ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ

УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО

ОБРАЗОВАНИЯ

ДОНСКОЙ ГОСУДАРСТВЕНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ

УНИВЕРСИТЕТ

КАФЕДРА «ФИЛОСОФИЯ»

КУРСОВАЯ РАБОТА

ПО ДИСЦИПЛИНЕ:

«ИНЖЕНЕРНАЯ ПСИХОЛОГИЯ И ЭРГОНОМИКА»

НА ТЕМУ: «Влияние временного фактора в работе водителя»

ВЫПОЛНИЛА: ст.гр.ГПС-32

Самсонова С.В.

 ПРОВЕРИЛ: Даутов Д.Ф.

Ростов-на-Дону

2011

**Содержание**

|  |  |
| --- | --- |
| Введение  | 3 |
| Глава I. Работа водителя | 4 |
| §1. Общие сведения о профессии  | 4 |
| §2. Категории водителей | 14 |
| §3. Оценка рабочего места водителя | 23 |
| Глава II. Временной фактор в работе водителя | 25 |
| §1. Время как понятие психологии | 25 |
| §2. Временной анализ труда водителя | 26 |
| §3. Темп работы водителя и дефицит времени | 35 |
| §4. Время труда и отдыха водителей | 39 |
| Заключение | 49 |
| Литература  | 51 |

**Введение**

Данная работа посвящена рассмотрению значения временного фактора в работе водителя.

Тема курсовой работы актуальна, ведь дефицит времени водителей сказывается не только на “человеке за рулём”, но и всех людях, пользующихся общественным транспортом.

 Целью данной работы является рассмотрение влияния временного фактора на работу водителя.

Мной была предпринята попытка решить следующие задачи: описать общие сведения о профессии; дать оценку рабочему месту водителя; рассмотреть временной анализ труда, темп работы, режим труда и отдыха водителя; осветить проблему дефицита времени водителя.

Объектом исследования является работа водителя.

Предмет иследования – это временной фактор в работе водителя.

Литература, наиболее значимая для данной курсовой работы:

* Стрелков Ю.К. Инженерная и прорфессиональная психология
* Завалишина Т.Н. Инженерная психология. Теория, методология
* Алексеев Б.А. Безопасность движения автомобильного транспорта
* Материалы сайта <http://www.avtostrah.in.ua/advices/free_conditions/driver_temp/>

**I глава. Работа водителя**

**§1. Общие сведения о профессии**

Не каждый, кто научился водить машину, может работать водителем. Эту профессию многие считают одной из самых доступных. Но не каждый, отучившись на курсах, сможет стать водителем, а тем более профи. По мнению специалистов, 30% населения трудоспособного возраста вообще непригодны к этой работе. При всей кажущейся «легкости», это одна из самых ответственных и опасных профессий.

Важнейшие качества в этой работе — быстрая и чёткая двигательная реакция, устойчивость к монотонии, хорошая зрительная память, умение концентрировать и переключать внимание, решительность и эмоциональная устойчивость. К сожалению, при допуске человека к рулю учитывается, прежде всего, его физическое здоровье, а психоэмоциональное проходит проверку уже в процессе работы. Наверное, поэтому так много «плохих» водителей, которые создают проблемы коллегам надорогах, везут пассажиров «как дрова» и приводят в ужас пешеходов.[6]

Но не о них сегодня речь, а о настоящих профессионалах, благодаря которым работа водителя была и по-прежнему остается для многих мальчишек мечтой, где есть место и романтике, и отваге, и приключениям … Пожалуй, больше всего этим представлениям соответствует работа дальнобойщика (при всей ее сложности и опасности), хотя, как и влюбой другой профессии здесь главное — найти себя. Кто-то будет получать от своей работы истинное удовольствие, лихо разъезжая на погрузчике по территории завода, кому-то по душе колесить по изученному вдоль и поперек маршруту общественного транспорта, а кто-то гордо восседает за рулем мусоровоза…

Диапазон применения труда водителей достаточно широк и во многом определяется транспортным средством. Но, например, такая профессиональная группа, как водитель автомобиля подразумевает множество совершенно разных «специализаций»: водитель такси, персональный шофер директора, водитель большегрузного автомобиля с прицепом и маленького грузовика, лесовоза или автоцистерны, самосвала или рефрижератора ит.д. Критерии при найме водителя на ту или иную машину и зарплаты тоже разные.[7]

Скажем, нефакт, что вы легко устроитесь водителем-международником, открыв категорию Е — наниматели предпочитают брать на работу дальнобойщиков с опытом международных перевозок от трех лет. Зарплаты у этой категории водителей нельзя назвать однозначно высокими, поскольку все зависит от количества рейсов. Но тот, кто буквально и спит, и ест в машине, действительно зарабатывает весьма прилично. Путь к этому благополучию нелегок и тернист. Не опытному водителю сначала придётся доказывать свою профпригодность нагородских и внутри республиканских маршрутах, причем не на самых лучших машинах, затем найти опытного наставника, который согласится взять вас в заграничный рейс в качестве стажера. К «кочевой» жизни дальнобойщика со всеми ее приключениями, трудностями и опасностями тоже еще надо приспособиться и привыкнуть…

Зарплаты водителей грузовых машин, курсирующих в основном по дорогам республики, тоже могут быть весьма неплохими. Так, например, водитель автобетоносмесителя или лесовоза может зарабатывать от30 до 60 тысяч рублей. Примерно такую зарплату предлагают водителям некоторые строительные организации. Но где большие деньги — там повышенные требования. Приглашая шофера грузовика на работу, выдвигают условия: возраст до 40 лет, категории В, С, Е, опыт работы в отрасли не менее 5 лет. Возрастной ценз (нижняя планка — до 45 лет), требования к опыту работы (минимум 2 года) и наличию определенной водительской категории устанавливают многие организации. Требование «без вредных привычек» встречается не так часто, еще реже— «отсутствие судимости». Видимо, чистая биография издоровый образ жизни — само собой разумеющиеся качества, присущие тем, кто выбрал профессию водителя. Еще одно из распространенных пожеланий работодателей — проживание водителя в том или ином районе города. Приглашать на работу могут с личным автомобилем и без, с условием оплаты бензина и амортизационных расходов и без такового. Зарплата при этом варьируется в диапазоне 20-60 тысяч рублей. По крайней мере, найти работу на 30 или 40 тысяч опытному водителю не составит проблемы. Насколько соответствует оплата труду — каждый решает сам, ознакомившись с требованиями работодателя непосредственно на собеседовании. В конце концов, жёсткие требования к пунктуальности работника, частые командировки, сомнительное состояние автопарка и ремонтной базы устраивают далеко не каждого.[8]

С этой точки зрения, водители городского транспорта с многолетним опытом — поистине героические люди: им вставать надо ни свет ни заря (когда пографику выпадает первая смена), нести ответственность за жизнь и здоровье пассажиров, терпеть их неблагодарность и «капризы» изношенной техники, приводящие к вынужденным простоям. Неудивительно, что на сегодня есть много вакантных мест водителей городского транспорта, несмотря навысокую оплату их труда (30 и даже 50 тысяч рублей — зарплаты, предлагаемые водителям автобусов).

