**Угроза лобового столкновения**

**Заблуждения в данной теме**

Метаописание (до 155 символов): Угроза лобового столкновения: ни один автоэксперт не говорил об этом биологическом нюансе, обуславливающем жизнь или смерть. Биология рулит!

Некоторые люди, поверхностно рассматривающие ситуации, могут сразу встать «в позу» и на «чистой логике» возразить, что угроза лобового столкновения требует рефлексов, а потому любые статьи на эту тему бессмысленны, так как в экстремальных ситуациях люди не думают.

**Такие эксперты допускают сразу две ошибки в мышлении, связанные с биологией:**

1. **При опасности лобового столкновения не всегда включаются рефлексы**
2. **Даже при включении рефлексов обсуждение таких ситуаций полезно и может спасти жизни, потому что можно научиться «правильным» рефлексам задолго до опасной ситуации**

Итак, окружающая реальность оказалась более сложной и насыщенной нюансами, о чем не подозревали люди с «прямой логикой». Поэтому начнем по порядку.

Такие опасные ситуации автоэксперты обычно рассматривают однобоко и предлагают два варианта действий:

1. Максимально давить на педаль тормоза («в пол»)
2. Уходить вправо вплоть до обочины и кювета

При этом у разных экспертов рецепты выживания могут различаться в деталях в каждой группе, но все они делятся именно на эти две группы. Некоторые советуют уходить вправо под определенным углом, чтобы снизить силу столкновения. Другие рекомендуют еще какие-нибудь детали и т.д. Но все эти советы без биологии могут быть опасны. Потому что упускается важный момент — в каких ситуациях включаются рефлексы.

Представьте, что Вы спокойно идете во дворе многоквартирного дома и видите, как навстречу едет громадная «мусоровозка». Если Вы не уйдете с дороги, она Вас просто раздавит. И что же, здесь включаются рефлексы? Нет, Вы спокойно даете дорогу коммунальной машине, и она проезжает мимо.

А теперь представьте, что Вы опять-таки идете во дворе, но тут из-за угла дома Вам навстречу буквально вылетает громадная машина, которую Вы не слышали, потому что слушали в наушниках музыку. Вот здесь включатся рефлексы.

Если у Вас всё нормально со здоровьем, то Вы, как кузнечик, отпрыгните в сторону. Это «правильные» рефлексы. Они развиваются с детства. Соответственно, чем правильнее воспитание получает ребенок, тем более здоровые у него рефлексы. Это другой, сложный вопрос. Просто нужно уяснить, что рефлексы могут быть «правильные» и «неправильные». При «неправильных» рефлексах человек в рассматриваемой ситуации будет делать все что угодно: громко кричать, закрывать руками лицо, просто зажмуривать глаза, застывать с открытым ртом и т.д. Но все эти действия будут неправильными, потому что не ведут к спасению жизни.

**Угроза лобового столкновения и рефлексы**

Таким образом, рефлексы будут включаться лишь при НЕОЖИДАННОМ появлении опасности. В условиях дорожного движения это внезапные маневры (например, из-за лопнувшего колеса) и ограниченная видимость: повороты, подъемы, туман, снегопад, сами автомобили и т.д.

Только вот для дорожного движения «правильным» рефлексом будут не прыжки в сторону кузнечиком, а именно торможение «в пол».

Потому что шоссе — не космос! В условиях любого дорожного движения, когда справа и слева могут быть другие автомобили, любой судорожный маневр может привести к ДТП. А в условиях рефлексов все эти маневры будут происходить именно судорожно, без осознания, что и является основной причиной всех ДТП у неопытных или плохих водителей.

**Поэтому для многих будет откровением, что в автовождении надеяться надо, прежде всего, на мышление и только потом на рефлексы.**

Сама природа учит нас «правильным» рефлексам. Отпрыгивать в сторону любому организму в обычной жизни верно и адекватно, потому что нигде нет такого дорожного движения с такими скоростями массивных механизмов, что изобрел человек. Слоны, столкнувшись друг с другом, побегут дальше. А вот автомобили после столкновения придется собирать по асфальту, а из обломков выковыривать всё, что осталось от людей.

