності водія” .....	3
1.1 Мета роботи .....	3
1.2 Обладнання, пристрої, інструменти .....	3
1.3 Теоретичні відомості .....	3
1.3.1 Реакція водія .....	4
1.3.2 Увага водія .....	5
1.3.3 Пам'ять .....	6
1.3.4 Відчуття і сприйняття .....	6
1.3.5 Зір .....	7
1.4 Порядок виконання роботи .....	9
1.5 Зміст звіту .....	9
2 Лабораторна робота № 2 “Небезпечні ситуації та їх запобігання” .....	10
2.1 Мета роботи .....	10
2.2 Обладнання, пристрої, інструменти .....	10
2.3 Теоретичні відомості .....	10
2.3.1 Професійна надійність водія .....	10
2.3.2 Етика поведінки водія .....	12
2.3.3 Поняття про дорожньо-транспортну пригоду. Класифікація ДТП .....	13
2.3.4 Механізм ДТП .....	15
2.3.5 Головні причини ДТП .....	16
2.3.6 Поняття про експертизу пригоди .....	16
2.4 Порядок виконання роботи .....	17
2.5 Зміст звіту .....	17
3 Лабораторна робота № 3 “Перша медична допомога потерпілим” .....	18
3.1 Мета роботи .....	18
3.2 Обладнання, пристосування, інструмент, наочні приладдя .....	18
3.3 Теоретичні відомості .....	18
3.3.1 Перша допомога при отруєнні вихлопними газами .....	18
3.3.2 Перша допомога при отруєнні технічними рідинами .....	19
3.3.3 Перша допомога при тепловому ударі та обмороженні .....	19
3.3.4 Перша допомога при ушибах, розтягах, вивихах, переломах ...	20
3.3.5 Перша допомога при опіках .....	20
3.3.6 Положення потерпілого при транспортуванні .....	21
3.4 Порядок виконання роботи .....	21
3.5 Зміст звіту .....	21
4 Лабораторна робота № 4 “Вивчення Закону України “Про дорожній рух” .....	22
4.1 Мета роботи .....	22
4.2 Обладнання, пристрої, інструменти .....	22
4.3 Теоретичні відомості .....	22

4.3.1 Контроль у сфері дорожнього руху. Закон України “Про дорожній рух” .....	22
4.3.2 Право власності на транспортні засоби .....	22
4.3.3 Види правопорушень .....	23
4.3.3.1 Дисциплінарна відповідальність .....	24
4.3.3.2 Адміністративна відповідальність .....	24
4.3.3.3 Відповідальність за цивільним законодавством .....	25
4.3.3.4 Відповідальність за заподіяння шкоди природі .....	26
4.3.3.5 Кримінальна відповідальність .....	27
4.4 Порядок виконання роботи .....	27
4.5 Зміст звіту .....	27
Рекомендована література .....	28