Одна из тенденций последних лет— резко сократилось количество персональных водителей, зато увеличилось число вакансий на маршрутных такси. Водители маршруток могут зарабатывать двумя путями. Можно наняться в коммерческие автопредприятия с фиксированной оплатой труда (приглашая их наработу, наниматели обещают от 30 до 60тысяч рублей), где после каждой смены надо сдавать в кассу плановую выручку. А можно купить свой микроавтобус, зарегистрироваться индивидуальным предпринимателем, «выбить» более-менее ходовой маршрут иработать на себя. В этом случае никакого плана не требуется, но техобслуживание и ремонт ложатся на плечи водителя. Заработок не стабильный, но вполне приемлемый. Оплата труда «личного» водителя, может быть и солиднее, чем на маршрутном такси (все зависит от состоятельности и щедрости босса), но это работа на износ. Работодатели высоко ценят готовность жертвовать личным временем и собственными интересами, так что отменное здоровье, крепкая нервная система, высокий профессионализм и коммуникабельность — лучшие характеристики персонального водителя.

Зарплаты водителей-экспедиторов (несмотря на то, что работа эта, посути — «два водном») примерно такие же, как и их коллег «просто водителей» — от 20 до 30 тысяч рублей.

На различных предприятиях требуются водители электропогрузчиков, электро— и автотележек (электрокаров). В этой работе — свои специфические условия и требования. Помимо навыков вождения (а работодатели требуют от претендентов на эти вакансии удостоверения о соответствующем обучении) они должны знать способы погрузки и выгрузки грузов, правила их подъема, перемещения и укладки, правила движения дорожного и на территории предприятия. При трудоустройстве на предприятия пищевой промышленности им понадобится также санкнижка. Средняя заработная плата водителей погрузчиков— 20-25 000 рублей. Впрочем, встречаются вакансии и более высоко оплачиваемые (и 30, и более 40 тысяч рублей). Совсем скромные оклады (12, 15 тысяч рублей) — редкость.[9]

Выбрав профессию водителя, вам придется вносить коррективы впривычный образ жизни независимо от вида транспортного средства. Потребуется уделять время обслуживанию машины, ее заправке, мойке, уходу. Не забывайте про обязательную проверку перед выездом, техническое обслуживание, ремонт, общение с автоинспекцией, ежегодный техосмотр и прохождение медкомиссии. Эта работа никогда не была легкой, и романтике всегда сопутствовал риск, который водитель-профессионал должен свести к минимуму.

 Водитель управляет транспортным средством, следит за его техническим состоянием и при необходимости осуществляет мелкий ремонт. Иногда он выполняет и другие функции, например, помогает при погрузке и разгрузке товаров или принимает с пассажиров плату за проезд. Основные сферы деятельности водителей — это пассажирские и грузовые перевозки (изредка встречаются и другие задачи, например, обкатка новых автомобилей или их перегонка к месту продажи).

 Они работают как на специализированных автопредприятиях, так и в различных коммерческих и государственных организациях. Поскольку больше половины перевозок людей и грузов осуществляется именно автомобильным транспортом, водители востребованы во всех без исключения отраслях народного хозяйства, эти рабочие места есть даже... в морских портах и на метрополитене. Большинство водителей оформлены на постоянную работу в каких-либо организациях, хотя немало и тех, кто не имеет постоянного места работы, ищет разовые заказы (как правило, такие люди имеют собственный легковой или грузовой автомобиль, или же микроавтобус, на котором и выполняют перевозки). [10]

 В крупных городах легко встретить так называемых «бомбил» — водителей с собственными легковыми автомобилями, подрабатывающих частным извозом. Зачастую они работают без какого-либо юридического оформления, на свой страх и риск (соответственно, те, кто пользуется их услугами, тоже делают это на свой страх и риск). Водителю нужны внимательность, выдержка, быстрота реакции, умение и живать движущиеся объекты. Водители-дальнобойщики должны обладать устойчивостью к однообразию, монотонии, а те, кто работает в условиях интенсивного городского движения, — хорошей переключаемостью внимания.

 Профессия противопоказана людям с нарушениями цветового зрения и с нервно-психической неустойчивостью. Специальность традиционно считается преимущественно мужской, хотя каких-либо объективных причин этому нет, женщины при желании могут справляться с ней ничуть не хуже.

 Подготовка водителей осуществляется в автошколах, занимает несколько месяцев. Транспортные средства делятся по категориям (мотоциклы, легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, тягачи, троллейбусы и т. д.), управление каждой из них требует получения специальных прав. Чаще всего сначала обучаются вождению легкового автомобиля (и получают права категории «В»), а потом проходят дополнительное обучение на транспортных средствах, относящихся к другим группам.[11]

 Спрос на водителей превышает предложение, трудоустройство проблем не составляет. Доходы примерно равны средней зарплате в промышленности, от опыта работы зависят сравнительно мало. Относительно больше зарабатывают водители тяжелой строительной техники — бульдозеров, автокранов, экскаваторов и т. п. (для работы на них просто научиться водить автомобиль недостаточно, требуется дополнительная подготовка), коммерческих автобусов, шоферы-дальнобойщики. Нередко работодатели ищут водителя, который сможет работать на собственном автомобиле, в этом случае его зарплата тоже будет выше.

 Карьерные перспективы незначительные. Рост профессионального мастерства приводит лишь к небольшому повышению социального и материального статуса (доплаты за стаж работы, за безаварийность и т. п.). Иногда водители, приобретя в собственность несколько транспортных средств, начинают заниматься предпринимательством в сфере перевозок, приглашая на работу других водителей, разыскивая и распределяя между ними заказы.

