

Информационные материалы  
 Всероссийского «родительского всеобуча» по профилактике детского  
 дорожно-транспортного травматизма (23 сентября 2020 г.)

**Вопрос 1. «Закономерности психического развития детей и влияние родительских установок на формирование безопасного поведения в дорожной среде».** *(И.о. Директора Московского научно-исследовательского института – Филиала ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии им. В.П. Сербского» Минздрава России, С.В. Шпорт, и научный сотрудник Лаборатории психогигиены и психопрофилактики ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии им. В.П. Сербского» Минздрава России, А.С. Васильченко).*

Национальный медицинский исследовательский Центр психиатрии и наркологии им. В.П. Сербского выполняет научные исследования, направленные на психопрофилактику безопасного вождения. Особое внимание при работе с детьми уделяется родителям. Важно понимать, что только через доверительный контакт с родителями, возможно повлиять на формирующийся стереотип поведения у ребенка. Стереотип поведения ребенка на дорогах зависит от модели поведения взрослого.

Культура – это знания и ценности, накопленные в обществе и усвоенные его членами. Именно поэтому любая культура должна воспитываться и прививаться с детства, в том числе, и культура поведения на дороге.

Виктимология (или психология потерпевшего) изучает факторы формирования индивидуально-психологических качеств и особенности поведения, служащих причиной преступления в отношении человека. Особенность виктимологической профилактики дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) заключается в выявлении и устранении факторов, обстоятельств и ситуаций, формирующих виктимное поведение на дорогах.

Основные причины травмирования детей на дорогах: переход в неустановленном месте – 34-38%, внезапный выход из-за укрытия 17-21%, игры и хождение по проезжей части 15-19%.

Психологи рассматривают автодорожный риск несовершеннолетних через призму психического развития ребенка. Психологические исследования выделяют два главных фактора риска принятия ошибочных решений: сила стресса и неразвитость способности к осознанной регуляции поведения.

В аспекте формирования личности для каждого возрастного периода ведущим является деятельностно-опосредствованный тип взаимоотношений, складывающихся у ребенка с наиболее референтной для него в этот период группой (или лицом).

**Период дошкольного детства (3-7 лет)** характеризуется распадом совместной деятельности со взрослым (социальная ситуация развития). Поведение взрослого выступает образцом, который моделируется ребенком в

совместной игровой деятельности. Переход от дошкольного детства к другому периоду происходит вследствие преодоления кризиса 7 лет. Этот кризис связан с формированием внутренних переживаний, опосредующих отношение ребенка к миру. Появляются первые представления о том, что такое хорошо и что такое плохо.

На первый план выходит учебная деятельность, которая знаменует собой следующий возрастной период – **младший школьный возраст (7-11 лет)**. В этот период идет формирование произвольности психических процессов, воли, рефлексии собственного опыта.

Однако недостаточность развития произвольности выступает одним из главных факторов виктимного поведения на дорогах. Помимо этого, к факторам риска виктимизации детей дошкольного и младшего школьного возраста относят: импульсивность, спонтанность, недостаточно развитое чувство опасности, недостаточную сформированность произвольности функций внимания и восприятия, несформированность абстрактно-логического мышления и способности к выявлению причинно-следственных связей, утомляемость, отсутствие опыта и развитых способностей предвидения последствий своих действий и поведения других участников дорожного движения.

В быстро изменяющихся дорожных ситуациях возникающее у детей свойство «суженого сознания» за счет глубоко переживаемых ярких эмоций (испуга, страха, боязни), снижает мыслительные способности и критическую оценку происходящего. Ребенку трудно одновременно удерживать в сознании, выполнять и контролировать действия, необходимые ему как участнику дорожного движения.

Дети младшего школьного возраста отличаются доконвенциональным уровнем моральной регуляции поведения. Они ориентируются на мнение взрослого человека. Что задается взрослыми в качестве эталона и нормы поведения, принимается ребенком безусловно. Становится главным критерием нравственной оценки своего собственного и чужого поведения.

Общей характеристикой **подросткового возраста** является расширение сферы социальной активности и изменение отношений с учителями, сверстниками, родителями. Ведущий характер интимно-личностного общения в развитии подростков определяет направление правовой социализации личности. Подростки отличаются конвенциональным уровнем моральной регуляции поведения. Они ориентируются на требования малой референтной группы.