Поэтому неожиданная угроза лобового столкновения требует единственно верного действия — торможения «в пол». В самом начале статьи я написал, что рефлексы можно развивать.

**У опытных и хороших водителей развиваются правильные моторные рефлексы. У плохих водителей развиваются неверные, деструктивные навыки вождения и рефлексы. Это объясняется просто: постоянные, многократные действия становятся автоматизмами, рефлексами.**

Элементарная биология всегда демонстрирует, насколько природа мудра. Все живые организмы — совершенствующиеся системы, иначе и быть не может, так как жизнь погибла бы при первом же катаклизме.

И если неадекватный водитель будет «совершенствоваться» в «подрезании» других и создании прочих аварийных ситуаций, то хороший водитель будет оттачивать безопасное для других участников движения вождение. В условиях современного автодвижения очень опасно именно бездумное маневрирование, что мы и наблюдаем: бессмысленные обгоны «впритирку», перестроения и т.д. И ключевым моментом для таких водителей будет активное руление, поскольку они не осознают, насколько это опасно.

Таким образом, проблемные водители при срабатывании рефлексов в условиях неожиданности будут активно крутить руль, что может привести к выезду на «встречку», столкновению с другой машиной на обочине или к потере управляемости, заносу и опрокидыванию.

Хорошие водители постоянно совершенствуют свое безопасное вождение, то есть они не крутят бездумно руль, так как это в плотном автопотоке чревато столкновениями. Их осторожные навыки запоминаются подкоркой, и на опасность у них вырабатывается лишь один адекватный ответ — торможение.

Почему вырабатываются именно такие автоматизмы? Потому что они проще. Чем проще действие (руление или торможение), тем больше вероятность, что именно это простое действие станет рефлексом. В биологии, если ее понимать, всё логично.

Более сложные автоматизмы можно развить только в условиях автоспорта. В обычном дорожном движении попытки выработать сложные рефлексы закончатся, в лучшем случае, лишением прав из-за ДТП и опасного вождения. В худшем случае, человек убьется сам или убьет других.

**Когда не включаются рефлексы**

Когда нет фактора неожиданности. Тогда работает мышление со всеми своими плюсами, которых намного больше, чем у автоматизмов.

Как идет нервный импульс при угрозе лобового столкновения без фактора неожиданности:

1. Из глаз нервный импульс по зрительному нерву поступает в мозг
2. Там происходит анализ информации
3. Из мозга нервный импульс идет в спинной мозг
4. Из спинного мозга нервный импульс передается к ногам или к рукам

Проводящие пути при опасности столкновения с фактором неожиданности (рефлексы):

1. Из глаз нервный импульс поступает в мозг
2. Оттуда нервный импульс сразу идет в спинной мозг
3. Из спинного мозга нервный импульс передается к ноге (торможение) или к рукам (руление)

При срабатывании автоматизмов увеличивается скорость реакции за счет исключения анализа информации в коре головного мозга человека. Поэтому и говорят, что в таких случаях человек «думает спинным мозгом». Но так как рефлексы, вырабатывающиеся в дорожном движении, весьма примитивны, то надеяться на них стоит лишь в исключительных случаях, когда нет другого выхода.

Сложные и многообразные ситуации на автодорогах требуют мышления, предвидения, анализа, что доступно опытным водителям, которые стараются не доводить ситуации до включения рефлексов.

Угроза лобового столкновения встречается чаще без фактора неожиданности, что дает Вам бесценное время обдумать ситуацию. Вы должны анализировать всё: скорость (наглость) летящего в лоб автомобиля, есть ли запасы пространства справа или слева у Вас и у других, Вашу скорость, условия дорожного покрытия и т.д. Все это происходит мгновенно, а правильность решения зависит от Вашего водительского мастерства (не рефлексов).

В мышлении вылетевшего на «встречку» горе-водителя часто срабатывает стереотип: закончить обгон как можно быстрее. Чтобы не запутать читателя, я здесь буду использовать термин именно «стереотип», а не рефлекс. Потому что фактора неожиданности нет, и у нарушителя ПДД, действительно, работают не рефлексы, а стереотипы: обгонять во что бы то ни стало, нестись на всех парах, игнорируя безопасность других участников движения, маневрировать и т.д. То есть такой ездок не будет тормозить, он к этому не привык.