*Категории водителей:*

ВОДИТЕЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ "А":

К категории "А" относятся мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, трехколесные и другие механические транспортные средства, имеющие двигатель с рабочим объемом 50 см3 и более, разрешенная максимальная масса, которых не превышает 400 кг.

Право на управление представляется с 16 лет.

Продолжительность обучения - 2,5 месяца.

ВОДИТЕЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ "B":

К категории "B" относятся автомобили, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг. (7700 фунтов) и количество посадочных мест не более девяти, с местом водителя.

Право на управление представляется с 17 лет 10 мес.

Период обучения - 3 месяца.

ВОДИТЕЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ "С":

К категории "C" относятся автомобили, которые предназначены для перевозки грузов и разрешенная максимальная масса которых более 3500 кг. (7700 фунтов).

Право на управление представляется с 17 лет 8 мес.

Период обучения - 4 месяца.

Подготовка водителей транспортных средств в автошколе осуществляется из числа лиц которые ранее не имели данной профессии и которые по состоянию здоровья, отвечают медицинским требованиям и имеют образование не ниже общеобразовательной школы и возраст к концу обучения для получения категории "С" составляет 18 лет.

ВОДИТЕЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ "D":

К категории "D" относятся автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров, и имеют количество мест для сидения более девяти с местом водителя.

Право на управление предоставляется с 21 года, при наличии, непрерывного стажа управления автомобилем категории "В" или "С", не менее трех лет.

Период обучения - 3 месяца;

Непрерывным стажем водителя считается - работа на соответствующем транспортном средстве на предприятии (организации), а так же и управление личным транспортным средством в том числе по доверенности.

 ВОДИТЕЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ "E":

К категории "Е" относится состав транспортных средств с тягачом, который относится к категориям т/с- "В" \*\*\*\*,"С" или "Д" , при условии что водитель имеет право на их управление.

Право на управление предоставляется с 19 лет, при наличии непрерывного стажа управления автомобилем не менее одного года.

Период обучения - 3 месяца.

Для т/с категории "В" , категорию "Е" должен иметь водитель, если грузоподъемность прицепа превышает 750 кг. (1650 фунтов).[12]

**§2. Обязанности водителей**

Водитель механического транспортного средства обязан:

1.Иметь при себе и по требованию сотрудников милиции передавать им для проверки:

* водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории, а в случае изъятия в установленном порядке водительского удостоверения — временное разрешение;
* регистрационные документы и талон о прохождении государственного технического осмотра на данное транспортное средство, а при наличии прицепа — и на прицеп;
* документ, подтверждающий право владения или пользования, или распоряжения данным транспортным средством, а при наличии прицепа — и на прицеп — в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца;
* в установленных случаях путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов — документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов;
* страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом.

 В случаях, прямо предусмотренных действующим законодательством, иметь и передавать для проверки работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта лицензионную карточку, путевой лист и товарно-транспортные документы.[13]

2. При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями. При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

3. Водитель механического транспортного средства, участвующий в международном дорожном движении, обязан:

* иметь при себе регистрационные документы на данное транспортное средство (при наличии прицепа — и на прицеп) и водительское удостоверение, соответствующие Конвенции о дорожном движении;
* иметь на данном транспортном средстве (при наличии прицепа — и на прицепе) регистрационный и отличительный знаки государства, в котором оно зарегистрировано.

 Водитель, осуществляющий международную автомобильную перевозку, обязан останавливаться по требованию работников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в специально обозначенных 7.14 дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах и предъявлять для проверки транспортное средство, а также разрешения и другие документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации. Отличительные знаки государства могут помещаться на регистрационных знаках.

Водитель транспортного средства обязан:

1. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения\*.

 Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

 При возникновении в пути прочих неисправностей, с которыми Приложением к Основным положениям запрещена эксплуатация транспортных средств, водитель должен устранить их, а если это невозможно, то он может следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности.

2. По требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Водитель транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти обязан проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции.

 В установленных случаях проходить проверку знаний Правил и навыков вождения, а также медицинское освидетельствование для подтверждения способности к управлению транспортными средствами.

3.Предоставлять транспортное средство:

* сотрудникам милиции, федеральных органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;
* медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

Примечание.

 Лица, воспользовавшиеся транспортным средством, должны по просьбе водителя выдать ему справку установленного образца или сделать запись в путевом листе (с указанием продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей фамилии, должности, номера служебного удостоверения, наименования своей организации), а медицинские и фармацевтические работники — выдать талон установленного образца.

 По требованию владельцев транспортных средств федеральные органы государственной охраны и органы федеральной службы безопасности возмещают им в установленном порядке причиненные убытки, расходы либо ущерб в соответствии с законодательством.

Право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах — также работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

 Работники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта должны быть в форменной одежде и использовать для остановки диск с красным сигналом либо со световозвращателем. Они могут пользоваться для привлечения внимания водителей дополнительным сигналом-свистком.

 Лица, обладающие правом остановки транспортного средства, обязаны предъявлять по требованию водителя служебное удостоверение.

При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

* немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;
* принять возможные меры для оказания первой медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;
* освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;
* сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося могут, предварительно составив схему происшествия и подписав ее, прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы (ДПС) или в органы милиции для оформления происшествия.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, вред причинен только имуществу и обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате дорожно-транспортного происшествия, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий участников дорожно-транспортного происшествия, оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может быть осуществлено без участия уполномоченных на то сотрудников милиции путем заполнения водителями причастных к дорожно-транспортному происшествию транспортных средств соответствующих бланков извещений о дорожно-транспортном происшествии в соответствии с требованиями, установленными Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Водителю запрещается:

* управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;
* передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке — временного разрешения, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил;
* пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;
* употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника милиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;
* управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленного уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок — международными договорами Российской Федерации;
* пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.[14]

**§3. Оценка рабочего места водителя**

Во многом зависит безопасность на дороге в наши дни от удобства посадки водителя. Тем более если слово «водитель» в данном контексте означает профессию, так как водитель-профессионал отличается от любителя тем, что в рабочий день кабина автомобиля является его «кабинетом» на всю смену работы. И удобства на его рабочем месте будут напрямую связаны с моральным и физическим состоянием и так или иначе существенно влиять на безопасность на дороге.