Согласно результатам исследований, факторами риска попадания в ДТП для детей **младшего школьного и подросткового возраста** являются: низкий уровень развития вербального интеллекта, высокий уровень склонности к риску, незрелость нервной системы (несдержанность, импульсивность, раздражительность), быстрая смена настроения.

Интенсивность развития дорожной ситуации усиливает эмоциональные реакции подростка, и тем самым приводит к снижению адекватности оценки, складывающейся обстановки.

Таким образом, к факторам риска формирования виктимного поведения на дорогах у несовершеннолетних, обусловленных особенностями психического развития в разные периоды жизни, можно отнести:

- неразвитость способности к оценке дорожной ситуации;
- неразвитость/несформированность функций прогноза развития дорожной ситуации;
- несформированность произвольной регуляции деятельности;
- усвоение ненормосообразных образцов поведения, транслируемых ближайшим окружением;
- несформированность произвольности функций внимания и восприятия, что затрудняет оценку дорожной ситуации.

Для безопасного участия обучающихся образовательных организаций в дорожном движении необходима их специальная подготовка, в процессе которой нужно сформировать знания основ правил дорожного движения (далее – ПДД), умения и навыки безопасного поведения на дорогах, а также умения анализировать и предвидеть развитие дорожной ситуации.

**Вопрос 2. «Формирование в семье тренда на безопасное поведение на дорогах. Использование детьми и взрослыми световозвращающих элементов при участии в дорожном движении».** *(Член координационного совета общероссийской общественной организации «Национальная родительская ассоциация социальной поддержки семьи и защиты семейных ценностей», исполнительный директор межрегиональной общественной организации «Союз отцов» Ю.В. Соленов.)*

Всероссийский конкурс «Безопасная дорога детям», проводимый НРА 7 лет подряд, в прошедшем году собрал более 9000 участников из 81 субъекта РФ. Главными целями конкурса стали формирование и развитие комплексной системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (далее – ДДТТ), развитие интеллектуально-творческого потенциала и личной ответственности учащихся и родителей за соблюдение ПДД.

Для реализации этих целей были поставлены следующие задачи:

- развитие системы семейно-государственного партнёрства в вопросах охраны жизни и здоровья детей и развитие потенциала образовательных организаций в сфере охраны здоровья обучающихся и предотвращения ДДТТ;

- анализ лучших практик пропаганды безопасного поведения детей на дорогах, соблюдения ПДД;

- обновление содержания и технологий воспитательной деятельности в образовательных организациях по вопросу профилактики ДДТТ с учетом региональных особенностей, социокультурной среды, традиционного и инновационного опыта;

- вовлечение родителей обучающихся в учебно-воспитательную работу образовательных организаций.

Всероссийский детский Конкурс проводится для двух категорий участников:

разновозрастные команды обучающихся образовательных организаций общего, дополнительного, среднего профессионального образования в составе не менее 3 человек (от 8 до 18 лет) (далее – команды учащихся);

семейные команды, состоящие из 1-2 родителей, детей школьного и/или дошкольного возраста, воспитывающихся в данной семье, состав не менее 3 человек (далее – семейные команды).

Конкурсные работы предоставляются в номинациях:

социальный видео ролик (в том числе анимационный) представляющий социальную рекламу, направленную на изменение моделей общественного поведения и привлечение внимания к проблеме безопасного поведения детей на дорогах, популяризацию соблюдения ПДД;

интерактивные формы (флэш-моб, игра, соревнование, мини-спектакль);  
информационный продукт (просветительские комиксы, рисунки и плакаты);

компьютерная презентация (презентационный материал, отражающий исследовательскую, пропагандистскую, агитационную, обучающую деятельность по профилактике ДДТТ, деятельность отрядов ЮИД.

Как эффективный пример взаимодействия «Союза отцов» города Энгельса Саратовской области совместно с Госавтоинспекцией, Национальной родительской ассоциацией, мультстудией «Пластилин» и школой безопасности «Стоп Угроза» на постоянной основе проводятся занятия по безопасному поведению, в том числе и на дорогах.

Занятия представляют собой тренинги, где дети, в смоделированных ситуациях получают не теоретические знания, а практические навыки безопасного поведения в различных ситуациях. После прохождения всех упражнений ребят всегда ждет увлекательнейшая возможность самим создать настоящий мультфильм, естественно перекликающийся с тематикой занятия.