Поэтому, если Вы видите, что летящий в лоб автомобиль и не думает тормозить, а прижимается к обгоняемой машине, то есть смысл притормозить и принять вправо, если есть возможность и это безопасно.

**Важно действовать так, чтобы Ваши маневры не стали неожиданностью для других участников движения и чтобы у них не включились рефлексы.**

Например, если Вы выедете на обочину прямо при опасности столкновения, то для летящего горе-водителя это может стать неожиданностью, и у него не будет времени для анализа ситуации. Зато у него сработает «неправильный» рефлекс крутить рулем. В итоге, он тоже вывернет на обочину, на что он и рассчитывал на крайний случай, но не учел, что Вы тоже свернете вправо. В такой ситуации лобовое столкновение произойдет уже на обочине.

Таким образом, правильный водитель должен проанализировать ситуацию и принять решение быстро, чтобы его действия не стали неожиданностью для нарушителя ПДД. Если Вы свернете на обочину заблаговременно, то летящий в лоб гонщик это увидит, у него не включатся рефлексы, а вы благополучно разъедетесь.

Если Вы не примите вправо, а только затормозите, то встречный водитель тоже может затормозить. Но вылетевший Вам в лоб ездок потому и вылетел в лоб, потому что он проблемный водитель, привыкший «полагаться на рефлексы», маневрирование и т.д. То есть он будет лететь до последнего, надеясь успеть, и он почти успеет, но заденет по касательной «морду» Вашей машины. Но чаще всего обычное притормаживание дает возможность вылетевшему на «встречку» гонщику завершить манёвр обгона.

**Угроза лобового столкновения в официальных предписаниях**

По ПДД России и Казахстана (пункт 10.1) при возникновении препятствия (опасности) необходимо тормозить без всяких маневров. В ПДД Казахстана разрешается объехать именно препятствие, а не опасность, если это безопасно для других участников движения. Но встречный автомобиль по ПДД препятствием не является.

Таким образом, по Правилам дорожного движения при угрозе лобового столкновения нужно максимально давить на педаль тормоза. Предписания ПДД в условиях угрозы со стороны встречного автомобиля больше подходят именно для фактора неожиданности, то есть когда включаются рефлексы. И совершенно не учитывают ситуации, когда есть время оценить обстановку.

Представьте, Вы во дворе дома встали, как истукан, посреди дороги, а в ответ на звуковые сигналы ошалевшего водителя «мусоровозки» Вы лихорадочно соображаете, что же по Правилам делать дальше.

Вообще, ПДД разрабатывались очень умными людьми. Правила дорожного движения можно назвать триумфом, наглядным свидетельством человеческой логики. Данная ситуация показывает, что всё многообразие жизни не всегда возможно отразить в нескольких пунктах Правил.

Кроме того, ПДД позиционируются, что рассчитаны на обычного водителя. Но фактически применение Правил подгоняют под самого неумелого водителя, чтобы сделать их доступными для всех. Это приводит к тому, что чтобы «неумехи» случайно не сбили человека, устанавливают знаки ограничения скорости в 40 или 20 км в час в каком-нибудь удивительном месте, заставляя опытных водителей каждый раз плеваться, проезжая данный участок.

В любом случае, угроза лобового столкновения для водителя с «правильными» рефлексами и хорошими мозгами дает всегда больше шансов выжить и спасти других людей. В случае срабатывания рефлексов он будет тормозить, а вылетевший в лоб уходить на обочину. При отсутствии фактора неожиданности, когда есть время оценить обстановку, человек с мозгами примет наиболее оптимальное решение, которое не станет неожиданным для других участников движения, что спасет жизнь всем.

Если Вам понравилась статья, нажмите на 5-ю звездочку, с помощью значков соцсетей поделитесь с друзьями, а в комментариях напишите свои соображения.

Нажмите в шапке сайта на значок Telegram и подпишитесь на канал "Анатомия мышления", чтобы всегда быть в курсе при появлении новых статей на этом сайте.