На рассматриваемом автомобиле части тела водителя расположены в основном так, что не могут вызвать излишние напряжения в мышцах. Но вместе с тем есть и такие, которые превышают (хоть и не значительно) норму. [15]

Еще хочется добавить несколько слов про узлы управления автомобилем и детали находящиеся в кабине, которые тоже несут негативное воздействие на комфортность посадки водителя. Рулевое колесо - расположено слишком близко к подушке сидения, рукоятка рычага коробки передач – излишне удалена от водителя, но вместе с тем она слишком близко расположена к сиденьям пассажиров, рычаг блокировки дифференциала и рычаг переключения передач раздаточной коробки расположены далеко от водителя и чтобы воздействовать на них ему придется подать в их сторону всю верхнюю часть тела. На этом внимание особо заострять не стоит, так как этими рычагами приходится пользоваться не часто.

Езда по городу на длинной и широкой машине осложняется недостаточной обзорностью. Удлиненный капот ограничивает видимость дороги впереди автомобиля, не улучшает ее и вынесенный на правое крыло большой воздушный фильтр. В наружные зеркала видно только край кузова, а вот зона вокруг колес и колея, по которой движешься, не просматриваются.

На данный автомобиль следовало бы поставить дополнительные, более панорамные зеркала и линзу Эйля.

Предельный угол видимости ограниченный краями ветрового стекла α=38º, и угол ограниченный капотом автомобиля β=30º.[16]

**Глава II. Временной фактор в работе водителя**

**§1** **Время как понятие психологии труда**

Сложной проблемой является усвоение ритмов, навязываемых трудовым процессом и только им, вопреки возможностям индивида. Тем не менее, индивид должен суметь втянуться в любой ритм. Освоение требуемых, чуждых ритмов возможно только ценой усилий. Усвоенные ритмы могут поддерживаться автоматически, усилия уходят на второй план, но с утомлением для поддержания ритмов субъекту потребуются новые, теперь уже явные усилия. Ритм как особая временная форма создается и поддерживается энергией человека. Усваивая навязанные, "чужие" скорости и ритм деятельности человек расширяет свои возможности, познает себя, укрепляется в уверенности в своих силах.[1]

Если человек будет работать на пределе своих возможностей, то через некоторое время наступит срыв - человек утратит способность трудиться. Это прежде всего срыв в эмоциональной сфере, в сфере уверенности в себе, в успехе действия и проч.

Другая область, по которой можно судить о субъекте - область любимых занятий, которые человек выбирает и выполняет по своему усмотрению и также по своему усмотрению может оставить, не вступая в конфликт с официальными органами. В этой области человек трудится с характерной для него скоростью, не напрягаясь и не изводя себя. Технология и тот продукт, который получается в результате, допускают характерные для субъекта скорости исполнения. Удовольствие, муки творчества - вот эмоциональная сторона любого "хобби". Это необходимые составляющие свободного ритма деятельности. Это энергетика временной формы субъекта.[2]

Форма - это упорядочение, организация, закономерность мира и деятельности человека в мире. Двигательные навыки, знания и схемы являются формами упорядочения. Человек способен повторно их воспроизводить по своему произволу или по необходимости. Внутри такой структуры может быть произведено новое знание и выполнена практическая деятельность. Через деятельность, восприятие, переживание и язык формы мира проникают в психологические описания. Само описание вводит культурные формы в язык психологии. Подкрепленные восприятиями наличного и воспоминаниями прошедшего, культурные формы влияют на формы научных описаний.[3]

Временная форма - это не мертвая структура, это энергия человека, выполняющего действие. Сроки придают форму жизни человека, но срок должен быть понят как действие, которое необходимо выполнить, несмотря ни на какие препятствия и трудности. Срок - это напряжение осуществления, напряжение ожидания события. В понятии срока проявляется напряжение формы и становится ясной роль человека в определении времени.

**§2. Временной анализ труда водителя**

 В потоке событий, воспринимаемых и переживаемых субъектом, есть неоднородности. Отдельные события отличаются по значимости, среди них выделяют сроки. Назначен срок, успеть к сроку - говорят люди о таких событиях. Чтобы успеть к сроку, субъект должен особым образом построить свою деятельность - реорганизовать, ускорить, замедлить. Прослеживая события, оценивая скорости своих действий и их соответствие назначенному сроку - его приближению - субъект переживает процесс. Субъект эмоционально вовлечен в процесс, заинтересован в том, чтобы закончить работу к сроку, боится ответственности за опоздание. Время - форма процесса вместе с его переживанием, восприятием, движениями. Когда мы говорим "процесс" мы стараемся найти в нем место для субъекта с его деятельностью, со всем субъективным и зависящим от субъекта.[17]

 Чтобы объяснить, как можно успеть в срок, необходимо допустить параллельность между восприятиями и переживаниями, переживаниями и мыслями, движениями и речью. Субъект может подогнать свое действие к окружающим событиям и процессам, если он не следует слепо за ритмами, течением событий, а совершает движения по своей внутренней логике, в соответствии со своими целями и возможностями. Тогда будет возможна и синхронизация.

Время противопоставляют человеку. Говорят, что оно не зависит от человека, что оно только условие жизни человека. Психологи мыслят только один тип отношений человека к времени, который они называют "восприятием времени": насколько точно человек способен оценить заданный промежуток (например, 10 с, 30 с).

Мы придерживаемся иной точки зрения. Исходя из сути процесса и места, которое занимает субъект в развертывании процесса, мы связываем скорость времени со скоростью действий субъекта в ряду окружающих событий. При этом базой служит представление о гармоничном включении человека в процесс. Гармония эта особого, статистического типа. Течение событий мира допускает возможность вариации скорости движений человека. Движения человека, с другой стороны, не могут оставаться постоянными по характеру и скорости исполнения. Условия исполнения действий, ряды событий в мире сильно варьируют. Некоторые их сочетания сильно усложняют функции субъекта. Сохраняя прежние движения, совершаемые при обычных "простых" условиях, субъект должен совершать много других операций. При этом он должен так построить свой трудовой процесс, чтобы новые операции и движения гармонично сочетались с прежними. Разумеется, это потребует перестройки всей системы. Перестройка не только в изменении структуры, но и скорости обычных, "старых" движений. Изменение скорости движений субъекта можно толковать как изменение скорости времени. Но, по-видимому и скорость, и плотность времени - это только метафоры. Время не может быть ни более плотным, ни более быстрым. Все дело в том, что брать в качестве базы для отсчета: сложный процесс или простой. Люди, стремясь упорядочить свои представления о мире и действия в мире, говорят о повторяемости, о закономерности, о связи событий в мире. Люди понимают мир технологично, в соответствии со своими технологическими возможностями. Исходя из представлений о воспроизводимости действий и обстоятельств, повторяемости событий, люди строят представление о мире. Тем самым задача приспособиться к миру кажется людям более легкой.