Сотрудники Госавтоинспекции Нижегородской области совместно с представителями «Союза отцов» и студентами Нижегородского автотранспортного техникума регулярно проводят разъяснительную работу с водителями и пассажирами транспортных средств, а юным пассажирам вручают памятные подарки, световозвращающие элементы и школьные тематические календари.

В рамках проведения мероприятий «Автокресло-детям!» на центральных улицах Нижнего Новгорода в местах массового скопления детей (в дневное время) сотрудники Госавтоинспекции совместно с отцами и детьми организуют профилактическую акцию «Главный пассажир», в ходе которой проводится мониторинг обеспечения безопасной перевозки детей-пассажиров в транспортных средствах, профилактические беседы о соблюдении скоростного режима и значимости использования детских удерживающих устройств, выдача тематических листовок.

Также необходимо отметить, что на сегодняшний день современные гаджеты, средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ) (электросамокаты, гироскутеры и др.), которые покупаются родителями «в поддержку развития» детей, часто становятся носителем опасности. Родители не утруждают себя обучением своих детей правилам безопасного передвижения на СИМ. Формирование и развитие комплексной системы профилактики ДДТТ, развитие интеллектуально-творческого потенциала и личной ответственности детей невозможно без ответственного и вовлечённого участия родителей.

Подготовка ребёнка к процессу обеспечения личной безопасности на дорогах. Формирование навыков безопасного поведения в транспортной среде. Главный учитель безопасному поведению ребёнка на дороге – родитель! Нет чужих детей, есть окружение моего ребёнка!

**Вопрос 3. «Профилактика отвлечения внимания при участии в дорожном движении водителей, пассажиров и пешеходов – социальная кампания «Внимание на дорогу» в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения». (Шеф-тренер, эксперт экспертного центра «Движение без опасности» В.С. Бахарев)**

Внимание – это сосредоточенность сознания и его направленность, но что-либо, имеющее значение для человека. Эту способность стоит воспринимать как возможность человека собирать и анализировать ситуацию. Уровень внимания (вовлеченность) умение выявлять факторы, относящиеся к одной ситуации. Способность оценивать и верно расставлять приоритеты.

Привлечение внимания возможно пятью основными путями. Первый путь – основной (для человека). **Зрительный контакт.** Увидеть происходящее и придать ему значение (оценить угрозу). **Аудиальный контакт** (услышать угрозу), как правило работает совместно со зрительным. Но человеку недостаточно информации поступившей этим путем, поэтому он стремится получить зрительный контакт с источником звука. Сначала услышать, затем увидеть, после принять решение. То есть аудиальный путь имеет большее значение по времени до принятия решения. **Осязательный (тактильный)** - способность ощущать прикосновения, воспринимать что-либо рецепторами, расположенными в коже, мышцах, слизистых оболочках. (Википедия), **Вкусовой и обонятельный используются** в иных ситуациях. Стоит отметить, что в критических ситуациях все пять источников привлечения внимания усиливают свою работу.

Раздражители – факторы привлечения внимания группируются в сознании в зависимости от рода деятельности. Умение правильно очертить круг раздражителей необходимых для принятия решения – сосредоточенность. Человек не способен одновременно воспринимать большую группу раздражителей, для полноты оценки он переключает внимание между группой приоритетных раздражителей.

Сама способность наблюдать за окружающим миром это базовый принцип выживания. Наиболее ярко можно проиллюстрировать на примере поведения домашней кошки, попавшей в новую, неизведанную среду. Первое,

что будет искать животное – возможность укрыться (спрятаться). Считая новую среду безусловно опасной. Второе, из укрытия животное будет долго прислушиваться ко всем окружающим звукам и с опаской реагировать на каждый громкий звук. Но спустя некоторое время, желание исследовать пространство возьмёт верх и медленно передвигаясь, продумывая каждый шаг, кошка выйдет из укрытия. Уже через неделю, все то что казалось страшным – станет привычным и больше не будет привлекать внимание животного.

Механизм привлечения внимания человека и животного носит однокоренной характер.

В первую очередь внимание сосредотачивается на факторах, имеющих **прямую и явную угрозу** жизни. Затем внимание привлекают **не явные угрозы**. Количество потенциальных угроз, не относящихся к явным, определяется способностью прогнозировать (представлять) возможное развитие ситуации. Умение быстро и верно оценить не явную угрозу приходит с опытом (количеством повторений схожих ситуаций).

Примером может стать процесс формирования навыка наблюдения за движением автомобиля. Кандидат в водители при управлении автомобилем сосредотачивается на группе явных угроз. К которым он относит: скорость движения, процесс замедления автомобиля, наличие иных автомобилей на пути следования и прочее. Само перемещение автомобиля, под его управлением, кажется столь опасным, что сосредоточение на небольшой группе явных угроз занимает все внимание. Стоит отметить, что расположение раздражителей сосредоточенно строго на траектории следования. Инструктор же требует от кандидата в водители стать «Еще внимательнее!». В этом требовании содержится призыв обратить внимание не только на явные угрозы, но и проследить за не явными. Например, приближаясь к пешеходному переходу будь внимательнее! Ожидание инструктора: сбрось скорость, посмотри слева и справа за пешеходами, проверь ситуацию позади, будь готов остановиться. Реальность – кандидат в водители сосредоточен на явных угрозах, что не в состоянии что-то изменить. Само требование «Будь внимательнее» – пустой звук!

Для правильности восприятия необходимы две составляющие. Знание о том, как действовать и перевод взгляда между опасными и потенциально опасными местами (сбор информации). Умение правильно действовать достигается многократным повторением (тренировками). Реагировать на явную угрозу достигается путем познания. Наиболее сложный навык это оценка потенциально возможных угроз, достигается путем изучения (интереса) и получением опыта подобных ситуаций.

Результирующей этих процессов станет понятие «Внимание» – это осознанный сбор информации, перевод взгляда в поисках опасности.

В современном мире, человек огражден от природных угроз жизни и воспринимает окружающий мир как безопасную среду обитания. Нет необходимости постоянного наблюдения за опасностями. Поэтому уровень

бдительности находится на низком уровне. Бдительность – осознание угрозы и действия, направленные на снижение риска.

Один из наиболее опасных факторов для жизни человека – это транспортное движение. Неизбежность взаимодействия с транспортом создает множество ситуаций, напрямую угрожающих жизни. Низкий уровень бдительности становится причиной отвлечения внимания от окружающих опасностей. Разве кому-нибудь придёт в голову слушать музыку в наушниках находясь в экстренной ситуации? Или перебирать на планшете забавные картинки зная, что рядом есть опасность? Другими словами, бдительность определяет уровень внимания.

Давайте рассмотрим основной способ получения информации по средствам зрения.

Зрение человека формировалось в процессе эволюции. И соответствует физиологическим особенностям человека. А именно росту, скорости и способу питания. Так как человек относится к плотоядным и должен добывать пищу охотой, глаза расположены на передней части, на лице. Это расположение позволяет увидеть добычу на более удаленном расстоянии, но уменьшает боковой обзор.

Возможности зрения напрямую зависят от скорости движения. Скорость с которой передвигается человек без помощи механизмов составляет от 2 км/ч (прогулочный шаг) до 38 км/ч (профессиональный спортсмен). Чем выше скорость, тем ниже способность оценивать ситуацию вокруг.

От природы у человека бинокулярное зрение. Объем зрения создается за счет проекции двух картинок, передаваемых в мозг двумя глазами. Так же благодаря этому человек воспринимает удаление предмета и рельеф местности. Точка пересечения направления взглядов обоих глаз называется фокальной (фокусной) точкой. В фокальной точке человек видит детальную картинку.

Видимую площадь назовем полем зрения – это видимое пространство при неподвижном взгляде (периферическое зрение). Внутри поля зрения расположено поле внимания - часть зрения, в которой человек способен переключать фокус зрения между раздражителями, не задействуя поворот головы. Именно сканирование (перевод взгляда от одного раздражителя к другому) позволяет человеку собрать достаточно информации о ситуации в целом. С ростом скорости поле внимания сужается. При этом поле зрения остается тем же (туннельный эффект зрения). Для эффективного анализа ситуации человек вынужден переключаться от одного раздражителя к другому. Чем уже поле внимания (выше скорость движения), тем меньше способность человека к анализу информации. Есть и другое крайнее значение. Если человек пытается рассмотреть небольшой предмет, то поле внимания так же резко сужается, практически до габаритов предмета. Но ведь при этом поле зрения остаётся прежним? Верно, но работает оно в сигнальном режиме. Если в поле зрения появится раздражитель, и он будет опознан как угроза, то человек переведет взгляд на него, при этом потеряв из поля внимания ранее рассматриваемый предмет.