 Поясним примером нашу позицию. Чтобы показать независимость времени от человека оппоненты рассуждают так: если преподаватель придет на занятия раньше назначенного расписанием, он ничего не ускорит в процессе занятий, не сделает больше обычного и не закончит раньше. Расписание противостоит преподавателю, является условием его работы. В этом есть истина. Но расписание - это всего лишь карта сроков, это еще не время. Расписание составлено так, чтобы медлительные не опаздывали, а быстрые не приходили слишком рано и не проводили времени в напрасном ожидании. Расписание синхронизирует действия людей, медлительных и быстрых. В этом смысле время условленное, социальное противостоит субъекту. Время, как карта сроков, как скорость хода процесса, как изменения, воспринимаемые субъектом, - их называют объективными. Однако, предложенным примером можно воспользоваться иначе. Допустим, преподаватель опоздал. Придя позже, преподаватель должен поспешить, чтобы закончить урок во время. Преподаватель должен ускорить процесс. Должен найти короткие пути объяснения сложных вещей, на которые у него обычно уходило много времени. Преподаватель должен интенсифицировать усвоение и понимание материала, найти эффективные способы проверки знаний. Если это удалось, то при сокращенной длительности урока можно сказать, что время уплотнилось или ускорилось. Воля, ум, ловкость, гибкость и быстрота субъекта позволили ему, начав позже, закончить действие в срок.[4]

Когда человек приходит на смену незадолго до ее начала, у него есть возможность подготовиться к началу и начать работу минута в минуту, по расписанию. Отработав смену, человек успел выполнить намеченное. Субъект эффективно использовал время, предоставленное расписанием. Есть что-то особенное в своевременном приходе. Приходить слишком рано бесполезно. Все приготовив к началу смену, человек должен будет ждать, вместо того, чтобы приступить к работе. Напряжение, которое растет по мере подготовки, по мере приближения к ее концу, по мере приближения к началу смены, и которое должно бы естественным образом перейти в рабочее напряжение, при слишком раннем приходе оказывается бесполезным, оно спадет и к началу смены человек не будет в должной степени готов. Вместо того, чтобы ускорить процесс, человек будет тратить время на врабатывание, создание рабочего напряжения. Есть что-то особенное в своевременном приходе.

 Расписание основано на предположении о норме, о том, что намеченного, запланированного времени будет достаточно, чтобы все успеть. Преподавателю - объяснить материал и проверить понимание. Однако, именно в работе преподавателя отсутствует норма. Особенно в преподавании психологии. Это как путешествие по незнакомым местам. Но и здесь план необходим. Расписание занятий ритмизует деятельность, приучает людей отдыхать через одинаковые промежутки, ожидать пауз. Расписание и план занятия не совпадают. План занятия составлен на основе содержания, его трудностей, его особенностей. Расписание основано на представлениях о работоспособности. Выполнение плана зависит от индивидуальных особенностей учеников, от учителя, от совместимости учителя с учениками.

 Если в ходе урока случается непредвиденное событие, которое нарушит нормальный ход урока, то, потратив часть времени на решение возникшей неожиданно задачи, учитель должен будет ускорить ход событий, чтобы закончить намеченное к концу занятия. Ему придется сократить внутренние паузы, которые он делал для себя, пропустить легкие места, отказаться от обычных заданий. Именно в этих небольших пределах возможно ускорение или замедление времени под влиянием скорости действий субъекта. Хотя понятие скорости здесь приобретает совершенной особый смысл, отличающийся от физического.

 Об ускорении или замедлении времени можно говорить в рамках намеченного срока. Когда намечен план подготовки к событию-сроку, то определены и моменты выполнения отдельных дел, по крайней мере, их последовательность. План предполагает, что оставшегося времени будет достаточно для выполнения всех дел. Действительно, если такая подготовка проводилась много раз, если известны приемы выполнения дел, можно наметить сроки подготовки по каждому из дел. Когда будет составлен временной график и известны обычные сроки выполнения дел по этапам, можно говорить об ускорении или замедлении процесса. Относительно обычного, относительно намеченного.

 При замедлении сам процесс может идти быстрее, но к сроку не успевать из-за большого объема работы, который должен выполнить субъект, или из-за сложности подготовки. С другой стороны, успевая к сроку, человек может проводить подготовку в небыстром, спокойном темпе. Это возможно при благоприятной окружающей обстановке, когда субъекту не приходится решать неожиданных задач, когда не возникает трудных препятствий, на преодоление которых человеку приходится тратить много сил. Время определяется через успевание к сроку. Когда субъект не успевает к сроку, говорят, что время течет медленно. Основой здесь является тот факт, что субъект не успел. Значит отстал, значит работал медленно.

 Своевременное выполнение задач может быть определено как база отсчета в определении ускорения или замедления времени. Предупреждение событий, если оно позволяет сдвинуть главный срок - срок Начала основного дела, сдвинуть так, чтобы субъект мог начать основное дело прежде того, что намечено расписанием - позволяет говорить об ускорении времени. Но субъект в этом случае сокращает длительность нормативного, прежде заданного социально, процесса.

 Итак, базовой осью, относительно которой отсчитывается исполнение, ход времени, процесс, является либо привычный ход процесса (сроки, достижения), либо план. Сопоставляя реальное исполнение с такого типа осью можно говорить либо о замедлении, либо об ускорении хода процесса, времени. Часто субъект сам изобретает приемы, находит новые пути решения задач. Рациональный, удачный прием позволяет субъекту ускорить выполнение задачи, даже при малой трате сил, приблизить необходимый результат, получить его раньше намеченного срока. Разве это не ускорение времени?