Делая вывод из выше сказанного, можно сказать, что человек способен следить только за небольшой группой раздражителей. Приоритетность выбора раздражителей для контроля зависит от степени осознанной опасности (знания, опыт). Человек собирает информацию непрерывным сканированием – переводом взгляда. Уровень бдительности зависит от осознанности угрозы.

Ограничение возможностей осмотра и слуха стоит считать основной опасностью. Что мешает видеть водителю?

**Скорость движения.** Чем выше скорость движения, тем меньше поле внимания, тем меньше времени на принятие решения. За одну секунду при скорости 60 км/ч автомобиль проезжает более 16 метров. За одну секунду водитель должен провести анализ и дать оценку множеству факторов.

Явные угрозы: скорость движения, состояние покрытия, возможность пересечения траекторий движения с попутными автомобилями, светофорный режим, ограничения направления движения на пути следования, смена направления движения.

Не явные угрозы (вероятность): выезд автомобиля с примыканий к проезжей части дороги, резкое торможение или смена направления движения автомобилей попутного следования, опережение автомобилей попутного следования, выход пешеходов на проезжую часть дороги, смена покрытия проезжей части, начало движения припаркованных автомобилей, потеря управления автомобилем попутного или встречного следования, начало обгона попутным или встречным транспортным средством, достаточность места для попутного или встречного разъезда и др.

Другими словами, объем информации, необходимый для управления автомобилем в режиме ограниченного времени, – огромен. И совсем не факт, что водитель в эту секунду принимает решение, исходя из верно определенных угроз. В условиях ограниченного скоростью поля внимания глаза водителя должны сканировать дорогу непрерывно!

Возвращаясь к образу кандидата в водители, вспомните себя! Как трудно давались первые километры самостоятельного пути. Сколько опасностей таила в себе дорога и как аккуратно вы относились к выбору безопасной скорости. Что же произошло с ростом стажа и опыта? Разве угроз вокруг вас стало меньше? Нет. Просто большая их часть была отнесена в разряд «редко встречающихся» - по сути «не страшных». Но ситуация поменялась лишь в отношении к ним. Они сохранили степень опасности. Так наиболее явной проблемой внимания является скорость движения. Она не позволяет полноценно собирать информацию. При этом саму скорость человек перестает воспринимать как явную угрозу, а значит и множество не явных остаются вне поля внимания.

**Препятствия в самом автомобиле.** Геометрические ограничения осмотра. Речь о «слепых» зонах автомобиля. Силовой каркас автомобиля создает «не просматриваемые» зоны вблизи автомобиля. В процессе движения водитель практически их не замечает. За счет движения создается иллюзия их отсутствия. Автомобили, движущиеся с той же скоростью, могут легко



пропасть из вида. При должном уровне бдительности, водитель проверяет «слепые» зоны, меняя положение на сиденье (выглядывает). Но это происходит, если внимание водителя сконцентрировано на движении, и он помнит об угрозах.

### **Игрушки, наклейки и незакрепленные предметы.**

Ранее мы говорили о необходимости переводить взгляд. Внимание водителя привлекают различные раздражители. Одним из самых сильных раздражителей – разнообразные незакрепленные предметы, особенно те, которые находятся в поле внимания. Через некоторое время водитель привыкает к раздражителю и перестаёт его замечать. Но вместе с этим перестает реагировать на другие раздражители, что значительно уменьшает возможности реагирования на опасность. Наиболее яркий пример – это освежитель воздуха на зеркале. Водитель практически перестает обращать внимание на правое бортовое зеркало.