Что такое время? Это мера процесса, способ его схватывания, пути размышления о нем. Чтобы способ был адекватен объекту, реальности, необходимо, чтобы в нем как можно точнее отражались особенности процесса, его тонкости и детали. Время - характеристика процесса, в которой выражается связность и последовательность, начало, конец, цикличность. Можно ли дать процессу такую характеристику помимо субъекта, включенного в процесс, осуществляющего процесс и управляющего им. Едва ли. Тем более, что субъект обладает памятью и способностью ощущать и переживать непрерывность, отличать ее от дискретности. [5]

 Итак, первый шаг, который мы делаем в рассмотрении времени - вводим понятие синхронизации. Исходя из многократного повторного исполнения процесса прежде уже многими людьми, имеется у людей норма исполнения процесса по длительности и ритму периодов труда и отдыха, по основным ключевым событиям, образующим процесс, а также и по возможной степени вариации в рамках нормы, около нормы. Субъект, человек исполнитель должен освоить нормы - это нелегкое дело. Он должен подняться на вершину мастерства. Освоив дело, субъект сделал его достоянием своего опыта. Он может думать о нем и говорить, планировать, предусматривая, и анализировать, совершив. Содержанием опыта становятся пространственно-временные схемы - формы исполнения, действия. Действие, процесс исполнения, может выполняться чуть быстрее или медленнее, в зависимости от обстоятельств. Восприятие шире действия. В перцептивном пространстве субъекту даны симультанно множество движущихся, меняющихся предметов и процессов, в том числе и действие самого субъекта. Способность улавливать изменения и схватывать объекты в целом в их идентичности. Схватывать и удерживать окружающий мир в его меняющейся тожественности предполагает большую сложную работу восприятия, мышления, интуиции, которая доступна только профессионалу. Восприятие параллельно действию, исполнению. Отвязано от него, по крайней мере, частично. Переживание значимости срока - ключевого события. В пространственной и временной карте субъекту даны значимости объектов и событий. Даны, хотя несколько иначе, и в восприятии. В опыте мир дан субъекту в его эмоциональных и смысловых дифференциациях. Приближение срока вызывает переживания субъекта и заставляет его действовать быстрее, медленнее, точнее. Быть внимательнее и аккуратнее.

Чтобы успеть в срок, субъект должен переживать скорости процессов. Точно воспринимать и переживать эмоционально. Субъект должен иметь опыт переживания скорости процесса и уметь реагировать на ее изменения.

 Моторика и речь, как формы исполнительных процессов, ожидание и воспоминания, взаимодействия субъекта и ближайшего социального окружения, начиная от постановки задачи - успеть к сроку - и заканчивая анализом и оценкой исполненного. Все это и многое другое необходимо запустить в ход, чтобы понять, как успевает субъект во время выполнить действие в окружающем мире.

 Действие субъекта должно быть выполнено к сроку, синхронно с одним из ключевых событий.

 **§3. Темп работы водителя и дефицит времени**

Темпом работы называют скорость, с которой одно движение сменяется другим. Темп может быть свободным, т. е. зависеть от человека, выполняющего работу, и принудительным, зависящим от условий работы. На большой скорости в ряде случаев водитель вынужден выполнять действия по управлению автомобилем в принудительном темпе, который при дефиците времени, может стать непосильным, и будет превышать психофизиологические возможности водителя. Способность же работать в высоком темпе является важнейшим элементом его мастерства.

 Исследования показали, что при интенсивном городском движении водителю приходится на 1 км пути выполнять следующие операции:

Остановить автомобиль.......................................... до 2—3 раз

Тронуться с места ............…………………………...2—3 раза

Включить и выключить сцепление .............................7—8 раз

Переключить рычаг передач ....................................... 5—6 раз

Притормозить автомобиль (в том числе без выключения сцепления)... 4—5 раз

Включить и выключить указатели поворотов ......... 2—3 раза

Существенно изменить скорость движения за счет подачи топлива..... 3—5 раз

Существенно маневрировать рулевым колесом ........3—5 раз

Посмотреть на светофоры, регулировщиков и дорожные знаки........... 7—8 раз

Таким образом, водитель при управлении автомобилем в условиях интенсивного городского движения выполняет 40—50 операций на 1 км пути. При скорости движения автомобиля 20 км/ч расстояние в 1 км будет преодолено за 180 с, следовательно, на одну операцию в среднем приходится от 3,6 до 4,5 с. При большей скорости паузы между операциями резко уменьшаются. Так, при скорости автомобиля 30 км/ч в среднем каждая операция выполняется за 2,4—3,0 с, а при скорости 40 км/ч —- за 1,8—2,5 с (данные Я. И. Бронштейна). Если средняя частота операции по управлению автомобилем составляет не более 3,5-4 с, то такой темп доступен любому водителю. Если же темп выполнения операции увеличить в 2 раза, то он уже будет недоступен для многих водителей; они начнут пропускать некоторые операции и будут вынуждены снизить скорость автомобиля.[18]

При уменьшении же числа операций в процессе управления автомобилем средняя скорость движения увеличивается.

Торопиться — не значит спешить. Спешка (кстати, и слово-то не автомобильное, а с явным «пешеходным» корнем) — к добру не приводит. Спешка заставляет пренебрегать правилами, рисковать, терять бдительность, применять далеко не лучшие приемы управления автомобилем. Что же делать в тех случаях, когда вы опаздываете, опаздывать совсем не хочется? Не спешить! Ведь спешка почти никогда не дает выигрыша во времени. Этому есть доказательства как житейского, так и чисто научного плана.

Время перемещения от одного пункта к другому, как мы знаем, зависит от скорости движения. Но оказывается зависит совсем не так, как думают некоторые.

В небольшой, но достаточно интересной работе, посвященной скорости и безопасности движения, приводится яркий пример того, какой небольшой выигрыш можно поручить при такого рода езде. Существует мнение, что быстрая езда является признаком водительского мастерства. Однако если проанализировать стиль езды опытных водителей, то результат окажется несколько неожиданным. Опытного водителя отличает движение без больших перепадов скорости, заданный маршрут он проезжает без резких торможений и интенсивного разгона, с наименьшим количеством переключения передач. В конечном итоге такой режим движения значительно меньше утомляет водителя и пассажиров, при этом снижается расход топлива и в известной мере уменьшается износ автомобиля. Спокойный водитель является хорошим партнером в дорожном движении, он не совершает резких неожиданных маневров, намерения такого водителя понятны другим участникам движения.