**Курение, употребление еды и напитков.** Еда и питье один из наиболее важных процессов жизнеобеспечения организма человека. В момент трапезы люди практически полностью сосредотачиваются на этом процессе. Опасная ситуация, когда трапеза происходит в процессе управления автомобилем. Водитель вынужден переключать внимание между пищей и дорогой. Стоит напомнить, что всего на 1 секунду, переведя взгляд от дороги, можно пропустить большое количество потенциально опасных ситуаций и прямых угроз, проехав при этом не менее 16 метров при скорости 60 км/ч. Хуже обстоит ситуация с питьем - нужно поднять емкость, не пролив ее на себя, а значит точно потерять контроль над управлением автомобиля.

Курение само по себе не безопасный процесс. Пепел имеет свойство, улетать куда угодно кроме окна. Потерявший зажжённую сигарету водитель скорее сосредоточится на ее поисках, нежели управлении автомобилем. Такая же ситуация и с «улетающими» с приборной панели предметами.

**Грязь на стеклах и зеркалах.** Загрязненные смотровые стекла и зеркала не дадут достаточной информации для принятия решения водителем. Предметы, удаленные от автомобиля в зеркале, кажутся значимо меньше истинных размеров. Мелкое зерно грязи на зеркалах не позволит их увидеть.

**Погодные условия.** Хорошие погодные условия определяются условиями видимости и состоянием дорожного полотна. Водитель быстро привыкает к комфортным условиям, но погода переменчива. В момент начала дождя ухудшается не только видимость, но и покрытие становится более скользким. Как этот фактор относится к вниманию водителя? Ответ в его поведении. Первым делом он включает стеклоочистители, стремясь сохранить возможности осмотра, но при этом не сбрасывает скорость. К тому же, во время дождя, многочисленные отражения в лужах фар и фонарей могут дезориентировать водителей. Даже листопад может стать причиной трагедии на дороге. Листья, особенно мокрые, попадая под колеса транспорта, образуют своеобразную прослойку, которая действует как смазка, увеличивая тормозной путь.

**Изменение условий освещенности.** В темное время суток возможность водителя к обнаружению явных угроз сильно снижается из-за условий видимости. Так, скорость движения кажется значимо ниже, а предметы дальше, чем есть на самом деле. С неявными угрозами дело обстоит еще хуже. Возможности водителя сокращаются до небольшого пятна света фар. И если в этот момент водитель не сохранит бдительность, вероятность беды крайне высока. Именно ночью водители не замечают, казалось бы, явных угроз. При этом скорость движения в ночное время по трассе традиционно выше. Ночная дорога полна опасностей и неожиданностей, а малое количество автомобилей и пешеходов располагает к быстрой езде.

Глазам человека необходимо время, чтобы привыкнуть к темноте. Но все равно, ночное зрение значительно хуже дневного. В ночное время глаза человека хуже различают цвета. Например, красный цвет кажется темным и даже черным. Зеленый цвет выглядит светлее, чем красный. Приближаясь к светофору, его сигналы кажутся сначала белыми, и лишь позднее мы начинаем различать цвета. Ослепление от фар встречных транспортных средств – одно из самых опасных явлений ночной дороги. Это кратковременная слепота. Основное правило при движении ночью: меньше скорость и больше дистанция до впереди едущего автомобиля.

#### **Мысли, музыка, усталость.**

Не менее опасным фактором, отвлекающим внимание водителя, является погруженность в собственные мысли. Процесс обдумывания прерывает процесс контроля над автомобилем и дорожной ситуацией. Попробуйте пересказать одновременно алфавит и таблицу умножения. Так и за рулем, мысли водителя должны быть сосредоточены на вождении.

Музыка в автомобиле не только отвлекающий, но и провоцирующий фактор. Наслаждаясь ритмичной музыкой, водитель стремится подстроить ритмичность управляющих действий под ритм мелодии. Это часто приводит к увеличению скорости движения, как следствие потери внимания.

Усталость это накапливающиеся состояние организма. Когда порог сил почти исчерпан, организм стремится к отдыху замедляя все процессы включая умственные. Как не уснуть человеку, который хочет спать? – никак. Всякого рода кофе и прочие напитки дают дополнительные минуты бодрствования. Но принципиально ли это? Устал – остановись в безопасном месте! Откинь спинку сиденья и подремли 15 минут. Это не снимет усталость, но позволит доехать до гостиницы. А вообще я слышал про такой вид пыток, когда спать не дают...