Неоспоримые преимущества спокойного стиля в дорожном движении лучше всего можно проиллюстрировать результатами одного интересного эксперимента, проведенного в ФРГ. Водители двух одинаковых легковых автомобилей марки ВМW получили задание проехать 1500 км по одному и тому же маршруту. Водитель первого автомобиля должен был ехать с максимально возможной скоростью, однако не нарушая правил движения и подчиняясь всем дорожным знакам на его пути. Водителя второго автомобиля обязали двигаться в общем режиме транспортного потока. Автомобили были оборудованы аппаратурой для регистрации числа торможений, скорости, расхода топлива. До начала эксперимента многие были убеждены, что водитель первого автомобиля окажется на финише значительно раньше и выиграет у водителя второго автомобиля от 2 до 5 ч. Водитель первого автомобиля действительно развивал на отдельных участках скорость до 150 км/ч. Однако движение его было очень неравномерным, часто приходилось прибегать к резкому торможению. В пути водитель несколько раз попадал в аварийные ситуации. Всего было зафиксировано 1334 торможения, из них пять очень резких. Водитель на своем пути выполнил 2004 обгона, его обогнали только 13 автомобилей.

Водитель же второго автомобиля двигался со скоростью не более 110 км/ч без резких торможений и совершал обгоны лишь в тех случаях, когда в этом действительно возникала необходимость.[19]

На всем маршруте он сделал 645 обгонов, его же обогнали 142 раза.

Анализ результатов этого эксперимента свидетельствует, что водитель первого автомобиля слишком дорогой ценой выиграл 31 мин, или 2,5% времени на маршруте 1500 км.

**§4. Вемя труда и отдыха водителей**

Рабочее время

1.В течение рабочего времени водитель должен выполнять свои

трудовые обязанности в соответствии с условиями трудового договора

(контракта), трудовым распорядком или графиком работы.

2.Нормальная продолжительность рабочего времени водителей не

может превышать 40 часов в неделю.

 Для водителей, работающих на пятидневной рабочей неделе с двумя выходными днями, продолжительность ежедневной работы (смены) не может

превышать 8 часов, а для работающих на шестидневной рабочей неделе с одним выходным днем - 7 часов.

3.В тех случаях, когда по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям может устанавливаться

суммированный учет рабочего времени (как правило, за месяц). На перевозках пассажиров в курортной местности в летнеосенний период и на других перевозках, связанных с обслуживанием сезонных работ, учетный период может устанавливаться продолжительностью до 6 месяцев.

 Продолжительность рабочего времени за учетный период не должна превышать нормального числа рабочих часов.

 Решение об установлении суммированного учета рабочего времени принимается работодателем по согласованию с соответствующим выборным рофсоюзным органом или иным уполномоченным работниками

представительным органом, а при их отсутствии - по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или приложении к нему.

4.При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителям может устанавливаться не более 10 часов.

 В случае, когда при осуществлении междугородной перевозки водителю необходимо дать возможность доехать до соответствующего места отдыха, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена до 12 часов.[20]

 Если пребывание водителя в автомобиле предусматривается продолжительностью более 12 часов, в рейс направляются два водителя.

При этом такой автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя.

5.Водителям, осуществляющим перевозки для учреждений здравоохранения, организаций коммунальных служб, телеграфной, телефонной и почтовой связи, продолжительность ежедневной работы

(смены) может быть увеличена до 12 часов в случае, если продолжительность управления автомобилем в течение периода ежедневной работы (смены) не превышает 9 часов.

6.Водителям автобусов, работающим на городских, пригородных и междугородных регулярных пассажирских линиях, с их согласия может устанавливаться рабочий день с разделением смены на две части при условии, что водители будут возвращаться к месту дислокации до начала

разрыва смены не позже, чем через 4 часа после начала работы. При этом продолжительность перерыва должна быть не менее двух часов без учета времени для отдыха и питания. Время кратковременного отдыха (пп.12б настоящего Положения) предоставляется в месте дислокации. Время перерыва между двумя частями смены в рабочее время не включается.

 7. Водителям легковых автомобилей (кроме автомобилей-такси), а также водителям других автомобилей экспедиций и изыскательских партий, занятым на геологоразведочных, топографо-геодезических и изыскательских работах в полевых условиях, может устанавливаться ненормированный рабочий день.

 Решение об установлении ненормированного рабочего дня принимается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии - по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или приложении к нему.

 Количество и продолжительность рабочих смен по графикам сменности при ненормированном рабочем дне устанавливаются исходя из нормальной продолжительности рабочей недели, а дни еженедельного отдыха предоставляются на общих основаниях.

8.В состав рабочего времени водителя включается:

 а) время управления автомобилем;

 б) время остановок для кратковременного отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах;

 в) подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках - для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены;

 г) время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию и после возвращения с линии;

 д) время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов, в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;

 е) время простоев не по вине водителя;

 ж) время проведения работ по устранению возникших в течение работы на линии эксплуатационных неисправностей автомобиля, а также регулировочных работ в полевых условиях, при отсутствии технической помощи;

 з) время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок в случае, если такие обязанности предусмотрены трудовым договором (контрактом), заключенным с водителем;

 и) время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей.

 к) время в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

9.Ежедневная продолжительность управления автомобилем (пп.12а настоящего Положения) в течение периода ежедневной работы (смены) не может превышать 9 часов, а в условиях горной местности при перевозке пассажиров автобусами габаритной длиной свыше 9,5 метров и при

перевозке тяжеловесных, длинномерных и крупногабаритных грузов не может превышать 8 часов.

 При суммированном учете рабочего времени решением работодателя, согласованным с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом (а при их отсутствии - с работником), не более двух раз в неделю ежедневная продолжительность управления автомобилем может быть увеличена до 10 часов. При этом суммарная продолжительность управления автомобилем за две недели подряд не должна превышать 90 часов.

10. После первых трех часов непрерывного управления автомобилем предусматривается остановка для кратковременного отдыха водителя (пп. 12б настоящего Положения) продолжительностью не менее 15 минут, в

дальнейшем остановка такой продолжительности предусматривается не более чем через каждые 2 часа.

 Частота перерывов в управлении автомобилем для кратковременного отдыха водителя и их продолжительность указывается в задании по времени на движение и стоянку автомобиля (п.4 настоящего Положения).

 При предоставлении водителю перерыва для отдыха и питания указанные остановки для отдыха не предусматриваются.

11. Состав и продолжительность подготовительно-заключительных работ, включаемых в подготовительно-заключительное время (пп.12в настоящего Положения), и время проведения медицинского осмотра водителя (пп.12г настоящего Положения) устанавливаются работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии - по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом

договоре (контракте) или приложении к нему.

12. Время охраны груза и автомобиля (пп.12з настоящего Положения) засчитывается водителю в рабочее время в размере не менее 1/3.