**Дети в автомобиле и пассажиры.** Вообще для ребенка нахождение в автомобиле – это радость! Но максимум - первые два часа, потом начинаются попытки покинуть автокресло, начать беситься, а если и это не привлекло внимание водителя, то и скандал устроить могут. Я не знаю родителей, которые не отвлекутся от дороги на крик ребенка. Вот вам и беда. В любом случае сначала необходимо остановиться, лишь за тем уделить внимание ребенку. Похожая ситуация касается пассажиров автомобиля. Чем больше они привлекают к себе внимания, тем чаще отвлекается от дороги водитель.

**Мобильный телефон.** Мобильный телефон стал неотъемлемой частью жизни современного человека. К сожалению, он так же плотно вошел в культуру вождения. Загруженность дорог приводит к заторам, в которых водитель теряет массу времени. Одним из самых распространённых развлечений в этот момент – разговор по мобильному телефону. При этом водитель не думает об опасности сопряжения процесса управления автомобилем и разговора по мобильному телефону.

Поднося к уху устройство, водитель сам ограничивает для себя поле внимания и перекрывает аудиальный канал информации. Сосредотачиваясь на теме разговора полностью, теряет бдительность. Его система оценки рисков перестает существовать. Невозможность полноценного осмотра приводит к предаварийной ситуации, как показала практика, большая вероятность столкновения по правому борту автомобиля. Увеличение времени реагирования на опасность происходит из-за необходимости переключения внимания между разговором и дорогой. Управление автомобилем происходит одной рукой, что не оставляет возможности водителю выполнять точные действия. И наконец, в момент поиска или набор номера, водитель сосредотачивает внимание на устройстве полностью, теряя контроль над управлением.

**Что помогает видеть водителю.** В современных автомобилях существует целый комплекс систем, стремящихся помочь водителю. Они непрерывно контролируют пространство вокруг автомобиля, привлекая внимание водителя к наиболее опасным (по их «мнению») ситуациям. Наиболее часто встречающиеся системы: контроля слепых зон автомобиля (<https://www.youtube.com/watch?v=dbJt9VT1gb4>), удержания в полосе (<https://www.youtube.com/watch?v=RPuFwa66IpQ>), предупреждения столкновения (<https://www.youtube.com/watch?v=duRuiuHyNBQ>), контроля усталости водителя (<https://www.youtube.com/watch?v=OvsrrPiRpl4>), голосового управления вспомогательными системами управления (<https://www.youtube.com/watch?v=x8XzUHNXHPM>), JFFAN (<https://www.youtube.com/watch?v=OGpLiTbIIPo>), адаптивный круиз контроль (<https://www.youtube.com/watch?v=dADrvKMguWc>).

**Про различия восприятия пешехода и водителя.** Не стоит забывать, что водитель становится пешеходом, как только покидает автомобиль. Бдительность пешехода значимо ниже, чем у водителя. Скорость перемещения ниже, уверенность в защищенности прав законодательством, да и отвлекающих внимание факторов значимо больше. Чего стоят вывески магазинов, непрерывно мелькающих в поле зрения. Столь большое количество раздражителей отрицательно сказывается на бдительности пешехода. Уверенность в возможности мгновенной реакции на опасность так же отрицательно сказывается на внимании пешехода. При низком уровне бдительности, пешеход может позволить себе заткнуть (в прямом смысле) уши. Наушники лишают его возможности своевременной реакции на опасность. Есть мнение что пешеходы-водители более внимательны, чем пешеходы. В остальном механика организации внимания схожа с водительской.

**Вывод.** *Осознанное поведение* – это система присвоения приоритетов. *Бдительность* – система активации внимания. *Внимание человека* — это целая система оценки рисков. Включающая в себя физические возможности человека, мыслительный процесс, его знания и опыт. Внимание человека поддается развитию, путем освоения новых знаний, навыков. Если эта система направлена на снижение рисков, то рано или поздно она приобретёт достаточные значения для эффективной работы. *Отвлечение внимания* – это осознанное действие, приводящее к потере бдительности.

**Вопрос 4.** **«Всероссийский конкурс «Рисую СИМ», посвященный введению в правила дорожного движения нового участника – пользователя средства индивидуальной мобильности».** (*Заместитель главного редактора печатных изданий «STOP-Газета» и «Добрая Дорога Детства» Е.А. Веренинова*).