Конкретная продолжительность времени охраны груза и автомобиля, засчитываемого водителю в рабочее время устанавливается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или

иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии - по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или приложении к нему.

 Если перевозка на одном автомобиле осуществляется двумя водителями, время на охрану груза и автомобиля учитывается в рабочее время только одному водителю. Соглашением между работодателем и водителем может быть установлен иной порядок учета времени стоянки с

одновременной охраной груза и автомобиля.

12. Время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей (пп. 12 и настоящего Положения), засчитывается ему в рабочее время в размере не менее 50 процентов. Конкретная продолжительность времени присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем при направлении в рейс двух водителей, засчитываемого в рабочее время, устанавливается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии - по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре (контракте) или

приложении к нему.

*Время отдыха*

 1. Водители в соответствии с законодательством Российской Федерации пользуются правом на:

 а) перерывы в течение рабочей смены для отдыха и питания;

 б) ежедневный отдых;

 в) еженедельный отдых;

 г) отдых в праздничные дни;

 д) ежегодный оплачиваемый отпуск и дополнительные отпуска в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, коллективным договором (соглашением).

 е) отдых в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

2. Водителям предоставляется перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов не позднее чем через 4 часа после начала работы.

 При установленной графиком продолжительности ежедневного рабочего времени более 8 часов водителю предоставляется два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов.

 Конкретная продолжительность перерыва для отдыха и питания (общая продолжительность перерывов) устанавливается работодателем по согласованию с соответствующим выборным профсоюзным органом или иным уполномоченным работниками представительным органом, а при их отсутствии - по согласованию с работником, закрепляемому в трудовом договоре

(контракте) или приложении к нему.

3.Продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания должна быть не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену).

 На междугородных перевозках при суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха в пунктах оборота или в промежуточных пунктах может быть установлена не менее

продолжительности времени предшествующей смены, а если экипаж автомобиля состоит из двух водителей, - не менее половины времени этой смены с соответствующим увеличением времени отдыха непосредственно после возвращения к месту постоянной работы.

4. Еженедельный непрерывный отдых должен непосредственно предшествовать или непосредственно следовать за ежедневным отдыхом, при этом суммарная продолжительность времени отдыха вместе с временем перерыва для отдыха и питания в предшествующий день должна составлять не менее 42 часов.

5. При суммированном учете рабочего времени еженедельные дни отдыха устанавливаются в различные дни недели согласно графикам сменности, при этом число дней еженедельного отдыха в текущем месяце должно быть не менее числа полных недель этого месяца.

6. В случае установления водителям при суммированном учете рабочего времени рабочих смен продолжительностью свыше 10 часов (в порядке, предусмотренном пп.7, 8 настоящего Положения) продолжительность еженедельного отдыха может быть сокращена, но не менее чем до 29 часов. В среднем за учетный период продолжительность

еженедельного непрерывного отдыха должна быть не менее 42 часов.

7. В праздничные дни допускается работа водителей, если эти дни предусмотрены графиками сменности как рабочие, в случаях, когда приостановка работы невозможна по производственно-техническим условиям

(непрерывно действующие организации), на работах, связанных с необходимостью обслуживания населения, и при выполнении неотложных ремонтных и погрузочно-разгрузочных работ.

 При суммированном учете рабочего времени работа в праздничные дни по графику включается в норму рабочего времени учетного периода.

**Заключение**

В своей курсовой работе я рассмотрела влияние временного фактора на работу водителя. Из данного вопроса можно сделать следующие выводы:

* Способность работать в высоком темпе является важнейшим элементом мастерства водителя
* Время перемещения от одной точки к другой напрямую больше зависит от стиля вождения, а не от скорости
* На работу водителей оказывает влияние время труда и отдыха
* Дефицит времени напрямую связан с успешной работой водителя

На работу водителя влияют условия работы, зачастую связанные с дефицитом времени. В таких условиях работа может оказаться непосильной в связи с психофизиологическими возможностями водителя. В таких случаях цениться способность водителя выбирать темп вождения и стиль.

При интенсивном городском движении водителю в любом случае приходится затрачивать время на следующие операции:

* Остановка автомобиля
* Трогание с места
* Включение и выключение сцепления
* Переключение рычага передач
* Притормаживание автомобиля (в том числе без выключения сцепления)

# Включение и выключение указателей поворотов

* Существенное изменение скорости движения за счет подачи топлива

**Список литературы**

1. Стрелков Ю.К. Инженерная и профессиональная психология. М., 2001.
2. Наенко Н.И. Психологическая напряженность. М., 1976
3. Функциональные состояния оператора / Зараковский Г.М./ Шлоен П.Я./ Королев Б.А./ Медведев В.И.
4. Завалишина Д.Н. Деятельность операторов в условиях дефицита времени. // Инженерная психология: теория, методология, практическое применение. / Отв. ред. Б.Ф Ломов. - М., 1977.
5. Элькин Д.Г. Восприятие времени. М., 1962.
6. Алексеев Б.А. Безопасность движения автомобильного транспорта
7. Материалы сайта <http://www.avtostrah.in.ua/advices/free_conditions/driver_temp/>

 8.Материалы сайта

<http://rodnk.narod.ru/as_prof/voditel.htm>

 9. Кузнецов Ю.М. «Охрана труда на предприятиях автомобильного транспорта»

 10. Материалы сайта

 <http://www.bestreferat.ru/referat-191616.html>

 11. Романов А. Н. «Автотранспортная психология»

 12. Шухман Ю. «Основы управления автомобилем и безопасность движения»

 13. Гаврилов Э. В., Линник И. Э., Банатов А. В. «Оценка безопасности движения в городских условиях»

 14. Материалы сайта

<http://www.referat.ru/referats/view/27611>

15. Материалы сайта

<http://works.tarefer.ru/84/100082/index.html>

16. Материалы сайта

[http://revolutiontransport/00022503\_0.html](http://revolution.allbest.ru/transport/00022503_0.html)

17. Материалы сайта

[http://www.profigrama.ru/profession/водитель](http://www.profigrama.ru/profession/%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C)

18. Материалы сайта

[http://ru.wikipedia.org/wiki/Водитель\_(профессия](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C_%28%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%84%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F))

19. Материалы сайта

<http://www.easydriving.ru/blog/2009-10-16/trudnosti-nachinayushchego-voditelya-puti-resheniya>

20. Материалы сайта

<http://www.rg.ru/2004/11/10/voditeli-doc.html>