В августе 2020 г. организован Всероссийский конкурс «Рисую СИМ» (далее – Конкурс), который проводится с целью профилактики ДДТТ, пропаганды изучения и соблюдения ПДД, расширения кругозора детей.

Конкурс проводится общественной организацией «Всероссийское общество автомобилистов» и редакцией Всероссийского издания «Добрая Дорога Детства» совместно с Госавтоинспекцией России и Министерством просвещения Российской Федерации.

Принять участие могут дети от 5 до 16 лет (вкл.)

Задачи Конкурса: пропаганда безопасного поведения на дорогах и стимулирование интереса детей и подростков к теме соблюдения Правил дорожного движения; поиск и поддержка среди детей и подростков инновационных идей в сфере безопасного поведения на дорогах; развитие и реализация творческих способностей детей и подростков; определение и поощрение авторов лучших работ.

Информируем, что редакция регулярно публикует методические материалы и плакаты по тематике СИМ.

Конкурс проводится по четырем номинациям, в которых предполагается создание:

рисунка, изображающего ситуацию использования средства индивидуальной мобильности (роликовых коньков, самоката, электросамоката, скейтборда, и иных аналогичных средств);

эмблемы объединяющей все средства индивидуальной мобильности, для дальнейшего использования в качестве графического символа СИМ;

новых дорожных знаков – запрещающего и предписывающего – предназначенных для пользователей средств индивидуальной мобильности;

коротких видеороликов по грамотному и безопасному использованию СИМ.

К участию в Конкурсе допускаются материалы, поданные до 1 ноября 2020 г. Один участник подаёт максимум 1 работу в каждой номинации. Материалы должны быть оригинальными и грамотными с точки зрения ПДД. Участники направляют свои работы в электронном виде через сайт газеты

«Добрая Дорога Детства» ([www.dddgazeta.ru](http://www.dddgazeta.ru)) в специально созданный раздел. Ознакомиться с техническими требованиями к работам можно в Положении о конкурсе, которое находится в разделе «Документы».

Предварительные итоги конкурса – на сайт редакции пришло более 1 тысячи заявок из 42 субъектов Российской Федерации. Самыми популярными номинациями Конкурса стали: создание рисунка и новых дорожных знаков. 10 регионов-лидеров по количеству заявок – республики Башкортостан и Татарстан, Чеченская Республика, Кемеровская, Липецкая, Московская Нижегородская, Ростовская, и Самарская области, город Москва.

Жюри подведёт итоги Конкурса до 30 ноября т.г. Авторы работ, занявших первые десять мест в каждой номинации (это три призера и семь лауреатов), награждаются Дипломами Конкурса и призами от ВОА. Абсолютно все участники Конкурса награждаются именными электронными Дипломами. Результаты Конкурса и лучшие работы будут опубликованы в газете и на сайте «Добрая Дорога Детства».

**Вопрос 5. Всероссийская онлайн-олимпиада для школьников начальных классов «Безопасные дороги».** *(Старший инспектор по ОП 8 отдела ГУОБДД МВД России, полковник полиции О.В. Позднякова)*

В рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в конце ноября ГУОБДД МВД России, совместно с Минтрансом России, Федеральным дорожным агентством и автономной некоммерческой организацией «Национальные приоритеты» планируем запуск всероссийской онлайн-олимпиады для обучающихся начальных классов «Безопасные дороги».

Олимпиада на знание основ безопасного поведения на дорогах пройдет на образовательной платформе «УЧИ.РУ». Официальный анонс Олимпиады состоится ближе к датам ее проведения, посредством рассылки официальных писем руководителям проектных офисов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в субъектах Российской Федерации, а также организации информационной кампании в федеральных средствах массовой информации и наиболее популярных социальных сетях.

Следите за информацией в СМИ и сети «Интернет» и обеспечьте участие в нем школьников начальных классов.

Дети сегодня – полноправные участники дорожного движения, они водители, пассажиры, пешеходы. Безопасность детей на дорогах начинается с их своевременного обучения умению ориентироваться в дорожной ситуации, воспитания потребности быть дисциплинированным, осмотрительным, осторожным. Задания Олимпиады будут направлены именно на это. Интерактивные занимательные задания Олимпиады призваны повысить осведомленность детей в вопросах безопасного поведения на дорогах, а нам, взрослым, показать, на какие аспекты стоит обратить особое внимание.